

Pourquoi Nice Côte d'Azur relance le projet d'un port de commerce à l'aéroport

Par Gaëlle Cloarec | 08/01/2019

Au point mort depuis 1979, le projet d'implantation d'un nouveau port de commerce aux abords de l'aéroport Nice Côte d'Azur revient une nouvelle fois sur la table, poussé par la volonté du gouvernement de créer un Groupement d'intérêt économique réunissant l'ensemble des ports de commerce de la façade méditerranéenne. Où l'infrastructure azurienne, dans sa configuration actuelle, risquerait de ne pas peser bien lourd...

Le 15 novembre dernier, à l'occasion du deuxième Comité interministériel de la mer (CIMer), le Premier ministre Edouard Philippe a réaffirmé l'ambition du gouvernement de redresser la compétitivité des ports français face à la concurrence étrangère, et ce au travers d'une nouvelle stratégie nationale portuaire sur laquelle planche actuellement le ministère des Transports. Si les conclusions sont attendues pour la mi-2019, ses grandes orientations ont d'ores et déjà été dévoilées. Parmi elles, la création d'un Groupement d'intérêt économique (GIE) réunissant les ports de commerce de Marseille, de Toulon, de Nice, de Sète, de Port la Nouvelle et de Port-Vendres.

Son objectif ? Mieux unifier le front portuaire de la façade méditerranéenne dans les domaines de l'innovation, de la réparation navale et de la recherche de nouveaux trafics. Une stratégie de complémentarité a priori bienvenue qui pose toutefois question, notamment en matière de gouvernance, avec *"le risque de faire de Nice une annexe des autres ports, sans réelle autonomie"*, estime Christian Estrosi, président de la Métropole Nice Côte d'Azur, propriétaire depuis janvier 2017 de la plateforme portuaire niçoise. Lequel assure : *"Le port de Nice tel que nous le connaissons n'a pas vocation à entrer dans cette logique"*. Fin de non-recevoir ?

Et l'on reparle du port à l'aéroport

Pas tout à fait... Car si Christian Estrosi exclut *"d'entrer dans une logique de GIE"* pour le port Lympia, situé à l'est de la ville, le maire de Nice y voit toutefois *"une opportunité à saisir à la condition qu'il soit admis l'implantation d'un nouveau port de commerce en lien avec l'aéroport"*. A l'ouest de la commune donc.

Un sujet au point mort depuis 1979 et l'effondrement de la digue de 300 m qui avait provoqué un mini-tsunami emportant avec lui onze personnes, mais régulièrement relancé à partir des années 2000. Sans jamais aboutir. Débat public avorté, problématiques techniques, géologiques ou encore réglementations aéroportuaires contraignantes, les obstacles à franchir paraissent aussi nombreux que les critiques sur le coût et la pollution qu'engendrerait la construction d'une telle infrastructure.

"Il s'agit de savoir une bonne fois pour toutes si ce projet est désormais réalisable et à quelles conditions", insiste Christian Estrosi, mettant en exergue les avancées techniques utilisées à Monaco pour préserver l'environnement marin ou encore la possibilité "d'une exploitation en lien avec les actionnaires de l'aéroport" afin de réduire la facture. D'où la validation, fin décembre par le Conseil Métropolitain, du lancement de nouvelles études de faisabilité concernant la création de ce nouvel équipement.

Développer l'activité maritime de Nice

Il faut dire que cet équipement structurant permettrait de développer l'activité maritime de la ville. Et ce, sans les contraintes du port Lympia, dont l'impact économique direct avait été évalué en 2011 à 47,6 millions d'euros. Un port urbain multi-activités (plaisance, yachting, croisière, Corse, carénage, fret, manifestations évenementielles) dont l'enclavement limite le développement d'infrastructures destinées notamment à l'accueil des gros bateaux de croisière alors que les destinations voisines s'équipent en conséquence à l'instar de Toulon et de Sète qui vont ou se sont récemment dotées d'un quai de 400 m pour la première et de 470 m pour la seconde. Si bien que l'enjeu, explique Manuella Machado, directrice des ports à la CCI Nice Côte d'Azur, gestionnaire du site niçois jusqu'en 2038, n'est pas de croître mais *"d'adapter l'existant pour maintenir les différents trafics, en bonne cohabitation, tout en limitant leur impact en termes de nuisances"*. Soit en 2016, 803 049 passagers dont 36 824 croisiéristes et 465 397 tonnes de marchandises.

Intermodalité totale

Ce nouveau port de commerce, selon la Métropole, **"accélérerait donc la compétitivité du territoire et permettrait de pouvoir accueillir chaque année 1,5 million de passagers en partance pour la Corse (au lieu des 750 000 actuels) et de réceptionner jusqu'à 600 paquebots de croisière par an"**. Connecté aux réseaux de transport, il permettrait en outre *"d'aboutir à une intermodalité totale"*, en regroupant sur un même site le deuxième aéroport de France (13,85 millions de passagers en 2018) derrière les aéroports de Paris, une gare ferroviaire, une gare routière, le terminus de la ligne ouest-est du tramway, le débouché de l'A8 et même une piste cyclable. Il conforterait, enfin, le caractère de port de plaisance de la plateforme historique, dotée actuellement de 554 postes dont 38 réservés au yachting. Bref, sur le papier, ce vieux serpent de mer dispose d'arguments pour convaincre. Si et seulement si les études confirment sa faisabilité...