

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

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

***Projet de rénovation urbanistique du Port de Nice  
Concertations publiques simultanées<sup>1</sup>***

**Observations et propositions  
du GIR Maralpin**

**1. Cadre des concertations et objectifs du projet (Rappels)**

Le projet est porté conjointement par deux maîtres d'ouvrage, le *Conseil général des Alpes-Maritimes*<sup>2</sup> pour ce qui concerne la rénovation urbanistique du port, et la *Ville de Nice* pour ce qui concerne le réaménagement des espaces publics aux abords du port.

Les deux collectivités ont prévu d'y consacrer un budget de 120 millions d'Euros.

Les objectifs affichés [cf. plaquette de présentation<sup>3</sup>] sont les suivants :

- Pour le CG 06
  - Ouvrir le port aux piétons
  - Supprimer le stationnement de surface
  - Offrir une capacité totale de 1 000 places, soit 300 de plus qu'il en existe aujourd'hui sur le port
  - Mettre le port en scène (luminaires et mobilier)
- Pour la Ville de Nice
  - Réaménager et embellir l'ensemble du pourtour du port
  - Apaiser les flux de circulation
  - Favoriser les déplacements doux en élargissant les trottoirs et en poursuivant l'aménagement de la piste cyclable

**2. Observations relatives à la présentation du projet**

La présentation du projet, pour l'essentiel sous la forme de représentations virtuelles aux perspectives flatteuses mais éloignées de la réalité, ne se prête pas à un examen approfondi qui exigerait pour le moins une représentation cartographique précise et détaillée de la *situation existante*. Le seul plan fourni dans la présentation (celui du périmètre de concertation) aurait gagné à couvrir le format généreux (A3) de la

<sup>1</sup> Organisée par la Ville de Nice du 15 septembre au 14 octobre 2008

<sup>2</sup> La transfert de propriété du Port de Nice au Conseil général des Alpes-Maritimes n'a été confirmé que le 04.03.2008, ce dernier accordant concession à la CCINCA jusqu'en 2028

<sup>3</sup> 24 pages couleurs format A3

plaquette et à mentionner *de façon lisible* la nomenclature des voiries auxquelles se réfèrent les différentes propositions d'aménagement.

De surcroît :

- sur les quatre seules coupes présentées, trois d'entre elles sont tronquées des alignements de façade des immeubles les bordant ;
- pour ce qui concerne le projet de parc de stationnement du Quai de la Douane, l'exemple de plan qui l'illustre ne semble guère adéquat à l'utilisation de l'espace qui lui est assigné ;
- quant à l'aménagement du Boulevard Frank Pilatte, qui implique la réalisation de vastes encorbellements, le projet reste muet sur leur configuration (absence de coupes) ainsi que sur l'affectation des parties couvertes.

En ce qui concerne enfin la "*mise du port en scène*" (sic) au moyen de mobilier urbain et d'éclairages, on est en droit de penser qu'elle contribue à détourner le public d'un questionnement majeur sur le devenir du port marchand de Nice, seul port de ce type entre Toulon et Savona.

### **3. Observations relatives au contenu du projet**

#### **3.1. Sur la non prise en compte des fonctions portuaires**

L'aménagement porte sur les voies de desserte automobile et de déplacements doux d'un ouvrage portuaire dont les fonctions ne sont pas examinées, ni même évoquées. On doit d'autant plus s'en étonner que le grand débat public sur le projet d'extension du port<sup>4</sup> avait naguère soulevé des questions d'importance portant sur les conditions d'accueil des navires de commerce (trafic cimentier notamment), des navires ferries desservant la Corse et des navires de croisière, requérant les uns et les autres des dispositifs d'avitaillement, de stockage, de traitement de déchets et d'effluents, ainsi que d'alimentation électrique de puissance pour s'affranchir des nuisances générées par les navires en attente. S'y ajoutent de redoutables problèmes d'approvisionnement et de desserte par poids lourds et autocars.

#### **3.2. Sur l'absence d'indications sur l'organisation d'accueil des navires, et notamment des ferries**

Le trafic passagers du port de Nice croît régulièrement en importance<sup>5</sup>. Ces dessertes, et notamment celles de Corse, génèrent d'importantes pointes de trafic automobile<sup>6</sup> à partir de - ou vers - des postes d'embarquement parfois écartelés puisque, en période estivale, certains navires de Corsica Ferries accostent le long de la jetée ouest (Quai de Lunel), à l'opposé des quais d'accostage Est (Quai du Commerce).

#### **3.3. Sur la non prise en compte de l'intermodalité avec les transports en commun**

On peut regretter que la première ligne de tramway n'ait pas été conçue pour desservir, à partir du port, la gare d'autobus et les gares SNCF et CP, destinations plausibles de la clientèle des passagers de Corse mais aussi des croisiéristes et des plaisanciers.

---

<sup>4</sup> [cf. Site Internet du GIR : [http://www.gir-maralpin.org/debats\\_publics/DP\\_PortNice.htm](http://www.gir-maralpin.org/debats_publics/DP_PortNice.htm)]

<sup>5</sup> En 2007, avec 1 337 273 passagers, le trafic passagers commercial annuel (Corse, croisières, transports côtiers) est le plus important jamais atteint [Port de Nice : trafic passager record ; CCINCA ; Rapport annuel 2007, p. 29] ; en 2006, le trafic avec la Corse atteignait 882 900 passagers [INSEE n° 16 (2007)]

<sup>6</sup> Ainsi, sur la seule "saison" (où de juin à septembre Nice est leader au plan régional), le trafic de Corse s'élevait en 2007 à 635 269 passagers [CCINCA ; Rapport annuel 2007, p. 28]

Quoi qu'il en soit, se pose aussi la question des déplacements *internes* ou *transverses*<sup>7</sup> au port, liaison que celui de Monaco confie depuis peu à une **navette maritime** dont la fréquentation est déjà remarquable.

### **3.4. Sur la médiocre prise en compte des déplacements doux**

L'illustration qui figure en page de couverture de la plaquette est un *contre exemple* de l'aménagement cyclable à concevoir sur un parcours de cette importance (axe urbain et littoral à la fois) et dans des conditions de trafic motorisé intensif.

Le projet est muet, à la fois sur la desserte des lieux conviviaux du port et sur la nécessaire liaison avec les sites balnéaires et sportifs, du Bassin de la Tour Rouge à Coco Beach, et l'amorce du sentier du littoral vers Villefranche.

## **4. Les propositions du GIR Maralpin**

### **4.1. Ouvrir la réflexion et le débat sur le fonctionnement actuel du port et sur son devenir**

Un projet de l'ampleur du projet actuel [coût et réservation d'emprises (Parkings de l'Infernet et du Quai de la Douane ; Dalle de Franck Pilatte)] ne peut être envisagé sans avoir au préalable

- (a) défini une stratégie d'aménagement portuaire relative
  1. au regroupement définitif à l'Est des quais d'accostage des ferries de Corse
  2. à l'aménagement des dispositifs d'accueil des navires de croisière et ferries
    - o d'alimentation électrique des machineries de bord (aux fins de supprimer les émissions polluantes et bruyantes) ;
    - o de collecte et traitement des effluents et déchets en provenance des navires ;
    - o d'approvisionnement (avitaillement) ;
  3. aux approvisionnements (entreposage et stockage des marchandises)
  4. aux installations de secours [marins-pompiers pour interventions en mer et à terre en cas de graves sinistres ou catastrophes naturelles affectant les secteurs littoraux (notamment séismes)]
- (b) défini les modalités d'accès et de desserte
  1. des installations portuaires pour les
    - o poids lourds d'approvisionnement et de transit,
    - o autocars de tourisme pour les navires de croisière,
    - o voitures particulières et collectives de desserte et de transit,
  2. des quartiers du Port
    - o Tramway (ligne 2 ou débranchement de la ligne 1)
    - o Bus
    - o Déplacements doux

### **4.2. Entreprendre des aménagements urbains aisés à réaliser et ne compromettant pas l'avenir**

#### **(a) Pistes cyclables urbaines**

---

<sup>7</sup> D'autant que la totalité des emplacements de stationnement sera regroupée en bout (Infernet) ou au milieu du Quai ouest (Douanes)

L'aménagement d'une piste cyclable sur l'ensemble du projet est une obligation légale [cf. Art. 20 de la LAURE]. Axe de liaison inter-quartiers et maillon clé de l'itinéraire véloroute du littoral en projet, cet aménagement, doit se poursuivre au-delà de la Place Île-de-Beauté le long du Boulevard de Stalingrad pour rejoindre le littoral et gagner l'extrémité Est du Boulevard Franck Pilatte.

Sur tout son parcours, il doit faire l'objet d'une attention d'autant plus particulière qu'il jouxte une voirie urbaine à trafic intense. Il doit donc être bidirectionnel, continu, et sécurisé par un revêtement et des bordures le séparant des circulations automobiles et des espaces piétons (contrairement aux dispositions retenues sur l'illustration en page de couverture).

Sur la périphérie du port, il doit être dédoublé par un parcours cyclable d'agrément desservant les quais et les navires de plaisance. Ce dernier ne requiert pas d'autres travaux qu'un simple balisage visuel d'emprise au sol et l'aménagement des accès (rampe à l'Ouest et escalier aménagé à l'Est).

#### **(b) Navette transbordeuse portuaire**

Que le principe d'implantation des parkings de La Douane et Infernet soit retenu ou pas, une ou deux liaisons transbordeuses par navettes devraient, à leur endroit, présenter beaucoup d'intérêt pour leurs usagers et ceux du port, les touristes et également les habitants des quartiers des deux rives, surtout si des arrêts de transport en commun sont situés à leur aplomb<sup>8</sup>.

La mise en place d'embarcadères (éventuellement amovibles) ne devrait pas présenter de difficultés.

#### **(c) Ligne 1bis ou 2 du tramway**

L'aboutissement au port d'une des deux lignes du tramway de Nice (un débranchement de la Ligne 1 serait particulièrement rationnel du fait des intermodalités qu'il offrirait avec le réseau ferroviaire SNCF, TER et CP) serait un geste fort en faveur, non seulement des habitants du Port mais aussi d'une intermodalité avec les croisiéristes, les plaisanciers, la desserte maritime et l'essor d'un tourisme non motorisé en Corse.

Le lancement des études à ce sujet est vivement encouragé.

### **5. Conclusions**

Tel qu'il est formulé et présenté, le projet soumis à concertation publique accorde beaucoup plus de ressources et de place au *décorum* qu'aux fondements d'une économie soutenable.

Il illustre en outre, de manière caricaturale, la façon dont bien des projets azuréens, de quelque nature qu'ils soient, font encore fi de la nécessité d'une approche *globale* et à *long terme*, à la mesure des enjeux pesant sur une ville et une région ayant vécu au jour le jour, des décennies durant, d'une économie de cueillette dont la place exagérée concédée à une myriade d'embarcations-ventouse est une navrante illustration.

---

<sup>8</sup> On se référera utilement aux retours d'expérience de Toulon et de Monaco (de bien plus grande extension)