

GIR Maralpin - Projet d'extension du port de Nice

NOTE DE SYNTHÈSE - ANNEXES

ANNEXE 1

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

1. LA SITUATION PRÉSENTE

1.1. Les données 1999 [Dossier (2001)]

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

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

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

(a) Données locales 2000 [TCA (2001)]

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

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

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

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

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

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

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

Direction des Ports/DMC/L. Varloteaux/11.03.02

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1. Estimation du taux de croissance touristique

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

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

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

3.2. Apports comparatifs

(a) Apport en nuitées

Évaluation des nuitées touristiques en 2012

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

72 millions de nuitées en 2001

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

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

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

(b) Apport en dépenses directes

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

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

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

36 milliards de francs en 1998

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

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

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

4. CONCLUSIONS PROVISOIRES

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

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

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

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

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

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

RÉFÉRENCES

BOUSSAHEL Saoussen (26.02.2002)

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

Dossier (2001)

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

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

LOPEZ Pascal (18.02.2002)

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

TCA (2001)

Touriscope Côte d'Azur (Année 2001)

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

Comité Régional du Tourisme Riviera Côte d'Azur

ANNEXE 2

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

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

ANNEXE 3

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

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

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

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

ANNEXE 4

Caractéristiques du port de Nice dans sa configuration actuelle

Plan d'eau

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

Longueur des quais et tirant d'eau admissible

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

Terre-pleins

- 7,5 hectares

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

ANNEXE 5

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

1. Rappel historique

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

2. Les travaux d'extension

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

Les contraintes et les solutions techniques

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

3. Caractéristiques dimensionnelles du port actuel et de son extension

(a) Plan d'eau

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

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

(b) Terre pleins

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

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

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

(c) Linéaires de quais

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

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

(d) Plan de mouillage

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

Coût des travaux

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

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

Ces estimations conduisent aux coûts spécifiques suivants :

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

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

RÉFÉRENCES

BOUCHET René, WARD Jacob (15.03.2001)

Consultations du GIR Maralpin

BOUCHET René, BATTIGELLO Gilbert, WARD Jacob (2001)

Les travaux d'extension du port de Monaco

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

FERRIER Jean Wilfried (2001)

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

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

MARTARECHE Frédéric, MASSET Loïc (2001)

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

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

MONACO/STP (2001)

Extension du port de la Condamine

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

ANNEXE 6

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

* il n'est pas tenu compte des postes extérieurs

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

Références

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

Remarques

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

GIR Maralpin 23.02.2002

ANNEXE 7

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

Notes

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

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

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

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

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

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

GIR Maralpin 25.03.2002
