

**CONSEIL GÉNÉRAL
DES PONTS ET CHAUSSÉES**

Rapport CGPC n° 2002-0120-01

**INSPECTION GÉNÉRALE
DE L'ENVIRONNEMENT**

Rapport IGE n° 02/038

Décembre 2002

Aménagement du port de Nice

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT,
DU TOURISME ET DE LA MER



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

**Ministère de l'Équipement,
des Transports, du Logement,
du Tourisme et de la Mer**

Conseil Général des Ponts et Chaussées

Affaire CGPC n° 2002-0120-01

**Ministère de l'Écologie et
du Développement Durable**

Inspection Générale de l'Environnement

Affaire IGE n° 02/038

Paris, le 19 décembre 2002

Rapport sur L'aménagement du port de Nice

établi par

André Graillot
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées
Paul Checcaglini
Architecte Urbaniste en Chef de l'État

Conseil Général des Ponts et Chaussées

et

Pierre Balland
Ingénieur Général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts
Inspection Générale de l'Environnement

avec le concours de

Jean-Yves Chauvière
Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées

LISTE DES ABREVIATIONS

ABF : Architecte des Bâtiments de France
ASP : Aires Spécialement Protégées
AUCE : Architecte Urbaniste en Chef de l'État
CANCA : Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur
CERTU : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CETMEF : Centre d'Études Techniques Maritimes Et Fluviales
CGPC : Conseil Général des Ponts et Chaussées
CPER : Contrat de Plan État-Région
DDE : Direction Départementale de l'Équipement
DIREN : DIrection Régionale de l'ENVironnement
DPM : Domaine Public Maritime
DRE : Direction Régionale de l'Équipement
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
GIS : Groupement d'Intérêt Scientifique
ICPC : Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
IFREMER : Institut Français de Recherche et d'Exploitation de la MER
IGE : Inspection Générale de l'Environnement
IGGREF : Ingénieur Général du Génie Rural, des Eaux et des Forêts
IGPC : Ingénieur Général des Ponts et Chaussées
MEDD : Ministère de l'Écologie et du Développement Durable
METLTM : Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer
MIGT : Mission d'Inspection Générale Territoriale
NGV : Navire à Grande Vitesse
PACA : Provence-Alpes-Côte d'Azur
Pax : Passagers
POS : Plan d'Occupation des Sols
SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SIGE : Service de l'Inspection Générale de l'Environnement
SMVM : Schéma de Mise en Valeur de la Mer
SNCM : Société Nationale Corse Méditerranée
SRADT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire
ZSC : Zone Spéciale de Conservation

SOMMAIRE

1- LA MISSION CONFIÉE ET LA DÉMARCHE ENTREPRISE	1
1-1 Les termes de la mission	1
1-2 La démarche entreprise.....	2
1-3 Le plan adopté	2
2- UN BREF RAPPEL HISTORIQUE	3
3- LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE DE L'AMÉNAGEMENT DU PORT DE NICE.....	5
3-1 Un port condamné à "une lente agonie"	5
3-2 Le trafic avec la Corse.....	5
3-3 Le trafic de croisière.....	6
3-4 Le trafic de fret.....	7
4- LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE	9
4-1 Les schémas de services collectifs	9
4-2 Le projet de DTA.....	9
4-3 Le SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée-Corse	9
4-4 Le Contrat de Plan État-Région.....	9
4-5 Les documents de planification supra-communaux	9
4-6 Le Plan d'Occupation des Sols	10
4-7 Les documents de protection.....	10
5- LE TRANSFERT DES ACTIVITÉS PORTUAIRES DANS UN AUTRE SITE.....	13
5-1 La faisabilité d'un port près de l'aéroport	13
5-1-1 Un port classique, à terre.....	13
5-1-2 Un port flottant.....	14
5-2 La construction d'un port à Saint-Laurent-du-Var	14
6- LES CONTRAINTES D'ENVIRONNEMENT DU SITE DE NICE.....	17
6-1 Le milieu naturel concerné.....	17
6-2 L'analyse juridique	18
7- LES VARIANTES PRÉSENTÉES AU DÉBAT PUBLIC	23
7-1 Un aménagement conservant les ouvrages extérieurs	23
7-2 Un aménagement avec reconstruction des ouvrages extérieurs	23
7-2-1 L'extension du port avec une digue semi-immégrée en eau profonde	23
7-2-2 L'extension du port avec réalignement de la digue du large.....	24
8- UN NOUVEAU CONCEPT : LE RÉAMÉNAGEMENT	25
9- LES QUESTIONS DE CIRCULATION LIÉES A L'AMÉNAGEMENT DU PORT	27
9-1 L'acceptabilité du projet en terme de circulation.....	27
9-2 La validité des conclusions de l'expertise du CERTU au regard du projet.....	27
9-3 Les conditions d'acceptabilité du projet.....	28
9-4 Les approfondissements de connaissance à poursuivre	29
10- DES INTERROGATIONS SUR L'ENVIRONNEMENT URBANISTIQUE ET FINANCIER ..	31
11- LES ASPECTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS.....	33
11-1 La rentabilité économique	33
11-2 Le financement	33
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	35
ANNEXES.....	39
Lettres de mission.....	41
Liste des personnes rencontrées ou contactées.....	55
Port de Nice - état actuel.....	59
Avis d'expertise du CETMEF adressé au cabinet du secrétaire d'État aux Transports et à la Mer	63
Contraintes environnementales	67
Port de Nice - état projeté	85

1- LA MISSION CONFIÉE ET LA DÉMARCHE ENTREPRISE

1-1 Les termes de la mission

A la suite d'un débat public qui s'est déroulé du 15 octobre 2001 au 30 janvier 2002, le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement a demandé au Conseil Général des Ponts et Chaussées, par lettre du 29 avril 2002, de diligenter une mission destinée à expertiser certains aspects du projet d'extension du port de Nice. Par lettre datée du même jour, il demandait au ministre chargé de l'Environnement l'intervention de l'Inspection Générale de l'Environnement afin de réaliser une mission conjointe.

Cette mission a été confirmée par les nouveaux ministres chargés respectivement des Transports et de l'Écologie. La ministre chargée de l'Écologie saisissait, par lettre du 29 août 2002, le chef du Service de l'Inspection Générale de l'Environnement. Les copies des lettres de mission sont données en annexe 1 au présent rapport.

Cette mission était chargée d'analyser certains aspects du dossier d'ordres technique, réglementaire ou environnemental que les ministres avaient souhaité voir approfondis, et d'établir des recommandations afin d'éclairer la décision gouvernementale sur la poursuite de cette opération.

La lettre de mission formulait les demandes suivantes :

- apporter un éclairage sur la faisabilité du transfert de certaines activités portuaires du port actuel sur un nouveau site à c réer au large de l'aéroport,
- définir les conditions d'optimisation de la variante dite 2-2 dans le dossier du débat public, tant sur le plan technique que sur le plan de l'exploitation, en examinant notamment son impact sur les herbiers de posidonies situés au large de la digue et à l'est du bassin de la Tour Rouge,
- examiner la possibilité d'un éventuel assouplissement des textes protecteurs des posidonies pour des projets d'intérêt général, et émettre des propositions en ce sens,
- préciser les conditions d'acceptabilité d'un projet d'extension du port en termes de circulation en s'appuyant sur l'expertise conduite par le CERTU, et émettre des recommandations sur ce volet.

Le vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées désignait, le 12 juin 2002, MM André Graillot, IGPC chargé des questions maritimes à la 11^{ième} MIGT, et Paul Checcaglini, AUCE à la 5^{ième} section du CGPC, pour effectuer cette mission.

De son côté, le chef du Service de l'Inspection Générale de l'Environnement désignait, par note du 30 août 2002, M Pierre Balland, IGGREF.

Le secrétariat a été assuré par M Jean-Yves Chauvière, ICPC à la 11^{ième} MIGT.

1-2 La démarche entreprise

Outre un examen attentif des pièces du dossier, deux déplacements à Nice, qui ont eu lieu du 16 au 19 juillet et du 24 au 27 septembre 2002, ont permis à la mission de rencontrer un grand nombre de personnes intéressées au projet, soit qu'elles en aient été les promoteurs, soit qu'elles aient manifesté, au cours du débat public, leur soutien au projet, leurs réserves sur certaines dispositions envisagées ou encore, leur franche opposition.

Il s'agit de représentants des collectivités et institutions s'étant engagées à participer financièrement au projet : État, Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur (CCI), Ville de Nice, Région, Département, ainsi que d'élus et de représentants des associations qui sont intervenues. Toutes les associations qui ont demandé à être entendues par la mission ont été auditionnées. La liste des personnes rencontrées figure en annexe 2.

Tenant compte des oppositions très fermes qui s'étaient manifestées au cours du débat public et à partir des informations recueillies au cours des deux visites à Nice, de l'examen des dossiers, des contacts téléphoniques et des diverses réunions tenues à Paris, **la mission a demandé à la DDE et à la CCI d'étudier une solution d'aménagement du port de Nice "limitée et la moins offensive vis-à-vis de l'environnement"**. Cette solution, sous réserve du résultat des études techniques et financières qui restent encore à affiner, conduit à un compromis sur une *'modernisation de l'outil portuaire afin que Nice devienne une tête de ligne pour la croisière et se confirme comme une base efficace pour le trafic de la Corse'*, orientation figurant dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes Maritimes en cours d'approbation.

C'est le résultat de cette recherche de compromis qui est consigné dans ce rapport.

1-3 Le plan adopté

Le rapport examine d'abord l'environnement économique de ce projet, qu'il est apparu indispensable de rappeler en préalable, puis deux questions qui conditionnent la nature des réponses possibles pour permettre à ce port de faire face à la croissance du trafic avec la Corse d'une part, et d'améliorer sa position dans le marché de la croisière d'autre part.

Ces deux questions sont celles de la faisabilité d'un transfert de tout ou partie des activités commerciales dans un autre site et de l'impact des contraintes d'environnement sur l'optimisation d'une solution d'aménagement du port de Nice.

Puis, il répond aux questions posées dans les lettres de mission.

2- UN BREF RAPPEL HISTORIQUE

Ce port¹, qui était à l'origine un port de commerce pour le comté de Nice, a vu son activité, avec le développement du tourisme au 19^{ème} siècle, se recentrer sur les petites industries et le commerce localisés dans les quartiers proches. Depuis un siècle et demi, le port vit ainsi en étroite symbiose avec son quartier, et les habitants de celui-ci ont pris l'habitude de s'approprier les espaces liés au port². Une partie de son domaine a été ainsi pratiquée comme un espace public de fait, dans le prolongement de l'espace public urbain, alors que des préoccupations de sécurité ont conduit ces dernières années à restreindre l'accès à certaines zones portuaires. Cette tradition, renforcée par le caractère fortement symbolique de ce lieu, est certainement l'une des causes de **la très grande sensibilité des populations** envers les projets de transformation actuellement à l'étude.

Du point de vue de sa situation géographique, ce port se caractérise par un site de petite dimension, fortement constraint par les reliefs existants à l'est et à l'ouest, mais qui sont en même temps la raison de son exceptionnelle protection des vents dominants qui en fait un abri recherché. La ville n'a donc pu se développer qu'au nord du site, et le tissu urbain est constitué, pour l'essentiel, d'une trame orthogonale d'îlots densément bâtis selon des formes de centre ville du 19^{ème} siècle qui n'étaient pas conçues pour la circulation automobile. Du côté de la mer les contraintes sont dues, outre les problèmes environnementaux, à une configuration des fonds marins qui présentent rapidement une très forte pente, et rendent donc très onéreux les ouvrages en cas d'extension du plan d'eau du port.

Ce constat de site de petite dimension, enserré par la ville, dans lequel les marges de manœuvre sont faibles, avait conduit au choix, entériné dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1979, de transférer les activités commerciales dans un nouveau port à créer sur le site de l'aéroport. L'accident tragique de 1979, qui a entraîné la mort de plusieurs personnes du fait de l'effondrement des remblais dans le lit sous-marin du Var, a provoqué l'arrêt immédiat de ce projet, et conduit à abandonner l'idée de la création d'un nouveau port sur ce site.

Actuellement, face aux perspectives de croissance du trafic avec la Corse et de très forte croissance des activités de croisière en Méditerranée, **Nice se devait de prendre position** dans la compétition qui s'annonce entre les grandes villes-ports européennes de la Méditerranée occidentale. Ce choix de mettre le port de Nice dans la meilleure situation possible pour attirer ces activités économiques a été clairement fait par tous les niveaux de collectivités territoriales : Région, Département, Ville, et par l'État. Il s'est concrétisé par l'inscription, au Contrat de Plan État-Région (CPER) en cours, des financements nécessaires à une modernisation du port.

¹ plan en annexe 3, sur lequel figure l'implantation connue de la matte de posidonies (cf. chapitre 6).

² ceci a fait dire à certains de nos interlocuteurs que "*la ville était un enfant du port*".

3- LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE DE L'AMÉNAGEMENT DU PORT DE NICE

Compte tenu des incertitudes nées du débat public, il nous paraît important de rappeler les données économiques de ce projet. En effet, parmi les associations qui, à un titre ou à un autre, contestaient les projets d'extension qui leur avaient été soumis, aucune ne mettait en doute l'intérêt pour la collectivité niçoise de développer l'activité économique portuaire ni la nécessité d'installations nouvelles, mais elles mettaient en cause leur localisation dans le port actuel et proposaient des localisations alternatives.

3-1 Un port condamné à "une lente agonie"

Le développement des activités portuaires confronté à la situation du port de Nice qui limitait très fortement ses possibilités d'extension, avait conduit au projet de transfert du port de commerce sur le site de l'aéroport, projet qui a été engagé, mais auquel on a dû renoncer après l'accident du 16 octobre 1979.

Dans l'exposé technique et financier de 1978 justifiant la réalisation du projet, la DDE remarquait que *"l'inséré comme il l'est dans le tissu urbain du centre de Nice, limité par la dimension des bateaux qu'il est susceptible d'accueillir, ligoté par l'étroitesse de ses terre-pleins, étouffé par un réseau urbain de faibles caractéristiques supportant un trafic intense, contraint à des méthodes d'exploitation restrictives par les nuisances causées aux populations riveraines, l'actuel port de Nice est condamné à une lente agonie qu'aucune possibilité d'extension sur son site actuel ne pourra empêcher"*.

Ce choix se justifiait par **une croissance régulière des trafics du port** : de 1965 à 1977, le trafic annuel avec la Corse était passé de 200 000 à 562 000 passagers et de 30 000 à 150 000 véhicules ; de 1967 à 1977, le tonnage de ciment embarqué était passé de 109 000 à 351 000 tonnes. L'objectif était à l'époque de développer sensiblement le trafic de fret (ciment 1 Mt) en plus du trafic passagers (1 MPax).

3-2 Le trafic avec la Corse

L'évolution du trafic de 1977 à 1996 avait confirmé ce pronostic de "lente agonie", puisque le trafic de la Corse **a stagné ou diminué**. En 1996, ce trafic était descendu à 300 000 passagers.

Après 1996, l'apparition des navires à grande vitesse (NGV) a provoqué **une reprise de la croissance**, et en l'an 2000 le trafic a été de 700 000 passagers. Il devrait en 2002 être compris entre 850 000 et 900 000 passagers.

Il faut aussi noter que l'on a constaté ces dernières années que le trafic des passagers à Nice a connu des taux de croissance très supérieurs à ceux des autres ports méditerranéens continentaux³. Or le développement du seul trafic Corse selon la tendance actuelle d'un

³ la croissance totale du trafic passagers s'établissait depuis deux ans autour de 10% l'an. Pour 2002, cette prévision est confirmée fin octobre.

doublement entre 7 et 10 ans ne pourra être maintenu à long terme dans les installations actuelles. Il existe cependant, dans l'immédiat, des réserves de capacité sur ce trafic en utilisant mieux les postes à quai par un étalement des rotations. Ces horaires seront différents en fonction de la répartition du trafic entre les NGV et les ferries classiques, dont les vitesses augmentent à mesure des renouvellements de la flotte.

3-3 Le trafic de croisière

Il existe **une forte demande d'escale** de la part des compagnies de croisières, compte tenu de la notoriété internationale de Nice. En effet, ce site offre la possibilité pour les croisiéristes de se rendre à pied, depuis le point de débarquement, dans la zone urbaine particulièrement attrayante que constitue le centre historique et commercial de la cité.

L'agglomération niçoise, dont la première activité est le tourisme, dispose d'importants atouts pour attirer ce trafic susceptible de retombées positives sur l'économie régionale, notamment parce que l'attractivité du port et la proximité de son aéroport lui permettent d'espérer obtenir **la tête de ligne** d'un ou deux armements de croisière. Une telle décision renforcerait sa vocation actuelle de port d'escale seul, dont les retombées sont notamment moins intéressantes que celles de tête de ligne.

Le développement de ce nouveau trafic est contraint par les limites de capacité du port. Or, le marché de la croisière, né en Amérique du Nord, est en forte croissance, au delà des aléas économiques et politiques. Il s'est développé rapidement depuis 25 ans et concerne 8,5 millions de passagers en l'an 2000, soit un doublement depuis 1990. Il devrait atteindre 14 millions de passagers en 2010⁴.

On distingue trois bassins de développement de la croisière, portés par le tropisme méridien des habitants de chacune des grandes zones économiques développées de l'hémisphère nord : la zone Caraïbes la Méditerranée et l'Asie du sud-est. Or le traumatisme du "11 septembre" a conduit chacun des bassins de croisières à se recentrer sur son marché local. Si l'Amérique du Nord est encore la principale source de passagers avec 7,5 millions en 2002, l'Europe, qui génère actuellement 2 millions de passagers, doit devenir la principale zone d'extension de ce mode de loisirs, en raison de sa structure démographique⁵ et de son niveau de vie.

Le marché actuel des ports de croisières traditionnels de la Côte d'Azur : Cannes, Nice, Villefranche, Monaco... s'élève à 400 escales/an et les passagers à 250 000, dont la majorité sont comptés en rade de Villefranche.

Les "retombées" de la croisière sont des sujets de polémiques. Elles sont difficiles à estimer tant que la typologie des croisiéristes n'est pas déterminée. Ces retombées sont traditionnellement, outre les dépenses d'escale du navire (agence maritime et touristique, droits de port et avitaillement....), les dépenses à terre des croisiéristes : repas, location de cars et de plus en plus de taxis individuels ou collectifs, achat d'objets "typiques" voire artistiques, vêtements... Elles sont fort différentes selon les tarifs journaliers de la croisière, qui peuvent varier de 100 à 1000 € voire plus.

⁴ cette prévision ayant été abaissée de 22 à 14 millions depuis les événements du "11 septembre".

⁵ l'âge moyen d'un passager de croisière est de 53 ans, mais il tend à s'abaisser à 50 ans.

En fait, bien que le choix de l'escale dépende des armements ou des tour-opérateurs qui affrètent les paquebots, **l'escale de Nice semble attractive pour le milieu de gamme**. Les croisières à bas prix se concentrent sur les grandes villes portuaires, telles Barcelone, Marseille, Naples... et les grandes îles méditerranéennes, les croisières de luxe préférant des escales comme Cannes, Monaco....

L'enjeu principal pour les villes-escales réside dans leur désignation au rôle de "tête de ligne", qui concentre les activités classiques des escales - préparation technique, relève des équipages, accueil commercial, escales aériennes qui permettent l'arrivée ou le rapatriement des passagers - mais aussi d'autres retombées touristiques. En effet, nombre de croisiéristes prolongent ou anticipent la croisière par un séjour à l'hôtel, d'autres reviennent plus tard, en tant que touristes. **La tête de ligne contribue ainsi à élargir la clientèle touristique de la ville qui la reçoit.**

Mais les escales tête de ligne sont groupées en un petit laps de temps, principalement le samedi. L'impact maximum de la croisière correspond ainsi à la capacité de pointe de réception des paquebots. **Nice ne pouvant rivaliser dans la course au gigantisme avec certains ports doit privilégier une plus grande flexibilité, et un confort renforcé de ses installations.**

C'est ce qui justifie le choix de l'État et des collectivités de développer une activité de croisière dans le port de Nice, d'autant que ce port joue déjà, à titre intermédiaire, le rôle de port "tête de ligne" pour certains armements tournés vers les croisières de luxe, tels RADISSLON qui exploite des navires de 216 m pour 650 passagers. Mais hélas, avec ses installations actuelles sommaires et étriquées, il est à craindre que son marché soit contesté, pour la partie à plus forte contribution du trafic, par le port de Monaco, qui bénéficiera en 2004 de ses nouvelles installations.

Or, la plupart des associations nous ont fait savoir qu'elles souhaitaient voir le port se spécialiser dans les croisières "de luxe", celles qui précisément sont menacées par l'absence d'équipements corrects du port. Ainsi, même si Nice nourrit des ambitions modestes - 400 000 passagers de croisière en 2010 - ainsi que le prévoit l'étude de la CCI, **elle ne peut espérer atteindre cet objectif dans les installations portuaires actuelles**, et encore moins si elle doit faire face à une poursuite de la croissance forte du trafic Corse.

3-4 Le trafic de fret

Concernant le fret, on peut s'interroger sur le maintien d'un trafic de ciment qui reste inférieur à 300 000 t. Celui-ci est une conséquence du rôle d'un port public au service de l'économie locale. Même si les cimentiers ont fait de gros efforts pour réduire l'émission de poussières, ce que certains riverains contestent, il n'en demeure pas moins que l'apport par camion de milliers de tonnes de ciment, en citernes étanches, lors des escales des navires, est **une forte gêne aux riverains et à la circulation.**

Certains pensent que la cimenterie Vicat devrait trouver un acheminement de sa production par un autre port que celui de Nice. Il semble, selon les informations recueillies, qu'une telle exigence aurait pour conséquence la fermeture de cette cimenterie, avec toutes ses conséquences économiques et sociales. De plus le problème de l'importation de ciment pour l'agglomération niçoise serait posé.

Il convient donc de rechercher une solution **pour réduire cette nuisance**. Il nous apparaît que la construction d'un stockage de ciment pulvérulent sur le port permettrait de répartir le transport sur une plus longue durée, éventuellement hors des heures de pointe de circulation urbaine. Cette mesure devrait être complétée par des dispositifs adaptés pour réduire l'émission de poussières au moment du chargement.

4- LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Il convient de s'assurer que le projet d'aménagement du port de Nice est conforme aux principaux documents de programmation et de planification actuellement en vigueur ou susceptibles d'être mis en application prochainement; et notamment :

4-1 Les schémas de services collectifs

Ces documents ne rentrent pas dans un niveau de détail suffisant pour traiter de l'aménagement du port de Nice.

4-2 Le projet de DTA

Ce document, qui exprime **les orientations des politiques de l'État**, est en préparation depuis plusieurs années et arrive maintenant au stade final. La concertation avec les collectivités locales et les différents partenaires concernés est terminée. Il subsiste quelques derniers arbitrages, internes à l'État, qui doivent faire l'objet d'une réunion interministérielle en fin d'année en vue de l'approbation du document d'ici la fin du premier semestre 2003. Ces derniers arbitrages ne portent pas sur le port de Nice.

Le projet de document (DTA des Alpes-Maritimes - II Objectifs généraux - juillet 2001) comporte une partie (II-112) intitulée "Aménager le port de Nice" qui fixe les orientations suivantes *"l'outil portuaire doit être adapté et modernisé afin que Nice devienne une tête de ligne pour la croisière et se confirme comme une base efficace pour le trafic avec la Corse"*.

Par ailleurs, pour ce qui concerne les rapports entre le port et la ville, le projet de directive stipule que *"la restructuration du port de Nice doit s'effectuer dans le cadre d'un projet global qui garantira son insertion dans le quartier et dans la ville en favorisant, notamment, la mise en valeur du patrimoine, la préservation de l'environnement, l'animation commerciale et de bonnes conditions d'accessibilité"*.

4-3 Le SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée-Corse

Il n'aborde pas explicitement la problématique portuaire mais préconise, d'une manière générale, la préservation des biocénoses littorales et notamment des herbiers de posidonies.

4-4 Le Contrat de Plan État-Région

Les financements des travaux d'adaptation du port ont été inscrits au contrat de plan État-Région (CPER) signé entre l'État et la Région PACA (cf. chapitre 11, paragraphe 2, ci après).

4-5 Les documents de planification supra-communaux

Le SDAU en vigueur a été approuvé en 1979 et n'a jamais fait l'objet de révision. Une demande en ce sens avait été faite au milieu des années 80, mais n'a jamais abouti. Lors de la création de la Communauté d'Agglomération Nice-Côte-d'Azur (CANCA) le 1^{er} janvier 2002,

celle-ci a hérité de plein droit des compétences du SDAU. La Ville de Nice s'étant retirée du syndicat intercommunal créé pour son élaboration, celui-ci n'est donc plus opposable sur son territoire.

Par ailleurs, il n'existe aucun autre document supra-communal : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT), Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM).....

4-6 Le Plan d'Occupation des Sols

La commune de Nice dispose d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé le 29 septembre 2000, qui s'applique sur l'ensemble de la zone entourant le port. La limite de ce POS s'arrête au domaine public maritime (DPM) et ne lui est donc pas applicable. Un "POS-Rivage", incluant le DPM, avait été prescrit en 1995 mais n'a jamais été approuvé. Celui-ci relève donc du Règlement National d'Urbanisme.

4-7 Les documents de protection

Sur le port et dans ses abords immédiats, quatre dispositions de protection sont en vigueur : un site classé, un site inscrit, un secteur sauvegardé et plusieurs périmètres de monuments historiques.

- Le site classé

Cette procédure, qui relève du ministère de l'Écologie et du Développement Durable (MEDD), concerne la colline du château de Nice. Son périmètre s'arrête au pied de celle-ci, et ne concerne pas directement le projet d'aménagement du port puisque cette procédure ne comporte pas de servitudes sur les abords.

- Le site inscrit

Cette procédure, qui relève aussi du MEDD, concerne une zone assez étendue autour du Mont Boron, et inclut la zone urbaine en limite des bassins du port, ainsi que les plans d'eau des bassins et la digue. Cette disposition implique un avis simple de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) pour les permis de construire.

- Le secteur sauvegardé

Cette procédure relève à la fois du ministère chargé de la Culture et du ministère chargé de l'Équipement (METLTM). Ce secteur sauvegardé a été institué par un arrêté de 1994, mais il ne dispose pas encore de règlement approuvé. Néanmoins les autorisations de construire nécessitent un avis conforme de l'ABF. Le périmètre du secteur délimite une zone urbanisée autour du plus ancien bassin du port, appelé bassin Lympia, sur une profondeur d'environ un îlot bâti à l'est et à l'ouest et de quatre à cinq îlots au nord. Il inclut ce bassin Lympia, qui fait partie du DPM. Les travaux nécessités par le projet proposé sont légèrement inclus dans le périmètre du secteur sauvegardé. Ils seront donc soumis à l'avis conforme de l'ABF.

- Les périmètres de protection des monuments historiques

Cette procédure relève du ministère chargé de la Culture. Ces périmètres sont au nombre de cinq et couvrent pratiquement toute la zone du projet d'aménagement du port. Les travaux à l'intérieur de ces périmètres nécessitent un avis conforme de l'ABF. Celui-ci a exprimé les contraintes qu'il demande de prendre en compte pour le projet, et il n'y a pas, à ce stade actuel de l'étude, incompatibilité entre le projet et ces contraintes.

Il faut noter que, sur un plan plus général, l'ABF pense que toute démarche qui permettra de maintenir dans ce port la présence de grands navires et l'activité liée à ce type d'exploitation contribuera au maintien du site, **qui ne doit en aucun cas devenir un seul parking à bateaux de plaisance**. Cette position va donc dans le sens de donner au port de Nice les moyens de maintenir et de développer une activité diversifiée, en prise avec l'évolution économique, tout en respectant strictement les périmètres définis ci-dessus.

Au total, il apparaît que les procédures examinées précédemment ne génèrent pas de contraintes incompatibles avec un développement "raisonnable" du port.

5- LE TRANSFERT DES ACTIVITÉS PORTUAIRES DANS UN AUTRE SITE

Le dossier présenté au débat public proposait en solution 3 le transfert du trafic Corse vers Saint-Laurent-du-Var par la construction d'un nouveau port à cet emplacement. Par ailleurs, au cours du débat, des associations ont demandé avec insistance que la possibilité d'implanter un port au large de l'aéroport de Nice soit sérieusement étudiée, les objections formulées sur l'impossibilité technique de réaliser ce port ne leur semblant pas convaincantes.

5-1 La faisabilité d'un port près de l'aéroport

5-1-1 Un port classique, à terre

La possibilité de réaliser un port classique au large de la plate-forme de l'aéroport de Nice a fait l'objet d'un document, daté de novembre 2001, intitulé *'Études des servitudes aéronautiques et de la stabilité de la zone sud de la plate-forme'*, qui a été intégré dans le dossier du débat public. Ce document confirme les conclusions des études antérieures et conclut à l'impossibilité, pour des raisons de géotechnique, de réaliser le port dans des conditions de sécurité acceptables. L'étude de la stabilité porte sur la zone sud-ouest de la plate-forme, mais elle montre que la situation au large de la zone nord-est de la plate-forme n'est pas plus favorable.

A ces contraintes d'ordre géotechnique, il convient d'ajouter celles qui résultent des servitudes imposées par l'exploitation de l'aéroport. Ces servitudes sont de deux natures : servitudes de dégagement, qui limitent la hauteur des obstacles pouvant se trouver dans les zones d'approche des aéronefs, servitudes radioélectriques, imposées pour assurer le bon fonctionnement des instruments de la navigation aérienne (radar, balises, etc...) et qui interdisent, dans les zones entourant les différents instruments, la présence de masses métalliques au-dessus d'une certaine cote. Même si le déplacement des installations de navigation aérienne est envisageable, bien qu'il soit très coûteux⁶, l'étroitesse du site de l'aéroport ne permet pas, en fait, de trouver de position alternative répondant aux critères d'implantation très contraignants de cet équipement.

Ces deux types de servitudes empêcheraient l'exploitation, au sud de l'aéroport de Nice, d'un port recevant le trafic envisagé. Les informations recueillies au cours de notre visite de l'aéroport ont confirmé les indications de ce document.

A ces arguments techniques et financiers, il faut rajouter le fait que l'aéroport de Nice dispose de surfaces très insuffisantes compte tenu de son trafic. L'utilisation de certaines zones de la plate-forme n'est autorisée qu'à la condition que le public n'y séjourne pas. Des travaux de consolidation du sol sont engagés pour utiliser la totalité de l'actuelle plate-forme aéroportuaire.

Si donc des possibilités d'extension existaient, elles seraient en tout état de cause réduites, interdites à la fréquentation du public et par voie de conséquence, elles ne pourraient

⁶ à titre de référence, le coût d'implantation de ces équipements à l'aéroport s'est élevé à 100 M €

être utilisées que pour les besoins de la plate-forme aéroportuaire (stationnement d'aéronefs par exemple).

5-1-2 Un port flottant

Une solution consistant en l'implantation d'un port flottant situé à une distance suffisante au large de l'aéroport pour échapper aux servitudes imposées par son exploitation a été exposée au cours du débat public par des opposants au projet d'extension du port. Cette question a été exposée à la mission au cours d'une de ses visites à Nice.

Outre le coût extrêmement élevé d'une telle solution, et les problèmes posés par l'ancrage d'un tel port flottant sur des fonds dont on sait qu'ils sont instables, il apparaît qu'il n'existe pas d'exemple d'ouvrage flottant de cette nature, établi pour des besoins civils, mis en place en mer ouverte.

Hormis les ports militaires de débarquement, dont les contraintes d'exploitation sont différentes de celles des ports civils, les exemples qui ont été cités concernent des aéroports implantés dans des zones abritées (baie de Tokyo, au Japon). Dans ce dernier cas, des ouvrages de protection contre l'agitation du plan d'eau ont été réalisés.

Ces aléas sont corroborés par un avis du CETMEF sur cette solution (cf. annexe 4), **ce qui conduit à l'écartier.**

5-2 La construction d'un port à Saint-Laurent-du-Var

Le dossier du débat public proposait, en solution 3, le transfert du trafic avec la Corse dans un port à aménager à Saint-Laurent-du-Var, ce qui libérerait, dans le port de Nice, l'espace nécessaire pour le développement de la croisière. Cette solution présente l'avantage de transférer un trafic générateur de pointes de circulation automobile en centre-ville niçois vers une zone disposant d'une meilleure accessibilité routière.

Les réactions des participants au débat public, notamment au cours de la réunion qui s'est tenue à Saint-Laurent-du-Var, ont montré que ce projet se heurterait à une très forte opposition locale.

Même si on ne peut invoquer une similitude entre les sites de Saint-Laurent-du-Var et de l'aéroport, une étude géotechnique approfondie devrait être conduite préalablement en cas de poursuite de ce projet.

Une étude alternative présentée au cours du débat a proposé que le port soit dimensionné pour que les navires de grande croisière puissent y être également reçus. Cependant, à la différence des navires assurant le trafic avec la Corse, les navires de croisière, de par leurs dimensions, nécessitent des bassins et des tirants d'eau nettement plus importants ; ces paramètres conduisent à éloigner la digue vers le large en limite du talus sous-marin dans une zone très instable et à effectuer d'importants dragages lors de la construction de l'ouvrage et d'entretien ensuite, et ce pour un coût trop élevé.

De plus, ce site ne nous semble pas pertinent pour y implanter un port pour des navires de croisière, qui recherchent au contraire des implantations dans des sites historiques, proches

des centres-villes. Enfin, la proximité immédiate de l'aéroport serait certainement une commodité pratique, mais aussi, du fait du bruit, une nuisance majeure pour les croisiéristes.

Ce site de Saint-Laurent-du-Var **doit donc être écarté pour y établir un port de croisière**. Par contre, **il conserverait tout son intérêt**, grâce notamment à son accès rapide depuis l'autoroute, **pour y implanter le trafic Corse** au cas où la croissance de celui ci - un doublement par exemple - conduirait à rechercher une alternative au site de Nice⁷.

Devant ce constat de contraintes très fortes et de natures très variées, liées aux différents scénarios de transfert vers un autre site, la mission s'est concentrée sur le site de Nice.

⁷ le moment venu, la CANCA, qui regroupe 22 communes, dont Nice et Saint-Laurent-du-Var, offrirait le cadre idoine pour conduire la concertation.

6- LES CONTRAINTES D'ENVIRONNEMENT DU SITE DE NICE

On considèrera tout particulièrement l'écosystème littoral au droit de la digue actuelle et ses caractéristiques de richesse et de diversité développées dans l'annexe 5, quoiqu'on n'en ait pas une vision exhaustive.

Aussi, **le dressé d'un état zéro biologique de référence** de la zone paraît-il nécessaire dans la perspective de la réalisation d'un projet d'aménagement, ainsi d'ailleurs que le préconise le Professeur Meinesz dans les travaux référencés dans cette annexe.

Les développements qui suivent sont structurés en deux points :

- un rappel succinct de ces caractéristiques de richesse écologique,
- l'approche juridique du problème d'incidence.

6-1 Le milieu naturel concerné

Le site sous influence fait partie d'un ensemble à l'origine biologiquement homogène, développant un linéaire de côte d'environ 6 km englobant la totalité du Cap de Nice depuis l'extrême est de la promenade des Anglais (pointe des Ponchettes) jusqu'à Villefranche -sur-Mer.

La construction du port de Nice au 19^{ème} siècle, puis les aménagements qui y ont été apportés, ont "cassé" sur 1 km environ l'unité biologique que constituait cette zone, avec comme conséquence une scission de la frange biologique littorale en deux parties distinctes (cf. annexe 5) :

- 1) la zone de Rauba Capeu à l'ouest, où est implantée la digue du large et son enracinement. Les biocénoses n'y sont plus représentées qu'à l'état fragmenté, et elles sont disposées en taches non contiguës et d'extension limitée,
- 2) la zone de la Réserve, qui lui fait suite sans communiquer avec elle et qui s'étend vers l'est jusqu'à Villefranche. L'édifice biologique originel, dominé par l'herbier de posidonies, y est encore très fortement représenté dans un état très peu altéré, avec une grande diversité biologique conférant à l'ensemble un haut intérêt patrimonial.

Quoique dégradé, l'édifice biologique de la zone de Rauba Capeu est encore riche d'espèces qui bénéficient d'un statut de protection spécifique : l'herbier de Posidonies lui-même, qui occupe une surface recensée d'environ 1 ha au droit de la digue et disposé en mattes dont la plus importante a une surface d'environ 2000 m², mais aussi un certain nombre d'espèces animales qui lui sont plus ou moins inféodées⁸ telles que la grande nacre, *Pinna nobilis*, ou encore l'oursin diadème *Centrostephanus longispinus*, tous deux classés à l'annexe IV de la Directive Habitats⁹.

⁸ mais que l'on retrouve aussi en dehors de lui, et en particulier au niveau de l'enracinement de la digue.

⁹ elle identifie les espèces animales et végétales d'intérêt communautaire qui nécessitent une protection stricte.

On note aussi, accolée à la digue actuelle, la présence d'une algue rouge incrustante, *Lithophyllum lichenoi des*, également protégée dans le droit français en application de la Convention de Berne¹⁰.

Sur ce point, il faut remarquer que, indépendamment de toute problématique d'extension ou d'aménagement portuaire, on est confronté au problème de l'atteinte à des espèces protégées du fait de la nécessité de la réparation de l'actuelle digue, à envisager de toute façon à court terme.

Deux remarques sont à faire quant à l'incidence du projet sur ce milieu :

- 1) il ne saurait être pris argument du caractère dégradé de l'édifice biologique de cette zone pour considérer comme négligeable l'incidence, sur lui, du projet envisagé et se dispenser par conséquent d'en analyser les termes de manière approfondie,
- 2) cette incidence doit être reconnue a priori, quelle que soit la variante du projet éventuellement adoptée, et la mission s'est efforcée de proposer celle qui lui paraissait la moins offensive pour l'environnement.

L'analyse d'incidence ne se limite donc pas au seul respect de l'intégrité biologique de la principale matte de posidonies recensée au droit du site. Elle apparaît beaucoup plus globale, mettant en jeu d'autres espèces localisées en d'autres endroits.

6-2 L'analyse juridique

Au plan juridique, sont à considérer principalement le Code de l'environnement¹¹ et la Directive Habitats¹². Il faut remarquer que la législation française en vigueur telle que le Code de l'environnement la définit¹³ est particulièrement rigoureuse en ce qui concerne les espèces et les milieux protégés. Elle ne prévoit d'autres dérogations à l'interdiction de détruire ou de prélever les spécimens sauvages de ces espèces ou d'altérer leur milieu de vie, que celles qui sont justifiées par les besoins de la recherche scientifique.

Cette rigueur se retrouve dans les arrêtés interministériels fixant la liste des espèces protégées rencontrées qui ne prévoient aucune possibilité dérogatoire sauf cas très particulier hors du champs de notre analyse (cf annexe 5).

Sous réserve d'une analyse juridique plus approfondie, on peut penser que cette législation est, du fait de sa rigueur, équivalente aux dispositions des articles 12 et 13 de la Directive Habitats - titre "*Protection des espèces*" - instaurant un régime de protection stricte des espèces animales et végétales figurant dans son annexe IV, dont les deux espèces animales sus-mentionées. Cette même Directive, dans l'article 16 du même titre, prévoit une possibilité dérogatoire, "*à condition qu'il n'existe pas une autre solution satisfaisante et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle*".

¹⁰ L'annexe 5 fournit un bilan des statuts de protection des principales espèces rencontrées.

¹¹ qui reprend un certain nombre de dispositions concernant la protection des espèces contenues dans divers traités, conventions ou accords intervenus au plan international signés et ratifiés par notre pays.

¹² le Code de l'urbanisme, pour la partie de ses dispositions inspirées de la loi littoral de 1986 et relatives à la protection des espèces et des habitats, est de portée plus générale.

¹³ articles L. 411-1 et suivants.

Est par ailleurs évoquée la notion de "... *raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique...* ", que le projet doit respecter pour rentrer dans le cadre de ces dispositions dérogatoires. Cependant, **cet article n'a pas été formellement transposé** dans le droit français¹⁴, de sorte qu'il ne semble pas y avoir d'issue juridique évidente au projet en l'état actuel du droit.

Le site n'ayant pas été désigné comme Zone Spéciale de Conservation (ZSC) composant le réseau écologique européen Natura 2000,¹⁵ deux voies étroites s'offrent seulement :

- 1) une action législative consistant à opérer la transposition, dans le droit national, de l'article 16 de la Directive Habitats et des dispositions dérogatoires qu'il contient,
- 2) la référence à la jurisprudence.

• **Sur la première de ces voies**, le projet d'aménagement du port de Nice s'ajoute au dossier déjà fourni des projets d'aménagement qui se heurtent à cette difficulté juridique, parfois source d'interprétations "très particulières" de la loi.

Aussi, la mission propose-t-elle que cette révision soit menée à bien dans des délais compatibles avec la réalisation du projet. C'est à ses yeux la voie juridique la plus claire.

En effet, sans mettre en péril la pérennité des espèces en causes, il lui paraît qu'une telle orientation offrirait un cadre rasséréné à la plus juste appréciation d'incidence des projets - contraignant à leur optimisation en vue de la réduction de leurs impacts - et à la plus appropriée formulation des mesures compensatoires qui doivent les accompagner.

Nombre de conditions sont à respecter par tout projet en préalable à son "acceptabilité", environnementale et sociale. On les retrouve d'ailleurs formulées dans des termes presque identiques dans la directive Habitats et dans des textes internationaux liant notre pays : conventions de Berne et de Barcelone (protocole relatif aux aires spécialement protégées de la Méditerranée) notamment.

On peut résumer comme suit les conditions que doit satisfaire un projet pour bénéficier de ces dérogations :

- être le moins offensif pour l'environnement ("*pas d'autre solution satisfaisante*"),
- répondre aux impératifs "*d'intérêt public majeur*",
- ne pas nuire au "*maintien dans un état de conservation favorable*" des populations sous incidence.

À noter que les impératifs "*d'intérêt public majeur*" englobent aux yeux de la mission ceux de la sécurité des personnes, également évoqués dans la Directive et également concernés dans notre cas (cf. chapitre 8).

¹⁴ hormis la dérogation "*à des fins de recherche et d'éducation,...*" qu'il évoque.

¹⁵ seul site littoral désigné dans le département : la baie et le cap d'Antibes et les îles de Lérins. En pratique, une telle désignation, qui offre apparemment un cadre de légalité aux projets d'aménagement à travers les articles 6.3 et 6.4 transposés de la Directive, reste très difficile d'interprétation quant à son articulation avec les articles 12 et 13 de ce texte, qui ne fournit aucune précision sur ce point.

C'est dans cet esprit que la mission s'est efforcée de rechercher et de recommander une alternative "raisonnable" aux diverses variantes envisagées initialement. Celle-ci est décrite dans le chapitre 8 ci-après.

- ***La deuxième voie***, qui fait référence à la jurisprudence, lui semble, en l'absence de la transcription sus-évoquée, **la seule ouverte aujourd'hui**.

En effet, au printemps 2001 notamment, le Conseil d'État, statuant au contentieux¹⁶, a considéré que "*les arrêtés interministériels pris en application des articles R. 211-1 et suivants du Code rural*¹⁷ pour fixer les listes des espèces animales et végétales à protéger n'ont pas pour objet et ne sauraient avoir pour effet d'interdire la réalisation de travaux ou d'opérations présentant un caractère d'utilité publique même si elles sont susceptibles de porter atteinte à des espèces protégées dès lors que ces travaux ou opérations interviennent au terme d'une procédure régulière d'autorisation".

Le Conseil d'État ne retient, dans la décision qu'il a rendue, que l'utilité publique à laquelle les projets doivent répondre.

Si l'affaire qui lui a été soumise concernait un projet routier et son impact sur l'environnement, la décision qu'elle a prise fait néanmoins jurisprudence : il s'agit alors de faire la démonstration que l'utilité publique du projet l'emporte sur l'atteinte environnementale dont il est à l'origine qui, en tout état de cause, devra être compensée.

En pratique, il n'est pas exclu que cette démonstration ne puisse être apportée, notamment si l'atteinte est telle qu'elle n'autorise pas le maintien des populations protégées "*dans un état de conservation favorable*".... compromettant alors les chances d'aboutissement du projet. On doit donc prendre en compte la nécessité de cette démonstration dès la phase d'élaboration du projet.

Se plaçant volontairement dans l'hypothèse d'une atteinte aux biocénoses susceptible de compromettre *'leur maintien dans un état de conservation favorable'*, la mission propose que, parallèlement à l'approfondissement scientifique du dossier qu'elle suggère par ailleurs, le Conseil d'Etat soit saisi d'une demande d'avis sur les modalités juridiques d'une mise en œuvre satisfaisante du projet.

Sans attendre cette consultation et sans préjuger de l'issue de recours éventuels, la mission s'est placée dans une telle **logique de bilan**, à savoir :

- reconnaissance du projet proposé comme le moins offensif vis-à-vis de l'environnement,
- reconnaissance de son caractère d'intérêt public majeur,
- reconnaissance, sous réserve d'appréciation scientifique, de l'incidence du projet sur les biocénoses sur et au droit de la digue sud et des conditions de leur maintien dans un état de conservation favorable,
- définition de mesures compensatoires en rapport direct avec cette incidence et privilégiant les opération de recolonisation du site par l'herbier de posidonies.

¹⁶ décision "Divakaran" n° 218263 du 9 mai 2001.

¹⁷ auxquels se réfèrent les arrêtés cités dans l'annexe 5, mais qui n'ont pas encore fait l'objet d'une intégration dans le Code de l'Environnement, qui ne comporte pas pour l'instant de partie réglementaire.

Sur ce point important des mesures compensatoires, la mission est d'avis en effet que la **priorité soit donnée**, dans leur formulation, **aux opérations de reconquête in situ par les posidonies**, avant d'envisager éventuellement des mesures n'ayant pas de rapport direct avec l'impact du projet.

Or, sur les modalités de recolonisation de son substrat originel par l'herbier de posidonies, il semble bien qu'aucune vérité scientifique ne soit à l'heure actuelle disponible ; les points de vue scientifiques examinés par la mission ou exprimés devant elle lui sont apparus en effet fortement divergents, sinon contradictoires.

Il s'agit donc de forger l'état de l'art sur ce point essentiel dès avant le lancement du projet, à partir de l'acquis scientifique international et également du retour d'expérience à extraire de notre propre pays et de déterminer en particulier les conditions de milieu requises pour une reconquête par les posidonies ayant le plus de chances de succès¹⁸.

A titre d'exemple dont la mission a eu connaissance, et qui n'est certainement pas exclusif d'autres cas de figure à recenser, il faut évoquer le site des îles de Lérins, dorénavant zone Natura 2000. Un projet d'adduction d'eau potable depuis la côte y a été mené à bien en 1992, qui a "consommé" quelque 3,5 ha d'herbiers de posidonies. Il serait tout à fait intéressant de faire le bilan écologique de ce site après 10 ans, et notamment de son éventuelle recolonisation par l'herbier.

Aussi, la mission est-elle d'avis que l'ensemble du volet "surveillance du milieu", incluant l'état zéro biologique de référence, le suivi du milieu en phase chantier et post chantier, la réalisation de l'état de l'art sur la recolonisation du milieu par l'herbier de posidonies, ainsi que la détermination et la mise en œuvre des mesures compensatoires adaptées à l'impact du projet sur les biocénoses marines, soit mené avec toute la rigueur scientifique indispensable.

Elle suggère pour cela d'en confier **la responsabilité, administrative et scientifique, à la DIREN PACA**, chargée de constituer et d'animer le groupe d'experts ad hoc, incluant le potentiel d'expertise accumulé depuis plusieurs années maintenant au sein du GIS-Posidonies.

Il va de soi que le financement de ce groupe et des actions qu'il préconisera, dès lors qu'elles auront un rapport direct avec le projet, devra être inclus dans l'opération.

¹⁸ L'étude 1 visée dans l'annexe 5 fait état d'essais de replantation qui se sont révélés peu concluants mais qui peuvent servir utilement l'état de l'art envisagé.

7- LES VARIANTES PRÉSENTÉES AU DÉBAT PUBLIC

Il a été demandé à la mission d'examiner les conditions d'optimisation de la variante 2. Il nous a semblé nécessaire au préalable de parcourir les solutions soumises au débat public.

Outre les solutions consistant à transférer l'activité portuaire dans un autre site, solutions qui ont été examinées dans le chapitre 5 du présent rapport, le dossier présenté au débat public avait distingué deux familles de solutions :

- l'aménagement du port dans ses limites actuelles, sans toucher aux ouvrages extérieurs (famille de solutions 1),
- la reconstruction totale ou partielle des ouvrages extérieurs (famille de solutions 2).

L'examen technique de ces familles de solutions peut se résumer comme suit.

7-1 Un aménagement conservant les ouvrages extérieurs

Il n'y a, dans les limites actuelles du port, aucune surface disponible pour augmenter sa capacité de manière notable. Le trafic Corse est actuellement menacé d'asphyxie par l'absence de solution de stockage temporaire des véhicules avant embarquement, sauf à accroître l'emprise des files d'attente sur les chaussées du quartier. Il importe donc de faire aboutir rapidement la construction du terminal passagers-véhicules du quai du Commerce.

La solution 1, présentée au débat public, prévoyait que l'extension du port se ferait par affectation au trafic de la Corse du bassin de la Tour Rouge, où serait construit un quai spécialisé pour ce trafic, la construction d'équipements portuaires dans la zone située à l'est de l'épi de la Poudrière devant permettre le transfert des activités nautiques occupant actuellement le bassin de la Tour Rouge.

Cependant, cette zone étant riche sur le plan écologique, une solution de ce type ne respecterait pas le parti pris par la mission d'assurer, par ses choix, l'incidence écologique minimale. En outre, cette solution est fortement critiquée par les associations et totalement exclue par la Ville de Nice, qui souhaite voir ce site réhabilité en raison de son rôle dans la vie du quartier et dans la mémoire niçoise.

Pour toutes ces raisons, **la mission est conduite à écarter toute solution comportant la construction d'un quai commercial dans le bassin de la Tour Rouge.**

7-2 Un aménagement avec reconstruction des ouvrages extérieurs

Deux solutions ont été présentées au débat public, la solution 2-1 prévoyant l'extension du port avec une digue semi-immérgée en eau profonde, et la solution 2-2 prévoyant le réalignement de la digue du large.

7-2-1 L'extension du port avec une digue semi-immérgée en eau profonde

Cette solution prévoit la destruction de la digue actuelle et son remplacement par un ouvrage établi sur des fonds de 25 m, ce qui ne permet pas d'y construire à un coût acceptable

un ouvrage massif. La solution présentée prévoit donc la mise en place d'une digue semi-immergée sur pieux. Un prolongement de l'épi de la Poudrière, laissant une passe d'entrée de 133 m de large, permettrait de limiter l'agitation dans le bassin. Cette solution prévoit en outre, comme la solution 1, la construction d'un quai dans le bassin de la Tour Rouge pour le trafic de la Corse, **ce qui ne peut être envisagé**.

En outre, les éléments suivants nous paraissent également conduire **au rejet de cette solution** :

- l'incertitude technique importante sur la faisabilité et le coût de l'ouvrage en l'absence de données géotechniques précises,
- l'accroissement des difficultés techniques pour le maintien, avec une digue semi-submersible, d'un niveau d'agitation admissible dans le bassin, compte tenu de la grande sensibilité de ce type d'ouvrage à la fréquence de la houle incidente.

7.2.2 L'extension du port avec réalignement de la digue du large

La solution 2-2 présentée au débat public prévoit la destruction de la digue du large et son remplacement par un ouvrage s'appuyant à une extrémité sur le Quai Infernet et se terminant par un musoir implanté à proximité immédiate du musoir actuel. Comme les autres solutions, cette solution prévoit la construction d'une poste à quai pour le trafic de la Corse dans le bassin de la Tour Rouge, on a vu que cela était exclu.

L'impossibilité d'utiliser ce bassin limiterait par ailleurs la capacité supplémentaire offerte par rapport à la situation actuelle. En outre, le stationnement d'un navire de grandes dimensions sur le quai accolé à la digue ne laisserait qu'un espace réduit pour que les manœuvres des navires puissent se faire à un niveau de sécurité acceptable, dans certaines conditions de vent.

Pour cet ensemble de raisons, **la mission convient de ne pas retenir cette solution**.

8- UN NOUVEAU CONCEPT : LE RÉAMÉNAGEMENT

Aucune des solutions d'extension examinées n'apporte, selon la mission, de réponse entièrement satisfaisante à l'ensemble des contraintes commerciales, nautiques, d'environnement et de loisir auxquelles on est confronté.

L'absence de solutions alternatives immédiates, pour tout ou partie des activités de commerce du port, à laquelle conclut la mission implique donc **de trouver une solution d'optimisation sur le site actuel**. Cette solution, respectant strictement le grand herbier de posidonies à l'est du bassin de la Tour Rouge et le maintien de celui-ci dans son état actuel, doit être compatible avec la sécurité de la manœuvre des navires et améliorer les conditions d'exploitation du port par une plus grande souplesse d'utilisation des postes à quai.

Cet ensemble de conditions à respecter par le projet l'a donc conduite à demander à la DDE et à la CCI **d'étudier une solution de réaménagement sur place**, susceptible de répondre aux besoins du trafic de Corse et de permettre la réception des navires de croisière.

La solution proposée passe par **la réalisation d'une digue accostable constituant, dans le prolongement du terre-plein, un quai rectiligne d'environ 550 m.**

Les contraintes d'implantation sont extrêmement sévères :

- la position du musoir doit être voisine de la position actuelle pour limiter l'entrée de l'énergie de la houle à l'intérieur du port tout en maintenant une largeur du chenal d'accès compatible avec les contraintes de manœuvre des navires attendus, son implantation devant par ailleurs rester compatible avec les contraintes de construction,
- l'enracinement doit être implanté pour permettre un élargissement du plan d'eau et un déplacement des terre-pleins tout en respectant l'alignement du monument aux morts, et en maintenant la possibilité d'accéder à des aires de détente fréquentées "*depuis toujours*" par les Niçois,
- la possibilité de déplacement de la digue vers le sud est limitée par la pente des fonds marins, pour maintenir la stabilité d'une digue verticale, sauf à recourir aux digues semi-immergées de la solution 2-1, ce qui a été écarté.

Il est clair qu'il n'y a pas de solution idéale, et qu'il faut donc rechercher et établir les compromis nécessaires entre l'activité portuaire et le fonctionnement urbain. Parmi ceux-ci, le compromis sur la circulation est vital. La double contrainte de l'exiguïté du site et de la proximité immédiate du cœur de la ville est aussi un atout fort. Elle représente en fait pour le trafic de croisière un élément d'attrait qui distingue Nice de toutes les autres villes concurrentes, et est, pour le trafic avec la Corse, la garantie de retombées économiques pour le commerce local de proximité.

Sur la base de cette demande, la DDE a proposé trois projets, solutions A, B et C respectivement ci-après :

1) **Une première solution, baptisée A**, tient compte des contraintes énumérées ci-dessus : contraintes de construction, qui limitent à l'isobathe (-16) l'implantation du bord côté

large du musoir, contraintes de vue fixées par l'ABF, qui interdisent toute construction pouvant boucher la vue du monument au morts côté mer et contraintes d'environnement, qui épargneraient - hormis la phase chantier - l'herbier de posidonies proche de la digue, répondant ainsi au souci de la mission de rechercher la solution technique la moins offensive pour l'environnement.

On aboutit ainsi à un projet apportant une réponse au problème de l'amélioration de la capacité du port à recevoir les trafics attendus, permettant en outre de créer un nouveau quai de 150 m au fond de la darse Charles Félix utilisable par les trafics divers.

Cependant, cette solution apparaît peu sûre pour les manœuvres des navires, compte tenu de l'étroitesse de l'espace entre l'extrémité du nouveau môle Riboty et le quai de la digue, soit 115 m. En effet, tout coup de vent d'amplitude trop forte, toute panne d'un appareil de conduite est susceptible d'entraîner des collisions avec des navires à quai chargés de passagers. Elle doit donc être écartée.

2) **Une variante B**, répondant aux mêmes préoccupations environnementales mais tenant compte de nouvelles informations sur la matte de posidonies, offre un espace porté à 125 m entre le môle Riboty et le quai de la digue. Elle ne paraît pas résoudre complètement cependant le problème de manœuvrabilité des navires par tout temps - et par suite de sécurité des personnes - tel que les professionnels consultés l'ont posé. Elle doit donc, pour cette raison principale, être écartée.

3) On est donc contraint d'envisager le déplacement de la digue vers le large, empiétant ainsi sur la matte de posidonies et les biocénoses marines de la zone. Ce déplacement doit être limité au strict minimum garantissant la sécurité des manœuvres dans le port. Cette contrainte, fortement exprimée par la mission, a abouti à **la proposition de la solution C**, schématisée dans l'annexe 6.

Portant à 140 m la distance sus -visée¹⁹, elle offre les garanties de manœuvrabilité - et de sécurité - indispensables, empiétant au minimum sur les biocénoses en place.

De ce fait, elle est aux yeux de la mission la solution de compromis appropriée, répondant à la fois aux impératifs d'intérêt public, de sécurité des personnes et de protection de l'environnement. Elle est incontestablement, de ce point de vue, la solution la moins offensive vis-à-vis de ce dernier.

Dans tous les cas, les surfaces disponibles en terre-pleins et en bord à quai seront limitées et les dispositions à prendre devront être étudiées avec soin pour en tirer le meilleur parti possible.

L'utilisation de la technique du mur-caisson vertical préfabriqué déposé sur un tapis de ballast réglé par plongeur conduit à rechercher toutes les solutions permettant de tirer le meilleur parti possible, après le lestage nécessaire à la stabilité de l'ouvrage, de l'espace disponible situé à l'intérieur de la digue : stockage, parking, circulation, comme on est en train de le faire pour la digue flottante de Monaco.

¹⁹ et offrant ainsi un accroissement de un hectare du bassin du Commerce actuel, ce qui contribue, pour une modification réellement mineure à l'échelle des travaux portuaires classiques, à améliorer très sensiblement les conditions de sécurité des manœuvres des navires.

9- LES QUESTIONS DE CIRCULATION LIÉES A L'AMÉNAGEMENT DU PORT

La lettre de mission rappelait que "*la question des impacts sur le fonctionnement urbain a également été fortement évoquée au cours du débat et tout particulièrement les impacts sur la circulation*". Elle spécifiait que "*en s'appuyant sur l'expertise du CERTU, la mission devra préciser quelles sont les conditions de l'acceptabilité d'un projet d'extension du port en termes de circulation et émettre les recommandations qui lui paraissent utiles sur ce volet*".

9-1 L'acceptabilité du projet en terme de circulation

Conformément à la demande faite, il importait tout d'abord de vérifier si les conclusions de l'expertise du CERTU étaient toujours valides au regard du projet proposé par la mission.

Ensuite il convenait de lever le doute sur deux points. Le premier concerne la question de la prise en compte des pointes de trafic dans l'étude du CERTU, car le rapport de la commission du débat public laissait entendre à la fin du paragraphe 4-3-1 que cette question n'avait pas été suffisamment prise en compte. Le deuxième tient au fait que cette expertise avait été sollicitée par la commission particulière du débat public pour « donner un avis technique sommaire sur la desserte routière du port » et ceci dans des « délais très courts de réalisation », comme le soulignait lui-même l'auteur dans son rapport. Ceci pourrait conduire à penser que le travail effectué par le CERTU mériterait un approfondissement.

Afin d'éclairer ces points, la mission a longuement interrogé l'auteur de l'expertise, et vérifié auprès de la CCI les hypothèses de trafic retenues. Elle a aussi interrogé la ville de Nice et ses services pour s'assurer de la recevabilité des conditions énoncées dans l'expertise.

9-2 La validité des conclusions de l'expertise du CERTU au regard du projet

Cette expertise concluait à l'acceptabilité, pour la voirie du quartier, du trafic routier engendré par le port, sous certaines conditions de réalisation d'aménagements concernant les transports collectifs, la voirie, et le stationnement.

Cette acceptabilité avait été vérifiée en prenant en compte, pour la Corse et pour la croisière, les hypothèses maximales de trafic lors des heures de pointe des jours exceptionnels. La CCI nous a confirmé que ces hypothèses maximales de trafic restent les mêmes dans l'hypothèse de réaménagement du port étudiée par la mission.

C'est le trafic Corse qui est de loin le plus fort générateur de circulation, et qui risquerait de causer le plus de trouble pour le quartier. Les pointes de ce trafic sont concentrées sur une courte période de temps dans l'année. Les prévisions de 2002, maintenant disponibles avec une bonne précision, confirment que les deux seuls mois de juillet et d'août absorbent plus de la moitié du trafic (460 000 passagers sur 880 000). À l'intérieur de ces deux mois de haute saison, les jours de week-end concentrent les pointes cruciales de trafic. On a donc à faire face à des problèmes extrêmement localisés dans le temps.

En période de pointe à l'horizon 2012, le CERTU identifie deux plages horaires pendant lesquelles les sorties de véhicules représentent des chiffres sensiblement plus importants que lors des autres plages horaires. Ce sont les périodes de 8 h à 9 h et de 16 h à 17 h, dans le sens des sorties, avec chacune plus de 500 véhicules. Les autres plages ont des chiffres sensiblement moins importants, la plus forte d'entre elles étant celle de 13 h à 14 h avec environ 350 véhicules dans le sens des entrées.

En outre, la solution proposée par la mission ne remet pas en cause la localisation des trafics sur laquelle reposait l'expertise du CERTU, à savoir que le trafic Corse s'effectuait à partir des quais situés au nord du plan d'eau et que le trafic croisière serait reçu au sud du plan d'eau, sur la digue et le quai amiral Internet.

Il n'existe donc pas d'éléments qui permettent de penser que les conclusions de l'expertise du CERTU ne soient pas toujours recevables. On rappelle qu'elle concluait, sans ambiguïté, à l'acceptabilité des trafic générés par le port dans les hypothèses les plus hautes²⁰.

Ainsi, la réserve émise par la commission particulière du débat public sur l'insuffisante prise en compte des pointes de trafic apparaît-elle difficilement compréhensible, car elle est traitée explicitement dans le rapport du CERTU.

Enfin, la question de savoir si les délais courts d'exécution de l'expertise seraient de nature à en fragiliser les conclusions a été posée au CERTU. Celui-ci conclut que les éléments d'informations dont il a disposé, et les délais de travail, ont permis d'apporter une réponse claire à la question de l'accessibilité du port, et qu'une étude plus lourde, en l'état de l'avancement actuel des projets sur le port et dans la ville, n'apporterait pas d'éléments supplémentaires significatifs.

9-3 Les conditions d'acceptabilité du projet

L'expertise du CERTU posait un certain nombre de conditions à l'acceptabilité des flux de circulation. Leur réalisation, en phase avec la croissance des trafics du port, est absolument nécessaire. Elles concernent d'une part l'emprise du port elle-même, et à ce titre elles sont du ressort de l'État et de la CCI, et d'autre part le tissu urbain, elles sont alors du ressort de la Ville de Nice.

Pour l'emprise du port, les aménagements des différents terre-pleins doivent permettre d'accueillir la totalité des activités liées au port afin de ne pas interférer avec le fonctionnement de la voirie urbaine. L'ensemble des stationnements liés aux emplois du port, aux attentes des véhicules avant l'embarquement, au traitement des besoins des navires de passagers et de marchandises à quai (cars, taxis, camions, ...), doivent impérativement être traités à l'intérieur des terre-pleins du port.

La CCI s'est engagée à prendre en compte et à respecter cette contrainte. **Il conviendra, à mesure de l'avancement du projet et de sa précision, de vérifier cette condition.** Il faut noter que la configuration de la nouvelle digue lui donne potentiellement la possibilité d'accueillir en son sein un stationnement important, si cela est nécessaire.

²⁰ prévisions 2012 : 1 300 000 passagers pour le trafic Corse et 400 000 passagers pour la croisière.

Les autres conditions concernent le tissu urbain, et leur réalisation dépend donc entièrement de la politique et des actions de la municipalité sur ce quartier.

Sur un plan général, il faut noter le tournant pris par la municipalité en matière de politique de déplacements urbains, afin d'offrir des alternatives à l'utilisation de la voiture qui permettent de requalifier l'espace public pour améliorer la qualité de vie en ville. Cette orientation a été adoptée par l'ensemble des grandes villes françaises. Une telle politique nécessite des investissements importants, qui doivent être conduits sur une longue durée, et dont la mise en œuvre ne peut être que progressive.

Actuellement, ces orientations se traduisent par trois types d'actions, énumérées dans l'annexe 2 du rapport du CERTU, qui devraient permettre d'améliorer sensiblement les déplacements et la circulation dans l'avenir, et par là même l'accessibilité du port. Il s'agit de la réalisation d'infrastructures nouvelles, de la régulation de la circulation, et de la réorganisation du stationnement.

Ces actions ont reçu l'accord de la municipalité et sont intégrées dans ses projets. Ceci a été confirmé par la récente délibération du conseil municipal, en date du 27 septembre 2002, consacrée aux aménagements urbains du quartier du port.

Dans l'immédiat l'amélioration de la circulation nord-sud est l'enjeu majeur pour le bon fonctionnement du port, puisque cet axe supporte la quasi-totalité des flux générés par le trafic corse. Il importe donc que les dispositions du plan de circulation soient rapidement mises en œuvre de manière à assurer une bonne fluidité sur l'axe nord-sud Walesa-Riquier et sur l'axe sud-nord Gal-Guisol.

La circulation générée par les postes à quai de croisière, vers l'ouest et la promenade des Anglais, ne pose pas de gros problèmes dans la mesure où elle représente des flux relativement faibles (les hypothèses maximales 2012 du rapport du CERTU donnent en pointe horaire du matin et du soir de l'ordre d'une centaine de voitures et taxis et d'une cinquantaine d'autocars).

En l'occurrence, par rapport au problème du port, le point clé est certainement celui de l'inscription des actions de la ville dans un calendrier de financement et de réalisation précis, qui assure leur cohérence et leur mise en phase avec la croissance de l'activité du port.

Enfin, en accord avec la proposition de réalisation d'une unité de stockage de ciment sur le port pour limiter les nuisances dues à la circulation des camions, **il conviendrait de reconsiderer les plages horaires autorisées de circulation des camions de ciment** à travers le quartier du port. Il paraît raisonnable de ramener l'actuelle plage **de 5 h-22 h à 7 h-20 h**, afin d'améliorer les conditions de repos des habitants situés sur le trajet de ces camions.

9-4 Les approfondissements de connaissance à poursuivre

Le rapport du CERTU notait une insuffisance de connaissances sur un certain nombre de problèmes. La mission souscrit au diagnostic porté, et suggère d'engager rapidement des études nécessaire pour y remédier.

Un point très important concerne la nature de la demande de stationnement des résidents et des visiteurs du quartier, qui devrait être approfondie afin d'adapter très finement les réponses. Cette adaptation fine des réponses est indispensable si l'on veut pouvoir faire évoluer les comportements actuels de stationnement qui pénalisent fortement la circulation dans le quartier et dont le changement est une des conditions incontournable pour l'amélioration de la circulation.

Pour le plan de circulation, il serait utile d'étendre les tests réalisés pour l'heure de pointe du soir pendant les jours ouvrables aux situations de pointe du matin et du week-end, afin de disposer d'une connaissance de l'ensemble des situations critiques.

La réinsertion dans le trafic urbain des véhicules arrivant de Corse est le problème le plus crucial de la circulation. Actuellement les autorités du port gèrent de façon informelle, avec les autorités municipales, cette réinsertion. Il conviendrait d'encourager une formalisation de ces rapports, qui permettrait d'améliorer l'efficacité de cette pratique et donc de la réinsertion.

10- DES INTERROGATIONS SUR L'ENVIRONNEMENT URBANISTIQUE ET FINANCIER

Bien que les points qui suivent ne fassent pas partie des demandes de la lettre de mission, il nous semble bon d'attirer l'attention sur quelques éléments de cadrage urbanistique du projet.

Il conviendrait sans doute de développer l'étude urbaine réalisée par MM Hodebert et Lion afin d'aboutir à un véritable projet urbain, précis et phasé, qui serve de cadre à la programmation fonctionnelle et architecturale des actions en cours et à venir.

Il conviendrait aussi de fixer **le niveau d'ambition architecturale et urbaine**, notamment pour les ouvrages de génie civil et de terminaux passagers, à un niveau qui positionne la Ville de Nice par rapport à ses concurrentes. On peut noter à ce sujet que la ville de Savone a fait appel à l'architecte Ricardo Bofill pour la réorganisation de son port en vue de l'accueil des navires de croisière.

En parallèle avec les deux actions précédentes, il conviendrait d'accélérer la mise en œuvre et de développer les actions ayant pour objectif **l'amélioration et la sécurisation de la vie quotidienne des riverains** (sentier littoral, accessibilité du public à certains espaces de loisirs, rétablissement de plage et zones de baignade, et leur balisage...), afin que le projet de port qui bénéficie à l'ensemble de la communauté niçoise soit aussi un facteur d'amélioration de la qualité de vie pour les habitants de ce quartier.

11- LES ASPECTS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS

11-1 La rentabilité économique

L'étude de marché du concessionnaire a permis d'établir des prévisions de trafic prises en compte dans la détermination des avantages directs, indirects et induits apportés par le projet à l'économie régionale, pour déterminer la rentabilité économique du projet et des recettes qu'en retirera l'exploitant du port, pour en déterminer la faisabilité financière.

L'examen des résultats de ces études, jugées prudentes, figurant dans le dossier du débat public montre que les retombées du développement du trafic de la croisière sont celles qui apportent la plus grande contribution à la rentabilité économique du projet au profit de la collectivité, alors que le trafic de la Corse est celui qui apporte le plus de recettes au concessionnaire du port.

En ce qui concerne la croisière, l'expérience récente a montré que la possibilité d'assister à une baisse brutale et momentanée du marché n'est pas à écarter. On doit cependant constater que les projets des port concurrents de Nice, fortement aidés, n'ont pas été abandonnés et il paraît raisonnable de tabler sur la poursuite de l'accroissement du marché de la croisière, selon les hypothèses de retombées retenues dans le paragraphe 3-3 ci-dessus.

De nombreux opposants au projet d'extension du port soutiennent que le trafic de la croisière n'apporte pas d'avantage à Nice et à sa région, en dehors des recettes de l'exploitant portuaire. Or, les hypothèses retenues sont cohérentes avec celles adoptées dans d'autres ports métropolitains ou de l'aire Caraïbe, et il n'a pas été apporté d'éléments venant les infirmer.

Le niveau du trafic de la Corse est lié à la position du port de Nice qui lui permet d'assurer les liaisons les plus courtes. Cet avantage est renforcé grâce à l'exploitation des NGV, qui tirent le meilleur profit de cette proximité entre Nice et la Corse, ce qui explique l'augmentation rapide du trafic au cours des dernières années. La possibilité pour le port de Nice de continuer à tirer profit de cet avantage est subordonnée à la poursuite de l'exploitation des NGV, question qui est actuellement à l'étude dans les armements desservant la Corse²¹. Une certaine incertitude règne sur l'évolution du trafic de la Corse et donc sur la faisabilité financière du projet d'extension.

11-2 Le financement

L'extension du port de Nice est une opération inscrite au CPER pour un montant de 800 MF, soit 122 M€ suivant la clé suivante :

État :	100 MF	soit	15 M€
Région :	100 MF	soit	15 M€
Département :	150 MF	soit	23 M€
Ville de Nice :	150 MF	soit	23 M€
CCI	300 MF	soit	46 M€

²¹ il s'agit de navires très sensibles au coût de l'énergie.

Les contacts que nous avons eus avec les représentants des collectivités devant participer au financement montrent que si un accord sur une solution se dégageait, les engagements pris sur leur contribution seraient respectés, mais une augmentation des contributions ne pourrait sans doute pas être envisagée sans délais supplémentaires.

La contribution de la CCI doit permettre de boucler l'opération. Elle est liée à la possibilité de dégager des recettes permettant d'amortir l'emprunt qui devra être contracté pour apporter cette contribution.

La solution de réaménagement C préconisée dans ce rapport conduit à une dépense d'infrastructures estimée à **110 M€**, ce qui est compatible avec l'évaluation faite au moment de l'élaboration du CPER.

Il conviendra naturellement de vérifier de façon précise l'équilibre financier global d'une telle opération.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Les consultations entreprises et sa propre analyse ont permis à la mission d'apporter des réponses précises aux questions qui nous ont été posées, à la suite du débat public.

Le transfert des activités portuaires vers un nouveau site

Après avoir réétudié tous les éléments du dossier, rencontré les responsables aéroportuaires et nous être rendus sur place, **il ne nous semble pas possible de transférer tout ou partie de l'activité portuaire sur un site jouxtant l'aéroport.**

De même, compte tenu des réalisations ou des projets connus à l'étranger, **un port flottant au large de l'aéroport ne saurait présenter une alternative valable à un projet à terre.** En effet, outre son coût "hors normes", un port flottant ne peut être implanté dans un site aussi exposé que l'est la zone au large de l'aéroport.

Par contre, la mission pense que **le site de Saint-Laurent-du-Var pourrait être envisagé** pour prendre le relais, à terme, du port de Nice et recevoir le trafic Corse au cas où celui-ci poursuivrait durablement sa croissance, selon la tendance actuelle. Aujourd'hui, son acceptabilité sociale ne semble pas acquise.

Les conditions d'optimisation de la variante dite 2.2

Aucune des solutions présentées au débat public, 1, 2.1 et 2.2, n'apporte de réponse vraiment satisfaisante aux contraintes commerciales, nautiques, d'environnement et de loisirs attachées au site du port. **La mission propose de les écarter.**

Par contre, une solution de réaménagement sur place du port actuel, étudiée à la demande de la mission, paraît susceptible de répondre à ces contraintes.

Cette solution, **dite C** dans le rapport, comprend un aménagement limité du môle Riboty pour recevoir sur le quai d'Entrecasteaux porté à 175 mètres des navires NGV ou des petits ferries. **Ni le bassin de la Tour Rouge, ni le grand herbier de posidonies ne seraient touchés.**

Les travaux principaux porteraient sur la reconstruction de la digue du port et des terre-pleins permettant **de disposer d'un quai rectiligne, d'une longueur de 550 m.** Pour des raisons de sécurité des manœuvres des navires à l'intérieur du plan d'eau, la distance entre l'extrémité du môle Riboty et la paroi intérieure de la digue serait portée à 140 m.

Cette solution nous paraît conforme aux dispositions dérogatoires de la Directive Habitats (cf. paragraphe suivant) dans la mesure où :

- elle concerne un projet d'intérêt public majeur, figurant dans le contrat de plan Etat-Région et au projet de DTA actuellement en cours d'approbation,

- toutes les recherches de variantes extérieures au site se sont révélées non concluantes,
- tenant compte en outre des contraintes de sécurité, de toutes les solutions envisagées sur le site de Nice, elle est la moins offensive vis-à-vis de l'environnement.

L'examen de la possibilité d'un éventuel assouplissement des textes protecteurs des posidonies.

La mission constate qu'outre les herbiers de posidonies, d'autres espèces protégées se trouvent sur et au large de la digue actuelle et à l'emplacement des terre-pleins envisagés.

Elle considère que la voie juridique la plus claire consiste en la transposition des dispositions dérogatoires que contient l'article 16 de la directive Habitats, en se conformant au champ des contraintes qu'il édicte pour en bénéficier.

Cependant, en l'absence d'une telle transposition, **la seule voie qui semble s'offrir est celle ouverte par la jurisprudence du Conseil d'État.**

Celui-ci – notamment à travers la décision "Divakaran" du 9 mai 2001 - considère que *"les arrêtés interministériels pris en application des articles R. 211.1 et suivants du Code rural pour fixer les listes des espèces animales et végétales à protéger n'ont pas pour objet et ne sauraient avoir pour effet d'interdire la réalisation de travaux ou d'opérations présentant un caractère d'utilité publique même si elles sont susceptibles de porter atteinte à des espèces protégées dès lors que ces travaux ou opérations interviennent au terme d'une procédure régulière d'autorisation".*

C'est dans cette **logique de bilan** que la mission s'est placée en recherchant une solution satisfaisant l'ensemble des contraintes.

Elle suggère toutefois que le Conseil d'Etat soit saisi d'une demande préalable d'avis sur les modalités juridiques d'une mise en œuvre satisfaisante du projet ainsi revu.

L'acceptabilité du projet de port en termes de circulation

Les résultats de l'étude du CERTU restent valides pour la solution proposée par la mission. Ils concluaient que *"les trafics engendrés par le port doivent pouvoir être gérés sans difficulté notable"*, sous condition de la réalisation par la ville d'un certain nombre de mesures concernant le stationnement, la voirie, la gestion de la circulation et les transports en commun. Les effets de pointe, dans les hypothèses de trafic les plus hautes, ont bien été pris en compte dans cette étude.

La Ville de Nice doit compléter les décisions de principe qu'elle a prises par un plan-programme, comportant un échéancier précis de la réalisation des mesures qui garantissent l'acceptabilité des trafics générés par le port.

*

* *

Aux yeux de la mission, le réaménagement doit être complété, ainsi que le demandent certains élus, **par un programme général d'aménagement ayant une ambition forte de qualité urbaine et architecturale**. Ainsi, le projet proposé par la mission, limité au réaménagement du port ancien, devrait permettre de satisfaire les besoins économiques de développement des activités commerciales et de la croisière, tout en améliorant le cadre de vie des riverains et l'insertion du port dans son environnement.



André Graillot



Paul Checcaglini



Pierre Balland

ANNEXES

1 : Lettres de mission

2 : Liste des personnes rencontrées ou contactées

3 : Port de Nice - état actuel

4 : Avis d'expertise du CETMEF

5 : Contraintes environnementales

6 : Port de Nice - état projeté

ANNEXE 1

Lettres de mission

- Lettre du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement au Vice-Président du CGPC en date du 29 avril 2002
- Lettre du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement au ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement en date du 29 avril 2002
- Lettre du secrétaire d'État aux Transports et à la Mer à la ministre de l'Écologie et du Développement Durable du 7 août 2002
- Réponse de la ministre de l'Écologie et du Développement Durable au secrétaire d'État aux Transports et à la Mer du 29 août 2002
- Lettre de la ministre de l'Écologie et du Développement Durable au chef du Service de l'Inspection Générale de l'Environnement du 29 août 2002



le ministre de l'Équipement,
des Transports et du Logement

C.G.P.C. - 4^{ème} Section

13 MAI 2002

COURRIER "ARRIVÉE" référence : CAB/OR

Paris, le

29 AVR. 2002

13 MAI 2002



Monsieur le Vice-Président,

Le 5 janvier 2001, j'avais saisi, conjointement avec le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, la commission nationale du débat public d'une demande d'organisation d'un débat public sur le projet d'extension du port de Nice dans les Alpes-Maritimes. En effet, plusieurs réflexions et études avaient été conduites sur ce port d'intérêt national tant par l'État que par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice Côte d'Azur, avec l'objectif de répondre dans de bonnes conditions à la croissance du trafic maritime entre la Corse et le Continent et au développement important des croisières en mer Méditerranée. En 2000, un montant de près de 15,4 M€ (100 MF) a été inscrit par l'État, maître d'ouvrage potentiel des travaux sur ce port, à l'actuel Contrat de Plan ; le Conseil Régional et les collectivités locales décident pour leur part d'accompagner l'État en procédant également à des inscriptions financières de principe. Compte tenu de l'importance potentielle de l'opération, et au vu des enjeux socio-économiques et environnementaux qu'elle représentait, une procédure de débat public nous était apparue indispensable pour éclairer la décision publique sur ce projet.

Sur la base d'un dossier établi par les services du ministère de l'équipement, des transports et du logement, dont vous trouverez ci-joint un exemplaire, le débat s'est finalement déroulé du 15 octobre 2001 au 30 janvier 2002, sous la responsabilité d'une commission particulière présidée par M. Paul Vialatte, membre lui-même de la commission nationale du débat public.

La lecture du rapport final établi par la commission particulière, dont vous trouverez ci-joint copie, nous a montré la richesse des débats au cours des presque quatre mois de discussion consacrés à cet important projet.

Monsieur Georges MERCADAL
Vice-Président du Conseil Général des Ponts-et-Chaussées
Tour Pascal B
La Défense

Elle met aussi en évidence que certains sujets méritent aujourd’hui un complément de réflexion et certaines vérifications avant que soit arrêtée la décision publique.

Dans ce cadre, je vous demande de désigner une mission d’expertise chargée d’analyser certains aspects de ce dossier d’ordre technique, réglementaire ou environnemental. Les recommandations issues de cette mission devront permettre d’éclairer la décision gouvernementale sur la poursuite de cette opération, en répondant aux questions soulevées par les participants au débat.

Suite à la demande de la commission particulière du débat public, l’idée consistant à transférer certaines activités portuaires du port actuel sur un nouveau site à créer au large de l’aéroport Nice Côte d’Azur a été analysée par les services de la direction départementale de l’équipement, qui ont mis en évidence des difficultés d’ordre technique, économique et financier, dont la commission du débat public s’est fait elle-même l’écho. Cette solution, dont l’analyse complémentaire a été nécessairement rapide dans le cours du débat, a cependant retenu l’attention d’un certain nombre de participants. Un éclairage pourrait être opportunément apporté par la mission sur la faisabilité, a priori très délicate et onéreuse, d’un tel projet, et sur les arguments développés à son propos. La mission pourra utilement s’appuyer sur le concours de l’IGACEM pour analyser les contraintes liées à la proximité de la plate-forme aéroportuaire de Nice-Côte d’Azur.

Parmi les solutions d’aménagement du port sur son site actuel, la famille n°2 des solutions présentées dans le dossier du débat consiste à conserver les différentes activités du port sur son site actuel, et à modifier la géométrie du bassin en redressant la digue du large. Dans cette famille, la solution dite 2-2 apparaît techniquement et économiquement la plus accessible, car maintenant la nouvelle digue du large sur des fonds relativement hauts. Il me paraît donc utile que la mission examine les conditions d’optimisation de cette variante, aussi bien sur le plan technique que sur le plan de l’exploitation (capacités d’accueil, souplesse de l’exploitation, accueil de l’activité fret, en envisageant éventuellement une configuration offrant un quai avec un linéaire de 500 m).

Le débat public a bien évidemment abordé les questions environnementales et, tout particulièrement, l’impact du projet et de ses différentes variantes sur les herbiers de posidonies. Une nouvelle cartographie des herbiers situés au droit du port a été réalisée pendant le débat public, et les services de la direction départementale de l’équipement ont présenté une adaptation de la solution 2-2 évoquée supra qui éviterait les impacts directs sur cet herbier. Nous souhaitons disposer d’un avis circonstancié de la mission sur la faisabilité de cette solution au regard des impacts sur l’herbier, sur les dispositions à prévoir dans l’établissement d’une étude d’impact, et, plus globalement, sur les conséquences des différents projets sur l’environnement naturel dans leurs phases de construction et d’exploitation. Je souhaiterais que vous vous prononciez en particulier sur l’impact des aménagements envisagés à l’Est du bassin de la Tour Rouge sur le deuxième herbier de posidonies. La commission particulière du débat public a, par ailleurs, soulevé la question d’un éventuel assouplissement des textes protecteurs des posidonies pour des projets d’intérêt général. La mission pourra utilement émettre des propositions en ce sens. Je souhaiterais que, pour cet aspect de l’étude, la mission soit menée de manière conjointe avec

l'inspection générale de l'environnement. Je vous informe que, dans cette optique, je saisirai le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement pour qu'il autorise l'Inspection Générale de l'Environnement à vous accompagner dans cette mission.

Dans le domaine des conséquences environnementales d'un projet d'évolution du port de Nice, la question des impacts sur le fonctionnement urbain a également été fortement évoquée au cours du débat, et, tout particulièrement, les impacts sur la circulation. A la demande de la commission particulière du débat public, une expertise a été conduite, dans de délais rapides, par le CERTU. En s'appuyant sur cette expertise, la mission devra préciser quelles sont les conditions de l'acceptabilité d'un projet d'extension du port en terme de circulation et émettre les recommandations qui lui paraissent utiles sur ce volet.

Je souhaiterais que les conclusions de la mission puissent être déposées dans les meilleurs délais, et si possible dans le courant de l'été.

Je vous prie de croire, Monsieur le Vice-Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Porte par la Cemex
J. Gayssot

Jean-Claude GAYSSOT



le ministre de l'Équipement,
des Transports et du Logement

Paris, le

29 AVR. 2002

référence : CAB/OR



Monsieur le Ministre,

Le 5 janvier 2001, nous avions saisi conjointement la commission nationale du débat public d'une demande d'organisation d'un débat public sur le projet d'extension du port de Nice dans les Alpes-Maritimes.

A partir des enseignements de ce débat public qui s'est tenu du 15 octobre 2001 au 30 janvier 2002, il m'apparaît utile de mener des études ciblées sur un petit nombre de questions précises qui sont ressorties des débats d'ordre technique, réglementaire ou environnemental, afin d'éclairer la décision du Gouvernement, et de répondre aux interrogations des participants au débat, notamment :

- sur les conditions d'optimisation de la variante 2-2 consistant à réaligner la digue actuelle ;
- sur les conséquences environnementales des différents projets ; en particulier concernant les herbiers de posidonies ou les impacts sur le fonctionnement urbain et en premier lieu la circulation.

C'est pourquoi j'ai décidé, par lettre dont vous voudrez bien trouver copie ci-jointe, de saisir le Conseil Général des Ponts et Chaussées de l'ensemble de ces questions.

Je souhaiterais que la mission soit menée de façon conjointe par l'Inspection Générale de l'Environnement et par le Conseil Général des Ponts et Chaussées.

En particulier, la commission particulière du débat public a soulevé la question d'un éventuel assouplissement des textes protecteurs des posidonies pour des projets d'intérêt général. La mission pourra utilement émettre des propositions en ce sens.

Monsieur Yves COCHET
Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement
20, avenue de Ségur
75007 - PARIS

L'Inspection Générale de l'Environnement pourra ultimement compléter les autres aspects de la mission, en apportant un éclairage, si elle l'estime utile, sur les solutions alternatives.

Je vous informe que je souhaite que les conclusions de la mission puissent être déposées dans les meilleurs délais, et si possible durant l'été. Je vous serais donc reconnaissant, si vous en êtes d'accord, de bien vouloir suivre votre inspection et l'autoriser à accompagner cette mission auprès du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma considération distinguée.

Très cordialement


Jean-Claude GAYSSOT



le secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer

ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer

NIR 09/08/02
0288824

- 7 AOUT 2002



Madame la Ministre,

Roselyne Bachelot

Le projet d'extension du port de Nice a été soumis au débat public entre le 15 octobre 2001 et le 30 janvier 2002. A la suite de ce débat, il est apparu nécessaire au ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement du précédent gouvernement de demander qu'une mission d'expertise soit conduite par le Conseil Général des Ponts et Chaussées afin de répondre aux questions qui n'avaient pas pu recevoir de réponse satisfaisante dans les délais impartis au débat public.

Par courrier joint à cette lettre, il avait saisi le ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement afin que ce dernier accepte que l'Inspection Générale de l'Environnement soit partie prenante de cette mission, dans la mesure où les aspects environnementaux sont importants et sensibles.

Je souhaite par ce courrier vous confirmer que cette mission, à caractère technique, conserve toute sa pertinence aujourd'hui, et je vous saurai gré en conséquence de bien vouloir saisir votre Inspection Générale afin qu'elle participe à cette mission.

Je vous informe qu'en ce qui concerne le ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées a désigné les personnes en charge de cette mission : il s'agit de MM. André Graillot, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, et Paul Checcaglini, Architecte Urbaniste en chef de l'Etat.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de ma considération distinguée.

Dominique Bussereau

Dominique Bussereau

PJ : - saisine du CGPC par le METI, en date du 29 avril 2002 ;
- courrier du METI au MATE en date du 29 avril 2002.

Destinataire

Madame Roselyne BACHELOT
Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable
20 avenue de Ségur
75007 Paris

République Française

La Ministre de l'Ecologie
et du Développement Durable

Paris, le 29 AOUT 2002

La Ministre

à

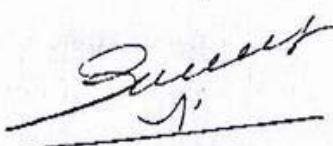
Monsieur le Secrétaire d'État
aux transports et à la mer

Objet : Extension du port de Nice

Vous avez bien voulu m'indiquer qu'à la suite du débat public organisé à la fin 2001 sur l'extension du Port de Nice votre prédécesseur avait souhaité qu'une mission d'expertise soit conduite par le CGPC afin d'apporter les réponses aux questions qui n'avaient pu être traitées dans les délais impartis par le débat public.

Vous me confirmez que cette mission à caractère technique conserve à vos yeux toute sa pertinence et vous me sollicitez pour que l'inspection générale de l'environnement participe à cette mission.

Compte tenu du sujet c'est bien volontiers que je donne mon accord à cette participation. J'ai demandé au chef du service de l'inspection générale de l'environnement de se mettre en contact avec le CGPC pour mettre en place cette collaboration.



Roselyne BACHELOT-NARQUIN

20, avenue de Ségur 75302 Paris 07 99⁹ Telephone : 01 42 19 20 21
Fax : 01 42 19 21 21

République Française

La Ministre de l'Ecologie
et du Développement Durable

Paris, le 29 AOUT 2002

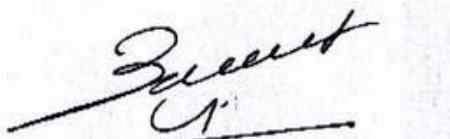
Monsieur le chef du service de l'inspection générale

Le secrétaire d'état aux transports a bien voulu m'indiquer qu'à la suite du débat public organisé à la fin 2001 sur l'extension du Port de Nice son prédécesseur avait souhaité qu'une mission d'expertise soit conduite par le CGPC afin d'apporter les réponses aux questions qui n'avaient pu être traitées dans les délais impartis par le débat public.

Il m'a confirmé que cette mission à caractère technique conserve à ses yeux toute sa pertinence et a souhaité que l'inspection générale de l'environnement participe à cette mission.

Compte tenu du sujet c'est bien volontiers que j'ai donné mon accord à cette participation.

Je vous demande donc de vous mettre en contact avec le CGPC pour organiser cette collaboration.


Roselyne BACHELOT-NARQUIN

Jean-Luc LAURENT
Chef du service de
l'inspection générale de l'environnement

20, avenue de Segur 75302 Paris 07 59. Téléphone : 01 42 19 20 21
Télex : Moniv 200312. Télécopieur : 01 42 19 11 23

ANNEXE 2

Liste des personnes rencontrées ou contactées

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer

DIRECTION DU TRANSPORT MARITIME, DES PORTS ET DU LITTORAL (DTMPL)

M Alain GILLE, directeur

MM Olivier BRAMAUD-GRATTAU, MAILLARD et Yvon-André COSTA, direction

CABINET DU SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX TRANSPORTS ET À LA MER

M François MARENDET, conseiller technique

CGPC, 2^{ème} section

Mme Bernadette BLAZY, juriste

Ministère de l'Écologie et du Développement Durable (MEDD)

Cabinet du Ministre

M Pierre SALLENAVE, conseiller technique

DIRECTION DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES ET DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (D4E)

M Bruno DEPRESLE, sous-directeur de l'intégration de l'environnement dans les politiques publiques

Mme Catherine FÉRRÉOL, chef du bureau des infrastructures et de l'énergie

M Roland BALLE, bureau des infrastructures et de l'énergie

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ADMINISTRATION, DES FINANCES ET DES AFFAIRES INTERNATIONALES (DGAFAI)

Mme Marie-Laure TANON, sous-directrice des affaires juridiques

Mme Florence DURU et M Jean-Louis HAUSSAIRE, sous-direction des affaires juridiques

DIRECTION DE LA NATURE ET DES PAYSAGES (DNP)

Mme Martine BIGAN, chef du bureau de la faune et de la flore sauvages

MM Hervé HOYAMI et BOILEAU, bureau de la faune et de la flore sauvages

Préfecture des Alpes Maritimes

M J.R. GARNIER, Préfet jusqu'au 1^{er} septembre 2002

M Pierre BREUIL, Préfet depuis cette date

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT (DDE) DES ALPES MARITIMES

M Jean-Yves BELOTTE, directeur

MM Philippe UNTERREINER, directeur-adjoint infrastructures et transports, et Laurent TAPADINHAS, ancien directeur-adjoint infrastructures et transports

M Gil LECCIA, chef du Service Maritime, Hydraulique et Assainissement (SMHA) et Mlle Clara SERRETIELLO, chargée de mission "Port de Nice" au SMHA

M Jean PIÉFORT, chargé de la DTA

M GROS, ancien chef du Service des Déplacements et de la Circulation (SDC)

MM Franck GERVAIS, chef du Service des Bases Aériennes (SBA), Claude MAGNAVAL, chef de la subdivision Études et Travaux du SBA et MAGNARD, subdivision Études et Travaux

Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP) des Alpes Maritimes

MM Claude VERRIER, chef du service, Architecte des Bâtiments de France, et Antoine GRISI

Direction Générale de l'Aviation Civile - Direction de l'Aviation Civile Sud-Est

M Gérard BOMONT, chef du district aéronautique Côte d'Azur, directeur de l'aéroport de Nice

Direction Régionale de l'Environnement (DIREN) Provence-Alpes-Côte d'Azur

MM Daniel NICOLAS, ancien chef du Service Gestion des Espaces, et GIRET, chargé de mission

Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur

M Francis PERUGINI, Président

MM Dominique ESTÈVE, Vice-Président, Laurent MONSAINGEON, directeur des ports, Stéphane ATTALI, chef du département ingénierie portuaire, et Jean-Pierre WEIL, chef d'exploitation du port de Nice

Ville de Nice

M Jacques PEYRAT, Sénateur-maire

M Stéphane CHARPENTIER, chef de cabinet adjoint

MM Alain SANZ et Marc LAFAURIE, adjoints au maire, respectivement délégué à l'aménagement du territoire et délégué à l'environnement et au développement durable

MM D. APOSTOLO, directeur du développement urbain, G. CABARET, directeur des déplacements et de l'énergie, et G. BICHARD, directeur du territoire Est-littoral

MM Michel BENSA, atelier architecture/urbanisme, François FEUILLADE, direction des infrastructures et de l'exploitation, et F. MARCILLON

Élus

M Jérôme RIVIÈRE, député

M Patrick ALLEMAND, 1^{er} Vice-Président du Conseil Régional, conseiller général,

M TIBÉRI, Vice-Président du Conseil Régional

M Jean ICART, conseiller général du 2^{ème} canton de Nice

Professionnels

MM VIEU, Président de la Société Nationale Corse-Méditerranée (SNCM), Paul MARIANI, directeur de la SNCM à Nice, Gérard TOMATIS, Office Maritime Monégasque, et TROUSSELARD, pilote du port

M Laurent HODEBERT, architecte urbaniste, chargé d'une étude urbaine sur le quartier du port par la Ville de Nice

Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse

M Pierre BOISSERIE, chargé de mission littoral à la délégation de Marseille

Institut Français de Recherche et d'Exploitation de la Mer (IFREMER)
M SAUZADE, chercheur

Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme (CERTU)
M LEBONDIDIER, ingénieur, chef du groupe MOB/PMD

Associations de défense

Association des Quartiers de Nice

MM Christian RAZEAU, président, BOUNIN et Mme KNIGHT, adhérents

Association "Région verte"

MM Noël PERRA, président, Jacques DUCLOS et SARFATI, adhérents

Association "ACCUSE"

Mme Dominique LAFON, présidente, et M Franklin E. MARTIN, adhérent

Comité de défense des quartiers Riquier, Risso, Barla et République

M Henry BOSIO, président, et Mme Pierrette BOSIO, adhérente

Comité de défense des quartiers du port et de l'environnement

MM Jean-Michel BIDART, président, et Jean-Roch LECCIA, adhérent

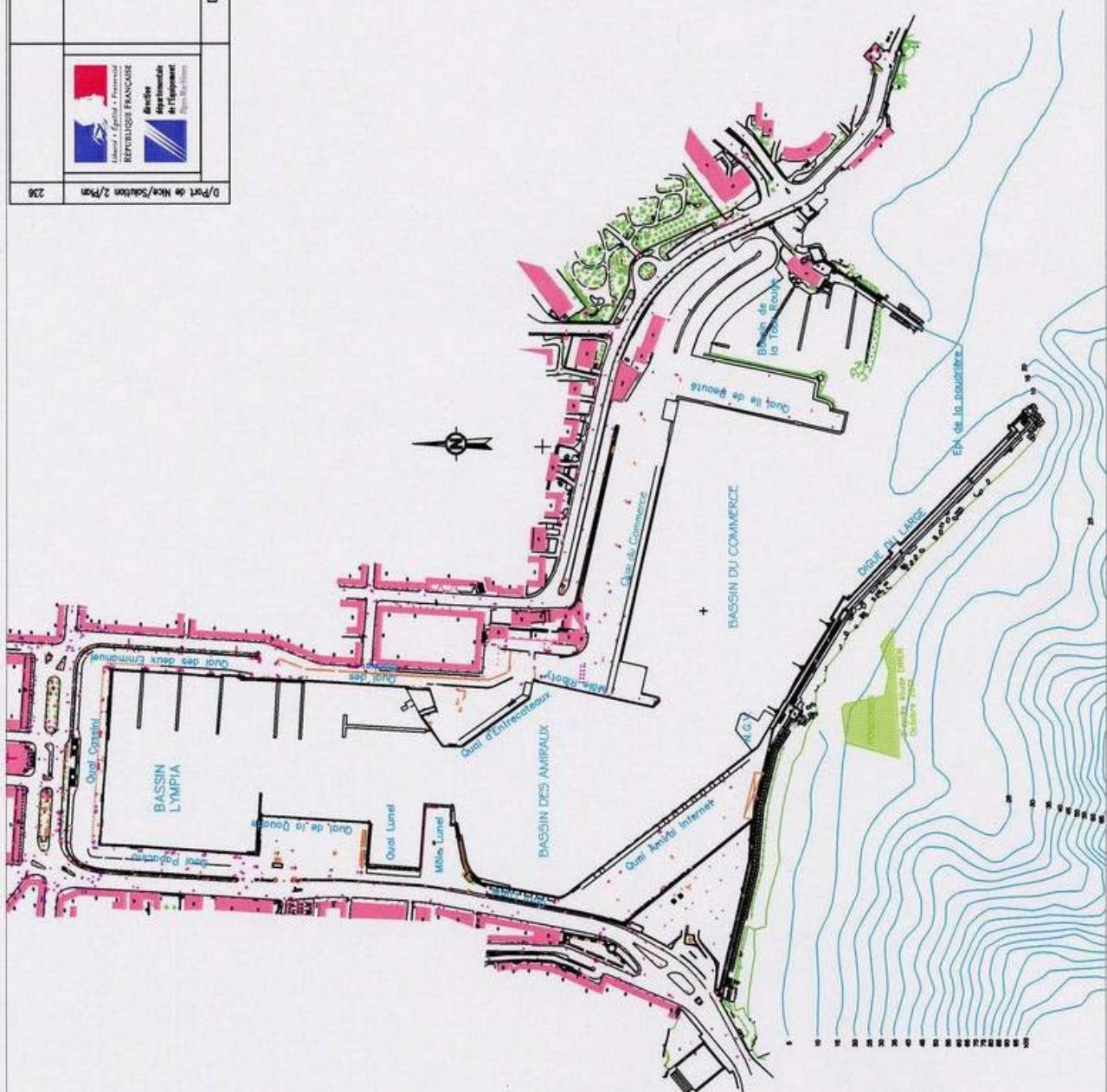
Association Nice Port Vivant

M Philippe DUTERTRE, vice-président

ANNEXE 3

Port de Nice - état actuel

Etat actuel	
	Réaménagement du Port de Nice
D/Port de Nice/Secteur 2/Plan 2002	Date: Sept 2002



ANNEXE 4

Avis d'expertise du CETMEF adressé au cabinet du secrétaire d'État aux Transports et à la Mer

Objet : port de Nice adaptation des capacités

Compiègne, le 16 août 2002

Par note du 19 juillet 2002, vous souhaitez l'avis du CETMEF sur un "projet" de construction d'un port flottant au large de l'aéroport de Nice.

En premier lieu il convient de souligner que les documents à examiner ne constituent pas un projet mais juste un concept qu'il convient d'interpréter pour en envisager la faisabilité et l'intérêt technique.

En second lieu, l'analyse de l'éventualité d'un port flottant au large de Nice se pose différemment selon que le port serait un accessoire à un aéroport international flottant au large de Nice (dont il serait un "petit" appendice et qui poserait alors la principale interrogation sur la faisabilité) ou s'il s'agit d'un projet séparé.

État de l'art pour la construction de grandes plates-formes flottantes en mer

Comme vous le suggérez dans votre le^{ttre de saisine}, la faisabilité technique d'une structure de ce type n'est pas évidente, alors que le dossier joint la présente comme une solution simple et techniquement bien maîtrisée.

Nous avons effectué une recherche sur Internet (et nous avons été pour cela aidés par une étude en cours du service technique des bases aériennes sur un éventuel "aéroport offshore en région Provence, Alpes, Côte d'Azur").

Cette recherche montre que les Japonais et les Américains ont chacun mené des grands programmes de recherche appliquée, dotés de dizaines de M€ de crédits sur la réalisation de plates-formes flottantes aéroportuaires.

Le projet MEGA-FLOAT japonais

Le programme de recherche japonais MEGA-FLOAT est présenté sur le site Internet http://www.srj.or.jp/megafloat_en (en anglais) ou <http://www.srj.or.jp/megafloat> (en japonais). Il vise la construction d'îles artificielles flottantes de grandes dimensions pour divers usages potentiels (aéroports, ports, complexes de loisirs, usines etc.). Le choix de ce parti technique serait justifié par une pénurie sévère de foncier terrestre et par de grandes profondeurs des fonds qui renchériraient excessivement le remblaiement en mer.

On note sur les illustrations (grand public) du site qu'elles correspondent en général à des sites abrités des houles (baies, estuaires, archipels...), ce qui laisse penser que dans l'esprit de ses concepteurs l'adaptation du concept à des sites fortement exposés aux houles pose problème.

Ce point est très explicitement repris dans l'article "*an outline of MEGA-FLOAT technology and some example of various usage of MEGA-FLOAT*" par Yoshitaka Kinoshita, directeur technique du département MEGA-FLOAT au centre japonais de recherche navale qui indique que le concept de

MEGA-FLOAT comprend une digue si nécessaire, *"also depending on the sea conditions of the site, and its use, it is necessary to set breakwater to reduce wave-height"*.

Les Japonais ont réalisé une plate-forme expérimentale de 1000 m de long et une largeur variable entre 60 et 121 m pour un petite piste d'aviation à Yokosuka en baie de Tokyo. Les photographies présentées dans le dossier relatif à Nice sont des photographies de cette réalisation. La consultation du site Internet en anglais (avec quelques difficultés informatiques liées aux polices de caractères japonaises dans ces documents) montre que cette construction a été réalisée en site portuaire, à l'abri d'une digue, et que néanmoins les conditions d'amarrage conduisent à des ouvrages importants et complexes.

Le coût de cette expérimentation aurait été de 19 milliards de yens soit d'environ 165 M€.

Le projet MOB américain

Le programme de recherche américain MOB est présenté sur le site Internet <http://mob.nfesc.navy.mil>, théoriquement en consultation libre (mais où l'accès est parfois refusé et parfois accepté...).

Selon la page d'accueil, le concept MOB (Mobile Offshore Base) est "une base modulaire flottante qui peut être déployée sur un site d'intérêt pour la défense nationale, pour procurer aux troupes des USA et alliées des opérations de vol, de maintenance, d'approvisionnement ou d'autre support logistique avancé".

Il y est noté que les flotteurs seraient presque sûrement ("most likely") semi-submersibles, du fait d'une moindre sensibilité hydrodynamique que celle des coques conventionnelles.

Plusieurs concepts structurels sont envisagés, associant pour atteindre une longueur totale de 2 kilomètres des modules de 200 à 400 m selon des principes différents (liaisons rigides, articulations, juxtaposition sans transmission d'effort avec positionnement dynamique des modules etc.).

Selon ce document, le rapport d'évaluation du programme remis en avril 2000 au Congrès américain conclut que *"tous les enjeux technologiques clés identifiés lors du lancement du programme comme positionnant les MOB au-delà de l'état de l'art ont été soit résolus soit suffisamment évalués pour conclure à l'absence d'empêchements ("no inherent showstoppers")"*.

Projet présenté pour Nice

Observations sur la faisabilité technique et le coût

Le site de Nice est situé dans un contexte géotechnique très délicat et exposé à de fortes houles de tempête (vagues maximales de l'ordre de 7 m pour une houle décennale).

Une plate-forme de type "MEGA-FLOAT" devrait donc impérativement être complétée par une digue.

La plate-forme présentée s'inspire de celle réalisée à Yokosuka en baie de Tokyo, pour un coût de l'ordre de 165 M€ sans la digue qu'il conviendrait de rajouter (ce qui doublerait l'ordre de grandeur du coût s'il faut rajouter 1 500 m de digue d'un coût de 100 k€/m). L'argument d'un "prix de construction réduit" est donc assez relatif.

Un autre éclairage sur l'ordre de grandeur du coût de cette plate-forme serait de considérer que selon le dossier présenté, le coût d'une plate-forme de 5 km² est de 9.6 milliards de dollars, soit pour une plate-forme de 1km*120m, une estimation de 230 M€ au pro-rata des superficies et sur la base d'une parité €/dollar.

Notons que même si la plate-forme résistait aux houles sans protection, l'agitation ne permettrait pas des conditions d'exploitation plus satisfaisantes que dans les variantes d'aménagement d'un poste croisière à l'extérieur de la digue de l'actuel port de Nice, dont les périodes d'indisponibilité étaient jugées excessives. Un aménagement off-shore sans digue coûte donc beaucoup plus cher qu'un aménagement à la côte sans digue nouvelle, sans avantage relatif identifié pour le port.

Enfin les conditions d'amarrage de la structure et d'accès poseront des problèmes difficiles, d'autant que l'instabilité du delta sous-marin du Var est connue, on peut penser a priori qu'un amarrage par pieux et Ducs d'Albe convient mal et qu'il faudrait s'orienter vers des techniques utilisées pour les plates-formes pétrolières offshore ("*tension legs et succion anchors*").

Si on considère les technologies et approches développées par le projet MOB américain, il semblerait envisageable de construire une plate-forme au large qui résiste aux houles, mais on manque de références pour en estimer le coût, et les difficultés liées au raccordement à terre de cette plate-forme, et aux indisponibilités des postes en cas de tempête demeurent (en schématisant pour la structure on cherchera à adopter un dispositif sur lequel la houle agisse le moins possible, donc qui a le moins d'effet de modification sur la houle).

Observations sur les objectifs d'aménagement

Les objectifs énoncés de l'aménagement sont trop imprécis pour approfondir la faisabilité et les caractéristiques des accès.

De plus, on peut s'interroger sur l'opportunité d'associer directement l'aéroport et un port de croisière à développer. S'il s'agit de réaliser un module purement de transfert de l'aéroport à des navires de croisière, il n'y a aucune raison de le faire à Nice, un site moins sensible et moins convoité permet de la faire plus facilement et moins cher.

Du point de vue du touriste, c'est bien l'attrait touristique de Nice et de la "Riviera" qui est susceptible d'attirer le croisiériste à Nice, mais alors l'aménagement doit viser à attirer durablement le touriste vers la ville et l'arrière pays (avant et après la croisière).

Du point de vue des bénéfices socio-économiques que la collectivité peut retirer de cet aménagement, les dépenses générées par les croisiéristes avant et après la croisière ne doivent pas être négligés et une plate-forme multimodale permettant au touriste de "ne faire que passer" à Nice sans y consommer et y dépenser n'est pas nécessairement souhaitable.

En conclusion les programmes de recherche américains et japonais sur les grandes plates-formes flottantes apportent un éclairage intéressant sur la proposition de construire un port flottant au large de Nice. Les publications qui en sont extraites semblent montrer que ce type de réalisation serait possible, mais avec des difficultés et des coûts très supérieurs à ce qui est sous-entendu actuellement par leur promoteur à Nice.

Le projet est présenté de façon trop vague pour être analysé plus précisément mais ces difficultés majeures sont de nature à remettre en cause l'intérêt de cette option pour l'extension du port de Nice, alors même que les avantages allégués par les promoteurs correspondent à une analyse très superficielle et peu crédible. Nous ne disposons pas de suffisamment d'éléments sur les enjeux pour le transport aérien pour apprécier si cette conclusion s'applique également à une utilisation aéroportuaire.

Le chef du département ports maritimes et voies navigables

Olivier PIET

ANNEXE 5

Contraintes environnementales

Références exploitées :

- "Flore, faune et écosystèmes sous-marins du littoral de Nice" - Laboratoire Environnement Marin Littoral (LEML) - Commanditaire : la Ville de Nice - juillet 2000 (étude 1)
- "Analyse biocénotique des fonds situés dans les parages des ports de Nice et de Saint-Laurent-du-Var" - LEML - Commanditaire : la DIREN PACA en vue de versement au débat public - octobre 2001 (étude 2)
- "Port de Nice - Espèces protégées" - Note + annexes non datées rédigées par la DIREN PACA
- ...

1. Considérations écologiques préalables

Jusqu'à la construction du port de Nice entreprise au début du 19^{ème} siècle et poursuivie par la suite jusqu'au début du 20^{ème}, le site développant environ 6 km de trait de côte depuis la pointe des Ponchettes à l'ouest (extrémité est de la promenade des Anglais) à Villefranche-sur-mer à l'est, qui est le promontoire naturel du Mont Boron, constituait une unité géologique homogène, faite de roche calcaire dure.

Les biocénoses des étages médio- et infralittoral (interface avec le trait de côte et tranche d'eau jusqu'à 30 m respectivement) s'y développaient en un continuum biologique quasiment ininterrompu, constituées d'espèces d'algues et de végétaux supérieurs servant d'abri, de site de reproduction et de nourriture pour de nombreuses espèces vertébrées animales et également d'espèces sessiles d'invertébrés caractéristiques des conditions physiques y régnant, en termes de substrat, d'hydrodynamisme, de pénétration de la lumière et de qualité de l'eau.

La construction du port a irrémédiablement "cassé" cette continuité de l'édifice biologique sur un linéaire de trait de côte de l'ordre du km, alors qu'elle est remarquablement bien préservée dans le reste du site, hors de l'influence du port.

Si un certain nombre d'espèces assez peu exigeantes vis-à-vis de leur substrat ont pu s'y développer (telles que la tomate de mer ou le "trottoir", cf. ci-après), allant jusqu'à coloniser les supports artificiels constitués par les enrochements, la digue du port ou les accropodes, la disparition du substratum rocheux et l'avancée sur la mer de la digue ont considérablement réduit l'extension de l'habitat naturel de nombre d'espèces fortement inféodées à lui, caractéristique qui leur confère généralement un fort intérêt patrimonial. On en décrit brièvement ci-après la nature.

En termes pratiques d'appréciation d'incidence du projet, on est confronté à une situation où ces biocénoses d'intérêt patrimonial marqué ne sont plus présentes qu'à l'état relictuel, disposées en "patches" (taches) non contigus et d'extension surfacique le plus souvent faible (pour autant qu'on puisse en juger à partir des relevés à disposition), et soumises par ailleurs,

pour certaines d'entre elles, aux effets des rejets telluriques (exemple du secteur au droit de la pointe de Rauba Capeu) en même temps qu'à la concurrence d'espèces eur yèces²² qui trouvent dans ce milieu artificialisé des conditions propices à leur développement (à l'exemple des *Ulvalles*).

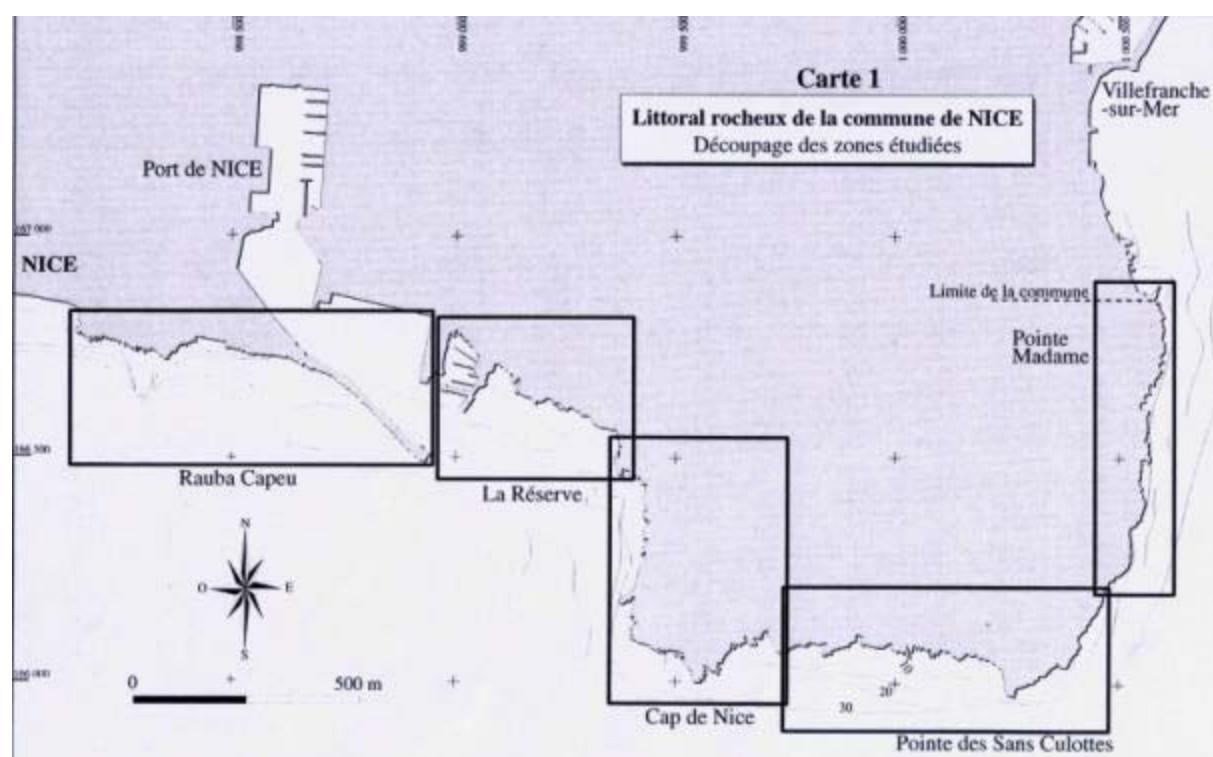
Le fond de la question posée est de savoir si l'intérêt public lié à l'aménagement du port est suffisamment démontré pour admettre, sans la justifier, une atteinte supplémentaire à ces peuplements déjà fragilisés.

2. L'étage médiolittoral

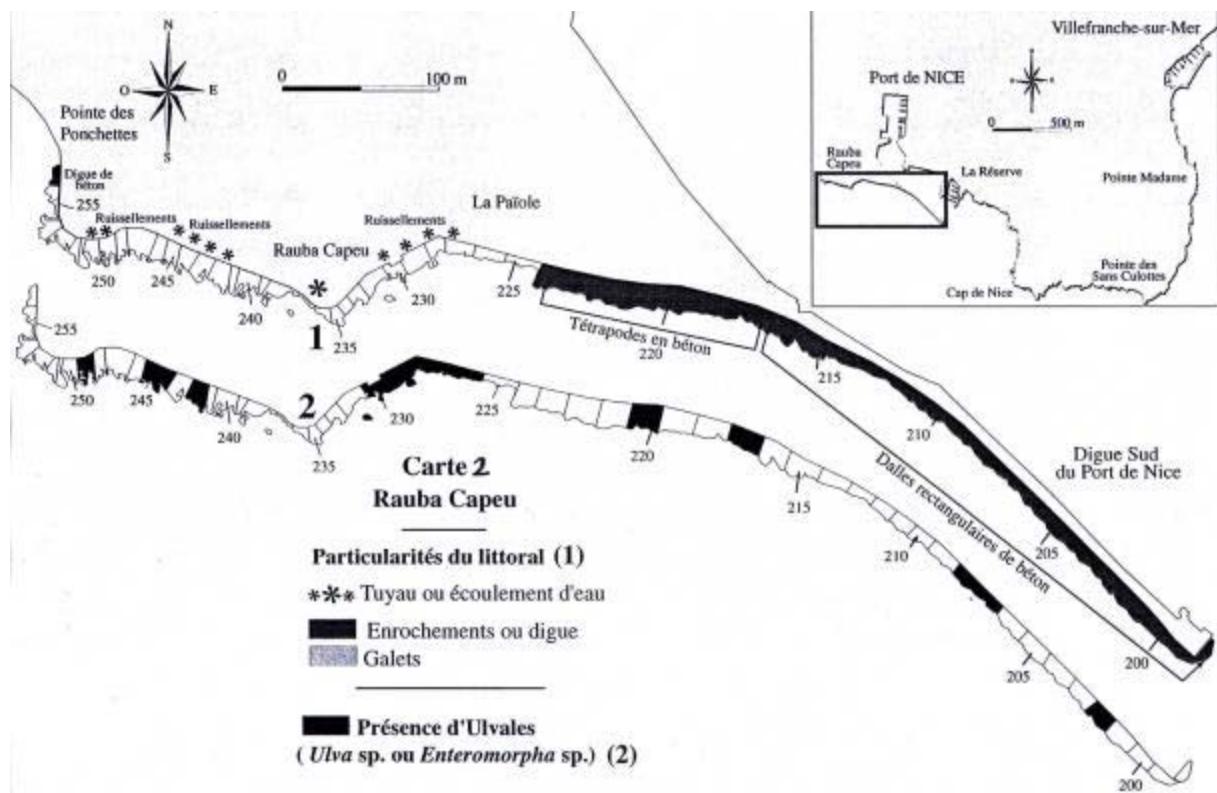
2.1 Constat de la richesse biocénotique du site sous influence

Le littoral rocheux de Nice entre la rade de Villefranche et la pointe des Ponchettes (située à 400 m environ à l'ouest de la pointe de Rauba Capeu) a fait l'objet d'un inventaire floristique et faunistique détaillé dans le cadre de l'étude 1 ci-dessus.

D'un linéaire côtier de 5140 m, cette frange du littoral a été découpée en 257 secteurs de 20 m (cf. carte 1), le site nous intéressant plus particulièrement étant celui de **Rauba Capeu** (cf. carte 2, secteurs 198 à 257). Sur ce dernier, seule la partie externe de la digue a été cartographiée, à l'exclusion de l'enceinte portuaire.



²² en écologie, on distingue les espèces **eur yèces**, qui expriment peu d'exigences par rapport aux conditions de leur environnement, et les espèces **sténoèces**, qui à l'inverse ne se développent que dans un champ étroit de contraintes environnementales.



Sur ce site, il apparaît en pratique (cf. les photos ci-après) que les secteurs 198 à 235 sont ceux d'incidence maximale du projet sur l'écosystème littoral. Ils vont du musoir non déplacé de la digue jusqu'à la pointe de Rauba Capeu, **soit 760 m environ**.

État actuel



État projeté (solution C retenue, cf. texte)



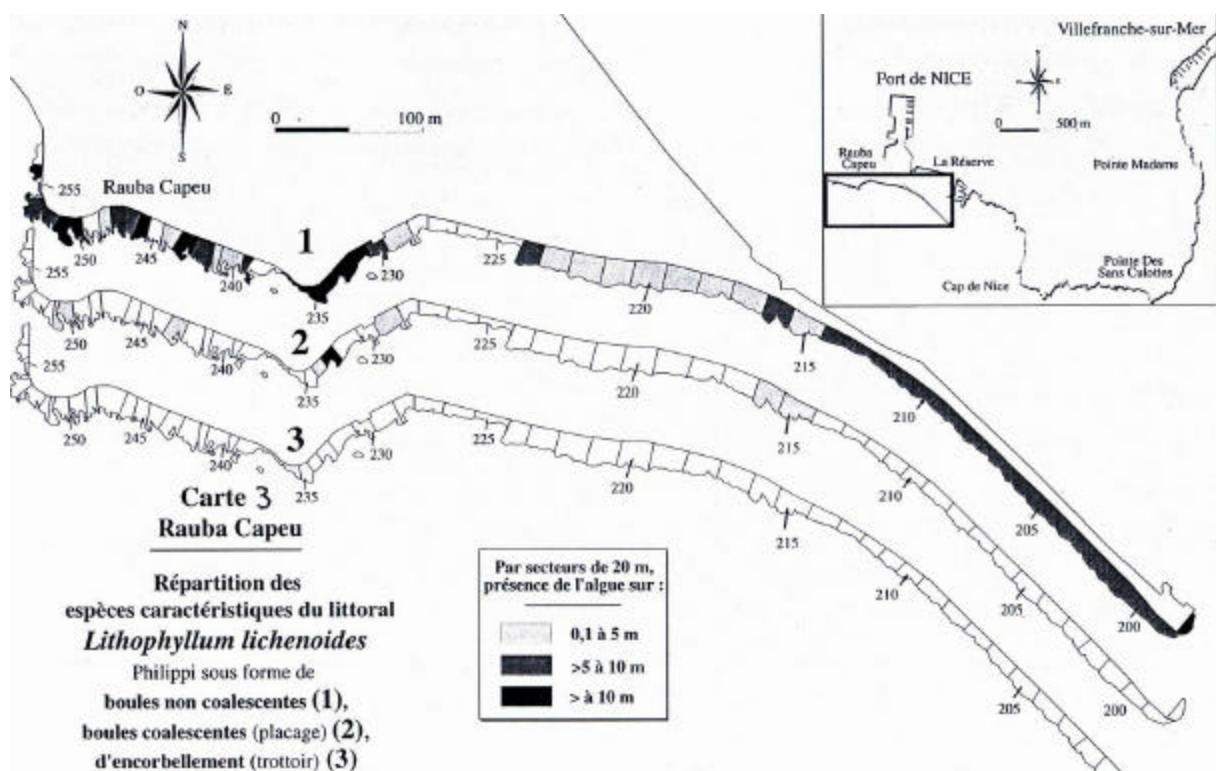
L'emprise sur la mer peut être évaluée au total à **13000 m²**, dont 4500 environ pour la rectification de la digue existante elle-même et le reste, soit 8500 m², pour la construction du terre-plein et de la nouvelle digue extérieure qui le protègera.

Il est à noter **l'incidence potentielle de ce dernier aménagement sur 70 m de plage de galets à la Païolle** (cf. carte 2, secteurs 225 à 228), sur lesquels il s'appuiera. Elle est à évaluer.

On relève d'ores et déjà la présence sur le site d'algues vertes de l'ordre des Ulvales (ulves et entéromorphes) qui "signent" une charge en matière organique appréciable en provenance de rejets telluriques.

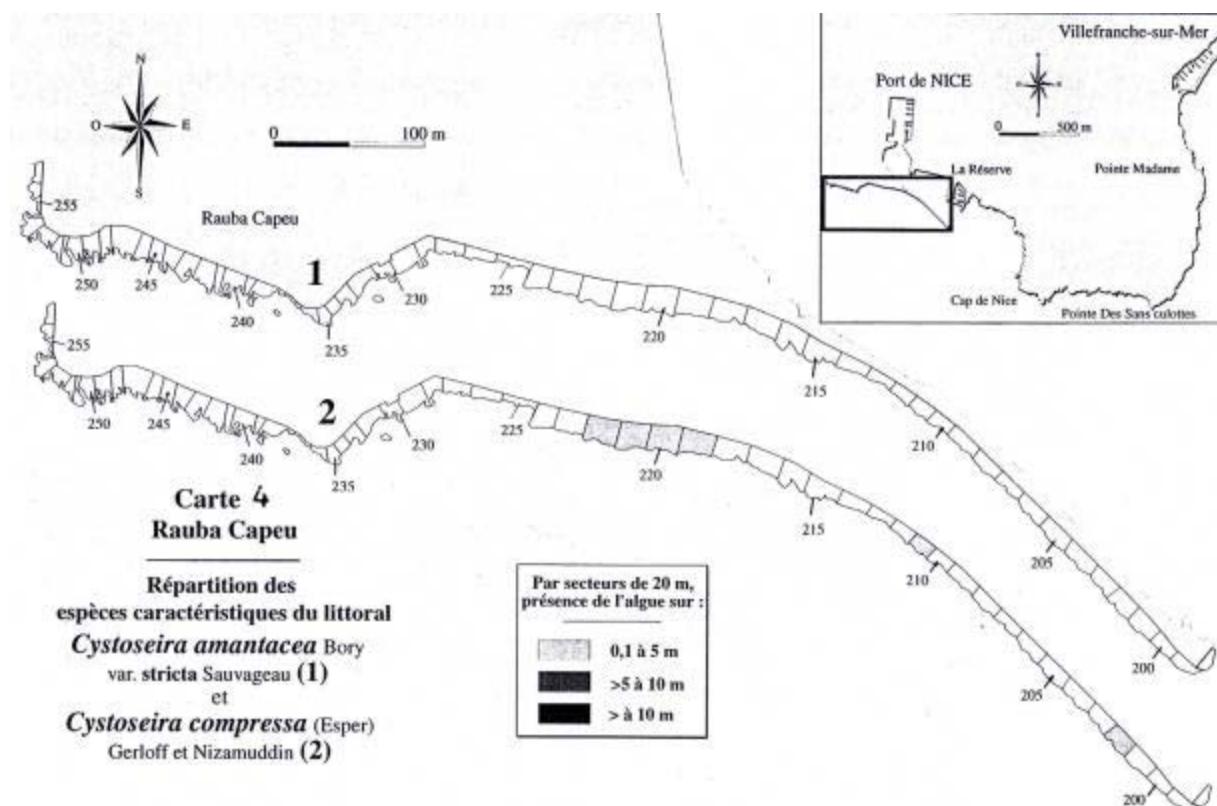
Les autres espèces d'algues représentées sont les suivantes :

- ***Lithophyllum lichenoides***, algue rouge (Rhodophyte) encroûtante dont la présence est relevée sur la quasi totalité des secteurs (cf. carte 3), en particulier sous la forme de demi-sphères de petit diamètre. C'est elle qui constitue le "trottoir" en encorbellement ci-dessus évoqué, non représenté cependant sous cette forme sur le site. Elle affectionne les substrats durs, naturels ou artificiels, sur lesquels elle se fixe.

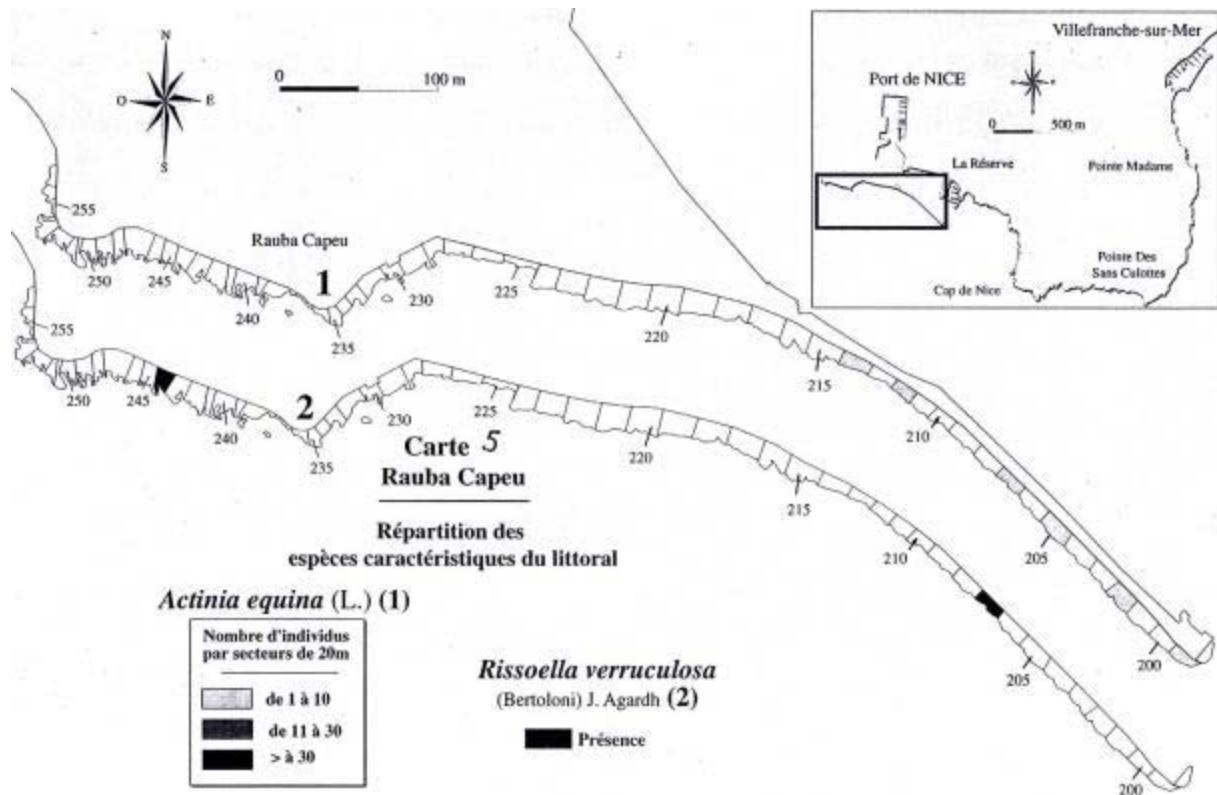


- *Cystoseira amantacea*, assez bien représentée sur le site de la Réserve (digue est du port de Nice), absente de celui de Rauba. Il s'agit d'une algue brune qui se développe sur les substrats rocheux bien éclairés et soumis à un hydrodynamisme important. Elle est indicatrice d'une bonne qualité du milieu et sensible aux arrivées d'eaux douces chargées en substances dissoutes, ce qui peut expliquer son absence du site de Rauba Capeu.

- *Cystoseira compressa*, moins fréquente que la précédente, mais que l'on trouve sur le site de Rauba Capeu en quelques secteurs, sur les dalles rectangulaires de protection du port de Nice et sur les tétrapodes (cf. carte 4).



- *Rissoella verruculosa*, algue rouge endémique en Méditerranée (un Fucus), mais dont on a relevé la présence qu'en un seul secteur du site de Rauba Capeu (207, cf. carte 5) et dont les populations affichent une préférence pour les zones les plus exposées à l'hydrodynamisme.



Au plan des invertébrés, on a noté la présence de la *tomate de mer, Actinia equina*, en quelques secteurs du site de Rauba Capeu le long de la digue (cf. carte 5). Cette anémone affectionne tout particulièrement les failles et anfractuosités de la roche, quelles que soient les conditions d'hydrodynamisme qui prévalent. Sans doute d'autres espèces d'invertébrés moins "voyantes" sont-elles également présentes, mais la révélation de leur présence s'avère plus délicate.

On retiendra de ce rapide inventaire, notamment floristique, de l'étage médiolittoral au droit du site sous influence la présence d'un ensemble peu nombreux d'espèces algales ayant chacune leurs exigences éthologiques propres en ce qui concerne notamment la lumière et l'hydrodynamisme. Les espèces inventoriées apparaissent comme très exposées aux pollutions flottantes (hydrocarbures et détergents).

Il apparaît que le site de Rauba Capeu est parmi les plus pauvres de l'ensemble de ceux investigués au plan des espèces sensibles aux conditions de leur environnement telles que les deux espèces de Cystoseires ou encore *R. verruculosa*.

Les populations y apparaissent en effet soit absentes (*C. amantacea*) soit relictuelles (*C. compressa, R. verruculosa*). Sur ce site, l'édifice biologique qu'elles constituent est très fragmenté, le taux de fragmentation des populations étant en relation directe avec leur vulnérabilité. Pour autant, il serait spéieux de prétendre qu'il ne présente aucun intérêt patrimonial, bien au contraire, ainsi que le démontre la description des peuplements de l'étage infralittoral donnée ci-après.

2.2 Statut de protection de certaines espèces

On note que *Cystoseira amentacea*, rencontrée sur le site de la Réserve mais pas sur celui de Rauba Capeu, et *Lithophyllum lichenoides* figurent à l'annexe I - "Espèces de flore strictement protégées" - du décret du 7 juillet 1999 portant publication des amendements aux annexes de la convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe, dite Convention de Berne.

2.3 Évaluation de l'incidence du projet

Compte tenu de leur "accolement" à la digue dont la rectification est envisagée, la quasi totalité des espèces ci-dessus énumérées disparaîtra.

Si incontestablement certaines d'entre elles recoloniseront probablement les nouveaux substrats mis à leur disposition, car elles sont peu exigeantes vis-à-vis de leur habitat (à l'exemple des tomates de mer ou de *L. lichenoides*, en dépit de son classement au titre de la Convention de Berne), la recolonisation par les espèces sensibles de cet étage apparaît beaucoup plus aléatoire.

En tout état de cause, et cette observation a valeur de portée générale, il peut d'ores et déjà recommandé, dans la perspective de la réalisation de l'aménagement, **d'approfondir le niveau de connaissance générale dont on dispose sur la richesse écologique globale du**

site et sur les conditions d'habitat requises par chacune des espèces sensibles qui y sont représentées.

Cet "état-zéro" biologique de référence est indispensable à l'appréciation détaillée de l'incidence du projet et à la définition des mesures compensatoires qui devront l'accompagner.

Par la suite, il sera nécessaire de mettre en place un suivi permanent en abondance/diversité/aire de répartition de toutes ces espèces.

3 L'étage infralittoral

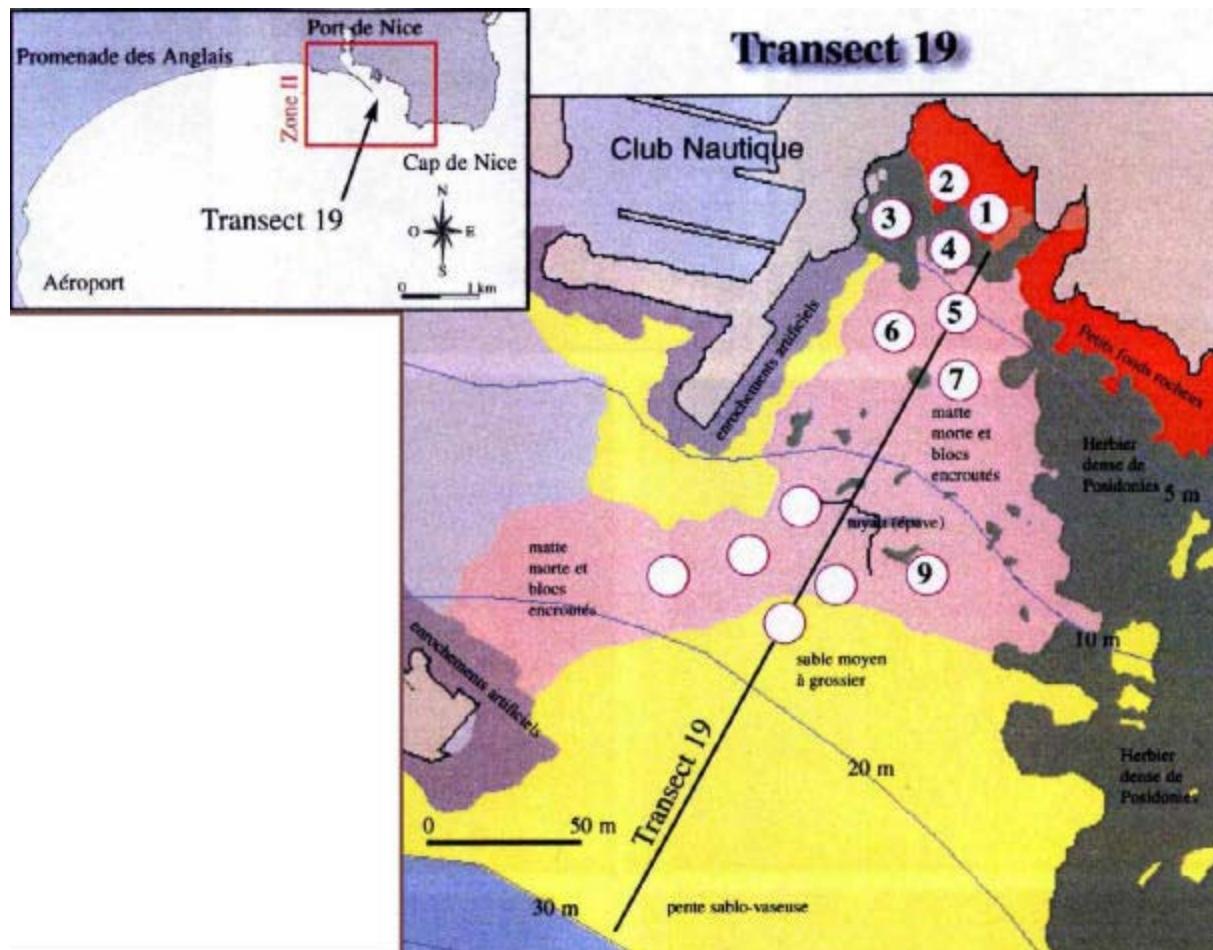
Il fait suite au précédent, et concerne la tranche d'eau jusqu'à une profondeur de 30 m environ.

3.1 Constat de la richesse biocénotique du site sous influence

On l'extrait de l'étude 1 ci-dessus évoquée, et notamment des relevés faits au niveau des transects 19, 20 et 21 donnés ci-après.

Transect 19

Figuré ci-après, on le retient en raison de son interférence potentielle avec les manœuvres des bateaux entrant dans le port ou le quittant.



Le transect traverse une bande d'herbier à Posidonies dense puis arrive sur un fond de matte morte avec des blocs épars. Des touffes de Posidonies isolées atteignent des diamètres de plusieurs mètres, vestiges de l'herbier dense qui se développe jusqu'à plus de 20 m de profondeur plus à l'est.

La construction du port, et notamment du port de plaisance de la Tour Rouge, le trafic lié à l'activité portuaire et les opérations périodiques de dragage à l'entrée du port ont fait régresser l'herbier de façon très significative dans cette zone (régression d'environ 1,5 ha en 25 ans). De nombreux débris jonchent le sol.

Au-delà de 12 m de profondeur (à 120 m du rivage et hors de l'incidence du projet par conséquent), le substrat est constitué de sable grossier à moyen et de petits blocs de roche encroûtée. Bien que situé à la sortie immédiate du port, ce substrat est très riche en espèces : éponges, holothuries, anémones vertes, cérianthes, étoiles de mer, gorgones blanches, poulpes...

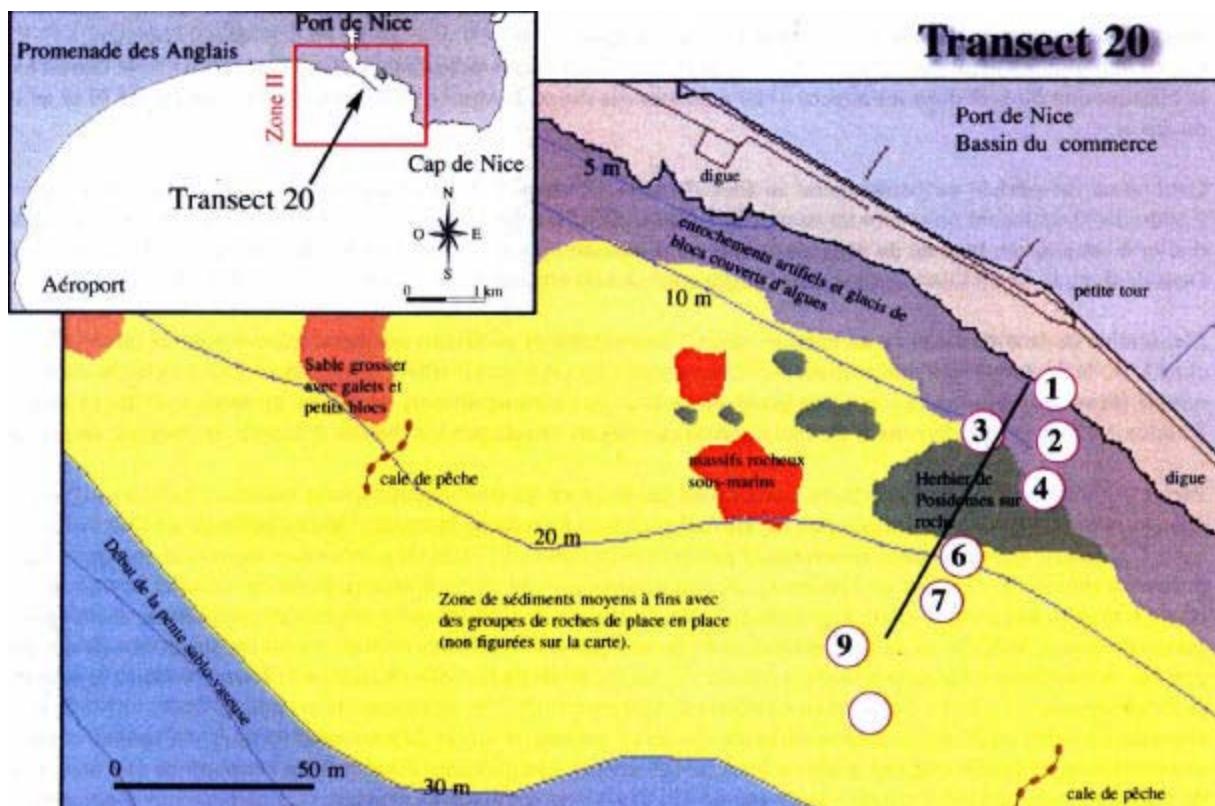
Au-delà, la pente devient forte et mène rapidement vers les grands fonds.

Compte tenu de cette richesse écologique (notamment dans le secteur sous influence) et également du fait des activités portuaires (trafic maritime et opérations d'entretien du chenal) modifiées par l'aménagement, ce site mérite un examen particulier. On rappellera toutefois que la solution retenue ne touche pas au port de plaisance de la Tour Rouge.

La manœuvrabilité et la sécurité des personnes sont considérés comme concluants avec cette solution, du fait de la "rectilignisation" sur 550 m du quai d'accostage et de l'ouverture à 140 m de la passe d'accès au bassin des Amiraux.

Transect 20

Ci-dessous figuré, il appelle les observations suivantes.



Les enrochements artificiels de la base de la digue sont couverts d'algues photophiles. Les cavités entre les blocs voient évoluer une série de poissons carnassiers à haute valeur patrimoniale (mérous, corbs, loups,...), mais le site est quotidiennement fréquenté par les pêcheurs et les chasseurs sous-marins.

A la rupture de pente, vers 12 m de profondeur, se développe un bel herbier de Posidonies sur roche. La tache principale a une largeur d'une trentaine de mètres, jusqu'à la limite entre roche et sable, vers 17 m de profondeur.

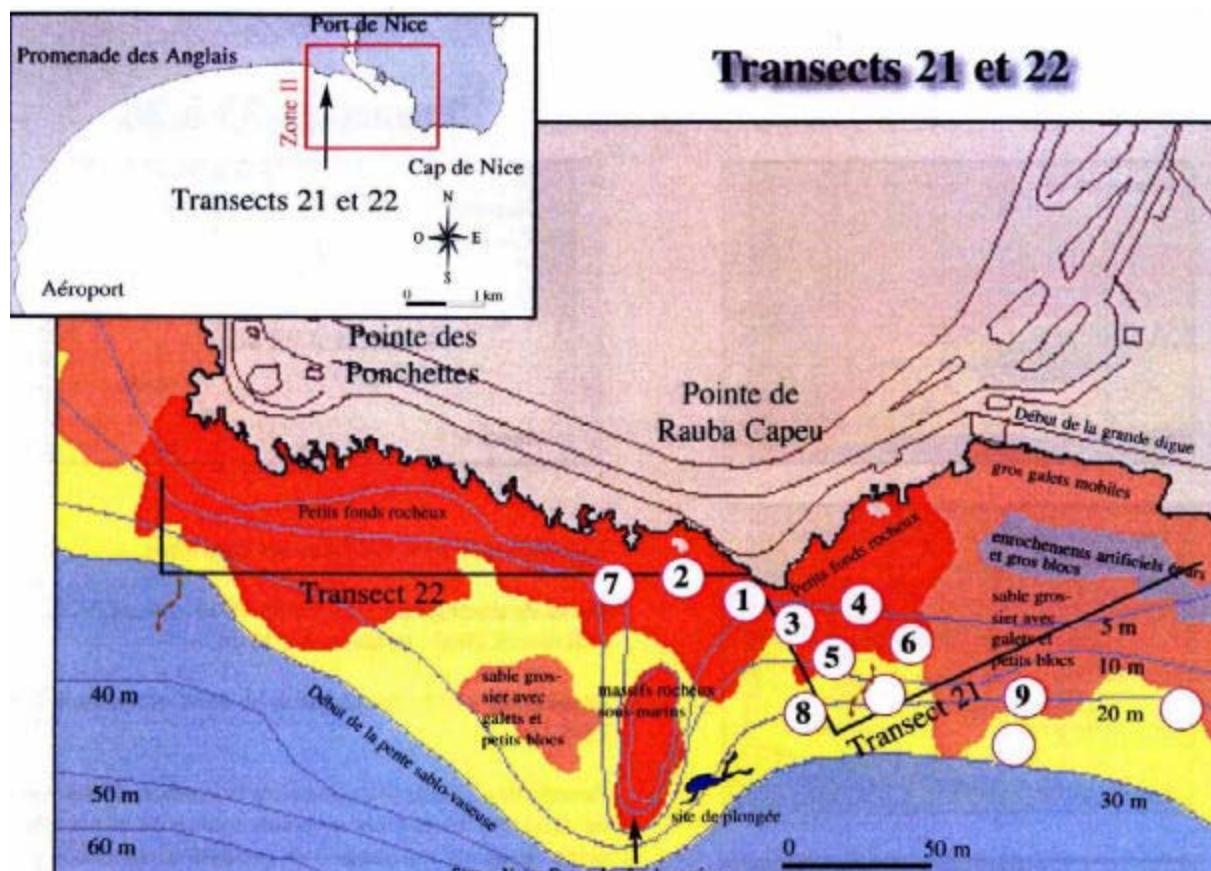
L'herbier est en excellent état et héberge de nombreux spécimens de la grande nacre (*Pinna nobilis*), ce qui indique que la zone n'a pas à souffrir des mouillages forains. D'autres taches éparses de Posidonies sont relevées sur une surface totale de l'ordre de 1 ha. Cet herbier est le vestige du grand herbier qui commençait à Rauba Capeu et qui s'étendait de manière continue à l'est, rejoignant celui du Cap de Nice. Il a été en grande partie détruit par les travaux d'aménagement portuaire entamés dès 1820 et poursuivis par la suite.

L'ensemble de la zone est très riche en espèces, algues vertes, une espèce peu fréquente d'algue rouge, éponges (nombreuses espèces), anémones de mer, gorgones, oursins et notamment *Centrostephanus longispinus*, que l'on rencontre normalement à des profondeurs plus grandes, ascidies,... et aussi quelques pneus, filets et ferrailles abandonnés sur le site.

Considéré globalement, ainsi qu'il convient de le faire dans toute approche écosystémique, l'édifice biologique qui colonise cette frange littorale dans la bande allant de 0 à 30 m apparaît encore riche et diversifié, quoique image-relique de la richesse écologique d'antan. **Il convient par conséquent de le gérer avec précaution, avec le souci de réduire au minimum l'atteinte qui lui sera portée éventuellement.**

Transect 21

Figuré ci-après, il traverse des fonds de roche plus ou moins recouverts d'algues qui descendent jusqu'à 20 m de profondeur environ. On y observe des gorgones et plusieurs spécimens de la grande nacre. Sur la pente sablo-vaseuse qui fait suite aux fonds rocheux, des dépôts noirâtres de grande extension permettent de suspecter une pollution par les matières organiques.



D'une manière globale, la richesse écosystémique de ce site semble moins prononcée que celle du site précédent. La pollution y est pour beaucoup : ainsi, il a été relevé par les pêcheurs la totale disparition de l'oursin commercial, *Paracentrotus lividus*, au droit de Rauba Capeu, zone autrefois très riche. Le sol marin proche est couvert de laitance de ciment et toute vie en a quasiment disparu.

3.2 Statut de protection de certaines espèces

- **la Directive 92/43** concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, dite Directive "Habitats", transrite partiellement²³ par ordonnance d'avril 2001 dans le droit français, classe les herbiers de Posidonies au titre des "*types d'habitats naturels d'intérêt communautaire dont la conservation nécessite la désignation de zones spéciales de conservation*" (annexe I). C'est par conséquent l'habitat, et non l'espèce, qui est visé. Cette désignation, qui s'appuie aussi sur une liste positive d'espèces animales et végétales données dans l'annexe II de la Directive, compose le réseau écologique européen Natura 2000.

Par ailleurs, la grande nacre *Pinna nobilis* et l'oursin diadème *Centrocephalus longispinus* sont classés au titre des "*espèces animales d'intérêt communautaire qui nécessitent une protection stricte (annexe IV)*".

- **le décret du 7 juillet 1999** sus-évoqué, relatif à la Convention de Berne, classe la phanérogame *Posidonia oceanica* au titre des espèces de flore strictement protégées et l'oursin diadème *Centrostephanus longispinus* au titre des espèces de faune strictement protégées. De son côté, l'oursin commercial *Paracentrotus lividus*, autrefois présent sur le site²⁴, est classé au titre des espèces de faune protégées.
- **l'arrêté du 19 juillet 1988** relatif à la liste des espèces végétales marines protégées y range *Posidonia oceanica*.
- **l'arrêté du 26 novembre 1992** fixant la liste des animaux de la faune marine protégée sur l'ensemble du territoire retient à ce titre les espèces *Pinna nobilis* et *Centrostephanus longispinus*.

Ces deux derniers arrêtés étendent l'interdiction "*en tout temps et sur tout le territoire national*", ne prévoyant aucune possibilité de dérogation à l'exclusion – arrêté de 1988 seul – des "*opérations d'exploitation courante des établissements de cultures marines sur les parcelles habituellement cultivées*", ce qui est hors du champs de notre analyse.

D'autres espèces représentées sur le site investigué dans l'étude 1 allant de la Pointe des Ponchettes à la Pointe Madame mais non relevées sur celui de Rauba Capeu (ce qui ne signifie pas leur absence) sont visées dans ces différents textes.

Une recommandation qui est faite, relayant la préconisation de l'étude 2, "*Dans tous les cas, une cartographie plus précise de l'herbier est nécessaire pour affiner l'évaluation avec des plans précis des ouvrages*", **est d'investiguer la richesse écologique de l'ensemble du site sous influence du projet afin d'en dresser l'état de référence.**

L'article L. 411-1-2° du Code de l'environnement, qui reprend l'ensemble de ces textes (ainsi que la loi sur la protection de la nature de 1976), interdit "*la destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs*

²³ en pratique, seules les dispositions de cette directive relatives à la "*conservation des habitats naturels et des habitats d'espèces*" servant à la définition des ZSC composant le réseau écologique Natura 2000 (articles 3 à 11) ont fait l'objet d'une transposition intégrale dans le droit national (Code de l'environnement article L. 414-1 à L. 414-7).

²⁴ il y est peut-être encore.

fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel". Le 3° de ce même article interdit "la destruction, l'altération ou la dégradation du milieu particulier à ces espèces animales et végétales".

L'interdiction est prononcée dès lors "*qu'un intérêt scientifique particulier ou que les nécessités de la préservation du patrimoine biologique justifient la conservation d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées*".

3.3 Évaluation d'incidence du projet

Il convient de distinguer la phase chantier, et son incidence spécifique, de l'emprise directe du projet sur les peuplements existants.

• S'agissant de l'**emprise directe** du projet, on rappellera que par la force des choses, les peuplements de l'étage médiolittoral, pour la plupart accolés à l'actuelle digue, disparaîtront du simple fait de son enlèvement.

Pour les peuplements de l'étage infralittoral, force est de constater que les documents à disposition, et notamment ceux qui se rapportent à l'analyse de la richesse biocénotique sous influence, sont trop imprécis pour en faire une évaluation détaillée. Ceci renforce la nécessité évoquée supra d'approfondir la connaissance que l'on a de cette richesse préalablement à toute évaluation d'incidence.

A l'inverse, le document remis par la DDE est très précis en ce qui concerne l'extension des reprises de la digue et du terre-plein envisagé à sa racine.

Au niveau de la "Petite Tour" toutefois, point d'infléchissement actuel de la digue au droit immédiat duquel s'étend l'herbier de Posidonies repéré, et par référence à la cartographie du transect 20 ci-dessus, il ne peut être contesté un risque fort d'empietement de cet ouvrage sur une partie (non déterminable en l'état actuel) de l'herbier.

En effet, la rectification de la digue d'une largeur projetée de 18 m et son avancée sur la mer par rapport à la digue actuelle ne peuvent manquer d'affecter une partie de l'herbier (à tout le moins, il le "tangente" de très près).

Par ailleurs, l'absence de données biologiques sur les secteurs situés de part et d'autre de la Petite Tour interdit tout diagnostic d'incidence.

A l'inverse, au niveau du terre-plein d'enracinement de la digue et de ses dispositifs de protection contre la mer (endiguements en enrochements et par accropodes), le doute ne semble pas permis compte tenu de l'extension en surface de cet aménagement. On rappellera que la présence de la grande nacre (*P. nobilis*) et de gorgones a été relevée au niveau de la zone rocheuse qui servira de fondement à ces aménagements.

• **Les effets chantier** sont également à craindre. Ils sont pour l'essentiel à relier aux travaux à la mer eux-mêmes (utilisation d'engins lourds de terrassement) et surtout à la dispersion de particules fines.

La DDE est consciente de cet impact potentiel et elle envisage quatre types d'action pour le réduire :

- 1) l'amenée par flottaison de l'ouvrage principal, positionné avec précaution, et l'utilisation de matériaux de granulométrie appropriée, préalablement lavés, pour régler son assise
- 2) l'utilisation d'une drague suceuse-refouleuse pour l'exécution des souilles, procédé qui devrait certes réduire substantiellement l'émission de fines, sans l'annihiler pour autant
- 3) le démontage de l'actuelle digue à l'abri de la nouvelle
- 4) des dispositions particulières d'isolation du site (géotextiles..) s'il apparaissait que, malgré les précautions envisagées, l'émission de fines était avérée (mais alors, les "dégâts" seraient faits ?).

ANNEXE 6

Port de Nice - état projeté

