



Réaménagement du Port de Beaulieu Plaisance

DEMARCHE DE CONCERTATION PUBLIQUE

Rapport bilan

**Groupement d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage
SAFEGE / FCL / CABANES - NEVEU**

SOMMAIRE

1.	Les modalités de la concertation	2
1.1	Les outils	2
1.2	La fréquentation	3
2.	Les principaux commentaires exprimés	4
2.1	L'opération vue dans sa globalité	4
2.2	Les aspects économiques et financiers	7
2.3	Le bassin à flot - Le port à sec	9
2.4	Les commerces et activités économiques	11
2.5	La circulation et le stationnement dans l'enceinte portuaire	14
2.6	Le chantier proprement dit	15
3.	Les enseignements de la concertation	17
3.1	L'organisation de la concertation	17
3.2	Les principaux enseignements	18

1. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Dans le cadre du projet de réaménagement du Port de Beaulieu Plaisance, une phase de concertation préalable a été mise en œuvre par la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA), visant à associer les différents acteurs du projet (usagers du service public, acteurs portuaires, Berlugans, ...), très en amont dans sa conception.

Sont présentés ci-après, à l'issue de la période de concertation qui s'est déroulée du 24 avril au 31 mai 2013, les outils mis en œuvre, la participation aux différentes étapes et les enseignements que l'on peut en retirer.

1.1 LES OUTILS

Outils	Niveau de participation *	Modalités
Réunion préparatoire élus	Concertation	11 avril 2013
Réunion préparatoire pêcheurie locale	Concertation	15 avril 2013
Réunion préparatoire communauté portuaire	Concertation	15 avril 2013
Plaquette	Information	Publipostage à l'ensemble des administrés
Réunion publique de lancement	Concertation	24 avril 2013
Réunion publique intermédiaire	Concertation	16 mai 2013
Vidéo-projection d'une présentation des objectifs et caractéristiques principales du projet	Information	Support de présentation aux 2 réunions publiques
Film vidéo de présentation du projet	Information	Présenté aux 2 réunions publiques, diffusion dans la salle d'exposition, mise en ligne sur le site internet
Exposition avec panneaux de présentation et vidéo	Information	Exposition permanente en mairie du 24 avril au 31 mai 2013
Registre	Consultation	Disponible pour commentaires en mairie du 24 avril au 31 mai 2013
Site internet de MNCA http://nicedazedur.org/territoire/littoral/concertation-publique-pour-le-reamenagement-du-port-de-beaulieu-plaisance	Consultation	Page spéciale - Panneaux - vidéo Commentaires possibles

* Information, consultation, concertation

Plusieurs outils ont été proposés pour permettre de toucher des publics variés avec une diversité de formats.

DEMARCHE DE CONCERTATION PUBLIQUE

PREFECTURE

AR du 09 juillet 2014

006 200020195-20140630-8254-1-DE



1.2 LA FREQUENTATION

Outils	Participation
Réunion préparatoire avec les élus du conseil municipal du 11 avril 2013	Une quinzaine de participants
Réunion préparatoire avec les pêcheurs professionnels 15 avril 2013	
Réunion préparatoire avec la communauté portuaire 15 avril 2013	Une trentaine de personnes. Toutes les activités ont été représentées
Plaquette - publipostage	A l'ensemble des administrés
Réunion publique de lancement 24 avril 2013	Plus d'une centaine de personnes
Réunion publique intermédiaire 16 mai 2013	Une soixantaine de personnes
Registre	35 contributions
Site internet de MNCA	3 contributions

2. LES PRINCIPAUX COMMENTAIRES EXPRIMÉS

Le présent chapitre a pour objectif de passer en revue l'ensemble des commentaires et questionnements exprimés par le public, que ce soit oralement en réunion publique ou par écrit sur les registres mis en place à son attention. Ce recensement est complété par les éléments de réponse ou d'explication fournis par les représentants de la Métropole ou de la commune lors des réunions publiques.

Le détail des avis formulés par écrit (papier et site internet) figure en annexe du présent document.

Au total, les 38 contributions formalisées ont été classées comme suit :

Avis plutôt favorables ou interrogatifs: **25**

Avis plutôt défavorables : **13**

Pour garantir la liberté de prise de parole, il n'a pas été réalisé de compte-rendu exhaustif des réunions publiques, mais une synthèse des principales contributions. Les sujets abordés dans ces contributions ont été repris dans ce rapport-bilan et sont détaillés par thématique ci-après.

2.1 L'OPERATION VUE DANS SA GLOBALITE

La présentation du projet d'aménagement global du port de Beaulieu-Plaisance n'a pas laissé indifférent et a généré des commentaires très divers.

Certains commentaires sont favorables :

- **Le projet est audacieux et révolutionnaire ;**
- **La qualité environnementale du projet est remarquable ;**
- **La reconquête du terre-plein nord est une bonne initiative ;**
- **Le projet va créer des emplois sur le port et pour la commune.**

D'autres ont signalé que le projet ne leur paraissait pas suffisamment détaillé et se sont demandés si son programme était figé à ce stade : **L'opération présentée n'est qu'à un stade d'ébauche.**

A cet égard, il a été rappelé que la Métropole a fait le choix d'engager une Délégation de Service Public à l'issue de la concession portuaire actuelle qui s'achève à la fin de l'année 2018. Le futur délégataire aura la charge non seulement de l'exploitation du port de plaisance, mais également des études et travaux décrits dans le cadre de la présente opération.

Le choix de ce mode de gestion explique qu'à ce stade de la démarche la Métropole n'a pas élaboré de projet détaillé mais seulement des éléments programmatiques

DEMARCHE DE CONCERTATION PUBLIQUE

PREFECTURE

AR du 09 juillet 2014

006 200020195-20140630-8254-1-DE



correspondant aux besoins et aux objectifs qu'elle se fixe en termes notamment d'amélioration de la qualité du service public rendu à l'usager.

Ce sont les candidats à la délégation de service public qui devront proposer un projet d'aménagement répondant à ces éléments programmatiques. La démarche de concertation s'inscrit donc dans une phase de l'opération qui autorise la prise en compte très en amont de toutes les propositions concrètes susceptibles d'améliorer la qualité du projet et sa perception par le public et les usagers et professionnels du port.

Certaines personnes ont exprimé le souhait que la réalisation du projet impacte le moins possible la qualité de vie à Beaulieu-sur-Mer : **[Le projet devra s'attacher à respecter le cadre exceptionnel de Beaulieu-sur-mer et profiter avant tout à ses habitants.](#)**

Soucieuse de la pérennisation de ce site remarquable, à la fois préservé et sensible, ainsi que du patrimoine de la commune, la Métropole a rappelé que cet aspect du projet constitue l'un des enjeux forts de l'opération, en particulier au regard du niveau d'exemplarité déjà atteint dans le cadre de la gestion actuelle.

Cet enjeu se décline en plusieurs thématiques qui sont développées par la suite dans ce document :

- l'exemplarité environnementale du chantier (absence d'extension sur la mer du plan d'eau abrité, évacuation privilégiée des déblais par la voie maritime, limitation drastique des nuisances sonores, accès dédié...),
- la mise en œuvre de techniques novatrices d'éco-conception pour le renforcement de la biodiversité marine,
- l'amélioration de l'avivement de la plage de la Petite Afrique,
- une exigence de qualité spécifique pour les espaces publics et les bâtiments afin de concilier respect de l'environnement, esthétique et durabilité,
- une démarche novatrice en matière de performance énergétique.

En outre, la Métropole a présenté les perspectives de créations d'emplois locaux offertes par le projet aussi bien en phase chantier qu'en phase exploitation (gestion portuaire, dynamisation de l'activité économique, création de nouveaux services...).

Plusieurs personnes ont interrogé les porteurs du projet sur l'utilité du port à sec dans le projet d'aménagement du port de Beaulieu-Plaisance : **[Le port à sec est-il nécessaire ? N'y-a-t'il pas une alternative avec une augmentation de la superficie de plan d'eau ?](#)**

Il a été précisé à ce sujet que le plan d'eau circulaire et le port à sec sont des fondamentaux de l'opération qui ont contribué à la sélection du projet lors de l'appel à projet du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement et à sa désignation comme lauréat.

L'alternative évoquée représente un impact tel sur l'environnement naturel du site qu'elle ne peut constituer une hypothèse de travail réaliste.

DEMARCHE DE CONCERTATION PUBLIQUE

PREFECTURE

AR du 09 juillet 2014

006-200020195-20140630-8254-1-DE



Au contraire, le parti pris est bien de permettre une augmentation de la capacité d'accueil de l'enceinte portuaire sans extension de bassin à flot gagnée sur la mer. A cet égard, toute réorganisation du plan d'eau sans construction du port à sec ne permettrait qu'une augmentation de capacité marginale.

En outre, ce sont les postes d'amarrage libérés sur le bassin actuel par le transfert d'une partie des petites unités dans le port à sec qui permettront de réorganiser le plan d'eau pour accueillir des unités de moyenne et grande plaisance (ce qui correspond à la demande actuelle) et ainsi de garantir l'équilibre financier de l'opération.

Le choix d'un port à sec enterré et automatisé est lié d'une part à la présence de foncier disponible sur les terre-pleins et d'autre part à une volonté de garantir un haut niveau de qualité de service aux usagers.

Il s'inscrit pleinement dans la démarche de positionnement comme « port de plaisance du futur », ce qui constitue un enjeu déterminant dans un contexte concurrentiel très fort.

Pourquoi le port à sec est-il positionné sur le terre-plein nord ? La commune a-t-elle la maîtrise foncière de ce terre-plein ?

Le terre plein au Nord du site est un espace sous-utilisé depuis plus de 40 ans, c'est donc une réelle opportunité que d'y étendre le port par la réalisation d'un port à sec et d'un plan d'eau.

Le terrain n'est pas communal et appartient au domaine public maritime. A ce titre, il est soumis à un contexte réglementaire restrictif qui ne permet d'envisager que trois vocations possibles : espace de loisirs, espace portuaire ou espace naturel.

Il a fait l'objet d'un transfert de gestion à la commune en 1996 puis à la Métropole en décembre 2011.

Les opportunités foncières offertes par ce terre-plein, idéalement situé entre port et plage, permettent d'envisager un nouvel espace de centralité pour cette zone (lieu de vie accueillant des activités nautiques de loisirs, des manifestations à caractère événementiel et une nouvelle offre commerciale).

Plusieurs personnes ont questionné les porteurs du projet dans les registres de contributions sur la raison conduisant à démarrer les travaux de réaménagement du port de plaisance avant la fin de la concession actuelle : **Pourquoi ne pas démarrer les travaux après 2018 ?**

La première phase des travaux (avant fin 2018) se situera presque en totalité à l'extérieur du périmètre de la concession actuelle puisqu'elle concerne la construction du port à sec au niveau du terre-plein nord et l'aménagement d'un nouvel accès à l'enceinte portuaire.

Ce phasage va donc permettre de réduire (mais pas de supprimer en totalité) les nuisances occasionnées par le chantier. Les dispositions retenues à cet effet sont développées dans le paragraphe relatif au chantier.

Le fait d'anticiper le début de la future délégation permettra au nouveau délégataire (dit délégataire entrant) de bénéficier des recettes du port à sec dans les meilleurs délais après le démarrage de sa prise de gestion, ce qui participe de l'équilibre financier global de l'opération.

Cela permettra également de faciliter la réorganisation du bassin à flot (et ainsi de poursuivre les travaux de réaménagement et de mise en valeur du port) en relogant dans le port à sec un certain nombre de petites unités.

2.2 LES ASPECTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS

Quelques personnes ont souhaité avoir des précisions sur les caractéristiques financières principales du projet compte tenu de leurs craintes sur la viabilité de l'opération : **Quel est le coût global du projet ? Quelles sont les modalités de son équilibre financier ? Sa rentabilité est-elle assurée ?**

L'enveloppe globale de l'opération est de l'ordre de 100 millions d'euros. Le délégataire entrant prendra à sa charge l'ensemble des aménagements à ses risques et périls.

Le mode de gestion retenu, la délégation de service public, a pour principe que le financement de l'opération est privé, le délégataire bénéficiant des recettes perçues au titre de l'exploitation du port sur toute la durée de la délégation de service public.

Plusieurs études successives ont démontré la faisabilité de l'opération avec une fourchette de l'ordre de 30 à 35 ans d'exploitation (pré-étude Métropole Nice Côte d'Azur en 2008 - études techniques de faisabilité BRL/Oméga/Atelier9 en 2010-2011 - compte d'exploitation prévisionnel Assistant à Maîtrise d'Ouvrage SAFEGE/Cabanes/FCL 2012-2013). Ces différentes études convergent pour confirmer la cohérence du projet et la viabilité économique de l'opération.

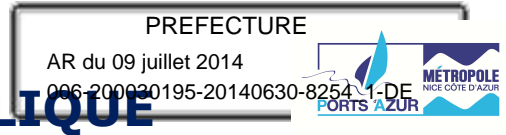
A l'occasion d'une réunion publique, il a été précisé qu'il ne fallait pas raisonner sur l'équilibre financier de chaque entité (port à sec, bassin à flot, ...) mais sur le projet global d'aménagement, avec toutes ses composantes.

A titre d'exemple, les places libérées par le transfert partiel des petites unités dans le port à sec permettront l'accueil de plus grosses unités sur le plan d'eau ce qui va générer une augmentation significative des recettes d'exploitation. L'augmentation de la capacité du port de plaisance, en particulier en termes de moyenne et grande plaisance, et le développement de l'offre d'activités nautiques et de loisirs, doivent également permettre une dynamisation de l'activité commerciale dans l'enceinte portuaire et une augmentation des redevances afférentes.

Certains professionnels et plaisanciers ont exprimé leurs craintes sur une augmentation des tarifs de location et des redevances : **Interrogations fortes sur une augmentation des tarifs pour les usagers du service**

La Métropole a expliqué que les tarifs de location feront l'objet d'un encadrement dans le contrat de délégation de service public. Toute évolution de la grille tarifaire sera soumise à l'avis consultatif du conseil portuaire et à l'approbation de l'autorité délégante (la Métropole). En tout état de cause, elle devra correspondre à une amélioration de la qualité du service rendu et rester en cohérence avec les tarifs moyens pratiqués sur les ports offrant des services équivalents sur la Côte d'Azur (Saint-Jean-Cap-Ferrat, Monaco, Cap d'Ail, Antibes, ...).

DEMARCHE DE CONCERTATION PUBLIQUE



Certains participants se sont interrogés sur la nature et l'importance des retombées que le projet est susceptible de générer pour le territoire de Beaulieu-sur-Mer : **Quelles sont les retombées attendues pour la commune ?**

Les évaluations faites à ce stade d'avancement du projet montrent qu'il présente des perspectives très positives pour le bassin d'emploi que ce soit pendant ou après le chantier. Ce point a d'ailleurs été relevé par quelques contributions qui ont également constaté l'enjeu que cela représente en matière d'offre d'hébergement et de logements.

Les actions prévues pour renforcer les liens entre la ville et le port de plaisance (amélioration des cheminements doux, réorganisation du stationnement...) participent de cette volonté de faire bénéficier l'ensemble de la commune des aménagements réalisés, et en particulier de mettre en valeur le patrimoine, les équipements publics et les commerces de la ville.

Enfin, le terre-plein nord offre des opportunités incomparables de création d'un lieu de vie et d'échanges de grandes dimensions pouvant accueillir des manifestations festives et événementielles dont la commune ne dispose pas à l'heure actuelle, qui plus est dans un cadre remarquable, entre port de plaisance et plage.

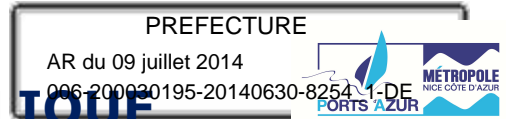
Plusieurs plaisanciers se sont interrogés sur le devenir des amodiations actuelles dans le cadre de la future délégation : **Y aura-t-il toujours des postes amodiés et si non quelles seront les futures modalités de contractualisation ?**

Le régime des amodiations issu de la concession portuaire de 1968 n'est plus en adéquation avec la législation et doit évoluer à l'occasion de la prochaine délégation de service public.

Il sera remplacé par les contrats de garantie d'usage d'un poste d'amarrage que le délégataire pourra accorder à des personnes morales ou physiques conformément aux dispositions légales entrées en vigueur en 1981. En contrepartie de sa participation au financement des ouvrages (sans lien avec l'actionnariat de la société en charge de la gestion portuaire), son bénéficiaire dispose pendant une durée déterminée d'une garantie d'amarrage dans le port de Beaulieu-Plaisance pour un navire de caractéristiques fixées dans le contrat mais sans affectation privative d'un poste déterminé.

Les contrats de garantie d'usage ne seront envisageables que pour un nombre limité de grands postes. Ils pourront être commercialisés par le délégataire avant le démarrage des travaux pour participer au préfinancement de l'opération.

DEMARCHE DE CONCERTATION PUBLIQUE



Un plaisancier propose de permettre une cession anticipée pour ce type de contrat de garantie d'usage : [Sera-t-il possible d'engager une cession anticipée d'un contrat de garantie d'usage, par exemple pour bénéficier d'un poste de dimensions différentes ?](#)

La Métropole n'est pas défavorable à cette proposition sous réserve d'un encadrement strict de leurs modalités dans le contrat de délégation de service public.

Enfin, quelques personnes ont souhaité disposer d'informations complémentaires sur les tarifs spécifiques du port à sec, en particulier par rapport au bassin à flot : [Quels tarifs pour le port à sec ? Y aura-t-il des incitations tarifaires par rapport aux postes d'amarrage ?](#)

Ce point sera examiné ultérieurement sur la base des propositions tarifaires qui seront faites par les candidats dans leur offre. Néanmoins, la Métropole souhaite que les tarifs soient encadrés et ce point fera l'objet des mises au point du contrat avec le candidat retenu.

Il est rappelé toutefois qu'un emplacement dans le port à sec présente un avantage économique avéré pour le plaisancier : réduction des dommages liés à l'amarrage, protection contre le vandalisme, protection vis-à-vis des conditions climatiques, réduction des fréquences d'entretien.

2.3 LE BASSIN A FLOT - LE PORT A SEC

Plusieurs personnes ont manifesté leurs craintes sur le manque de fiabilité d'un port à sec enterré et automatisé considéré comme un prototype.

[Le caractère innovant des technologies mises en œuvre interpelle.](#)

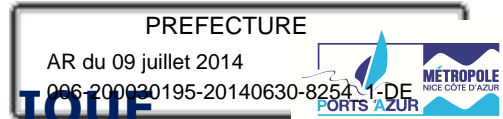
Le port à sec est une juxtaposition de techniques existantes à la fois éprouvées et maîtrisées.

De nombreux ouvrages ont été construits sous le niveau de la mer ces dernières années à l'aide de parois de soutènement étanches, dont notamment des parcs de stationnement. D'autre part, la manutention automatique de navires existe déjà sur de nombreux ports à sec horizontaux ou verticaux en France ou dans le monde. Il s'agit d'une technologie issue des procédés industriels avec dans le cas présent une application au levage et au déplacement de navires.

On notera également que cette technologie fait l'objet d'études approfondies depuis plusieurs années car elle constitue une solution particulièrement pertinente vis-à-vis des problèmes fonciers auxquels font face de plus en plus de grands ports de plaisance.

On notera quelques contributions dans les registres confirmant que ce type d'ouvrage est à la portée du savoir-faire technique des entreprises françaises et ne doit pas générer de crainte abusive.

DEMARCHE DE CONCERTATION PUBLIQUE



Quelques plaisanciers ont souhaité disposer d'informations complémentaires sur les modalités de gestion du port à sec (manutention, rinçage des navires, gestion des heures de pointe, sécurité...) : [Comment s'effectue le rinçage des navires ? Comment la manutention est-elle assurée ? Comment est gérée l'attente ou la mise à disposition de son navire ? Comment est gérée l'affluence des retours, par mauvais temps ?](#)

Ces différents sujets qui participent de la fiabilité de l'ouvrage et de la qualité du service rendu ont été identifiés et seront traduits en termes de niveau de qualité minimal et d'objectifs quantifiables et mesurables à atteindre par les candidats à la délégation de service public (exemple : délai maximal d'attente). L'autorité délégante accordera une attention particulière à la qualité des propositions du délégataire en la matière. Il est rappelé que celui-ci, qui sera à la fois concepteur, constructeur et exploitant de l'ouvrage, aura tout intérêt à mettre en œuvre des technologies sûres et robustes s'il souhaite maîtriser ses coûts d'entretien et de maintenance et les plages d'arrêt d'exploitation.

En matière de gestion des flux entrées – sorties, la Métropole exigera la mise en œuvre d'un système de réservation à distance, l'installation de plusieurs équipements de manutention et un dimensionnement adapté des pontons d'attente pour face à des périodes d'affluence.

Quelques personnes ont indiqué que le projet de réorganisation du plan de mouillage manquait de clarté et ont souhaité disposer d'informations complémentaires sur l'augmentation de capacité globale : [Quelle est l'évolution envisagée du nombre de places par catégories de navires ? Quelles seront les capacités respectives du bassin à flot et du port à sec ? Quelle sera la place réservée à la petite plaisance dans le futur ?](#)

Comme indiqué précédemment, le mode de gestion retenu explique l'absence à ce stade de l'opération d'un schéma détaillé de réorganisation du plan de mouillage.

Il fera l'objet de propositions engageantes des candidats à la délégation de service public qui seront chargés d'identifier des solutions d'optimisation de la capacité et de répartition par catégories.

La Métropole veillera toutefois à encadrer les modalités de cette réorganisation :

- Le nombre global de postes de petite plaisance (longueur de navire inférieure à 10 mètres) que l'on dénombre dans le plan de mouillage actuel sera maintenu, à raison d'une répartition proche de 150 postes à flot et 240 places dans le port à sec.
- La répartition globale entre petite, moyenne et grande plaisance sera encadrée.

Plusieurs plaisanciers locaux ont interrogé les porteurs du projet sur les critères de choix dont disposera le délégataire entrant pour orienter les plaisanciers vers le port à sec ou le bassin à flot : [Quels seront les critères de sélection pour une place dans le port à sec – Ces critères vont-ils permettre de respecter les usages actuels \(utilisation du navire à quai\) ? Vont-ils être liés à la fréquence de sortie en mer des navires ?](#)

Les débats ont permis de confirmer la diversité des usages autour de la plaisance sur le port de Beaulieu-Plaisance. Certaines unités sortent très fréquemment en mer, d'autres beaucoup moins mais constituent de véritables lieux à vivre où les plaisanciers invitent leurs amis (tradition de l'apéritif à bord). Mais il est également à noter qu'une part significative des plaisanciers n'habite pas la Côte d'Azur et n'utilise leur navire que quelques semaines (voire jours) par an.

Le projet a l'ambition de respecter chacun de ses usages mais également d'en développer de nouveaux, en particulier grâce à la construction du port à sec.

Cet équipement constitue en effet une réponse pertinente pour les plaisanciers dont le nombre de sorties reste limité dans la saison. Mais cette clientèle n'est pas la seule. L'automatisation du port à sec et les services de réservation associés permettront également à de nombreux plaisanciers utilisant très fréquemment leur navire de disposer d'un emplacement parfaitement sécurisé.

L'ambition affichée est celle de plus d'attractivité et d'un port plus vivant. Une attention particulière devra donc être portée par le délégataire entrant à la prise en compte des usages de chacun, dans le respect du règlement de police du port qui impose un minimum de 15 jours de sortie par saison.

Un plaisancier s'est étonné de l'absence de quai dédié à la moyenne et grande plaisance, à la différence des grands ports de plaisance voisins : [Le projet prévoit-il l'aménagement de quais adaptés à la grande et moyenne plaisance ?](#)

L'un des objectifs de la réorganisation du plan de mouillage sur le bassin à flot est de faire progresser la part de la moyenne et grande plaisance sur le port. Les infrastructures seront adaptées aux caractéristiques et aux besoins spécifiques de ces grandes unités (amarrage, consommables...).

2.4 LES COMMERCE ET ACTIVITES ECONOMIQUES

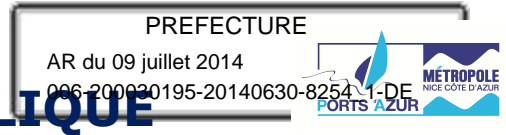
Quelques commerçants se sont interrogés sur la continuité de leur activité dans le cadre de la future délégation de service public :

[Quelle suite sera donnée en 2019 aux contrats d'amodiation ? Quelle forme d'occupation de l'espace maritime ?](#)

La Métropole a tenu à expliquer que le maintien du tissu commercial actuel constitue une priorité et sera contractualisé dans la future délégation de service public.

Sur le plan juridique, de nouveaux contrats seront établis, en adéquation avec l'activité proposée. Ces contrats pourront être de longue durée en fonction des investissements à réaliser.

DEMARCHE DE CONCERTATION PUBLIQUE



Quelques personnes ont manifesté leurs doutes sur la viabilité du renforcement de l'offre commerciale : [Y-a-t'il eu des études de marché pour le développement d'une nouvelle offre commerciale ? Si oui, quelles sont leurs conclusions ?](#)

La dynamisation de l'activité commerciale doit résulter de l'augmentation de la capacité du port de plaisance, du développement de la moyenne et de la grande plaisance qui génère des besoins spécifiques, mais également de la qualité de l'aménagement global du port de plaisance qui va permettre de créer de nouveaux liens avec la ville et ainsi constituer un véritable lieu de vie et d'animation.

L'aménagement du terre-plein nord doit permettre de renforcer la surface commerciale disponible pour agrandir les fonds de commerce existants et étoffer l'offre de service présente sur le port, par exemple en termes d'activités à vocation nautique (loueurs de navires à la journée, promenades en mer, sellerie marine...).

Une implication des commerçants présents sur le port est à ce titre souhaitée pour construire une offre commerciale cohérente.

Quelques questions plus précises ont également été posées : [Les terrasses des commerces seront-elles saisonnières ou permanentes ? Quelles activités seront proposées, en particulier aux abords de la plage ?](#)

En ce qui concerne les terrasses des commerces, les modalités précises seront étudiées dans un deuxième temps. En tout état de cause, l'objectif du projet est de maintenir l'offre commerciale existante et de la développer.

La semi-piétonisation du quai du Ponant participe de la volonté de pérenniser les terrasses et de renforcer leur attractivité.

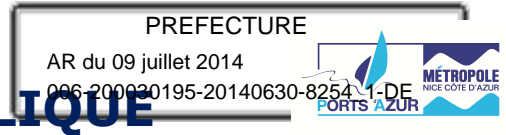
Certaines personnes ont souhaité appréhender de façon plus précise les objectifs poursuivis en ce qui concerne la plage de la Petite Afrique qui jouxte le terre-plein nord : [Quelles améliorations le projet est-il susceptible d'apporter à la plage de la Petite Afrique ?](#)

La plage de la Petite Afrique présente un enjeu fort d'amélioration de ces conditions d'avivement (renouvellement des eaux). Elle est située à l'extérieur de la concession portuaire.

Toutefois, la Métropole a souhaité porter une réflexion d'ensemble regroupant le projet d'aménagement du port de plaisance et l'amélioration de la qualité des eaux de la plage afin de s'assurer de la cohérence des différents projets.

Des études ont été engagées à ce sujet depuis 2012. Le délégataire entrant devra tenir compte des propositions d'aménagement retenues.

DEMARCHE DE CONCERTATION PUBLIQUE



Il a été relevé dans une contribution que l'implantation future de l'école de voile, sur le terre-plein Nord, n'était pas optimale : **L'école de voile ne sera-t-elle pas trop éloignée du centre-ville.**

En accord avec le Président du Yacht Club, il est envisagé de relocaliser l'école de voile sur le terre-plein nord afin de constituer un véritable pôle d'activités nautiques bénéficiant de la proximité de la plage de la Petite Afrique et des opportunités foncières offertes pour le développement de nouvelles activités (planche à voile, kayak de mer...).

Cette relocalisation permet également de bénéficier d'une offre de stationnement conséquente à proximité.

De façon plus générale, la réorganisation des cheminements doux et la réduction de la place accordée à la voiture dans l'enceinte portuaire vont permettre de faciliter les liaisons avec le cœur de ville de Beaulieu-sur-Mer.

Certaines personnes ont relevé le projet de construction d'une annexe à la capitainerie actuelle sur le terre-plein nord et s'interrogent sur son intérêt : **Est-il nécessaire de construire une nouvelle capitainerie ?**

Les candidats à la délégation de service public seront libres de proposer le mode d'organisation qui leur apparaît le plus adapté pour assurer un haut de niveau de qualité de service aux usagers dans le cadre de la gestion quotidienne de l'enceinte portuaire.

En tout état de cause, une annexe à la capitainerie actuelle sur le nouveau pôle de centralité du terre-plein nord présente un intérêt avéré en particulier pour l'exploitation du port à sec.

Une contribution a rappelé l'intérêt de promouvoir les énergies renouvelables dans le cadre du projet : **Il serait judicieux d'équiper certains bâtiments avec des panneaux photovoltaïques afin de répondre aux besoins énergétiques des activités hébergées**

Cette proposition est effectivement fortement envisagée et sera intégrée au cahier des charges de la délégation de service public (propositions de solutions de production d'énergie renouvelable sur site pour alimenter une partie des installations portuaires).

Il est également précisé à cet égard que les futurs bâtiments seront conçus de sorte à répondre aux dernières normes environnementales en la matière.

2.5 LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT DANS L'ENCEINTE PORTUAIRE

Le parti d'aménagement présenté en termes d'organisation de la circulation et du stationnement a été apprécié par plusieurs participants :

- **Le projet permet de renforcer le lien ville-port ;**
- **Le projet repose sur la volonté d'amélioration des liaisons piétonnes ;**
- **Le projet permet d'augmenter l'offre de stationnement, tout en assurant des modalités de livraison pour les commerces.**

Demande de précisions sur l'intégration du nouveau parking. Sera-t-il enterré ou en surface ?

Comme expliqué précédemment, la procédure retenue justifie l'absence de projet détaillé à ce stade.

Les principes d'aménagement envisagés conduisent à une construction mixte (semi-enterrée) en cohérence avec les dispositions urbanistiques réglementaires.

La créativité des candidats à la délégation de service public doit permettre de faire émerger des projets de grande qualité assurant une intégration architecturale et paysagère ambitieuse de cet ouvrage compte tenu de sa co-visibilité depuis la corniche, le port et la plage.

Certaines personnes se sont interrogées sur l'offre de stationnement globale : Y aura-t-il autant de places de stationnement qu'actuellement ?

Le projet réorganise totalement le stationnement actuel, en diminuant les emprises au sol dédiées à la voiture pour renforcer l'attractivité des quais et sécuriser les cheminements doux, ce qui conduit à la construction d'un parc de stationnement aux abords du terre-plein nord.

L'offre de stationnement ainsi réorganisée tient compte de l'augmentation du nombre de postes d'amarrage et de l'offre commerciale nouvelle.

Plusieurs habitants du quai Whitechurch souhaitent que le projet ne génère pas de circulation routière supplémentaire sur ce quai et préserve les cheminements piétons : **Il est souhaitable que le trafic automobile soit réduit au bénéfice des piétons notamment sur le quai Whitechurch.**

En matière de circulation, l'objectif principal du parti d'aménagement est de rééquilibrer les usages entre les véhicules et les piétons.

La requalification des quais et des terre-pleins vise à libérer le plus d'espace libre possible pour les piétons et permettre la continuité des cheminements tout autour du port, tout en garantissant aux professionnels un accès livraisons à leurs alvéoles commerciales et aux plaisanciers un accès technique aux bateaux.

En ce qui concerne le quai Whitechurch, la Métropole veillera à ce que l'affectation de l'espace public garantisse des cheminements piétons sécurisés tout en maintenant des conditions d'accès satisfaisantes au chantier naval, à l'aire de carénage publique ainsi qu'à la cale de mise à l'eau publique.

2.6 LE CHANTIER PROPREMENT DIT

Certains participants ont manifesté leur satisfaction vis-à-vis des dispositions prises en matière de préservation de l'environnement et de limitation des nuisances : **Évacuation des matériaux par voie maritime (et pas par camions)**

La perspective d'un chantier relativement long et conséquent génère toutefois une inquiétude de la part des commerçants (impact sur leur activité et leur chiffre d'affaires) mais également des plaisanciers (nuisances).

Inquiétude des commerçants sur la période des travaux et les pertes de chiffre d'affaires liées à la baisse de fréquentation. La clientèle risque d'être découragée par l'insuffisance de l'offre de stationnement, et les nuisances (bruit, poussière).

Craintes également des plaisanciers qui ne souhaitent pas être dérangés par les travaux pendant les vacances d'été.

La Métropole est très sensible à la limitation des nuisances du chantier sur son environnement afin de garantir une continuité d'activité, du port de plaisance et des commerces, dans les meilleures conditions possibles.

Pour ce faire, des dispositions strictes seront contractualisées avec le délégataire entrant, non seulement en termes d'objectifs mesurables à atteindre (niveaux acoustiques, protection contre la poussière...), mais également de moyens spécifiques.

On peut citer à titre d'exemple :

- Interruption des travaux générant des nuisances importantes pendant la période estivale (juillet – août)
- Aménagement d'une nouvelle voie d'accès terrestre au terre-plein nord pour éviter tout encombrement du quai du Ponant
- Évacuation des matériaux par voie maritime

La nécessité de disposer d'une offre de stationnement alternative à la fermeture du parking du terre-plein nord est prise en compte et fera l'objet d'une attention particulière.

DEMARCHE DE CONCERTATION PUBLIQUE

PREFECTURE

AR du 09 juillet 2014

006-200020195-20140630-8254-1-DE



Plusieurs plaisanciers ont souhaité avoir des compléments d'information sur la relocalisation provisoire des navires situés aux abords des zones de travaux : [Où vont aller les navires en phase travaux ?](#)

Les candidats à la délégation de service public seront tenus de minimiser l'impact du chantier sur le bassin à flot et de relocaliser les navires impactés soit dans le port de Beaulieu-Plaisance lui-même, soit dans les ports voisins.

Quand le port à sec sera réalisé, il permettra d'accueillir une partie des petites unités, pendant les travaux sur le port à flot.

Quelques questions précises ont également été posées :

[Les déblais vont être évacués par voie maritime, mais pour aller où ?](#)

[Comment sera organisé le chantier, et comment seront accueillis les ouvriers qui y travailleront ?](#)

Les entreprises candidates à la délégation de service public seront forcées de proposer pour trouver les lieux de décharge pour les déblais. Une partie pourra être revalorisée dans le cadre du projet.

Le délégataire devra préciser les modalités d'organisation du chantier et la logistique associée (aussi bien technique qu'en terme socio-économique) pour limiter au maximum les nuisances.

3. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

3.1 L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

Les réunions préparatoires ont été fortement appréciées par leurs participants et ont permis d'aborder divers sujets relatifs à l'opération de façon constructive en préalable aux réunions publiques. Cette phase a permis de compléter le message délivré à l'occasion des réunions publiques en apportant des informations complémentaires.

On constate en outre une participation satisfaisante aux différentes réunions publiques, avec une bonne représentation des différentes catégories de public (habitants de Beaulieu-sur-mer ou de communes proches, plaisanciers locaux ou étrangers, amodiateurs, commerçants, professionnels, pêcheurs ...).

Au global près de deux cents interlocuteurs différents ont participé aux différents échanges. Les débats ont été très largement courtois, bien que très interrogatifs (plus d'une trentaine de questions posées lors des réunions publiques), ce qui confirme l'intérêt de cette démarche de concertation.

La première réunion publique qui marquait le lancement de la démarche a atteint son objectif de façon tout à fait satisfaisante au regard de l'affluence du public (salle comble) et du relais media qu'elle a occasionné avec des reportages dès le lendemain dans les principaux media de la presse régionale télévisuelle (France 3 le 25 avril 2013), écrite (Nice Matin le 25 avril 2013) et radio (France Bleu Côte d'Azur).

Ces reportages ont été très équilibrés dans leur présentation de l'opération et des échanges organisés lors de cette réunion publique inaugurale. Ils ont permis de s'assurer que l'ensemble du public intéressé directement ou indirectement par le projet était informé de la démarche engagée.

L'intérêt d'une deuxième réunion publique s'est confirmé, non seulement par son affluence, mais également par le délai de réflexion qu'elle a permis d'instaurer par rapport aux premiers échanges qui a permis d'approfondir les principaux sujets abordés précédemment.

Le registre déposé à l'attention du public en mairie de Beaulieu-sur-mer a été largement utilisé avec près de 35 contributions, dont près de la moitié très argumentées.

3.2 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

A l'image des questions posées lors des réunions publiques, les contributions sur les registres manifestent un besoin d'information supplémentaire sur des sujets parfois très précis, mais également un certain nombre de d'interrogations.

Au final, on dénombre quelques avis défavorables la plupart du temps non argumentés, mais également quelques propositions concrètes qui ont été recensées au chapitre précédent et qu'il est jugé opportun de prendre en compte dans la définition du programme d'opération (possibilité de cession anticipée des garanties d'usage – aménagement d'une offre de stationnement satisfaisante en phase chantier...).

A ce stade de la présentation et de la compréhension de l'opération, quatre grandes thématiques ressortent de cette première phase de concertation :

La maîtrise du coût global du projet et ses conséquences éventuelles pour les contribuables, commerçants, plaisanciers...

Les réponses apportées par la Métropole :

- Présenter dans les grandes lignes les analyses financières des bureaux spécialisés, les hypothèses et sécurités prises en compte ... ;
- Expliquer que le régime de la délégation de service public permet d'encadrer les tarifs et transfère l'ensemble des risques liés à la construction et à l'exploitation sur le délégataire ;
- Expliquer les modalités d'encadrement des tarifs de location.

Des interrogations sur le traitement de la petite plaisance sur le bassin à flot alors qu'elle contribue à la vie économique de la commune

Les réponses apportées par la Métropole :

- Rassurer sur le fait que le nombre global d'unités de petite plaisance accueilli sera maintenu ;
- Expliquer la diversité des usages possibles autour de la plaisance et rappeler la volonté de tenir compte de chacun de ses usages tout en créant de nouveaux par l'intermédiaire du port à sec ;
- Rappeler que les objectifs d'amélioration de la qualité du service rendu et du confort de l'utilisateur bénéficieront à tous les plaisanciers.

DEMARCHE DE CONCERTATION PUBLIQUE



Le souhait que la démarche d'aménagement du port du futur (montée en gamme de la plaisance, construction d'équipements novateurs) soit réellement compatible avec la préservation du patrimoine et de la qualité de vie à Beaulieu-sur-Mer

Les réponses apportées par la Métropole :

- Mettre en avant et détailler la cohérence d'ensemble de l'opération, l'analyse socio-économique et les retombées économiques attendues sur le plan local : circulation, cadre de vie, emploi, activités ... ;
- S'attacher à rassurer sur la fiabilité de la technologie envisagée qui est une juxtaposition de technologies éprouvées et reconnues, en donnant des exemples ;
- Rappeler que le port à sec enterré est la seule solution réaliste au besoin d'extension de capacité et de montée en gamme de la plaisance à Beaulieu-sur-Mer ;
- Insister sur le fait que le concepteur/réalisateur/exploitant aura tout intérêt à proposer une technique fonctionnelle et fiable ;
- Insister sur les avantages du port à sec ;
- Rappeler que la construction d'équipements de prestige participe à la dynamique urbaine de la commune de Beaulieu-sur-Mer et doit lui permettre d'assurer son rayonnement au delà des Alpes-Maritimes avec un projet de ce type ;
- Confirmer que la qualité de l'intégration architecturale et paysagère des bâtiments et équipements sera un des éléments clefs du choix du délégataire ;
- Préciser que la préservation du patrimoine (port de pêche, terrains de pétanque, fêtes patronales...) constitue un invariant du projet.

Des inquiétudes sur la viabilité économique des commerces durant les travaux

Les réponses apportées par la Métropole :

- Rassurer les commerçants sur la pérennité de leur activité en phase travaux et les potentiels de développement avec les nouvelles infrastructures ;
- Expliquer qu'ils sont associés de façon constructive au projet et continueront à l'être.