

MARINA DU VIEUX-PORT DE CANNES
Vieux-Port de Cannes, Capitainerie - 1^{er} étage
Promenade de la Pantiero
06400 CANNES

MAÎTRE D'OUVRAGE

Réaménagement du quai Laubeuf Vieux-Port de Cannes Commune de Cannes (06400)

Annexe 11. Autoévaluation



INGENIERIE

	EMETTEUR	CODE AFFAIRE	TYPE DE DOCUMENT	INDICE	DATE	NB PAGES
REFERENCE DU DOCUMENT	SB	PRF220199	Autoévaluation	05	Novembre 2022	5

INDICE	DATE	OBJET	PAGES
01	Octobre 2022	Création du document	5
02	Octobre 2022	Reprise suite réunion du 26/10/2022	4
03	Novembre 2022	Reprise suite COPIL du 08/11/2022	4
04	Novembre 2022	Reprise suite COPIL du 15/11/2022	4
05	Novembre 2022	Reprise suite remarques Marina du Vieux-Port de Cannes	5

Rédaction	Vérification	Approbation	Destinataire
JB	GGP	SB	Marina du Vieux Port de Cannes

I - UN PROJET CO-CONÇU POUR PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET URBANISTIQUES

Le projet de réaménagement du quai Laubeuf prend en compte les besoins fonctionnels liés au projet mais également les enjeux environnementaux et urbanistiques.

Ainsi, des diagnostics généralistes et spécifiques ont été conduits en parallèle des études techniques de conception et ont été prises en compte dans ces dernières :

- *Pré-diagnostic écologique*, réalisé par le bureau d'études **SEGED** au printemps 2022 et qui a mis en évidence :
 - une absence d'enjeux significatifs sur la flore,
 - une absence d'enjeux significatifs sur l'ensemble des compartiments de faune hors reptiles,
 - des enjeux faibles sur les reptiles, avec la présence d'un habitat favorable en entrée de site, bien qu'aucun individu n'ait été observé,
- *Etude de trafic*, réalisée à l'été 2022 par le bureau d'études **TransMobilités** et qui a mis en évidence :
 - que le niveau de fonctionnement circulatorio du secteur en phase travaux comme en phase projet restera similaire au niveau de fonctionnement actuel,
- *Volet Air/Santé*, réalisé par le bureau d'études **TechniSim** avec une campagne de mesures à l'été 2022 et qui a mis en évidence que :
 - les modifications des conditions de circulation pendant la phase travaux du projet ne sont pas de nature à induire une surexposition de la population générale et des populations vulnérables de la zone d'étude comparativement à la situation actuelle,
 - les émissions liées au bâti en phase exploitation s'avèreront minimes, comparé aux autres sources d'émissions déjà présentes, en particulier la circulation automobile,
 - les hausses des concentrations maximales en polluants induites par la réalisation du projet sont très faibles. Par ailleurs, les hausses maximales de concentrations sont localisées au niveau des voies du parking Laubeuf, de la promenade Pantiero, du boulevard Jean Hibert et de la rue George Clémenceau,
 - les hausses de concentration des polluants induites par la réalisation du projet sont extrêmement faibles et non significatives au regard des valeurs seuils et recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé,
 - le réaménagement du quai Laubeuf n'est pas de nature à exercer d'impact significatif sur la santé des populations (générale et vulnérable) de la zone d'étude,
- *Diagnostic acoustique*, réalisé par le bureau d'étude **TPFi** avec une campagne de mesures à l'été 2022 et qui a mis en évidence que :
 - les bâtiments alentours sont dans une ambiance sonore préexistante modérée,
 - les zones se trouvant aux abords des quais sont soumises essentiellement au bruit de la circulation automobile. Les calculs réalisés indiquent que cette zone se trouve entre l'isophone 60 dB(A) et l'isophone 75 dB(A) de jour et entre l'isophone 55 dB(A) et l'isophone 65 dB(A) de nuit,
 - la zone de carénage suivant l'utilisation des éléments de levage et les zones de départ des navettes pour les navires correspondent de jour à des niveaux sonores, compris entre 60 dB(A) et l'isophone 70 dB(A). On n'observe pas de niveau sonore caractéristique de nuit,
 - enfin la zone de l'hélistation, correspond à des niveaux sonores très élevés de jour, compris entre l'isophone 60 dB(A) et l'isophone 75 dB(A),
- *Diagnostic généraliste de l'état initial de l'environnement*, réalisé par le bureau d'études **TPFi** à l'été 2022 et qui a mis en évidence les enjeux suivants :
 - le maintien et l'amélioration de la qualité des eaux côtières,
 - la présence d'herbiers de posidonie et de la Grande nacre (espèce de mollusque protégée) aux abords de la point de la jetée Joséphine Baker,
 - la soumission de la zone au risque de submersion marine matérialisé par un Porter-A-Connaissance spécifique et par le Territoire à Risques d'Inondation Nice-Cannes-Mandelieu,
 - l'imperméabilisation totale du site actuel,
 - l'inscription du site au sein de périmètre de protection de monuments historiques,
- *Etude hydraulique*, réalisée par **BETEM** en septembre 2022 et qui a mis en évidence :

- l'existence d'un réseau de gestion des eaux pluviales qui récupère les eaux et les rejette dans la mer via quatre exutoires,
- la présence d'un décanteur permettant le traitement des eaux de ruissellement issues de l'aire de carénage,
- *Etude juridique*, réalisée par **DS Avocats** en octobre 2022 et qui a mis en évidence :
 - l'absence de projet unique pour les investissements prévus au contrat de concession,
 - le schéma des procédures et autorisations administratives nécessaires pour la réalisation du réaménagement du quai Laubeuf.

Ces études ont été réalisées par des spécialistes en la matière, comme précisé dans le tableau ci-après.

Nom	Qualité
Prédiagnostic écologique <i>SEGED</i>	
Florent MARIE	Directeur de projet
Valérie LOQUES	Chef de projet
Dennys LELAURIN	Expert faune
Lilly GALLET	Expert flore et habitats
Alan HIROUX	Expert faune
Etude de trafic <i>TransMobilités</i>	
Benoît JOGUET	Directeur de projet / Contrôle qualité
Romain DURAND	Ingénieur traficien
Volet Air / Santé <i>TechniSim</i>	
Ramesh GOPAUL	Directeur de projet / Contrôle qualité
Isabelle EGERMANN	Chef de projet
Baptiste AUMONT	Chargé d'études
Etude hydraulique <i>BETEM</i>	
Sébastien CALAIS	Chef de projet
Romain PAUL	Hydraulicien
Diagnostic acoustique <i>TPFi</i>	
Michel DONORIO	Directeur de projet / Contrôle qualité
Pauline DELAITRE	Ingénieur acousticienne
Diagnostic généraliste <i>TPFi</i>	
Sandrine BARRALIS	Directrice de projet / Contrôle qualité
Géraldine GRAILLE-PARIS	Chef de projet
Joanna BUREL	Chargée d'affaires en environnement
Callune HENI	Chargée d'affaires en urbanisme
Yohann DEMONET	Chargé d'études cartographie SIG
Janek MILEWSKI	Chargé d'études hydrauliques
Etude juridique <i>DS Avocats</i>	
Maitre Laura CECCARELLI-LE GUEN	Avocate associée
Maitre Vianney CUNY	Avocat
Maitre Violaine ROY	Avocate

Le projet a été conçu avec le cabinet d'architecture MAP pour le compte de la SAS Marina Vieux Port de Cannes, concessionnaire de la Ville de Cannes pour la gestion du Vieux Port.

La conception du projet a pris en compte ces études suite à des échanges avec les différents bureaux d'étude, notamment au regard des dispositions suivantes :

- Pour la phase amont de définition du projet :
 - la désimperméabilisation partielle du site et la plantation d'espèces végétales arborées de manière à lutter contre l'effet d'îlots de chaleur urbain (ICU) et de favoriser la captation du CO₂,
 - la rehausse du terrain naturel afin de se trouver au-dessus de la cote de submersion marine H2100 identifiée au Porter-A-Connaissance,
 - une insertion architecturale et paysagère soignée, qui sera validée avec l'Architecte des Bâtiments de France,
 - la mise à niveau du réseau de gestion des eaux pluviales, avec le maintien des rejets en mer via des exutoires existants et le maintien du traitement des eaux issues de l'aire de carénage avant rejet,
- Pour la phase chantier :
 - la mise en œuvre d'un Plan Assurance Environnement afin d'anticiper et d'analyser les impacts environnementaux du chantier,
 - l'adaptation et la limitation des emprises de travaux pour tenir compte des enjeux écologiques,
 - un calendrier de chantier adapté aux espèces faunistiques,
 - une bonne organisation du chantier pour limiter les risques de déversement de substances polluantes,
- Pour la phase exploitation du projet :
 - le choix d'un éclairage orienté vers le bas, pour limiter l'impact sur les chiroptères,
 - l'installation d'abris ou de gîtes artificiels pour la faune, et notamment pour les reptiles.

II - POURQUOI NE PAS SOUMETTRE LE PROJET A ETUDE D'IMPACT ?

Considérant la nature du projet, qui relève des rubriques 39 et 41 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement et consiste en la modernisation du quai Laubeuf du Vieux-Port de Cannes, sur une surface de terrain d'environ 32 300 m², soit 3,2 ha, et comprenant :

- La construction d'un parking en ouvrage (en ce compris l'aménagement de la rampe d'accès au parking et à la dalle paysagère et de ses abords incluant l'aménagement paysager du square Leclerc) sur trois niveaux en lieu et place de l'actuel parking en surface dit « Laubeuf ».

Ce parking comprendra (i) 414 places Véhicules Légers minimum (dont 12 places pour les Personnes à Mobilité Réduite), (ii) 36 places pour les deux-roues motorisés, ainsi que (iii) une zone de stationnement, couverte par une pergola, de 35 places pour les bus des croisiéristes (dont 6 seront réservées à la Mairie de Cannes en vue d'être mises à disposition de la Régie de transport public Palm Bus exploitée par la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins).

Le toit du parking sera aménagé en jardin suspendu.

Une attention particulière a été portée à l'intégration urbaine et paysagère du nouveau parking en ouvrage et de la dalle « jardin » de couverture, laquelle est d'une hauteur inférieure à celle de la promenade panoramique maritime située sur le mur chasse-mer de la digue, préserve la vue sur l'Estérel et la mer, facilite le cheminement entre le Quai Saint-Pierre/boulevard du Midi-Louise Moreau et les quais/pontons des transports côtiers et des croisiéristes,
- La construction d'un pôle de services sur la zone dite « Laubeuf » : il s'agit d'un ensemble immobilier, dont la hauteur totale ne dépassera pas le niveau des constructions actuelles, destiné à accueillir l'ensemble des services de gestion du port : gare maritime et capitainerie, autorité portuaire, terminal portuaire pour les croisières (dont salles d'attente aménagées et zones de contrôle), terminal côtier pour le transport des passagers, local « accueil » pour l'office du tourisme, bureaux de l'héliport, services de maintenance et ateliers (dont local plongeurs),
- La relocalisation consécutive de l'aire de carénage au Sud de la zone Laubeuf,
- La réhausse consécutive de la plate-forme à 1,80 m NGF pour tenir compte du risque de submersion marine.

L'ensemble de ces réalisations ont pour objectifs d'améliorer les prestations actuelles de service public du Vieux Port au bénéfice de ses usagers, de ses clients et des visiteurs.

Considérant que ce projet a pour objectif :

- De développer l'interaction du port avec la ville,
- De rendre l'espace ouvert et accessible, en continuité du tissu urbain,
- D'assurer le lien entre le domaine terrestre et le domaine maritime, notamment grâce à l'accueil de nouvelles activités en relation avec le milieu maritime, ainsi que le monde culturel, sportif, artistique et associatif,
- De dynamiser l'environnement socio-économique,
- D'inciter à la promenade, créer un lieu de vie qui attire et rassemble.

Considérant que les eaux pluviales du projet seront rejetées en mer dans les mêmes conditions qu'actuellement mais en quantité moindre en lien avec la légère désimperméabilisation du site.

Considérant la localisation du projet :

- Sur des terrains déjà occupés par des installations liées au Port de Cannes,
- En zone urbaine connectée à l'hypercentre de Cannes, sur le territoire d'une commune littorale,
- Sur un secteur entièrement artificialisé, ne présentant pas de sensibilité environnementale particulière,
- En zone d'aléa submersion marine,
- À l'intérieur du périmètre de protection de plusieurs monuments historiques,
- Au sein du site inscrit *Littoral Ouest*.

Considérant que la SAS Marina Vieux Port de Cannes a fait réaliser une étude d'état initial du site intégrant les études spécifiques listées au chapitre I, et que cette étude a servi de base à la conception du projet, qui a ainsi pu prendre en compte les enjeux environnementaux.

Considérant que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place un ensemble de mesures d'évitement et de réduction des impacts potentiels du projet sur l'environnement (dont certaines sont même contractualisées dans le contrat de concession), en particulier :

- Le déploiement de dispositifs adaptés afin d'atténuer les nuisances liées au chantier en phase de travaux, notamment :
 - le respect d'un Plan Assurance Environnement,
 - la mise en place d'une charte « Chantier à faibles nuisances » et gestion adaptée des déchets de chantier,
 - la mise en place de mesures permettant de limiter les risques de pollution accidentelle ainsi que les nuisances sonores et les émissions de poussières,
 - une adaptation du calendrier des travaux aux cycles biologiques des espèces présentes dans le secteur,
- La gestion adaptée des espaces verts :
 - l'adaptation de l'éclairage,
 - la plantation d'espèces végétales adaptées aux conditions écologiques locales et gestion des espèces végétales exotiques envahissantes,
 - l'absence d'utilisation de produits phytosanitaires,
- La mise à niveau du dispositif de gestion des eaux pluviales,
- L'optimisation des terrassements,
- La rehausse du terrain naturel afin de se trouver au-dessus de la cote de submersion marine pour l'horizon 2100.

Considérant les impacts positifs du projet en ce qui concerne :

- Les activités économiques (activités portuaires et tourisme) : regroupement des activités services/commerce du port en une seule zone, création d'un pôle touristique portuaire attractif et amélioration du service d'accueil des passagers,
- Le cadre de vie : amélioration de l'attractivité du quartier et offre de lieux de promenade et de liaisons piétonnes au sein d'espaces végétalisés, permettant également de lutter contre les îlots de chaleur urbains,
- L'occupation du sol : végétalisation d'un espace très minéral, densification d'un espace urbain sans artificialisation supplémentaire,
- Le paysage : le projet aura notamment pour objectif d'améliorer l'insertion paysagère et architecturale du parking Laubeuf, en le restructurant et en créant un jardin suspendu en toiture, permettant la mise en cohérence des éléments du paysage urbain. Il aura également pour objectif de verdir l'actuel quai Laubeuf en l'agrémentant de végétation, permettant de faire le lien avec la minéralité de la ville et la végétation du jardin suspendu,
- Le stationnement : le projet crée et réorganise le stationnement aux abords du Port de Cannes.

Considérant que le projet a bien anticipé les enjeux paysagers et patrimoniaux du site, et que le projet veille à respecter l'unité et les caractéristiques paysagères et architecturales de la zone d'étude.

Considérant les impacts limités du projet sur l'environnement, qui sont essentiellement liés à la phase de travaux.

Il apparaît que le projet peut être dispensé d'une évaluation environnementale.