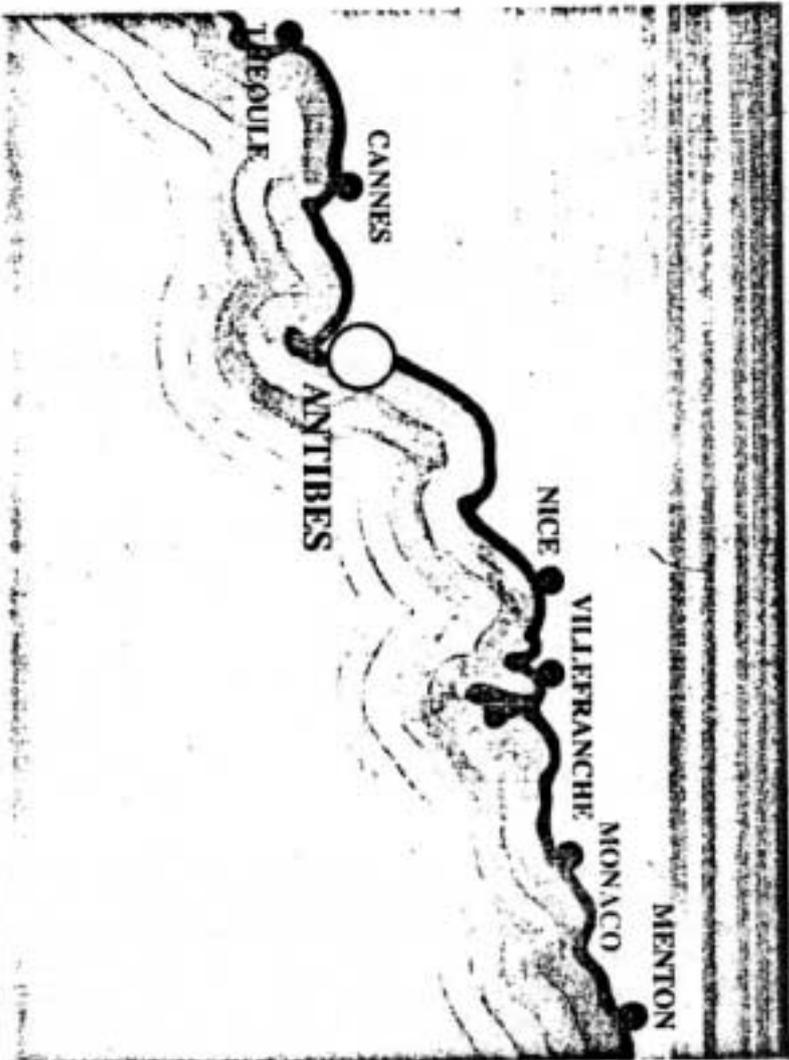


# **LA RESTRUCTURATION DU PORT VAUBAN D'ANTIBES**

**par Richard ZANELLI**

**Mémoire de planification urbaine GE C 17 préparé sous la direction du professeur Loïc ROGNANT. Université de Nice, Laboratoire d'analyse spatiale, département d'urbanisme.**

**Avec l'aimable concours du Service maritime de la Direction départementale de l'Équipement, en particulier : M. Jacques COTEL, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chef du service maritime et hydraulique, M. Pierre ALLEGRET, chargé des questions juridiques, service maritime et hydraulique ; et l'aimable concours de la S.A.E.M. du port Vauban d'Antibes et en particulier M. Pascal PAOLI, chef des services administratifs et comptables.**



Le tourisme nautique et la plaisance ont connu, depuis une vingtaine d'années, un essor extraordinaire et une démocratisation qui sont d'ailleurs à l'origine de la création et du développement de nombreux ports sur le littoral méditerranéen.

A ce titre, le littoral des Alpes-Maritimes figure à une place notable à l'échelle nationale, de par le nombre de ports de plaisance, l'importance des équipements, mais aussi à une échelle méditerranéenne voire européenne.

Le port Vauban d'Antibes, un des plus importants du littoral méditerranéen, accueille des bateaux de tous tonnages et il est déjà doté d'équipements performants ; pourtant, il est amené, de par des décisions de la collectivité locale, à subir des transformations et des restructurations qui devraient le porter à surclasser tous les autres ports de plaisance de la Méditerranée et du pays.

Cette étude doit permettre d'appréhender le contexte et les conditions qui président à la restructuration du port Vauban, qui au terme de l'opération déjà amorcée le feront peser d'un poids particulier au sein même de la Côte d'Azur. Il y sera, on l'espère, un point de prestige supplémentaire qui maintiendra une image de marque déjà solidement assise.

## **I. "POUR DEVENIR LE MEILLEUR" OU L'AMBITION D'UN PORT DE PLAISANCE DE LA COTE D'AZUR**

"Le Port d'Antibes Vauban : l'un des meilleurs de la Côte d'Azur, pour devenir le meilleur", ainsi s'intitule la brochure distribuée par la S.A.E.M. aux personnalités désirant s'informer des orientations du projet de restructuration du port Vauban d'Antibes.

On peut parler sans exagérer d'ambition quand on lit le contenu de cette brochure ; la volonté municipale est bel et bien de constituer au port Vauban, le fleuron des infrastructures portuaires de plaisance de la Méditerranée.

Pour atteindre de tels objectifs, toute cette opération de restructuration, imposante par son étendue et les moyens mis en oeuvre (comme d'ailleurs par les résultats qu'on en attend) se justifie totalement. Mais, avant d'envisager les opérations elles-mêmes, quelle est la situation actuelle du port ?

### **a) Le port Vauban d'Antibes**

Le port Vauban situé au nord de la vieille ville, à vingt kilomètres de Nice et à dix de Cannes, représente l'aménagement d'une anse naturelle, limitée au nord par le Fort Carré et au sud par le vieux port, tous deux construits sur deux saillants rocheux.

Le port n'occupait à son origine qu'un seul bassin de dimensions relativement restreintes, situé contre le bastion de la Gravette, et entouré de remparts.

En octobre 1971, la ville d'Antibes a obtenu la concession de port de plaisance par arrêté préfectoral et aussitôt ont débuté des travaux importants (qui ont duré jusqu'en 1973) visant à étendre au niveau de l'anse Saint-Roch (alors évasée) la surface portuaire. On a ainsi créé des terre-pleins, des quais, des pannes et au large de l'ancien port, une digue d'environ 600 m orientée vers le nord nord-est.

Actuellement, le port s'étend sur une surface de plan d'eau protégée de 25 ha, il inclut une longueur totale d'accostage de 4200 mètres linéaires. Sa capacité est de 1130 postes à quai (partie publique et amodiée), 350 postes sur pannes flottantes. La partie terrestre se développe sur une superficie totale de 5 ha (7500 m<sup>2</sup> réservés aux aires de carénage).

C'est donc un grand port qui accueille toutes sortes de bateaux, du pointu de 4 m aux unités de plus de 45 m. En plus de la plaisance, le port est le siège d'un certain nombre d'activités :

- pêche professionnelle (100 bateaux),
- installations de chantiers navals, carénage et réparations (12 000 m<sup>2</sup> dans la partie est du port),
- installations pour les clubs nautiques (trois clubs importants de 300 à 700 membres),
- installations pour la jeunesse et les sports à proximité du Fort Carré,
- installations pour la réception des pétroliers de 2 000 à 5 000 tonnes de port en lourd,
- installations de servitudes et services (avitaillement, capitainerie, locaux techniques...).

### **b) Un facteur stimulant : une opportunité à saisir**

A l'heure actuelle, il existe en Méditerranée, et de par le monde, une demande de grands postes à quai des bateaux et autres yachts d'une longueur de 50 à 150 m, demande qui n'est pas encore satisfaite.

Il n'y a pas actuellement de port de plaisance spécialement adapté ni équipé pour l'accueil de tels bateaux qui se localise dans un cadre d'accueil privilégié ou prestigieux, comme par exemple la Côte d'Azur ou la Floride.

La demande reste insatisfaite jusqu'à présent malgré la quantité de capitaux disponibles prêts à être investis pourvu que ce besoin soit satisfait.

Les magnats du pétrole (prince d'Arabie Saoudite, Koweïtiens,...) constituent l'essentiel du marché dans ce domaine, ils disposent de masses importantes de pétrodollars immédiatement disponibles qui ne demandent qu'à être investis. Cette clientèle recherche de préférence des postes à quai (pour des bateaux allant jusqu'à plus de 150 m pour ce qui est du bateau privé du prince d'Arabie) situés à proximité de leurs résidences de passage, elles-mêmes proches des lieux de fréquentation prisés par ces amateurs de divertissements onéreux, à savoir des casinos parmi lesquels les plus prestigieux, ceux de Monaco et de Cannes comptant d'ailleurs parmi les plus fameux du monde.

La question est de savoir quel pays et quelle municipalité aura l'audace de sauter sur ce marché certainement unique.

Ces capitaux "errants" en recherche d'un point de chute peuvent tout aussi bien être fixés en Floride, en Grèce, en Italie ou en Espagne (Marbella) comme il en était question récemment encore.

Une chose apparaît nettement, il y a là une opportunité à saisir de fixer sur le littoral des Alpes-Maritimes, qui répond en tout aux exigences des demandeurs, plusieurs millions de francs qui risquent autrement de trouver ailleurs un accueil intéressé. Cela d'autant plus que

cette clientèle spéciale ne regarde pas à la dépense, et qu'il incombe à la collectivité partante pour rendre ce "service" de fixer elle-même le prix qui lui convient.

Pour comprendre la démarche de la municipalité d'Antibes et le contenu du projet, cet état de chose n'est pas à perdre de vue, à lui seul il explique la mise en branle de tout un mécanisme administratif, financier et technique important.

### **c) Une initiative née du dynamisme municipal**

Il fallait sauter sur l'occasion, la municipalité d'Antibes l'a fait. C'est là elle que revient l'initiative du projet de restructuration du port Vauban. Comme nous allons le voir, à partir d'un calcul judicieux les fruits de cette opération seront appréciables.

La municipalité a donc décidé de répondre à ce besoin en matière de postes d'amarrage pour la grande plaisance.

Les futurs possesseurs de grands postes de mouillage, porteurs de capitaux (dollars) sont prêts à apporter la couverture financière de l'opération. Us sont disposés à payer cher ces postes, il s'agit donc de profiter de ce fait pour créer l'équipement qu'ils exigent, mais aussi par ce moyen de créer un équipement public, sans avoir à puiser dans les finances publiques. Toute l'opération de restructuration du port Vauban devrait être couverte financièrement par ces futurs possesseurs de la garantie d'usage de postes à quai (19 postes de bateaux de grande plaisance) du port de grande plaisance spécialement créé à leur usage.

Ainsi, on va parfaire l'aménagement du port Vauban dans l'intérêt général de la plaisance de Méditerranée, des habitants de la ville et des plaisanciers Un certain nombre de besoins généraux vont être satisfait de cette manière par des aménagements d'intérêt général (création d'espaces verts, réseaux électriques, etc.).

De la sorte, la ville d'Antibes devrait fixer sur le littoral azuréen une masse conséquente d'argent sous forme d'aménagements, et en fera bénéficier la collectivité locale, mais aussi départementale, voire régionale, sans qu'il n'en coûte rien à personne.

Ce calcul est d'autant plus judicieux que l'espace encore récemment affecté au cabotage pétrolier (poste de commerce) était sous utilisé, désaffecté, inesthétique et occupait de l'espace littoral.

Les capitaux recueillis serviront globalement :

- à la restructuration et l'aménagement portuaire (prioritaire),
- à l'aménagement des abords et la desserte du port (travaux d'intérêt général, d'agrément),
- à des opérations immobilières du quartier de la gare.

Cette phase tirée de la délibération du Conseil municipal du 23 septembre 1982 illustre bien l'état d'esprit dynamique des élus locaux : "...il s'agit là d'une chance unique pour la ville d'Antibes et pour les Antibois qui bénéficieront directement ou indirectement des investissements réalisés sur ces ouvrages dont tous profiteront...".

La municipalité à la tête de laquelle se trouve le sénateur maire et conseiller général des Alpes-Maritimes, Monsieur Pierre Merli s'est fixée cinq objectifs :

1) Satisfaire la demande en postes pour grands bateaux de plaisance (gabarit supérieur à 50 m de long), c'est bien là l'action prioritaire puisqu'elle devrait permettre à tout le projet d'être réalisé.

2) Conserver et développer les activités des chantiers navals en diminuant les nuisances sur l'environnement.

3) Développer les activités des clubs nautiques dans un contexte approprié.

4) Améliorer la gestion et l'adapter aux problèmes d'un port de plaisance à grande capacité susceptibles d'atteindre à terme 2000 places.

5) Améliorer la qualité des services rendus aux usagers, la salubrité du plan d'eau, la sécurité et le respect du site.

En définitive, on a voulu faire d'une pierre non pas deux coups seulement, mais plusieurs coups.

## **II. LE CONTENU DU PROJET : DES AMENAGEMENTS CONSEQUENTS**

Comme on va le voir, les aménagements nombreux, dont sera l'objet le port Vauban, ne se limitent pas à la création du bassin de grande plaisance, qui constitue pourtant la clef de voûte de toute l'opération, mais qui n'en est qu'un des aspects.

### **a) Vers une nouvelle physionomie de l'espace portuaire**

Pour devenir le "fleuron" des infrastructures portuaires de plaisance de la Méditerranée, le port Vauban devra modifier :

- ses plans d'eau,
- déplacer ses activités de commerce et de chantiers navals,
- améliorer la qualité de ses eaux et de son environnement,
- organiser sa gestion et l'accueil des usagers.

Le projet de restructuration tient à donner au port tous les moyens et les raisons d'une vie portuaire de premier plan, mais il faut noter (en théorie) le souci de respecter le site, l'esthétique et le fonctionnel devant aller de pair.

### **1 - Déplacement des installations des chantiers navals**

Les activités des chantiers navals d'Antibes, qui sont les plus importants de tout le département des Alpes-Maritimes pour les unités de 6 à 30 m, sont actuellement beaucoup trop à l'étroit et s'exercent dans des conditions difficiles sur une surface de 15 000 m<sup>2</sup>. Il convient de leur donner les moyens de se développer, en outre, l'esthétique actuelles est critiquable, l'accès exigü et la sécurité ardue à maintenir.

Adossées au pied des remparts du Fort Carré, les nouvelles installations se développeront sur une surface de 25 000 m<sup>2</sup> et comporteront une darse de 3000 m<sup>2</sup> pour six

gros bateaux en opération à flot, et une darse de 1500 m<sup>2</sup> permettant de manutentionner simultanément quatre bateaux de 6 à 12 m.

Les magasins, dépôts et ateliers seront entièrement dissimulés à la vue par l'intégration dans le volume occupé par le mur d'enceinte du Fort Carré

## **2 - Extension de la partie publique de stationnement pour les bateaux de plaisance**

Le déplacement du poste d'accostage des pétroliers (voir 3 ) permet d'aménager en avant des terre-pleins réservés aux activités des chantiers navals, 30<sup>^</sup> postes pour bateaux de 6 à 15 m. Cette zone augmentera la surface de la partie publique du port dont la capacité passera des 20 % actuels à 30 % pour atteindre 585 places.

## **3 - Déplacement du poste de commerce**

C'est par ce poste que s'effectuait l'approvisionnement du département en produits pétroliers. Le déplacement vers le large facilitera les manoeuvres et éloignera de l'agglomération les nuisances inhérentes à ce type d'activités. Les risques de pollution seront diminués, et il y aura amélioration de la gestion par la séparation physique des activités de plaisance et de commerce (en fait, nous verrons plus loin que les activités commerciales du port seront purement et simplement supprimées suite à une décision récente du Président du Conseil général).

## **4 - Restructuration de l'anse Saint-Roch**

L'anse Saint-Roch est actuellement coupée par les chantiers navals qui en occupent le fond ; le déplacement des chantiers navals permettra de poursuivre dans cette partie du port l'aménagement harmonieux commencé plus au sud. On y retrouvera dans son grand axe un appontement et ses antennes pour 60 bateaux de 10 à 30 m, un quai pour 34 bateaux de 20 à 30 m<sup>1</sup> et un appontement plus petit pour 17 bateaux de 6 à 10 m.

Les surfaces réservées aux chantiers navals seront aménagées en jardins avec quelques zones de stationnement pour véhicules dissimulés sous les arbres.

Ainsi seront satisfaits les besoins des usagers autour du port sans interrompre la grande ceinture de verdure que constitue son environnement végétait

## **5 - Création dans le bassin pétrolier de dix neuf postes pour grands bateaux : le port de grande plaisance**

Pour répondre à la demande existante de postes à quai pour grands bateaux, on profitera du déplacement de l'avant-port pétrolier.

L'aménagement de ce nouveau bassin de grande plaisance consistera à

- construire un mur déflecteur sur la digue afin de la rendre infranchissable,
- réaliser un quai en eau profonde qui permettra l'accostage par l'arrière des grands bateaux, ainsi qu'une chaussée de larges caractéristiques et un espace de stationnement pour les automobiles,
- réaliser 19 postes pour des bateaux de 50 à 165 m de longueur, créés de part et

d'autre d'un appontement central qui assurera la stabilité en tête des bateaux et évitera la propagation du clapot,

- l'ensemble des installations de servitudes offrira aux usagers le confort : évacuation des eaux usées, alimentation en eau potable et en électricité, raccordement aux réseaux téléphonique et des télévisions.

Le môle fermant à l'est le bassin recevra la Capitainerie du port et une base pour l'accueil des hélicoptères.

Ce port de plaisance, de par la flotte qu'il abritera et les équipements de grand confort dont il sera doté, constituera un ensemble qu'aucun port de la Côte d'Azur (espère-t-on 1) ne pourra sans doute égaler.

## **6 - L'amélioration de la gestion (voir partie IV - a)**

## **7 - Aménagements visant l'amélioration de la salubrité et de l'écologie (voir partie VI - assainissement du plan d'eau)**

## **8 - Protection du plan d'eau**

La protection du plan d'eau comporte la création d'ouvrages réduisant la pénétration des houles et favorisant l'amortissement de l'agitation résiduelle.

L'allongement du brise-lames extérieur génère la première diffraction et assure une protection suffisante du poste pétrolier. La passe principale réduite à 125 m assure la deuxième diffraction.

## **9 - Installations pour la mise à l'eau autonome des bateaux**

Installations destinées à répondre à un besoin mal satisfait dans les Alpes-Maritimes. Ces installations trouveront leur place entre l'anse Saint-Roch et les nouvelles installations des chantiers navals sur 4000 m<sup>2</sup>.

Enfin, pour améliorer encore la qualité d'ensemble du port, il conviendra de renforcer l'intégration de l'animation portuaire à la vie de la cité (création de lieux de rencontre des plaisanciers et des équipages...).

## **b) L'orientation des aménagements**

Elle vise donc à satisfaire les besoins :

- de la collectivité municipale,
- de l'ensemble des plaisanciers (port public, installations de mise à l'eau autonome...),
- d'une minorité de grands plaisanciers (port de grande plaisance, hélistation...).

## **c) Le coût de l'opération de restructuration**

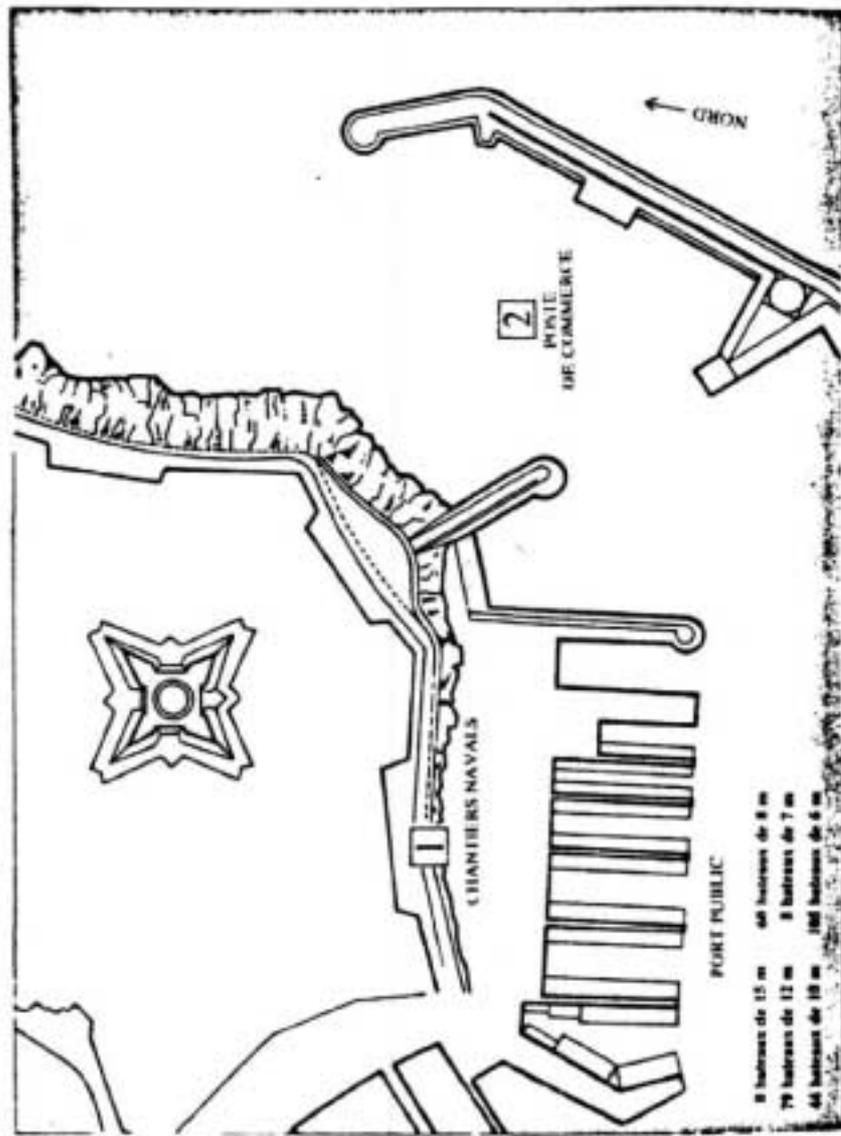
Il est estimé, pour l'ensemble des travaux, à environ 151 millions de francs se répartissant comme suit (valeur 1983) :

- digues et ouvrages maritimes (dont déroctage) :	35 000 000 F
- ouvrages en béton et maçonnerie :	20 000 000 F
- appontements :	14 000 000 F
- réseaux (locaux techniques et signalisation maritime) :	26 000 000 F
- bâtiments :	10 000 000 F
- autres (aménagement du terre-plein de la Gravette, revêtements, espaces verts...) :	16 500 000 F
- études et honoraires :	6 000 000 F

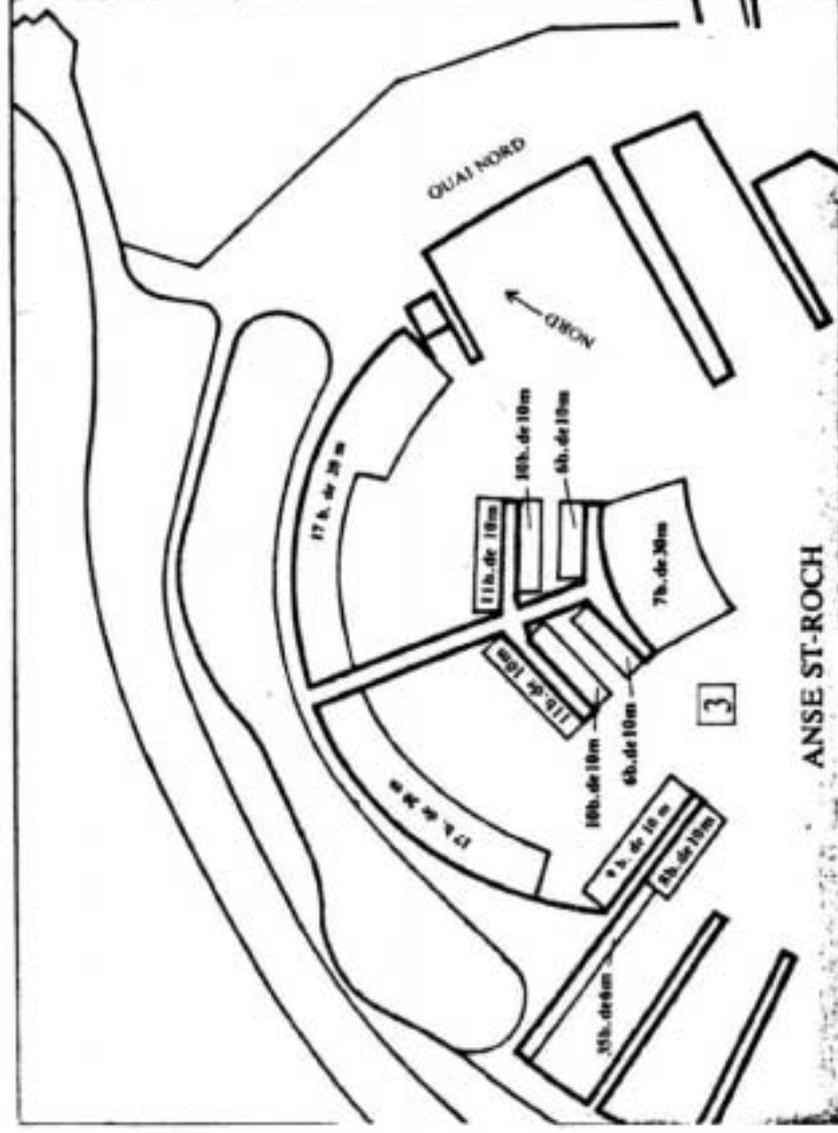
---

Montant des travaux TTC (1983)	151 000 000 F
--------------------------------	---------------

# Chantiers navals/Port public/Commerce

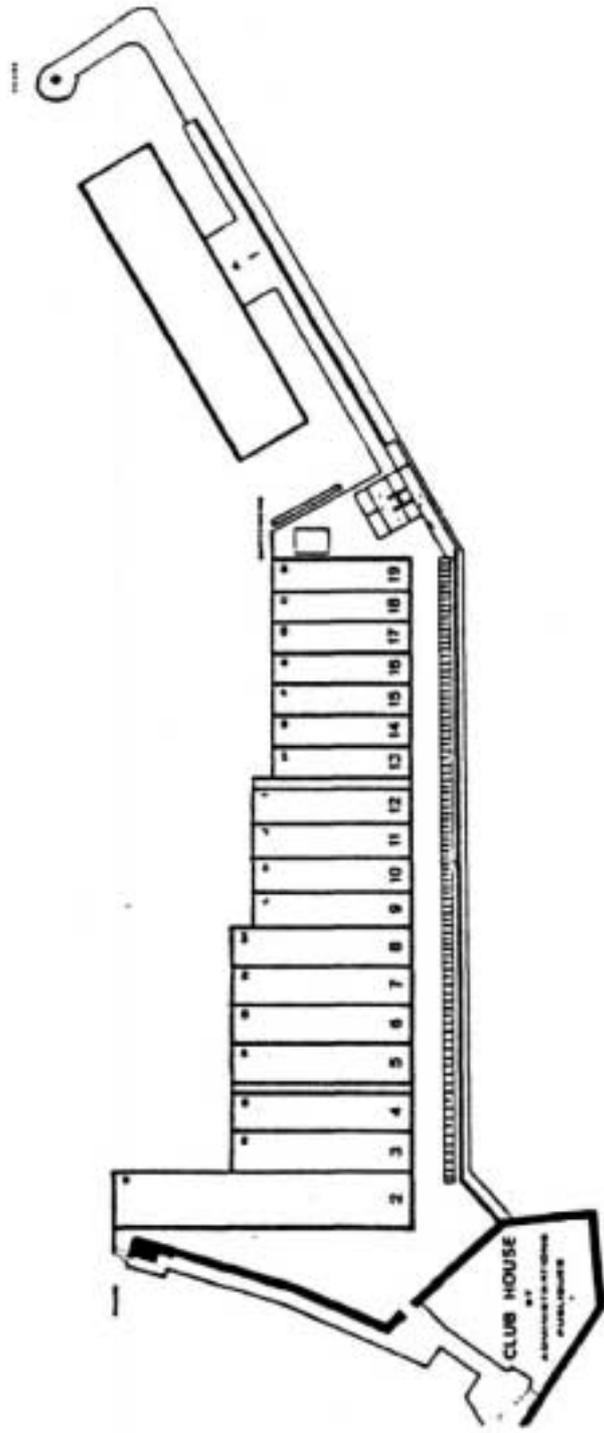


# Restructuration de l'Anse St-Roch

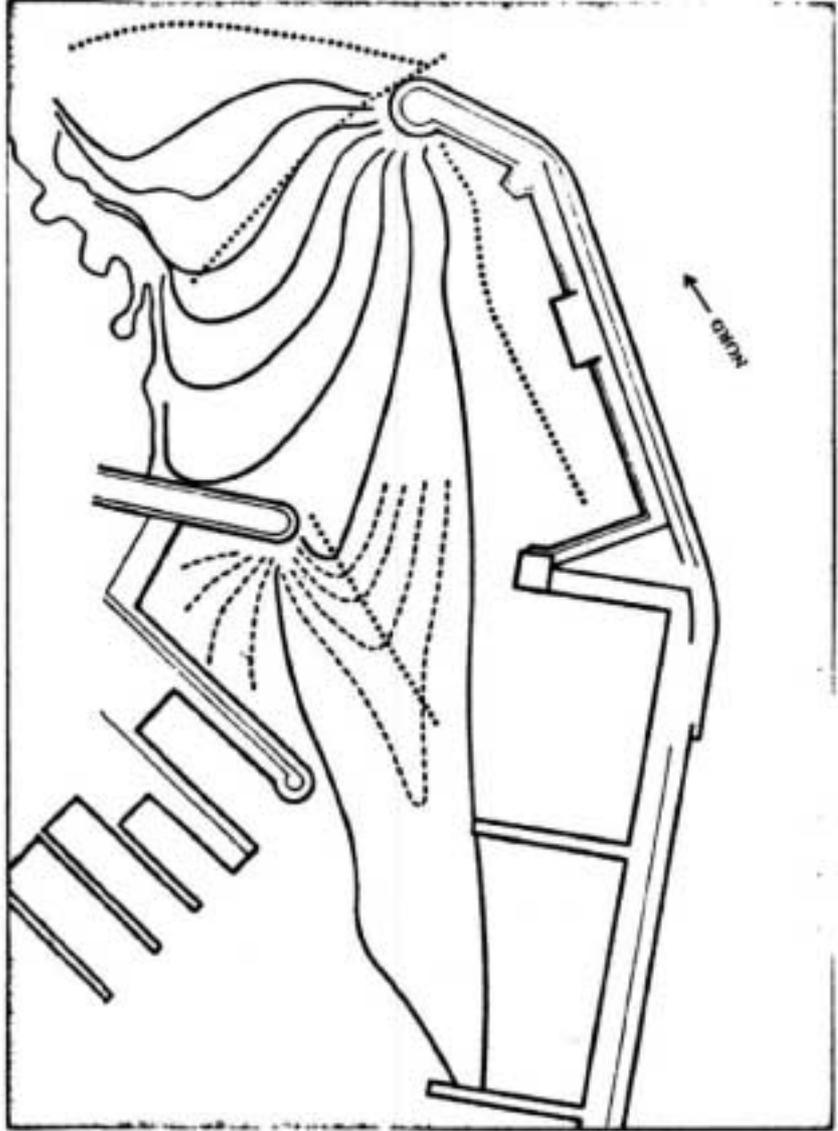


# Port de grande plaisance

---



# Protection du plan d'eau





AIRES SUR LESQUELLES  
PORTENT LES TRAVAUX DE RESTRU-  
-TURATION. A B C

### **III. DE LA CONCEPTION DU PROJET A SA REALISATION : PROCEDURES, DEMARCHES, MOYENS**

La délibération du Conseil municipal du 14 novembre 1979 a débouché sur un appel à la Direction départementale de l'Équipement pour l'étude de l'avant-projet de restructuration du port Vauban.

Le 18 avril 1980, une décision préfectorale autorisait le prêt de concours de la D.D.E. en ce qui concerne la conduite des opérations. C'est à partir du 23 novembre 1981, date à laquelle une décision ministérielle a été prise concernant l'établissement du projet et la direction des travaux, que le lourd mécanisme des démarches administratives, procédures en tous genres et enquêtes s'est ébranlé.

Selon les mots employés par M. Allégret, chargé des questions juridiques au Service maritime de la D.D.E., démarches et procédures ont été : "lourdes, longues, complexes, difficiles...».

Il apparaît évident qu'on ne met pas sur pied une opération d'une telle envergure technique et financière sans consultation, ni multiples procédures juridiques, administratives et financières.

#### **a) Procédures juridiques et administratives**

Les objectifs du projet ont du, dans un premier temps, affronter la situation administrative et juridique des espaces visés par les aménagements de restructuration.

##### **1 - Procédures de modifications des concessions**

Le littoral, considéré comme domaine public maritime national appartient à l'Etat. Celui-ci, sur son domaine peut octroyer des concessions dans l'intérêt général, à des sociétés ou à des collectivités locales qui reçoivent l'autorisation d'occuper le domaine public, de l'aménager, d'y construire des ouvrages (selon un cahier des charges précis) qui demeurent néanmoins propriété de l'Etat, et qui lui reviennent après une période fixée.

Le 28 octobre 1971, un arrêté préfectoral accordait la concession de port de plaisance à la ville d'Antibes, qui dès lors a effectué des travaux (entre 1971 et 1973, creusement de l'anse Saint-Roch envasée, création des quais...).

Pour atteindre les objectifs que la ville s'est fixée, il a été nécessaire de prévoir des avenants à la concession originelle pour permettre juridiquement l'agrandissement du port.

Il était donc indispensable :

- d'obtenir la concession d'outillage public (quai des pétroliers du poste de commerce) primitivement accordé à la Chambre de Commerce des Alpes-Maritimes,
- d'obtenir l'autorisation de déplacer cette concession d'outillage public,
- d'étendre la concession du port de plaisance d'une surface de 9 ha sur l'actuelle concession d'outillage,

- de modifier le cahier des charges de la concession en conséquence, pour inclure les nouveaux postes créés pour la grand plaisance, les postes de la nouvelle partie publique, ainsi que l'ensemble des aménagements prévus au projet.

Le 17 novembre 1980, la ville d'Antibes sollicitait à son profit la concession d'outillage public jusque là octroyée à la Chambre de Commerce des Alpes-Maritimes (depuis 1966) ; le 18 janvier 1982, cette concession lui a été accordée.

Pour l'opération consistant à déplacer le poste de commerce, l'autorisation a été accordée le 27 mars 1984 par les deux arrêtés préfectoraux approuvant la restructuration.

Par voie d'avenant, l'extension de 9 ha de la concession de port de plaisance, sur l'emplacement du poste de commerce, s'est effectuée conformément à la procédure prévue par le Code des Ports Maritimes.

Enfin, dans le nouveau périmètre incluant la surface de 9 ha, ce sont les dispositions du nouveau cahier des charges annexé à la circulaire du 19 mars 1981 qui seront applicables. Dans ces conditions, un nouveau cahier des charges a été établi, reprenant l'intégralité des dispositions de l'ancien cahier des charges (pour le périmètre de la concession de 1971), et les dispositions du nouveau cahier des charges modèle 1981, pour le périmètre des 9 ha d'extension.

## **2 - Enquêtes techniques, enquêtes publiques**

Le 18 avril 1980, le prêt de concours de la D.D.E. a été autorisé par décision préfectorale. En liaison avec la ville d'Antibes, le Service maritime de la D.D.E. a entrepris, pendant deux ans, une série d'études pour atteindre les objectifs du plan de restructuration.

Des enquêtes préalables, le recueil d'avis ont permis d'affiner le projet avant de le soumettre à la décision de l'autorité compétente.

Les résultats des enquêtes techniques ont été positifs (études courantologiques, géologiques...).

A la suite de la prise en considération prononcée par M. Pierre Lambertin, Préfet, Commissaire de la République des Alpes-Maritimes, le 8 avril 1983, le projet de restructuration du port Vauban a été soumis aux procédures locales, régionales et centrales préalables à la passation des avenants aux concessions accordées à la ville d'Antibes et à l'autorisation des travaux.

## **3 - .Les procédures locales**

Elles se sont déroulées du 25 avril 1983 au 22 juillet 1983. Les quatorze services ou organismes consultés ont tous donné un avis favorable (parmi lesquels la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice et des Alpes-Maritimes, le Conseil général, la commune d'Antibes, la Commission départementale des sites, etc.).

L'enquête publique s'est déroulée du 25 avril au 18 mai, conjointement avec l'étude d'impact ; population et organismes intéressés étaient appelés à faire des déclarations. Elle a donné lieu le 30 mai 1983 à un avis "très favorable" du commissaire enquêteur.

#### **4 - Les procédures régionales ont concerné :**

- la Délégation régionale à l'Architecture et à l'Environnement,
  - la Direction régionale de la Jeunesse et des Sports,
  - le Préfet de la 3<sup>e</sup> Région maritime.
- Les avis ont été là encore favorables.

#### **5 - La procédure centrale**

Elle s'est déroulée du 20 mai au 20 août 1983. Elle comportait la consultation de onze ministres ou secrétariats d'Etat, et de vingt services différents (Chambre de Commerce de Paris,...).

Au cours d'une réunion organisée par la Direction des Ports et de la Navigation maritime, le 11 juillet 1983, six ministères représentant huit services ont fait connaître leur avis favorable au projet.

Les autres ministères et services ont fait connaître leur avis favorable ou, par absence de réponse, leur avis a été réputé favorable (accord tacite du ministère de l'Industrie et de la Recherche, du ministre de la Culture,...).

Seul le ministre de l'Urbanisme et du Logement a donné un avis défavorable. Son avis porte sur trois points :

- le respect de la directive nationale d'Aménagement du littoral relative à la protection et à l'aménagement du littoral du 25 août 1979 : l'opération est déclarée compatible ; en effet, le projet de restructuration du port portant sur la valorisation des infrastructures existantes, une amélioration de la gestion, de la sécurité, entre donc bien dans le cadre des objectifs du gouvernement et de la directive qui précise qu'il convient de rechercher : "une meilleure utilisation des infrastructures existantes dans les ports de plaisance" de préférence à de nouvelles implantations consommatrices de littoral.

- respect des documents d'urbanisme : l'opération est compatible avec le S.D.A.U. et le P.O.5. En effet, les aires sur lesquelles portent les aménagements et les travaux sont comprises dans la zone Uf (zone de loisirs balnéaires, portuaires à caractère sportif).

- respect des servitudes et contraintes liées au site : sur ce point, la Direction de l'Urbanisme et des Paysages fait ressortir une impossibilité légale d'accorder une autorisation (ce point est développé dans la partie V).

En résumé, la procédure s'articule en douze points :

- rapport à M. le Ministre de la Mer pour accord sur le cahier des charges et confirmation de la compétence du Préfet, Commissaire de la République des Alpes-Maritimes,

- prise en considération de l'opération par M. le Préfet et autorisation de l'ouverture des enquêtes,

- étude d'impact,

- enquête locale : consultation des services et organismes,
- enquête publique avec étude d'impact,
- consultation des services régionaux (délégation régionale à l'Architecture et à l'Environnement...),
- assentiment des ministres de la Défense et de la Marine marchande,
- délibération de la commune acceptant éventuellement les modifications survenues au cours de l'enquête et le montant de la redevance portée dans le cahier des charges,
- arrêtés préfectoraux contenant avenants à la concession du port de plaisance (28 octobre 1971) et à la concession d'outillage public en date du 18 janvier 1982
- autorisation de commencer les travaux par décision de M. le Préfet,
- réalisation des travaux,
- autorisation de mise en service des installations.

#### **b) Organisation et coordination des acteurs de l'opération, leurs rôles respectifs**

Les trois principaux acteurs sont :

- la municipalité d'Antibes,
- la Direction départementale de l'Equipement,
- la Société International Yacht Club d'Antibes.

Après la réalisation de l'opération, la Société Anonyme d'Economie mixte de gestion du port Vauban entrera en jeu à son tour pour la gestion des nouveaux aménagements sous certaines conditions.

- La ville d'Antibes" Elle a eu l'initiative du projet qu'elle a soumis aux autorités compétentes (ministère de la Mer, préfet du département...) par l'intermédiaire de la D.D.E.

Elle est concessionnaire des surfaces sur lesquelles vont s'opérer les aménagements et, depuis l'autorisation officielle d'entreprendre les travaux, elle est maître de l'ouvrage.

Par délibération du Conseil municipal, un sous-traité d'établissement a conféré la fonction de maître de l'ouvrage délégué à la S.I.Y.C.A., la ville ne souhaitant pas réaliser elle-même l'opération de restructuration. Ce sous-traité a été conclu le 19 juin 1984 et approuvé par délibération du Conseil municipal d'Antibes le même jour.

- La Direction départementale de l'Equipement. La municipalité a fait appel à la D.D.E. pour l'étude de l'avant-projet, le prêt de concours lui a été accordé et dès lors le Service maritime de la Direction a mené les enquêtes. Monsieur Jacques COTEL, Ingénieur des Ponts et Chaussées se situe à la tête de l'action menée par ce service. Les ordres de service

sont établis par la D.D.E. qui a pour rôle de superviser et de contrôler la réalisation technique du projet et par la suite l'exploitation des aménagements.

" La S.I.Y.C.A.. Le Conseil municipal de la ville d'Antibes, après délibération a décidé de confier à une société d'établissement le soin de mener les actions suivantes :

- recueillir les capitaux nécessaires à l'entreprise mise en oeuvre. Ces capitaux proviendront des futurs possesseurs de garantie d'usage de postes à quai pour les dix neuf postes de grande plaisance.

- construire les ouvrages et aménagements tels que décrits en l'article premier du cahier des charges.

- remettre à la ville, dès leur achèvement, les travaux suivants : quais, appontements, terre-pleins équipés pour l'accueil des bateaux de plaisance.

En contrepartie de la prise en charge intégrale de l'ensemble des travaux, la Société d'Etablissement se verra reconnaître en outre un droit de priorité pour l'accostage d'un bateau de plaisance de grande dimension au poste de commerce (qui en fait sera supprimé).

- commercialiser et (ou) attribuer, en fonction de la possession de titres de la Société (voir tableau), les postes à quai pouvant faire l'objet d'attribution de garanties.

- apporter à la ville d'Antibes un fond de concours représenté par la prise en charge intégrale des travaux d'aménagement et de création des nouveaux postes d'amarrage et des divers locaux techniques.

Père de l'idée de ce projet d'ensemble et infatigable défenseur de la vocation balnéaire et touristique d'Antibes, M. Camille Rayon, Directeur général de la Société Anonyme d'Economie Mixte de Gestion du Port Vauban, s'est vu confier par la ville d'Antibes la mission de constituer la Société d'Etablissement afin de recueillir les capitaux et d'entreprendre les travaux.

Cette société est née en août 1984 sous le nom de Société International Yacht Club d'Antibes.

- L'entreprise niçoise SPADA : cette entreprise de travaux publics, à la tête de laquelle se trouve M. Paul Noiray, a obtenu le marché relatif aux travaux de restructuration. Le marché est conclu entre cette entreprise et la S.I.Y.C.A., sous le contrôle de la D.D.E.

Il convient aussi de noter l'intervention non négligeable de plusieurs participants :

- le Bureau d'Etudes Planitec,
- les architectes Février et Giauffret,
- l'entreprise Tournaud : dragage et minage,
- l'entreprise Bo, travaux sous-marins, plongeurs.

#### **IV. DES MOYENS DE GESTION A LA MESURE D'UN GRAND PORT DE PLAISANCE**

Les problèmes de gestion d'un port de l'importance qu'il devrait avoir une fois le projet réalisé, sont sans commune mesure avec la gestion d'un port de plaisance traditionnel dans lequel la taille de la plupart des bateaux ne dépasse pas 14 m.

L'organisation à mettre en place devra tenir compte de la spécificité de chaque nature d'usagers, qu'il s'agisse du membre d'un club à vocation sociale, ou du propriétaire et de l'équipage de marins professionnels embarqués sur des unités importantes.

##### **a) Les infrastructures de gestion**

C'est pourquoi le projet prévoit les réalisations suivantes : - une capitainerie moderne à l'entrée du port, véritable tour de contrôle des mouvements des bateaux, sur deux niveaux ; l'ensemble des services techniques ne pouvant actuellement disposer de surfaces suffisantes y seront logés.

- une nouvelle station d'avitaillement des bateaux, à proximité des chantiers navals.
- un centre technique non loin du terre-plein de la Gravette, regroupant les administrations : affaires maritimes, douane, police, service maritime, prud'homme des pêcheurs, club house, salle de réunion, centre météo...

- un centre administratif et commercial regroupant les services de gestion du port, l'accueil des usagers, les services P.T.T., téléphone, télex, location réservation, dans la capitainerie actuelle.

- un centre de secours en mer, les pompiers, la lutte anti-pollution, une hélistation pour des liaisons rapides et une desserte de l'aéroport de Nice Côte d'Azur.

##### **b) La S.A.E.M.**

La Société Anonyme d'Economie Mixte de Gestion du Port Vauban, qui depuis 1972, s'est vu confier par la ville l'exploitation du port, continuera d'assurer la gestion de l'ensemble.

#### **V. LES HABITUELS OBSTACLES INDESIRES**

Il serait illusoire d'imaginer qu'un tel projet puisse être réalisé dans sa totalité sans être amené à subir des modifications ou à rencontrer des obstacles, soit d'ordre technique, soit d'ordre financier ou juridique.

##### **a) Les problèmes rencontrés**

Ils ont été d'ordre technique, mais surtout juridique puisqu'à l'heure actuelle c'est un problème de cet ordre qui limite le déroulement normal de l'ensemble de l'opération.

Les problèmes techniques ont été surmontés, il s'agissait d'un léger retard dans les opérations de déroctage de l'avant-port pour augmenter la profondeur d'eau.

Le minage était rendu délicat par la présence dans le port de bateaux, la puissance des charges était limitée de ce fait.

Les intempéries survenues au début du mois de janvier de cette année (neige, tempêtes) ont obligé le chantier à tourner au ralenti durant une semaine.

Loin de n'avoir remporté que des éloges, le projet a rencontré des oppositions qui sont à l'origine d'un léger contentieux avec l'association de sauvegarde du port Vauban et du Vieil Antibes. Un procès au tribunal administratif est actuellement en cours d'instruction.

Sur le plan financier, les mécanismes bancaires sont particulièrement longs, l'entrée de capitaux étrangers ne s'opère pas aisément, un certain nombre de procédures douanières sont nécessaires.

Toute l'opération doit être menée avec discrétion, en respectant l'anonymat ; la diplomatie est de rigueur face aux exigences des "clients assez spéciaux" qui sont les principaux amodiataires de postes à quai de grande plaisance.

Le principal problème se situe au niveau de l'impossibilité légale d'accorder une autorisation provenant de la Direction de l'Urbanisme et des Paysages qui ne reconnaît pas la compatibilité du projet avec le respect des servitudes liées au site. En effet, il existe une zone de non aedificandi de 100 m de largeur autour du Fort Carré classé monument historique.

Certains aménagements prévus dans le projet (aire de carénage) sont situés dans ce secteur protégé à trois titres :

- au titre du site inscrit : à cet égard les permis de construire sont subordonnés à un avis de l'Architecte des Bâtiments de France et de la Commission des sites ;
- au titre de périmètre de protection de 300 m du Fort Carré ;
- au titre de la protection des abords du Fort Carré : les travaux supposent la modification du décret ou l'obtention d'une autorisation du ministre chargé de l'Urbanisme.

Le principe selon lequel les travaux affectant le plan d'eau n'étaient pas concernés par la servitude de non aedificandi concevable uniquement sur des terres émergées n'a pas été retenu par la D.U.P.

L'avis défavorable donné en conclusion par la D.U.P. porte sur l'ensemble du projet, mais ne concerne en fait que les ouvrages fixes prévus dans la zone de non aedificandi, ce qui représente à peine 20 % du projet en volume et 10 % en financement, et un pourcentage inférieur encore de l'intérêt général de l'ensemble du projet.

Les solutions possibles sont d'obtenir la modification de la servitude par intervention d'un nouveau décret en Conseil d'Etat (solution qui a peu de chance d'aboutir), de demander l'arbitrage au niveau du Premier ministre qui pourrait déboucher sur une décision en faveur du port (solution extrême pouvant aboutir à une solution satisfaisante ou au contraire compromettre définitivement l'opération).

Compte tenu que la partie concernée ne représente qu'un faible pourcentage du projet, il a été décidé de surseoir momentanément à tous travaux à proximité du Fort Carré et n'envisager de les réaliser qu'après avoir obtenu les autorisations nécessaires.

### **b) L'état actuel du projet**

Une modification est intervenue en début d'année 1985. La suppression du poste de commerce, jusque là déplacé vers le large, a été décidée par M. le Maire, d'abord parce qu'une canalisation de desserte d'hydrocarbures devait traverser la ville et que cela représenterait trop de risques et de dangers, ensuite par suite des nuisances survenues cet hiver à cause d'une fuite dans les installations de stockage. Le poste de commerce est destiné définitivement à la grande plaisance.

Actuellement la première phase est déjà sensiblement en voie de réalisation (bassin de grande plaisance et moitié sud du port), les travaux s'échelonnent jusqu'en 1985-1986.

La deuxième phase (anse Saint-Roch) se réalisera en 1985-1986. L'ensemble de l'opération devrait se terminer en 1986-1987.

## **VI. BILAN SUR L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE ET ECONOMIQUE**

### **a) Impact sur l'environnement**

La D.D.E. a confié mission au Centre d'Etudes et de Recherches et d'Océanographie Médicale (CERBOM) :

- d'étudier la pollution dans le port de plaisance Vauban, en vue de définir les mesures à prendre en matière d'assainissement pour maintenir la qualité des eaux du milieu dans un état acceptable compatible avec la vocation du port ; - définition des critères de qualité des eaux portuaires. Cette étude a comporté des mesures bactériologiques, physico-chimiques, courantologies...

La conclusion tirée est qu'en été, la pollution bactériologique est importante (quoique peu préoccupante puisque la baignade est interdite), elle le sera d'autant plus quand l'extension du port amènera un surplus de fréquentation.

Les phénomènes d'eutrophisation (dégagement d'hydrogène sulfuré dénotant l'activité de bactéries sulfato-réductrices dans un milieu où la matière organique est abondante et les eaux stagnantes) risquent d'être graves.

Le projet a prévu en conséquence un dispositif permettant les échanges et le renouvellement des eaux dans les différents bassins du port.

Ce dispositif comporte une prise d'eau et une station de pompage dans l'avant-port, un réseau de canalisations de grand diamètre véhiculant l'eau pompée, et une série d'exutoires dispersés et orientés pour établir les courants artificiels remédiant à la stagnation des masses d'eau.

## **b) Répercussions sur la vie économique locale**

Grâce à cette opération de restructuration, la fréquentation du port Vauban va certainement augmenter quantitativement mais aussi qualitativement.

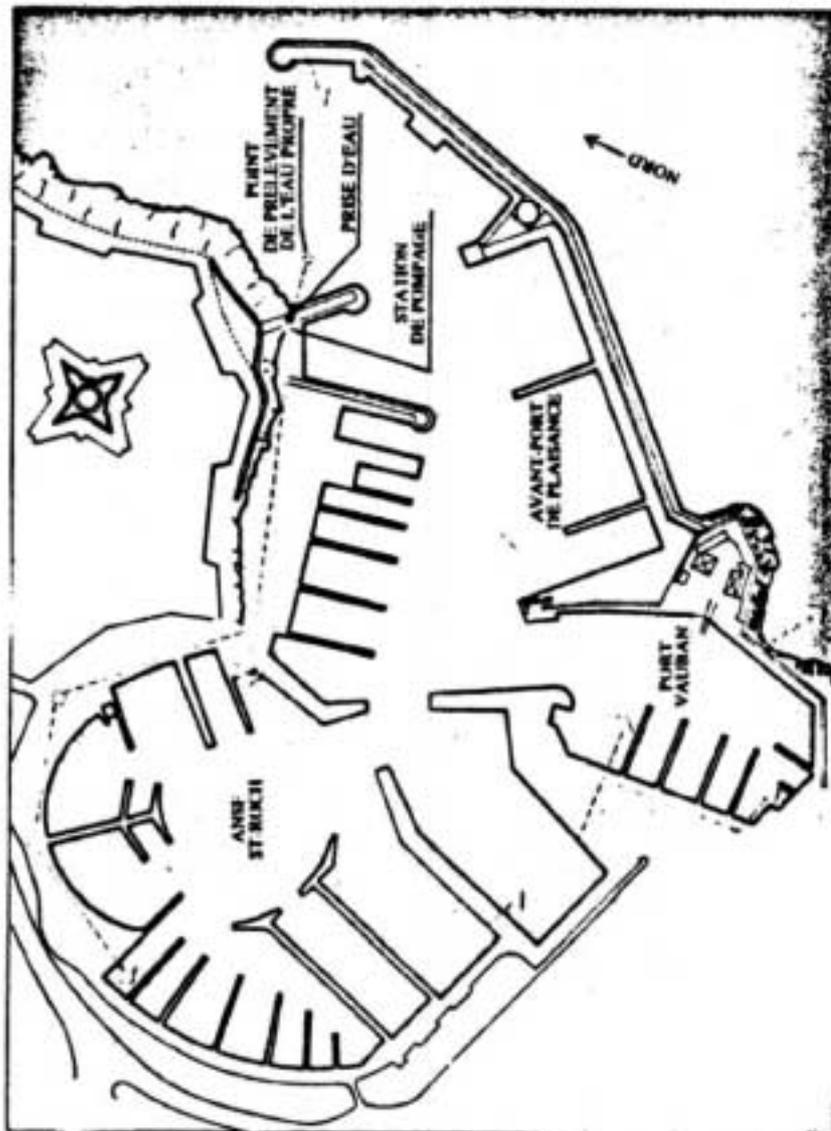
Cependant, il ne semble pas évident qu'en ce qui concerne les emplois, beaucoup de postes soient créés. Le personnel des différents services augmentera nécessairement ses effectifs mais dans quelle proportion ?

Les plaisanciers qui fréquenteront le port de grande plaisance disposeront de leur équipage privé et de leur propre personnel, de même qu'ils pourront profiter à quelques dizaines de kilomètres de leurs résidences des hôtels prestigieux de Cannes, Nice, Monaco.

La création de postes à quai pour la moyenne plaisance permet d'espérer des retombées économiques plus directement sensibles par l'intermédiaire des biens et des services consommés dans la ville même. Si les répercussions directes sur la vie économique locale sont encore difficiles à apprécier, on suppose qu'elles auront un effet indirect plus important qu'on l'imagine. Ne serait-ce qu'au niveau de l'image de marque de la ville, du prestige qui s'associera au port restructuré "le fleuron de la plaisance de Méditerranée", l'impact sur le plan touristique n'est pas négligeable pour une station balnéaire dont la renommée est déjà établie.

Le bénéfice pour la collectivité, au niveau d'une esthétisation du cadre (jardins publics, espaces verts, promenades aménagées...) et d'aménagements publics est à retenir.

# Assainissement du plan d'eau



Il faut rester prudent et éviter de tirer des conclusions hâtives sur les effets locaux entraînés par cette restructuration, il est préférable de voir dans l'avenir les fruits qui seront produits. Des facteurs inattendus, ne l'oublions pas, peuvent remettre en question toute la démarche, qu'il s'agisse par exemple d'une crise de la plaisance imputable à des causes économiques ou politiques, ou à une entrée en concurrence d'un autre port méditerranéen.