****

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT SUR L'ILE SAINTE MARGUERITE

****

DOSSIER DE CADRAGE DU PROJET

Référence Document O.C.E. : R18E04

Version 2B- 30/04/2018	Modifications à la demande du client (email du 27/04/18)	Diffusion : ville de Cannes, ACRI-IN
Version 1B- 09/04/2018	Modifications à la demande du client (email du 03/04/18)	Diffusion : ville de Cannes, ACRI-IN
Version 0B- 19/03/2018	Document complété au stade PRO avec plans annexés	Diffusion : ville de Cannes
Version 0A- 05/03/2018	Ne pas diffuser - A compléter par les plans du projet	Diffusion : Ch. Vergnet / ACRI-IN

SOMMAIRE

1. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR 4

2. CADRE REGLEMENTAIRE DU PROJET 5
2.1. RUBRIQUES DE L'ANNEXE À L'ARTICLE R122-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT CONCERNÉES... 5
2.2. RUBRIQUES DE L'ART. R 214-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT CONCERNÉES.... 5

3. CONTEXTE, LOCALISATION, ET VUES DU SITE DU PROJET 5

4. OBJET DU PROJET DE TRAVAUX ET D'AMENAGEMENT 9
4.1. CONTEXTE 9
4.2. LES OUVRAGES EXISTANTS 9
4.3. JUSTIFICATION DU PROJET 11
4.4. OBJECTIFS DU PROJET 13
4.5. AVANCEMENT DES ETUDES DE PROJET 14

5. DÉFINITION DU PROGRAMME DE TRAVAUX ET D'AMENAGEMENT 15

6. CARACTERISTIQUES DU PROJET DANS SA PHASE D'EXPLOITATION 24

7. ANALYSE DE LA SENSIBILITE DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT 25
7.1. ZONAGES ENVIRONNEMENTAUX ET PATRIMONIAUX 25
7.2. BIOCÉNOSES BENTHIQUES, HABITATS ET ESPECES NATURA 2000 MARINS 27
7.1. AVIFAUNE MARINE 30
7.2. BIOCÉNOSES, HABITATS ET ESPÈCES NATURA 2000 TERRESTRES 30
7.3. USAGES DU SITE 32

8. ENJEUX DU PROJET 33

9. EVALUATION PREALABLE DES EFFETS DU PROJET 34
9.1. EFFETS BRUTS EN PHASES CHANTIER 34
9.2. EFFETS BRUTS EN PHASE D'EXPLOITATION 35

10. MESURES ERC DESTINÉES À ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS DU PROJET 36

11. IMPACTS RESIDUELS 40

12. CONCLUSION 40

ANNEXES

- Formulaire d'évaluation simplifiée ou préliminaire des incidences Natura 2000.
- FSD du site Natura 2000 FR93 01573.
- DOSSIER DE PLANS des aménagements terrestres (Durochat, mars 2018)
  01 Plan de masse d'insertion (PRO) 1/500ème
  02 Plan de masse d'aménagement (PRO) 1/200ème
  03 Plan de plantation arrosage et réseaux (PRO) 1/500ème
  04 Détails techniques (PRO)
  05 Simulation par insertion d'images de synthèse en 3D (PRO)
  06 Coupes paysagères (PRO)

07 Coupes des aménagements terrestres, vue de face quai accueil (PRO)
08 Carnet de définition des matériaux et du mobilier (PRO)
09 Notice explicative Partie insertion et paysage (PRO)

- DOSSIER DE PLANS des aménagements maritimes (ACRI-IN, mars 2018)
  01-Plan de masse (PRO)
  02-Débarcadère (PRO)
  03-Quai (PRO)
  04-Pontons (PRO)
  05- Débarcadère provisoire (PRO).

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Synthèse du projet de travaux. 23

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Localisation du projet 6
Carte 2 : Zonages réglementzires et contractuels au titre de la protection de la Nature et du patrimoine 26
Carte 3 : Biocénoses benthiques connues 29
Carte 4 : Inventaire phytosociologique de l'île Sainte Marguerite (ONF, 2011) 31

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation des photos 1, 2 et 3 7
Figure 2 : Vue en plan des ouvrages existants concernés par le projet. 10
Figure 3 : État actuel des ouvrages maritimes. 12
Figure 4 : Simulation du projet par insertion d'image de synthèse en vue 3D (JL DUROCHAT). 16
Figure 5 : Extrait du plan de masse général d'aménagement et coupes paysagères (JL DUROCHAT). 18
Figure 6 : Détails en plan du projet du nouveau quai d'accueil et de la rampe PMR (JL DUROCHAT, 2018).. 19
Figure 7 : Plan de plantation et d'arrosage (JL DUROCHAT, 2018).. 19
Figure 8 : Coupes des ouvrages maritimes projetés (ACRI-IN, 2018).. 20
Figure 9 : Plans des pontons n°2 et 3 (ACRI-IN, 2018). Les plans sont fournis en annexe au format d'origine. 21
Figure 10 : Extrait de plan et coupe du débarcadère PL provisoire (ACRI-IN, 2018).. 21
Figure 11 : Localisation du site du projet dans la ZSC FR9301573 "Baie et cap d'Antibes, îles de Lérins". 25
Figure 12 : localisation du site du projet en limite de la Réserve Biologique Dirigée FR2300198 25
Figure 13 : Herbier à posidonie situé à l'enracinement du ponton n°2 (carte 3, zone B). 28
Figure 14 : Herbiers à posidonie et cymodocée situés à l'ouest du ponton n°2 (carte 3, zone E). P2A, 2013 28
Figure 15 : Herbier à cymodocée situé à l'est du ponton n°3 (carte 3, zone C). P2A Développement, 2013. 28
Figure 16 : Mesure d'évitement n° ME2 : implantation d'une paire de pieux supplémentaire afin de conserver les îlots d'herbier situés à l'enracinement de l'actuel ponton n°2. 37
Figure 17 : Pose d'écrans verticaux anti-turbidité, balisage des biocénoses sensibles. 38

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1 : Vue de la zone de débarquement depuis la mer (14/03/2017, vue nord vers sud). 7
Photo 2 : Vue de la zone de débarquement et du Fort Royal en arrière-plan depuis l'ouest vers l'est (14/03/2017). 8
Photo 3 : Vue de la zone de débarquement depuis le Fort Royal depuis l'est vers l'ouest (14/03/2017). 8
Photo 4 : Les ouvrages existants (photo ACRI-IN, 2013). 10
Photo 5 : Talus situé en arrière du quai d'accueil. 30
Photo 6 : Talus situé en arrière du chemin côtier, recevant la rampe PMR. 30

1. IDENTIFICATION DU DEMANDEUR

Commune de Cannes
Représentée par Monsieur M. David LISNARD, Maire de Cannes

Hôtel de ville

1, Place Bernard Cornut Gentille

06400 Cannes

Responsable du projet :

Monsieur Philippe CHILINI- Service Infrastructures Portuaires et Maritimes - CS 30140 - 06414 Cannes cedex - Tél : 04 97 06 46 92

2. CADRE REGLEMENTAIRE DU PROJET

Le projet est soumis aux procédures suivantes :

- Examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale (Art. R122-2 du Code de l'Environnement) ;
- Autorisation au titre de la Loi sur l'Eau (L.214-1 à 6 du Code de l'Environnement) ou autorisation complémentaire après examen par les services DDTM06 en raison de l'antériorité à la Loi sur l'Eau ;
- Autorisation spéciale au titre des sites classés délivrée par le Préfet ou le Ministre chargé des sites (article L.341-10 du code de l'environnement) ;
- Évaluation des incidences Natura 2000 (Article L414-4 du Code de l'Environnement).

2.1. RUBRIQUES DE L'ANNEXE À L'ARTICLE R122-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT CONCERNÉES

- 9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales.
  - b) Construction de ports et d'installations portuaires (bateaux<1350 T).
- 11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière.
  - b) Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants.

2.2. RUBRIQUES DE L'ART. R 214-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT CONCERNÉES

A ce stade d'avancement du projet, les rubriques concernées sont :

- 4.1.2.0 : Travaux d'aménagement portuaire et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu :
  - 2° D'un montant supérieur à 1 900 000 euros (A).

Le projet concerne des ouvrages bénéficiant du statut d'antériorité, réguliers au regard de la Loi sur l'Eau.

3. LOCALISATION ET VUES DU SITE DU PROJET

La **zone de débarquement de** l'ile Sainte Marguerite est **située au nord de la plus grande des îles de Lérins,** face au cap de la Croisette, sur le territoire de la **ville de Cannes**.

Voir **Carte 1, figure 1, et photos 1, 2 et 3** en pages suivantes.

Carte 1 : Localisation du projet

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMENAGEMENT
DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT SUR
L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

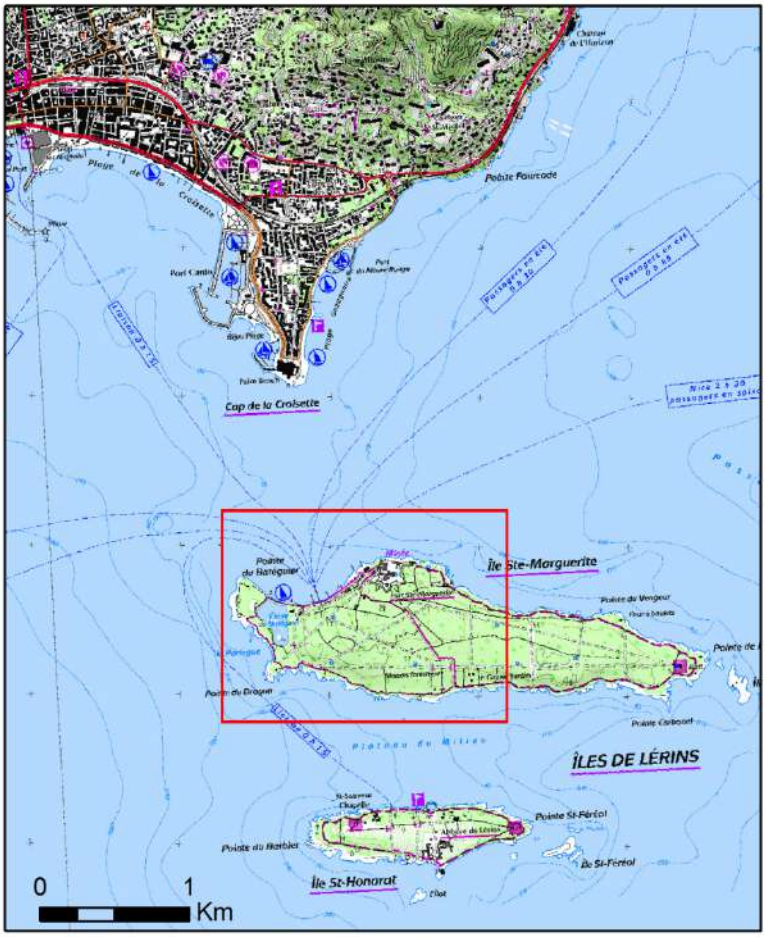


Figure 1 : Localisation des photos 1, 2 et 3

Photo 1 : Vue de la zone de débarquement depuis la mer (14/03/2017, vue nord vers sud).

Photo 2 : Vue de la zone de débarquement et du Fort Royal en arrière-plan depuis l'ouest vers l'est (14/03/2017).

Photo 3 : Vue de la zone de débarquement depuis le Fort Royal depuis l'est vers l'ouest (14/03/2017).

4. OBJET DU PROJET DE TRAVAUX ET D'AMENAGEMENT

La mise en sécurité et le réaménagement de la zone de débarquement sur l'ile Sainte Marguerite consiste en **:**

- Démolition et **reconstruction des ouvrages** maritimes dégradés (deux pontons d'accostage, quai d'accueil, débarcadère poids lourds et enrochements de protection du chemin côtier) **sur leurs emplacements initiaux**, **sans augmentation des capacités d'accueil de la zone de débarquement** ;
- **Réaménagement** de la zone selon des **exigences de sécurité, d'intégration paysagère et d'amélioration du confort des usagers** : réaménagement des talus, des cheminements d'accès pour les piétons et véhicules situés en arrière des ouvrages, création d'une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR), aménagement d'une zone d'attente en arrière du quai d'accueil.

Le projet ne vise pas à augmenter les capacités d'accueil et la fréquentation de la zone de débarquement et de l'île.

4.1. CONTEXTE

L'ile Sainte Marguerite a préservé un caractère naturel et sauvage. Les seuls véhicules admis sont ceux assurant les services publics (ONF, enlèvement des déchets, pompiers, police municipale) ainsi que ceux exceptionnellement autorisés par la commune (travaux, livraisons).

Le transport des visiteurs vers l'Île Sainte Marguerite est assuré par cinq compagnies privées, au départ de différents ports du département des Alpes Maritimes et du Var. Tous les passagers arrivant sur l'ile (200 000 visiteurs en moyenne au départ de Cannes entre les mois d'Avril et d'Octobre, pic de **1400 visiteurs quotidiens au mois d'août**) arrivent sur cette **unique zone de débarquement, située au nord de l'ile, face au Cap Croisette**. Les visiteurs se dirigent ensuite vers les différents points d'attrait de l'île : village, Fort royal, plages, visite éco-pédagogique de la forêt et de l'étang du Batéguier et de son avifaune remarquable.

4.2. LES OUVRAGES EXISTANTS

Les ouvrages existants sont constitués des éléments suivants (**Photo 4** et **Figure 2**):

- **Protection du trait de côte et du chemin côtier** à l'est du ponton n°3 par des enrochements de forme parallélépipédique sans sous-couche adaptée, favorisant ainsi le lessivage des fines vers la mer ;
- **Ponton n°3** (95 x 3,6 m) présent avant 1943, composé de 8 travées béton (poutres et chevêtres) sur 8 paires de pieux métalliques ancrés dans le sol de la mer, recouvert d'un platelage bois ;
- **Débarcadère poids-lourds** (8,1 x 6,0 m) construit entre 1970 et 1971 en béton armé, poutrelles et tôle d'acier sur piles ancrées sur semelles bétons circulaires D120 ;
- **Quai d'accueil** (31 x 4 m) en forme de "L" en béton armé (dalles et murs) construit entre 1979 et 1982 ;
- **Ponton n°2** (56 x 4,0 m) construit entre 1979 et 1982, composé de 4 travées béton (prédalles, poutres et chevêtres) sur paires de piles béton ancrées sur massifs béton superficiels, recouvert d'une dalle béton ; les fondations ont été confortées en octobre 2013 (travaux d'urgence) par la mise en place de gabions anti-affouillement au pied des fondations.

Photo 4 : Les ouvrages existants (photo ACRI-IN, 2013).

Figure 2 : Vue en plan des ouvrages existants concernés par le projet.

4.3. JUSTIFICATION DU PROJET

Les différents ouvrages sont dans **un état de dégradation avancée** ne permettant plus leur exploitation en toute sécurité :

- Le ponton n° 2 s'est affaissé et a pivoté en raison de l'affouillement des fondations superficielles ; les poutres en béton précontraint sont fortement corrodées et dégradées et sont susceptibles de se rompre brutalement, présentant un danger imminent ; des travaux d'urgence réalisés en 2013 ont consisté en la mise en place de gabions au pied des fondations visant à limiter les affouillements ;
- Le quai d'accueil montre des signes d'affaissement de sa dalle et les bétons vieillissants des francs-bords sont fortement dégradés ;
- Le débarcadère PL présente une dalle dont les aciers sont fortement corrodés, avec décollement des sous-faces et ceinture endommagée ; sa taille est mal adaptée à la manœuvrabilité des véhicules actuels (pompiers) ;
- Le ponton n°3 présente d'importantes dégradations des poutres (fissures, corrosion, manques de béton et aciers apparents) avec une forte hétérogénéité de la qualité des bétons et des aciers ; la profondeur de fiche des pieux est inconnue.
- La protection du chemin côtier par les enrochements est défaillante : l'absence de sous-couche adaptée favorise ainsi le lessivage des fines vers la mer et l'effondrement chronique des blocs.

L'état des différents ouvrages justifie leur démolition et leur reconstruction, aucune mesure conservative ne pouvant garantir leur durabilité.

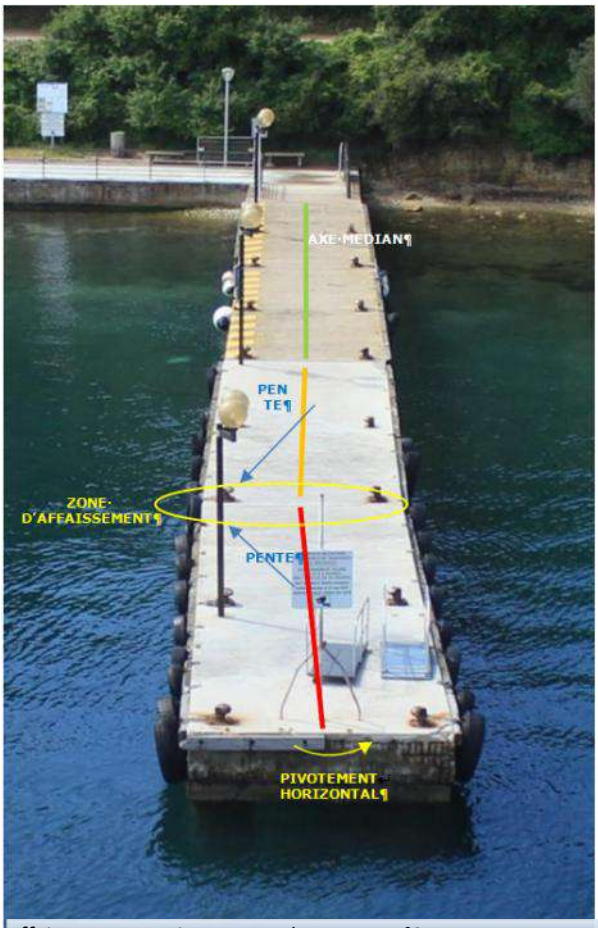
Cette nécessaire reconstruction des ouvrages offre l'opportunité de mener **une réflexion plus globale** sur l'aménagement de cette zone en site sensible. Ainsi, la définition du projet inclus **l'intégration paysagère** des ouvrages et de leurs abords et l'**amélioration de la qualité de l'accueil et de la sécurité des usagers** (régulation des accès aux pontons, régulation des flux de piétons-et de véhicules, accueil des PMR, information et sensibilisation du public).

Du point de vue de la sécurité, l'organisation actuelle de la zone d'embarquement **expose les usagers à des dangers**. En l'absence d'une zone d'attente clairement définie, les usagers en attente d'embarquement stationnent sur les pontons, gênent les manœuvres d'accostage et les débarquements de passagers. Les risques de bousculade, chute à la mer, et collision de piétons avec les navires, sont très élevés en période estivale, lors des pics de fréquentation. Par ailleurs, l'interaction des flux de piétons et de véhicules devant le ponton n°3 et le débarcadère poids-lourds gêne les manœuvres des véhicules et expose les piétons à des risques de collision.

Il convient de traiter ces risques par des mesures préventives de mise en sécurité telles que :

- **Interdire l'accès non régulé des piétons aux pontons durant les manœuvres d'accostage** des navires et améliorer la zone d'attente sur le quai d'accueil, qui devra être élargi pour faciliter les flux croisés de passagers embarquant et débarquant ;
- **Dissocier les flux de véhicules et de piétons** par une réimplantation des ouvrages plus adaptée ou la mise en place de barrières mobiles, et par le traitement spécifique des surfaces ;
- **Faciliter la circulation des véhicules poids-lourds en évitant les manœuvres** en marche arrière en entrée/sortie du débarcadère PL : le débarcadère PL doit être légèrement allongé et élargi.

Le quai d'accueil affouillé et le débarcadère PL dégradé vus depuis le ponton n°2.



Affaissement et pivotement du ponton n°2

Ceinture du débarcadère PL endomagée.

Affaissement et pivotement du ponton n°2

Dégradation de la protection en enrochements du chemin côtier

Corrosion des aciers des bétons, et fissures des poutres du ponton n°3

Figure 3 : État actuel des ouvrages maritimes.

Par ailleurs, la qualité de l'accueil des usagers n'est pas suffisante :

- **Absence de structures adaptées à l'accueil des personnes à mobilité réduite**, qui n'ont actuellement d'autre choix que celui d'emprunter la voie ascendante vers l'ouest du village dont la pente est trop abrupte ;
- **Absence d'informations claires** concernant les horaires des bateaux, les points d'intérêt de l'île, les chemins à emprunter, et la fragilité du site ;
- **Absence d'une zone d'attente et de repos agréable et ombragée**.

Enfin, la requalification paysagère de la zone de débarquement ainsi que l'**insertion paysagère des ouvrages à reconstruire** apparaissent nécessaires tant la diversité actuelle des matériaux, du mobilier et des équipements des pontons et du quai donne à la zone de débarquement un caractère désuet, hétéroclite et mal adapté au caractère patrimonial du site :

- **Les surfaces au sol sont actuellement très diverses : ponton n°3 recouvert d'un platelage bois, ponton n°2 en béton, quais et débarcadère poids-lourds en béton brut, abords en tout-venant compacté, enrobé…etc.** ;
- Les talus situés en arrière des ouvrages et du chemin côtier sont en **friche** ;
- **Le mobilier est hétérogène** : bancs, douches de plage, poubelles, panneaux de signalisation…etc.
- **L'éclairage est hétérogène**, les candélabres des pontons sont trop élevés.

4.4. OBJECTIFS DU PROJET

Le Maître d'ouvrage a défini 5 objectifs :

- **Assurer la sécurité des personnes et des biens** lors des opérations d'embarquement/ débarquement **en reconstruisant les ouvrages maritimes en mauvais état** (les pontons n°2 et n°3, le débarcadère poids-lourds, le quai d'accueil et le chemin côtier) ainsi qu'**en aménageant une zone d'attente sécurisée** en dehors des pontons ;
- **Améliorer l'insertion paysagère de la zone de débarquement** dans le site sensible de l'Île Sainte Marguerite (site classé, covisibilité d'un monument historique) ;
- **Redéfinir l'organisation des usages** des différentes zones du site de débarquement pour **sécuriser les flux des différentes catégories d'usagers** aux abords des appontements (accès contrôlés et régulés aux pontons, règlement des conflits entre véhicules et piétons) ;
- **Améliorer la qualité d'accueil** de la zone de débarquement en facilitant l'**accès des personnes à mobilité réduite** (PMR), en aménageant une **zone d'attente et de repos** agréable et ombragée, et un point d'information concernant les horaires des bateaux-navettes et l'orientation des visiteurs ;
- **Réduire l'impact environnemental des ouvrages sur le milieu marin** par le choix de principes constructifs de moindre impact (pontons et débarcadère sur pieux métalliques) et en restructurant les enrochements de protection du chemin côtier afin de limiter la diffusion des fines vers le milieu marin sous l'action des pluies et houles.

4.5. AVANCEMENT DES ETUDES DE PROJET

Le projet au stade AVP a été validé par la ville de Cannes. Le dossier PRO est en cours de validation. Les études suivantes ont été réalisées :

- Diagnostics des ouvrages, réalisés de 2013 à 2017 ;
- Cartographie et analyse de l'état de santé des biocénoses marines en 2013 (Voir **Carte3,** page 29), mise à jour programmée en 2018 ;
- Sondages géotechniques en 2017 ;
- Modélisation de la propagation de la houle ;
- Prise en compte des avis et conseils de la DRAC et de la DREAL PACA par cadrage préalable (réunions sur site du 13 juillet 2017 et 10 novembre 2017*)* ;
- Définition des enjeux et des principes d'aménagement ;
- Définition du programme aux stades AVP et PRO (mars 2018).

Au premier semestre 2018, sont programmées les études complémentaires suivantes :

- Inventaires faune-flore terrestre des talus et abords de la zone de projet ;
- Mise à jour des relevés des biocénoses benthiques : cartographie et mesures de vitalité (début juin 2018) ;
- Analyses physico-chimiques des sédiments marins au droit des pontons (fin mai 2018) ;

5. DÉFINITION DU PROGRAMME DE TRAVAUX ET D'AMENAGEMENT

Le programme de travaux et d'aménagement a été défini en phase AVP après analyse de la sensibilité du site (voir chapitre 7) et définition des enjeux environnementaux, patrimoniaux, techniques, et d'usages du site (voir chapitre 8).

A l'issue de la phase AVP, le programme a été ainsi défini :

- Démolition et reconstruction de tous les ouvrages maritimes sur leurs emplacements existants et sans augmentation des capacités d'accueil de la zone de débarquement ; les emprises de plusieurs ouvrages sont cependant légèrement modifiées pour des raisons techniques et / ou de sécurité en phase d'exploitation :
    - les fondations sur pieux du ponton n°3 seront déplacées de 4 m vers la limite du rivage, réduisant ainsi la longueur du ponton de 95 à 91 mètres linéaires (diminution de 14,4 m²) ;
    - le débarcadère poids-lourds est augmenté de 23 m² (+ 2,3 m en longueur, +1 m en largeur) pour faciliter l'accostage des barges et l'embarquement/débarquement des véhicules actuels sans manœuvres (camion incendie) ;
    - Le quai d'accueil, actuellement en forme de L, est diminué en son extrémité nord-ouest de 23 m² qui seront remplacés par la première travée sur pieux du ponton n°2. Son emprise est élargie au-dessus de la mer par un porte-à-faux de 2 m de largeur recouvert d'un platelage bois, pour libérer l'espace nécessaire à la zone d'attente aménagée en arrière du quai tout en assurant la sécurité des flux de piétons sur le quai ;
- Aménagement d'une zone d'attente ombragée avec muret-banc en arrière du quai d'accueil pour interdire le stationnement non régulé des piétons sur les pontons et éviter les risques d'accidents lors des manœuvres d'accostage des navires ;
- Construction d'une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite (rampe PMR) dans le talus situé à l'est, en arrière du chemin côtier, pour rejoindre l'allée Emile Fabre en surplomb du talus. ;
- Réfection du chemin côtier jusqu'à l'enracinement du ponton n°4, et de sa protection en enrochements adossés à un muret en béton pour en améliorer la stabilité ;
- Aménagement et plantation du talus situé à l'est du ponton n°3, en arrière du chemin côtier jusqu'au bâti existant, le talus ouest restera embroussaillé derrière les arbres plantés en pied de talus.

La hausse probable du **niveau moyen de la mer** due au **réchauffement climatique** a été prise en compte dans l'étude des conditions hydrodynamiques du projet. Pour le scénario d'évolution le plus pessimiste, la surélévation du niveau de la mer (+ 0,4 m en 2070)[1] n'engendre pas de variation significative des conditions de houle employées pour le dimensionnement des ouvrages, sur la base d'une période de retour de 50 ans.

Ainsi, l'altimétrie des différents ouvrages maritimes, qui est aujourd'hui parfaitement adaptée à la hauteur des navires actuels, est conservée (+1,20 m NGF pour les ouvrages d'accostage ; +1,10 m NGF pour le chemin côtier) afin de ne pas pénaliser leur usage à court terme.

La sécurité des usagers lors des opérations d'accostage, d'embarquement et de débarquement, est assurée par la mise en place de portillons actionnés par les compagnies maritimes. Ces portillons

[1] d'après le rapport de la 12ème session du groupe des experts du GIEC (septembre2013).

interdisent le stationnement des piétons sur les pontons et permettent la régulation des embarquements / débarquements des usagers en toute sécurité.

La zone d'attente est définie en arrière du quai d'accueil, qui voit sa largeur augmentée par le porte-à-faux de 2 m de largeur au dessus de la mer pour offrir l'espace nécessaire à la sécurité des flux croisés des usagers débarquant / embarquant.

Les conflits d'usages entre piétons et véhicules et la sécurité des piétons aux abords du débarcadère PL sont améliorés par **l'agrandissement du débarcadère PL** en permettant l'accès au chemin côtier en marche avant sans manœuvres. Enfin, le traitement particulier de la surface du débarcadère en béton brossé, incitera les piétons à ne pas y stationner. Les véhicules emprunteront exclusivement le chemin côtier pour quitter et accéder à la zone de débarquement.

Figure 4 : Simulation du projet par insertion d'image de synthèse en vue 3D (JL DUROCHAT).

La requalification paysagère de la zone de débarquement ainsi que l'**insertion paysagère des ouvrages à reconstruire** (**Figure 4**) concernent les éléments suivants :

- **Le traitement de surface uniforme des pontons** et de l'extension en porte-à-faux du quai d'accueil par un platelage bois ;
- Le traitement du quai d'accueil et de la zone d'attente, de la liaison avec le chemin côtier et de la rampe PMR en **béton désactivé** composé de granulats de type callas **de couleur ocre-marron**;
- **Le traitement différencié de la surface du débarcadère** poids-lourds en béton balayé teinté, de couleur sable ;
- Le **revêtement adapté pour le chemin côtier** (tout-venant terreux compacté sur structure de chaussée invisible) entre les pontons n°3 et 4 et jusqu'à la sortie existante des véhicules ;
- **Le traitement uniforme des équipements des pontons et débarcadère** (protections d'accostage, bites d'amarrage et bollards en fonte, défenses d'accostage en néoprène noir, portillons bois) ;

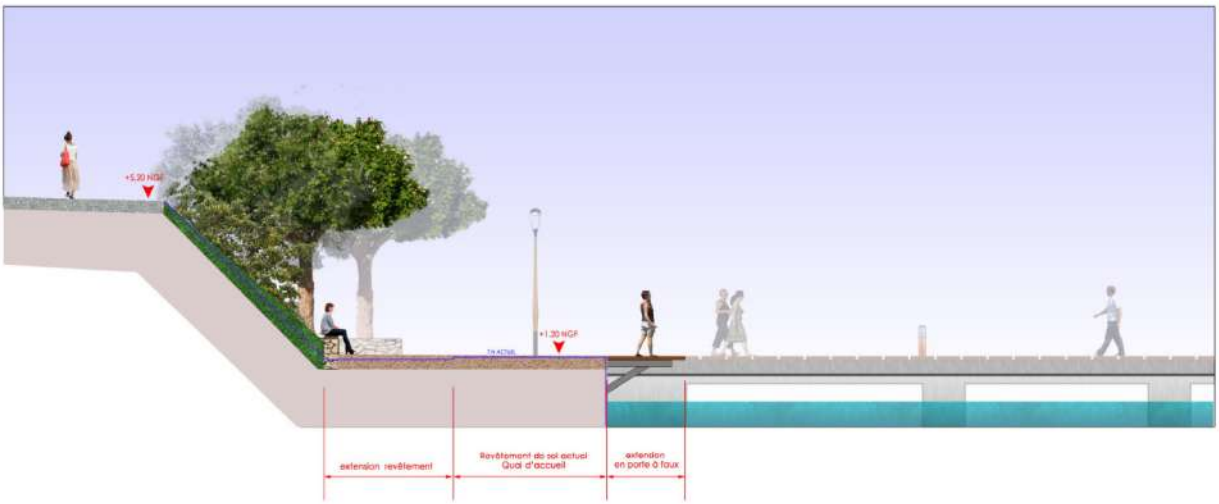
- L'intégration, en pied du talus ouest, d'une **zone d'attente et de repos ombragée** créée en arrière du quai d'accueil, constituée d'un muret-banc en pierre recouvert de bois surplombé d'un mail de feuillus créant une ombre fraîche (8 grands arbres *Melia azeadach)* devant le talus laissé embrousaillé ;
- **L'intégration de la rampe PMR** (personnes à mobilité réduite) dans le talus situé à l'est ;
- La **plantation** du même talus, jusqu'au bâti existant avec des essences horticoles adaptées au climat méditerranéen: *Tamarix parviflora, Rosmarinus officinalis, Pittosporum tobira nana, Osteospermum*, *Abelia grandiflora* ;
- La **mise en place de mobilier** homogène en bois tel que douches, panneau d'affichage d'informations / sensibilisation, bacs déchets en tri sélectif et bancs ;
- **L'éclairage** de l'ensemble par bornes et candélabres de faible hauteur.

Les travaux seront réalisés en 2 phases hivernales, de manière à assurer la continuité des liaisons avec le continent en disposant en permanence d'au moins un ponton opérationnel.

La déconstruction sera privilégiée afin de conserver autant que possible les éléments préfabriqués entiers (poutres, chevêtres, pieux, dalles...etc.) et leur transport par barge jusqu'au port de Cannes puis transport par voie routière jusqu'à l'installation de stockage des déchets à définir ultérieurement.

Le dossier de plans des aménagements maritimes et terrestres au stade PRO est fourni en annexe. Les figures 5 à 10 présentées dans les pages suivantes en sont extraites.

COUPE 1



COUPE 2

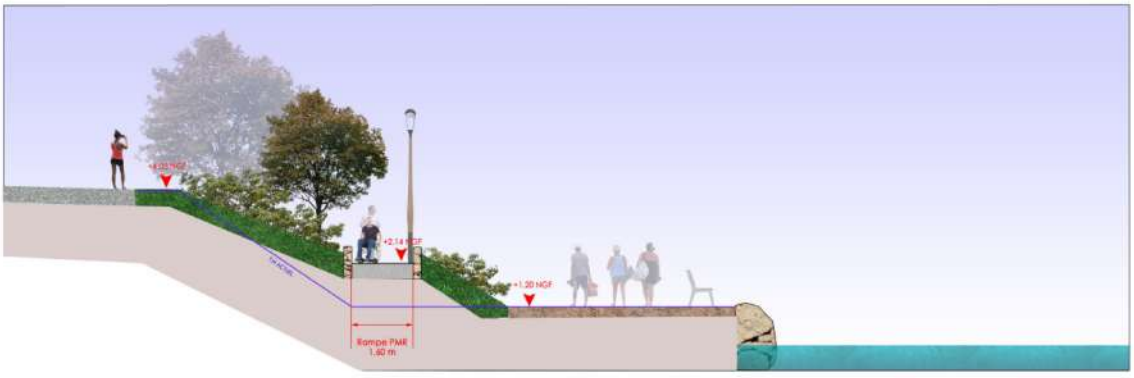


Figure 5 : Extrait du plan de masse général d'aménagement et coupes paysagères (JL DUROCHAT).

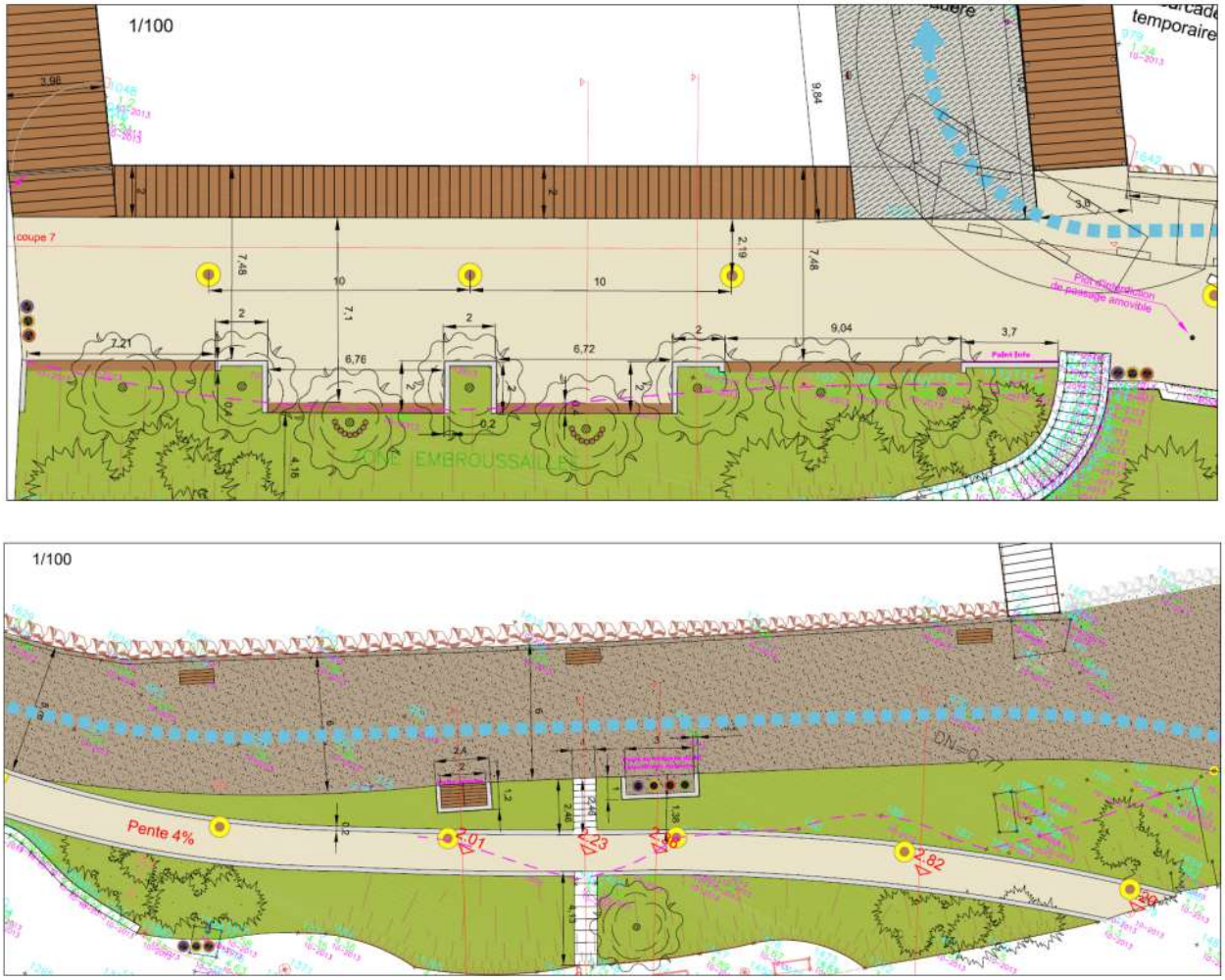


Figure 6 : Détails en plan du projet du nouveau quai d'accueil et de la rampe PMR (JL DUROCHAT, 2018). Les plans sont fournis en annexe au format original.

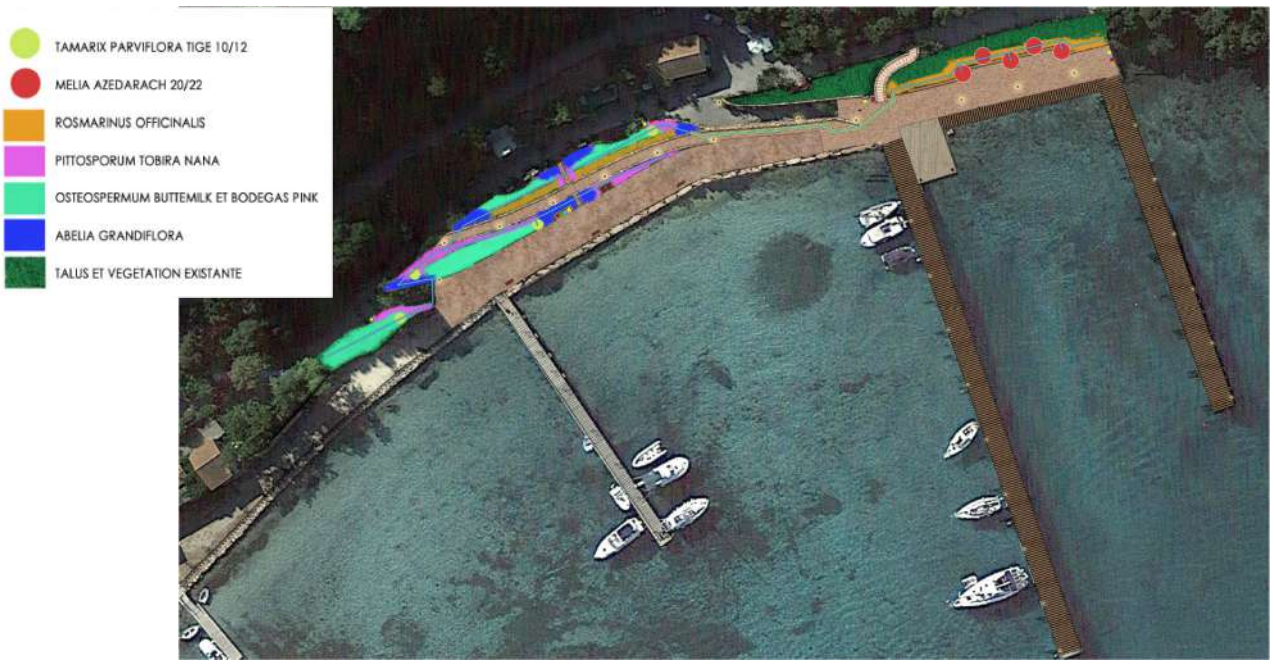
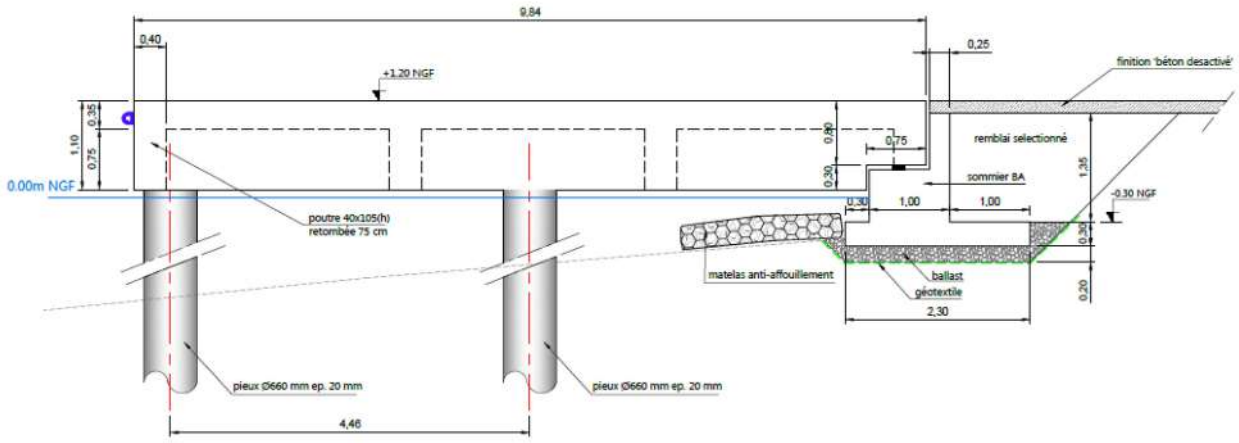
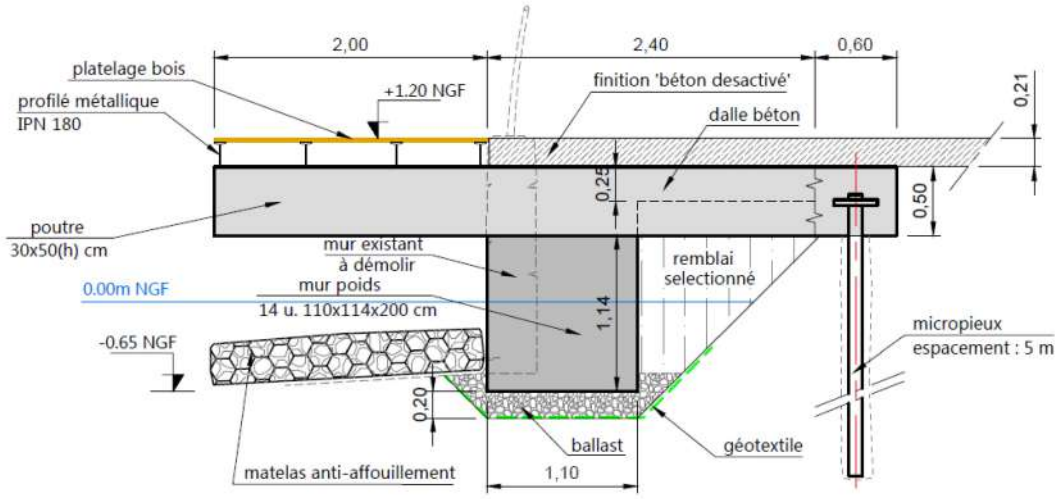


Figure 7 : Plan de plantation et d'arrosage (JL DUROCHAT, 2018). Les plans sont fournis en annexe au format original.

COUPE DU DEBARCADERE POIDS-LOURDS DEFINITIF



Coupe quai d'accueil



COUPE DE LA PROTECTION DU CHEMIN

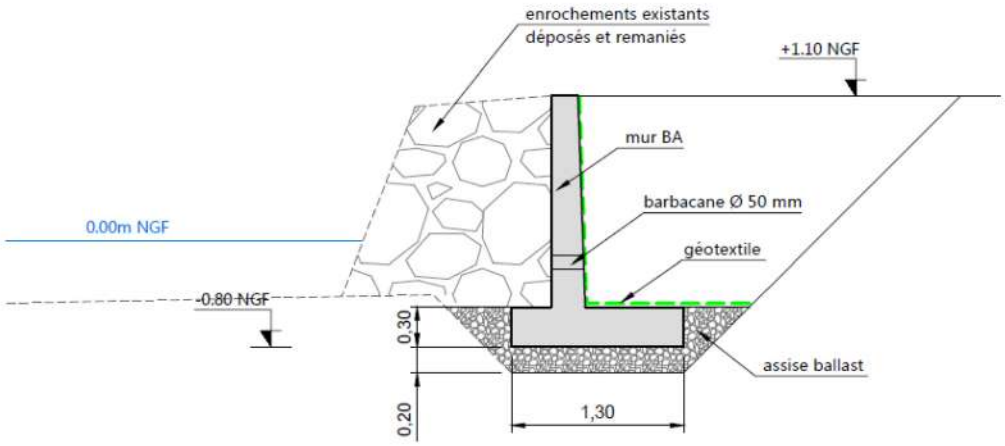


Figure 8 : Coupes des ouvrages maritimes projetés (ACRI-IN, 2018). Les plans sont fournis en annexe au format d'origine.

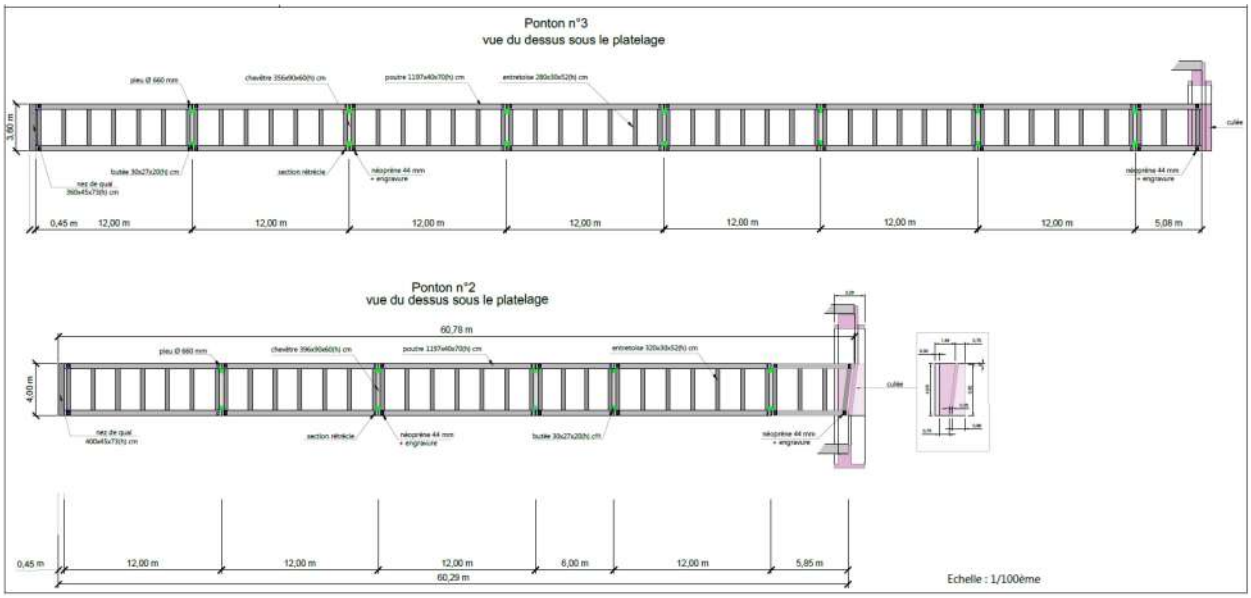


Figure 9 : Plans des pontons n°2 et 3 (ACRI-IN, 2018). Les plans sont fournis en annexe au format d'origine.

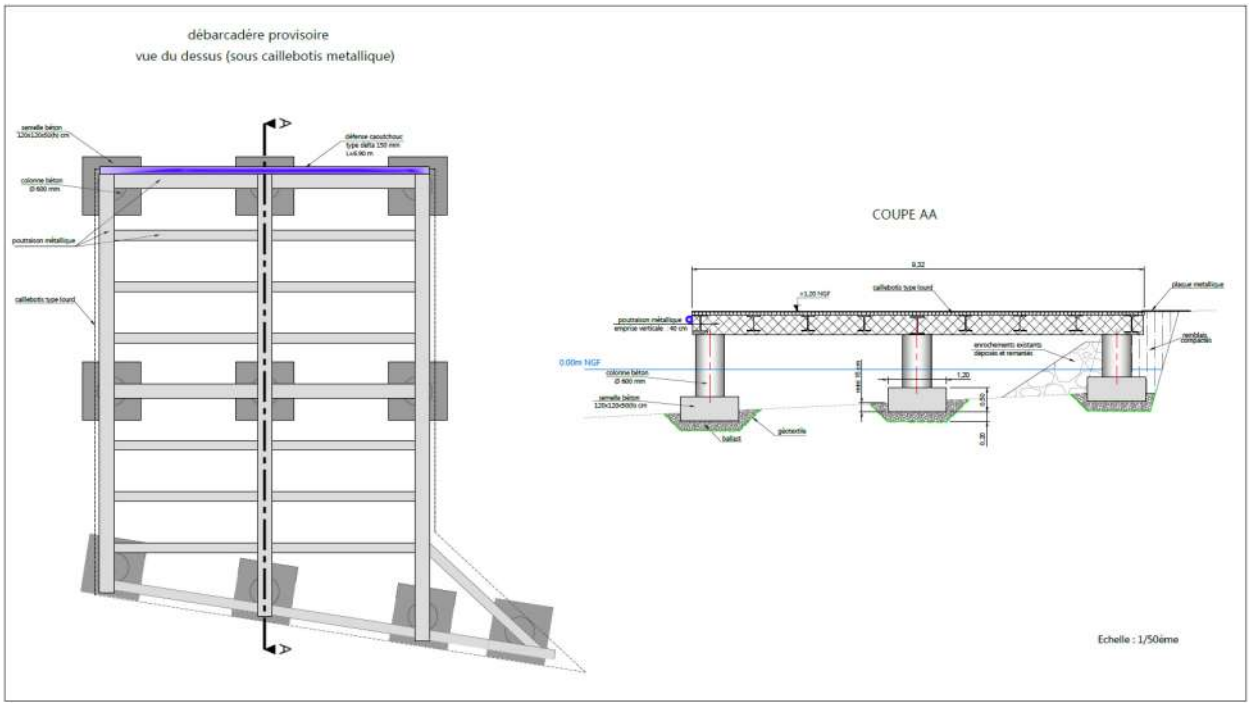


Figure 10 : Extrait de plan et coupe du débarcadère PL provisoire (ACRI-IN, 2018). Les plans sont fournis en annexe au format d'origine.

En phase 1, les travaux consisteront en :

- La création du débarcadère PL 10 T provisoire à l'est du ponton n°3 (par voie terrestre) : 10 souilles 1 m^3, ballast 5 m^3 sur géotextile, 10 semelles béton 1,2 x 1,2 x 0,5 m, poutraison métallique, caillebotis type lourd 70 m^2;
- La démolition des ouvrages maritimes situés à l'ouest du ponton n°3 : le ponton n°2, le débarcadère PL, le quai d'accueil (par voie terrestre et maritime) ;
- La reconstruction du ponton n°2 : 6 paires de pieux D660 forés-tubés 10 m, chevêtres et poutres, entretoises et structures métalliques, par voie maritime, platelage bois;
- La reconstruction du quai d'accueil par voie terrestre :
    - souille 89 m^3, ballast 23 m^3 sur géotextile, murs-poids protégés par les gabions récupérés, remblais à l'arrière, prédalle béton, dalle béton désactivé,
    - extension porte-à-faux 2 m de largeur côté mer en structure métallique et platelage bois ;
- La reconstruction du débarcadère PL définitif par voie terrestre (2 paires de pieux D660 forés 10 m) sur son emplacement initial, emprises légèrement augmentées (7,0 x 9,84-10,50 m, soit 71,5 m^2 ; contre 6,0 x 8,1 m^2, soit 48,5 m^2) bollards 20 T ;
- Le démontage du débarcadère PL provisoire avec purge des fonds marins ;
- La construction du muret-banc 0,45 x 34 ml en arrière du quai d'accueil ;
- Le reprofilage du bas du talus situé en arrière du muret-banc du quai d'accueil et sa végétalisation (plantation de 8 arbres et plantes tapissantes), arrosage automatique ;
- L'installation du point d'information, des bacs déchets en tri sélectif, et de l'éclairage public sur le quai d'accueil (3 candélabres) et le ponton n°2 (6 bornes lumineuses) ;
- L'installation des équipements du ponton n°2 : défenses, bollards 10 T, portillon.

Lors de cette phase de travaux, les visiteurs débarqueront sur le ponton n°3 et n'auront pas accès au quai d'accueil. Les barges de transport de véhicules devront accoster au débarcadère PL provisoire (tirant d'eau limité).

En phase 2, les travaux consisteront en :

- La démolition du ponton n°3 :
    - dépose des équipements, du platelage et des 16 poutres,
    - démolition des chevêtres,
    - arrachement ou recépage des pieux métalliques (solution de moindre impact à déterminer en concertation avec la DDTM) ;
- La reconstruction du ponton n°3 :
    - 8 paires de pieux D660 forés-tubés 20 m, chevêtres et poutres, par voie maritime ;
    - entretoises métalliques, platelage bois ;
- La reprise structurelle du chemin côtier et de sa protection par des enrochements et une sous-couche adaptée, adossés sur un mur béton armé en "L" ;
- La création de la rampe PMR : défrichement, reprofilage du talus, création des deux murets délimitant la rampe, finition de la rampe en béton désactivé, plantation des talus, arrosage automatique ;
- L'installation des équipements du ponton n°3 : défenses, bollards 5 et 10T, organeaux, portillon ;
- L'installation des bacs déchets en tri sélectif, des douches de la plage et de l'éclairage public (9 bornes lumineuses sur le ponton n°3, 9 candélabres).

Lors de cette phase de travaux, les visiteurs débarqueront sur le ponton n°2 et devront quitter le quai d'accueil en empruntant l'escalier existant.

Tableau 1 : Synthèse du projet de travaux.

Coût estimé du programme de travaux	2,43 M €HT
Durée prévue des travaux	2 fois 5 mois Phase 1 : octobre 2019 - mars 2020 Phase 2 : octobre 2020 - mars 2021
Démarrage planifié des travaux	Octobre 2019
Superficie globale des emprises des ouvrages et aménagements : - dont en contact direct avec le milieu marin (pontons, quai, débarcadère, enrochements): - dont en milieu terrestre (chemins, rampe PMR, talus) :	3000 m² 1000 m² 2000 m²
Emprise globale du chantier en phase 1 (y. c. installations de chantier + aire d'évolution des engins de chantier) : Emprise globale du chantier en phase 2 (y. c. installations de chantier + aire d'évolution des engins de chantier) :	4800 m² 5500 m²
Volumes excédentaires de matériaux à éliminer	Le projet prévoit la réutilisation des blocs d'enrochements (167 T), des gabions existants, et des matériaux extraits du décapage des surfaces (734 m^3). - Sédiments excavés par forage des pieux (103 m^3). Filière à déterminer ; - Souille quai d'accueil (89 m3). Filière à déterminer ; - Souille protection du chemin côtier et DPL provisoire (240 m3). Filière à déterminer ; - Fouilles et décapage terres pied de talus ouest (107 m3) - Déchets inertes issus des démolitions (béton et métaux en quantités diverses).
Volumes déficitaires de matériaux à mettre en œuvre	- Remblais quai d'accueil (73 m^3) + ballast (23 m^3) ; - Remblais pour reprofilage talus est (250 m^3, en complément de la réutilisation des 734 m^3 issus du décapage des surfaces diverses) ; - Enrochements de protection du chemin côtier (450 T) ; - Tout venant de carrière pour noyau de protection du chemin côtier (117 m3) ; - Tout venant terreux compacté avec fondation carrossable du chemin côtier (472 m3) ; - Terre végétale pour plantations (107 m^3).

6. CARACTERISTIQUES DU PROJET DANS SA PHASE D'EXPLOITATION

Les ouvrages maritimes seront reconstruits sur leurs emplacements initiaux, sans modification d'altitude, et sans modification de leurs capacités en charge (450 kg/m² pour les deux pontons et le quai d'accueil, et 2000 kg/m² pour le débarcadère PL). Les modifications des emprises de certains ouvrages restant mineures (voir les détails au chapitre 5, page 15), **la reprise structurelle des ouvrages maritimes ne sera pas perceptible dans le site**.

L'**insertion paysagère des ouvrages** est assurée par un traitement uniforme des pontons et du quai d'accueil (platelage bois, bollards en fonte... etc.), le traitement de la zone d'attente et ses abords en béton désactivé de couleur ocre-marron, la mise en place de mobilier en bois et murets en pierre, la plantation des talus avec des essences horticoles adaptées au climat méditerranéen.

La **sécurité des usagers lors des opérations d'accostage, d'embarquement et de débarquement**, est assurée par :

- La fermeture de l'accès aux pontons par des portillons amovibles actionnées par les compagnies maritimes ; Ces barrières interdisent le stationnement non régulé des piétons sur les pontons et permettent la régulation des embarquements / débarquements des personnes en toute sécurité ;
- L'aménagement de la zone d'attente en arrière du quai d'accueil, qui voit sa largeur augmentée par le porte-à-faux de 2 m de largeur au dessus de la mer pour offrir l'espace nécessaire à la sécurité des flux croisés des usagers débarquant / embarquant ;
- L'amélioration de la mobilité sans manœuvres des camions en entrée / sortie du débarcadère PL grâce à son agrandissement ;
- L'état neuf de l'ensemble des ouvrages reconstruits.

L'amélioration de la qualité de l'accueil permet un **accès aisé des personnes à mobilité réduite à l'île par la création d'une rampe PMR**, propose aux visiteurs une **zone d'attente ombragée et confortable**, ainsi que les **informations** nécessaires à la visite de l'île (horaires des bateaux-navettes, plan de l'île et des points d'intérêt).

L'organisation du trafic maritime aux abords des ouvrages est inchangée : les bateaux-navettes accostent sur le ponton n°2 et sur le côté ouest du ponton n°3. Les barges de transport de véhicules et de matériel accostent sur le débarcadère PL. Le côté est du ponton n°3 est toujours réservé à l'accostage des bateaux de plaisance.

Le projet **ne modifie pas significativement l'occupation du sol de la mer** : libération d'environ 70 m² en prenant en compte les modifications d'emprises des ouvrages maritimes et le remplacement des piliers et semelles en béton massif par des pieux métalliques de diamètre réduit (660 mm).

Les usages de la masse d'eau sont conservés : navigation de commerce et de plaisance, zones de baignade à l'est et à l'ouest des pontons, zone d'activités nautiques à l'ouest des pontons.
Les **usages des terrains bordant la mer restent inchangés** : accueil des visiteurs et promenade sur terre-pleins ouverts librement au public.

La circulation de la masse d'eau superficielle n'est pas modifiée : le projet ne prévoit pas de nouveaux obstacles significatifs aux courants marins littoraux. La dynamique hydrosédimentaire du site et de ses abords n'est pas modifiée.

L'écoulement des eaux pluviales par ruissellement sur la zone de débarquement est légèrement modifié par la création de la rampe PMR en béton, insérée dans le talus est.

Le projet d'aménagement **ne favorise pas la hausse de la fréquentation de l'île par les visiteurs et les véhicules.**

7. ANALYSE DE LA SENSIBILITE DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

7.1. ZONAGES ENVIRONNEMENTAUX ET PATRIMONIAUX

Le projet est situé dans ou à proximité directe de plusieurs zonages réglementaires, contractuels ou d'inventaires scientifiques (voir **Carte 2**, page 26) :

- En site Natura 2000 : ZSC FR9301573 Baie et cap d'Antibes, îles de Lérins ;
- Dans une ZNIEFF marine (Znieff type 2 n°93000003 "Iles de Lérins") et dans une ZNIEFF continentale (Znieff type 2 n°930012585 "Iles de Lérins") ;
- En site classé (93C06015 : L'île Sainte Marguerite et sa forêt) au titre de la protection des sites et des paysages ;
- Dans le périmètre de protection (500 m) d'un monument historique : le Fort Royal de l'Île Sainte Marguerite (notice n° PA00080696) ;
- A proximité d'une réserve biologique dirigée gérée par l'ONF : FR2300198 : L'île Sainte Marguerite (forêts de pin d'Alep et chêne vert) ;
- Dans un réservoir de biodiversité défini par le SRCE PACA ;
- En contact direct avec le milieu marin, sur le Domaine Public Maritime en concession.

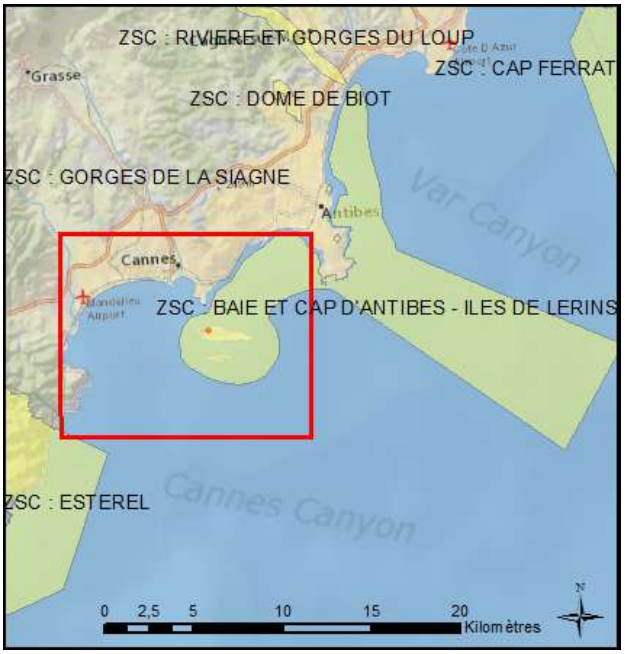


Figure 11 : Localisation du site du projet dans la ZSC FR9301573 "Baie et cap d'Antibes, îles de Lérins".

Figure 12 : Localisation du site du projet en limite de la Réserve Biologique Dirigée FR2300198 ("L'île Sainte Marguerite").

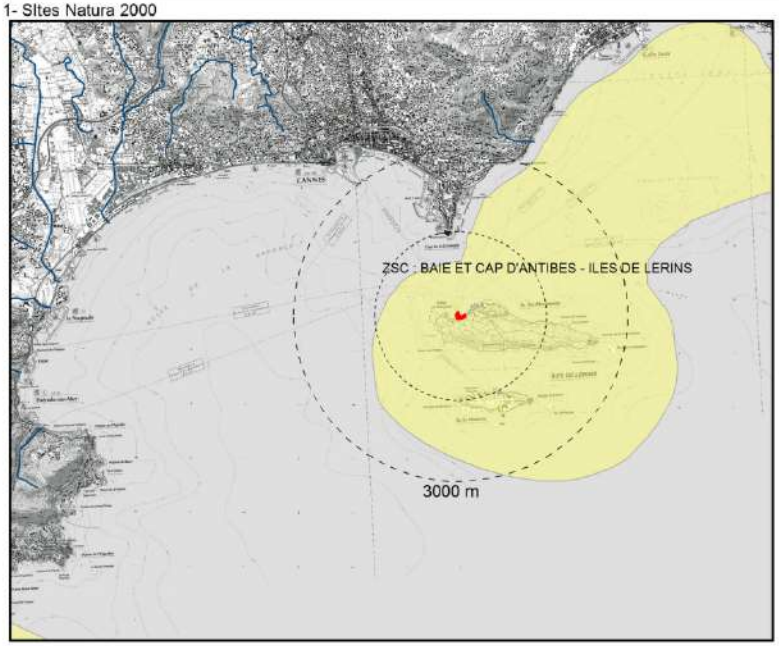
Carte 2

Zonages réglementaires et contractuels au titre de la protection de la Nature et du patrimoine

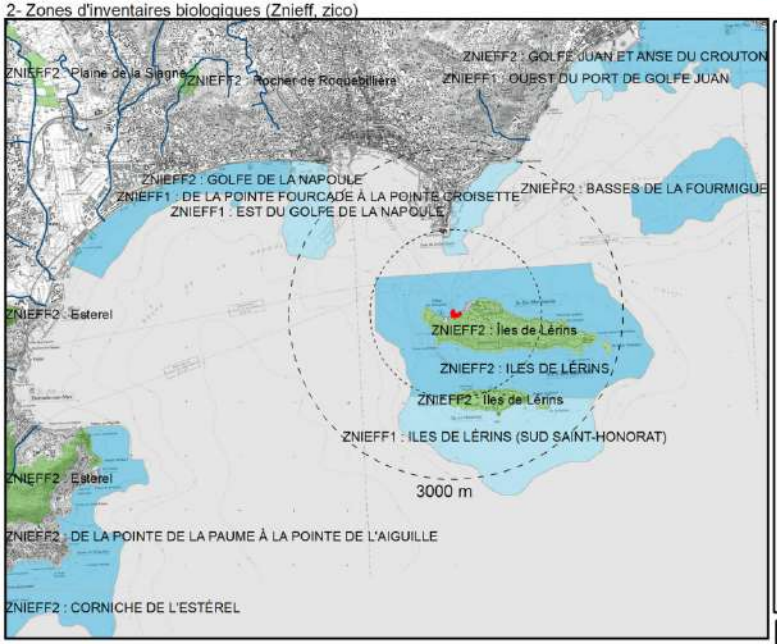
Version 1 (20180218)

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT SUR L'ILE SAINTE MARGUERITE

1- SItes Natura 2000



2- Zones d'inventaires biologiques (Znieff, zico)



Légende

1- Réseau Natura 2000

- Emprise des travaux
- Natura 2000 - Dir Habitat (SIC, ZSC)
- Natura 2000 - Dir Oiseaux (ZPS)

2 - Inventaires biologiques

- ZNIEFF1 terrestre
- ZNIEFF2 terrestre
- ZNIEFF1 mer
- ZNIEFF2 mer

3- Patrimoine et paysage

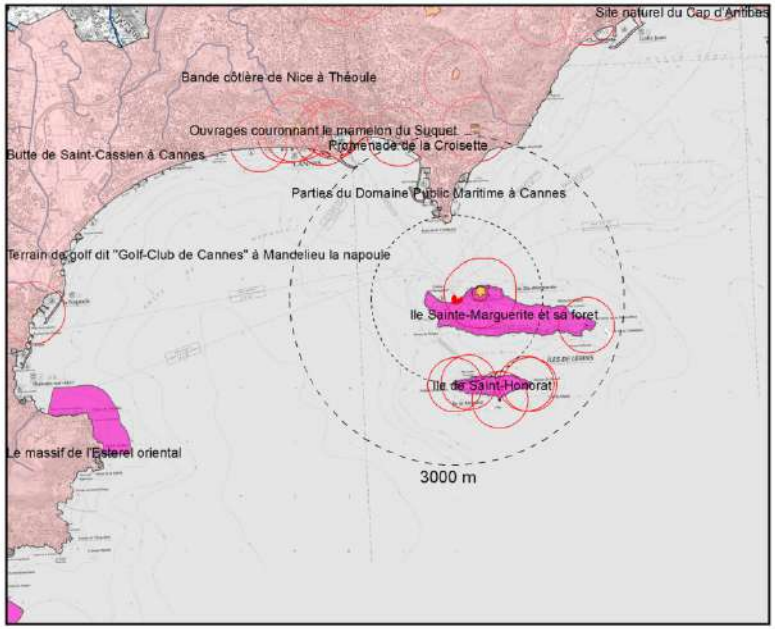
Sites Classés et Inscrits

- Classé
- Inscrit
- Immeubles Classés ou Inscrits 06
- Périmètre de protection d'un monument historique 06

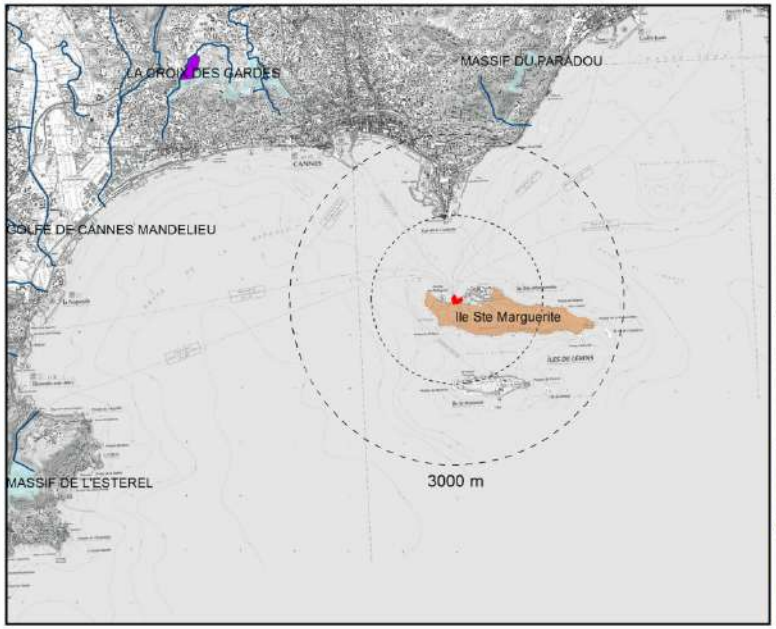
4- Protections réglementaires, Réserves biologiques, protection foncière

- Réserves biologiques
- Arrete Prefectoral de Protection de Biotope
- ENS
- Terrains des Conservatoires des espaces naturels
- Terrains du Conservatoire du Littoral

3- Patrimoine et paysage : SItes classés et inscrits, périmètres de protection des monuments historiques



4- Arrêtés préfectoraux de protection de biotope, réserves naturelles, sites du conseravtoire du littoral, sites des CEN, accords internationnaux



N

0 1 2 4 Km

Source :

IGN, Sandre, Geo-Ide PACA, INPN MNH

Cartographie / Mise à jour : O.C.E., fév.2018
Datum / Projection : RGF 93 / Lambert 93
Echelle : 1/88 000 (A3)

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT SUR L'ILE SAINTE MARGUERITE

7.2. BIOCÉNOSES BENTHIQUES, HABITATS ET ESPECES NATURA 2000 MARINS

Le projet est situé (voir Carte 3, page 29) :

- A proximité d'un **habitat marin prioritaire Natura 2000 : l'herbier à posidonie** (1120-1) ;
- En contact direct avec l'habitat marin N2000 1110 (Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine) en mauvais état de conservation (sables vasards, accumulation chronique de feuilles de posidonies, remaniement chronique par les hélices des bateaux) ;
- En contact direct avec l'habitat marin N2000 1140-10 (Sédiments détritiques médiolittoraux) en mauvais état de conservation.
- **A proximité d'espèces protégées** : *Posidonia oceanica* (contact direct)*, Cymodocea nodosa* et *Pinna nobilis* :
    - îlot d'herbier à posidonie sur roche de 12 m² proche de l'enracinement du ponton n°2, de part et d'autre du ponton (voir **Figure 13** et **carte 3**, zone B),
    - îlots d'herbier à posidonie situés à 18 m à l'ouest du ponton n°2 (voir **Figure 14** et **carte 3**, zone E),
    - herbier à cymodocée de 74 m² situé à 18 m du ponton n°3 (voir **Figure 15** et **carte 3**, zone C),
    - îlots d'herbier à cymodocée situé à 9 m de l'extrémité nord du ponton n°3 ((voir carte 3, zone D),
    - herbier à posidonie plus lointain (plus de 30 m) : herbier de plaine au nord et récif-barrière à l'est,
    - grandes nacres situées à plus de 43 m des ouvrages (voir **carte 3)**.
- La seule espèce N2000 potentiellement impactée par le projet en phase chantier est le grand dauphin *Tursiops truncatus* (passages très occasionnels aux abords de la côte, enjeux de conservation "fort" à l'échelle du site FR9301573).

L'actualisation de la cartographie et de l'évaluation de l'état de conservation des biocénoses benthiques est en cours (printemps 2018) sur la zone A de la **carte 3**.

Figure 13 : Herbier à posidonie situé à l'enracinement du ponton n°2 (carte 3, zone B). P2A Développement, 2013.

Figure 14 : Herbiers à posidonie et cymodocée situés à l'ouest du ponton n°2 (carte 3, zone E). P2A, 2013

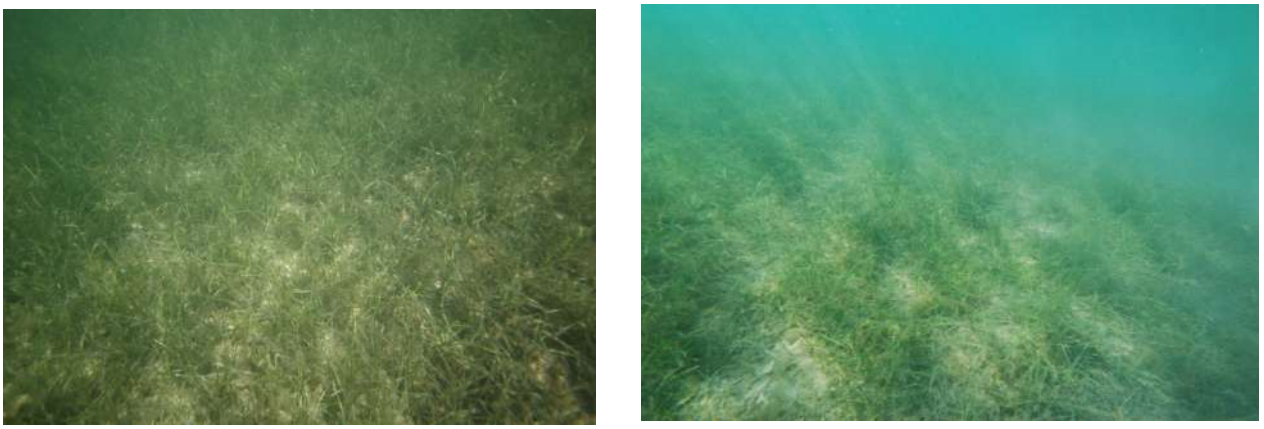
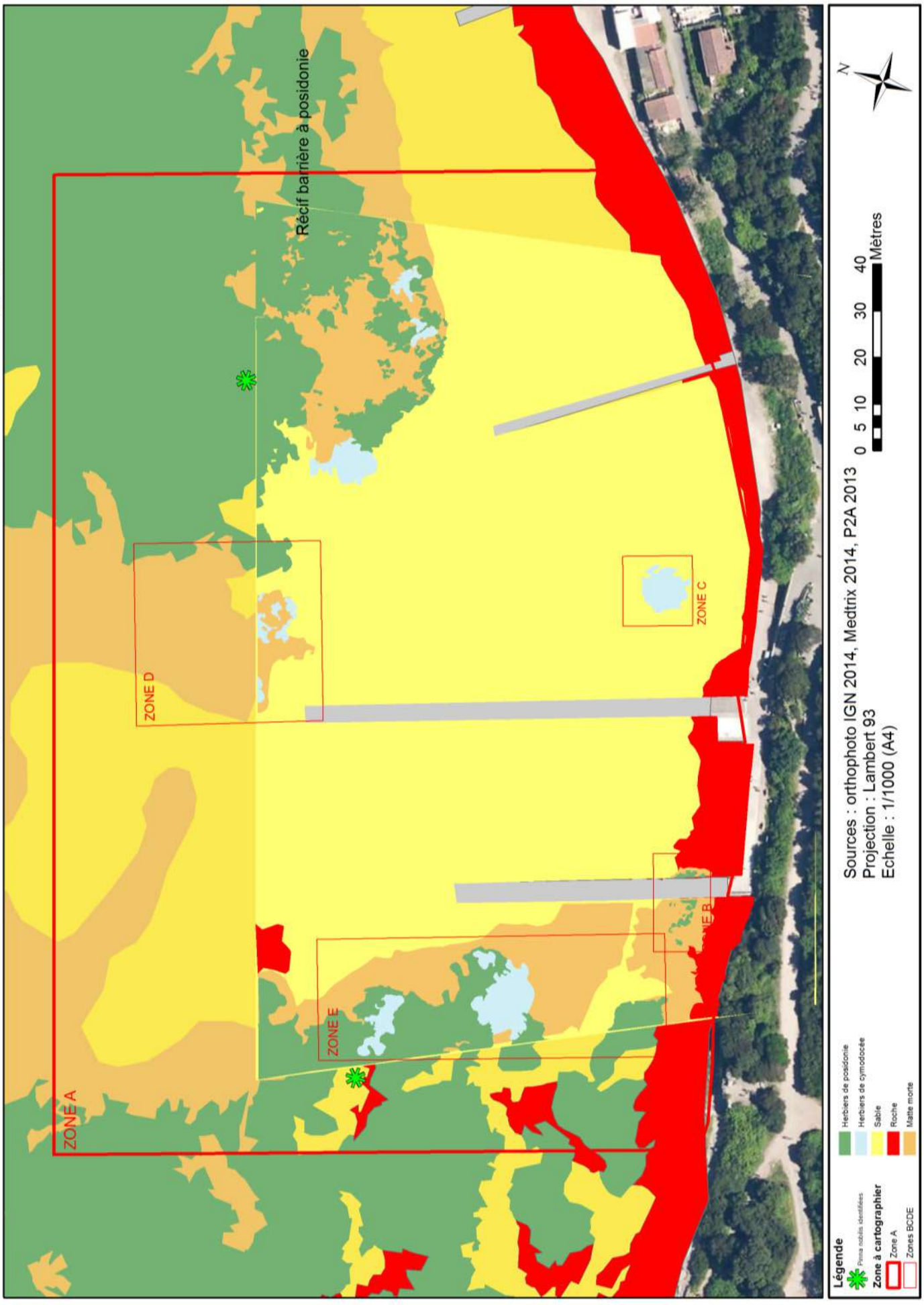


Figure 15 : Herbier à cymodocée situé à l'est du ponton n°3 (carte 3, zone C). P2A Développement, 2013.

Carte 3 : Localisation des biocénoses benthiques connues



7.1. AVIFAUNE MARINE

La sterne Caugek (*Sterna sandvicensis*) hiverne sur l'îlot du Batéguier et sur le littoral de l'île. Elle a été contactée en activité de nourrissage sur les petits fonds localisés à l'ouest du site du projet le 14/03/2017.

La sterne Perregrain (*Sterna hrundo*) est migratrice, présente du printemps à l'été. Le cormoran huppé, le grand cormoran, le goéland leucophée, la mouette rieuse et la mouette mélanocéphale, sont également des espèces protégées présentes sur l'île.

Ces espèces sont susceptibles de fréquenter les abords du site du projet (nourrissage). Elles sont peu sensibles au projet de travaux, celui-ci étant très localisé (effarouchement) alors que les aires de nourrissage sont vastes aux abords de l'étang. Faibles enjeux locaux.

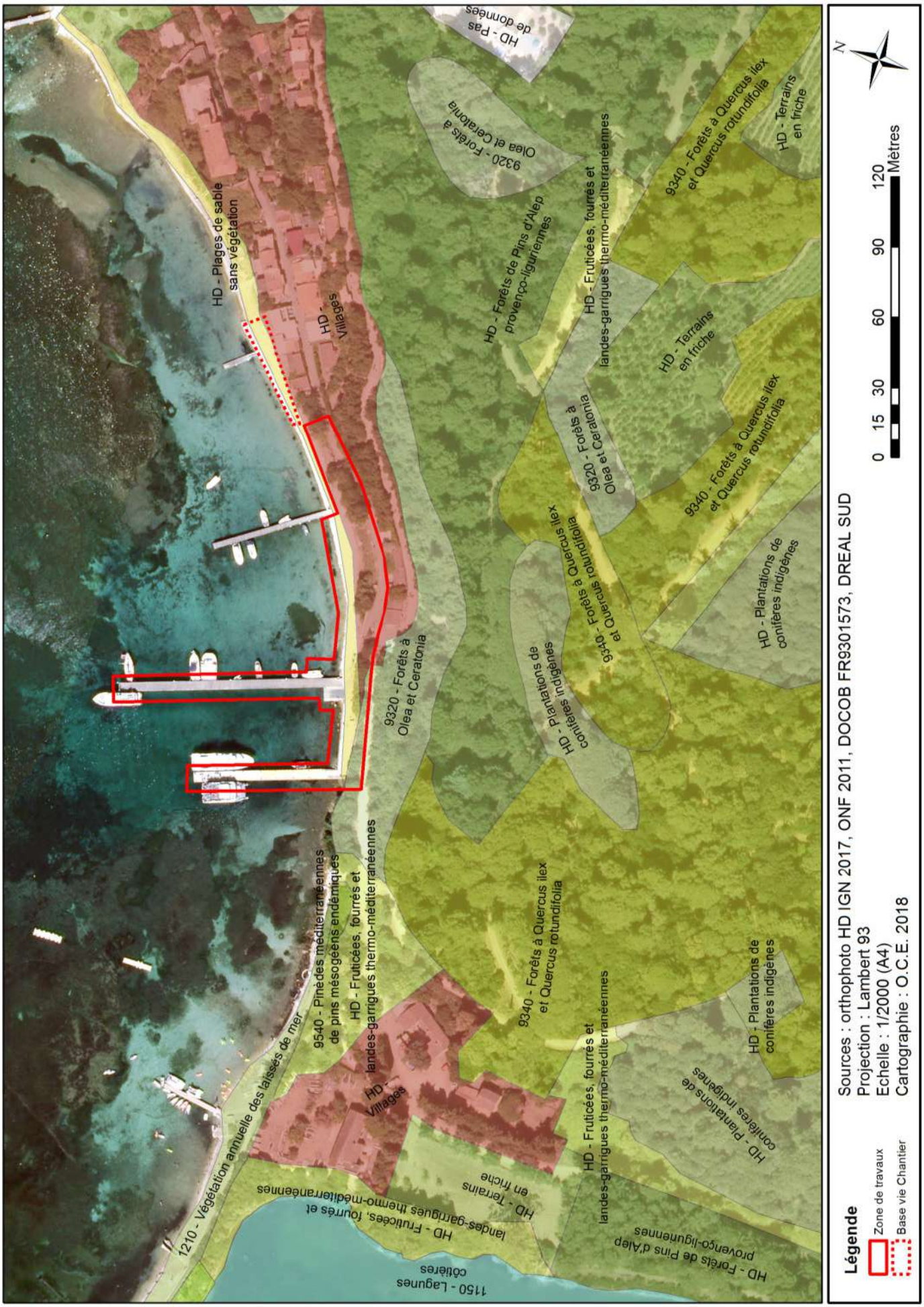
7.2. BIOCÉNOSES, HABITATS ET ESPÈCES NATURA 2000 TERRESTRES

Photo 5 : Talus situé en arrière du quai d'accueil.

Photo 6 : Talus situé en arrière du chemin côtier, recevant la rampe PMR.

- En arrière du quai d'accueil (partie ouest du talus), **l'habitat Natura 2000 9320-2 (peuplements à Oléastre, Lentisque et Caroubier de la Côte d'Azur)** a été identifié sur une aire de 200 m² d'après la cartographie des peuplements végétaux réalisée par l'ONF en 2011 dans le cadre de la réalisation du DOCOB, (Carte 4, page 31) ; Cependant, cet habitat semble dégradé : un seul grand individu de lentisque, strate arbustive à lentisque et filaria, fourrés à ronce et salsepareille sont présents sur le talus à aménager, isolés par le chemin le surplombant ; l'identification de cet habitat et son état de conservation devra être confirmée par des relevés phytoécologiques (1er semestre 2018).

Carte 4 : Inventaire phytosociologique de l'île Sainte Marguerite réalisé par l'ONF en 2011 (extrait)



- D'après nos premières observations, **le milieu terrestre constitué par les talus situés à l'est du quai d'accueil ne présentent pas d'enjeux écologiques significatifs** : friches vivaces euryméditerranéennes mésohydriques thermophiles dominées par des espèces végétales horticoles ou invasives (acanthe molle, oxalide des Bermudes, lierre d'Allemagne, séneçon anguleux, figuiers…etc.) ; présence de 2 grands individus de lentisque. À ce stade des études, ce milieu ne présente pas d'enjeu significatif.
- **Aucune espèce végétale protégée** n'a été identifiée sur les talus à aménager (base Silène- flore et visite de terrain du 14/03/2017).
- **Espèces N2000 terrestres susceptibles d'être impactées** :
    - **L'écaille chiné** *Euplagia quadripunctaria* ; Espèce potentielle ubiquiste ; En France, cette espèce ne nécessite pas la mise en place de mesures de gestion ;
    - Le lucane cerf-volant *Lucanus cervus :* présence mentionnée sur l'île, très faiblement potentielle (absence de vielles souches d'arbres sur les talus concernés), valeur patrimoniale faible a l'échelle de la région Sud ;
    - Le grand capricorne *Cerambyx cerdo* : très faiblement potentielle du fait de l'absence de chênes sur les talus, valeur patrimoniale faible a l'échelle de la région Sud.

  Ces espèces présentent des enjeux de conservation "moyens à faibles" à l'échelle du site FR9301573.
- **Absence d'herpétofaune significative** à proximité du site du projet. Le site du projet ne constitue pas une aire de reproduction ou de repos pour une espèce de reptile citée à l'article 2 de l'Arrêté du 19 novembre 2007 (sources : Silène-faune, Docob FR9301573, visite de terrain du 14/03/2017). Il existe cependant 3 espèces potentielles sur les talus : Tarente de Maurétanie, lézard vert et lézard des murailles.
- **Absence de gîtes à chiroptères** à proximité du site du projet (sources : Silène-faune, Docob FR9301573, Favre *et al.*, 2014[2]).
- La zone des talus à aménager n'est pas classée EBC (Espace Boisé Classé) au PLU de la ville de Cannes.

Ces éléments seront confirmés par l'expertise faune-flore qui sera réalisée au printemps 2018.

7.3. USAGES DU SITE

- **Navigation commerciale**, transport de personnes et de véhicules assurant quotidiennement la liaison île-continent ;
- **Navigation de plaisance** : les navires de plaisance accostent sur le côté est du ponton n°3 ;
- Pêche côtière au large de la zone du projet ;
- **Activités balnéaires** sur les plages situées à l'est et à l'ouest de la zone de débarquement ;
- Activités nautiques, école de voile à l'ouest de la zone de débarquement ;
- Promenade libre des visiteurs aux abords de la zone d'embarquement sur le chemin côtier et le quai d'accueil, accessibilité difficile et hors normes des personnes à mobilité réduite ;
- A proximité du site du projet : **Habitat non permanent en "cabanons"**, services publics (ONF, pompiers, police municipale, gestion des déchets), établissements privés de restauration saisonnière ;
- Aquaculture à 1500 m à l'est du site du projet (élevage de daurades et loups).

[2] Favre P., Le Bihan, T. Gautrot, 2014. Compte-rendu d'Inventaire des Chiroptères Protocole MCD45 – Sessions 2014. Reserve Biologique de l'île Sainte Marguerite. Réseau Mammifères ONF.

8. ENJEUX DU PROJET

Les principaux enjeux du projet ont été ainsi définis et hiérarchisés :

- Conservation de la **biodiversité marine** :
    - Conservation de l'habitat naturel marin prioritaire "Herbier à posidonie", sensible aux travaux maritimes (turbidité) : récif barrière à l'est, herbier de plaine au nord ;
    - Conservation des biocénoses marines constituées d'espèces protégées situées à proximité des ouvrages (îlots d'herbiers à posidonie, herbiers à cymodocée, grandes nacres) : bien qu'en mauvais état de santé du fait de la forte turbidité générée par les hélices des navires (photo 4), ces biocénoses benthiques constituées par des espèces protégées font l'objet de **mesures d'évitement et de réduction** spécifiques afin de les préserver ;
- Impact sur la **qualité de l'eau** (turbidité) en phases chantier ;
- Préservation de **l'aspect visuel et paysager et du caractère naturel du site** (site classé, abords d'un monument historique) : la DRAC et la DREAL PACA ont été consultées dès les débuts de la phase de conception architecturale du projet afin de recueillir son avis et ses conseils quant à l'intégration paysagère harmonieuse des aménagements ;
- Limitation des **émissions de bruits et vibrations** durant le chantier, de nature à effaroucher l'avifaune marine, les cétacés et à perturber le cadre de vie de l'île ;
- Préservation des **usages actuels de la zone de débarquement sans en augmenter les capacités d'accueil**, le caractère pittoresque et naturel de l'île devant être préservé :
    - navigation commerciale, transport de personnes et de véhicules assurant quotidiennement la liaison île-continent,
    - navigation de plaisance : les navires de plaisance accostent en bord est du ponton n°3,
    - **activités balnéaires** sur les plages situées à l'*est* et à l'ouest des pontons : une mesure de réduction des effets du projet vise à sauvegarder la **qualité des eaux de baignade** en réalisant les travaux en dehors de la saison balnéaire,
    - promenade libre des visiteurs aux abords de la zone d'embarquement sur le chemin côtier et le quai d'accueil ;
- Préservation du **cadre de vie du site** par des aménagements de la zone de débarquement facilitant la sensibilisation des visiteurs à la fragilité du site (panneaux d'information, plan de déplacement) et la collecte des déchets (bacs de tri sélectif) ;
- **Conservation des biocénoses terrestres constitutives de la réserve biologique** dirigée gérée par l'ONF, située à 10 m en arrière des talus à aménager ;

Remarque : **le milieu terrestre, constitué par les talus à aménager situés en arrière et à l'est des ouvrages, ne présente pas d'enjeux écologiques significatifs** (à confirmer par l'analyse écologique prévue en avril 2018).

9. EVALUATION PREALABLE DES EFFETS DU PROJET

Les études d'avant-projet ont pris en compte les enjeux liés au milieu naturel très en amont, de façon à éviter tout impact direct sur les biocénoses marines. L'évaluation exhaustive des impacts sera réalisée en phase d'études de Projet. Cette évaluation fera l'objet d'un document d'incidence ou d'une étude d'impact selon décision de l'Autorité Environnementale.

Les impacts les plus importants seront très probablement liés aux panaches de turbidité potentiellement générés lors des phases de démolition / reconstruction des ouvrages maritimes (arrachement des pieux, ancrage des barges de travaux, fonçage des pieux, éventuels dragages, reprofilage et mise en place des enrochements de protection du chemin côtier).

Cette évaluation sera complétée au fur à mesure de l'avancement du projet en phase PRO ainsi qu'après l'obtention des mises à jour des inventaires biocénotiques marins et terrestres.

9.1. EFFETS BRUTS POTENTIELS EN PHASES CHANTIER

- Écrasement temporaire ou permanent des biocénoses benthiques, dont biocénoses sensibles et/ou protégées (îlots d'herbiers à posidonie ou cymodocée), par impacts mécaniques :
    - chute accidentelle d'éléments en béton durant la démolition du ponton n°2 ;
    - appuis des barges de travaux sur le fond ;
- Effets des nuages turbides potentiellement générés lors des phases de démolition / reconstruction des ouvrages maritimes (arrachement des pieux, ancrage des barges de travaux, forage des pieux, réfection du quai d'accueil, reprofilage et mise en place des enrochements de protection du chemin côtier) :
    - Dégradation temporaire et locale de la qualité de la masse d'eau (augmentation de la turbidité) ;
    - Dégradation temporaire de la qualité des eaux de baignade proches ;
    - Dégradation temporaire de la qualité des eaux aquacoles situées à 1500 m ;
    - Colmatage et étouffement des herbiers de phanérogames marines et grandes nacres ;
    - Étouffement et enfouissement des biocénoses benthiques de sédiments meubles ;
    - Limitation de productivité primaire et de la croissance des phanérogames marines par diminution de la lumière incidente due à la turbidité ;
    - Diminution de la productivité primaire phytoplanctonique ;
    - Affectation de la nutrition des animaux filtreurs tels que *Pinna nobilis* ;
    - Affectation du recrutement larvaire (faune marine) ;
- Émission de poussières durant les phases de terrassement du chemin côtier et de brossage des bétons désactivés ;
- Perturbation du trafic maritime entre l'île et le continent (Vieux Port de Cannes) : barges de transport des matériaux neufs et de démolition ;
- Perturbation du trafic maritime aux abords de la zone de débarquement : accostage des navires sur un seul ponton et débarcadère PL provisoire (en phase 1) à l'est du ponton n°3 avec faible tirant d'eau (utilisation d'une barge pour véhicules adaptée au tirant d'eau actuel pour cette première phase de travaux) ;
- Perturbation des déplacements des piétons et véhicules aux abords de la zone de débarquement, risques de collision ;

- Effets du bruit sur l'avifaune marine et les cétacés, dont le grand dauphin (espèce Natura 2000, annexe II). Le grand dauphin est potentiellement présent en passage le long des côtes mais rarement observé dans le Golfe de La Napoule. Les effets des bruits générés par les engins de chantier peuvent provoquer son effarouchement et son détournement.
- Effets sur le cadre de vie : bruit générés par les engins de chantier ;
- Production de déchets de chantier liquides et solides ;
- Macro- déchets solides de démolition dispersés sur les fonds marins au droit des pontons.

9.2. EFFETS BRUTS POTENTIELS EN PHASE D'EXPLOITATION

- Effets indirects de l'augmentation de la turbidité durant les travaux sur les biocénoses benthiques : ralentissement de la croissance des phanérogames marines, colmatage et étouffement. Effets à moyen et long terme sur l'ensemble des biocénoses benthiques, amplifiés par la succession des effets directs sur deux années consécutives et entretenus par les hélices des navires ;
- Effets des nuages turbides générés par les hélices des bateaux (pas de modifications par rapport à l'état initial) ;
- Modification de l'écoulement des eaux de ruissellement par création de la rampe PMR en béton ;
- Artificialisation des talus situés en arrière du chemin côtier ; le talus situé en arrière du quai d'accueil reste embroussaillé, avec plantation d'arbres et plantes tapissantes uniquement en pied de talus ;
- Consommation de ressources en eau par arrosage des plantations sur les talus (système d'irrigation);
- Aucune incidence sur la circulation marine et l'écoulement de la masse d'eau superficielle ;
- Aucune incidence sur le transport sédimentaire et l'équilibre sédimentaire du littoral ;
- Absence d'incidences directes sur la fréquentation de l'île ;
- Absence d'incidences directes sur le trafic maritime aux abords de l'île ;
- Diminution globale de l'occupation du sol de la mer par les ouvrages d'environ 70 m² (remplacement des fondations massives en béton par des pieux métalliques et modification des emprises de certains ouvrages) ;
- Amélioration de la sécurité des usagers sur l'ensemble de la zone de débarquement ;
- Amélioration de l'intégration paysagère des ouvrages et de la zone de débarquement dans le site : la perception du site par les usagers est améliorée ;
- Amélioration du confort des usagers par la création d'une rampe PMR et d'une zone d'attente ombragée.
- Amélioration de la gestion des déchets par la mise en place de bacs de réception en tri sélectif proches de la zone d'attente et de repos ; gisements moins dispersés ;
- Gestion des flux de visiteurs sur l'ensemble de l'île : amélioration par panneaux d'affichage d'informations et de sensibilisation ;

10. MESURES ERC DESTINÉES À ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS DU PROJET

ME1 - Reconstruction du débarcadère PL sur son emplacement initial - Mesure d'évitement adoptée afin de conserver l'herbier à cymodocée situé à 18 m à l'est du ponton n°3 :

Le scénario initial prévoyait de régler le conflit lié aux flux de piétons et de véhicules observé devant le débarcadère PL en déplaçant ce débarcadère PL à l'est du ponton n°3. Le flux de véhicules aurait alors directement emprunté le chemin côtier jusqu'au village sans croiser le flux de piétons, qui utilisent majoritairement la voie en pente et les escaliers pour remonter directement vers l'ouest du village.

Ce scénario aurait impliqué :

- Le rapprochement du débarcadère vers l'herbier à cymodocée, qui aurait alors subit directement les effets des nuages turbides générés par les hélices des barges de transport (pleins gaz vers l'avant pour le débarquement, voir photo 4) ;
- Un dragage d'approfondissement à -2 m NGF en limite d'herbier pour permettre aux barges de transport actuelles d'accoster en toute sécurité. Ce dragage présentait un risque de déchaussement de l'herbier à cymodocée.

La sécurité des piétons vis-à-vis des véhicules est cependant améliorée par l'agrandissement du débarcadère en longueur et en largeur qui facilite l'embarquement/débarquement des poids-lourds sans manœuvres, la mise en œuvre temporaire de barrières en cordages pendant le débarquement et l'embarquement des véhicules, et la mise en place d'un plot amovible interdisant aux véhicules l'emprunt de la voie ascendante vers le sud.

Notons qu'en l'absence de solution alternative, le débarcadère provisoire sera installé à l'est du ponton n°3 durant le chantier phase 1, sans dragage (utilisation temporaire de barges à faible tirant d'eau et au tonnage limité). Installation d'un écran anti-turbidité afin de protéger l'herbier à cymodocée. Démontage du débarcadère provisoire et de l'écran en fin de chantier phase 1.

ME2 - Reconstruction du ponton n°2 sur 6 paires de pieux (1 paire supplémentaire) - Mesure d'évitement adoptée afin de conserver les îlots d'herbier à posidonie situés à l'enracinement de l'actuel ponton n°2 :
Le scénario initial prévoyait la reconstruction du ponton n°2 sur 5 paires de pieux, en 5 travées de 12 m. Du fait de la modification du quai d'accueil et de l'enracinement du ponton n°2, la première paire de pieux aurait été implantée sur les îlots d'herbier à posidonie. Ces îlots sont implantés sur roche et blocs rocheux à une profondeur de 0,5 m. Installés par bouturage naturel, ils sont composés de quelques faisceaux majoritairement plagiotropes. Les faisceaux se développent en îlots de part et d'autre du ponton, limités par l'ombre portée du ponton. En 2013, leur état de santé avait été évalué médiocre. Cependant, *P. oceanica* étant une espèce protégée, il a été décidé de conserver ces îlots et de déplacer les pieux vers le nord, avec ajout d'une paire de pieux supplémentaire au sud (voir **Figure 16**). Le ponton sera donc composé de 6 travées (1x 6 m - 1x12 m - 1x 6 m - 3x12 m) reposant sur la culée et 6 paires de pieux.

Les pieux seront implantés sur l'emprise des anciennes fondations du ponton, à une distance supérieure à 2,20 m des premiers faisceaux de posidonie, laissant l'espace nécessaire à la mise en place de l'écran anti-turbidité durant les opérations de forage des pieux.

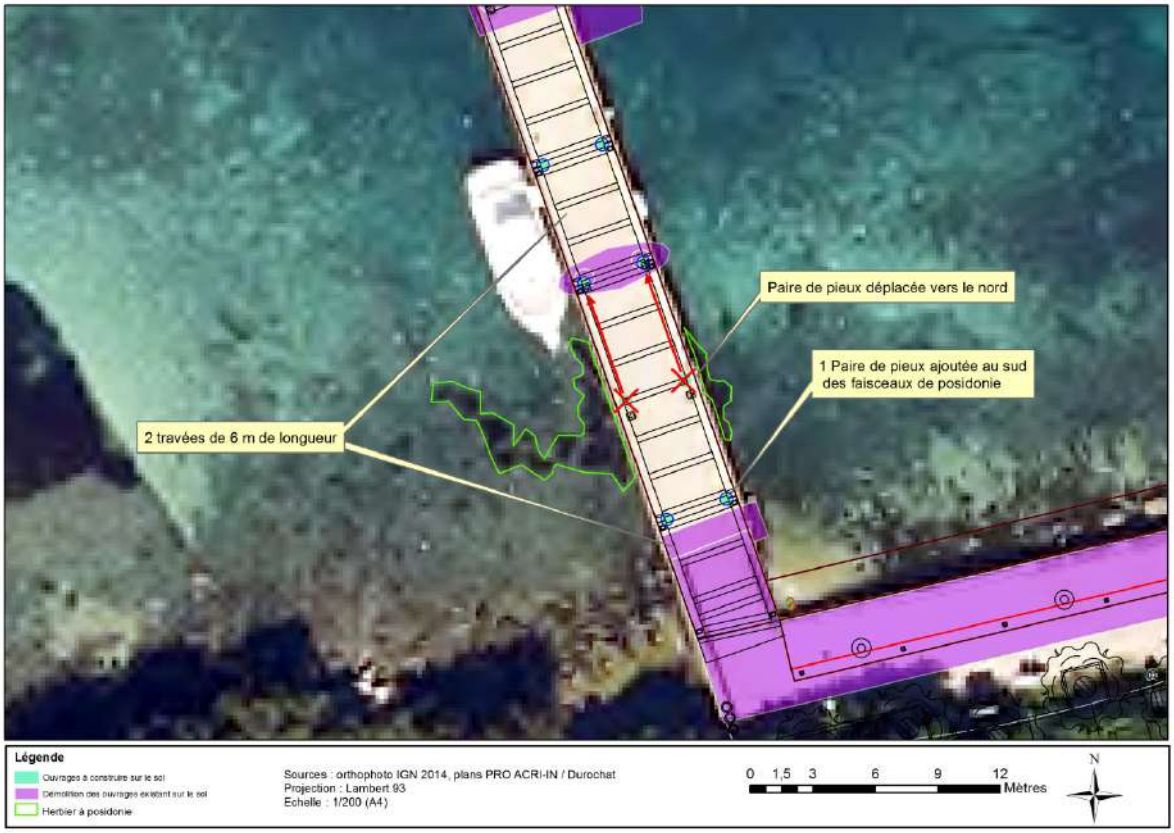


Figure 16 : Mesure d'évitement n° ME2 : implantation d'une paire de pieux supplémentaire afin de conserver les îlots d'herbier situés à l'enracinement de l'actuel ponton n°2.

MR1 - Limitation de l'emprise des ouvrages sur le sol de la mer afin d'éviter :

- la consommation de surfaces naturelles,
- de gêner le libre écoulement des eaux,
- d'induire des effets négatifs sur l'équilibre sédimentaire du littoral.

Les ouvrages sont réimplantés préférentiellement sur leurs emprises initiales et sur pieux métalliques de faible diamètre (660 mm) en remplacement des massifs bétons et des pieux D800.

L'élargissement du quai d'accueil nécessaire à l'aménagement de la zone d'attente et à la sécurité des usagers, est réalisé par un porte-à-faux, sans fondations sur le sol de la mer.

Il résulte de ces implantations une libération globale du sol de la mer d'environ 70 m².

MR2 - Les travaux seront réalisés en saison hivernale (octobre à mars) afin de tenir compte :

- du cycle biologique saisonnier des herbiers de phanérogames marines et de la faune marine ;
- de l'absence de certaines espèces d'oiseaux migrateurs sur la zone humide proche (étang du Batéguier) et/ou de leur période de nidification ;
- du moindre trafic maritime et touristique en basse saison (quelques dizaines de personnes seulement par jour en hiver) ;
- des objectifs de qualité des eaux de baignade des plages situées à proximité de la zone de projet durant la saison balnéaire (mai-septembre) ;

MR3 - Les nuages turbides générés par les travaux seront maîtrisés : confinement des zones d'évolution des barges et engins de chantier par des écrans verticaux en géotextile (filets anti-MES, **Figure 17**) maintenus et ajustés durant la totalité de chaque phase de chantier, suivi quotidien visuel et néphélométrique de la turbidité du plan d'eau. Les travaux seront stoppés et des mesures correctives seront adoptées (ajustement des écrans) dès que la valeur-limite fixée par la Police de l'Eau sera dépassée.

Cette mesure sera accompagnée des dispositions visant à éviter toute pollution du milieu marin (disponibilité de barrages anti-pollution, absorbants, pompe à hydrocarbures… etc.).

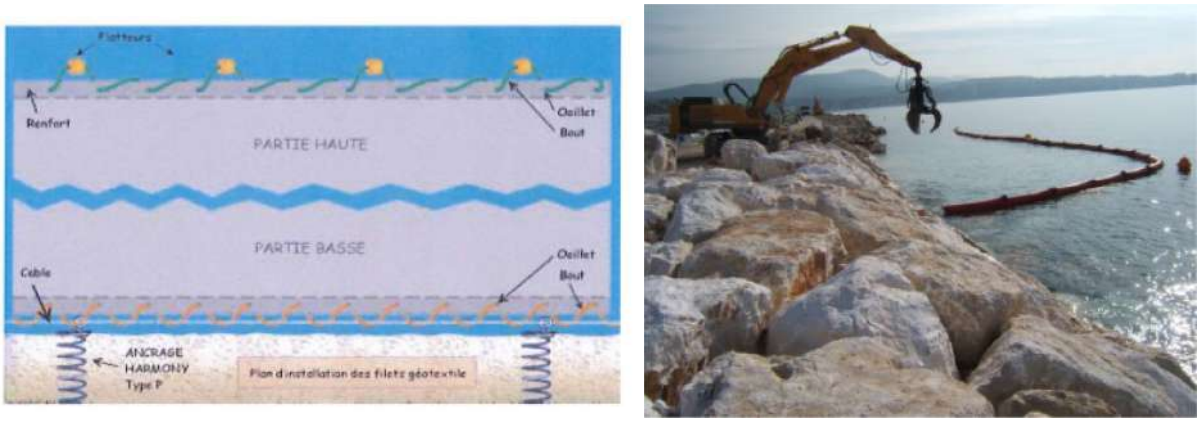


Figure 17 : Pose d'écrans verticaux anti-turbidité, balisage des biocénoses sensibles.

MR4 - Balisage des biocénoses benthiques sensibles en vue d'éviter leur écrasement par impacts mécaniques en phases travaux : Le balisage des limites d'implantation des différentes biocénoses sensibles (herbiers de phanérogames marines, éventuellement grandes nacres) implantées dans ou à proximité immédiate de la zone d'évolution des engins permet d'éviter leur écrasement par les impacts mécaniques accidentels dus aux ancrages des barges de travail et navires intervenant sur le chantier maritime. Ce balisage peut être réalisé à l'aide de flotteurs et bouées ancrés sur le fond par des ancres à vis ou des corps-morts. Une attention particulière sera portée au balisage des herbiers les plus proches (carte 3, zones BCDE). Un plan de balisage sera dressé par le Maître d'Œuvre durant la phase de préparation du chantier, l'Entreprise devra fournir un plan d'ancrage des barges.

MR5 - Limitation de la remise en suspension des MES :

- Pendant la phase de forage des pieux, l'outil de forage sera équipé d'une gaine de protection entourant le pieu (écran anti-turbidité supplémentaire) ;
- Pendant la phase de curage des pieux : récupération directe et continue des boues de curage (environ 100 m^3 au total) directement dans la barge.
- Pendant la phase de mise en œuvre des enrochements de protection du chemin côtier : les blocs seront lavés en carrière.

MR6 - Mesures préventives et dispositions particulières de sauvegarde du petit herbier à posidonie situé à l'enracinement du ponton n°2 seront adoptées durant les opérations de levage, travaux de démolition, et forage des nouveaux pieux, sous forme d'un protocole spécifique soumis à l'approbation de la Police de l'Eau :

- sécurisation de la dalle par des poutres métalliques et pare-gravats en sous-face pendant les opérations de levage,

- confinement étroit par des écrans anti-MES et des sacs de sable (dans les très petits fonds),
- balisage des herbiers… etc.

MR7 - Limitation des émissions sonores et vibrations. Les engins de chantier respecteront les normes en vigueur en matière d'émissions sonores. Les livrets d'entretien seront visés par le Maître d'Œuvre avant le démarrage du chantier. Travaux diurnes (8h-17h). Le battage des pieux générant des vibrations de nature à effrayer la faune marine, le Maître d'Ouvrage a adopté une méthode sans émission d'ondes vibratoires (pieux forés tubés). Pas d'utilisation de brise-roche hydraulique pour les travaux de démolition.

MR8 - Limitation des effluents de chantier :

- absorption et pompage des laitances des liants hydrauliques, préparation des liants en bacs étanches,
- brossage à sec des bétons désactivés (avec système d'aspiration),
- Recyclage des effluents de rinçage du matériel de chantier sur surfaces étanches.

MR9 - Limitation des émissions de poussières :

- durant la phase de terrassement du chemin côtier : les terres et les surfaces seront humidifiées par arrosage ;
- durant la phase de brossage des bétons désactivés : les bétons désactivés seront brossés à sec avec système d'aspiration.

MR10 - Nettoyage de la zone de chantier par des scaphandriers après replis du chantier pour récupérer d'éventuels macrodéchets issus de la démolition et les épaves identifiées lors des différents diagnostics de la zone.

MR11 - Conservation des arbres de grande taille (lentisques) sur les talus à aménager.

MR12 - Conservation du talus ouest embroussaillé en arrière des plantations de feuillus d'ombrage et plantes tapissantes limitées au pied de talus.

MR13 - Utilisation d'essences horticoles adaptées au climat méditerranéen (*voir liste page 24*) pour la plantation des talus. Ces essences ont des besoins hydriques limités.

MR14 - Mise en place de conteneurs de tri sélectif des déchets en remplacement des corbeilles afin d'améliorer la gestion des déchets en réduisant la dispersion des points de collecte.

MR15 - Faciliter l'écoulement des eaux pluviales de ruissellement sur la rampe PMR par l'aménagement de barbacanes à la base du muret nord.

Les mesures MR1 à MR10 seront inscrites au cahier des charges du marché de travaux et feront l'objet de l'élaboration d'un Plan de Gestion Environnemental (PGE) et d'un Plan d'Assurance Environnemental (PAE) par l'entreprise, sous contrôle du Maître d'Œuvre.

11.IMPACTS RESIDUELS

La mise en place des différentes mesures d'évitement et de réduction des effets négatifs du projet permet de réduire les impacts bruts à des niveaux faibles à très faibles. Les impacts résiduels seront principalement ceux relatifs à la turbidité de l'eau (colmatage des biocénoses benthiques, diminution de l'éclairement incident, limitation de la croissance des herbiers de phanérogames marines) qui, bien que maîtrisée par un dispositif d'écrans verticaux limitant la diffusion des panaches turbides, ne peut être totalement évitée.

Cependant, les biocénoses benthiques implantées à proximité du site du projet subissent les effets d'une turbidité chronique générée par les hélices de bateaux. La turbidité résiduelle générée par les travaux ne constituera pas un impact significatif par rapport à l'état initial.

12.CONCLUSION

Le projet de travaux et d'aménagement a été défini de manière à éviter les impacts potentiels sur le milieu marin en prenant en compte les résultats de plusieurs analyses écologiques réalisées à partir de vérités terrain : évitement des biocénoses sensibles et adaptation du projet afin de **ne détruire directement ou indirectement aucun spécimen d'espèce protégée**.

En outre, les **mesures de réduction adoptées permettent de réduire les incidences négatives du projet à des niveaux faibles à très faibles** sur tous les éléments identifiés lors de l'analyse de l'état initial du site et de son environnement.

Lors des étapes suivantes, le projet et les mesures ERC sont susceptibles d'évoluer ou d'être adaptés après mise à jour des inventaires faune-flore terrestres et marins. Les différents impacts identifiés plus haut dans ce document seront également quantifiés en phase PRO du projet, notamment en ce qui concerne le trafic maritime induit par le transport des matériaux de démolition, des éléments neufs préfabriqués, et matériaux divers.

Ce projet, rendu nécessaire par des impératifs de sécurité publique, ne justifie pas à nos yeux la production d'une étude d'impact, qui n'apporterait pas de valeur ajoutée à l'évaluation des incidences initiée et qui sera poursuivie sous le contrôle de la DDTM des Alpes-Maritimes.

ANNEXES

- Formulaire d'évaluation simplifiée ou préliminaire des incidences Natura 2000.

- FSD du site Natura 2000 FR93 01573.

- DOSSIER DE PLANS des aménagements terrestres (JL Durochat, mars 2018)

  01 PLAN MASSE D'INSERTION (PRO) 1/500ème
  02 PLAN MASSE D'AMENAGEMENT (PRO) 1/200ème
  03 PLAN DE PLANTATION ARROSAGE ET RESEAUX (PRO) 1/500ème
  04 DETAILS TECHNIQUES (PRO)
  05 SIMULATION PAR INSERTION D'IMAGES DE SYNTHESE EN 3D (PRO)
  06 COUPES PAYSAGERES (PRO)
  07 COUPES AMENAG TERRESTRES VUE DE FACE QUAI ACCUEIL (PRO)
  08 CARNET DE DEFINITION MATERIAUX ET MOBILIER (PRO)
  09 NOTICE EXPLICATIVE Partie insertion et paysage (PRO)

- DOSSIER DE PLANS des aménagements maritimes (ACRI-IN, mars 2018)

  01-PLAN DE MASSE
  02-DEBARCADERE
  03-QUAI
  04-PONTONS
  05- DEBARCADERE PROVISOIRE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

FORMULAIRE D'EVALUATION SIMPLIFIEE OU PRELIMINAIRE DES INCIDENCES NATURA2000

Pourquoi ?
Le présent document peut être utilisé comme suggestion de présentation pour une évaluation des incidences simplifiée. Il peut aussi être utilisé pour réaliser l'évaluation préliminaire d'un projet afin de savoir si un dossier plus approfondi sera nécessaire.

Evaluation simplifiée ou dossier approfondi ?
***Dans tous les cas, l'évaluation des incidences doit être conforme au contenu visé à l'article R414.23 du code de l'environnement**.*
Le choix de la réalisation d'une évaluation simplifiée ou plus approfondie dépend des incidences potentielles du projet sur un site Natura 2000. Si le projet n'est pas susceptible d'avoir une quelconque incidence sur un site, alors l'évaluation pourra être simplifiée. Inversement, si des incidences sont pressenties ou découvertes à l'occasion de la réalisation de l'évaluation simplifiée, il conviendra de mener une évaluation approfondie.
Le formulaire d'évaluation préliminaire correspond au R414-23-I du code de l'environnement et le « canevas dossier incidences » au R414-23-II et III et IV de ce même code.

Par qui ?
*Ce formulaire peut être utilisé par le **porteur du projet**, en fonction des informations dont il dispose (cf. p. 9 : » ou trouver l'info sur Natura 2000? »). Lorsque le ou les sites Natura 2000 disposent d'un DOCOB et d'un animateur Natura 2000, le porteur de projet est invité à le contacter, si besoin, pour obtenir des informations sur les enjeux en présence. Toutefois, lorsqu'un renseignement demandé par le formulaire n'est pas connu, il est possible de mettre un point d'interrogation.*

Pour qui ?
*Ce formulaire permet au **service administratif instruisant le projet** de fournir l'autorisation requise ou, dans le cas contraire, de demander de plus amples précisions sur certains points particuliers.*

Définition :
*L'évaluation des incidences est avant tout une **démarche d'intégration des enjeux Natura 2000 dès la conception du plan ou projet**. Le dossier d'évaluation des incidences doit être conclusif sur la potentialité que le projet ait ou pas une incidence significative sur un site Natura 2000.*

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE LA RÉGION PROVENCE - ALPES - CÔTE D'AZUR

Coordonnées du porteur de projet :

Nom (personne morale ou physique) : Commune de CANNES

Commune et département) : …CANNES, ALPES-MARITIMES……
Adresse : 1, Place Bernard Cornut Gentille - 06400 Cannes
…….
Téléphone : +33 4 97 06 46 92 Fax :
Email : …philippe.chilini@ville-cannes.fr……

Nom du projet : MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT SUR L'ILE SAINTE MARGUERITE

A quel titre le projet est-il soumis à évaluation des incidences ?
Projet soumis à examen cas par cas et autorisation Loi sur l'Eau.

1 Description du projet, de la manifestation ou de l'intervention

Joindre une description détaillée du projet, manifestation ou intervention sur papier libre en complément à ce formulaire.
Cf dossier de cadrage du projet et demande d'examen au cas par cas ci-joints.

a. Nature du projet, de la manifestation ou de l'intervention

Préciser le type d'aménagement envisagé (exemple : canalisation d'eau, création d'un pont, mise en place de grillages, curage d'un fossé, drainage, création de digue, abattage d'arbres, création d'un sentier, manifestation sportive, etc.).

- Reconstruction des deux pontons d'accostage, quai d'accueil et débarcadère poids lourds sur les emprises existantes,
- Réaménagement des talus, cheminements d'accès piétons, et poids-lourds situés en arrière des ouvrages ;
- Création d'une rampe d'accès PMR en arrière du chemin côtier.

b. Localisation du projet par rapport au(x) site(s) Natura 2000 et cartographie

*Joindre dans tous les cas une **carte de localisation** précise du projet (emprises temporaires, chantier, accès et définitives…) par rapport au(x) site(s) Natura 2000 sur une photocopie de carte IGN au 1/25 000e. Si le projet se situe en site Natura 2000, joindre également **un plan de situation détaillé** (plan de masse, plan cadastral, etc.).*

Le projet est situé sur la côte nord de l'île Sainte marguerite, en Baie de Sainte Anne.

Nom de la commune : CANNES N° Département : 06

En site(s) Natura 2000 ☒
n° de site(s) : …ZSC BAIE ET CAP D'ANTIBES - ILES DE LERINS (FR9301573)
n° de site(s) : ……..…… (FR93----)
…

c. Etendue/emprise du projet, de la manifestation ou de l'intervention

Emprises au sol temporaire et permanente de l'implantation ou de la manifestation (si connue) : 3 000 m² (m2) ou classe de surface approximative (cocher la case correspondante) :

☐ < 100 m²
☐ 100 à 1 000 m²
☐ 1 000 à 10 000 m² (1 ha)
☐ > 10 000 m² (> 1 ha)

- Longueur (si linéaire impacté) : (m.)

- Emprises en phase chantier : 4 800 m² en phase 1, 5 500 m² en phase 2.

- Aménagement(s) connexe(s) : NEANT

Préciser si le projet, la manifestation ou l'intervention génèrera des aménagements connexes (exemple : voiries et réseaux divers, parking, zone de stockage, etc.). Si oui, décrire succinctement ces aménagements.
Pour les manifestations, interventions : infrastructures permanentes ou temporaires nécessaires, logistique, nombre de personnes attendues.

d. Durée prévisible et période envisagée des travaux, de la manifestation ou de l'intervention :

- Projet, manifestation : Travaux
☒ diurne
☐ nocturne

- Durée précise si connue : 5 mois / an (octobre-février) sur 2 années consécutives
Ou durée approximative en cochant la case correspondante :

☐ < 1 mois
☐ 1 mois à 1 an
☐ 1 an à 5 ans
☐ > 5 ans

- Période précise si connue : 5 mois / an (octobre-février) sur 2 années consécutives (de tel mois à tel mois)
Ou période approximative en cochant la(les) case(s) correspondante :

☐ Printemps
☐ Eté
☒ Automne
☒ Hiver

- Fréquence :

☐ chaque année

☐ chaque mois

☐ autre (préciser) : 5 mois (octobre-février) sur 2 années consécutives

e. Entretien / fonctionnement / rejet

Préciser si le projet ou la manifestation générera des interventions ou rejets sur le milieu durant sa phase d'exploitation (exemple : traitement chimique, débroussaillage mécanique, curage, rejet d'eau pluviale, pistes, zones de chantier, raccordement réseaux...). Si oui, les décrire succinctement (fréquence, ampleur, etc.).

NEANT……

f. Budget

Préciser le coût prévisionnel global du projet.

Coût global du projet : …2,43 M euros HT……..
ou coût approximatif (cocher la case correspondante) :

☐ < 5 000 €

☐ de 5 000 à 20 000 €

☐ de 20 000 € à 100 000 €

☐ > à 100 000 €

2 Définition et cartographie de la zone d'influence du projet

La zone d'influence est fonction de la nature du projet et des milieux naturels environnants. Les incidences d'un projet sur son environnement peuvent être plus ou moins étendues (poussières, bruit, rejets dans le milieu aquatique…).
La zone d'influence est plus grande que la zone d'implantation. Pour aider à définir cette zone, il convient de se poser les questions suivantes :

Cocher les cases concernées et délimiter cette zone d'influence sur une carte au 1/25 000ème ou au 1/50 000ème.

☒ Rejets dans le milieu aquatique : turbidité en phase travaux

☒ circulation maritime des barges de travaux entre l'île et le continent

☐ Rupture de corridors écologiques (rupture de continuité écologique pour les espèces)

☒ Poussières, vibrations

☒ Pollutions possibles en situation accidentelle

☒ Perturbation d'une espèce en dehors de la zone d'implantation : Posidonia oceanica

☒ Bruits

☐ Autres incidences ……..

3 Etat des lieux de la zone d'influence

Cet état des lieux écologique de la zone d'influence (zone pouvant être impactée par le projet) permettra de déterminer les incidences que peut avoir le projet ou manifestation sur cette zone.

PROTECTIONS :

Le projet est situé en :

☐ Réserve Naturelle Nationale

☐ Réserve Naturelle Régionale

☐ Parc National

☐ Arrêté de protection de biotope

☒ Site classé

☐ Site inscrit

☐ PIG (projet d'intérêt général) de protection

☐ Parc Naturel Régional

☒ ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique)

☐ Réserve de biosphère

☐ Site RAMSAR

USAGES :

Cocher les cases correspondantes pour indiquer succinctement quels sont les usages actuels et historiques de la zone d'influence.

☐ Aucun

☐ Pâturage / fauche

☐ Chasse

☒ Pêche

☒ Sport & Loisirs (VTT, 4x4, quads, escalade, vol libre…)

☐ Agriculture

☐ Sylviculture

☐ Décharge sauvage

☐ Perturbations diverses (inondation, incendie…)

☒ Cabanisation

☒ Construite, non naturelle : installations portuaires

☒ Autre (préciser l'usage) : Baignade, activités nautiques, plaisance, transport maritime

Commentaires :……

MILIEUX NATURELS ET ESPECES :

Renseigner les tableaux ci-dessous, en fonction de vos connaissances, et joindre une cartographie de localisation approximative des milieux et espèces.

Afin de faciliter l'instruction du dossier, il est fortement recommandé de fournir quelques photos du site (sous format numérique de préférence). Préciser ici la légende de ces photos et reporter leur numéro sur la carte de localisation.

Cf dossier de cadrage ci-joint.

Photo 1 : ……
Photo 2 : ……
Photo 3 : ……
Photo 4 : ……
Photo 5 : ……
Photo 6 : ……

TABLEAU MILIEUX NATURELS :

TYPE D'HABITAT NATUREL		Cocher si présent	Commentaires
Milieux ouverts ou semi-ouverts	pelouse pelouse semi-boisée lande garrigue / maquis autre : ……	☒	habitat 9320-2 (peuplements à Oléastre, Lentisque et Caroubier de la Côte d'Azur) dégradé (200 m²)
Milieux forestiers	forêt de résineux forêt de feuillus forêt mixte plantation autre : ……	☒	
Milieux rocheux	falaise affleurement rocheux éboulis blocs autre : ……		
Zones humides	fossé cours d'eau étang tourbière gravière prairie humide autre : ……		
Milieux littoraux et marins	Falaises et récifs Grottes Herbiers Plages et bancs de sables Lagunes autre : …	☒ ☒ ☒	1120-1: herbier à Posidonia oceanica, 1110 : Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine (dégradé) 1140-10 Sédiments détritiques médiolittoraux (dégradé)
Autre type de milieu	……		

TABLEAU ESPECES FAUNE, FLORE :

Remplissez en fonction de vos connaissances :

GROUPES D'ESPECES	**Nom de l'espèce**	**Cocher si présente ou potentielle**	**Autres informations** (statut de l'espèce, nombre d'individus, type d'utilisation de la zone d'étude par l'espèce…)
Amphibiens, reptiles	Caretta caretta	Très faiblement potentielle	Espèce retirée de la liste DH2 pour la France. La caouanne n'a jamais été observée sur la côte nord de l'île Sainte Marguerite
Crustacés			
Mollusques			
Insectes	Euplagia quadripunctaria	potentielle	
	Lucanus cervus	Très faiblement potentielle	absence de vieilles souches sur les talus
	Cerambyx cerdo	Très faiblement potentielle	absence de chênes sur les talus
Mammifères marins	Tursiops truncatus	Très faiblement potentielle	Le grand dauphin n'a jamais été observé sur la côte nord de l'île Sainte Marguerite
Mammifères terrestres			
Oiseaux			
Plantes			
Poissons			

4 Incidences du projet

Décrivez sommairement les incidences potentielles du projet dans la mesure de vos connaissances.

Destruction ou détérioration d'habitat (= milieu naturel) ou habitat d'espèce (type d'habitat et surface) :
Les travaux génèreront des nuages turbides par remise en suspension des sédiments. Malgré l'application de mesures de réduction visant à limiter cette remise en suspension et à contenir ces nuages (écrans verticaux, contrôle régulier de la turbidité), les îlots d'herbier proches du site du projet pourraient subir des impacts négatifs : colmatage temporaire et limitation temporaire de la croissance de P. oceanica.
Ces effets sont évalués faibles à très faibles au regard de la turbidité chronique du site (hélices des bateaux) et du mauvais état de santé des îlots d'herbiers locaux.
……..

Destruction ou perturbation d'espèces (lesquelles et nombre d'individus) :
Les effets du bruit seront directs, temporaires, mais négligeables sur *Tursiops truncatus* (effarouchement, détournement temporaire). Les pieux seront forés, sans battage.
Les effets du débroussaillage des talus sur les trois espèces d'insectes, s'ils peuvent conduire à la destruction d'individus isolés, ne constituent pas une menace pour la survie d'une ou plusieurs espèces Natura 2000.

Perturbations possibles des espèces dans leur fonctions vitales (reproduction, repos, alimentation…):
NEANT

5 Conclusion

Il est de la responsabilité du porteur de projet de conclure sur l'absence ou non d'incidences de son projet.
A titre d'information, le projet est susceptible d'avoir une incidence lorsque :
- Une surface relativement importante ou un milieu d'intérêt communautaire ou un habitat d'espèce est détruit ou dégradé à l'échelle du site Natura 2000
- Une espèce d'intérêt communautaire est détruite ou perturbée dans la réalisation de son cycle vital

Le projet est-il susceptible d'avoir une incidence ?

☐ **NON** : ce formulaire, accompagné de ses pièces, est joint à la demande d'autorisation ou à la déclaration, et remis au service instructeur.

Exposé sommaire des raisons pour lesquelles le projet n'a pas d'incidences :

☒ **OUI** : l'évaluation d'incidences doit se poursuivre. Un dossier plus poussé doit être réalisé. Ce dossier sera joint à la demande d'autorisation ou à la déclaration, et remis au service instructeur.

L'application des mesures d'évitement et de réduction, et notamment le confinement des nuages turbides et le contrôle régulier de la turbidité des eaux de surface en dehors de la zone confinée, permettent de réduire les incidences du projet à un niveau faible à très faible, sur une emprise extrêmement réduite, et sur des habitats dont l'état de conservation est jugé mauvais ou dégradé.

Les habitats d'intérêt communautaire identifiés sur le site ou à proximité directe du site du projet, cibles des impacts résiduels négatifs, sont dans un état dégradé du fait de l'exploitation des ouvrages depuis de nombreuses décennies.

Les incidences résiduelles du projet de travaux sur l'état de conservation des habitats et espèces d'intérêt communautaire du site FR9301573 sont négligeables.

Les ouvrages étant reconstruits sur leurs emplacements initiaux, sans augmentation des capacités de la zone de débarquement, le projet ne favorise pas l'augmentation de la fréquentation du site par les navires, les véhicules terrestres et les visiteurs.

L'évaluation des incidences NATURA 2000 sera développée dans l'étude d'incidence ou l'étude d'impact à joindre au dossier de demande d'autorisation.

A (lieu) CANNES Signature :

Le (date) : 09/04/2018

NATURA 2000 - FORMULAIRE STANDARD DE DONNEES
Pour les zones de protection spéciale (ZPS), les propositions de sites d'importance communautaire (pSIC), les sites d'importance communautaire (SIC) et les zones spéciales de conservation (ZSC)

FR9301573 - Baie et cap d'Antibes - îles de Lerins

1. IDENTIFICATION DU SITE 1
2. LOCALISATION DU SITE 2
3. INFORMATIONS ECOLOGIQUES 3
4. DESCRIPTION DU SITE 6
5. STATUT DE PROTECTION DU SITE 7
6. GESTION DU SITE 8

1. IDENTIFICATION DU SITE

1.1 Type

B (pSIC/SIC/ZSC)

1.2 Code du site

FR9301573

1.3 Appellation du site

Baie et cap d'Antibes - îles de Lerins

1.4 Date de compilation

31/01/1996

1.5 Date d'actualisation

08/11/2017

1.6 Responsables

Responsable national et européen	Responsable du site	Responsable technique et scientifique national
Ministère en charge de l'écologie	DREAL Provence-Alpes-Côte-d'Azur	MNHN - Service du Patrimoine Naturel
www.developpement-durable.gouv.fr	www.provence-alpes-cote-d'azur.developpement-durable.gouv.fr	www.mnhn.fr www.spn.mnhn.fr
en3.en.deb.dgaln@developpement-durable.gouv.fr		natura2000@mnhn.fr

1.7 Dates de proposition et de désignation / classement du site

Date de transmission à la Commission Européenne : 31/07/2003

(Proposition de classement du site comme SIC)

Dernière date de parution au JO UE : 22/12/2009
(Confirmation de classement du site comme SIC)

ZSC : date de signature du dernier arrêté (JO RF) : 26/06/2014

Texte juridique national de référence pour la désignation comme ZSC : http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029218079

Explication(s) :

MAJ 2008.08 : extension marine. MAJ 2013.08 : intégration données biologiques du DOCOB. Conversion surface en Lamb93. MAJ 2017-04 : ajout E1224.

2. LOCALISATION DU SITE

2.1 Coordonnées du centre du site [en degrés décimaux]

Longitude : 7,09944°

Latitude : 43,56889°

2.2 Superficie totale

13598 ha

2.3 Pourcentage de superficie marine

98%

2.4 Code et dénomination de la région administrative

Code INSEE	Région
93	Provence-Alpes-Côte-d'Azur

2.5 Code et dénomination des départements

Code INSEE	Département	Couverture (%)
06	Alpes-Maritimes	2 %

2.6 Code et dénomination des communes

Code INSEE	Communes
06004	ANTIBES
06029	CANNES

2.7 Région(s) biogéographique(s)

Méditerranéenne (100%)

3. INFORMATIONS ÉCOLOGIQUES

3.1 Types d'habitats présents sur le site et évaluations

Types d'habitats inscrits à l'annexe I					Évaluation du site			
Code	PF	Superficie (ha) (% de couverture)	Grottes [nombre]	Qualité des données	A|B|C|D	A|B|C		
					Représent -ativité	Superficie relative	Conservation	Évaluation globale
1110 *Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine*		221 *(1,62 %)*		M	B	C	B	B
1120 *Herbiers de posidonies (Posidonion oceanicae)*	X	1793 *(13,16 %)*		M	A	C	B	B
1140 *Replats boueux ou sableux exondés à marée basse*		0,06 *(0 %)*		M	C	C	B	B
1150 *Lagunes côtières*	X	3,57 *(0,03 %)*		M	B	C	B	A
1170 *Récifs*		154 *(1,13 %)*		M	A	C	B	B
1210 *Végétation annuelle des laissés de mer*		1,21 *(0,01 %)*		M	C	C	B	A
1240 *Falaises avec végétation des côtes méditerranéennes avec Limonium spp. endémiques*		17,7 *(0,13 %)*		M	A	C	A	A
1310 *Végétations pionnières à Salicornia et autres espèces annuelles des zones boueuses et sableuses*		0,08 *(0 %)*		M	C	C	B	B
1410 *Prés-salés méditerranéens (Juncetalia maritimi)*		0,01 *(0 %)*		M	C	C	B	B
1420 *Fourrés halophiles méditerranéens et thermo-atlantiques (Sarcocornietea fruticosi)*		0,52 *(0 %)*		M	C	C	B	A
1430 *Fourrés halonitrophiles (Pegano-Salsoletea)*		0,27 *(0 %)*		M	C	C	B	A
5320 *Formations basses d'euphorbes près des falaises*		0,97 *(0,01 %)*		M	C	C	C	B
6220	X	0,61		M	B	C	B	B

Parcours substeppiques de graminées et annuelles des Thero-Brachypodietea		*(0 %)*						
8330 *Grottes marines submergées ou semi-submergées*		0 *(0 %)*	6	M	A	B	B	B
9320 *Forêts à Olea et Ceratonia*		9,88 *(0,07 %)*		M	A	C	B	A
9340 *Forêts à Quercus ilex et Quercus rotundifolia*		33 *(0,24 %)*		M	A	C	A	A
9540 *Pinèdes méditerranéennes de pins mésogéens endémiques*		28 *(0,21 %)*		M	A	C	C	A

- **PF :** Forme prioritaire de l'habitat.
- **Qualité des données :** G = «Bonne» (données reposant sur des enquêtes, par exemple); M = «Moyenne» (données partielles + extrapolations, par exemple); P = «Médiocre» (estimation approximative, par exemple).
- **Représentativité :** A = «Excellente» ; B = «Bonne» ; C = «Significative» ; D = «Présence non significative».
- **Superficie relative :** A = 100 $\geq$ p > 15 % ; B = 15 $\geq$ p > 2 % ; C = 2 $\geq$ p > 0 % .
- **Conservation :** A = «Excellente» ; B = «Bonne» ; C = «Moyenne / réduite».
- **Evaluation globale :** A = «Excellente» ; B = «Bonne» ; C = «Significative».

3.2 Espèces inscrites à l'annexe II de la directive 92/43/CEE et évaluation

Espèce			Population présente sur le site					Évaluation du site			
Groupe	Code	Nom scientifique	Type	Taille		Unité	Cat.	Qualité des données	A|B|C|D	A|B|C		
				Min	Max		C|R|V|P		Pop.	Cons.	Isol.	Glob.
I	1083	*Lucanus cervus*	p			i	R	P	C	B	C	B
I	1088	*Cerambyx cerdo*	p			i	R	P	C	B	C	B
R	1224	*Caretta caretta*	c			i	R	P	C	B	C	C
M	1310	*Miniopterus schreibersii*	r			i	R	P	C	B	C	A
M	1349	*Tursiops truncatus*	c			i	R	P	C	B	C	C
R	6137	*Euleptes europaea*	p	10	100	i		M	B	C	A	A
I	6199	*Euplagia quadripunctaria*	p			i	R	DD	D			

- **Groupe :** A = Amphibiens, B = Oiseaux, F = Poissons, I = Invertébrés, M = Mammifères, P = Plantes, R = Reptiles.
- **Type :** p = espèce résidente (sédentaire), r = reproduction (migratrice), c = concentration (migratrice), w = hivernage (migratrice).
- **Unité :** i = individus, p = couples , adults = Adultes matures , area = Superficie en m2 , bfemales = Femelles reproductrices , cmales = Mâles chanteurs , colonies = Colonies , fstems = Tiges florales , grids1x1 = Grille 1x1 km , grids10x10 = Grille 10x10 km , grids5x5 = Grille 5x5 km , length = Longueur en km , localities = Stations , logs = Nombre de branches , males = Mâles , shoots = Pousses , stones = Cavités rocheuses , subadults = Sub-adultes , trees = Nombre de troncs , tufts = Touffes.
- **Catégories du point de vue de l'abondance (Cat.) :** C = espèce commune, R = espèce rare, V = espèce très rare, P: espèce présente.

- **Qualité des données :**G = «Bonne» (données reposant sur des enquêtes, par exemple); M =«Moyenne» (données partielles + extrapolations, par exemple); P = «Médiocre» (estimation approximative, par exemple); DD = Données insuffisantes.
- **Population :** A = 100 ≥ p > 15 % ; B = 15 ≥ p > 2 % ; C = 2 ≥ p > 0 % ; D = Non significative.
- **Conservation :** A = «Excellente» ; B = «Bonne» ; C = «Moyenne / réduite».
- **Isolement :** A = population (presque) isolée ; B = population non isolée, mais en marge de son aire de répartition ; C = population non isolée dans son aire de répartition élargie.
- **Evaluation globale :** A = «Excellente» ; B = «Bonne» ; C = «Significative».

3.3 Autres espèces importantes de faune et de flore

Espèce			Population présente sur le site				Motivation					
Groupe	Code	Nom scientifique	Taille		Unité	Cat.	Annexe Dir. Hab.		Autres catégories			
			Min	Max		C|R|V|P	IV	V	A	B	C	D

- **Groupe :** A = Amphibiens, B = Oiseaux, F = Poissons, Fu = Champignons, I = Invertébrés, L = Lichens, M = Mammifères, P = Plantes, R = Reptiles.
- **Unité :** i = individus, p = couples , adults = Adultes matures , area = Superficie en m2 , bfemales = Femelles reproductrices , cmales = Mâles chanteurs , colonies = Colonies , fstems = Tiges florales , grids1x1 = Grille 1x1 km , grids10x10 = Grille 10x10 km , grids5x5 = Grille 5x5 km , length = Longueur en km , localities = Stations , logs = Nombre de branches , males = Mâles , shoots = Pousses , stones = Cavités rocheuses , subadults = Sub-adultes , trees = Nombre de troncs , tufts = Touffes.
- **Catégories du point de vue de l'abondance (Cat.) :** C = espèce commune, R = espèce rare, V = espèce très rare, P: espèce présente.
- **Motivation : IV, V :** annexe où est inscrite l'espèce (directive «Habitats») ; **A :** liste rouge nationale ; **B :** espèce endémique ; **C :** conventions internationales ; **D :** autres raisons.

4. DESCRIPTION DU SITE

4.1 Caractère général du site

Classe d'habitat	Pourcentage de couverture
N01 : Mer, Bras de Mer	98 %
N05 : Galets, Falaises maritimes, Ilots	1 %
N18 : Forêts sempervirentes non résineuses	1 %

Autres caractéristiques du site

Site marin et côtier très intéressant de par sa structure : Falaises, golfe, bancs de sable, et de par sa végétation : yeuseraies climaciques, herbiers marins, végétations halonitrophiles.

Vulnérabilité : * forte fréquentation touristique et de loisirs, comme sur l'ensemble du littoral de la région PACA.

4.2 Qualité et importance

Concernant la partie terrestre (environ 300 ha):
Les milieux naturels, en mosaïque sur ce site, sont encore bien conservés et abritent diverses espèces patrimoniales. Les falaises abritent de très beaux groupements végétaux des falaises calcaires aérohalines, caractérisés par de nombreuses espèces rares. Découverte en 2011 d'un noyau de population insulaire (donc isolé et fragile) de Phyllodactyle d'Europe.

Concernant la partie marine :
Comprend les eaux côtières, pourvues de grands ensembles d'herbiers sur roches, témoins de la qualité de milieu, ainsi que divers autres habitats marins remarquables (coralligène, grottes sous-marines, etc.).
Comprend également une extension au large (jusqu'à -1623 m) incluant des tombants et pentes, parfois abruptes, du canyon du Var au droit du cap, susceptibles de comporter certains types de récifs qui se rencontrent jusqu'à plus de 1000 mètres de profondeur (inventaire très incomplet au-delà de 100 m de profondeur).
Ce secteur est régulièrement fréquenté par des troupes de taille variable de grands dauphins comme en témoignent les données récentes d'une campagne 2007 (Centre de recherche sur les Cétacés). La zone plus au large, au niveau des ruptures de pentes et des grands fonds est très régulièrement fréquentée par plusieurs autres espèces de mammifères marins (rorqual commun, cachalot, dauphin bleu et blanc).

4.3 Menaces, pressions et activités ayant une incidence sur le site

Il s'agit des principales incidences et activités ayant des répercussions notables sur le site

Incidences négatives				
Importance	Menaces et pressions [code]	Menaces et pressions [libellé]	Pollution [code]	Intérieur / Extérieur [i|o|b]
H	E01.01	Urbanisation continue		I
H	G05.02	Abrasion / dégradation physique des fonds marins		I
M	G01.01	Sports nautiques		I
M	G05.01	Piétinement, surfréquentation		I
Incidences positives				
Importance	Menaces et pressions [code]	Menaces et pressions [libellé]	Pollution [code]	Intérieur / Extérieur [i|o|b]

- **Importance** : H = grande, M = moyenne, L = faible.
- **Pollution** : N = apport d'azote, P = apport de phosphore/phosphate, A = apport d'acide/acidification, T = substances chimiques inorganiques toxiques, O = substances chimiques organiques toxiques, X = pollutions mixtes.
- **Intérieur / Extérieur** : I = à l'intérieur du site, O = à l'extérieur du site, B = les deux.

4.4 Régime de propriété

Type	Pourcentage de couverture
Eaux territoriales	98 %

4.5 Documentation

* inventaire des ZNIEFF marines, DIREN PACA, 2004.
* Cartographie des biocénoses marines littorales réalisée en 2007 (de 0 à- 50 m de profondeur environ) dans le cadre du contrat de baie Cap d'Ail Cap d'Antibes.

Lien(s) :

5.1 Types de désignation aux niveaux national et régional

Code	Désignation	Pourcentage de couverture
11	Terrain acquis par le Conservatoire du Littoral	1 %
31	Site inscrit selon la loi de 1930	5 %
32	Site classé selon la loi de 1930	3 %

5.2 Relation du site considéré avec d'autres sites

Désignés aux niveaux national et régional :

Code	Appellation du site	Type	Pourcentage de couverture
11	'nom du site inconnu'	*	1%
31	'nom du site inconnu 2'	*	4%
31	'nom du site inconnu 1'	*	1%
32	Ile Sainte Marguerite	+	1%
32	Ile Saint Honorat	+	1%
32	Domaine Public Maritime constituant la cote et le cap	*	1%

Désignés au niveau international :

Type	Appellation du site	Type	Pourcentage de couverture
Autres désignations internationales	PELAGOS : sanctuaire mammiferes marins	-	100%

5.3 Désignation du site

Remarque :
Compte tenu des difficultés d'étude inhérentes au milieu marin, les cotations affectées aux habitats et espèces (cf. § 3) sont à considérer avec précaution. Ces informations sont susceptibles d'évoluer à court ou moyen terme, au gré de nouvelles études scientifiques.

6. GESTION DU SITE

6.1 Organisme(s) responsable(s) de la gestion du site

Organisation :
Adresse :
Courriel :
Organisation : Ville d'Antibes
Adresse : Hotel de Ville; Service Mer et Littoral 06160 ANTIBES
Courriel :

6.2 Plan(s) de gestion

Existe-il un plan de gestion en cours de validité ?

[X] Oui Nom : Document d'Objectifs N2000
Lien :
http://natura2000.mnhn.fr/uploads/doc/PRODBIOTOP/958_DOCOB_lien_internet_SIDE.txt

[ ] Non, mais un plan de gestion est en préparation.

[ ] Non

6.3 Mesures de conservation

Territoire concerné par le contrat de baie des Golfes de Lérins et le contrat de baie Cap d'Antibes-Cap d'Ail

Les forces armées sont susceptibles de conduire des activités sur ce site. Il s'agit notamment de navigation d'unités de surface ou sous-marine, survol d'aéronef, parachutage, tir, mouillage, émission acoustique ou électromagnétique (radar, sonar, radio), pétardement sous-marin de munition historique non déplaçable, activité de plongeur ou de nageur, etc.

La Marine conserve la possibilité de développer des instrumentations ou activités sur le fond et dans la masse d'eau y compris hors des zones actuellement identifiées comme susceptibles d'activités militaires.

Plus généralement, les espaces marins inclus dans le périmètre sont mobilisés pour assurer la protection du territoire national, y compris à un niveau stratégique. Les activités de défense, d'assistance et de sauvetage, de prévention et de lutte contre la pollution et de police en mer ne pourront pas être remises en cause par cette mesure de classement.

La pérennisation des missions précitées ne devra pas être remise en cause.

CANNES
CÔTE D'AZUR
www.cannes.com

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT DE L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

PLAN MASSE GENERAL ET D INSERTION DANS LE SITE

INDICE: 1
ECHELLE: 1/500
DATE: 14/02/2018
MODIFICATION:

JL DUROCHAT ARCHITECTE PAYSAGISTE

Jean-Louis Durochat Architecte Paysagiste E.S.A.J
33 Av. Des Mimosas 06110 Le Cannet - France
Tel: 04.92.18.91.38 Fax: 04.92.18.94.62
archipay@wanadoo.fr http://www.archipay.fr

- Arbres d'ombrage
- candelabres
- Bornes lumineuses
- Bancs
- Tri sélectif
- Murets-bancs
- Murets en pierre
- Tout venant terreux compacté
- Béton désactivé
- Béton brossé
- Cheminement des véhicules

Débarcadère

Débarcadère temporaire

Contrôle d'accès par portillon

Pente 4%

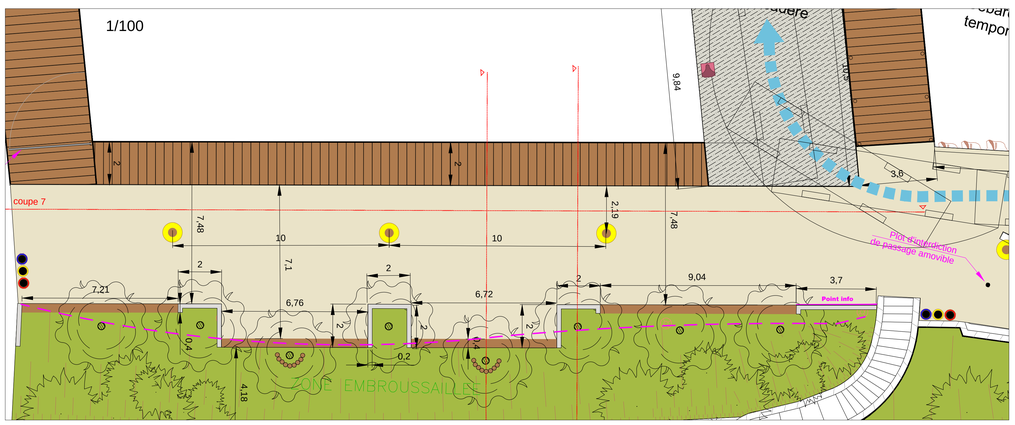
Kiosque

ZONE EMBROUSSAILLEE

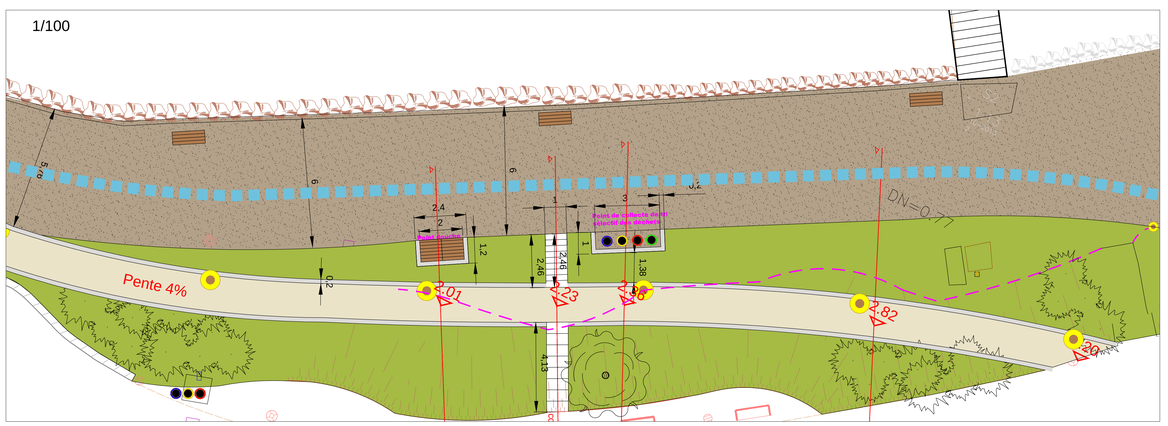
DN=0,77

N

1/100



1/100



CANNES
CÔTE D'AZUR
www.cannes.com

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT DE L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

PLAN MASSE D'AMENAGEMENT

INDICE:2
ECHELLE:1/200
DATE:24/01/2018
MODIFICATION:14/02/2018

JL DUROCHAT ARCHITECTE PAYSAGISTE

Jean-Louis Durochat Architecte Paysagiste E.S.A.J
33 Av. Des Mimosas 06110 Le Cannet - France
Tel: 04.92.18.91.38 Fax: 04.92.18.94.62
archipay@wanadoo.fr http://www.archipay.fr

CANNES
CÔTE D'AZUR
www.cannes.com

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT DE L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

PLAN DE PLANTATION ET D ARROSAGE

INDICE: 1
ECHELLE: 1/500
DATE: 14/02/2018
MODIFICATION:

ACRI IN

O.C.E.

JL DUROCHAT ARCHITECTE PAYSAGISTE

Jean-Louis Durochat Architecte Paysagiste E.S.A.J
33 Av. Des Mimosas 06110 Le Cannet - France
Tel: 04.92.18.91.38 Fax: 04.92.18.94.62
archipay@wanadoo.fr http://www.archipay.fr

N

- TAMARIX PARVIFLORA TIGE 10/12
- MELIA AZEDARACH 20/22
- ROSMARINUS OFFICINALIS
- PITTOSPORUM TOBIRA NANA
- OSTEOSPERMUM BUTTEMILK ET BODEGAS PINK
- ABELIA GRANDIFLORA
- TALUS ET VEGETATION EXISTANTE

CANNES
CÔTE D'AZUR
www.cannes.com

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT
DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT
DE L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

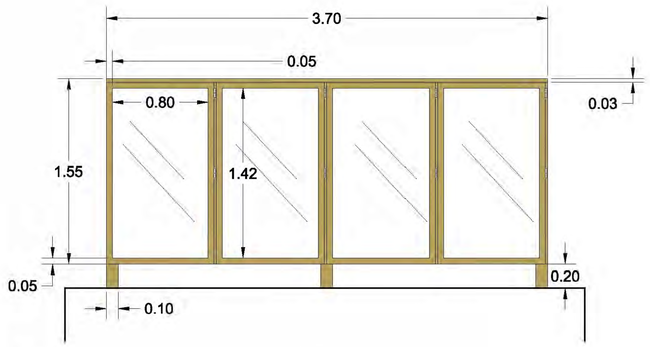
DETAILS TECHNIQUES

INDICE: 2
ECHELLE:
DATE: 26/01/2018
MODIFICATION: 14/02/2018

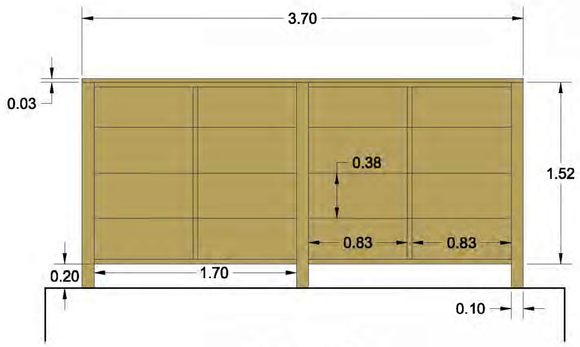
JL DUROCHAT ARCHITECTE PAYSAGISTE

Jean-Louis Durochat Architecte Paysagiste E.S.A.J
33 Av. Des Mimosas 06110 Le Cannet - France
Tel: 04.92.18.91.38 Fax: 04.92.18.94.62
archipay@wanadoo.fr http://www.archipay.fr

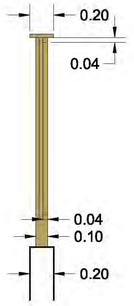
Panneau d'affichage



Vue de face



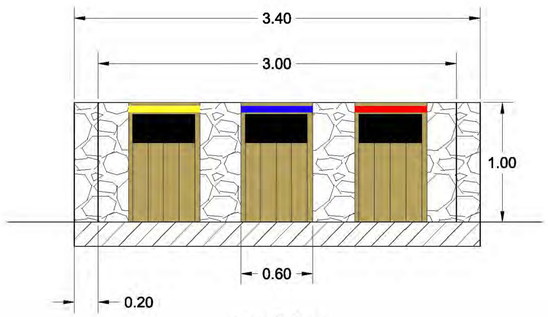
Vue arrière



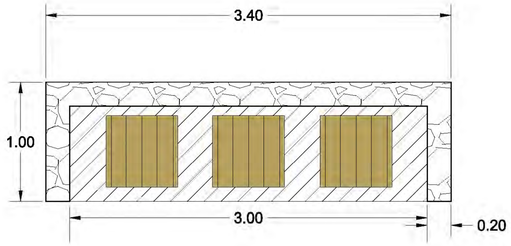
Profil

1/20

Point de collecte des déchets de tri sélectif



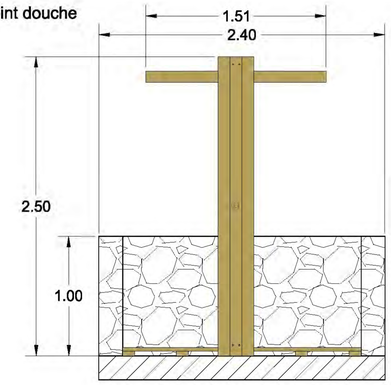
Vue de face



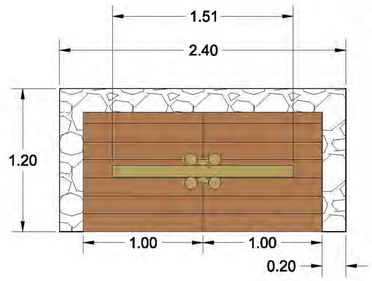
Vue en plan

1/20

Point douche



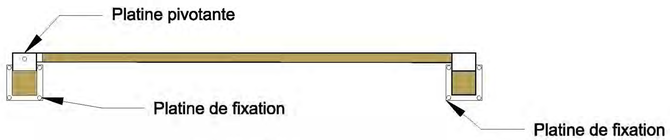
Vue de face



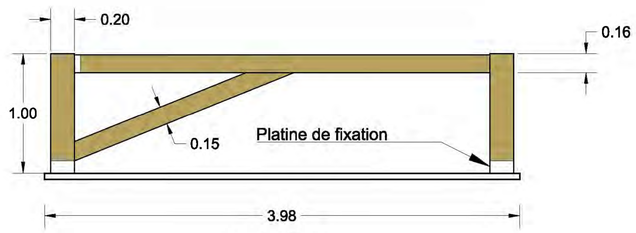
Vue en plan

1/20

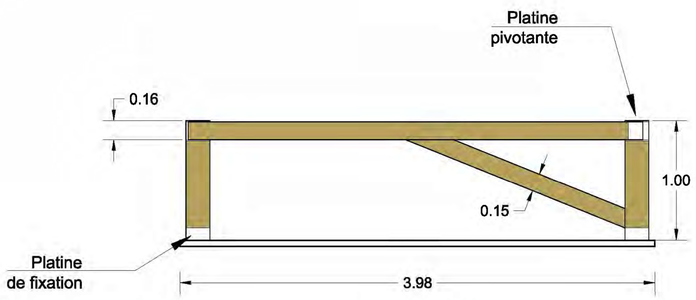
Barrières de contrôle



Vue de dessus



Vue de face



Vue arrière

1/20

CANNES
CÔTE D'AZUR
www.cannes.com

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT DE L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

SIMULATION 3D

INDICE: 3
ECHELLE:
DATE: 22/03/2017
MODIFICATION: 14/02/2018

ACRI IN

O.C.E.

JL DUROCHAT ARCHITECTE PAYSAGISTE

Jean-Louis Durochat Architecte Paysagiste E.S.A.J
33 Av. Des Mimosas 06110 Le Cannet - France
Tel: 04.92.18.91.38 Fax: 04.92.18.94.62
archipay@wanadoo.fr http://www.archipay.fr

CANNES
CÔTE D'AZUR
www.cannes.com

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT DE L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

COUPES PAYSAGÈRES

INDICE: 1
ECHELLE:
DATE: 14/02/2018
MODIFICATION:

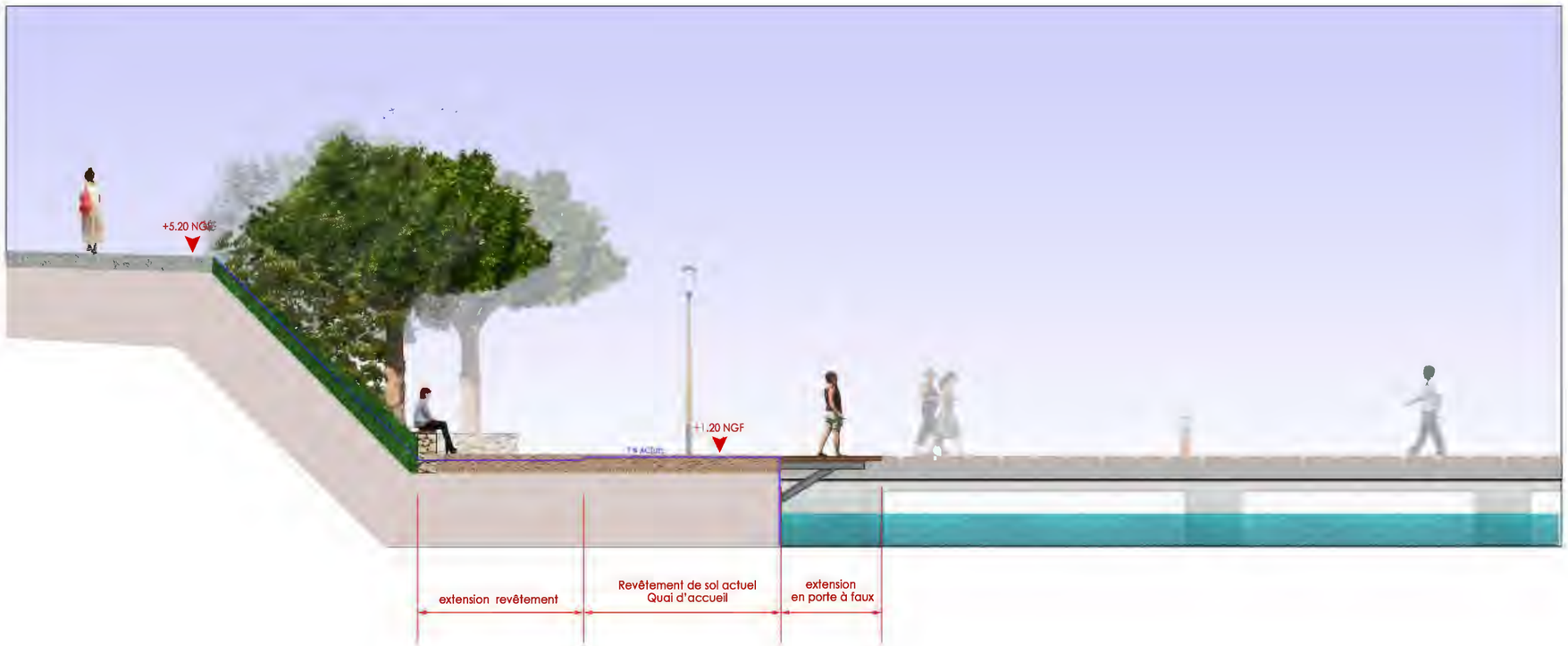
ACRI IN

O.C.E.

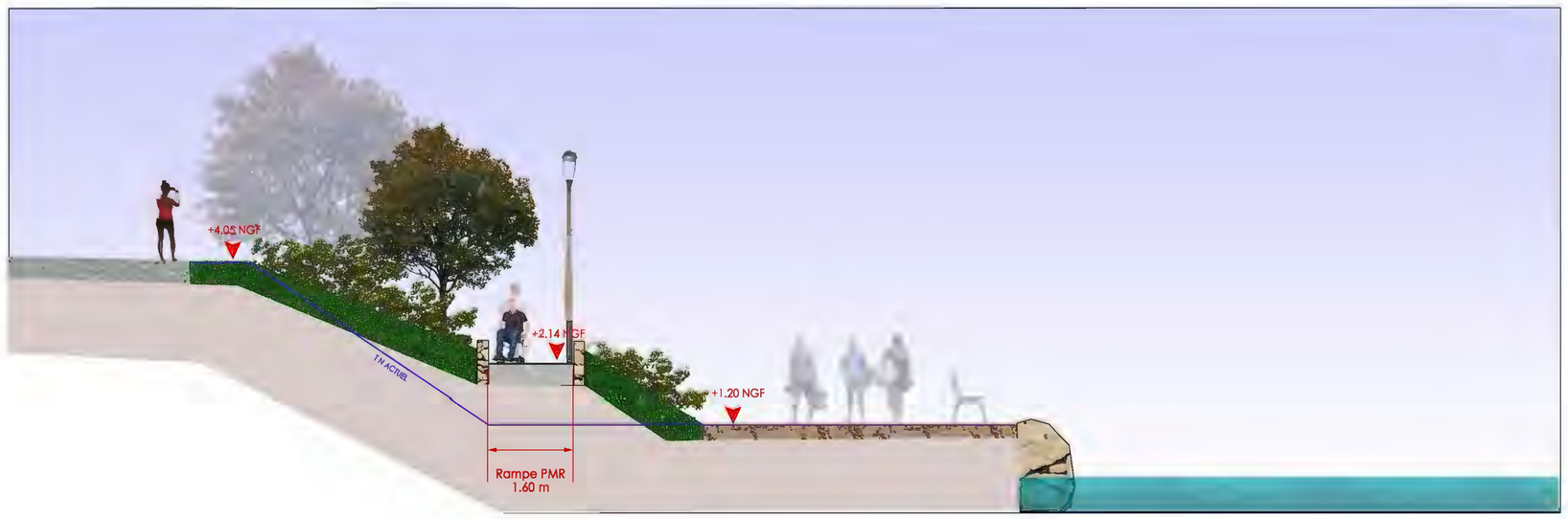
JL DUROCHAT ARCHITECTE PAYSAGISTE

Jean-Louis Durochat Architecte Paysagiste E.S.A.J
33 Av. Des Mimosas 06110 Le Cannet - France
Tel: 04.92.18.91.38 Fax: 04.92.18.94.62
archipay@wanadoo.fr http://www.archipay.fr

COUPE 1



COUPE 2



CANNES
CÔTE D'AZUR
www.cannes.com

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT
DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT
DE L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

COUPES DES AMENAGEMENTS TERRESTRES
ET VUE DE FACE DU QUAI D'ACCUEIL

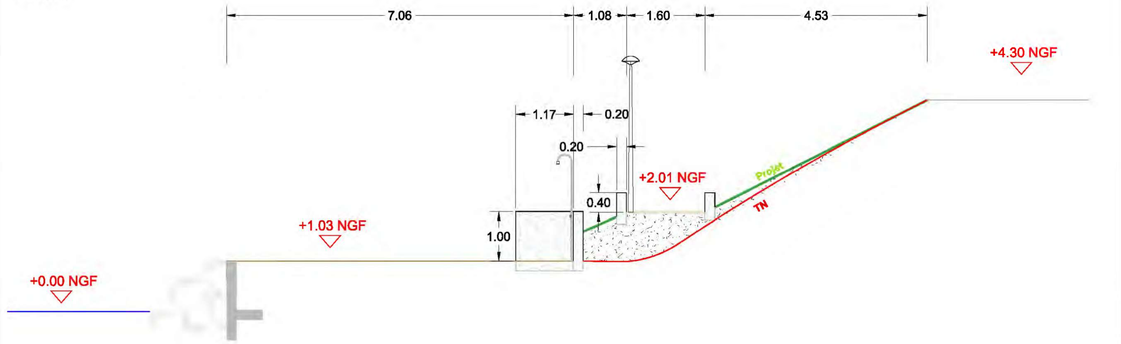
INDICE:2
ECHELLE:
DATE:26/01/2018
MODIFICATION:14/02/2018

ACRI IN — O.C.E.

JL DUROCHAT ARCHITECTE PAYSAGISTE

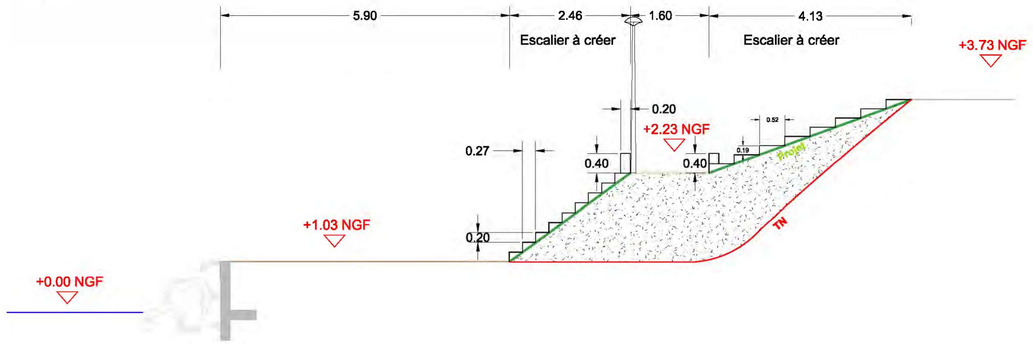
Jean-Louis Durochat Architecte Paysagiste E.S.A.J
33 Av. Des Mimosas 06110 Le Cannet - France
Tel: 04.92.18.91.38 Fax: 04.92.18.94.62
archipay@wanadoo.fr http://www.archipay.fr

Coupe 1



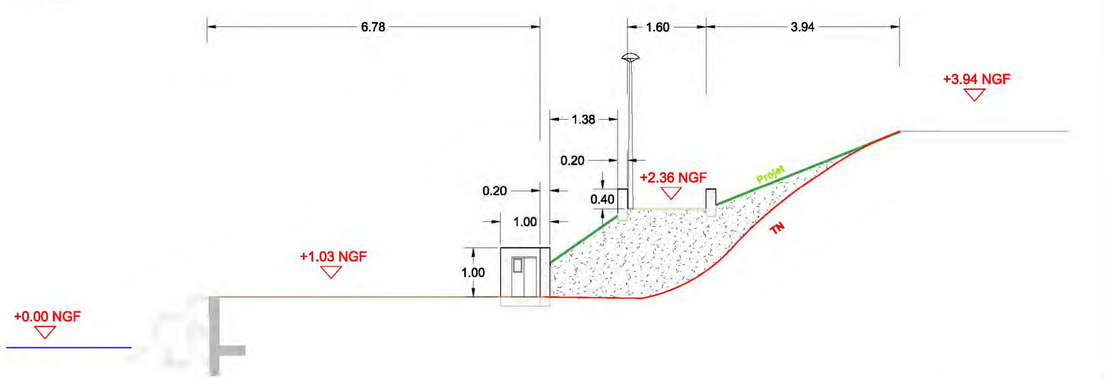
1/50

Coupe 2



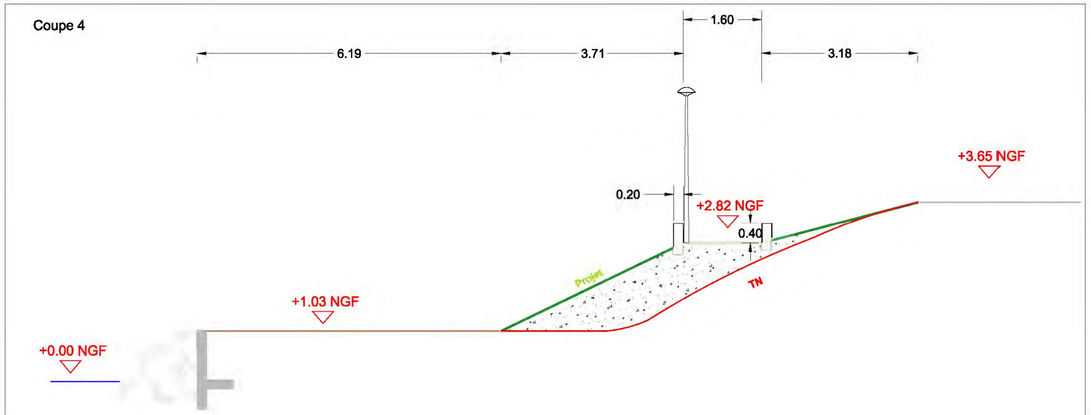
1/50

Coupe 3



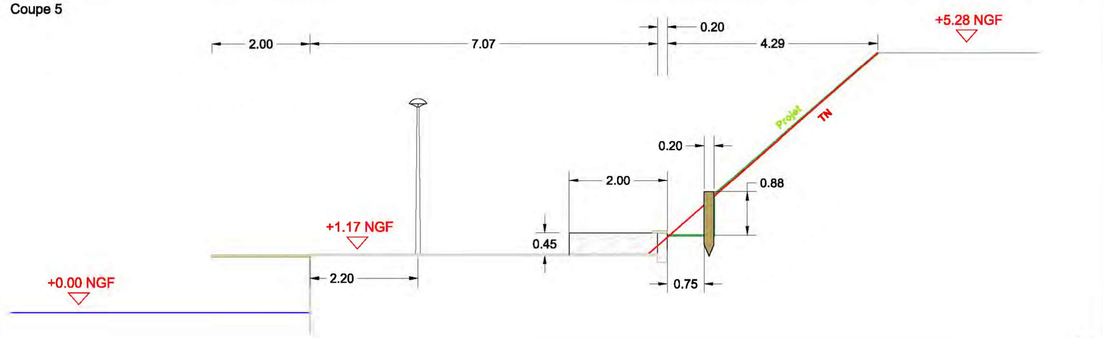
1/50

Coupe 4



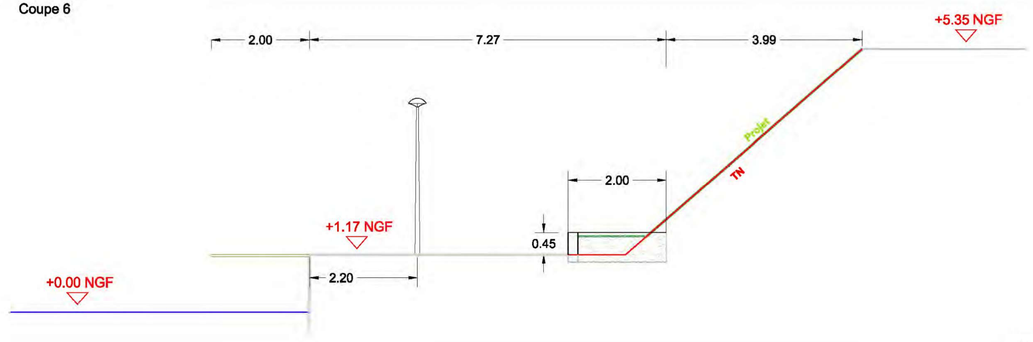
1/50

Coupe 5



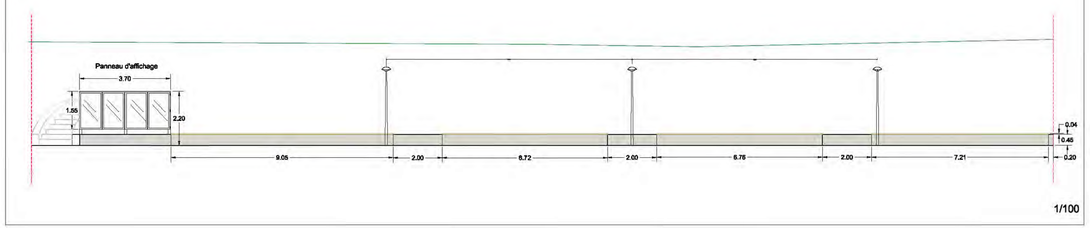
1/50

Coupe 6



1/50

Coupe 7



1/100

CANNES
CÔTE D'AZUR
www.cannes.com

MISE EN SÉCURITÉ ET RÉAMÉNAGEMENT DE LA ZONE DE DÉBARQUEMENT DE L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

CARNET DE DEFINITION DES MATERIAUX ET MOBILIER

INDICE: 1
ECHELLE:
DATE: 14/02/2018
MODIFICATION:

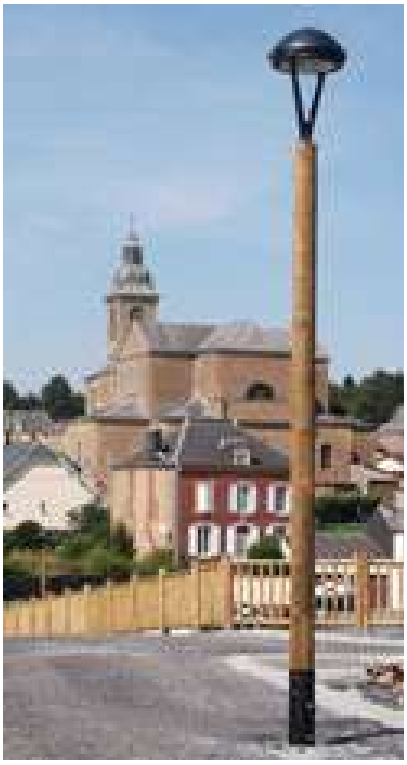
ACRI IN

O.C.E.

JL DUROCHAT
ARCHITECTE
PAYSAGISTE

Jean-Louis Durochat Architecte Paysagiste E.S.A.J
33 Av. Des Mimosas 06110 Le Cannet - France
Tel: 04.92.18.91.38 Fax: 04.92.18.94.62
archipay@wanadoo.fr http://www.archipay.fr

Candelabres



Candelabres Type Rondino Vista

- Largeur Diam. 533mm

- Hauteur 4800mm

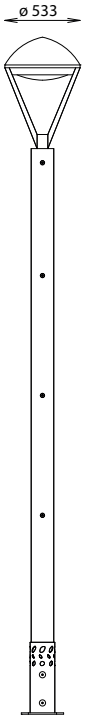
- Mât Diam. 160mm

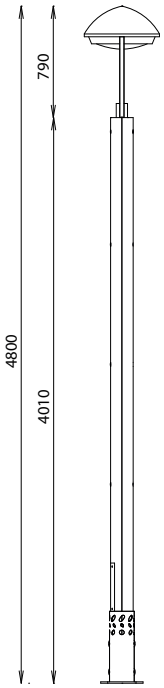
- Pin Classe 4

Fourreau métal ajouré galvanisé à chaud +thermolaquage noir

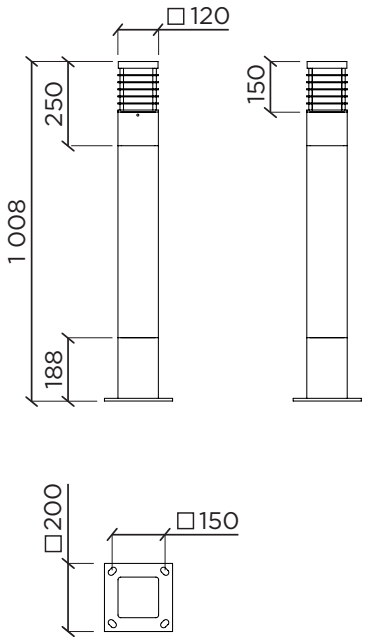
Luminaire en aluminium noir

Optique en verre SECURIT





Bornes lumineuses



Bornes lumineuses Type Aubrilam Moshi

Bois et acier galvanisé, thermolaquage polyester

Dimensions: 1008 x120x120

Bancs

Type Metalco banc Harris

Bois et acier corten

Corbeilles tri sélectif

Corbeilles de tri sélectif type Guyon MEZZO

90 l

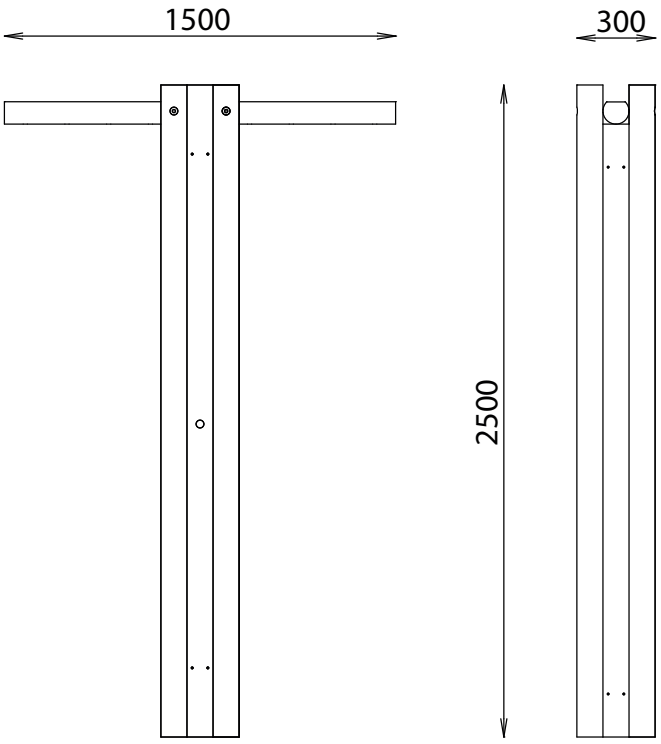
Bois et acier galvanisé

Douches

Douches bois type RONDINO

Pin classe 4

Robinets (PRESTO) chromés encastrés



Revêtements

Bêton désactivé

- granulats type calas

- concassés en 4/6

Béton brossé

Tout venant compacté

ILE SAINTE MARGUERITE
VILLE DE CANNES
Insertion et requalification paysagère de la zone d'arrivée maritime

Ce projet comporte deux objectifs parfois étroitement liés :
Le premier concerne les reprises des ouvrages maritimes en mauvais état comme les pontons deux et trois, le débarcadère, le quai d'accueil et enfin le chemin côtier.
Le deuxième concerne l'insertion de ces ouvrages dans le site mais également la requalification paysagère et la redéfinition des usages de cette zone d'arrivée sur l'île en y intégrant l'accès des PMR et l'information pédagogique de ce site sensible.
L'ensemble de l'intervention, que ce soit pour la reprise des ouvrages maritimes ou pour les aménagements de requalification paysagère et de redéfinition des usages, se fera dans un extrême souci d'intégrer des éléments et (ou) des matériaux qui soient en cohérence paysagère avec le site. Ce site a été particulièrement préservé et l'intervention de l'homme est restée limitée avec des éléments simples, parfois désuets mais aussi avec des éléments anachroniques, hétéroclites voir non adaptés ou a connotation urbaine qu'il faudra supprimer et remplacer.

Cette requalification paysagère et de redéfinition des usages ainsi que l'insertion paysagère des ouvrages confortés concernent les éléments suivants:

- Le traitement de surface des pontons, protections d'accostage et bites d'amarrage,
- L'extension du quai d'accueil tout en respectant la limite du DPM,
- La création d'une zone d'attente et de repos ombragée sur le quai d'accueil,
- Un point d'information sur l'île et sur le trafic maritime sur ce quai d'accueil,

- La régulation des embarquements depuis le quai d'accueil vers les pontons,
- La modification d'implantation du débarcadère côté Est pour dissocier les flux piétons du débarquement des véhicules et son traitement de surface spécifique,
- La protection du chemin côtier entre les pontons trois et quatre et jusqu'a la sortie existante des véhicules,
- Le revêtement adapté pour le chemin côtier sur cette portion,
- La création d'une rampe PMR avec intégration dans le talus,
- La plantation des talus jusqu'au bâti existant,
- La mise en place de mobilier tel que douches, corbeille, tri sélectif et bancs,
- L'éclairage de l'ensemble par bornes et candélabres de faible hauteur.

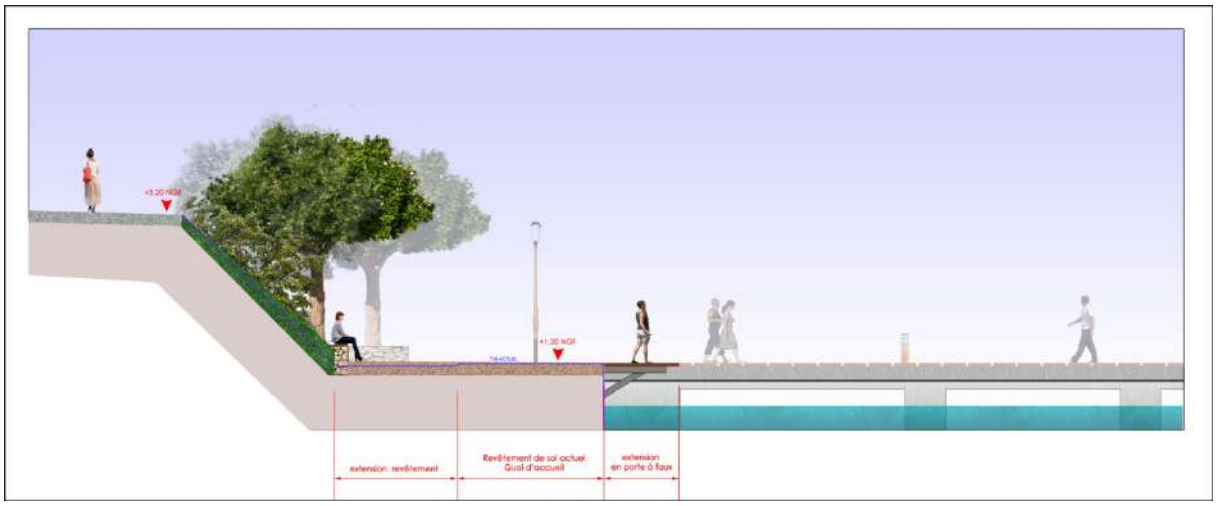
La reprise structurelle des pontons n'est pas perceptible dans le site. Cependant la partie horizontale qui est aujourd'hui d'un traitement hétérogène (Béton, bois) notamment sur le ponton deux sera traité uniformément avec un platelage de bois identique pour les deux pontons avec des bites d'amarrage en fonte et une protection d'accostage uniforme.

Ce platelage de bois sera également identique pour l'extension de la zone d'accueil en porte à faux. Des portillons d'accès ou pour être plus léger des cordages permettront de réguler et de sécuriser le flux des passagers à l'embarquement.

L'extension du quai d'accueil se fera en respectant la limite du DPM par la création d'un platelage bois en porte à faux de deux mètres de large depuis l'emprise existante rénovée et par l'extension du revêtement jusqu'en pied de talus sans empiéter sur celui-ci. La zone d'attente et de repos se situera à ce niveau avec la création d'un muret banc en pierres et bois surplombé d'un mail de feuillus pour la création d'une ombre fraiche. Le revêtement de ce quai d'accueil sera traité d'une façon pérenne avec un désactivé composé de granulats de type callas de couleur ocre marron.

Le pied de talus derrière le muret-banc sera engraissé pour recevoir la végétation.

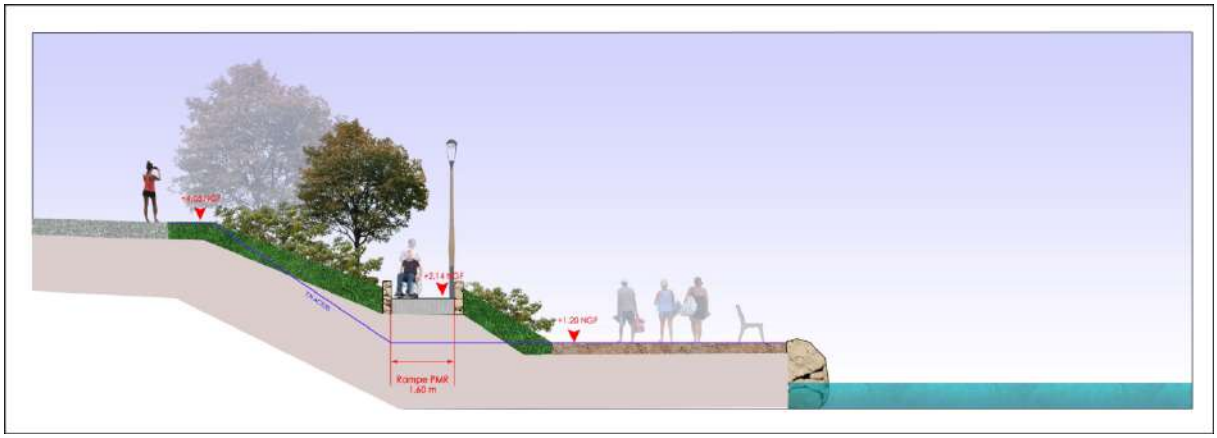
Toujours sur ce quai d'accueil, un point info en bois sera créé pour donner toutes les informations sur le patrimoine architectural et paysager de l'île ainsi que des informations sur le trafic maritime.



Le traitement du débarcadère sera différencié par un traitement de surface en béton balayé teinté de couleur sable en prise directe avec le chemin côtier. Ce dernier, après confortement de la protection marine sera traité en tout-venant terreux avec une structure de chaussée (invisible) adaptée aux passages de véhicules lourds et non pas en stabilisé qui serait trop vite détérioré. Il sera en connexion directe avec la rampe d'accès existante pour les véhicules. Durant les opérations de débarquement des véhicules l'accès sera interdit par un système de cordages pour l'interdiction de passages des usagers.

La rampe PMR de largeur modérée (1,60m) avec une pente à 4% conformément à la réglementation sera insérée dans le talus existant qui sera prolongé sur la partie basse pour en réduire au maximum l'impact. Le revêtement sera de même nature que le quai d'accueil en désactivé ocre marron. L'escalier existant traversera la rampe et sera prolongé dans cette partie basse du talus.

Les talus (avant et après la rampe d'accès PL sur le chemin existant) seront requalifiés avec des plantations basses de nature adaptée au site.



Enfin les éléments disparates tels que barrières, poubelles, douches ou panneau existant seront retirés et remplacés par un point de tri sélectif, des douches regroupées avec platelage bois ainsi que des bancs et corbeilles d'appoint en bois également. La signalétique sera en bois et uniformisée.

L'éclairage sera réalisé avec des bornes basses sur les pontons et des petits candélabres sur le quai d'accueil, la rampe PMR et le chemin côtier. Ces luminaires seront également en bois de type Aubrilam ou similaire.

VILLE DE CANNES

MOE ZONE DE DEBARQUEMENT SUR L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

PHASE PRO

PLAN DE MASSE DES OUVRAGES

REFERENCE FICHIER 421 / 1545

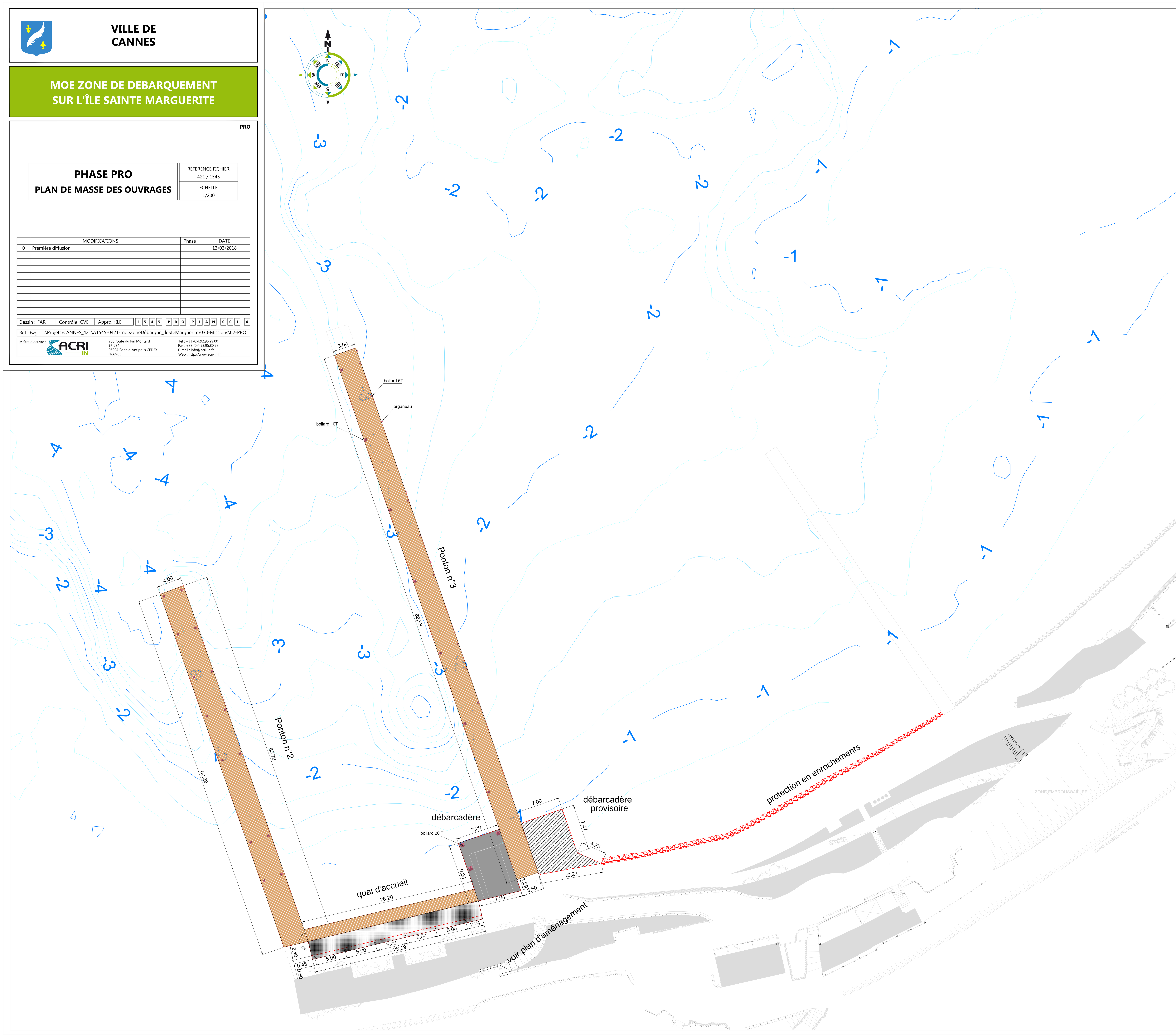
ECHELLE 1/200

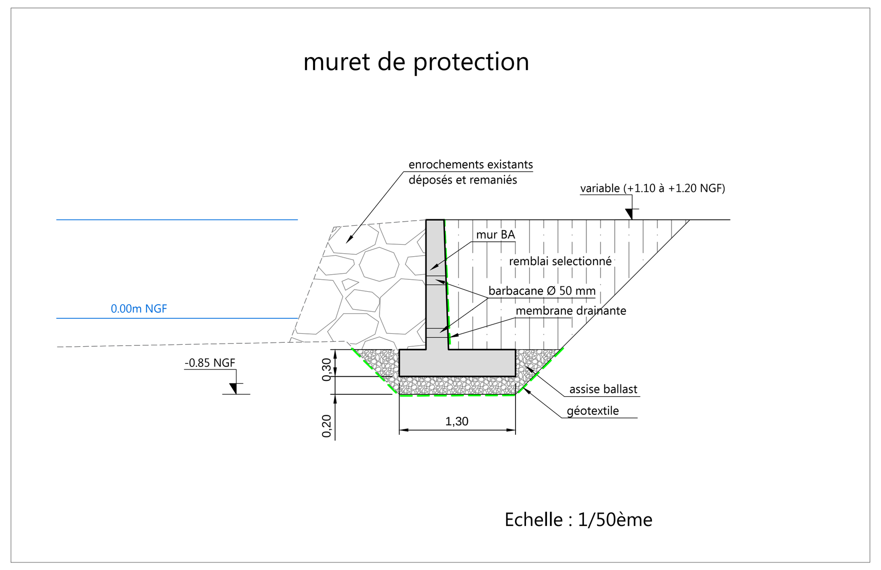
	MODIFICATIONS	Phase	DATE
0	Première diffusion		13/03/2018

Dessin : FAR | Contrôle : CVE | Appro. : ILE | 1545 PRO PLAN 001 0

Ref. dwg : T:\Projets\CANNES_421\A1545-0421-moeZoneDébarque_IleSteMarguerite\030-Missions\02-PRO

Maître d'oeuvre : ACRI IN
260 route du Pin Montard
BP 234
06904 Sophia-Antipolis CEDEX
FRANCE
Tél : +33 (0)4.92.96.29.00
Fax : +33 (0)4.93.95.80.98
E-mail : info@acri-in.fr
Web : http://www.acri-in.fr





VILLE DE CANNES

MOE ZONE DE DEBARQUEMENT SUR L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

PHASE PRO
PLAN DU DEBARCADERE

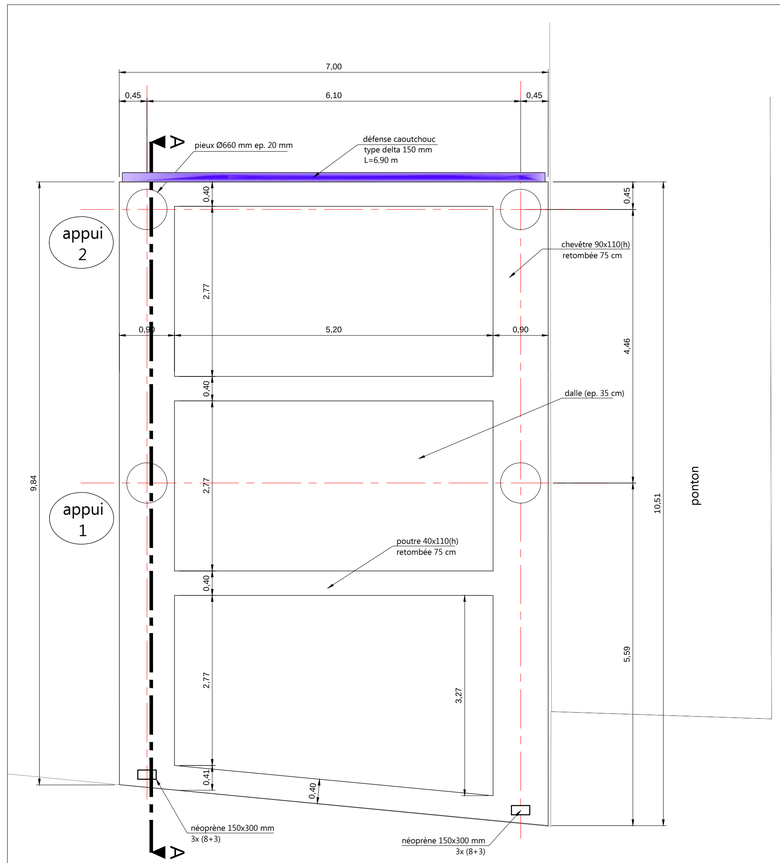
REFERENCE FICHIER	ECHELLE
421 / 1545	1/50

	MODIFICATIONS	Phase	DATE
0	Première diffusion		12/03/2018

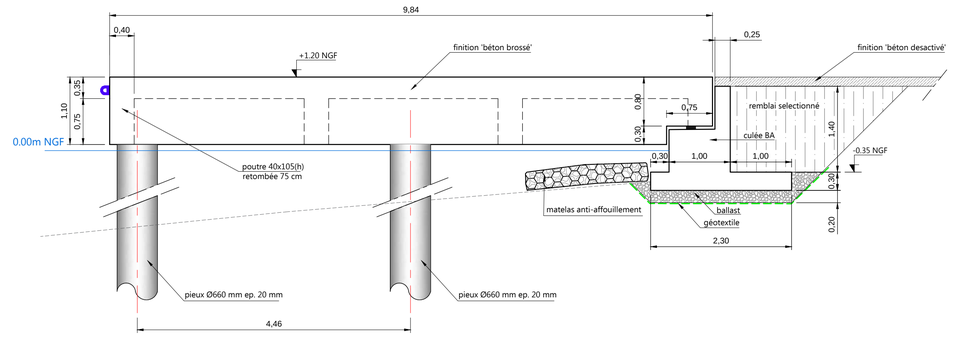
Dessin : FAR	Contrôle : CVE	Appro. : ILE	1545 PRO PLAN 0020

Ref. dwg : T:\Projets\CANNES_421\A1545-0421-moeZoneDébarque_IleSteMarguerite\030-Missions\02-PRO

Maître d'oeuvre : ACRI-IN
260 route du Pin Montard
BP 234
06904 Sophia-Antipolis CEDEX
FRANCE
Tél : +33 (0)4.92.96.29.00
Fax : +33 (0)4.93.95.80.98
E-mail : info@acri-in.fr
Web : http://www.acri-in.fr



COUPE AA



Débarcadère Poids Lourds	appui 1	appui 2
Position en x de l'appui (m / profil sismique P3)	6,5	11
Profondeur estimée des Marnes (mNGF)	6,0	6,5
Longueur minimale du pieu (m)	8,1	8,6

Echelle : 1/50ème

VILLE DE CANNES

MOE ZONE DE DEBARQUEMENT SUR L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

PHASE PRO

PLAN DU QUAI D'ACCUEIL

REFERENCE FICHIER	ECHELLE
421 / 1545	1/100 - 1/50

	MODIFICATIONS	Phase	DATE
0	Première diffusion		13/03/2018

Dessin : FAR	Contrôle : CVE	Appro. : ILE	1545 PRO PLAN 0003 0

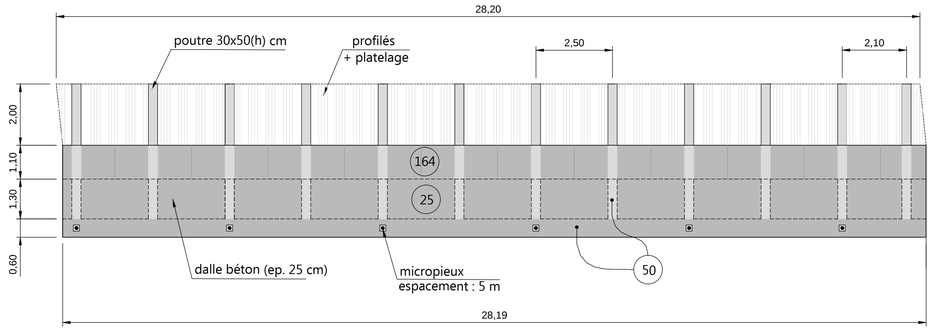
Ref. dwg : T:\Projets\CANNES_421\A1545-0421-moeZoneDébarque_IleSteMarguerite\030-Missions\02-PRO

Maître d'oeuvre : ACRI IN

260 route du Pin Montard
BP 234
06904 Sophia-Antipolis CEDEX
FRANCE

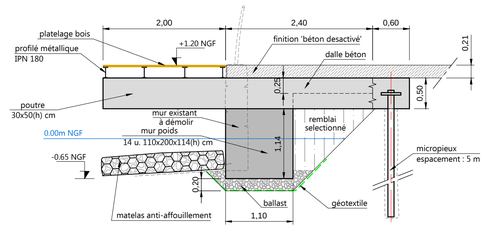
Tél : +33 (0)4.92.96.29.00
Fax : +33 (0)4.93.95.80.98
E-mail : info@acri-in.fr
Web : http://www.acri-in.fr

vue du dessus (sous béton desactivé)



Echelle : 1/100ème

Coupe quai d'accueil



Echelle : 1/50ème

VILLE DE CANNES

MOE ZONE DE DEBARQUEMENT SUR L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

PHASE PRO
PLAN DES PONTONS

REFERENCE FICHIER
421 / 1545
ECHELLE
1/200 - 1/50

	MODIFICATIONS	Phase	DATE
0	Première diffusion		12/03/2018

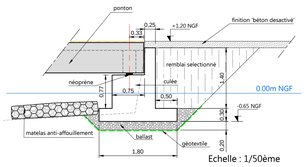
Dessin : FAR | Contrôle :CVE | Appro. : ILE | 154 PROPLAN 0040

Ref. dwg : T:\Projets\CANNES_421\A1545-0421-moeZoneDébarque_IleSteMarguerite\030-Missions\02-PRO

Maître d'oeuvre : ACRI-IN
260 route du Pin Montard
BP 234
06004 Sophia-Antipolis CEDEX
FRANCE
Tél : +33 (0)4.92.96.29.00
Fax : +33 (0)4.93.95.80.98
E-mail : info@acri-in.fr
Web : http://www.acri-in.fr

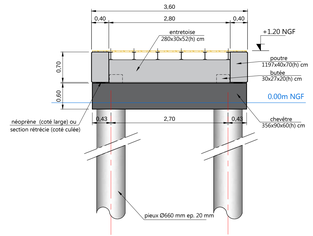
COUPE TYPE DES PONTONS

Coupe de principe des culées

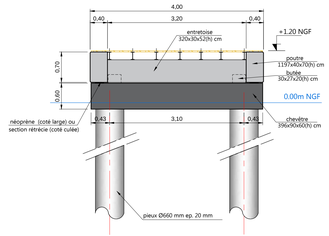


Echelle : 1/50ème

Ponton 3 (3.60 m)

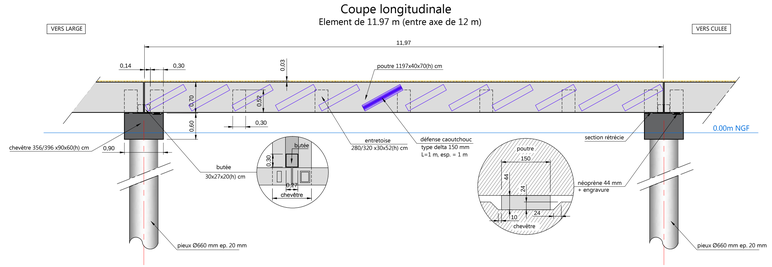


Ponton 2 (4.00 m)



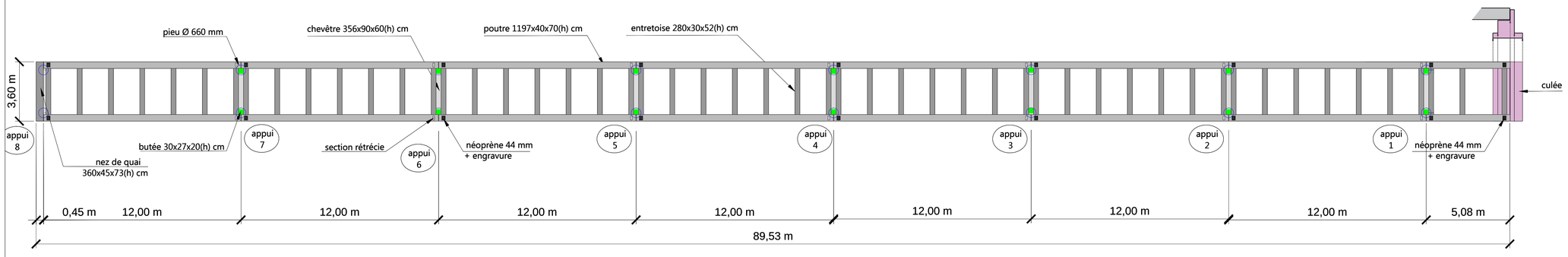
Coupe longitudinale

Element de 11.97 m (entre axe de 12 m)



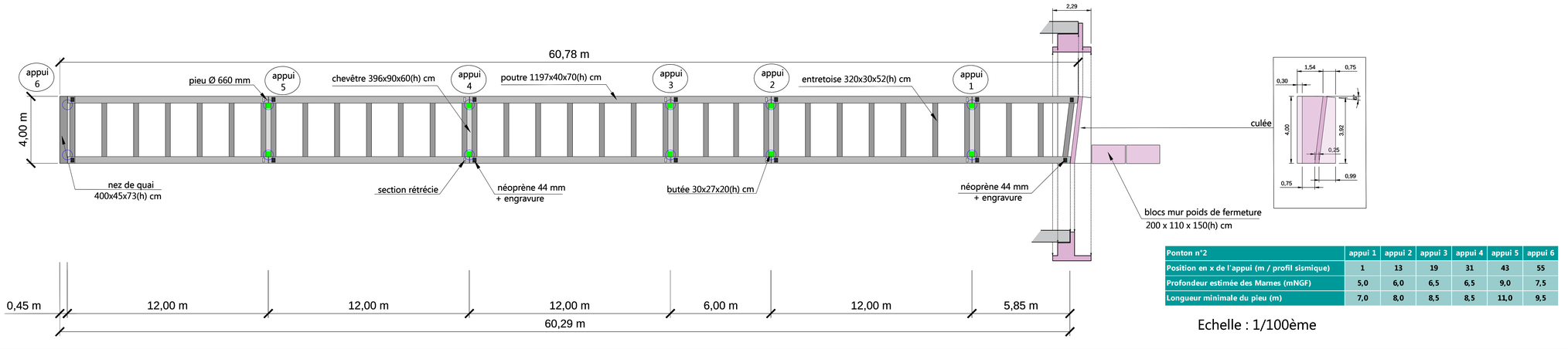
Echelle : 1/50ème

Ponton n°3
vue du dessus sous le platelage



Ponton n°3	appui 1	appui 2	appui 3	appui 4	appui 5	appui 6	appui 7	appui 8
Position en x de l'appui (m / profil sismique)	7	19	31	43	55	67	79	91
Profondeur estimée des Marnes (mNGF)	6,0	9,0	18,5	19,0	19,0	18,0	18,5	19,0
Longueur minimale du pieu (m)	8,0	11,0	20,5	21,0	21,0	20,0	20,5	21,0

Ponton n°2
vue du dessus sous le platelage



Ponton n°2	appui 1	appui 2	appui 3	appui 4	appui 5	appui 6
Position en x de l'appui (m / profil sismique)	1	13	19	31	43	55
Profondeur estimée des Marnes (mNGF)	5,0	6,0	6,5	6,5	9,0	7,5
Longueur minimale du pieu (m)	7,0	8,0	8,5	8,5	11,0	9,5

Echelle : 1/100ème

VILLE DE CANNES

MOE ZONE DE DEBARQUEMENT SUR L'ÎLE SAINTE MARGUERITE

PRO

PHASE PRO
DEBARCADERE PROVISOIRE

REFERENCE FICHIER
421 / 1545

ECHELLE
1/50

	MODIFICATIONS	Phase	DATE
0	Première diffusion		13/03/2018

Dessin : FAR | Contrôle : CVE | Appro. : ILE | 1545 PRO PLAN 0050

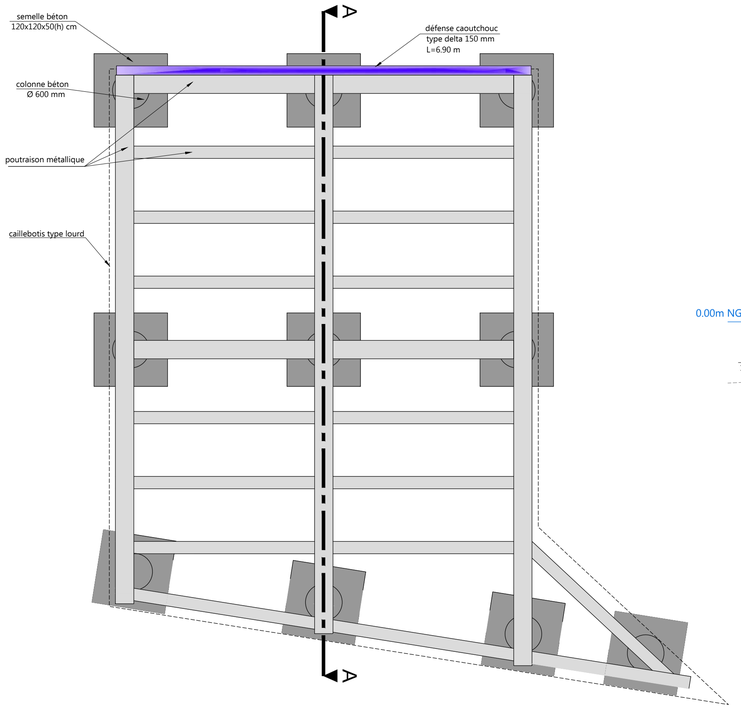
Ref. dwg : T:\Projets\CANNES_421\A1545-0421-moeZoneDébarque_IleSteMarguerite\030-Missions\02-PRO

Maître d'oeuvre : ACRI IN

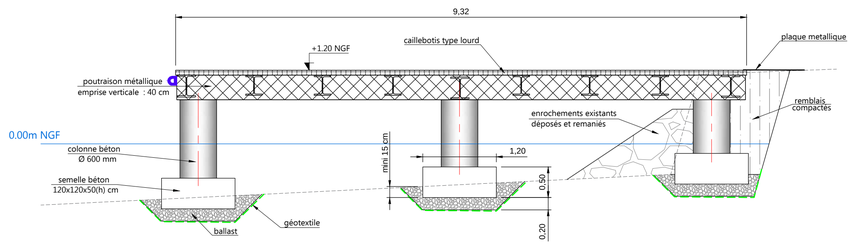
260 route du Pin Montard
BP 234
06904 Sophia-Antipolis CEDEX
FRANCE

Tél : +33 (0)4.92.96.29.00
Fax : +33 (0)4.93.95.80.98
E-mail : info@acri-in.fr
Web : http://www.acri-in.fr

débarcadére provisoire
vue du dessus (sous caillebotis metallique)



COUPE AA



Echelle : 1/50ème