

Pierre J. VERBEKE

116, Avenue des Oliviers
06700 Saint Laurent du Var

Le 23 novembre 2001.

Résidant sur la Cote d'Azur depuis 1971, je suis Commandant dans la Marine Marchande.

Je suis un fervent partisan de l'aménagement du port de Nice et de tout le quartier qui l'entoure.

J'ai étudié avec soin le dossier sur le projet d'extension et cela m'amène aux commentaires qui suivent que je voudrais voir verser au dossier de l'enquête publique.

Retombées économiques de la croisière pour les ports d'escale.

Si on veut estimer les éventuelles retombées économiques avec réalisme, il faut savoir comment les croisières sont organisées.

Deux grands types de croisière. Croisière de masse. Croisière de luxe.

Croisière de masse

Elle est évidemment la plus importante, elle touche le plus grand nombre de touristes potentiels, les prix sont de 1.000 € à 2.000 € (6500 à 13000 FF) par semaine. Les touristes Américains (USA) représentent plus de 70% de son chiffre d'affaire au niveau planétaire.

La concurrence est extrême, les prix sont calculés au plus juste et les clients susceptibles de se l'offrir ne sont pas nécessairement des clients à gros budget. Il faut savoir que les prix sont évidemment « tout compris » sauf le bar et les pourboires à l'équipage.

Le coût de la vie pour un Américain en Europe, même avec un dollar fort, est exorbitant comparé aux USA où les produits de grande consommation sont beaucoup moins chers que chez nous. Le touriste américain est très regardant.

Ces grands navires, à partir de six cents passagers et plus, sont des villes flottantes avec tout le confort hôtelier offrant solariums, piscines, boutiques en tous genres qui vendent des produits détaxés. Les bars, salles de jeux, salles de spectacles et boîtes de nuit sont là pour la vie nocturne.

L'approche marketing est soigneusement calculée pour que le client dépense son argent à bord, non à terre.

Les prix pratiqués sont étudiés par l'armateur pour être compétitifs avec les prix des pays visités.

Un de ces navires arrive en escale. Le Directeur de croisière rémunéré au pourcentage, vend différentes excursions à ses clients. Pour ce faire, il doit proposer des buts connus, prestigieux.

A Barcelone, une corrida, au Pirée une visite du Parthénon, à Tunis une ballade au Bazar à Monaco une soirée au Casino.

Dès qu'il a son nombre de participants il enfourne ses clients dans les cars.

Tout est minuté. Si l'excursion dure quatre heures, il la fait partir à treize ou quatorze heures après le repas, car il faut qu'ils soient rentrés avant l'heure de l'apéritif pour remplir le bar.

Le car ne s'arrêtera pas dans les parages immédiats du port, mais bien dans le magasin de souvenirs qui a été choisi par le Directeur de croisière.

Les escales à quai se prolongent rarement au-delà de la fin d'après-midi, toujours pour rentabiliser le bar.

Les retombées économiques pour le commerce local sont très décevantes.

L'escale tête de ligne. Le navire débarque ses clients en fin de croisière et embarque les nouveaux venus. L'escale est calculée en fonction des horaires d'avions, Ceux qui partent, veulent rentrer au plus tôt, très rares sont les croisiéristes qui prolongent leurs vacances dans le port de débarquement.

Ceux qui arrivent, veulent être à bord tout de suite, être plongé dans l'ambiance de rêve promise par le vendeur.

Il n'est pas question pour un organisateur de croisière d'utiliser l'infrastructure hôtelière locale. Ce serait un manque à gagner pour lui, puisque cela augmenterait le prix du voyage.

Les touristes qui arrivent sont pris en charge dès l'aéroport. Acheminés en cars jusqu'à la passerelle d'embarquement. Ils vont être l'objet d'un assistantat permanent afin d'être conditionnés à dépenser leur argent à bord.

La rentabilité est à ce prix.

A l'exception de la société de gestion qui encaisse les frais de port et des transporteurs routiers par autocar, les retombées économiques seront également extrêmement limitées pour le tissu économique traditionnel.

La croisière de luxe.

Les prix de celle-ci n'ont rien à voir avec ceux pratiqués pour la croisière de masse. Les prix sont de l'ordre de 1.000 € à 1.200 € (7000 à 9000 FF) par jour et par personne. Les navires sont plus petits, moins de 200 passagers, et leur clientèle est nettement plus attractive pour le tissu commercial local.

Le pouvoir d'achat de ces touristes est important, ils seront attirés par des lieux de loisirs renommés, tels que casinos, spectacles, boîtes de nuit chics et grands restaurants. Eux peuvent apporter une richesse vive au commerce local. Il leur faut aussi des boutiques prestigieuses et un environnement de première qualité. Pas de pollution sonore, un décor attractif, pittoresque, soigné, entretenu.

C'est le cas de Cannes ou de Monaco actuellement, pas de Nice du moins pas pour l'instant.

Il faut d'abord rénover, aménager et embellir avant de pouvoir récolter les fruits de l'investissement.

La plaisance.

La plaisance de passage est une clientèle intéressante, aisée, peu regardante à la dépense et prête à dépenser largement si l'escale est attrayante car le confort

à bord reste quelque peu rudimentaire. Mais il faudrait sur le port des aménagements bien étudiés, adaptés aux besoins des plaisanciers. Il faudrait un Yacht Club digne de ce nom comme à Gênes, il faudrait des bars et des terrasses ouvertes toute la nuit comme à Saint Tropez, offrir des postes à quai bien équipés pour tous. Eau, Electricité, etc.

La grande plaisance.

La Grande Plaisance, la vraie, celle qui attire la « Jet Set » sur un des yachts de luxe qui sont quelques 3000 unités dans le monde.

Il est bon de savoir que les prix pratiqués sont infiniment plus élevés que pour la croisière de luxe et qu'une belle unité se loue 300.000 € (2.000.000 FF) par semaine et n'accueille que 12 passagers au plus, souvent moins.

Ces yachts de grand luxe sont amarrés, certains à l'année, à Antibes au quai des milliardaires, avec vue sur le Fort Carré, à 5 minutes à pied du vieil Antibes, décor agréable, pas de trafic automobile, un accès gardé. Les clients arrivent et repartent en hélicoptère, pour rejoindre Monaco où l'aéroport ou les attend leur Jet privé.

On retrouve ces yachts en rade de Villefranche, Cannes, Saint Tropez. On les retrouvera à quai à Monaco ou Porto Cervo, mais pas à Marseille ou Nice, du moins pour l'instant.

Il faudra au port de Nice faire vraiment peau neuve avant de pouvoir espérer attirer cette clientèle de grand luxe.

Comparaison entre quelques ports de l'ouest du bassin Méditerranéen.

Barcelone

Le port de Barcelone est important, il a deux grands terminaux pour porte-conteneurs, il est bien équipé pour tous les types de croisière. Le port est situé à 6 km au Sud de la ville, dans une zone à vocation industrielle. Les nuisances du port ont donc un impact réduit.

Le port fait plus de 6 km de long. Difficile de comparer avec le port de Nice.

Marseille

Marseille est le plus grand port français. Le port de la Joliette en voie de réhabilitation a bien du mal à développer la croisière en escale ou en tête de ligne et ce, malgré une bonne infrastructure routière et un aéroport.

Le trafic des ferry-boats est important. Corse et Afrique du Nord.

Toulon : En pleine mutation et en voie de réaménagement, offre de nombreux quais dans sa superbe rade parfaitement protégée, pour toutes les activités portuaires. En outre les liaisons par route et par rail sont bien aménagées, autoroute à 2 km de l'entrée du port et chemin de fer sur les quais pour le fret.

Antibes

Le plus grand port de plaisance de Méditerranée, superbement aménagé pour la grande plaisance de luxe.

Nice

Nice a sans conteste une position stratégique pour les liaisons NGV avec la Corse. 90 nautiques de Calvi (2 h 15 min), 120 de Bastia (3 h).

Le fret traditionnel par caboteurs a disparu, restent quelques petits porte-conteneurs et le ciment qui devrait être délocalisés sur Toulon déjà équipé.

Antibes nous a donné l'exemple avec la belle reconversion du port gaz et hydrocarbures en quai des milliardaires.

Le dossier du débat public sur l'extension du port compare le trafic de Nice à celui de Marseille. Il n'y a pas de commune mesure.

Si on met la carte de Marseille vieux port et Joliette sur celle de la Baie des Anges, le vieux port couvre le port Lympia et les bassins, tandis que l'Estaque extrémité de la Joliette, arrive à l'aéroport, comme si la promenade des Anglais, tout entière, formait un grand bassin..

Mais le port de Nice réaménagé pourra accueillir NGV et ferry pour le trafic local. Le fret et les camions devraient faire l'objet de mesures incitatives pour être dirigés vers Toulon ou Marseille.

Monaco

Essentiellement axé sur la grande plaisance et la croisière de luxe, le port Hercule a pris une sérieuse avance sur Nice.

L'environnement du port est séduisant pour les croisiéristes et les plaisanciers de luxe avec son centre ville et son casino à quelques pas du port.

Gênes

Grand port industriel, premier port italien. De nouveaux aménagements ont été créés dans le vieux port, il est en voie de réhabilitation, car ses abords avaient été saccagés dans les années soixante-dix par la construction d'une autoroute urbaine aérienne.

Le nouveau bassin pour les navires porte-conteneurs est situé à l'ouest de la ville dans une zone à caractère exclusivement industriel.

Conclusion :

Améliorer les installations portuaires à Nice est une nécessité. Mais ces améliorations devraient viser la qualité et non la quantité.

Les projets de réhabilitation du quartier du port sont excellents. Il faut rendre au vieux port son côté attractif et pittoresque avec son architecture italienne, rendre les quais aux promeneurs, aux croisiéristes. Il faut réduire le trafic des véhicules, l'enterrer si possible de même que les parkings, ne conserver que le trafic local, diminuer la pollution sonore et automobile, en s'inspirant de ce qu'a fait Monaco.

Les très grands navires à passagers ne présentent que peu d'intérêt, laissons ça à Miami ou Barcelone.

Le chargement du ciment sur le port de Nice devrait être interdit dans un port en centre ville qui veut se tourner vers la croisière. A Marseille on n'accoste pas de cimentier au pied de la Canebière.

Les NGV actuels sont des navires de taille raisonnable, pas très hauts qui ne dénaturent pas trop le paysage.

La solution N° 1 sans le quai extérieur me semblerait la mieux adaptée.

Le quai extérieur, non protégé, qu'il soit flottant ou sur pilotis est une mauvaise solution car les navires à passagers doivent pouvoir prévoir leurs escales longtemps à l'avance. L'amarrage extérieur ne sera possible que par temps parfaitement calme.

En effet, si le navire bouge sous l'effet de la houle et de la mer, il lui faut quitter son poste sans délais, sous peine d'endommager gravement le navire et le quai sous les coups de l'énorme butoir que représente un grand navire cognant contre un obstacle. Rien n'y résiste.

La solution à choisir devrait être un compromis entre une extension raisonnable pour rentabiliser au mieux l'investissement sans dénaturer le site, tout en revalorisant le quartier ainsi que son tissu économique.

En limitant les investissements d'extension, la Chambre de Commerce et d'Industrie pourrait dégager des budgets lui permettant d'investir dans les travaux d'embellissement.

Le projet No 2. Sa seule justification est la possibilité d'accueil des « Méga-Passagers » qui présente, à mon avis, plus d'inconvénients que d'avantages pour la ville de Nice et la région tout entière.

La solution No 3 : Saint Laurent du Var : Port de Commerce ?

L'étude de la solution No III le dossier du débat public : extension du port de Nice avec déplacement du port à Saint Laurent du Var fait apparaître des inconvénients majeurs.

Le projet ne tient aucun compte des points suivants :

Son prix élevé pour créer un port d'embarquement uniquement pour la Corse.

L'instabilité des fonds marins de même nature que ceux de la partie Est de l'embouchure du fleuve, présente un risque non négligeable de retrouver les digues du nouveau port dans le canyon du Var a la première grande crue comme cela s'est passé a l'aéroport.

Risque aggravé par la modification de l'estuaire qui à l'origine s'écoulait entre Saint Laurent et Ferber. Il a été contenu à l'Est par les énormes travaux de l'aéroport et on voudrait le contenir a l'Ouest par une digue en bordure du canyon. On semble négliger complètement qu'en cas de crue il faut que l'eau passe quelque part. (Voir inondation du centre administratif de Nice rive gauche du Var en 1994.)

Le port est exposé aux tempêtes sur toute la façade Sud, d'est en ouest, cela rendra les manœuvres d'approche et d'accostage périlleuses par gros temps.

L'important trafic plaisancier, surtout l'été, dans la partie Ouest de la Baie des Anges avec Antibes, Marina, Saint Laurent sera perturbé par le passage des navires à passagers qui devront faire demi-tour à Cagnes et Cros de Cagnes pour revenir en marche arrière jusqu'à Saint Laurent. Les plaisanciers n'auront qu'à faire attention, à se sauver quant ils les verront arriver. Il faut savoir en effet qu'un navire de commerce dont la manœuvrabilité est restreinte à l'approche d'un port, a réglementairement priorité absolue sur le trafic des petites embarcations, Que deviendront les écoles de voile de Saint Laurent du Var, du Cros de Cagnes ainsi que toutes les activités nautiques, tels que planche à voile, ski nautique, baignade, etc. Sans compter l'aquaculture du Cros.

Il n'y a nulle part d'exemple d'un port de commerce construit autour d'une marina.

Les digues en accropodes à NGF +3.00 soit à trois mètres au dessus de la mer protégeant une digue à NGF +5.00 soit deux mètres plus haut, ne protégeront pas les quais des vagues les jours de tempête, on l'a encore vu à Saint Laurent récemment, en outre l'aspect hideux de ces blocs de béton coulé que sont les accropodes défigureront définitivement le paysage.

Les bâtiments, constructions et hangars nécessaires au fonctionnement d'un port de commerce ainsi qu'à ses services portuaires, ne sont prévus nulle part sur les plans.

Où stationneront les voitures et camions en attente d'embarquement ? A moins de bétonner les enrochements du Club nautique à Atoll Beach devant la superbe esplanade des Goélands, ce qui serait une folie pour les riverains et tous les Laurentins qui verraient disparaître leur seule plage.

Un port de commerce est un outil de travail fonctionnel mais polluant.

Même si les choses s'améliorent au fil des années les navires restent des objets qui polluent. Importante pollution atmosphérique invisible et sournoise. Anhydride carbonique, monoxyde de carbone, anhydride sulfureux etc. Pollution par les hydrocarbures qu'il faut débarquer et traiter, pollution sonore, pollution bactériologique par déversement du trop plein des citernes des eaux usées suivant le principe des fosses septiques.

De plus un port de commerce est toujours très laid. Les quais, les conteneurs à ordures, les grues qui fleurissent toujours sur les ports, les citernes à résidus huileux, les camions, les engins de levage vous camperont un paysage désolant.

La circulation est déjà saturée à Saint Laurent, le manque de parking se fait cruellement sentir du Cap 3000 jusqu'au port de plaisance. L'infrastructure routière est inexistante, tout est à créer. Les bretelles aériennes seraient les moins chères comme à Gênes ou à Marseille Joliette. Solution monstrueuse évidemment.

Le port de plaisance de Saint Laurent du Var a une vocation touristique et représente un pôle d'attraction. L'emprisonner dans le carcan d'un port de commerce paraît une aberration.

L'éventuel développement de l'activité, une hypothétique opportunité de création d'emplois, ne tiennent pas compte des nuisances que d'autres villes et ports de la façade maritime Méditerranéenne ont déjà expérimentées à leurs dépens, ni de la disparition du tissu commercial que représente le port de plaisance et ses commerces qui seraient tous condamnés à court ou moyen terme.

Le projet de solution No III est donc à rejeter pour son caractère aléatoire, risqué d'un point de vue géologique pour son caractère agressif pour le milieu urbain et pour les plages de Saint Laurent du Var, Le Cros, Cagnes, Villeneuve Loubet qui ensemble, forment une zone balnéaire qui serait saccagée. A moins que la CCI veuille transformer le front de mer en zone industrielle, de l'embouchure du Var jusqu'à Marina Baie des Anges ?

Mon point de vue est objectif, basé sur de nombreuses années d'expérience. Comme Officier, Commandant de navires marchands, de navires à Passagers de luxe et yachts.

Mon point de vue n'est pas désintéressé. Je dépense avec plaisir sur la Côte d'Azur l'argent que je gagne à l'étranger. Je voudrais pouvoir continuer à le faire sans devoir aller chercher ailleurs, ce qui aura été détruit ici.

Capitaine Pierre J. VERBEKE
Commandant Marine Marchande Britannique