

**DEBAT PUBLIC SUR LE PROJET
D'EXTENSION DU PORT DE NICE**

du 15 octobre 2001 au 31 janvier 2002

COMPTE-RENDU DU DEBAT PUBLIC

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION		5
1- AVANT LE DEBAT UNE LONGUE HISTOIRE. LES RAISONS D'UN DEBAT, SA PREPARATION.....		6
1-1- Bref rappel historique sur le port de Nice.....		6
1-2- Le projet d'extension du port de la CCI.....		6
1-3- Les positions publiques sur le projet de la CCI.....		7
1-4- La demande de débat public.....		7
1-5- La décision d'organiser un débat public.....		7
1-6- La constitution de la C.P.D.P.		8
1-7- Etudes préalables et dossier du débat		8
1-8- Manœuvres et prise de positions préparatoires au débat public.....		9
1-9- Annonce du débat public et contact préalables.....		9
2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DU DEBAT PUBLIC.....		10
2-1 La logistique et ses difficultés.....		10
2-2 Calendrier du débat public.....		11
2-3 La diffusion de l'information.....		11
2-4 L'expression orale des opinions et de débat oral.....		12
2-5 L'expression écrite des opinions et de débat écrit.....		13
2-6 Les opérations de communication parallèles.....		14
2-7 Le débat public sur le port de Nice dans les médias.....		15
3- LES ACTEURS DU DEBAT PUBLIC.....		16
3-1 L'Etat maître d'ouvrage.....		16
3-2 La CCI concessionnaire du port.....		17
3-3 Les collectivités publiques		17
3-4 Les associations et leur forte implication dans le débat public.....		19
3-5 Les organisations professionnelles.....		20
3-6 Les professionnels du port.....		21
3-7 Les acteurs du débat public à Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer		22
3-8 Les partis politiques.....		22
3-9 Les citoyens.....		22

4- QUESTIONS EN DEBAT, OPINIONS EXPRIMEES, PRECISIONS APPORTEES	23
4-1 Questions sur l'opportunité du projet.....	23
4-1-1 Problématique générale. Débat sur les limites à assigner au développement économique de la Côte d'Azur.....	23
4-1-2 Débat sur les perspectives de développement de l'industrie des croisières en Méditerranée occidentale et sur ses retombées.....	24
4-1-3 La question de la concurrence entre ports du littoral français pour l'accueil des croisières et du risque de gaspillage d'investissements.....	25
4-1-4 La question du trafic avec la Corse et du fort aléa affectant ses prévisions.....	26
4-1-5 La question du trafic de marchandises dans le port de Nice.....	27
4-1-6 La question de la plaisance et de la grande plaisance.....	27
4-1-7 La question du financement et de la rentabilité d'une extension du port.....	28
4-2 Questions sur les sites alternatifs.....	28
4-2-1 La rade de Villefranche-sur-Mer.....	29
4-2-2 Le site de Saint-Laurent-du-Var.....	29
4-2-3 Le site bordant l'aéroport.....	30
4-2-4 Le port d'Antibes.....	31
4-2-5 Le site de Carras, à Nice.....	32
4-2-6 Le site de Rauba Capeu, à Nice.....	32
4-2-7 L'alternative technique du stockage à terre des bateaux de plaisance.....	32
4-3 Questions techniques dans le cas d'une extension du port dans son site actuel	32
4-3-1 La question de la desserte du port et de son accessibilité routière.....	32
4-3-2 La question d'un éventuel déplacement des installations du bassin de la Tour Rouge	33
4-3-3 Les critiques à la solution n° 1 (aménagement d'un accostage à l'extérieur de la digue du large actuelle)	34
4-3-4 Les débats sur la solutions n° 2, variante 1 (digue semi-immersée)	34
4-3-5 Les débats sur la solution n° 2, variante 2 (digue réalignée)	35
4-3-6 Les débats sur la solution n° 3 (restructuration du port dans son cadre actuel, création d'un port nouveau à Saint-Laurent-du-Var pour le trafic avec la Corse).	35
4-3-7 La suggestion d'une combinaison des solutions 2 et 3.....	36
4-3-8 La controverse sur une éventuelle contre-digue au Cap de Nice.....	36
4-3-9 La discussion sur l'avitaillement des navires.....	36
4-4 Questions environnementales dans le cas d'une extension du port dans son site actuel.....	36
4-4-1 La revendication d'une étude d'impact écologique réglementaire.....	37
4-4-2 Les controverses sur l'atteinte au site et au paysage.....	37
4-4-3 Le problème du bruit et les protestations des riverains.....	38
4-4-4 La question de la pollution de l'air.....	38
4-4-5 Les risques de pollutions affectant le port.....	39
4-4-6 Le traitement des déchets des navires.....	39
4-4-7 Les risques de perturbation du milieu marin par les navires.....	39
4-4-8 La question de la « faisabilité juridique » des infrastructures projetées au regard des textes protecteurs de la flore marine (posidonies)	39
CONCLUSION	41

ANNEXES 1

CD-ROM : Archives de la C.P.D.P.

- 1 - Textes et décisions officielles.
- 2 - Dossier et dépliant du débat.
- 3 - Bulletin périodique « La lettre du débat » N° 1, 2 et 3.
- 4 - Liste des courriers reçus.
- 5 - Les questions types et les réponses types du système d'aide au traitement du courrier.
- 6 - Liste des pétitions.
- 7 - Les décisions prises par la commission du débat public sur les demandes d'expertises.
- 8 - Les études complémentaires en cours de débat public. Liste. Extraits.
- 9 - Les réunions publiques. Documents de présentation. Comptes-rendus synthétiques.
- 10 - Le coût du débat public.
- 11 - Sélection de la revue de presse.

ANNEXES 2

- 12 - Les contributions les plus importantes. Liste. Extraits

INTRODUCTION

L'idée d'une nouvelle extension du port de Nice était controversée depuis près d'une décennie, et plus particulièrement depuis le projet précis mis en avant par la C.C.I. au début de 1999. Il fallait y voir plus clair, techniquement, juridiquement, financièrement, écologiquement, sociologiquement, ... politiquement.

Le « projet d'extension du port de Nice » a donc finalement fait l'objet, du 15 octobre 2001 au 31 janvier 2002, d'un débat public organisé en application de la loi du 2 février 1995.

Débat surprenant à première vue, puisque toutes les collectivités publiques concernées, à commencer par l'Etat maître d'ouvrage, avaient déjà pris position en faveur de l'extension du port. Mais il n'y avait pas là de véritable décision. Il y avait bien matière à débat.

Débat difficile. Perverti par des affrontements politiques et par son utilisation à des fins électorales. Envahi par une révolte des riverains, normale et légitime certes, mais qui a cependant pris parfois des formes excessives. Utilisé par certains pour une sorte de soulèvement contre les pouvoirs établis, en particulier de la ville de Nice et de la C.C.I. Ralenti par l'élaboration laborieuse de documents ou d'études techniques importants.

La C.P.D.P., son président, toutes les personnes ayant œuvré pour ce débat public, ont fait en sorte qu'il ait un sens et une utilité. La D.D.E., maître d'ouvrage, a « joué le jeu » d'un débat transparent et actif.

Il est précisé que le présent compte-rendu est une synthèse. Il ne peut pas donner tous les détails d'un débat public très riche, au cours duquel de nombreuses questions ont été discutées de façon approfondie. Pour plus de précisions, il faut se reporter aux annexes et, éventuellement, aux archives complètes du débat public, documents qui sont consultables à la D.D.E.

SIGLES UTILISES :

- C.C.I. :** Chambre de commerce et d'industrie de Nice Côte d'Azur
- C.N.D.P. :** Commission nationale du débat public
- C.P.D.P. :** Commission particulière du débat public sur le projet d'extension du port de Nice
- D.D.E. :** Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes
- P.A.C.A. :** Provence-Alpes-Côte d'Azur

1- AVANT LE DEBAT **UNE LONGUE HISTOIRE. LES RAISONS D'UN DEBAT** **SA PREPARATION**

S'il est vrai que chaque débat public a ses particularités, celui portant sur le projet d'extension du port de Nice est réellement très particulier. La logique économique et la logique environnementale s'affrontent là depuis bien longtemps, dans un jeu dont les acteurs et leurs arguments sont bien connus. En outre le débat technique était dès le départ envahi et perverti par des sous-entendus politiques. Les controverses sur le port ont pesé sur les élections municipales de mars 2001. Elles sont entretenues dans la perspective des élections législatives de 2002.

1-1 Bref rappel historique sur le port de Nice

Grande ville côtière, Nice n'a pas de site portuaire naturel. Son grand port aurait pu se situer à Villefranche-sur-Mer, site proche, mais l'histoire ne l'a pas voulu. Le port actuel de Nice a été créé artificiellement et difficilement à partir de 1750. Le bassin des Amiraux et le bassin Lympia ont été creusés dans une petite plaine côtière. La digue du large a été construite par étapes. Il est clair que ce port est de petite taille comparativement à l'agglomération.

Dans les années 1970 a été entrepris un grand chantier de construction d'un nouveau port de commerce à côté de l'aéroport. Le port actuel ne devait plus servir qu'à la plaisance. A l'époque, on ne parlait pas des croisières. Cette entreprise s'est terminée par une catastrophe en octobre 1979. Le chantier s'est effondré dans la mer. Cet événement dramatique a fortement marqué les esprits.

1-2 Le projet d'extension du port de la CCI

La CCI, concessionnaire, a étudié les possibilités d'extension du port dans son site actuel sitôt passé le choc de la catastrophe de 1979. En 1980 déjà un projet de restructuration du port a soulevé les protestations des riverains. Au début des années 1990 le cabinet d'architecture Aragon a présenté un ambitieux projet d'extension du port pour l'accueil des navires de croisière, avec une nouvelle digue du large semi-immersée et toute une série d'aménagements des bassins, des quais, des terre-pleins et du quartier environnant. Ce projet a suscité de fortes oppositions des riverains et n'a pas eu de suite. En 1998 et 1999 ont eu lieu quelques travaux d'approfondissement et d'aménagement.

En 1999 la CCI a présenté un nouveau projet mis au point par la société Doris Engineering, avec extension du port par une nouvelle digue du large semi-immersée. Des opérations de communication ont été menées. L'opposition des riverains s'est à nouveau manifestée. Les polémiques ont repris.

1-3 Les positions publiques sur le projet de la CCI

Le projet de la CCI a été approuvé par le conseil municipal de Nice en novembre 1999. Celui-ci a décidé du principe d'engagements financiers de 150 millions F. pour ce projet et de 150 millions F. pour des opérations d'aménagement du quartier du port

L'Etat, maître d'ouvrage, par la voix du ministre de l'Equipement, s'est déclaré favorable à l'extension du port au début de l'année 2000. Dans le contrat de plan Etat-Région de mars 2000 le projet a été retenu et des financements ont été prévus : 100 millions F. de l'Etat et 100 millions F. de la Région. Le conseil général du département des Alpes-Maritimes a également approuvé ce projet en votant, en juin 2000, un engagement financier de 150 millions F.

On relèvera donc qu'avant le débat public les cinq collectivités publiques concernées, - Etat, région P.A.C.A., département des Alpes-Maritimes, commune de Nice, C.C.I. -, avaient toutes approuvé le projet d'extension du port de Nice. A ce moment le seul projet avancé était celui de la C.C.I. avec digue semi-immergée.

Parallèlement le projet de directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes, qui fixe les grandes orientations de l'Etat, a retenu l'objectif de la restructuration du port de Nice.

1-4 La demande de débat public

Dans ces conditions la demande d'un débat public a pu surprendre, le public pouvant avoir l'impression que les décisions étaient déjà prises.

Cette demande a été annoncée publiquement par le préfet en mars 2000. Elle prenait en compte les difficultés techniques du projet et la polémique à son sujet.

Il semble tout d'abord que les autorités de l'Etat, maître d'ouvrage, aient voulu manifester ainsi leur présence face à la CCI, et ceci de façon pertinente car le projet soulevait quelques sérieuses interrogations techniques.

Il semble aussi que les riverains du port, fortement attachés à la défense de leur qualité de vie, aient su trouver des moyens d'influence auprès des autorités.

Il est permis de penser enfin que des motifs tenant au contexte politique niçois et aux échéances électorales ont eu leur rôle dans cette demande de débat public.

1-5 La décision d'organiser un débat public

La C.N.D.P. a été saisie par une lettre du 5 janvier 2001 des ministres de l'équipement, des transports et du logement, d'une part, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, d'autre part. Cette lettre ne donnait pas d'information sur les positions déjà prises par les collectivités publiques. Secondairement elle comportait une erreur sur la date de disponibilité du dossier de débat, qui n'était pas la fin de l'année 2000, comme indiqué.

C'est sur ces bases que la C.N.D.P. a décidé le 29 mars 2001 l'organisation de ce débat public. Elle a désigné comme président de la CPDP M. Paul VIALATTE, président de chambre à la cour administrative d'appel de Lyon et membre de la C.N.D.P.

Les ministres et les autorités locales en ont été informés officiellement par lettres du président de la C.N.D.P. du 30 avril 2001.

1-6 La constitution de la C.P.D.P

La désignation des membres de la C.P.D.P. a été faite par décisions de la C.N.D.P. des 9 juillet et 17 septembre 2001, sur proposition de M. VIALATTE.

Les membres de la C.P.D.P. sont :

- M. Patrick BERNAY, ancien officier de la marine marchande.
- M. Daniel CARRASCO, ancien officier de l'armée de l'air (général CR), commissaire-enquêteur.
- Mme Catherine GRAND-LOISEAU, architecte urbaniste, commissaire-enquêteur.
- M. Jacques MOLINARI, ancien ingénieur spécialiste des questions d'environnement.
- M. Jacques SOYER, professeur d'université, ancien directeur du centre océanologique de Villefranche-sur-Mer.

Deux des membres de la C.P.D.P. avaient déjà été membres de la C.P.D.P. du débat public sur le projet de ligne électrique à très haute tension de Boute à Carros, qui a eu lieu de mars à juillet 1998, débat public important et suivi avec attention dans la Région.

Ces désignations ont été faites à la suite de contacts nombreux du président de la C.P.D.P. Bien d'autres personnes qualifiées auraient pu être retenues. Mais, par la force des choses, une limitation s'imposait.

Tous les membres de la C.P.D.P. ont pris une part active aux nombreuses tâches qu'entraîne le débat.

L'un des membres de la C.P.D.P. a exprimé de fortes réserves personnelles portant, d'une part sur les difficultés matérielles anormales affectant le fonctionnement du débat, d'autre part sur une orientation de la C.P.D.P., qui serait déséquilibrée en faveur du maître d'ouvrage. Il est cependant resté présent activement et utilement.

1-7 Etudes préalables et dossier du débat

Le dossier du débat public n'était donc pas prêt à la fin de l'année 2000.

La D.D.E. des Alpes-Maritimes, administration maître d'ouvrage, poursuivait des études et des travaux préalables, qui ont pris la forme d'un premier projet de dossier de mars 2001, puis d'un second de juin 2001. Ce document a été communiqué d'abord aux élus, puis au public par le biais de la presse, avec une page spéciale remarquée du journal « Nice-Matin » du 5 juillet 2001.

Beaucoup se sont dit surpris de découvrir que la D.D.E. ne s'en tenait plus au seul projet de la C.C.I., mais proposait pour l'extension du port quatre « solutions » (groupées en trois « familles » de solutions).

Une solution n°1, de portée limitée. Une solution n° 2, variante 1, qui reprend pour l'essentiel le projet de la C.C.I. Une solution n° 2, variante 2, avec réalignement de la digue du large, qui se situe dans la même logique que le projet de la C.C.I., mais de façon moins ambitieuse techniquement et financièrement. Enfin une solution n° 3, avec transfert du trafic vers la Corse dans un port nouveau à créer à Saint-Laurent-du-Var, qui se place dans une perspective différente, de réorganisation des infrastructures portuaires sur deux sites de l'agglomération de Nice. Toutes ces solutions comportent le déplacement du petit bassin de la Tour Rouge consacré aux activités nautiques de loisir, ce que ne prévoyait pas le projet de la C.C.I.

Alimenté par ces nouveautés le « débat avant le débat », déjà largement engagé, a rebondi.

Quant au véritable dossier du débat public, il a finalement été mis au point dans une précipitation regrettable, pour être disponible in extremis le 15 octobre 2001 à l'ouverture du débat. Les retards étaient tels qu'il n'a même pas été possible d'en faire une relecture sérieuse avant tirage. Ses imperfections ont cependant été peu nombreuses, même si elles ont été méticuleusement relevées par certaines personnes. Ce dossier de 83 pages représente de la part de la D.D.E. un important effort d'information du public. Effort rarement apprécié à sa juste mesure, tout le monde semblant trouver normal la diffusion générale et gratuite d'un document aussi élaboré.

Parallèlement la D.D.E. poursuivait d'autres études complémentaires, en particulier une étude sur les houles, tandis que la direction régionale de l'environnement poursuivait une étude sur la flore et la faune marines. Achevées seulement en cours de débat public ces études complémentaires y apporteront des éléments très importants et relanceront le débat.

Il aurait évidemment été préférable qu'elles arrivent plus tôt.

1-8 Manœuvres et prises de positions préparatoires au débat public

La tenue d'un débat public a, en elle-même, été ressentie et affirmée comme une victoire des opposants au projet, à la C.C.I. et au maire de Nice. D'emblée le débat s'est présenté en termes d'affrontements sans nuances. Les opposants associatifs et politiques ont d'ailleurs tenu plusieurs réunions publiques préparatoires au débat public, pour annoncer leurs positions et mobiliser leurs adhérents.

Les prises de position ont été nombreuses pendant la période précédant l'ouverture du débat public. La signature des pétitions a commencé.

La tension a été avivée par le dépôt par la C.C.I. d'une demande de permis de construire pour un important bâtiment dit « terminal passagers véhicules » destiné à une gare maritime pour le trafic vers la Corse, sur le quai du Commerce. Les opposants ont en effet reproché à ce projet d'anticiper sur le débat public et ses suites. Ils ont cru y voir un signe de ce que la C.C.I. n'entendait pas se soumettre au débat.

Le 1er septembre 2001 la principale association d'opposants à l'extension du port a organisé une manifestation non autorisée sur la voie publique, bloquant le débarquement des passagers d'un navire venant de Corse et créant d'importants embouteillages. Il s'en est suivi quelques heurts, une intervention des forces de l'ordre et des titres dans la presse. Annoncée comme un coup d'essai, cette manifestation a montré que certains opposants entendaient utiliser des moyens forts pour se faire entendre.

1-9 Annonce du débat public et contacts préalables

De mai à octobre 2001 le président de la C.P.D.P. a pris de nombreux contacts pour annoncer le débat public et en faire comprendre le sens et les modalités : rencontres avec les élus concernés (maire de Nice, président du conseil général, premier vice-président de la Région, maire de Saint-du-Var ...), réunion des responsables administratifs concernés à la préfecture, rencontre avec les associations concernées, en premier lieu le « Comité de défense des quartiers du port et de l'environnement ».

L'information sur le débat public à venir a été largement diffusée par les médias : passages aux informations télévisées locales, importants articles du quotidien « Nice-Matin » malheureusement limités à l'édition de Nice (15/05, 09/06, 05/07, 10/07, 16/07, 02/09, 12/09, 26/09, 28/09, 02/10, 13/10, 15/10), nombreux articles dans les journaux locaux de moindre diffusion. (« le Patriote Côte d'Azur » du 13/10, « Babazouk » ...)

2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DU DEBAT PUBLIC

Il n'est jamais simple d'organiser un débat public. Il faut rassembler très rapidement des moyens humains et matériels, en faire une véritable organisation efficace, l'utiliser pleinement pendant quelques mois, pour enfin tout faire disparaître. La maître d'ouvrage doit faire face à cette situation exceptionnelle. Les méthodes les mieux adaptées doivent être rapidement définies et mises en oeuvre. A Nice, comme ailleurs, l'exercice a été difficile.

2-1 La logistique et ses difficultés

Le maître d'ouvrage finance l'organisation du débat public, selon le principe de la loi du 2 février 1995 et les dispositions des articles 6, 8 et 9 du décret du 10 mai 1996. Ces textes ne fixent pas de limites, mais il va de soi qu'il faut rester raisonnable. Le débat public sur le port de Nice aura finalement coûté, en seuls frais directs d'organisation et de fonctionnement près de 750 000 E. (5 millions F.). La D.D.E., maître d'ouvrage, et le ministère de l'Equipement n'avaient pas prévu, semble-t-il, un tel coût. D'où, à certains moments, quelques tensions et retards.

En outre, comme la C.N.D.P. ne dispose d'aucun moyen opérationnel tel que locaux, secrétariat ou financements d'urgence, il a été demandé à la D.D.E., maître d'ouvrage, de bien vouloir prendre en charge toute la logistique du débat public : recherche et aménagement de locaux, recrutement de personnels temporaires, contrats avec des sociétés de service. Cette dépendance matérielle par rapport au maître d'ouvrage a parfois été reprochée à la C.P.D.P. Il n'a pas été facile de faire comprendre qu'elle n'altérerait pas son indépendance intellectuelle.

Les locaux, siège de la C.P.D.P. et de son secrétariat ainsi que lieu d'accueil du public, ont été ceux de la « Caserne Lympia », bâtiment historique situé sur un quai du port et rénové intérieurement pour la circonstance. Leur difficulté d'accès a fait l'objet de reproches : entrée discrète, escalier à monter, inaccessibilité pour les personnes handicapées, à laquelle il a fallu remédier par un accueil spécial pour ces personnes dans les locaux de la subdivision maritime de la D.D.E. Mais ces désagréments étaient compensés par le caractère des lieux et leur aspect symbolique.

Pour le secrétariat l'option d'un « secrétaire général » à temps plein n'a pas été retenue. Le secrétariat et la gestion du débat public ont été assurés, d'une part par la société de service « Moser, Malt et associés », retenue après appel d'offres et chargée d'une mission générale assimilable à un secrétariat général, d'autre part par deux secrétaires de direction très qualifiées, recrutées en intérim par « Manpower ». Les diverses tâches à accomplir ont été confiées à des sociétés spécialisées : impression du dossier et de documents, réalisation du site Internet, traitement du courrier, revue de presse, sténotypie des réunions publiques...

Cette dispersion des fonctions, ainsi qu'une certaine dispersion géographique (le président de la C.P.D.P. à Lyon et ne pouvant être présent à Nice qu'à mi-temps, certaines sociétés de service basées à Paris), ont, par moment, rendu les choses un peu laborieuses, surtout pour le traitement du courrier.

2-2 Calendrier du débat public

La période du débat public a été fixée initialement du 15 octobre 2001 au 15 janvier 2002. Elle a été prolongée jusqu'au 31 janvier 2002 pour permettre la réalisation d'études complémentaires demandées par la C.P.D.P.

Cette période s'est située dans un créneau quasiment imposé, entre l'achèvement du dossier du débat et la période préélectorale avant les élections présidentielles d'avril 2002.

Plusieurs acteurs du débat ont demandé avec insistance que sa durée soit allongée, en utilisant la possibilité d'aller jusqu'à six mois en cas d'expertise. Ces demandes n'ont pas semblé justifiées. La durée de trois mois et demi paraît bien adaptée à un débat public localisé. Elle aurait même pu être plus courte si toutes les études utiles avaient été prêtes avant l'ouverture du débat.

Un hasard imprévisible a voulu qu'après annulation contentieuse, une élection cantonale partielle, concernant précisément le canton dans lequel se trouve le quartier du port, ait lieu les 2 et 9 décembre 2001, en cours de débat public. Cette circonstance malencontreuse a contribué à faire monter encore la tension et à mêler débat public et visées électorales.

2-3 La diffusion de l'information. Le débat public comme instrument de transparence sur les projets, les études, les positions exprimées

Il a été distribué près de 7 000 exemplaires du dossier du débat public. Ce dossier a été très demandé au début du débat public, mais peu par la suite. L'intérêt pour ce dossier semble avoir été fort dans le quartier du port, mais faible ailleurs. A-t-il été vraiment lu attentivement ? Bien des propos ou des questions peuvent en faire douter.

Un dépliant donnant les informations essentielles sur le débat public, a été diffusé à 20 000 exemplaires, dans divers lieux ouverts au public (mairies, offices de tourisme, ...), dans Nice et dans le département des Alpes-Maritimes.

Trois bulletins d'information sur le déroulement du débat, dits « lettres du débat », ont été édités en décembre 2001, janvier 2002, février 2002 (après clôture du débat, pour en donner le bilan). Ils ont été tirés à 5 000 exemplaires chacun. Ils ont suscité un net intérêt.

Le site Internet du débat public a donné l'essentiel des informations (dossier du débat, lettres du débat, comptes-rendus des réunions publiques, extraits de courriers et de contributions, réponses aux questions posées). Il a été connu en particulier par le renvoi depuis le site du journal Nice-Matin, très utilisé localement. Près de 500 ordinateurs se sont connectés sur ce site, une ou plusieurs fois. Environ 5 % des connexions venaient de l'étranger (jusqu'au Japon, et même aux îles Cocos ou Keeling).

Au siège de la C.P.D.P. a été organisé, dans une salle vaste et agréable, un lieu d'accueil du public et d'exposition. L'exposition reprenait les plans du dossier, en y ajoutant des panneaux explicatifs, des cartes, des photos aériennes, des documents rétrospectifs retraçant l'histoire du port. L'absence de maquettes a été regrettée. Les visiteurs pouvaient recevoir des explications et dialoguer avec des membres de la C.P.D.P., l'un d'eux étant toujours présent selon un système de permanences.

Cet accueil a attiré beaucoup de monde pendant les deux premières semaines et a été régulièrement fréquenté par la suite. Le nombre total d'entrées a été d'environ 2 000, mais certaines personnes sont revenues plusieurs fois, et quelques-unes sont même devenues des habituées. Ce lieu d'accueil, cœur du débat public, s'est révélé essentiel pour l'information, le dialogue, et même l'établissement de relations amicales entre acteurs du débat.

La possibilité de consultation des dossiers techniques de base a constitué un autre moyen important d'information, non plus du grand public, mais des personnes désirant approfondir certains points précis. A la demande, parfois insistante, de la C.P.D.P., la D.D.E. a mis ainsi à la disposition du public les dossiers techniques dont la liste était indiquée en annexe au dossier du débat, ainsi que les études complémentaires arrivant en cours de débat. D'autres dossiers techniques, recueillis par ailleurs par la C.P.D.P., ont complété cette documentation. Une centaine de consultations ont été relevées. C'est peu, mais c'est important, à la fois pour le principe et parce que les personnes consultant ces dossiers étaient souvent des spécialistes effectuant des recherches pour des associations. Comme rien n'est jamais parfait, certains se sont plaints de ne pas trouver là d'autres dossiers techniques relevant d'autres administrations (C.C.I, ville de Nice ...). Il a fallu faire comprendre que la C.P.D.P. ne pouvait pas constituer une documentation universelle.

Enfin tous les documents élaborés en cours de débat public et classés de façon claire ont été mis en consultation : contributions reçues, courriers reçus, réponses aux courriers, revue de presse, procès-verbaux des réunions publiques.

2-4 L'expression orale des opinions et le débat oral

Le débat oral s'organise essentiellement par les réunions publiques, moments forts du débat. Huit réunions publiques ont été programmées :

- 15/10/01. Réunion générale d'ouverture
- 23/10/01. Le projet de Nice et les autres ports français de la Méditerranée.
- 08/11/01. Projets de port à Saint-Laurent-du-Var.
- 16/11/01. Extension du port et développement économique.
- 20/11/01. Extension du port et urbanisme. Relations ville-port.
- 06/12/01. Points de vue des professionnels du port.
- 14/12/01. Extension du port et écologie marine.
- 22/01/02. Réunion générale de clôture.

Aux réunions programmées s'est ajoutée une réunion publique à Cagnes-sur-Mer le 19/12/01, organisée à la demande insistante du maire de cette commune. D'autres demandes insistantes pour l'organisation de réunions publiques supplémentaires n'ont pas paru suffisamment justifiées, le programme des réunions publiques étant déjà chargé.

Chaque réunion publique comportait une série d'interventions de personnes qualifiées, soit en tant qu'expert technique sur le sujet, soit en tant que représentant d'un courant d'opinion.

Contrairement à ce qu'avaient prédit de bons connaisseurs de la vie niçoise, ces réunions publiques ont constamment attiré d'importantes participations : entre 250 et 700 personnes. Elles ont malheureusement été constamment marquées, de la part d'une large partie du public, par des comportements excessifs, peu respectueux des principes de la vie démocratique et de l'esprit d'un vrai débat. A l'origine de ces débordements se trouve la volonté d'opposants à l'extension du port de clamer leur position, sans nuance ni esprit de dialogue, et même, pour certains, d'empêcher tout débat dans l'espoir de bloquer ainsi toute prise de décision. Il faut y ajouter le contexte politique et, sans doute, un certain esprit anti-autoritaire trouvant là l'occasion de manifester contre tous les pouvoirs établis. L'aspect de foire d'empoigne de ces réunions publiques s'est trouvé encore accentué quand les partisans de l'extension du port, constatant la mobilisation des opposants, se sont à leur tour mobilisés.

La dernière réunion publique a donné lieu à un incident théâtral, quand le maire de Nice, s'estimant insulté par les propos inutilement agressifs d'une présidente d'association, a quitté la salle suivi d'une partie du public. Ce sont ces images de tumultes et d'incidents qu'ont souvent retenues les médias, toujours très présents.

C'est pourquoi il est permis de s'interroger sur la pertinence des réunions publiques comme méthode de débat dans certains contextes locaux.

Les opinions se sont également exprimées oralement lors de nombreux entretiens du président ou de membres de la C.P.D.P. avec des acteurs du débat. Un grand nombre de personnes, représentant essentiellement les opposants à l'extension du port, ont en effet tenu à rencontrer le président. Les membres de la C.P.D.P. assurant l'accueil du public ont également écouté beaucoup de déclarations, là encore majoritairement opposées à l'extension du port.

Enfin on peut noter la présence du président de la CPDP à deux réunions publiques organisées, l'une, par l'association « Comité de défense du quartier du port », l'autre, par l'association « Comité des usagers pour le maintien des lignes maritimes de la Corse depuis Nice ».

L'expression orale des opinions, si elle peut faciliter la démarche, trouve ses limites dans son caractère parfois superficiel et dans l'absence de trace de l'opinion ainsi exprimée. C'est pourquoi il a toujours été suggéré de transcrire par écrit son opinion. C'est également pourquoi les réunions publiques ont donné lieu à une transcription écrite par une sténotypiste assermentée. Leurs textes écrits se révèlent des documents d'un grand intérêt.

2-5 L'expression écrite des opinions et le débat écrit

La C.P.D.P. a reçu près de 2 000 courriers divers, par la poste, par remise directe en particulier lors de réunions publiques, ou par courriers électroniques. En gros la moitié de ces courriers sont des prises de position n'appelant pas de réponses et la moitié sont des questions. Pour répondre aux questions un système de traitement du courrier a été mis au point avec une société spécialisée. Toutes les questions possibles ont été recensées et classées en questions types. Le maître d'ouvrage et les autres autorités administratives pouvant répondre aux questions ont fourni des réponses types (avec, parfois, quelques délais). Chaque courrier a été codé selon les questions posées et a reçu les réponses types adaptées. Simple et banal dans son principe, ce système s'est révélé difficile et lent à mettre en oeuvre. Les réponses n'ont été données que tardivement. En outre, faute de personnalisation, elles n'ont pas toujours satisfait les demandeurs. Il aurait certainement été plus efficace de gérer ce traitement du courrier directement, avec une secrétaire supplémentaire.

De nombreuses pétitions ont été apportées. En tout, près de 13 500 personnes ont signé une pétition. Le zèle a été tel qu'il a même été produit une pétition d'enfants d'école primaire, alors que la raison devrait inciter à ne faire signer des pétitions que par des personnes majeures. Comme il est habituel en pareil cas les opposants se sont plus mobilisés que les partisans de l'extension du port.

Fallait-il faire un sondage d'opinion ? C'est une idée qui vient à l'esprit au vu de toutes ces pétitions. La ville de Nice aurait été disposée à le financer, sans intervenir sur les questions posées. Mais l'exercice est apparu beaucoup trop périlleux, à commencer par la rédaction de questions incontestables qui s'est révélé particulièrement délicate. La C.P.D.P. a donc rapidement renoncé à cette idée.

D'intéressantes contributions ont été apportées par des associations, des organismes professionnels ou même de simples citoyens. Elles ont été tenues à la disposition du public et transmises au maître d'ouvrage pour examen et études complémentaires éventuelles.

Conséquence du site Internet du débat public, des échanges se sont certainement développés sur Internet en ce qui concerne la question de l'extension du port de Nice. Le débat engagé sur le site « ViaNice.fr » a été signalé. Il n'a rien de vraiment original.

Les études complémentaires et les expertises constituent un élément fort du débat. La C.P.D.P. a été saisie de nombreuses demandes d'expertises, inégalement sérieuses. Certaines demandes n'étaient en fait qu'une forme de protestation. Certaines entendaient remettre en cause par principe toute étude commandée et financée par la D.D.E. ou la C.C.I. Certaines portaient sur des questions auxquelles les réponses étaient déjà apportées. Par contre, quand la C.P.D.P. a été saisie de véritables demandes d'expertise sur des questions de fond, elle a été amenée, pour exercer le pouvoir d'appréciation de la pertinence d'une demande d'expertise qui découle du 3ème alinéa de l'article 6 du décret du 10 mai 1996, à porter, de façon plus ou moins directe, une certaine appréciation sur le fond de la question. C'est particulièrement le cas en ce qui concerne les demandes d'expertises présentées sur la question d'un projet alternatif de port près de l'aéroport. La position de la C.P.D.P. n'a pas toujours été comprise et soulève des discussions, y compris au niveau national.

La C.P.D.P. n'a finalement demandé qu'une seule « quasi-expertise » sur les questions de desserte du port et de circulation dans le quartier. Plusieurs études complémentaires importantes ont cependant été apportées par le maître d'ouvrage, soit spontanément, soit à la demande de la C.P.D.P. : site alternatif à côté de l'aéroport, site alternatif de Saint-Laurent-du-Var, flore marine (posidonies), étude de houles. La C.C.I., concessionnaire du port, a de son côté apporté une étude complémentaire sur des vues perspectives montrant des grands bateaux de croisière dans le port. Ces études ont considérablement enrichi le débat de fond.

2-6 Les opérations de communication parallèles, apport ou gêne pour le débat public ?

Parallèlement au débat public lui-même, certains acteurs du débat ont mené des opérations de communication, pour profiter du contexte favorable. La ville de Nice et la C.C.I. avaient ainsi projeté de présenter des expositions dans des chapiteaux installés immédiatement devant le siège de la C.P.D.P. Pour éviter toute confusion entre le débat public et ces opérations, il leur a été demandé de s'installer un peu plus loin sur le quai, ce qui a été fait.

La C.C.I., très attachée au projet qu'elle a mis en avant depuis plusieurs années, a développé diverses opérations de communication : exposition sous chapiteau du 15 octobre au 13 décembre 2001, diffusion de brochures et journaux, articles dans les pages économiques de Nice-Matin couvrant parfois des pages entières.

La ville de Nice a elle aussi développé des opérations de communication sur ses prises de position et ses projets d'aménagement du quartier en accompagnement à une éventuelle extension du port : exposition sous chapiteau du 16 octobre au 30 novembre 2001, diffusion d'une brochure et pages dans la revue municipale, page de publicité dans Nice-Matin.

L'importance et le luxe des moyens ainsi déployés ont été frappants et ont pu indisposer. Plusieurs associations d'opposants à l'extension du port ont fait remarquer qu'il y avait là un déséquilibre excessif entre acteurs du débat et ont demandé à la C.P.D.P. de leur apporter une aide financière pour les mettre en mesure de mener des opérations comparables de communication. Leurs remarques étaient assez pertinentes. Mais leurs demandes de financements ne pouvaient pas recevoir de réponse positive, car elles n'entraient manifestement pas dans le cadre limité des financements prévus par les articles 6, 8 et 9 du décret du 10 mai 1996.

Les propagandes électorales des candidats à l'élection cantonale partielle des 2 et 9 décembre peuvent aussi être considérées comme des opérations parallèles de communication, car elles abordaient très largement la question du projet d'extension du port, en présentant souvent des observations sur le débat public. Certains candidats ont tenté de « récupérer » le débat public en se présentant comme étant à l'initiative de cette procédure. On a même vu un tract mêlant les proclamations politiques et les événements du débat public, en une confusion des genres regrettable.

2-7 Le débat public sur le port de Nice dans les médias

La couverture du débat public par les médias a été, dans l'ensemble, suivie et de bonne qualité.

Les informations locales et régionales de FR3 ont présenté régulièrement le débat public et son déroulement, en particulier les 15/10/01 et 30/01/02. D'autres chaînes de télévision s'y sont intéressées : France 2 (le 26/11/01), M 6, Télé Monté-Carlo, Arte (émission en préparation).

Des radios locales ont diffusé des informations sur le débat public. France Inter l'a évoqué dans les informations nationales le 16/10/01.

Dans la presse écrite nationale, on a pu relever des articles de l'Humanité, Libération, le Point, le Monde, le Figaro, les Echos, la Tribune.

Le grand quotidien local Nice-Matin a présenté très régulièrement le déroulement du débat public, par des articles nombreux, développés, globalement équilibrés entre les divers points de vue, et dont il faut relever la qualité générale, car ils se sont attachés à présenter le fond des questions et du débat plus que les péripéties. On peut donc dire qu'il y a eu une collaboration bien comprise entre ce journal et la C.P.D.P. Il est seulement regrettable que, malgré les demandes de la C.P.D.P., les articles sur le débat public aient été réservés à la seule édition de Nice.

Dans le sympathique foisonnement de la presse locale de moindre diffusion le débat public a eu une place remarquable. Citons simplement le Patriote Côte d'Azur (en particulier les 13/10/01, 25/01/02), Babazouk, Nice Ecologie, le Petit Niçois, Tribune-bulletin Côte d'Azur, Objectif Méditerranée.

Enfin le débat public a été abordé dans diverses publications spécialisées. Dans le domaine des travaux publics citons : le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, Travaux publics et bâtiment du midi (en particulier le 26/10/01). Dans le domaine maritime citons : le Journal de la marine marchande, le Marin. Dans le domaine économique citons : l'Hôtellerie, Azur entreprises, et même La vie agricole et coopérative.

3- LES ACTEURS DU DEBAT PUBLIC

Les acteurs du débat public se sont révélés plus nombreux et plus divers qu'on ne pouvait le supposer. Les autorités publiques concernées n'ont pas eu un comportement uniforme. Si les opposants à l'extension du port sont restés mobilisés, les partisans de cette extension, jusqu'alors discrets, se sont manifestés à leur tour.

3-1 L'Etat maître d'ouvrage

L'Etat avait demandé le débat public par une lettre conjointe des ministres de l'Equipement, du Logement et des Transports, d'une part, de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, d'autre part. Le ministre de l'Environnement, intervenant en cours de débat sur la délicate question de la protection de la flore et de la faune marines, a fait remarquer qu'il n'était pas maître d'ouvrage. On constate là que le principe d'unité de l'Etat doit parfois s'accommoder de divergences entre ses autorités.

C'est la D.D.E. qui a assumé la responsabilité de maître d'ouvrage pour le débat public, en finançant et en soutenant matériellement le débat, en présentant le projet d'extension du port et les solutions envisagées, en répondant aux questions posées et en effectuant les études complémentaires demandées. Il est à noter que la question du mode de rémunération des ingénieurs de la D.D.E. et de ses conséquences sur les prises de décisions est venue en débat à plusieurs reprises, malgré les mises au point faites à ce sujet.

La position constante de l'Etat a été favorable au principe de l'extension du port, sans choisir entre les quatre « solutions » proposées, et en restant ouvert à toutes les idées pouvant se dégager du débat public. Les diverses autorités représentant l'Etat se sont situées dans cette perspective.

Le trésorier payeur général des Alpes-Maritimes avait déjà pris position en faveur du principe de l'extension du port. L'architecte des Bâtiments de France, en indiquant qu'il veillerait au respect du site, s'est prononcé en faveur du maintien de la diversité des activités du port actuel. Le directeur des Affaires maritimes, représentant le préfet maritime, a apporté des remarques techniques manifestant une certaine autonomie par rapport à la D.D.E. Le directeur régional de l'Environnement a fait réaliser pour le débat public une importante étude complémentaire sur la flore marine. Les autres administrations régionales - préfet de région et secrétariat général pour les Affaires régionales, direction régionale de l'Equipement, - sont restées discrètes - mais les études effectuées au niveau régional ont été utilisées par la D.D.E.

Dans le public des doutes ont souvent été exprimés quant à une réelle ouverture des autorités de l'Etat à toutes les idées dégagées par le débat public, particulièrement sur la remise en cause du bien-fondé économique du projet d'extension du port et sur le site alternatif d'un nouveau port à côté de l'aéroport.

Les opposants à l'extension du port ont protesté à plusieurs reprises contre la place importante qu'avait la D.D.E. dans le débat. La C.P.D.P. n'a pas jugé fondées de telles protestations. Il paraît en effet légitime que le maître d'ouvrage, auteur du projet en débat et détenteur d'une information technique essentielle, puisse présenter et expliciter ses projets et ses études.

3-2 La C.C.I. concessionnaire du port

La C.C.I., établissement public qui dispose d'importants moyens financiers, humains et matériels, a été très présente dans le débat public en sa double qualité de concessionnaire du port et de représentante du monde économique.

Concessionnaire du port (« concession d'outillage portuaire », d'une durée de 50 ans renouvelée en 1976, comme il est habituel dans de tels cas), la C.C.I. est naturellement intéressée au développement et à l'aménagement du port. C'est à ce titre qu'elle a élaboré et proposé le projet de digue semi-immersée repris par la D.D.E. avec la solution 2-1 du dossier. La C.C.I. a constamment défendu cette solution, en consacrant d'importants moyens à ses opérations de communication. Elle s'est clairement opposée à la D.D.E. à propos de la perspective de déplacement du bassin de la Tour Rouge. Des désaccords sont également apparus à propos des conséquences à tirer d'une étude de houles commandée par la D.D.E.

En tant que concessionnaire du port, la C.C.I. a été également amenée à intervenir fréquemment dans le débat public pour donner des informations sur le fonctionnement du port, ses efforts pour limiter les nuisances, les aménagements entrepris, en particulier le projet de terminal passagers véhicules pour la Corse.

Par ailleurs, également concessionnaire de l'aéroport, pour lequel elle a entrepris d'importants travaux d'aménagement, la C.C.I. s'est opposée à tout projet alternatif de port à côté de l'aéroport. Elle estime qu'il pourrait en gêner le fonctionnement et le développement.

Enfin, la C.C.I. a pour vocation de regrouper et de représenter les commerçants et entreprises de Nice et du département. A ce titre, elle s'est montrée particulièrement active en organisant avec méthode la mobilisation du monde économique en faveur de son projet.

L'omniprésence de la C.C.I. et l'ampleur de ses manifestations ont pu indisposer certains. N'en a-t-elle pas un peu trop fait ?

3-3 Les collectivités publiques concernées

3-3-1 La commune et la communauté d'agglomération de Nice

La commune de Nice (« ville de Nice ») a pris position en faveur de l'extension du port dès 1999. Sans restriction au départ, sa position s'est infléchie en se précisant à l'occasion du débat public. Toujours favorable à cette extension du port, la ville de Nice souligne que la responsabilité n'en incombe qu'à l'Etat et subordonne son accord à des conditions importantes. En particulier elle n'accepte pas de grands navires le long du quai du Commerce, et s'oppose donc à la solution n°3, et elle n'accepte pas le déplacement du bassin de la Tour Rouge.

Cette position doit être considérée comme étant également celle de la communauté d'agglomération de Nice, constituée à partir du 1er janvier 2002 et dont le sénateur-maire de Nice est également président.

La ville de Nice est évidemment concernée par l'extension du port, car elle se situe sur son territoire, concerne son développement économique et comporte des risques écologiques. Elle est également impliquée techniquement dans les questions d'aménagement urbains, de déplacements et de circulation. C'est pourquoi la ville de Nice a été très présente dans le débat public. Son maire a tenu à prendre la parole à la première et à la dernière réunion publique.

3-3-2 Le département des Alpes-Maritimes

Le conseil général s'est prononcé en juin 2000 pour le principe de l'extension du port de Nice. Les autorités du département en restent là, sans vouloir entrer dans les discussions sur d'éventuels sites alternatifs ou sur le choix d'une des solutions proposées.

3-3-3 La région PACA

La Région a été représentée dans le débat public par le premier vice-président du conseil régional, résidant à Nice. Elle pourrait être maître d'ouvrage du port à partir de 2006, en application des dispositions du projet de loi sur la démocratie de proximité actuellement en débat devant le parlement. Sa position revêt donc une importance particulière.

Cette position est nuancée. Dans le cadre du contrat du plan Etat-Région pour la période 2000-2006, et à la suite de compromis politiques et géographiques, le conseil régional a voté pour le principe de l'extension du port de Nice.

La Région a admis le bien-fondé économique du principe de l'extension du port. Elle a d'ailleurs fait réaliser des études sur le développement des croisières en Méditerranée, dont les conclusions vont dans ce sens.

Mais elle s'est déclarée réservée quant au site du port actuel. Elle n'a pas cessé de soulever d'importantes questions sur la faisabilité des solutions envisagées dans ce site et sur leurs conséquences environnementales. Elle a demandé que soit étudié le site alternatif d'un nouveau port à côté de l'aéroport, votant même une subvention pour financer une expertise sur ce point.

Il est à noter que le président du conseil économique et social régional a manifesté son intérêt pour le débat public.

3-3-4 D'autres collectivités publiques sont intervenues dans le débat public

La C.C.I du Var, concessionnaire des ports de commerce de Toulon et La Seyne, est intervenue pour indiquer que ses ports ne doivent pas être considérés comme concurrents du port de Nice pour les trafics de la croisière et de la Corse, mais qu'ils pourraient recevoir le trafic de ciment actuellement traité à Nice. Ses positions définitives semblent avoir été mises au point après discussion avec la C.C.I. de Nice Côte d'Azur.

Le port autonome de Marseille, qui s'est déclaré très intéressé par le débat public, a été représenté à une réunion publique pour préciser ses positions quant à la situation de concurrence pouvant exister avec Nice.

La principauté de Monaco, dont les travaux portuaires originaux et ambitieux sont attentivement observés à Nice, a également été représentée à une réunion publique.

3-4 Les associations et leur forte implication dans le débat public

3-4-1 Les associations de riverains et d'habitants du quartier

Comme il est habituel et légitime, face à un grand projet d'infrastructure publique les riverains qui craignent un surcroît de nuisances se regroupent pour faire entendre leur opposition. Ils l'ont fait essentiellement dans le cadre du « Comité de défense des quartiers du port et de l'environnement ». On peut également relever le « Comité de défense des quartiers Riquier – Risso – Barla – République » et le « Comité d'initiative du Mont Boron ».

Les deux premières de ces associations, anciennes et comptant de nombreux adhérents, ont été omniprésentes dans le débat public, faisant signer des pétitions, organisant les prises de parole et les clameurs lors des réunions publiques, présentant des contributions, posant de nombreuses questions. Des banderoles hostiles à l'extension du port ont été accrochées à des façades pendant le débat public. Des affichettes ont été régulièrement apposées dans le quartier. Ces associations ont enfin été très présentes dans les médias. Leurs apports techniques au débat ont été intéressants et ont retenu l'attention. La force de la mobilisation qu'elles expriment a été remarquée. Mais les méthodes d'agitation du Comité de défense n'ont pas toujours été respectueuses de l'esprit d'un débat démocratique.

A l'approche du débat public, certains habitants ou commerçants du quartier du port partisans de l'extension du port, restés passifs jusque là, ont entrepris de se regrouper. C'est ainsi que l'association « Nice port vivant », constituée en juillet 2001, a pris une part active au débat.

3-4-2 Les associations locales d'autres quartiers

L'association « Quartiers de Nice », qui ambitionne d'être présente partout dans la ville, a naturellement été active dans le débat.

D'autres associations de quartier se sont senties concernées par le projet d'extension du port. Citons, entre autres, le « Comité de défense et de protection de la Californie – Bas Fabron ... », le « Comité de quartier Carras – Les Bosquets », le « Comité de quartier des Baumettes », le « Comité de défense du Jardin Thiole et de la Libération ».

Il s'agissait à la fois d'un certain intérêt pour les questions en débat, d'un phénomène de solidarité entre associations de quartier, enfin d'une sorte de front uni des opposants à une politique municipale d'urbanisme et de grands travaux mal acceptée.

3-4-3 Les associations de défense de l'environnement

Organisés en partis politiques ou en association les défenseurs de l'environnement sont intervenus activement dans le débat pour poser les problèmes à plusieurs niveaux. Le type de développement admissible pour la bande côtière urbanisée de la Côte d'Azur et la question de la poursuite de la croissance, les politiques d'infrastructures portuaires et d'aménagement du territoire, enfin les questions d'environnement plus directement liées au port de Nice et à son éventuelle extension.

L'association « Région verte » a été fort active. De même le « Mouvement écologiste indépendant », parti politique autant qu'association, mais qui a cru devoir prendre l'initiative curieuse de brûler en place publique des documents du débat public, en un geste dont il n'avait sans doute pas mesuré le symbolisme discutable. Le « Groupe interdisciplinaire de réflexion sur l'aménagement du territoire maralpin » et le « Groupement des associations de défense des sites et de l'environnement de la Côte d'Azur » ont présenté d'intéressantes contributions. Ont également participé au débat : le « Centre de découverte du monde marin », « S.O.S. Grand Bleu », « La Ligne Bleue », « Terre bleue », « Vivre le vieux Nice ».

3-4-4 Les associations spécialisées

Certaines associations à objectif spécialisé se sont intéressées au débat public dans la mesure où le projet d'extension du port a un rapport avec leur objectif.

« L'association des citoyens, contribuables et usagers des services publics » a participé activement au débat public en intervenant fréquemment. Mais elle a parfois étendu cette grande activité à des questions n'ayant pas un rapport clair avec son objet social (l'impact visuel des navires dans le port). Sa présidente avait-elle en vue le débat public ou d'autres considérations lors de la dernière réunion publique, quand elle s'est lancée dans une intervention inutilement agressive, fournissant ainsi l'occasion d'un incident regrettable ?

Le « collectif des usagers pour le maintien des lignes maritimes de Nice vers la Corse » est en quelque sorte, né du débat public, par une réaction des Corses de Nice et de leurs nombreux amis devant l'idée parfois évoquée d'un transfert vers le port de Toulon du trafic vers la Corse. Ce collectif s'est manifesté avec énergie et a reçu des assurances de toutes parts.

Parmi d'autres associations spécialisées, on peut noter la « Coordination des Alpes-Maritimes pour un schéma intermodal des transports », « l'Association pour une démocratie participative locale », qui a été évidemment intéressée par la procédure de débat public, enfin l'association « Option énergies Méditerranée ».

3-5 Les organisations professionnelles

Les organisations professionnelles du monde économique, mobilisées avec insistance par la C.C.I., se sont fréquemment manifestées en faveur de l'extension du port.

Il s'agit en premier lieu des organisations à caractère général, par exemple l'association « Côte d'Azur Développement » ou « l'Union pour l'entreprise des Alpes-Maritimes ».

Il s'agit ensuite, principalement, de l'hôtellerie et de la restauration (Syndicat des hôteliers de Nice Côte d'Azur ...), des autres activités directement liées au tourisme (Office de tourisme de Nice, agences de voyage ...), des activités de transport (Chambre syndicale des taxis, Syndicat des agents de fret aérien, Air France ...), du bâtiment et des travaux publics (Fédération du B.T.P. des Alpes-Maritimes, Association « Cobaty international » ...), du commerce de détail (Fédération des grands magasins ...).

On notera cependant que l'unanimité n'est pas faite parmi les commerçants du quartier du port. Si certains sont résolument partisans de l'extension du port (Association des commerçants du quartier Bonaparte ...), d'autres sont réticents, car ils préféreraient voir le port simplement transformé en un vaste port de plaisance (Union des commerçants de la rue Cassini ...). La « Fédération du commerce niçois » paraît hésitante devant la perspective de nouvelles surfaces commerciales liées à l'extension du port.

Divers autres secteurs d'activité se sont manifestés en faveur de l'extension du port, par exemple la Chambre FNAIM de l'immobilier, le Groupement des industries mécaniques et électroniques.

A noter cependant l'opinion dissidente du Forum de l'entreprise, organisation patronale très réservée sur le projet d'extension du port.

A côté des organisations professionnelles, un certain nombre d'entreprises se sont manifestées individuellement en faveur de l'extension du port. Par exemple les voyages Mathez, la parfumerie Molinard, les Galeries Lafayette, plusieurs hôtels. On relève cependant les positions contraires de quelques entreprises, dont certains hôtels.

3-6 Les professionnels du port

Comme on pouvait le prévoir, les professionnels du port se sont largement manifestés dans le débat. Directement concernés, car le port est leur outil et leur cadre de travail, ils se déclarent presque unanimement favorables à son extension maximale, c'est-à-dire au projet de digue semi-immergée.

Les salariés de la C.C.I. travaillant sur le port ont été très actifs, se présentant parfois sous le titre « les salariés et professionnels du port de Nice ». Certains opposants ont voulu voir là une action commandée par leur employeur, ce qui n'était sans doute pas nécessaire, car ces salariés pouvaient se sentir spontanément concernés. La C.G.T., consultée en tant que représentante des salariés, a apporté d'intéressantes observations.

Les capitaines de navires (Association française des capitaines de navires), les pilotes de la station de pilotage de Nice-Villefranche, un représentant des pêcheurs (Comité régional des pêches) ont apporté des précisions techniques comportant sur certains points de sérieuses réserves

Les armateurs, les agents maritimes (Fédération des agents consignataires de navires et agents maritimes de France), les commerces spécialisés dans le nautisme sont naturellement très favorables à l'extension du port

Deux sociétés exploitent des lignes maritimes avec la Corse, la « Société Nationale Corse Méditerranée » et « Corsica Ferries ». La première a participé activement au débat, dans un sens plutôt favorable à l'extension du port. La seconde est uniquement préoccupée par la stabilité des redevances portuaires.

Les organisateurs de loisirs nautiques, catégorie particulière de professionnels du port, sont essentiellement les associations utilisatrices du bassin de la Tour Rouge : « Club Nautique de Nice », « Aigle Nautique » (qui regroupe de nombreux clubs de loisir), « La Mouette », ainsi que le « Yacht Club ». Ils se sont manifestés en se montrant plutôt favorables à l'extension du port, à la condition qu'il ne soit pas porté atteinte à leurs activités et aux installations qui leur sont nécessaires.

3-7 Les acteurs du débat public à Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer

Dès lors que l'une des solutions pour l'extension du port de Nice comportait la création d'un port nouveau à Saint-Laurent-du-Var, le débat public s'est étendu à cette commune et à la commune voisine de Cagnes-sur-Mer, également concernée.

L'intérêt pour le débat public y a été très fort, tout comme à Nice. Les acteurs du débat public y ont été nombreux. D'abord les institutions : le député de la circonscription, les maires et les conseils municipaux, les élus d'opposition dans ces conseils. Et également diverses associations, en particulier : « Comité de sauvegarde du littoral laurentin », « Association des citoyens Laurentins », « Association une ambition pour Saint-Laurent-du-Var », « Association de défense des habitants de l'est du Cros », « Association de défense de l'environnement de Villeneuve-Loubet ». Enfin les centres commerciaux « Cap 3000 » et « Cagnes Grand Centre », la « Prud'homie des pêcheurs du port de Cros-de-Cagnes », et de simples citoyens.

Une large majorité de ces acteurs du débat se sont manifestés contre tout projet pouvant concerner les deux communes.

3-8 Les partis politiques

Les partis politiques doivent-ils intervenir en tant que tels dans un débat public ? Cela comporte un risque évident de confusion des genres, car le débat public n'est pas une campagne électorale.

C'est pourquoi la plupart des acteurs de la vie politique locale ne sont pas intervenus dans le débat public au nom de leur parti, mais, selon le cas, en tant qu'élu, animateur d'association ou simple citoyen

Toutefois les partis de gauche de Nice, - Parti socialiste, Parti Communiste, Les Verts, Les Alternatifs -, parfois regroupés sous le titre « Nice Plurielle », ont tenu à exprimer en tant que partis politiques leur opposition argumentée au projet d'extension du port.

Divers « dissidents » de partis de la droite parlementaire ont marqué leur différence en prenant des positions opposées au projet d'extension du port. C'est en particulier le cas d'un ancien député-maire de Nice et d'un conseiller général de Nice.

3-9 Les citoyens

Enfin, et surtout, le débat public a concerné les citoyens, considérés individuellement. Ils ont été nombreux à s'informer, écrire à la C.P.D.P., venir au siège de la C.P.D.P. pour en savoir plus et discuter, consulter le site Internet du débat public, assister aux réunions publiques, faire vivre le débat. Certains ont pu se sentir un peu frustrés de ne pas être écoutés plus longuement, de ne pas voir leur courrier reproduit dans la « lettre du débat », de n'avoir pas reçu une réponse écrite vraiment personnalisée, de n'avoir pas eu la parole à une réunion publique faute de temps. Ils doivent comprendre que le débat public rencontre des limites physiques, celles du temps et des moyens disponibles.

Qui étaient ces citoyens qui se sont sentis concernés ? Pour autant que l'on puisse le savoir, et en attendant les résultats d'une enquête effectuée à ce sujet, il semble qu'il s'agisse surtout de personnes résidant dans le quartier du port ou y travaillant, assez âgées en moyenne, d'un niveau culturel élevé.

4- QUESTIONS EN DEBAT, OPINIONS EXPRIMEES, PRECISIONS APORTEES

Après la procédure, il faut en venir au fond des choses. Si le débat public a d'abord été utile en assurant la diffusion de l'information et l'échange des arguments, c'est finalement pour dégager, à l'intention des décideurs, les principales questions à régler et les éléments à prendre en compte pour chacune d'elles.

4-1 Questions sur l'opportunité du projet

Les opposants au projet d'extension du port ont entendu mettre en cause, avant toute autre question, son opportunité au regard des données économiques et des perspectives d'aménagement du territoire. Devant les prises de position des collectivités publiques concernées antérieures au débat public, ils ont eu du mal à croire que cette question première était réellement en débat. Rapidement rassurés, ils ont présenté des argumentations insistantes et parfois précises.

4-1-1 Problématique générale. Débat sur les limites à assigner au développement économique de la Côte d'Azur

Après plus d'un siècle de développement rapide, la Côte d'Azur a vu la formation d'une agglomération quasi continue, coïncée sur la bande littorale de Cannes à Menton, soumise à des phénomènes d'encombrement et à des nuisances de plus en plus marquées, surtout pendant la période estivale. Certains soutiennent donc, devant une telle situation, que le développement économique et urbain ne peut plus se faire qu'avec la plus grande prudence. A leurs yeux, le projet d'extension du port de Nice, dans une ville et un site déjà très encombrés, est particulièrement malvenu. Le souci de préserver une ville humaine et de rechercher un développement vraiment durable devrait donc amener à écarter toute nouvelle extension du port.

Ce type de raisonnement est sous-jacent, plus ou moins conscient et plus ou moins clairement exprimé, dans beaucoup de prises de position. C'est le cas en particulier de la part des courants écologistes et de « vieux Niçois » traumatisés par les bouleversements de leur ville depuis 50 ans et plus. On utilise rarement les mots « croissance zéro » ou « moratoire » du développement économique. Mais l'idée est là.

En face, et de façon très classique, on met en avant les emplois nouveaux attendus de l'extension du port. On en fait ressortir toute la dimension symbolique : emplois pour les jeunes générations, signe de renouvellement et de confiance dans l'avenir. Et, de façon plus ou moins voilée, cela revient à dire que quelques sacrifices en termes d'environnement peuvent bien être consentis.

4-1-2 Débat sur les perspectives de développement de « l'industrie » des croisières en Méditerranée occidentale et sur ses retombées

Il est clair que l'extension du port de Nice est envisagée principalement pour l'accueil des navires de croisière de nouvelle génération, de grande taille, amenant une clientèle nombreuse et démocratisée.

Des études précises ont été faites sur les perspectives de développement de cette « industrie » des croisières en Méditerranée occidentale et sur les retombées économiques positives que pourrait en attendre Nice. Effectuées ou commandées par la C.C.I. et la D.D.E., ainsi d'ailleurs que par la région P.A.C.A., ces études concluent toutes à d'importantes retombées. La perspective de près de 3 000 emplois nouveaux en 10 ans est avancée, dans le cas de l'extension maximale du port.

Ces études ont été systématiquement contestées.

En premier lieu, leur fiabilité a été contestée par principe, du seul fait qu'elles avaient été effectuées ou commandées par le maître d'ouvrage ou le concessionnaire. La C.P.D.P. n'a cependant pas relevé d'éléments susceptibles de créer un doute de principe. En effet il lui est apparu que le maître d'ouvrage et le concessionnaire avaient dû chercher, a priori, à effectuer des investissements rationnels et à disposer de chiffres et de prévisions exacts. De même les bureaux d'étude auxquels les études économiques ont été commandées n'avaient pas, a priori, de raison de truquer ou de biaiser les chiffres.

Les prévisions ont été contestées, en deuxième lieu, en ce qui concerne les perspectives de croissance de l'industrie des croisières. Quelques déconfitures financières et restructurations difficiles, avec mises en sommeil de navires dans le port de Marseille, ont marqué l'évolution des sociétés de ce secteur depuis quelques années. Les attentats du 11 septembre 2001 ont en outre entraîné une crise du tourisme et des voyages. Il est donc assez naturel que des interrogations aient surgi.

En troisième lieu, la contestation s'est portée sur les relevés de dépenses attendues de la part des croisiéristes. Aux chiffres avancés ont été opposées beaucoup d'observations et d'anecdotes, en des débats parfois pittoresques. Les relevés effectués il y a quelques années pour des croisiéristes « traditionnels » plutôt « haut de gamme » sont-ils toujours significatifs, alors que sont maintenant attendus des croisiéristes « démocratisés » à moindre niveau de revenus ? Les méthodes d'organisation des croisières n'ont-elles pas changé, amenant plus de dépenses à bord des navires, et moins à terre ?

En quatrième lieu, enfin, ont été contestés, en particulier par une contribution produite dans les derniers jours du débat public, les calculs des effets « indirects » et « induits » entraînés par les dépenses portuaires et touristiques générées par les croisières. Il faut bien reconnaître que si les notions d'effets « directs » et « indirects » sont assez claires, la notion d'effet « induit », par application d'un « multiplicateur keynesien », est beaucoup moins claire tandis que la fixation de ce « multiplicateur » paraît fort aléatoire (coefficient de 2,38, à la page 30 du dossier).

En face il a été relevé, avec quelque bon sens, que, malgré des aléas sans doute passagers, l'industrie de la croisière était amenée à se développer du fait de l'évolution des habitudes en matière de loisirs touristiques. Le nombre important de navires de croisière actuellement en chantier, et devant être mis en service dans les 10 ans à venir, serait là pour le démontrer. Il a été ajouté que, même si les données relatives aux dépenses moyennes des croisiéristes et si la notion d'effet induit sont discutables, il ne paraît guère contestable que la présence de croisiéristes en nombre important est de nature à entraîner un certain développement commercial et économique.

Au vu de tous ces éléments de discussion, et même s'il n'a pas été jugé pertinent de provoquer une expertise dans le cadre du débat public, il serait certainement utile qu'avant de prendre une décision, le maître d'ouvrage fasse vérifier et actualiser les études économiques sur lesquelles se fonde le projet. Il serait bon de rechercher des relevés récents et significatifs de dépenses moyennes de croisiéristes, de vérifier la pertinence en l'espèce de la notion « d'effet induit », d'actualiser les études pour tenir compte des données complètes de l'année 2001 et de ce qu'il est maintenant possible d'apprécier des conséquences des attentats du 11 septembre 2001.

4-1-3 La question de la concurrence entre ports du littoral français pour l'accueil des croisières et du risque de gaspillage d'investissements

Le débat public s'est ouvert sur la base d'affirmations selon lesquelles Nice et Marseille étaient complémentaires, tandis que Monaco et Cannes, visant une clientèle spécifique de « haut de gamme » n'étaient pas vraiment en concurrence avec Nice.

A l'issue du débat public les choses paraissent plus nuancées. Les critiques ont en effet été argumentées. Quelques éléments d'information nouveaux ont été apportés.

S'il est vrai qu'il n'y a pas de concurrence entre Nice et Marseille pour les escales de croisières, il n'en est pas de même pour la fonction de tête de ligne. Le port de Marseille a déployé d'importants moyens pour investir, communiquer et développer cette activité qui semble, au moins en partie, concurrente du projet de Nice. Les déclarations du représentant du port autonome de Marseille, lors d'une réunion publique du débat, ne peuvent qu'être comprises dans ce sens.

Le port de Toulon a également entrepris de développer son activité d'escales de croisières, sans qu'il y ait là une véritable concurrence avec Nice.

A la différence de Nice, Marseille et Toulon disposent de bassins, de quais et de terre-pleins adaptés aux grands navires de croisière, sans investissements coûteux.

Le port de Monaco a entrepris des travaux originaux et de grande ampleur pour se doter d'infrastructures nouvelles. Monaco entend se consacrer aux croisières de « haut de gamme ». Mais, d'une part, ses installations lui permettraient, le cas échéant, de recevoir également certains navires pour croisières « démocratisées », d'autre part, Nice n'a jamais exclu de ses projets l'accueil de croisières de « haut de gamme ».

A côté de complémentarités évidentes et fortes entre ports du littoral français de la Méditerranée, il paraît donc maintenant clair qu'existent, pour certaines activités, des effets de concurrence. Les opposants au projet d'extension du port de Nice l'ont fait valoir, en soulignant le gaspillage d'investissements qui pourrait en résulter.

Il ressort cependant de certaines déclarations de responsables politiques et administratifs, que ces effets de concurrence sont connus et consciemment admis. Nice entend se placer, dans une certaine mesure, face à des concurrents du littoral français. On pense sans doute que les perspectives de développement des croisières sont telles que, finalement, chacun trouvera sa place et qu'il n'y aura pas de surinvestissement significatif.

Il n'en reste pas moins qu'avant de prendre une décision, le maître d'ouvrage pourra utilement mener une réflexion complémentaire sur cette question.

4-1-4 La question du trafic avec la Corse et du fort aléa affectant ses prévisions

Le projet d'extension du port de Nice est destiné à faire face non seulement au développement des croisières, mais aussi à la croissance du trafic maritime avec la Corse. Sur ce second objectif, les choses ne sont toutefois pas parfaitement cernées. Si le maître d'ouvrage a pris en considération des tendances pouvant amener plus d'un million de passagers annuels pour la Corse à Nice dans dix ans, il a cependant envisagé d'autres hypothèses moins optimistes, avec une hypothèse basse à seulement 450 000 passagers annuels dans dix ans, soit beaucoup moins qu'actuellement.

Les opposants au projet d'extension du port n'ont pas cessé d'insister dans ce sens pessimiste, avec un certain nombre d'observations précises et argumentées. Ils n'ont pas vraiment contesté la tendance générale à l'augmentation du trafic avec la Corse depuis l'ensemble des ports français et italiens. Mais ils ont soutenu que la part relative de Nice doit fortement diminuer pour plusieurs raisons : subventions au titre de la « continuité territoriale » maintenant réservées au seul port de Marseille, forte concurrence du port de Toulon où le trafic avec la Corse est en développement rapide, concurrence prévisible des ports italiens quand le tunnel du Mont Blanc sera rouvert, difficultés d'accès au port de Nice depuis l'autoroute du fait des encombrements. Et si le trafic avec la Corse doit diminuer, nécessitant moins de place dans le port, il devient moins justifié d'étendre le port pour d'autres trafics.

A partir de là, le débat public a connu un curieux détour. Les riverains du port ont insisté sur les nuisances entraînées par le trafic avec la Corse : encombrements routiers dans le quartier, pollutions, bruits nocturnes causés par les moteurs des navires à quai. Des opposants à l'extension du port ont répété le slogan « à Toulon », slogan qui semblait viser indifféremment tous les trafics, de croisière, de Corse et de marchandises. Les « usagers pour le maintien des lignes maritimes de Nice vers la Corse », principalement des personnes ayant des attaches en Corse et résidant dans les Alpes-Maritimes, se sont alors mobilisés contre une éventuelle disparition du trafic avec la Corse depuis le port de Nice. Ils ont obtenu des assurances de toutes parts. Personne n'envisage une telle disparition.

Mais les observations faites, et ce détour du débat public, ont mis en lumière le fort aléa affectant les prévisions de trafic avec la Corse dans un marché très concurrentiel.

Est-ce déterminant pour la décision à prendre quant à l'extension du port ? En fait, il est apparu assez clairement dans le débat que les perspectives du trafic de croisière étaient les seules vraiment essentielles, le trafic avec la Corse n'intervenant que secondairement.

4-1-5 La question du trafic de marchandises dans le port de Nice

Cette question n'a pas été posée par le maître d'ouvrage, pour qui la situation actuelle n'a pas à être modifiée. Elle a cependant été abordée dans le débat.

Le trafic de marchandises dans le port de Nice a peu à peu régressé, le trafic maritime étant remplacé par le trafic routier. Le port de Nice n'est plus utilisé actuellement que pour l'exportation de ciment produit dans le département et amené au port par camions.

Il a été suggéré à plusieurs reprises que la totalité de ce ciment soit transporté par train jusqu'au port de La Seyne, proche de Toulon, qui est équipé pour ce genre de trafic. Ainsi disparaîtrait la gêne causée par ce trafic dans le quartier du port de Nice. La place qui pourrait être ainsi gagnée sur les installations portuaires consacrées au trafic de ciment pourrait être réutilisée pour d'autres trafics, rendant moins justifiée l'extension du port. La Chambre de commerce et d'industrie du Var, qui gère le port de La Seyne, est favorable à cette idée.

La D.D.E., tout comme les producteurs de ciment, actifs dans le débat public, s'y sont cependant opposés pour des raisons techniques et économiques, qu'ils disent déterminantes. Par ailleurs cette disparition complète du trafic de marchandises serait un coup porté au principe de pluri-activité du port de Nice auquel beaucoup se disent attachés. Enfin il serait économiquement illogique que les investissements récents faits à Nice pour un traitement silencieux de ce trafic de ciment ne soient plus rentabilisés.

Cette question d'une éventuelle réorientation du trafic de ciment pourrait cependant faire l'objet d'une étude plus systématique que des arguments échangés en cours de débat.

On relèvera enfin combien il est curieux, alors que l'on évoque de plus en plus l'intérêt de développer le "mer-routage" et le trafic de marchandises par cabotage pour parvenir à diminuer le trafic routier, que cette question n'ait pas été abordée par le maître d'ouvrage et n'ait fait l'objet que d'un très petit nombre de suggestions dans le débat public. Il est vrai que le site actuel du port de Nice se prête particulièrement mal à ce type de trafic. Cette question ne peut être abordée que dans le cadre de sites alternatifs.

4-1-6 La question de la plaisance et de la grande plaisance

La plaisance et la grande plaisance n'ont pas été évoquées par le maître d'ouvrage car le projet d'extension du port ne leur est pas destiné. Il en a cependant été question dans le débat public.

Comme presque partout sur la Côte d'Azur, le port de Nice manque de place pour la plaisance et la grande plaisance. Or ce sont des activités financièrement intéressantes pour un port et pour le commerce local. La C.C.I. souhaiterait donc pouvoir disposer de plus de place pour ces activités. C'est pour elle un argument en faveur d'une extension maximale du port. Elle pense que, même si finalement les postes à quai ne devaient pas être tous utilisés pour les trafics de croisière, de Corse et de marchandises, ils pourraient toujours l'être pour la plaisance et la grande plaisance.

La plupart des opposants à l'extension du port rêvent pour leur part d'un port de Nice inchangé dans ses structures, mais entièrement consacré à la plaisance et à la grande plaisance, tous les autres trafics étant transférés vers un site alternatif. Une telle idée, qui vise à mettre fin à la traditionnelle pluri-activité du port, a soulevé de vives réactions. Ce serait remettre en cause toute la dimension économique et sociale du port. Le port de Nice doit-il devenir un simple décor de carte postale ?

A l'inverse certains responsables techniques du port soulignent (sans trop en parler en public) le gaspillage que représente l'utilisation actuelle du bassin Lympia par de petits bateaux de plaisance et même de minuscules « pointus », petites barques de pêche traditionnelles. Alors que ce bassin a une profondeur qui permettrait d'y accueillir, comme ce fut le cas dans le passé, des grands navires pour lesquels on manque de postes à quai, il est utilisé par des petits bateaux à faible tirant d'eau, qui pourraient trouver place ailleurs, dans de plus petits ports.

4-1-7 La question du financement et de la rentabilité d'une extension du port

Le projet d'extension du port est-il finançable ? La question a été posée au vu du « tour de table » financier des collectivités publiques concernées, qui aboutit, pour les travaux portuaires, à un total de 75 millions E. (500 millions F.), la C.C.I. se faisant fort d'apporter le complément par emprunt, assurant que son endettement resterait acceptable, et estimant le projet financièrement faisable.

Certains ont relevé le faible niveau du financement d'Etat, alors même qu'il s'agit d'un port d'Etat, et la difficulté qui en résulte pour financer l'opération.

Tout dépend, bien entendu, de la solution retenue. Mais il est fréquemment avancé que les prévisions de coût risquent d'être sensiblement dépassées.

Le surplus de redevances portuaires résultant d'une extension du port ne sera-t-il pas insuffisant pour en amortir le financement ?

4-2 Questions sur les sites alternatifs

Un projet d'infrastructure publique entraîne de la part de ses opposants des contre-projets dans des sites alternatifs. Dans le cas du port de Nice, la problématique des sites alternatifs comporte certaines originalités.

Le site actuel du port de Nice est étroit topographiquement et nécessite des solutions techniques coûteuses pour une extension. Il est en outre complètement enserré dans la ville, d'où des problèmes d'écologie urbaine dont les solutions ne sont pas simples. N'y aurait-il pas ailleurs, mais pas trop loin, un site offrant plus d'espace et, surtout, sans riverains protestataires ? Cette idée est encore renforcée par la création, depuis le 1^{er} janvier 2002, d'une communauté d'agglomération de Nice, avec, en particulier, les communes côtières de Nice, Villefranche-sur-Mer, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Beaulieu-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer. La répartition des activités portuaires dans plusieurs sites de l'agglomération en paraît plus logique. Il pourrait même y avoir là une des premières grandes opérations communautaires.

Mais l'extension du port vise à accueillir des croisières, susceptibles d'être attirées précisément par le pittoresque du port actuel là où il est, dans son site incomparable, entouré d'immeubles historiques et de façades à l'italienne, à proximité de la vieille ville. Ailleurs, ce ne serait peut-être plus la même chose.

S'il est évidemment intéressant d'examiner les suggestions de sites alternatifs, c'est toujours avec cette réserve sous-jacente.

4-2-1 La rade de Villefranche-sur-Mer

Le site de la rade de Villefranche-sur-Mer doit être évoqué en premier lieu.

Car tout un chacun pense d'abord à cette magnifique rade en eau profonde, protégée des vents, qui reçoit déjà des grands navires de croisière en escale, en mouillage forain dans la rade. Il y a là un site portuaire naturel évident, à proximité de Nice. Le petit port actuel a en outre une valeur historique et touristique.

Ne serait-il pas envisageable d'aménager dans ce site des quais et des voies de desserte supplémentaires ? Ou au moins, un système plus pratique que le simple mouillage forain, tel qu'accostage sur des ducs d'Albe et passerelles mobiles ? N'y aurait-il pas là possibilité d'augmenter les capacités d'accueil de croisières sans investissements lourds ?

Mais cette suggestion n'a été faite que très rarement et il n'y a pratiquement pas eu de discussions à ce sujet. L'idée ne paraît en effet pas recevable, car le site superbe de la rade de Villefranche-sur-Mer est intégralement et rigoureusement protégé. Il serait difficilement admis d'y construire des infrastructures supplémentaires. En outre la nécessité de préserver un milieu marin fragile incite à ne pas augmenter le nombre des navires accueillis. Enfin, la topographie rendrait difficile la réalisation de voies de desserte nouvelles.

C'est donc seulement pour mémoire que ce site est évoqué.

4-2-2 Le site de Saint-Laurent-du-Var

La topographie sous-marine incite à envisager un port nouveau à Saint-Laurent-du-Var, au sud de l'actuel port de plaisance et accolé à lui. Il y a là en effet, en deçà de la courbe isobathe -10 m, un petit plateau sous-marin alluvionnaire d'une surface d'environ 30 ha, qui pourrait être utilisable pour y établir un port, sous réserve de vérification de sa stabilité. Le Yacht Club de Saint-Laurent-du-Var avait d'ailleurs présenté en 1993 un projet dans ce sens, qui n'a pas eu de suite.

Parmi ses solutions, la D.D.E. en a présenté une comportant à Saint-Laurent-du-Var un nouveau port uniquement destiné au trafic avec la Corse. Par ailleurs, un conseiller général de Nice milite depuis plusieurs années pour la réalisation à Saint-Laurent-du-Var d'un port pour les trafics de la Corse et de la croisière, qui serait baptisé « port Côte d'Azur ». Conseillé par un spécialiste en travaux portuaires il est intervenu activement dans le débat en présentant plusieurs esquisses successives et en suggérant des aménagements des voies routières de desserte. Enfin deux personnes, dont le directeur du port actuel, ont présenté des projets de grande ampleur pour un port nouveau dont l'emprise s'étendrait sur toute la côte de la commune, jusqu'à l'embouchure du Var. Tous ces projets débordent plus ou moins sur le territoire marin de la commune de Cagnes-sur-Mer. L'idée surprenante a enfin été avancée d'un port dans l'embouchure même du Var

Le débat autour de ces idées a été animé, en particulier lors de deux réunions publiques tenues à Saint-Laurent-du-Var et à Cagnes-sur-Mer.

Les tenants d'un port nouveau à Saint-Laurent-du-Var mettent en avant, outre l'opportunité topographique du site, sa situation proche de l'autoroute, de la voie ferrée (et même de la future gare de T.G.V.), de l'aérodrome, et d'une future ligne de tramway devant mener au centre de Nice. Tout cela semble particulièrement intéressant en termes d'intermodalité des transports. En outre les riverains éventuels seraient assez éloignés.

La D.D.E. en reste à sa solution de port uniquement destiné au trafic avec la Corse. Les autres projets alternatifs lui paraissent irréalistes pour plusieurs raisons, précisées par une étude complémentaire : risque géologique à dépasser l'isobathe - 10 m pour installer des digues, et en conséquence, limite aux dimensions d'un port ; nécessité de dragages coûteux pour amener des grands navires ; servitudes aéronautiques et radioélectriques résultant de l'aéroport proche, en particulier ; limitation à 37 m de la hauteur des navires.

A Saint-Laurent-du-Var ces projets ont provoqué d'abord une certaine surprise, puis un temps d'hésitation, enfin une opposition que traduit une délibération du conseil municipal. On craint des atteintes sérieuses à l'environnement : bruit et pollutions entraînés par les grands navires, perturbations du milieu marin, gêne pour les baigneurs et les plaisanciers, atteintes au paysage. Et on ne veut surtout pas des flux supplémentaires de trafic routier qui en résulteraient, dans des quartiers déjà fréquemment saturés. Il est regrettable à cet égard que la solution portuaire de la D.D.E. n'ait pas été accompagnée d'études d'accompagnement quant à sa desserte routière.

Les mêmes oppositions se sont manifestées à Cagnes-sur-Mer, traduites également par une délibération du conseil municipal. Elles sont renforcées par le fait qu'un nouveau port à Saint-Laurent-du-Var pour des grands navires compromettrait sérieusement un projet de port de plaisance nouveau à Cagnes-sur-Mer auquel la municipalité est attachée.

Ces oppositions locales condamnent-elles définitivement tout projet de port à Saint-Laurent-du-Var ? En tout état de cause elles imposeraient une étude géotechnique approfondie du site, une étude précise des déplacements et des trafics routiers, une étude d'impact écologique, enfin une concertation suivie avec les municipalités concernées.

4-2-3 Le site bordant l'aéroport

A Nice, l'aéroport est au bord de la mer. D'où l'idée de construire, à côté de cet aéroport, un port qui serait très proche des divers transports existants (aéroport, autoroute, voie ferrée) et qui pourrait s'étendre sur un vaste espace côtier sans gêner aucun riverain (même, si de leur côté, les usagers d'un tel port, tels que des croisiéristes, n'apprécieraient sans doute que modérément le voisinage du trafic aérien).

C'était le grand projet des années 70, englouti par la catastrophe du 16 octobre 1979. Onze personnes ont péri dans ce désastre. Le coût financier et économique a été terrible. Les experts ont débattu interminablement sur les causes de cet événement totalement imprévu. Les esprits ont été fortement marqués par cette catastrophe, en particulier parmi les responsables et les personnels de la D.D.E., qui paraissent très réservés a priori devant toute éventualité de retour en ce lieu.

La D.D.E. a écarté ce site alternatif pour des raisons tenant, d'une part, aux caractéristiques géotechniques de la zone et à l'instabilité des sols au regard du risque sismique, d'autre part, aux servitudes aéroportuaires, aéronautiques et radioélectriques. Indiquées clairement dès le départ, ces raisons ont été ensuite précisées par plusieurs notes techniques complémentaires. La D.D.E. a en particulier précisé n'avoir pas connaissance d'un port d'une taille comparable réalisé selon des techniques off shore. Elle fait en outre valoir que le coût prévisible d'un tel port serait très élevé, sans commune mesure avec les ordres de grandeurs envisagés pour le projet en débat.

Des projets alternatifs de port à côté de l'aéroport ont cependant été avancés de façon insistante au cours du débat public. S'élevant parfois contre la timidité de la D.D.E., plusieurs personnes, dont deux « consultants » autodidactes, ont présenté des projets gigantesques et futuristes de ports s'étendant sur des kilomètres, à réaliser selon des techniques très originales. Il n'a cependant guère été donné de précisions sur ces techniques, malgré les demandes de la C.P.D.P.

L'association « Comité de défense des quartiers du port » a présenté un projet de port avec des digues sur pieux para-sismiques. Cette association et plusieurs autres personnes ont fait valoir, d'une part, que des techniques off shore (digue sur pieux, digues flottantes) permettraient de surmonter les obstacles géotechniques, d'autre part, que les servitudes aéroportuaires sont exagérées par les autorités de l'aviation civile (à Gênes l'aéroport est voisin d'installations portuaires). Une expertise a été demandée sur ces questions. La région P.A.C.A. s'est associée à cette demande d'expertise.

Après un examen particulièrement attentif de la question, la C.P.D.P. a estimé qu'il était de sa responsabilité, pour ne pas créer de faux espoirs, de ne pas donner suite aux demandes d'expertise, les projets alternatifs de port dans ce site lui paraissant irréalistes en l'état du dossier. Les discussions se sont cependant poursuivies, certains avançant que le débat public ne serait pas vraiment complet sans cette expertise.

En tout état de cause, une expertise détaillée, effectuée par des spécialistes extérieurs, sur ces questions complexes, n'aurait pas été possible dans le délai du débat public.

La question d'un éventuel port pour les trafics de croisière, de Corse et de marchandises sur le site alternatif bordant l'aéroport peut se résumer par quelques interrogations principales. Les contraintes liées à l'aéroport peuvent-elles être assouplies ou levées ? Des techniques off shore permettraient-elles la réalisation d'un grand port sur ce site ? Le coût d'un tel port ne serait-il pas prohibitif ?

L'Etat, maître d'ouvrage actuel, estime avoir répondu à ces questions et devoir écarter toute perspective de création d'un port sur ce site.

La région P.A.C.A., qui pourrait devenir maître d'ouvrage dans quelques années, estime que des expertises doivent encore être effectuées avant de décider.

Pourquoi ne commanderait-elle pas elle-même ces expertises ?

Cela paraîtrait d'autant plus logique que la perspective d'un éventuel grand port bordant l'aéroport ne semble pas pouvoir se situer, - en termes de dimensions, de difficultés, de délais et de coûts-, dans le cadre assez limité du projet actuellement en débat. Il s'agirait d'autre chose, de plus ambitieux, pour un plus long terme. A envisager, donc, par le futur maître d'ouvrage.

4-2-4 Le port d'Antibes

Une éventuelle extension du port d'Antibes a quelquefois été évoquée comme solution alternative à l'extension du port de Nice. Mais personne n'a insisté. Cette solution soulèverait d'autres difficultés, sur lesquelles aucune discussion n'a eu lieu.

4-2-5 Le site de Carras, à Nice

Sur le site de Carras, au nord de l'aéroport et à côté de la promenade des Anglais, il n'existe que de minuscules installations pour l'accueil de quelques petits bateaux. L'idée a parfois été avancée d'y créer un petit port de plaisance, et même d'y transférer les installations du bassin de la Tour Rouge. Mais personne n'a insisté et il n'y a pas eu de véritable discussion à ce sujet.

4-2-6 Le site de Rauba Capeu, à Nice

Réminiscence d'un grand projet de 1898 resté sans suite, quelqu'un a suggéré une importante extension du port devant le cap de Rauba Capeu. Un tel projet soulèverait sans doute d'importantes difficultés techniques et écologiques, qui n'ont pas été débattues, personnes n'ayant insisté sur cette idée.

4-2-7 L'alternative technique du stockage à terre des bateaux de plaisance

Une autre alternative, non plus géographique mais technique, a été avancée en particulier par l'association « Région verte » : la généralisation du stockage à terre des bateaux de plaisance pour dégager de la place dans les ports et éviter d'avoir à y construire de nouvelles installations. Idée intéressante en effet, car la plupart des bateaux de plaisance restent immobiles dans les ports et ne sont réellement utilisés pour sortir en mer que pendant de courtes périodes. Actuellement cette technique reste peu utilisée. Pourrait-elle l'être davantage, éventuellement en transportant les bateaux pour les stocker à quelque distance de la côte ? L'idée mériterait d'être creusée et expérimentée.

4-3 Questions techniques dans le cas d'une extension du port dans son site actuel

Pour le cas où la pertinence de l'extension du port de Nice est vérifiée, et où aucun site alternatif ne paraît à retenir, il faut examiner les solutions pour l'extension du port dans son site actuel. Les premières questions sont d'ordre technique. En effet, dans ce cadre, qui n'est pas au départ un site portuaire naturel, une extension du port nécessite des techniques difficiles et coûteuses dont la faisabilité a été vivement contestée.

4-3-1 La question de la desserte du port et de son accessibilité routière

Cette première question technique n'est pas portuaire mais concerne la périphérie du port. Elle n'est pas de la compétence du maître d'ouvrage, mais de la ville de Nice.

Elle paraît cependant essentielle et conditionne tout le projet. Le développement des activités portuaires ne peut se réaliser que si le port est accessible dans de bonnes conditions. Faute de quoi, les utilisateurs éventuels seraient dissuadés et se détourneraient de Nice. Or, le tissu urbain serré, l'absence de transports en commun efficaces et l'afflux touristique l'été entraînent déjà des encombrements gênants dans l'ensemble de l'agglomération de Nice et, en particulier, dans le quartier du port. Dans une telle situation, peut-on encore ajouter le supplément de trafic généré par une extension du port sans aboutir à des blocages ?

A partir de ces observations le débat a été très animé. De nombreuses critiques et questions ont porté sur ce thème, insistant particulièrement sur l'absence de présentation par la ville de Nice d'un véritable plan de circulation prospectif pour le quartier. La discussion sur ces termes de « plan de circulation » a pris un tour polémique bien inutile.

En effet la ville de Nice a présenté un ensemble de mesures concernant les transports en commun, les infrastructures routières et l'organisation des trafics, qui équivalent à un plan des déplacements urbains et à un plan de circulation.

La C.P.D.P. a toutefois estimé utile de disposer d'une expertise sur cette question. Ce travail a été confié au Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (C.E.R.T.U.). Bien qu'organisme d'Etat, donc lié au maître d'ouvrage, il était apte à remplir cette mission qui s'appliquait à des études et à des projets de la ville de Nice. Cette expertise, nécessairement rapide, a été versée au débat.

Elle conclut que le supplément de trafic généré par une extension du port ne devrait pas créer de difficultés notables. Mais ceci seulement si sont réalisés les objectifs annoncés et remplies certaines conditions : ligne de bus en site propre en 2004, ligne 1 du tramway en 2006, réalisation de la trémie de sortie Garibaldi du tunnel du Paillon, création de parkings publics place Ile de Beauté et au terminal portuaire, disparition du stationnement illicite, places de stationnement sur le port pour les besoins liés à ses activités, dispositifs de régulation en cas d'arrivées de navires aux heures de pointe de la circulation. Par contre le projet de tunnel routier vers Villefranche-sur-Mer, idée ancienne présentée à nouveau au cours du débat, ne paraît pas essentiel.

La discussion est-elle close ?

Sans doute pas entièrement. D'une part, cette expertise ne semble pas prendre suffisamment en compte la question des pointes de trafic, comme l'avait demandé la C.P.D.P. D'autre part, il faut relever la durée et le coût des travaux d'infrastructure projetés et la difficulté à remplir certaines conditions.

4-3-2 La question d'un éventuel déplacement des installations du bassin de la Tour Rouge

Toutes les solutions avancées par la D.D.E. comportent le déplacement des installations du petit bassin de la Tour Rouge, en reconstituant à cette fin un bassin de capacité à peu près équivalente de l'autre côté de l'épi de la Poudrière, digue qui le limite à l'est. Cette idée se fonde d'abord sur une recherche de l'investissement le plus rationnel. C'est ce qui permet de réaliser à moindre coût des postes à quai pour des grands navires, alors qu'il est économiquement illogique de consacrer une certaine surface du port à des activités de loisirs nautiques, qui pourraient trouver place ailleurs. Il s'y ajoute une raison sécuritaire. Malgré la bonne organisation actuelle, il reste dangereux de laisser les très petits bateaux de loisir utiliser la même entrée du port que les grands navires.

Malgré sa logique imparable, ce projet a suscité des oppositions unanimes. D'abord, des divers utilisateurs du bassin de la Tour Rouge, en premier lieu le « Club nautique », dont le rôle et le rayonnement social à Nice sont importants. Ils ont soutenu que le nouveau bassin projeté ne pourrait pas être correctement protégé des tempêtes de sud-est. Ils se sont élevés contre la disparition de la petite « plage » de la Réserve et contre l'atteinte au milieu marin, en particulier, aux posidonies, plante protégée (voir en 4-4-8).

La C.C.I. n'a pas inclus dans son projet ce déplacement des installations du bassin de la Tour Rouge. La ville de Nice s'y est opposée et a fait du maintien de la situation actuelle une des conditions à sa participation financière à l'extension du port.

Le débat public s'est clos sur ces positions tranchées.

4-3-3 Les critiques à la solution n°1 (aménagement d'un accostage à l'extérieur de la digue du large actuelle)

Quelques critiques ont été faites à l'accostage de navires à l'extérieur de la digue du large, élément essentiel de la solution n°1. Elles viennent surtout de professionnels de la navigation. Ils jugent impraticable l'accostage d'un grand navire à l'extérieur d'un port, sans protection en cas d'éventuel coup de vent. Cela leur paraît trop risqué, même par beau temps. La D.D.E. fait cependant valoir les statistiques météorologiques et les longues périodes de beau temps calme, qui correspondent à la saison touristique.

A vrai dire, beaucoup tiennent cette solution n°1 pour peu crédible, même comme solution d'attente.

4-3-4 Les débats sur la solution n°2, variante 1 (digue semi-immersée)

Cette solution d'une digue semi-immersée à construire un peu au large de la digue actuelle est la plus originale techniquement, la plus ambitieuse, la plus coûteuse. Elle a été mise au point par la C.C.I., qui l'a sélectionnée parmi une dizaine de solutions techniques et a fait effectuer toutes les études qui paraissaient utiles.

La D.D.E. l'a reprise à son compte, mais comme l'une des quatre solutions proposées. Elle a en outre commandé une étude « d'agitation », destinée à vérifier les résultats avancés quant aux houles dans le port, selon les diverses hypothèses de vents.

L'étude d'agitation commandée, réalisée par le bureau d'études Acri-In et produite en cours de débat, n'a pas confirmé les résultats des précédentes études. Elle conclut que la digue devrait être approfondie à - 16 m par rapport à la surface au lieu de - 8 m et devrait être allongée de 50 m, ce qui gênerait la manœuvre des plus grands navires entre l'entrée du port et le cap de Nice. Ces modifications entraîneraient en outre un important surcoût.

La C.C.I., qui avait le sentiment de s'être fondée sur les études les plus sérieuses possibles, conteste cette dernière étude d'agitation. Il y a là un débat d'expert sur certains paramètres de départ des études.

En l'état du dossier et du débat, il semble donc que cette solution n°2, variante 1, ne puisse pas être retenue sans quelques vérifications techniques par des experts très qualifiés.

En outre, cette solution semble devoir entraîner la destruction d'un petit herbier de posidonies (voir en 4-4-8) et a fait l'objet de fortes critiques à ce sujet. Par un document produit à la fin du débat public, la C.C.I. a contesté les conclusions sur ce point de l'étude effectuée à la demande de la direction régionale de l'Environnement. Elle soutient, de façon un peu surprenante, que l'herbier de posidonies survivrait, entre la digue sur pieux et la partie maintenue de la digue actuelle, donc à l'intérieur du port élargi.

Une telle affirmation avait été contestée à l'avance. Il a en effet été avancé que, dans cette solution, la mise en communication du port avec la mer, sous la digue, entraînerait une diffusion vers l'extérieur des vases polluées actuellement contenues dans les limites du port et, en conséquence, une atteinte au milieu marin.

4-3-5 Les débats sur la solution n°2, variante 2 (digue réalignée)

Le projet de digue réalignée, présenté assez récemment au public, n'avait pas la même histoire et la même charge polémique que celui de digue semi-immersée. C'est sans doute pourquoi il n'en a guère été débattu techniquement.

Le principe de l'accostage de navire du côté extérieur de la digue a fait l'objet des mêmes critiques que dans la solution n° 1.

Certains ont soutenu, contrairement à la D.D.E., que pendant toute la période de destruction partielle de la digue actuelle et de reconstruction d'une digue nouvelle, il serait impossible de recevoir des navires sur cette digue. Une nette diminution d'activité du port en résulterait, donc une importante perte financière qu'il faudrait ajouter au coût direct du projet. Il a parfois été jugé que ce coût était élevé au regard d'un résultat bien faible, en termes d'élargissement du port et d'augmentation du nombre de postes à quai. Ce coût devrait cependant, en bonne logique, être diminué du coût des inévitables travaux de restauration de la digue actuelle, dont plusieurs personnes ont signalé le mauvais état. Ne devrait-il pas, par contre, être augmenté du coût d'un allongement de 35 m préconisé par les conclusions de l'étude d'agitation produite en cours de débat ?

Dans la dernière phase du débat public, ce projet a été sensiblement modifié par la D.D.E., avec un déplacement de l'implantation de la digue et son rétrécissement en largeur, afin d'épargner un herbier de posidonies (voir en 4-4-8). Cette modification n'a pas fait taire les critiques des opposants. Ils ont soutenu que, même si la digue était implantée à côté de l'herbier, les travaux de destruction de la digue actuelle ne pourraient pas se faire sans des dommages collatéraux pour les posidonies.

4-3-6 Les débats sur la solution n°3 (restructuration du port dans son cadre actuel, création d'un port nouveau à Saint-Laurent-du-Var pour le trafic avec la Corse)

Le projet de port nouveau à Saint-Laurent-du-Var a fait l'objet d'un débat spécifique retracé en 4-2-2.

Le principe d'une séparation entre le trafic avec la Corse et les autres activités du port a amené des observations contradictoires. Certains insistent sur les complications et les surcoûts qui en résulteraient pour l'organisation des activités portuaires : dédoublement nécessaire de certains services, déplacements fréquents entre les deux sites. D'autres soulignent la logique d'une telle séparation. Les navires à grande vitesse des lignes de la Corse ont des caractéristiques particulières, qui les rendent parfois gênants pour les autres bateaux, en particulier du fait qu'ils ne respecteraient pas les limitations de vitesse réglementaires à l'intérieur du port. Les isoler serait donc judicieux. En outre, un port proche de l'autoroute paraît mieux adapté pour les flux de trafic routier entraînés par les lignes avec la Corse.

En ce qui concerne la restructuration du port de Nice dans son cadre actuel, l'idée de faire accoster les très grands navires de croisière au quai du Commerce, immédiatement devant la boulevard Franck Pilatte et les immeubles riverains, soulève des protestations indignées. La ville de Nice a exprimé sa ferme opposition sur ce point.

4-3-7 La suggestion d'une combinaison des solutions 2 et 3

L'idée de projets encore plus ambitieux vient assez naturellement à l'esprit, en combinant l'élargissement du port de Nice par une nouvelle digue du large et le transfert du trafic avec la Corse dans un port nouveau, à créer à Saint-Laurent-du-Var. Cela pourrait d'ailleurs se faire en deux temps.

Plusieurs personnes ont suggéré une telle solution. A vrai dire, le maître d'ouvrage y avait déjà pensé en évoquant les possibilité d'articulations entre les solutions, en particulier entre les solutions n° 2, variante 2, et n°3 (page 59 du dossier du débat public).

4-3-8 La controverse sur une éventuelle contre-digue au Cap de Nice

Une contre-digue construite au niveau du Cap de Nice protégerait mieux l'entrée du port des tempêtes de sud-est. Elle aurait aussi pour conséquence de perturber l'écosystème marin et de transformer en une sorte d'avant-port toute la zone entre le port et le Cap de Nice, qui est très riche biologiquement.

Certains opposants à l'extension du port ont répété que les solutions n° 2, et en particulier la variante 1, entraîneraient nécessairement une contre-digue au Cap de Nice. Le maître d'ouvrage cacherait au public cet élément du projet.

La D.D.E. a constamment affirmé le contraire. Pour elle, une contre-digue au Cap de Nice n'est pas nécessaire et n'est pas envisagée. Elle est d'ailleurs d'autant moins envisageable qu'elle gênerait fortement la manœuvre des plus grands navires.

4-3-9 La discussion sur l'avitaillement des navires

Il a été soutenu que les surfaces de terre-pleins seraient insuffisantes pour assurer correctement l'avitaillement des grands navires (en carburant, nourriture ...), lequel devrait comporter en particulier des canalisations et des citernes à carburant.

La C.C.I. se fait fort de résoudre ces questions.

4-4 Questions environnementales dans le cas d'une extension du port dans son site actuel

Dans son principe, la nécessité de préserver l'environnement est maintenant bien admise. Sur la Côte d'Azur, où cette idée a été longue à accepter, c'est d'autant plus vrai que l'environnement de qualité est le principal élément de l'attrait touristique, donc du développement économique. A partir de là, le débat a été vif sur toutes les questions environnementales liées au port de Nice, lieu de conflit inévitable entre l'économique et l'écologique.

4-4-1 La revendication d'une étude d'impact écologique réglementaire

Le débat public n'a pas été précédé d'une étude d'impact écologique complète, qui aurait eu pour objet d'étudier de façon systématique les difficultés environnementales et leurs remèdes éventuels.

D'où des protestations de plusieurs opposants.

La C.P.D.P. a estimé être dans son rôle en faisant remarquer qu'au stade du débat public, c'est-à-dire avant qu'un projet précis ait été retenu, une étude d'impact réglementaire était prématurée. A ce stade une « étude de cadrage préalable à l'étude d'impact », comme celle présentée par le maître d'ouvrage, peut suffire, à la condition que le fond des questions y soit sérieusement abordé. Les questions environnementales sont à débattre de façon vraie, sans s'arrêter au formalisme qui passionne les amateurs de procédure.

4-4-2 Les controverses sur l'atteinte au site et au paysage

Les éventuelles installations portuaires nouvelles et, surtout, les très grands navires de croisière susceptibles d'entrer dans le port, auraient un impact visuel et esthétique. Quel serait son ampleur ? Serait-il supportable en ce lieu particulièrement remarquable ? Peut-on « amener les H.L.M. de croisière à côté du site classé de la colline du château », selon la formule d'une association ?

Il est vrai que de nombreuses protections réglementaires concernent les sites du port et de la colline du Château, ainsi que plusieurs monuments historiques ou immeubles remarquables entourant le port. Plusieurs opposants en ont conclu que tous travaux et toutes constructions devaient être interdits dans le périmètre du port. C'était aller un peu loin. Il est cependant certain que toute construction devra être soigneusement étudiée pour s'intégrer dans ce cadre remarquable. Tout le monde en convient.

Mais les navires, même longs de 300 m et hauts de 50 m, ne sont pas des constructions soumises au code de l'urbanisme.

Une formidable polémique s'est développée à propos de l'impact visuel des très grands navires dans le futur port éventuel. Les projections de photo-montages ou de simulations en 3D ont contribué, s'il en était besoin, à l'animation des réunions publiques. Etrangement, il n'a pas été possible de mettre tout le monde d'accord par application des lois de la géométrie et de l'optique.

Certains voient ces navires énormes et bouchant tout l'horizon. D'autres ne les voient pas plus importants que les actuels ferries des lignes de Corse. Des discussions d'experts se sont engagées sur les méthodes utilisées pour les photo-montages et les simulations. Le débat s'est achevé sur cette incompréhension.

Peut-on se permettre d'avancer que ces très grands navires constitueraient un changement sensible par rapport à la situation actuelle, qu'un tel changement résultant de l'évolution des techniques n'est pas condamnable par principe, mais doit s'apprécier dans son contexte, enfin qu'il est bien difficile de conclure de façon catégorique à la laideur ou à la beauté de très grands navires dans le port de Nice ?

4-4-3 Le problème du bruit et les protestations des riverains

De tous temps, les riverains du port se sont plaints des nuisances sonores résultant de son activité la nuit. C'est ainsi que, pour relativiser les protestations actuelles, certaines autorités ont rappelé qu'au XIXème siècle, les riverains du port protestaient déjà contre le bruit du chargement nocturne du charbon dans les navires à quai.

Malgré des efforts importants de la C.C.I. pour réduire cette nuisance, les bruits du port, et tout particulièrement le bruit nocturne de moteurs de navires amarrés, constitue déjà un sujet de conflits. Cette nuisance est ressentie comme insupportable par les plus proches riverains. Et il faut reconnaître qu'il est peu cohérent d'avoir laissé construire d'importants ensembles immobiliers, plutôt luxueux, juste devant un port aménagé par la suite pour de grands navires, dont certains moteurs tournent parfois la nuit.

Il était donc inévitable que les riverains se mobilisent contre tout projet d'extension pouvant amener dans le port davantage de navires encore plus grands, avec des moteurs encore plus bruyants. La ville de Nice s'est rangée à leur côté en conditionnant son accord à des mesures de prévention des bruits.

La D.D.E. et la C.C.I. sont très conscientes du problème. La C.C.I. s'est engagée à prendre toutes mesures utiles, en particulier en permettant aux navires de se brancher la nuit sur des installations terrestres de distribution d'électricité pour n'avoir pas à faire tourner leurs moteurs. Ce à quoi les opposants ont répliqué que c'était techniquement impossible pour les grands navires de croisière.

La D.D.E. et la C.C.I. ont surtout tiré argument de l'éloignement des grands navires qui seraient à distance des immeubles dans les solutions de la digue réalignée et, surtout, de la digue semi-immersée. Cet éloignement limité n'a pas semblé suffisant aux opposants.

Le débat en est resté là.

Même si un grand principe veut que les riverains des ouvrages publics aient à en supporter les inconvénients tant qu'ils ne deviennent pas anormaux, la question ne pourrait-elle pas se poser du caractère éventuellement anormal de nouvelles nuisances sonores dans le port de Nice ?

4-4-4 La question de la pollution de l'air

Les gaz d'échappement et les fumées des moteurs des navires peuvent créer ponctuellement des problèmes de pollution de l'air pour les immeubles les plus proches. Quelques photos ont été versées au débat pour sensibiliser les autorités à cette question.

4-4-5 Les risques de pollutions affectant le port

Il a été soutenu qu'avec une augmentation de ses activités, le port risquait d'être affecté par des pollutions aggravées : saleté des quais, pollutions de l'eau du port. La C.C.I. a mis en œuvre des systèmes de traitement des pollutions du port, qui lui paraissent efficaces.

Certains font remarquer malicieusement que la principale cause de pollution des ports se trouve dans les bateaux de plaisance et leurs rejets incontrôlés.

4-4-6 Le traitement des déchets des navires

Certains se sont montrés soucieux du système de traitement des déchets et effluents des grands navires, ceux-ci pouvant représenter l'équivalent de villes de plusieurs milliers d'habitants.

Des assurances ont été données par les autorités du port et de la ville. D'une part, les grands navires de nouvelle génération ont des systèmes de traitement et de recyclage des divers déchets et effluents. D'autre part, les services du port et de la ville se font fort de prendre en charge les déchets résiduels pour les traiter.

4-4-7 Les risques de perturbation du milieu marin par les navires

Le trafic d'un plus grand nombre de grands navires peut-il porter atteinte au milieu marin ?

Certains ont évoqué les rejets illicites en mer d'effluents, de déchets ou d'hydrocarbures. Il a été répondu que les grands navires de nouvelle génération disposaient précisément d'installations évitant les rejets en mer, à la différence de navires plus anciens.

Il a été question de l'accord « RAMOGE » entre la France, l'Italie et Monaco qui a créé un « sanctuaire des cétacés » couvrant une vaste zone marine. Aucune véritable discussion n'a cependant eu lieu au sujet du trouble que les grands navires pourraient causer aux baleines et aux dauphins.

Enfin, beaucoup de Niçois, attachés au site constitué par la côte et la baie qui s'étendent entre le port et le cap de Nice, se sont inquiétés des perturbations qui pourraient résulter de manœuvres trop fréquentes de grands navires dans cette zone. Les remous et les vagues trop importants et trop fréquents ne risquent-ils pas de nuire à la flore, de faire fuir la faune, de rendre dangereux les loisirs nautiques et la baignade ? Ce lieu enchanteur ne risque-t-il pas de perdre son attrait ?

4-4-8 La question de la “faisabilité juridique” des infrastructures projetées au regard des textes protecteurs de la flore marine (posidonies)

La question est cruciale. Si elle n'était pas méconnue du maître d'ouvrage avant le débat public, celui-ci en a cependant révélé l'importance et la difficulté.

Un petit herbier de posidonies d'environ 2 000 m² a été relevé devant la digue du large. Un grand herbier commence immédiatement à l'est du port et s'étend jusqu'au Cap de Nice.

Leur existence était déjà connue et a été confirmée par une étude commandée par la direction régionale de l'Environnement et achevée en cours de débat public.

La posidonie est une plante marine protégée par plusieurs textes :

Convention internationale dite « de Berne » du 19/09/79, publiée par décret du 22/08/90.

Articles L 146-6 et R 146-1 du code de l'urbanisme issus de la loi du 03/01/86 dite « loi littoral » et d'un décret d'application.

Articles L 411-1 et suivants du code de l'Environnement issus de la loi du 10/07/76 (d'abord codifiée aux articles L 211-1 et suivants du code rural), et textes d'application, en particulier arrêté, du 19/07/88.

En outre, la directive européenne C.E.E. 92/43 du 21/05/92 interdit la destruction des habitats d'espèces animales protégées, et le ministre de l'Environnement a relevé que les herbiers en cause constituaient un habitat pour la nacre, espèce animale protégée relevée sur le site.

Si les dispositions à portée administrative issues de la « loi littoral » peuvent laisser place à interprétation, les dispositions pénales de l'article L 411-1 du code de l'Environnement et de l'arrêté du 19/07/88 sont, dans leur rédaction actuelle, catégoriques : la destruction des posidonies est interdite.

L'extension du port projetée à l'est de l'épi de la Poudrière pour remplacer le bassin de la Tour Rouge semble devoir empiéter sur le début du grand herbier de posidonies allant jusqu'au cap de Nice.

Il semblait bien, au départ, que les emprises de la digue semi-immersée (solution 2, variante 1) et de la digue réalignée (solution 2, variante 2) devaient porter atteinte au petit herbier situé devant la digue du large. Une discussion s'est ensuite développée pour savoir si c'était bien toujours le cas (Voir en 4-3-4 et 4-3-5).

La « faisabilité juridique » des solutions avancées pour l'extension du port est donc en jeu, les opposants à l'extension ayant évidemment l'intention d'utiliser toutes les voies de recours possibles en s'appuyant sur une éventuelle violation des textes protecteurs des posidonies.

Se basant sur les conclusions d'un scientifique de renom, ces opposants soutiennent qu'une stricte protection des posidonies s'impose. Ils font valoir que les herbiers sont un élément essentiel du biotope marin et que la moindre atteinte à un herbier créerait un précédent dangereux. Les partisans de l'extension du port, se basant sur les conclusions d'un autre scientifique de renom, soutiennent que la posidonie est une plante commune dont la survie n'est pas menacée, et que sa stricte protection n'est pas justifiée. Le maire de Nice met en avant la tolérance significative des autorités dans le cas de travaux d'intérêt général réalisés en 1992 pour des canalisations desservant les îles de Lérins (au large de Cannes), qui ont entraîné la destruction d'un hectare de posidonies.

La C.P.D.P., étonnée de ce qu'une telle question essentielle n'ait pas été approfondie avant le débat public, a questionné les ministres responsables par lettres du 28/12/01. Le maire de Nice, étonné lui aussi, l'avait fait par lettres du 29/10/01. La réponse du ministre de l'Environnement, en date du 29/01/02, évoque la recherche de la solution la moins pénalisante et, le cas échéant, des mesures compensatoires à une échelle large. Il s'agirait donc, si les mots ont un sens, d'un assouplissement des textes actuels.

A travers le cas d'école du projet d'extension du port de Nice, la question est donc posée au gouvernement d'un éventuel assouplissement des textes protecteurs des posidonies, pour des projets d'intérêt général.

CONCLUSION

On ne sort jamais indemne d'un « grand » débat public.

Opération vérité, grande remise à plat, prise de parole critique et généralisée par les opposants au projet, le débat public amène d'abord à s'interroger sur tout, des données de départ aux détails d'exécution. Ensuite vient le temps des explications, des éclaircissements, d'un certain dialogue. En fin de course subsistent quelques sérieuses interrogations, avec une acuité qu'elles n'avaient pas au départ. Enfin, certaines réflexions engagées sous l'effet du débat se poursuivent.

Après un débat public, il devient donc plus difficile de décider.

Certaines études complémentaires et certaines vérifications paraissent s'imposer, qui risquent d'allonger sérieusement les délais.

Ne rien faire peut finalement paraître plus simple.

Mais la procédure de débat public n'a pas pour finalité, et ne doit pas avoir pour conséquence, de paralyser les décideurs.

Nice, le 25 février 2002

Paul VIALATTE
Président de la Commission Particulière
du Débat Public sur le projet d'extension
du port de Nice