



PIÈCE C

TOME 1 - ÉTUDE D'IMPACT GÉNÉRALE

**Partie 6 : Analyse des effets cumulés
avec d'autres projets existants ou approuvés**



LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

PIECE C1 : ETUDE D'IMPACT – PARTIE 6 – ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Pour faciliter la lecture du dossier, les éléments ayant fait l'objet d'une actualisation (éléments nouveaux ou modifiés) entre le dossier de déclaration d'Utilité Publique et le Dossier de demande d'Autorisation Environnementales sont présentés sur fond vert.

Ces actualisations prennent en compte les éléments nouveaux issus des études d'avant-projet, viennent corriger ou préciser certains éléments pour donner suite aux différents avis et enfin viennent expliciter les éléments plus détaillés nécessaires à la demande d'autorisation environnementale.



LE PROJET DES PHASES 1 & 2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

PIECE C1 : ETUDE D'IMPACT – PARTIE 6 – ANALYSE DES EFFETS CUMULES

SOMMAIRE

1 PROJETS RETENUS POUR L'ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS.....	7
1.1 NOTION D'EFFETS CUMULÉS	7
1.2 MÉTHODOLOGIE D'IDENTIFICATION ET DE SÉLECTION DES PROJETS RETENUS POUR L'ANALYSE.....	7
1.3 LES ÉCHELLES D'ANALYSE	7
1.4 LISTE DES PROJETS CONSIDÉRÉS	8
2 ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS.....	12
2.1 SECTEUR MARSEILLAIS	12
2.1.1 Présentation des projets retenus	12
2.1.2 Synthèse de l'analyse des effets cumulés.....	16
2.2 DÉPARTEMENT DU VAR	17
2.2.1 Description des projets retenus à La Pauline	17
2.2.2 Description des projets retenus à Saint-Cyr-sur-Mer.	18
2.2.3 Description des projets retenus aux Arcs sur Argens	18
2.2.4 Description des projets retenus Carnoules.....	19
2.2.5 Analyse des effets cumulés	19
2.3 DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES.....	20
2.3.1 Description des projets retenus.....	20
2.3.2 Analyse des effets cumulés	26
2.4 ECHELLE RÉGIONALE	27
2.4.1 Description des projets retenus.....	27
2.4.2 Analyse des effets cumulés	28

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1: LISTE DES PROJETS CONSIDERES DANS L'ANALYSES DES EFFETS CUMULES.	11
FIGURE 2 : CARTE DU FUTUR TRAMWAY T3 (SOURCE METROPOLE DE MARSEILLE)	12
FIGURE 3 : PROJET D'AMENAGEMENT MARSEILLE SAINT-CHARLES A 360°	13
FIGURE 4 : LOCALISATION DU PROJET MOUREPIANE	13
FIGURE 5 : LOCALISATION DE LA ZAC FLAMMARION (SOURCE : METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE, 2017)	14
FIGURE 6 : PROJETS DE LA GARE ST CHARLES (SOURCE : MADEINMARSEILLE.NET, 2021)	14
FIGURE 7 : LOCALISATION DU PARC BOUGAINVILLE ET DU PARC DES AYGALADES (SOURCE : ETUDE D'IMPACT DE LA PREMIERE PHASE DE REALISATION DU PARC DES AYGALADES, MISE A JOUR 2020)	15
FIGURE 8 : LOCALISATION DE LA ZAC LITTORALE	15
FIGURE 9 : EXTRAIT DU PLAN DE LOCALISATION DU PROJET D'ELARGISSEMENT DE L'A57 (AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DU 26 JUILLET 2017)	17
FIGURE 10 : LOCALISATION DU TRACE DU BHNS	18
FIGURE 11 : SITUATION DU PA LA BARBARIE	18
FIGURE 12 : LA ZAC DES BREGUIERES ET LES DIFFERENTS LOTS (VOLET NATUREL DE L'ETUDE D'IMPACT)	19
FIGURE 13 : PLAN DE SITUATION DU PROJET D'EXTENSION DU TERMINAL 2 (PERMIS DE CONSTRUIRE)	20
FIGURE 14 : TRACE DE LA LIGNE 4 DU TRAMWAY VERS CAGNES-SUR-MER	21
FIGURE 15 : PROJET DE REALISATION DU TUNNEL DE LA VICTORINE (AMENAGEMENT DE LA SORTIE OUEST - PHASE 2)	21
FIGURE 16 : ZAC PARC MERIDIA	22
FIGURE 17 : POLE D'ECHANGES EN 2023	22
FIGURE 18 : NOUVEAU PLAN DE RENOUVELLEMENT URBAIN DES MOULINS	23
FIGURE 19 : LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DES NOUVEAUX OUVRAGES ET OUVRAGES EXISTANTS SUR LE CHAMP CAPTANT SUR LA PHOTO AERIENNE (ETUDE D'IMPACT 2021)	23
FIGURE 20 : VUE DE L'EXTENSION DE LA LIGNE DE T2 TRANSPORT PAR CABLE	23
FIGURE 21 : SCHEMA DE L'EXTENSION HALIOTIS II	24
FIGURE 22 : LOCALISATION DU PROJET NICE-OUEST	24
FIGURE 23 : LOCALISATION DU PROJET URBAIN DE CANNES BOCCA GRAND OUEST (PLU DE CANNES)	25
FIGURE 24 : LOCALISATION DU PROJET URBAIN BOCCA CABANA (MAIRIE DE CANNES)	25
FIGURE 25 : LES 13 OPERATIONS SUR LE RESEAU ROUTIER FINANCEES DANS LE CADRE DE LA CONVENTION POUR LES « MOBILITES QUOTIDIENNES PLUS FLUIDES PLUS DURABLES »	27
FIGURE 26 : TABLEAU RECAPITULATIF DE SUPPRESSION DES POINTS DE CONGESTION RECURRENTS, OU ENCORE EN FAVORISANT LA CIRCULATION SUR AUTOROUTE DES TRANSPORTS EN COMMUNS	27

1 PROJETS RETENUS POUR L'ANALYSE DES EFFETS CUMULES

1.1 NOTION D'EFFETS CUMULES

La notion « d'effets cumulés » réfère à la possibilité que les impacts permanents et/ou temporaires occasionnés par le projet à l'étude s'ajoutent à ceux d'autres projets ou interventions passés, présents ou futurs dans le même secteur ou à proximité de ceux-ci, qui engendreraient ainsi des effets de plus grande ampleur sur le milieu récepteur.

L'article R122-5 du Code de l'environnement portant sur le contenu des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, précise que l'étude d'impact doit intégrer une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.

Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés.

Sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier ont fait l'objet :

- d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ;
- d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. »

Il est précisé que « sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ».

Dans le cadre du projet des phases 1 & 2, il a été décidé d'aller plus loin que la réglementation en considérant également des projets sans évaluation environnementale mais ayant une interface potentielle avec le projet. Ces projets sont intégrés à l'analyse des effets cumulés « à dire d'experts ».

Les effets cumulés peuvent concerner :

- les impacts en phases travaux ;
- les impacts liés à l'exploitation des installations.

1.2 METHODOLOGIE D'IDENTIFICATION ET DE SELECTION DES PROJETS RETENUS POUR L'ANALYSE

La liste des projets connus est établie via la consultation :

- du site internet de l'autorité environnementale, IGEDD et Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence Alpes-Côte d'Azur (DREAL PACA) ;
- des sites des directions départementales des territoires (et de la mer) DDT(M) / service en charge de la police de l'eau des départements concernés (13, 83 et 06) ;
- des porteurs de projets dans le cadre de réunions techniques de conception ou de concertation (Etablissements publics d'aménagement, collectivités, communes, etc.).

Les projets trop éloignés du projet (distance géographique menant au-delà de la zone d'influence du projet) ou trop anciens (faisant partie de l'état initial car réalisés) ne sont pas retenus pour l'analyse.

Certains projets connus situés à proximité immédiate mais n'ayant pas fait l'objet d'avis de l'autorité environnementale ont pu être considérés dans l'analyse des effets cumulés.

1.3 LES ECHELLES D'ANALYSE

L'analyse des effets cumulés a été réalisée à l'échelle des trois départements concernés par le projet des phases 1 & 2 : Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes. Un focus particulier est réalisé sur les agglomérations de Marseille, de Toulon et de Nice. Ce travail a été réalisé sur la base du contenu développé dans le Tome C2 des cahiers territoriaux.

Une dernière partie vient apporter un regard à une échelle plus large, en considérant les projets de grande ampleur qui peuvent avoir des répercussions à l'échelle régionale.

1.4 LISTE DES PROJETS CONSIDERES

La liste des projets analysés est présentée dans le tableau ci-après qui précise les éléments ayant conduit à retenir le(s) projet(s) pour l'analyse des effets cumulés avec le projet des phases 1 & 2.

L'analyse des effets cumulés se fait sur la base du niveau de connaissance des projets qui peut différer largement en fonction des états d'avancement.

Remarque : dans le cadre des opérations de Cannes centre, et Technicentre Blancarde, aucun projet existant ou approuvé n'a été identifié comme devant faire l'objet d'une analyse des effets cumulés à ce stade.

Pour les opérations de la navette toulonnaise, les opérations de Marseille ainsi que les opérations de Nice aéroport, l'analyse des effets cumulés sera mise à jour dans le cadre des études ultérieures, et de nouveaux projets seront susceptibles d'être pris en compte.

Projet connu (Maître d'ouvrage)	Dpt	Type	Localisation	Avis de l'AE (MRAE et CGEDD)	Prise en compte
Echelles locales					
Marseille 360° (ex-Projet d'aménagement Quartiers Libres) Aix-Marseille-Provence Métropole)	13	Urbain	Marseille (projets contigus à la gare de Marseille Saint-Charles)	Sans objet.	Oui : en raison de la proximité du projet avec la gare de Marseille Saint-Charles et des opérations relatives au Plateau Saint-Charles, à la Gare et Traversée souterraine ainsi qu'au doublement de la ligne Saint-Charles Arenc
ZAC Flammarion (Aix-Marseille-Provence Métropole SOLEAM)	13	Urbain		Sans objet	
ZAC Saint-Charles (EPA EUROMED)	13	Urbain	Marseille (Projet situé dans le secteur Saint-Charles – Porte d'Aix)	Avis AE 27/07/2023	
Projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet (dit projet Mourepiane)	13	Transport	Marseille	Avis AE 05/10/2023	Oui : en raison de la nature du projet et des effets sur le transport attendu. Proximité avec l'opération.
Extension nord et sud du tramway de Marseille (Aix-Marseille-Provence Métropole RTM)	13	Transport	Marseille	Absence Avis AE dans le délai imparti 07/12/2020 Arrêté préfectoral autorisant la métropole MAMP à réaliser les aménagements liés aux extensions nord et sud du réseau de tramway de Marseille (phase 1) et la création d'une SMR du 03/03/2021	Oui : en raison de la nature du projet et de ses bénéfices attendus. Proximité du projet avec les opérations du Corridor ouest et notamment le doublement Saint-Charles – Arenc et la création de la halte à Saint-André
Parc des Aygalades – Première phase de réalisation (EPA EUROMED)	13	Urbain	Marseille (projet situé sur le faisceau ferroviaire du Canet)	Avis AE 16/05/2019	Oui : compte tenu de la proximité du projet avec les opérations du corridor ouest notamment le doublement Saint-Charles – Arenc et le faisceau d'Arenc.
ZAC Littorale (EPA EUROMED)	13	Urbain	Marseille (périmètre Euroméditerranée II)	Projet de construction de quatre îlots : Avis AE 24/06/2020 - 23/07/2020	
Aménagement du secteur de la Barbarie	83	Urbain	Saint-Cyr-sur-Mer	DLE, PA et EIE	Oui : proximité avec l'opération de Saint-Cyr-sur-Mer
OAP Pradeaux Gare	83	Urbain	Saint-Cyr-sur-Mer	PLU	Oui : proximité immédiate avec l'opération Saint-Cyr-sur-Mer
Création d'un supermarché dans le quartier des Pradeaux (LIDL SNC)	83	Urbain	Projet situé dans le quartier des Pradeaux sur une surface de 0,9ha	DLE	Non : dernières informations à date : avis défavorable de la Commission nationale d'Aménagement Commercial
Aménagements pluviaux des quartiers les comtes, les plaines, le serre	83	Urbain	Arcs sur Argens	Enquête publique du 17 août 2020 au 17 septembre 2020	Non : bassin versant non concerné par l'opération relative à la gare de Arcs

Projet connu (Maître d'ouvrage)	Dpt	Type	Localisation	Avis de l'AE (MRAE et CGEDD)	Prise en compte
Echelles locales					
Création d'un entrepôt logistique dans la ZAC des Bréguières	83	Urbain	Arcs sur Argens	Avis AE en date du 4 février 2021	Oui : en raison de l'avis de l'AE et de sa proximité vis à vis de la gare des Arcs
Raccordement de Draguignan au réseau ferroviaire (SNCF Réseau)	83	Transport	Arcs sur Argens	Sans objet	Oui : Projet d'intermodalité en lien avec la gare des Arcs
Lotissement « Le Jardin des Roses »	83	Urbain	Carnoules	Absence d'avis de l'AE Déclaration au titre de l'environnement 22/04/2022	Non : Exclusion temporaire du droit de préemption urbain des ventes de lots du lotissement « le jardin des roses : 2023 et absence d'information complémentaire
Rallongement et rehaussement des quais de Solliès-Pont	83	Transport	Solliès-Pont	Pas avis de l'AE	Oui : car ces travaux seront concomitants avec la suppression des TVP de Solliès-Pont
Rallongement et rehaussement des quais de Puget-Ville	83	Transport	Puget-ville	Pas avis de l'AE	Oui : car ces travaux seront concomitants avec la suppression des TVP de Puget-Ville
Rallongement et rehaussement des quais de Cuers	83	Transport	Cuers	Pas avis de l'AE	Oui : car ces travaux seront concomitants avec la suppression des TVP de Cuers
Projet de "quartier de la gare" à la Pauline	83	Urbain	Commune de La Garde	Absence d'avis de l'AE. Mention des projets dans le PLU / PDU de la Commune de la Garde	Non : Absence d'information
Création de voiries d'accès au PEM de La Pauline (Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Conseil Départemental)	83	Transport	Commune de La Garde	Absence d'avis de l'AE. Mention des projets dans le PLU / PDU de la Commune de la Garde	Non : Absence d'information
Développement des cheminements vers l'université/zone activités (campus Université de Toulon)	83	Transport	Commune de La Garde	Absence d'avis de l'AE. Mention des projets dans le PLU / PDU de la Commune de la Garde	Non : Absence d'information
Bus à haut niveau de service (BHNS)	83	Transport	Commune de La Garde	Absence d'avis de l'AE. Mention des projets dans le PLU / PDU de la Commune de la Garde - Concertation	Oui : proximité directe avec l'opération en gare de La Pauline
Création d'un parc urbain	83	Urbain	Commune de La Garde	Absence d'avis de l'AE. Mention des projets dans le PLU / PDU de la Commune de la Garde - Concertation	Non : Situé à 3km de l'opération en gare de La Pauline
Mise à 2x3 voies de l'A57 section Benoît Malon/Pierre Ronde (ESCOTA)	83	Transport	Toulon, La Valette du Gard et La Garde,	Avis de l'AE 26/07/2017	Oui : compte tenu de l'avis de l'AE et de sa proximité vis-à-vis de l'opération La Pauline (800 m à l'ouest)
Réaménagement de la cour ouest de la gare de Nice ville (SNCF, G&C)	06	Urbain	Nice (proximité vis-à-vis de la gare de Nice ville)	Sans objet	Oui : bien que ces projets ne fassent pas l'objet d'avis de l'AE, ils sont situés à proximité immédiate du projet des phases 1 & 2.
Nice-Ouest – Nice ville (SNCF Immobilier)	06	Urbain		Sans objet	
Création d'un site de Maintenance et de Remisage « Technicentre Azur » (SNCF)	06	Transport		Sans objet	
ZAC Grand Arénas (EPA OIN Plaine du Var)	06	Urbain	Nice	Sans objet	Oui : compte tenu de l'avis de l'AE disponible et de sa proximité vis-à-vis du projet situé sur le site de Nice Saint-Roch

Projet connu (Maître d'ouvrage)	Dpt	Type	Localisation	Avis de l'AE (MRAE et CGEDD)	Prise en compte
Echelles locales					
ZAC Nice Méridia (EPA OIN Plaine du Var)	06	Urbain	Nice	Avis de l'AE 01/06/2013	Oui : compte tenu des avis de l'AE disponibles et des interfaces importantes vis-à-vis de la gare TER de Saint Augustin au droit de l'aéroport.
Extension du Terminal T2.2 de l'aéroport de Nice (Aéroports de la Côte d'Azur)	06	Transport aérien		Dossier de réalisation ZAC 10/2014	
Ligne T4 vers Cagnes sur Mer	06	Urbain	Nice	DUP obtenue en 2023	Oui : compte tenu des avis de l'AE disponibles et des interfaces importantes vis-à-vis de la gare TER de Saint Augustin.
Aménagements de la Voie Mathis – Phase 1 et 2	06	Urbain		Travaux en cours – Réalisation finie à l'horizon 2035	
ZAC Parc Méridia (EPA OIN Plaine du Var)	06	Urbain	Nice	Approbation du dossier de réalisation prévu en 2025	Oui : compte tenu des avis de l'AE disponibles et des interfaces importantes vis-à-vis de la gare TER de Saint Augustin.
Aménagement des espaces publics du quartier du Pôle d'échanges de Nice – St Augustin	06	Urbain		En cours	
Pôle d'échanges multi-modal TER Nice St Augustin	06	Urbain	Nice	Travaux en cours d'achèvement	Oui : compte tenu des avis de l'AE disponibles et des interfaces importantes vis-à-vis de la gare TER de Saint Augustin.
Nouveau Plan de rénovation urbaine du quartier des moulins	06	Urbain		Travaux démarrés en 2020 – Fin 2030	
Extension du champ captant de Sagnes	06	Urbain	Nice	Mis en service en 2020	Oui : compte tenu des avis de l'AE disponibles et des interfaces importantes vis-à-vis de la gare TER de Saint Augustin.
Extension de la ligne de Tramway T2 en transport par câble	06	Transport « aérien »		Concertation en 2021	
Réhabilitation de la station d'épuration Haliotis II	06	Urbain	Nice	Concertation publique en 2022	Oui : compte tenu des avis de l'AE disponibles et des interfaces importantes vis-à-vis de la gare TER de Saint Augustin.
Projet urbain de Cannes Grand Ouest (Ville de Cannes)	06	Urbain	Nice	Avis AE du 15/07/2019	Oui : compte tenu de l'avis de l'AE disponible des objectifs du projet en matière de transport aérien (accueil de 4 M de passagers supplémentaires par an)
Déménagement du MIN à la Gaude	06	Autre	Nice	Avis de l'AE du 05/10/2020	Non : projets trop éloignés de l'opération sur le site de Nice Saint-Roch
Projet urbain de Bocca Cabana (Ville de Cannes)	06	Mixte : transport /urbain	Cannes	Sans objet	Oui : du fait de la localisation des projets dans la Baie de Cannes à proximité directe de la gare TER de Cannes marchandises.
Réfection et confortement de la digue LAUBEUF et de la digue du Large	06	Urbain		Sans objet	
Aménagement du pôle Bastide Rouge – Cinéma multiplexe	06	Urbain		Avis de l'AE du 03/02/2017	Non : projet trop éloigné des opérations des phases 1 & 2 à Cannes
Hôtel Cannes Midi	06	Urbain		Avis de l'AE du 29/03/2017 au permis de construire du Cinéma.	Non : Nature du projet sans lien avec le projet LNPCA
Extension du champ captant des Prairies	06	Autre		Absence d'avis de l'AE dans le délai imparti du 07/03/2019	Non : du fait de l'absence d'avis de l'AE et de la nature du projet sans lien avec le projet LNPCA
Echelle régionale					

Projet connu (Maître d'ouvrage)	Dpt	Type	Localisation	Avis de l'AE (MRAE et CGEDD)	Prise en compte
Echelles locales					
Projet Cœur d'aéroport : 2e phase (Aéroport Marseille-Provence)	13		Marseille	Sans objet	Oui : projet structurant au niveau des mobilités sur le territoire régional : extension de l'aire de trafic et construction d'une jetée d'embarquement permettant, entre autres, l'accueil d'aéronefs pour le long courrier
Projets « mobilités quotidiennes plus fluides et plus durables » (ESCOTA)	Région PACA	Transport routiers	Bouches du Rhône / Alpes Maritimes / Var	Sans objet	Oui : en raison des objectifs du projet en matière de transport routier à l'échelle régionale : fluidification du trafic et amélioration de la desserte de deux zones d'activités

Figure 1: Liste des Projets considérés dans l'analyses des effets cumulés.

Pour donner suite à l'analyse effectuée, 34projets sur 47 ont été retenus pour le traitement des effets cumulés.

2 ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Cette partie présente

- une synthèse des projets connus susceptible d'effets cumulés avec les opérations du projet des phases 1 & 2.

La synthèse est réalisée par département sur la base du contenu des cahiers territoriaux.

Une esquisse des principaux effets cumulés attendus est réalisée pour chaque projet connus au regard des informations disponibles sur ces derniers.

- Une synthèse générale des effets cumulés par département.

Remarques : les informations insérées dans des encadrés évoquent les thématiques spécifiques précisées dans le cadre des effets cumulés dans le Tome C2 des cahiers territoriaux ;

2.1 SECTEUR MARSEILLAIS

2.1.1 PRESENTATION DES PROJETS RETENUS

EXTENSION NORD ET SUD DU TRAMWAY DE MARSEILLE

Le projet d'extension nord et sud du réseau de tramway (ligne T3) sur un total de 14 km d'infrastructure nouvelle comprend deux phases :

- une première phase avec une extension nord de 1,8 km jusqu'à Capitaine Gèze et une extension sud de 4,4 km jusqu'à La Gaye dont la mise en service est prévue pour 2025 ;
- une seconde phase avec une extension nord de Capitaine Gèze à la Castellane, de la rue de Rome vers la place du 4 septembre, et une extension sud de la Gaye jusqu'au quartier de la Rouvière dont la mise en service est prévue à partir de 2029. Le réaménagement de l'espace public sur tout le linéaire est prévu sur un périmètre de 74 500 mètres carré.



Figure 2 : Carte du futur tramway T3 (Source Métropole de Marseille)

Effets cumulés attendus

En phase de réalisation, des effets cumulés entre le projet d'extension nord du tramway et l'opération de la **halte d'Arenc** sont attendus du fait de leur proximité et en cas de concomitance des travaux (principalement gêne au riverains).

En phase d'exploitation et de maintenance, les effets cumulés apparaissent positifs notamment avec **les opérations du Corridor ouest** (halte d'Arenc, doublement de la ligne Arenc Saint-Charles, PEM de Saint André et relèvement de vitesse) :

- amélioration de la desserte en transport en commun ;
- amélioration des déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- amélioration de l'intermodalité au sein de l'agglomération de Marseille (renforcement du pôle existant d'Arenc et création du futur PEM de St André) ;
- amélioration de la qualité urbaine et du fonctionnement du quartier, avec la création d'une nouvelle centralité et une insertion paysagère recherchée et bien adaptée au tissu local ;
- diminution des temps de trajet, l'augmentation de la fréquence de passage et l'amélioration de la qualité des déplacements permises par le développement du réseau de transport en commun permettent d'inciter à l'utilisation des transports en commun et des modes doux.

Risque inondation

Du fait de la présence du ruisseau des Aygalades et de sa zone inondable des effets cumulés potentiels peuvent être attendus vis-à-vis du risque inondation. Toutefois le projet d'extension du tramway de Marseille, qui recoupe des zones inondables du ruisseau des Aygalades, ne crée pas d'impacts hydrauliques significatifs d'après les modélisations hydrauliques réalisées en 2019 et 2020. Au regard des effets propres aux projets, il n'est pas attendu d'effets cumulés vis-à-vis du risque inondation.

PROJET URBAIN DU QUARTIER DE LA GARE ET SON SCHEMA DIRECTEUR MARSEILLE SAINT-CHARLES A 360°

La Métropole Aix-Marseille-Provence porte le projet urbain du secteur Saint Charles Belle de Mai, intégrant la gare Saint Charles et englobant les deux rives du faisceau ferroviaire menant à la gare Saint Charles.

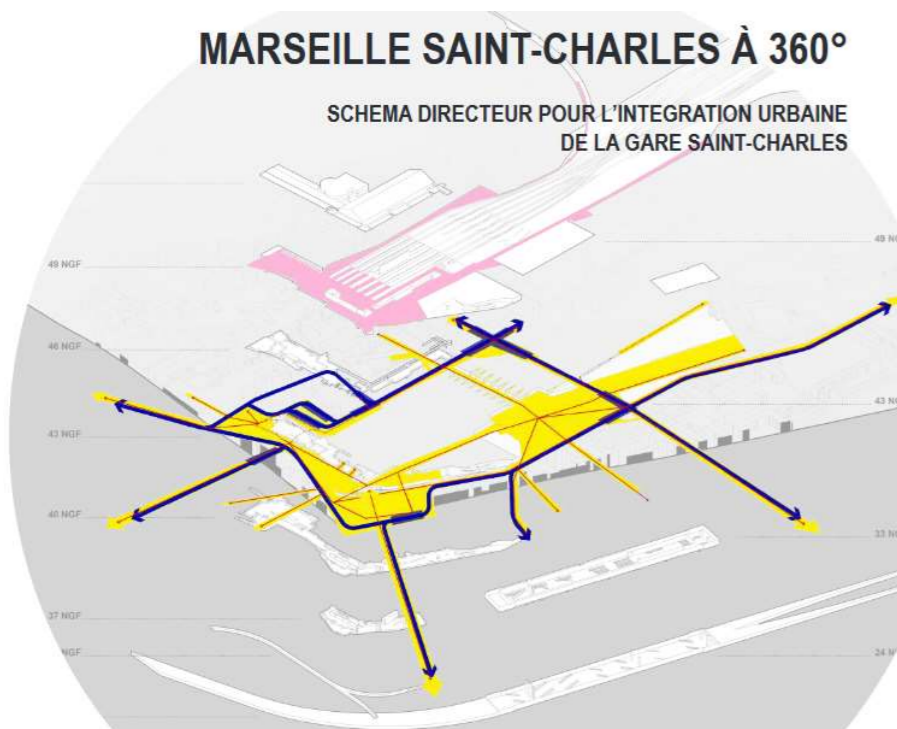


Figure 3 : projet d'aménagement Marseille Saint-Charles à 360°

Le projet Marseille Saint-Charles à 360° s'inscrit dans la lignée du projet urbain Quartiers Libres, une démarche concertée qui couvre 140 hectares, de la gare Saint-Charles au boulevard de Plombières. Son principal objectif est d'offrir une meilleure qualité de vie des habitants, qu'ils soient nouveaux arrivants, travailleurs ou visiteurs. Quartiers Libres vise à reconnecter les secteurs Saint-Charles et Belle de Mai et à l'intégrer dans une dynamique métropolitaine. Le projet touche tous les aspects de la ville : espaces publics, transports, habitat, cohésion sociale... Il évolue par étapes en fonction des besoins et des échanges des usagers, transformant ainsi le quartier en un véritable laboratoire urbain.

Marseille Saint-Charles à 360°, enrichi par la démarche Quartiers Libres, poursuit les mêmes objectifs et se recentre aujourd'hui autour de Saint-Charles.

Le projet urbain « Marseille Saint-Charles à 360° » est directement lié au projet LNPCA. Afin de garantir l'intégration urbaine de la gare « augmentée » dans son contexte urbain, un Schéma Directeur a été élaboré par la MAMP et approuvé lors du Conseil Métropolitain du 7 décembre 2023. Ce document a fait l'objet d'une synthèse appliquée à l'opération « plateau Saint-Charles » du projet LNPCA : Le programme des territoires.

Le projet est prévu sur la période 2022 – 2030.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

Les opérations du projet dans le secteur Saint Charles (gare souterraine, plateau Saint-Charles, entrée des tunnels et doublement de la ligne Arenc Saint Charles) s'inscrivent dans le périmètre du projet de développement urbain Quartiers Libres Saint-Charles Belle de Mai, qui a pour ambition de remodeler le quartier et d'améliorer son interface avec la gare.

Des effets cumulés sont attendus en phase de réalisation en cas de concomitance des travaux principalement sur la gêne aux riverains et usagers (circulations, poussières, ambiance sonore principalement).

En phase d'exploitation et de maintenance, les effets cumulés apparaissent positifs du fait de la complémentarité des projets : valorisation du quartier Saint-Charles et l'insertion de la gare dans la ville.

PROJET DE RECONSTITUTION DES FONCTIONNALITES FERROVIAIRES DU CANET (DIT PROJET « MOUREPIANE »)

Le projet consiste à remettre en service un raccordement ferroviaire existant, inutilisé depuis les années 1990, afin de permettre la liaison entre le terminal à conteneurs de Mourepiane, géré par le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), et le réseau ferré national, notamment les lignes de la vallée du Rhône. Ce projet va permettre le transport ferroviaire de conteneurs à l'arrivée et au départ du port, et la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire relié à celle de la vallée du Rhône. Son objectif est de reporter une part du transport de marchandises de la route vers la voie ferrée.

Les travaux consisteront à reconstruire l'ancienne voie sans modification du tracé, sur une longueur de 2 410 m dont 792 m en tunnel (tunnel du Soulat), en remplaçant les rails par des longs rails soudés, en renouvelant la signalisation, les caténaires et les ouvrages hydrauliques, et en implantant les protections phoniques nécessaires sur 620 mètres linéaires.



Figure 4 : Localisation du projet Mourepiane

La mise en service est programmée pour 2026-2028.

Principales incidence de la liaison ferroviaire de Mourepiane permettra le passage de convois de 1.800 t d'une longueur de 750 à 1 000 m, dont les plus massifs nécessiteront la pousse d'une deuxième locomotive, probablement à moteur diesel. Ces données permettent de caractériser plusieurs types d'impacts, les plus significatifs étant le bruit, la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés aux matériaux transportés.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

La liaison ferroviaire de Mourepiane permettra le passage de convois de 1.800 t d'une longueur de 750 à 1 000 m, dont les plus massifs nécessiteront la pousse d'une deuxième locomotive, probablement à moteur diesel. Ces données permettent de caractériser plusieurs types d'impacts, les plus significatifs étant le bruit, la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés aux matériaux transportés.

ZAC FLAMMARION



Figure 5 : Localisation de la ZAC Flammarion (Source : Métropole Aix-Marseille-Provence, 2017)

Source : Métropole Aix-Marseille-Provence dossier « Marseille Grand Centre-Ville – pôle Flammarion »

Le projet de ZAC Flammarion s'inscrit dans le cadre de l'Opération « Grand centre-ville » (2011 - 2021) porté par la SOLEAM (Société publique locale d'équipement et d'aménagement de l'aire marseillaise) pour le compte de la ville de Marseille.

Il consiste à aménager une ZAC à destinations mixtes (logements, activités, équipements publics) sur une emprise d'environ 2,9 ha. Cette emprise est délimitée au nord par les voies ferrées de la ligne Marseille – Vintimille en sortie de la gare de Marseille Saint-Charles.

L'aménagement prévoit :

- la démolition de 7 bâtiments ;
- la construction de 19 bâtiments (R+2 à R+4 en gradins), d'environ 300 logements (dont 40% d'HLM) sur près de 21 000 m² de surface
- la création d'une école de 8 à 9 classes (3 400 m² de surface), une crèche d'environ 60 berceaux et un équipement de proximité qui sera installé dans une villa de la fin du XIXe siècle.

L'îlot Nord-ouest abrite le CFA existant de pharmacie.

La ZAC sera desservie par une voie nouvelle de desserte interne, permettant le désenclavement du quartier.

Le processus de transformation a commencé avec la démolition de l'ancienne station de lavage du garage FIAT. Après cette étape, les travaux de confortement sont en cours.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

En phase de réalisation des effets cumulés sont susceptibles d'être générés en cas de concomitance des phases travaux avec ces opérations (gênes aux riverains principalement).

En phase d'exploitation et de maintenance, les effets cumulés apparaissent positifs avec les opérations du projet dans le secteur : Gare souterraine, plateau Saint-Charles et doublement Arenc Saint-Charles du fait de leur complémentarité en vue de la valorisation du quartier Saint-Charles : amélioration de la desserte ferroviaire et de l'offre en logements et structures d'enseignement.

ZAC SAINT-CHARLES

Source : Euroméditerranée, Madeinmarseille

Le projet de la ZAC Saint-Charles – Porte d'Aix d'Euroméditerranée regroupe plusieurs projets d'aménagement.

La ZAC Saint-Charles a fait l'objet :

- d'un dossier de création approuvé par arrêté préfectoral du 31 décembre 1997 ;
- d'un dossier de réalisation approuvé par arrêté préfectoral du 04 août 2000.

Aucun de ces 2 dossiers antérieurs au 01 juillet 2009 n'a été soumis à l'avis de l'Autorité environnementale. Une modification substantielle du projet initial au niveau du « Macro-Lot Pelletan » a conduit à une procédure de Déclaration d'Utilité Publique et a donné lieu à une actualisation de l'étude d'incidence de 1997.

L'ex « Macro-lot Pelletan » ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale en 2013 est aujourd'hui deux programmes distincts : l'îlot sur le parc et Toyoko Inn 2.

Les projets restants de la ZAC Saint-Charles sont :

- EMD2 Adriana : Ce bâtiment regroupe les locaux d'un institut de formation, des espaces de travail partagé, une salle de sport et un restaurant (livraison 2022) ;
- Ilot sur le Parc : Ce projet comprend un lieu d'hébergement urbain (type auberge de jeunesse/hôtel) proposant des services partagés (espaces extérieurs restaurant...), un tiers lieu proposant des espaces d'activités partagés ouverts à tous, avec un focus particulier vers le social et la formation numérique, et une crèche comprenant des espaces extérieurs préservés en coeur d'îlot (livraison 2023) ;

- Toyoko Inn 2 : Ce projet d'hôtel comprend en rez-de-chaussée des enseignes (restaurant, bar) ou un centre culturel autour du thème du Japon (2022) ;
- Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires (IMVT) : Ce projet a pour objectif de regrouper sur un même site trois établissements universitaires d'architecture, d'urbanisme et de paysage (livraison 2022).

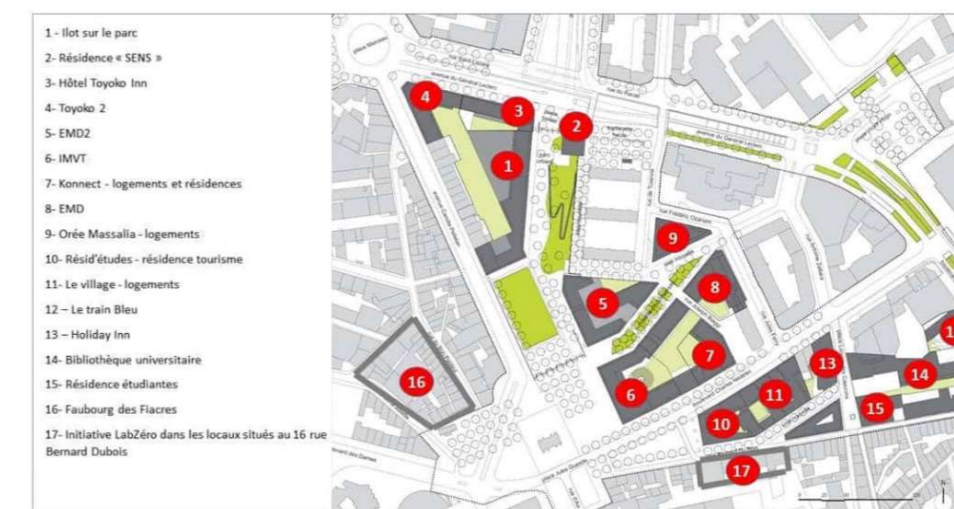


Figure 6 : Projets de la gare St Charles (Source : Madeinmarseille.net, 2021)

PARC BOUGAINVILLE / PARC DES AYGALADES

La première phase du projet du parc des Aygaldes comprend l'aménagement du Parc Bougainville (4 ha) et la réalisation d'un programme de renouvellement urbain adjacent (logements, dont une partie de logement social, bureaux/activités, commerces et équipement scolaire). La surface totale d'aménagement sera de 4,5 ha dans le secteur Bougainville.

Cette première phase d'aménagement du parc des Aygaldes (le secteur Bougainville) constitue une première étape dans l'amélioration du cadre de vie des habitants de ces quartiers, en assurant un rôle majeur d'intégration urbaine sur un territoire aujourd'hui dépourvu d'espace vert de cette envergure, support de loisirs, qui redonne une place prépondérante à la nature en ville.

À terme, après la fin de l'activité de la gare de triage du Canet, la réalisation du parc amont finalisera la réalisation du parc des Aygaldes. Son dimensionnement (16 hectares) et les usages qui y sont projetés en font un parc structurant à l'échelle de la ville bien connecté par les réseaux de transport collectifs (Métro Bougainville, PEM Gèze et proximité du tramway).

L'aménagement du Parc des Aygaldes, dont la première phase de réalisation « secteur Bougainville », est réalisé de façon concomitante avec la ZAC Littorale, première phase d'aménagement de l'opération

Euromed II. Le parc Bougainville est notamment inscrit au Programme des Équipements Publics de la ZAC Littorale.

Le phasage est le suivant :

- le démarrage des travaux du secteur Bougainville est prévu pour le second semestre 2021 ;
- la réalisation du Parc Bougainville est programmée de 2021 à 2024, suivie du Parc des Ayalades (parc amont) entre 2023 et 2027 avec en 2024 la sélection d'une équipe de concepteurs avec le soutien financier de l'agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse et de l'ADEME.
- En 2025-2026, ce projet fera l'objet des procédures réglementaires, l'objectif étant de commencer les premiers travaux fin 2027.
- La réalisation du parc des Ayalades est prévue entre 2028 et 2030.

Les plannings de réalisation des parcs (2021-2030) et des opérations du corridor ouest (2026-2030) se recoupent.

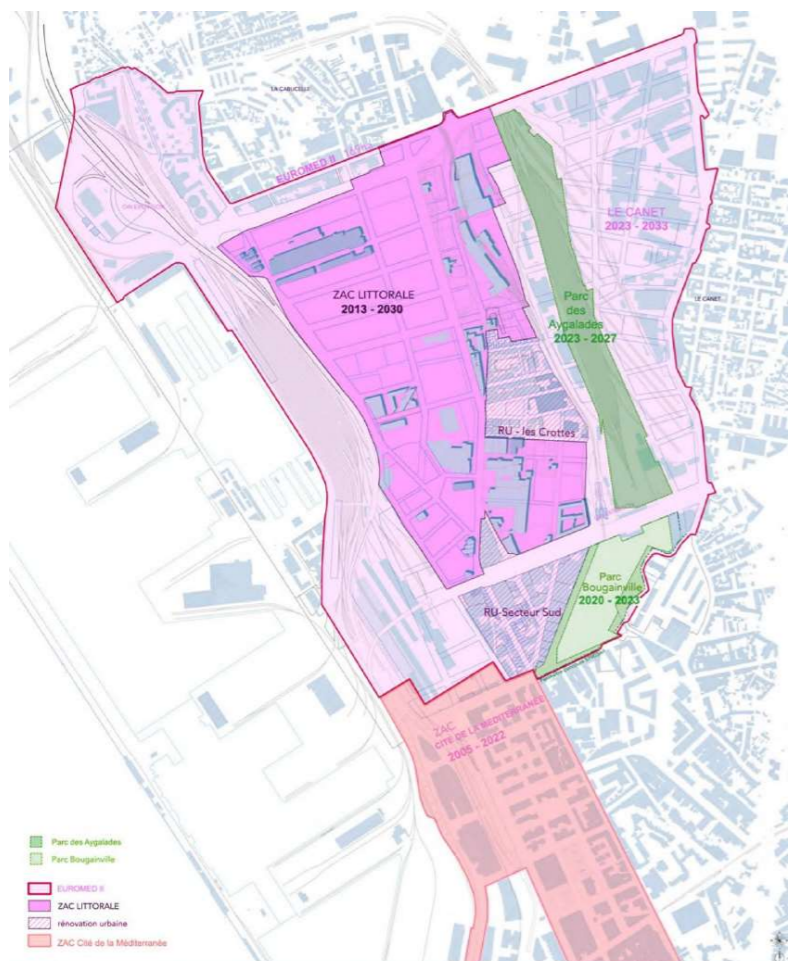


Figure 7 : Localisation du Parc Bougainville et du Parc des Ayalades (Source : Etude d'impact de la première phase de réalisation du Parc des Ayalades, mise à jour 2020)

EFFETS CUMULES ATTENDUS

Le projet de ZAC Littorale, incluant l'aménagement du Parc des Ayalades, et les opérations du Corridor ouest sont susceptibles de générer des effets cumulés en phase de réalisation en cas de concomitance des travaux (principalement sur la gêne aux riverains et usagers).

En phase d'exploitation et de maintenance, les effets cumulés de ces opérations sont globalement positifs du fait de leur complémentarité (déplacements et valorisation du secteur) :

- Les opérations du corridor ouest contribuent à l'amélioration de la desserte ferroviaire ;
- Le projet de la ZAC Littorale augmentera les besoins en mobilités et l'offre de services à proximité (nouveaux logements, activités tertiaires, activités et commerces). L'impact sur le contexte socio-économique sera positif ;
- Le projet de Parc des Ayalades permettra de conforter l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle par le développement du réseau de transport en commun.

Risque inondation

Le projet de la ZAC Littorale recoupe des zones inondables du ruisseau des Ayalades. Le projet présente un impact positif sur le risque d'inondation au niveau du Parc amont et une absence d'impact significatif sur le Parc Bougainville et ses abords. En parallèle, le projet du Parc des Ayalades prévoit des aménagements nécessaires à la prévention du risque inondation.

Les opérations du corridor ouest n'ont pas d'effet sur les cours d'eau, ni sur des zones humides. Il n'est pas attendu d'effet cumulé notable.

ZAC LITTORALE

La zone d'aménagement concertée (ZAC) Littorale a été créée par l'arrêté préfectoral du 17 octobre 2013. D'une superficie d'environ 54 ha, cette ZAC est implantée le long de la façade maritime de Marseille et des installations industrialo-portuaires du GPM, dans les 2^e, 3^e, 14^e et 15^e arrondissements (quartiers de Bougainville - les Crottes, de la Cabucelle, d'Arenc et du Canet).

L'aménagement de la ZAC Littorale, réalisée par l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée (EPAEM), s'inscrit plus largement dans le cadre de l'opération de rénovation urbaine Euromed II.

La ZAC Littorale est située dans un espace urbain largement artificialisé, fortement marqué par la proximité immédiate des installations portuaires et encadrée par des infrastructures lourdes de transport (autoroutes A55, A7, A557). Elle a vocation à accueillir à terme près de 702 000 m² de surface de bâtiments, destinés à l'accueil de logements (503 000 m²), d'activités tertiaires (128 000 m²), d'activités et commerces (42 000 m²) et d'équipements publics (29 000 m²).

La ZAC Littorale a notamment pour principe d'aménagement « un quartier accessible à tous » : les objectifs visent d'abord et supposent tous la limitation du trafic automobile et la réduction drastique de l'usage de la voiture particulière comme mode d'accès au quartier. Il s'agira ainsi d'arriver à une diminution maximale des nuisances et pollutions liées à l'usage des transports individuels. Le développement des transports en commun contribue au développement d'un quartier « éco-accessible ».

La phase de réalisation de la ZAC Littorale s'échelonne jusqu'en 2040.



Figure 8 : Localisation de la ZAC Littorale

2.1.2 SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES EFFETS CUMULES

EN PHASE DE RÉALISATION

Les effets cumulés sur les milieux naturels et la gestion des eaux apparaissent a priori non significatifs dans la mesure où ces compartiments sont peu sollicités dans le contexte très urbain du projet.

EFFETS SUR LE CADRE DE VIE ET LA CIRCULATION

Du fait de l'implantation très urbaine de ces différents projets, les phases de réalisation concentrent des enjeux très importants vis-à-vis de la gêne aux riverains et des nuisances sur le cadre de vie : nuisances sonores des chantiers, dégradation du cadre paysager, émissions de poussière ainsi que les incidences sur les déplacements et les stationnements.

Le risque d'effets cumulés est potentiellement fort du fait de la proximité des opérations et l'ampleur des aménagements. Ces derniers sont toutefois à modérer en fonction de la concomitance des phases travaux à confirmer des différents aménagements avec le projet des phases 1 & 2.

Effets liés aux transports de matériaux

Les effets cumulés concernent les « mouvements de terre » et notamment la production de déchets en phase de réalisation. La production et l'évacuation des matériaux génère une incidence sur l'augmentation du trafic routier en lien avec le déplacement des camions de chantiers.

Afin de réduire cette incidence, le transport par fer est privilégié pour le projet des phases 1 & 2.

MESURE D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION

Dans le secteur marseillais, les effets cumulés en phase chantier sont potentiellement forts du fait de la concentration géographique et temporelle des différents projets.

Cela nécessite la mise en place d'une concertation et d'une coordination étroite entre les différents maîtres d'ouvrage.

Cette coordination devra couvrir l'ensemble des composantes environnementales pouvant être affectées en phase de réalisation.

EN PHASE DE FONCTIONNEMENT

EFFETS CUMULES SUR LES MILIEUX NATURELS ET LA GESTION DES EAUX

Le caractère très anthropisé des zones d'intervention réduit les risques d'effets cumulés. Une attention spécifique sur les zones humides disséminées sur le territoire sera nécessaire pour vérifier que les zones de compensation de certains projets ne soient pas remises en cause par d'autres.

Il n'y a pas d'effets cumulés significatifs pour la gestion des eaux et des risques naturels.

EFFETS CUMULES SUR LE CADRE DE VIE ET LA SANTÉ HUMAINE

Avec les projets urbains, notamment autour de Saint-Charles, les effets cumulés potentiels concernent notamment le bruit et la circulation.

Les projets ne sont pas suffisamment connus pour « calculer » un effet cumulé : c'est donc davantage en termes de vigilance qu'il faut approcher la question :

- En termes de circulation, les projets urbains autour de la gare peuvent générer leurs trafics voiture propres qui pourraient s'additionner avec les trafics engendrés par la gare. Mais en parallèle, le développement de l'offre de transports en commun (train et transports urbains) et la mise en place d'une zone à faible émission contribueront à réduire la place de la voiture. **L'enjeu sera donc une écoconception de ces quartiers pour qu'ils favorisent une approche vertueuse des mobilités.**
- En termes de santé publique (acoustique, air,) les différents projets de transport et de mobilité (développement du fret ferroviaire sur le port, lignes de tramway, etc.) engendrent leur propre nuisance de proximité tout en contribuant à réduire les nuisances routières. **Une vigilance particulière devra être portée à certains secteurs, comme Saint-André, qui pourrait voir se conjuguer les effets du projet des phases 1 et 2, du projet de tramway et d'un éventuel développement du fret.**

EFFETS CUMULES AVEC LES PROJETS URBAINS MIXTES

Les projets urbains mixtes et les projets de transport offrent des services complémentaires aux usagers : logements / commerces / transport qui permettent d'instaurer une dynamique économique et génèrent des effets positifs indirects grâce à l'augmentation de la fréquentation parallèlement à celles des offres de services et commerces.

Certains projets urbains intègrent des aménagements liés à la mobilité douce, ce qui génère des effets cumulés positifs directs avec le projet vis-à-vis du report modal.

Ces projets contribuent également à la requalification des espaces urbanisés avec des effets positifs sur l'amélioration du cadre de vie paysager au regard des aménagements paysagers prévus (notamment les espaces végétalisés).

2.2 DEPARTEMENT DU VAR

2.2.1 DESCRIPTION DES PROJETS RETENUS A LA PAULINE

PROJET DE MISE A 2X3 VOIES DE L'A57 SUR LA SECTION BENOIT MALON / PIERRE RONDE

Le projet consiste en l'élargissement à 2x3 voies de l'A57 sur environ 6,75 km, sur la section comprise entre le diffuseur Benoît Malon et le nœud autoroutier de Pierre-Ronde.

Les objectifs du projet sont notamment la fluidification du trafic, le renforcement de la sécurité des usagers le renforcement de la multimodalité. Le projet intègre l'insertion urbaine et environnementale de la section élargie.

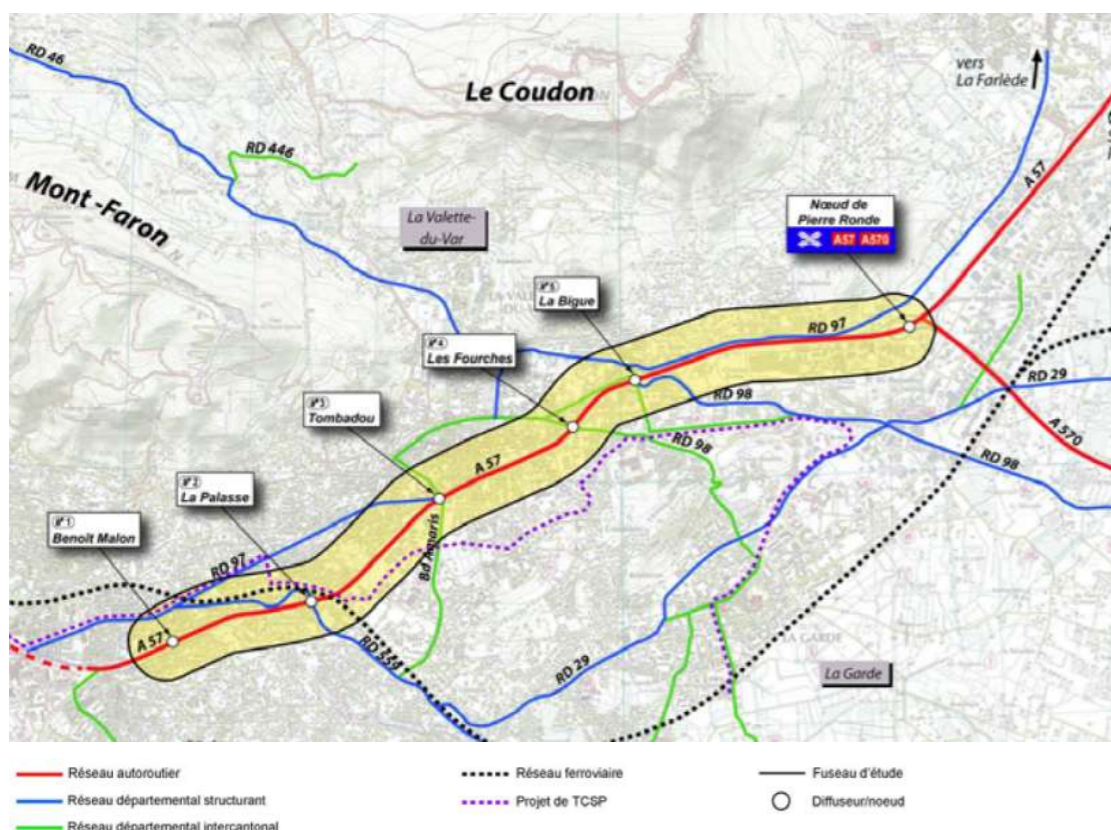


Figure 9 : Extrait du plan de localisation du projet d'élargissement de l'A57 (avis de l'Autorité environnementale du 26 juillet 2017)

Le projet prévoit notamment de :

- la réalisation d'une troisième voie de circulation dans les deux sens ;
- l'aménagement de bandes d'arrêt d'urgence pouvant être utilisée comme voie réservée aux transports collectifs sur certaines sections ;
- l'amélioration des franchissements nord-sud pour les piétons et les cycles, incluant des aménagements pour les personnes à mobilité réduite ;
- la création d'un système d'assainissement pluvial ;
- la réalisation de nouvelles protections phoniques ;
- la création d'une plateforme d'arrêt sur autoroute pour les bus.

Le projet prévoit également une réduction de la vitesse de circulation à 90 km/h.

Les travaux ont débuté mi 2021. La mise en service de la section élargie est programmée pour 2025.

Les principaux enjeux du projet soulevé par l'autorité environnementale sont :

- les nuisances sonores et la qualité de l'air, dans un contexte urbain très dense déjà soumis à de fortes nuisances ;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- le risque d'inondation, au travers notamment des mesures prévues par le projet pour ne pas l'aggraver.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

Les plannings de réalisation du projet d'élargissement de l'autoroute A57 et de l'opération la Pauline sont susceptibles de se recouper en partie toutefois la distance des deux opérations (800m) est de nature à limiter les potentiels effets en phase de réalisation.

En phase de fonctionnement et de maintenance. Les projets auront un effet positif sur la mobilité :

- Le projet d'élargissement de l'A57 aura une incidence positive sur les modes doux (plusieurs franchissements et raccordements cyclables sont prévus) ;
- L'opération de La Pauline entraîne l'amélioration de l'offre ferroviaire, la création d'un pôle d'échanges multimodal et « ouverture » de la gare)

Risque inondation

A noter que les deux projets recoupent des zones inondables selon la cartographie de la crue centennale de l'Eygoutier et de ses affluents, d'où un risque potentiel d'effet cumulé sur le risque d'inondation. Toutefois, chaque aménagement prévoit les aménagements nécessaires à la prévention du risque inondation. Il n'est donc pas attendu d'effet cumulé notable sur le risque inondation.

Milieus naturels

Selon l'avis de l'AE, les impacts du projet d'élargissement de l'A57, apparaissent limités sur les milieux naturels. Les zones les plus sensibles (ripisylves servant de corridors écologiques pour les chauves-souris, cours d'eau abritant des poissons patrimoniaux) ne seront pas affectés par le projet.

L'élargissement de l'A57 n'impacte cependant pas les espèces patrimoniales et les zones humides. Quant à elle, l'opération de La Pauline ne concerne pas les cours d'eau impactés par l'A57.

Au regard des mesures qui seront mise en œuvre en phase de réalisation dans le cadre des deux projets, les effets cumulés sont estimés négligeables.

Circulation routière

L'étude de trafic réalisée dans le cadre de l'opération La Pauline tient compte du projet d'élargissement de l'autoroute A57, les effets cumulés sur ce point et les thématiques induites sont donc intégrés. L'étude montre l'absence d'effet cumulé notable en phase de fonctionnement.

BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

Le projet BHNS de La Pauline fait partie du développement des mobilités pour répondre aux besoins de mobilité en réduisant l'utilisation des véhicules individuels et ainsi leurs impacts environnementaux.

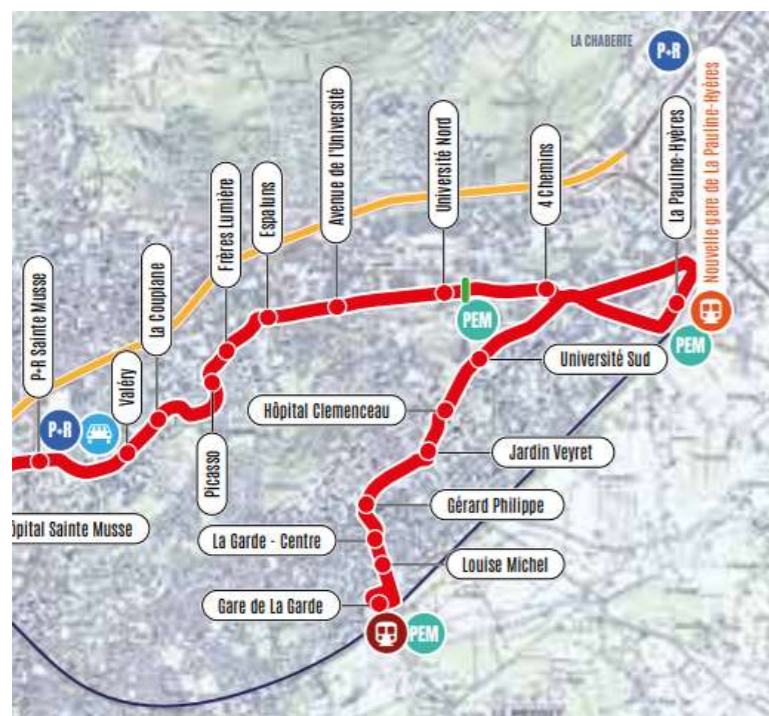
Le projet prévoit :

- Un tracé d'environ 28 km avec 65 stations
- Une requalification urbaine et paysagère des voiries du tracé de la ligne BHNS,
- Des pôles d'échanges multimodaux (PEM)
- Le développement et l'aménagement de parking relais
- 2 sites de covoiturage

Le BHNS présentera notamment un niveau de service renforcé :

- Un renforcement de l'accessibilité à tout public

- Une fréquence de passage élevée et régulée
- Une amplitude horaire élargie
- Un renforcement du service embarqué
- Une information dynamique en station



- LÉGENDE**
- Projet de tracé BHNS
 - Stations BHNS prévues
 - 🚉 Gare SNCF
 - 🚉 Gare SNCF en projet
 - 🚗 P+R Projet de Parc Relais (P+R) et/ou de covoiturage
 - 🚗 Covoiturage
 - 🔄 PEM Projet de Pôle d'Échanges Multimodal (PEM)

Figure 10 : Localisation du tracé du BHNS

EFFETS CUMULES ATTENDUS

Les plannings du BHNS et de l'opération de La Pauline sont susceptibles de se recouper.

En phase de réalisation des effets cumulés sont attendus du fait de leur proximité. Cependant des échanges ont été menés et sont à prévoir pour limiter leur impact.

En phase d'exploitation : Le BHNS aura une incidence positive pour le report modal grâce à son amélioration de la desserte en transport en commun.

2.2.2 DESCRIPTION DES PROJETS RETENUS A SAINT-CYR-SUR-MER

OAP PRADEAUX GARE

Le projet Pradeaux-Gare est un projet de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer qui a pour dessein la requalification et le renouvellement urbain du quartier en intégrant des modes de déplacement doux autour de la gare. Ce projet est inscrit dans le plan local d'urbanisme de la commune sous forme d'Orientation d'Aménagement et de Programmation et concerne une superficie totale de 44 199m². Les objectifs sont :

- De requalifier les espaces du quartier
- De placer le quartier Pradeaux-Gare au cœur du fonctionnement communal
- D'améliorer et sécuriser les conditions d'accessibilité

Pour cela, le projet prévoit la création de logements, de bureaux et d'infrastructures publiques.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

En phase de réalisation, des effets cumulés entre l'OAP Pradeaux Gare et l'opération de Saint-Cyr-sur-Mer sont attendus du fait de leur proximité et de la concomitance des travaux (début 2027)

En phase d'exploitation et de maintenance, les effets cumulés apparaissent positifs notamment grâce :

- Amélioration de la desserte en transport en commun
- Amélioration de l'intermodalité dans la commune (création du PEM)
- Revalorisation d'un quartier urbain.

Les informations disponibles ne permettent toutefois pas d'analyser en détail les effets cumulés de ce projet avec l'opération Saint-Cyr-sur-Mer à ce stade. Aucune donnée d'études environnementales n'est disponible

Pour maîtriser au mieux les effets cumulés, des échanges sont programmés avec l'EPF, la ville, SNCF Gares et connexions et SNCF Réseau pour se coordonner

PLAN D'AMENAGEMENT LA BARBARIE – DOMAINE DES OLIVIERS

Portant sur un périmètre d'environ 6,8 hectares et situé à l'est du territoire communal de la Cadière d'Azur. Ce projet résidentiel, localisé à l'emplacement d'une ancienne résidence de tourisme, devra permettre d'accueillir une part significative des logements nécessaires pour répondre aux besoins de la population dans les années à venir.

Ce projet fait l'objet d'une procédure de permis d'aménager avec étude d'impact, d'un permis de construire et d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau. Le projet de permis d'aménagement du Domaine des Oliviers s'inscrit dans le PLU et a pour objectif d'atteindre 190 logements..



Figure 11 : Situation du PA La Barbarie

EFFETS CUMULES ATTENDUS

Le projet se situe à 1,8km des opérations sur Saint-Cyr-sur-Mer, de l'autre côté de l'autoroute. Pour cela les effets cumulés avec l'opération de Saint-Cyr-sur-Mer sont estimés faibles.

2.2.3 DESCRIPTION DES PROJETS RETENUS AUX ARCS SUR ARGENS

CREATION D'UN ENTREPOT LOGISTIQUE DANS LA ZAC DES BREGUIERES (ARCS SUR ARGENS)

Le projet consiste en la création d'un entrepôt logistique d'une emprise au sol de 56 760 m² ainsi que l'aménagement d'espaces extérieurs : voies d'accès, voiries, espaces de stationnement, etc. à l'intérieur de la ZAC des Bréguières dans un secteur majoritairement agricole mais notablement artificialisé à proximité des infrastructures de transport et notamment de la gare des Arcs.



Figure 12 : La ZAC des Bréguières et les différents lots (volet naturel de l'étude d'impact)

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) identifie, dans son avis, les enjeux environnementaux suivants :

- la qualité de l'air, avec de potentielles incidences cumulatives eu égard aux infrastructures déjà présentes au sein de la ZAC des Bréguières et des infrastructures proches ;
- la préservation du milieu naturel, de la biodiversité et des continuités écologiques sur le site du projet et à ses abords ;
- le paysage, du fait des impacts visuels du projet.

La réalisation de l'entrepôt logistique sera potentiellement concomitante avec l'opération du projet prévue en gare des Arcs. Ainsi des effets cumulés peuvent être occasionnés en phase de réalisation.

Milieu naturel

Les effets génèrent des incidences sur la faune, toutefois les espèces impactées sont distinctes :

- le projet d'entrepôt prévoit la mise en œuvre de mesures de compensation et d'accompagnement vis-à-vis de l'avifaune : création de zones de refuges pour l'avifaune et financement d'actions de protection de l'avifaune.

- L'opération prévue en gare des Arcs dans le cadre du projet prévoit des mesures de réduction vis-à-vis de la petite faune terrestre et reptiles afin de réduire le piège que constituent les bassins de rétention aménagés pour la gestion des eaux pluviales sur le parking actuel de la gare.

Les effets cumulés des deux projets sont négligeables sur la faune.

2.2.4 DESCRIPTION DES PROJETS RETENUS CARNOULES

PROJETS DE RALLONGEMENTS DES QUAIS DE PUGET VILLE, SOLLIES-PONT ET CUERS

Les projets d'allongement des quais de la gare de Puget Ville, Solliès-Pont et Cuers-Pierrefeu s'inscrivent dans une démarche d'adaptation des infrastructures ferroviaires. Les gares sont actuellement dotées de quais latéraux bas dont la longueur est insuffisante pour accueillir les nouvelles configurations de rames TER. Ces opérations ont également pour objectif la mise en conformité PMR et le déplacement de certains équipements techniques.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

Les effets cumulés de ces projets avec les opérations de suppression des TVP sont faibles : Des coordinations sont mises en place entre les maitrises d'ouvrages pour limiter les impacts. Des pré-diagnostic environnementaux ont été réalisés pour limiter l'impact sur l'environnement.

2.2.5 ANALYSE DES EFFETS CUMULES

EN PHASE DE REALISATION

Les effets cumulés potentiels existent à l'échelle locale du fait de la présence de projets prévus à proximité directe des opérations du projet, toutefois les effets cumulés susceptibles d'être générés apparaissent faibles compte tenu de la nature et des dimensions des projets connus.

Le secteur de la gare de la Pauline est le plus concerné par plusieurs aménagements qui viendront se réaliser en complémentarité du PEM.

Les opérations en gare de Saint Cyr et des Arcs sont concernées par des effets cumulés potentiels dans une moindre mesure.

EN PHASE DE FONCTIONNEMENT

Les principaux effets en phase de fonctionnement concernent le transport et la mobilité notamment dans le secteur de la Pauline avec des effets positifs en matière de développement de l'accès à la gare, des mobilités douces, de fluidification du trafic routier et du développement des transports en communs et de l'intermodalité.

Les effets économiques indirects apparaissent du fait de la complémentarité des projets visant à l'implantation d'activités et à l'amélioration de la desserte des sites.

2.3 DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

2.3.1 DESCRIPTION DES PROJETS RETENUS

EXTENSION DU TERMINAL T2.2 DE L'AEROPORT DE NICE

Le projet d'extension du terminal 2 de l'aéroport Nice Côte d'Azur vise à répondre à l'accroissement du trafic aérien et d'accueillir quatre millions de passagers supplémentaires.

Le projet se compose donc :

- un module d'extension du terminal 2.2. Ce module comporte un niveau d'enregistrement des passagers, une salle de tri des bagages et le repositionnement du contrôle des passagers (départ vols non Schengen) ;
- la création d'un nouveau bâtiment « Darse », également en extension du T2.2, qui comportera six salles d'embarquement en enfilade.

Les aménagements prévus permettent ainsi d'augmenter la capacité d'embarquement et de débarquement. L'emprise au sol projetée est inférieure à 10 000 m² et s'effectue sur des zones déjà imperméabilisées.



Figure 13 : Plan de situation du projet d'extension du terminal 2 (permis de construire)

Les principaux enjeux, soulevés par l'autorité environnementale dans son avis en 2019, sont :

- les nuisances sonores et la qualité de l'air face à de l'augmentation du trafic aérien induit et des activités propres au site ;
- la préservation des paysages et l'insertion du projet dans la basse vallée du Var et en bordure du littoral ;
- la préservation qualitative et quantitative de la ressource en eau ;
- la vulnérabilité du projet au changement climatique.

Le permis de construire pour l'extension du Terminal 2 a été délivré en 2020 avec une durée de validité de 3 ans.

Le projet est susceptible de générer des effets cumulés avec l'opération de la gare de Nice aéroport en phase de réalisation.

Le projet, compte tenu de ses objectifs en matière d'accueil de passagers, génère des effets importants sur le transport et la mobilité qui dépassent l'échelle régionale. Le projet améliorera l'accessibilité à l'aéroport de Nice, en complément des autres modes de transport collectif (tramway, autobus).

Un recours a été déposé par des associations qui contestaient la validité de l'étude d'impact réalisée en 2019. La cour d'administration d'appel de Marseille a sollicité une enquête publique complémentaire et une nouvelle étude d'impact prenant en compte l'augmentation potentielle du trafic aérien du fait de l'augmentation de la capacité opérationnelle de l'aérogare.

Un avis favorable a été émis par la commissaire enquêteur le 21 janvier 2025.

PROJET ZAC GRAND ARENAS

Le projet urbain de la ZAC du Grand Arénas consiste en un nouveau quartier tertiaire en prolongement du quartier de l'Arénas existant, entre la Promenade des Anglais, la route de Grenoble et les rives du Var, en réutilisant notamment l'actuel site du MIN de Nice. La ZAC va se déployer de 2024 à 2035.

Le PEM de Saint Augustin s'inscrit dans l'opération du Grand Arénas qui comprend le projet de gare nouvelle sera d'une superficie de 9 ha.

Le projet ZAC du Grand Arénas prévu sur 49 ha comprend des programmes de bureaux, logements, hôtels, services, commerces, parc des expositions et espaces publics.

Risque inondation

Les effets cumulés vis-à-vis du risque inondation ont été évalués dans le cadre de la modélisation hydraulique du projet, tenant compte du projet d'aménagement de la ZAC Grand Arénas.

La modélisation hydraulique a ainsi tenu compte des incidences du projet de ZAC Grands Arénas.

L'analyse des effets cumulés a permis de comparer les résultats de la configuration « NAE3 » (correspondant au maximum des trois scénarios hydrologiques) à ceux du Schéma de Cohérence Hydraulique d'Aménagement d'Ensemble (SCHAE 2012) dans le but de s'assurer que l'intégration du projet ne dégrade pas les aléas, ne modifie pas le zonage réglementaire et ne fait pas augmenter les niveaux d'eau par rapport aux cotes de référence réglementaires.

Les effets cumulés des projets « Zac Grand Arénas » et le projet de nouvelle gare Nice Aéroport sont conformes avec le SCHAE du PPRi et n'engendrent pas de modification réglementaire de ce dernier.

ZAC DE NICE MERIDIA

L'opération Nice Méridia déjà en cours est un programme urbain mixte qui se situe au Nord de la gare nouvelle de Nice aéroport. Ces caractéristiques sont les suivantes :

- 24 hectares (200 ha potentiels)
- 370 000 m² de capacité constructible
- 2 500 logements (soit 50 du programme de construction)
- 5 000 emplois
- 26 000 m² de bureaux supplémentaires

Le projet intègre les opérations suivantes :

- Le Campus des métiers environ 24 200 m², avec 2 000 apprentis du CAP à l'ingénieur (livraison 2021)
- L'Institut de Physique de Nice environ 6 500 m² (livraison 2022) ;
- L'Imredd l'institut méditerranéen du risque de l'environnement et du développement durable ;
- Le pôle intergénérationnel de 14 000 m², école de 10 classes, crèche EHPAD de 128 lits, foyer de 40 logements (livraison 2023) ;
- Joia Meridia 75 000 m² dont 800 logements hôtellerie et parahôtellerie, commerces et de services, bureaux (livraison 2025)

Des effets cumulés en phase de réalisation sont susceptibles d'être générés entre les opérations de la gare de Nice aéroport, dont le démarrage des travaux est prévu pour 2025, et l'opération Joia Meridia.

LIGNE T4 VERS CAGNES-SUR-MER

Le projet consiste à la création d'une ligne de tramway de 7,5 km et reliera le quartier de Saint Augustin/Grand Arénas sur la commune de Nice et le centre-ville de Cagnes-sur-Mer, en passant par Saint-Laurent du Var.

Les enjeux du projet sont :

- améliorer l'offre de transport en commun pour permettre de relier les quartiers ;
- réduire la part de l'automobile au profit des transports en commun et faciliter le report modal avec la création de parcs-relais ;
- desservir les principaux pôles économiques : l'aéroport, l'Arénas, l'institut Arnault Tzanck, le quartier des Vespins et de la gare, CAP 3000 et le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var, l'hippodrome, le centre-ville de Cagnes sur mer, les équipements de proximité ;
- requalifier l'espace public et développer les modes doux ;

La ligne T4 sera reliée au futur PEM de la gare de Nice aéroport.



Figure 14 : tracé de la ligne 4 du tramway vers Cagnes-sur-Mer

Le calendrier de réalisation indique une fin de la phase travaux en 2025.

Des effets cumulés en phase de réalisation sont susceptibles d'être générés localement avec l'opération de la gare de Nice Aéroport.

AMENAGEMENT DE LA SORTIE OUEST DE LA VOIE MATHIS

Phase 1

Le projet consiste en la réalisation d'un ouvrage à sens unique, en partie en tunnel, entre la sortie Ouest de la Voie Mathis et la RM6202 (boulevard du Mercantour).

Les bénéfices attendus sont :

- un trafic plus fluide sur la voie Mathis qui contribuerait à la baisse de 30% des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques autour de la sortie ouest
- la réduction du trafic route de Grenoble et ave Grinda grâce à la diminution du trafic de transit vers l'A8 et le boulevard du Mercantour.
- d'éviter les croisements avec la ligne 2 du tramway ;

D'un point de vue acoustique, le projet engendre une réduction des nuisances sonores pour les riverains de 6 à 9 décibels grâce à la pose d'écrans anti-bruit et d'un enrobé acoustique sur l'avenue Grinda. Le projet prévoit également la plantation de 150 arbres, 10 000 arbustes et réalisation de plus de 2 500 m² d'espaces verts neufs grâce à la libération des emprises sur la route de Grenoble.

La mise en service de la 1ère phase est prévue pour mai 2025.

Des effets cumulés en phase de réalisation sont susceptibles d'être générés localement avec l'opération de la gare de Nice aéroport.

Phase 2

La phase 2 consiste à prolonger l'ouvrage réalisé en phase 1 jusqu'à l'Autoroute A8.



Figure 15 : Projet de réalisation du tunnel de la Victorine (aménagement de la sortie ouest - phase 2)

L'horizon de mise en service de la phase 2 n'est pas connu.

ZAC PARC MERIDIA

Localisée à l'entrée ouest de la ville de Nice, dans un secteur desservi par la ligne 3 du tramway, l'opération Parc Méridia vise à accélérer et amplifier le développement économique et urbain engagé sur l'ensemble de l'Ecovallée.

Cette opération d'ensemble de 60 ha vise à faire émerger un quartier à part entière de la ville de Nice dans le prolongement de la technopole urbaine Nice Méridia, dans une subtile cohabitation avec les équipements sportifs de la cité des sports et dans un dialogue avec les espaces naturels et agricoles remontant vers l'Allianz Riviera et son éco-quartier.

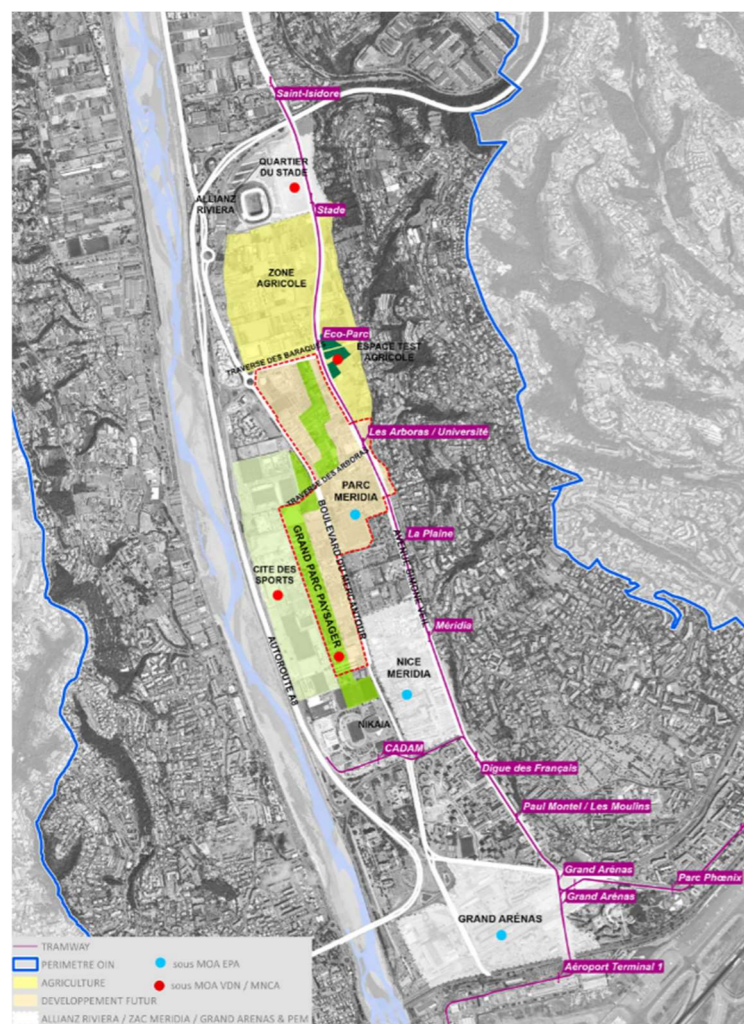


Figure 16 : ZAC Parc Méridia

L'arrêté de création de ZAC a été pris le 28 juin 2022.

La fin de l'aménagement est envisagée pour 2032.

L'opération en gare de Nice Aéroport prévue par le projet est susceptible de générer des effets cumulés localement avec le projet de la ZAC Parc Méridia, compte tenu de la forte proximité des deux projets.

AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DU QUARTIER DU POLE D'ECHANGES DE NICE SAINT - AUGUSTIN

Le quartier du pôle multimodal de Nice-Saint Augustin Aéroport se positionne comme un périmètre à très haut niveau d'innovation au service des usagers pour une mobilité durable et optimisée. Il sera le premier des nœuds de services de transports programmés dans la chaîne de pôles d'échanges multimodaux prévus sur Nice et la plaine du Var. Sa proximité directe avec l'aéroport de Nice Côte d'Azur et le quartier d'affaire de l'Arénas en fait une entrée de ville à vocation internationale.

Afin de conforter cette vocation, le site fera également l'objet d'un programme de renouvellement urbain du tissu existant, une recomposition et une modernisation de l'armature commerciale, le tout accompagné d'un programme de mise en valeur du paysage.

Sur une emprise de 8 ha, les espaces publics du quartier du pôle d'échanges multimodal Nice Saint-Augustin Aéroport accompagnent les fonctionnalités de transports et réalisent le lien au sein du quartier du pôle d'échanges multimodal avec le programme immobilier prévisionnel du pôle qui se compose de 5 îlots et comporte plusieurs équipements et infrastructures de transport.

Les espaces publics ont été achevés en 2023.

Les travaux ont débuté en 2013. Les espaces publics ont été achevés en 2023.

Le projet est susceptible de générer des effets cumulés avec l'opération de la gare de Nice aéroport en phase de réalisation.

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL TER DE NICE ST-AUGUSTIN

Ce projet comporte deux parties :

- une partie ferroviaire avec le déplacement de la gare TER ;
- une partie gare routière.

A l'horizon de la mise en service de la gare de Nice Aéroport, la partie ferroviaire (gare TER de Nice Saint-Augustin) aura disparu et sera remplacée par le projet lui-même. La partie gare routière sera opérationnelle.



1 Gare TER 2 Gare routière 3 Passerelle ferroviaire 4 Parvis îlot 3.1 5 Quais
6 Accès aux quais 7 Parvis ANS 8 îlot 3.1 Grand central 9 Axe Nord Sud 10 MIN

Figure 17 : Pôle d'échanges en 2023

L'opération prévue par le projet est susceptible de générer des effets cumulés localement avec le PEM.

NOUVEAU PLAN DE RENOVATION URBAINE DU QUARTIER DES MOULINS

Depuis 2020, le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) prend le relais du Projet de Renouvellement Urbain (PRU) du quartier, commencé il y a une dizaine d'années. L'objectif est de poursuivre l'aménagement dans la même dynamique de changements profonds en continuant de l'ouvrir sur le reste de la ville et en le valorisant avec davantage d'espaces publics piétons, de logements de qualité, des écoles réorganisées et un cadre de vie plus agréable. Il comprendra la création de 41 000m² d'espaces publics, la construction de 652 logements, de logements de location et la réhabilitation de 748 logements.

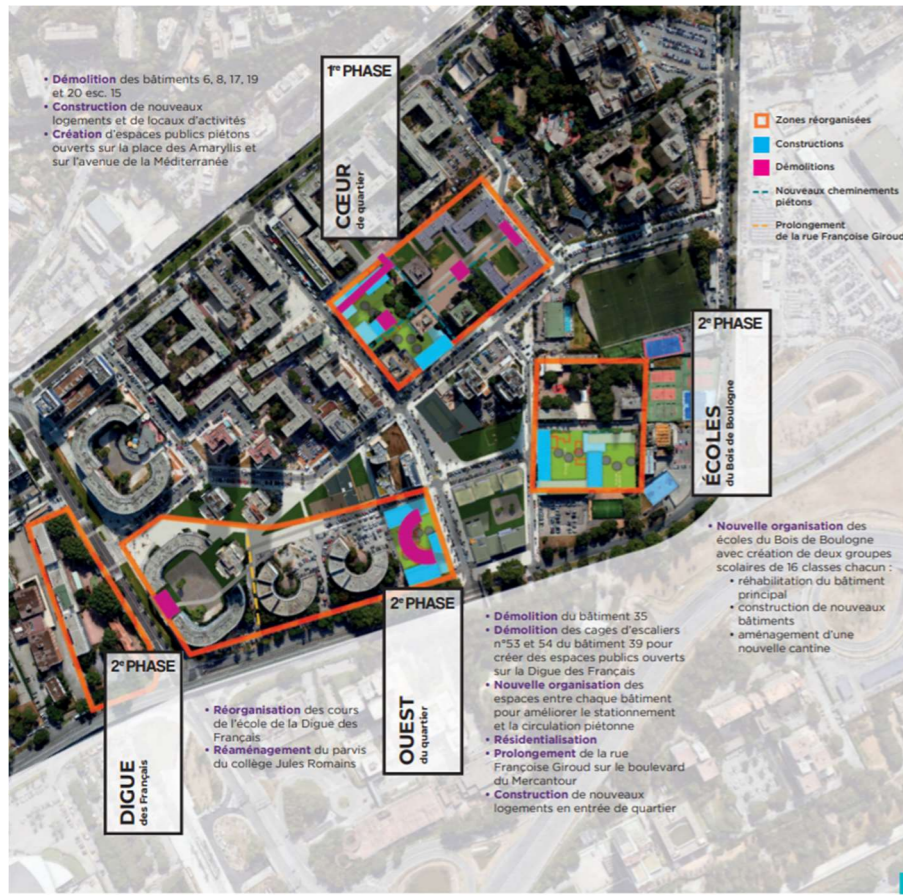


Figure 18 : nouveau Plan de renouvellement urbain des Moulins

EXTENSION DU CHAMP CAPTANT DE SAGNES

Le projet consiste à créer deux nouveaux forages afin d'augmenter les prélèvements en AEP (Alimentation en eau potable). Ces forages impliquent une extension du périmètre vers le nord (donc à l'opposé de la future gare Nice aéroport).

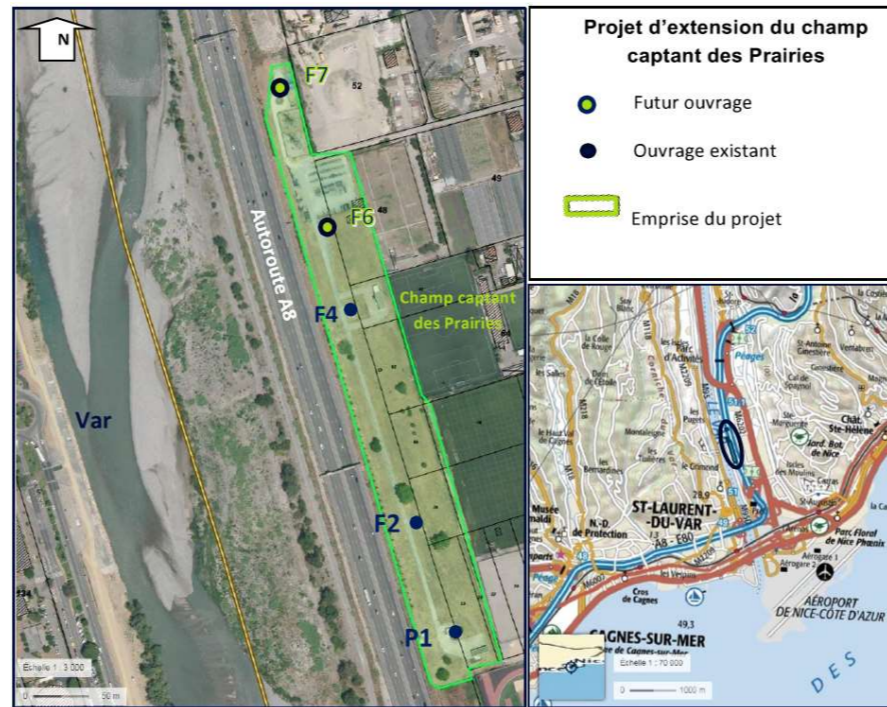


Figure 19 : localisation géographique des nouveaux ouvrages et ouvrages existants sur le champ captant sur la photo aérienne (étude d'impact 2021)

Compte tenu de la proximité géographique, des effets cumulés sont susceptibles d'être générés en phase de réalisation.

EXTENSION DE LA LIGNE DE TRAMWAY T2 EN TRANSPORT PAR CÂBLE

La ligne 2 de tramway a été entièrement livrée en 2019.

La réalisation de son extension vers Saint-Laurent-du-Var vient compléter et structurer l'offre de transport en commun de la Côte d'Azur. Cette nouvelle ligne sera un transport innovant et inédit sur ce territoire urbain car il s'agit d'un transport par câble. L'extension de la ligne 2 de tramway consiste à prolonger la ligne existante pour franchir le fleuve du Var et desservir ainsi la commune de Saint-Laurent-du-Var via un transport aérien par câble. Elle reliera le CADAM (centre administratif) et la mairie de Saint-Laurent-du-Var.

La liaison sera assurée par un téléphérique, avec seulement 2 stations et 2 pylônes implantés en dehors du lit du Var.

Le projet comporte aussi la création d'un parc relais en rive droite et la requalification des abords de la mairie de Saint-Laurent-du-Var.

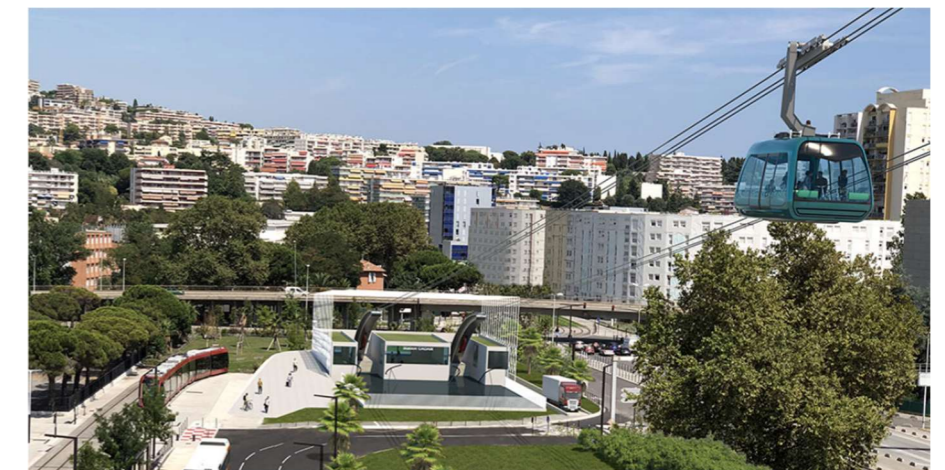
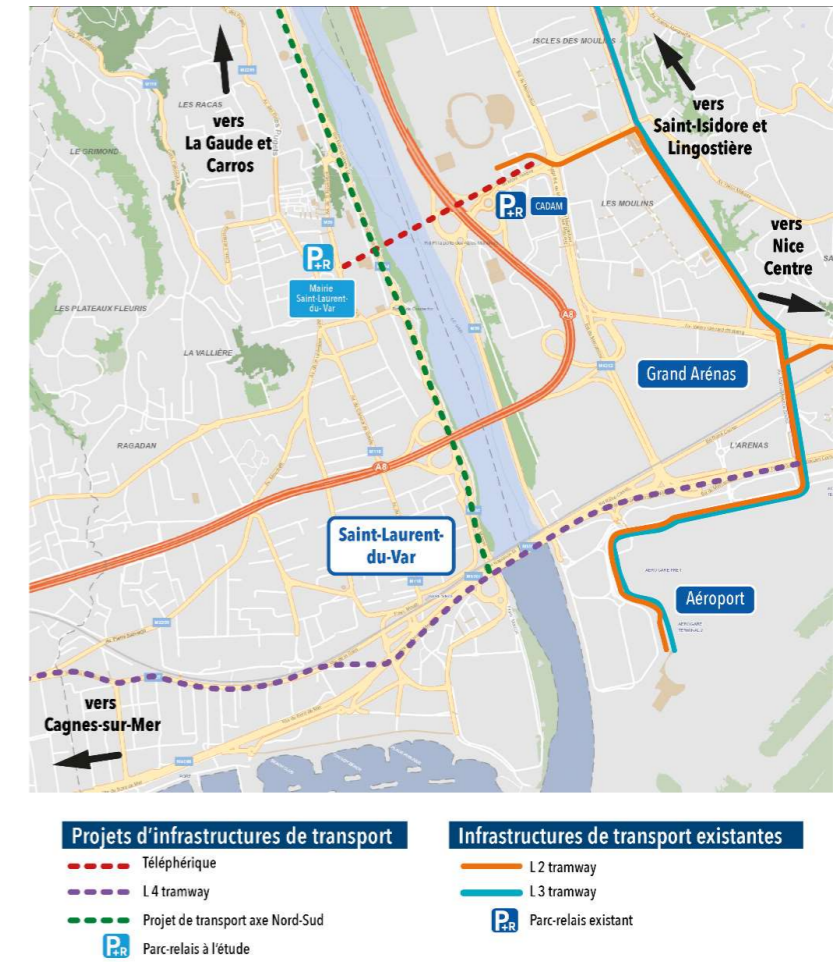


Figure 20 : Vue de l'extension de la ligne de T2 transport par câble

REHABILITATION DE LA STATION D'EPURATION HALIOTIS II

La station d'épuration Haliotis de Nice traite une grande partie des eaux usées du territoire de la Métropole, de la rive gauche du Var jusqu'à Cap d'Ail. Afin de répondre aux besoins, la Métropole Nice Côte d'Azur a engagé un ambitieux projet de création d'un nouveau complexe Haliotis 2.



Figure 21 : Schéma de l'extension Haliotis II

Ce projet devrait démarrer début 2024 à l'horizon du démarrage des travaux prévus sur le site de Gare Nice Aéroport.

REAMENAGEMENT DE LA COUR OUEST DE LA GARE DE NICE VILLE

Le projet porte sur le réaménagement de la cour ouest de la gare de Nice ville (foncier SNCF Gare & Connexions) qui consiste à créer un nouveau bâtiment pour le relogement des activités de la SNCF et la requalification des espaces publics.

L'étude de faisabilité de ce projet est en cours. La livraison du projet est prévue à l'horizon 2023. Le projet sera achevé à l'horizon du démarrage des travaux du projet en gare de Nice Ville.

PROJET NICE OUEST – NICE VILLE

Le projet Nice-Ouest – Nice ville est une opération immobilière située à l'ouest de la gare de Nice ville sur environ 7 000 m² de foncier SNCF Voyageur et SNCF Gares & Connexions :



Figure 22 : Localisation du projet Nice-Ouest

Ces emprises abritent actuellement des activités ferroviaires (brigades Réseau, engins caténaires, réseaux, voies ferrées), des activités sociales (associations cheminots) et un parking de stationnement des agents SNCF.

Le programme est en cours de définition. Il est à ce stade prévu la création de logements, d'une résidence pour étudiants et d'un hôtel en R+14/ R+16 pour une surface de plancher d'environ 30 000 m².

Ce projet est envisagé à l'horizon 2025-2027.

Compte tenu de la proximité géographique et des phases de réalisation à priori concomitantes, entre le projet Nice-Ouest – Nice ville et le projet en gare de Nice ville, des effets cumulés sont susceptibles d'être générés en phase de réalisation.

CREATION D'UN SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE « TECHNICENTRE AZUR »

Le projet du SMR « Technicentre Azur », porté par la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et SNCF Voyageurs, vise à augmenter la capacité de maintenance et de remisage des TER. Ce projet permettra de décharger le technicentre SNCF de Marseille-Blancarde afin d'assurer la régularité escomptée pour la future navette azurée Cannes-Nice.

Le projet de SMR consiste en la création d'un bâtiment pour le futur atelier de maintenance, ainsi que le réaménagement des voies de remisage des trains sur le faisceau ferroviaire de Nice Saint Roch. Pour ce qui est du bâtiment, deux hypothèses de travaux sont à l'étude : la construction d'un atelier neuf et la démolition de l'atelier actuel ou bien le réemploi et l'agrandissement de ce dernier.

Ce projet devrait être livré à l'horizon du démarrage des travaux prévus sur le site de Nice Saint-Roch dont le démarrage des travaux est envisagé en 2027.

Risque inondation

Le site ferroviaire de Nice Saint-Roch est soumis au risque inondation par débordement de cours d'eau. Cependant, les secteurs d'aménagement pour les deux projets se situent en dehors de la zone inondable référencée par le PPRI du Paillon (En cours de révision) et en dehors du champ de la crue moyenne du TRI (occurrence entre 100 et 300 ans). Par ailleurs, l'aménagement des quais, ainsi que l'aménagement d'un nouveau bâtiment pour le projet de SMR, sont situés dans une tranche de hauteur d'eau de 0 à 1 m pour la crue extrême du TRI, en bout de champ d'inondation et en dehors de l'axe préférentiel d'écoulement des eaux. **Ainsi, l'impact cumulé de l'aménagement des quais et d'un nouveau bâtiment sur les conditions d'écoulement en crue extrême est négligeable.**

PROJET URBAIN DE CANNES GRAND OUEST

Le projet urbain de Cannes Bocca Grand Ouest vise à restructurer et à redynamiser le secteur de la Roubine/Frayère, avec la préservation des formes urbaines traditionnelles sur la partie est et une requalification des zones industrielles en quartier urbain, entre l'aéroport de Mandelieu et le centre-ville de Cannes La Bocca.

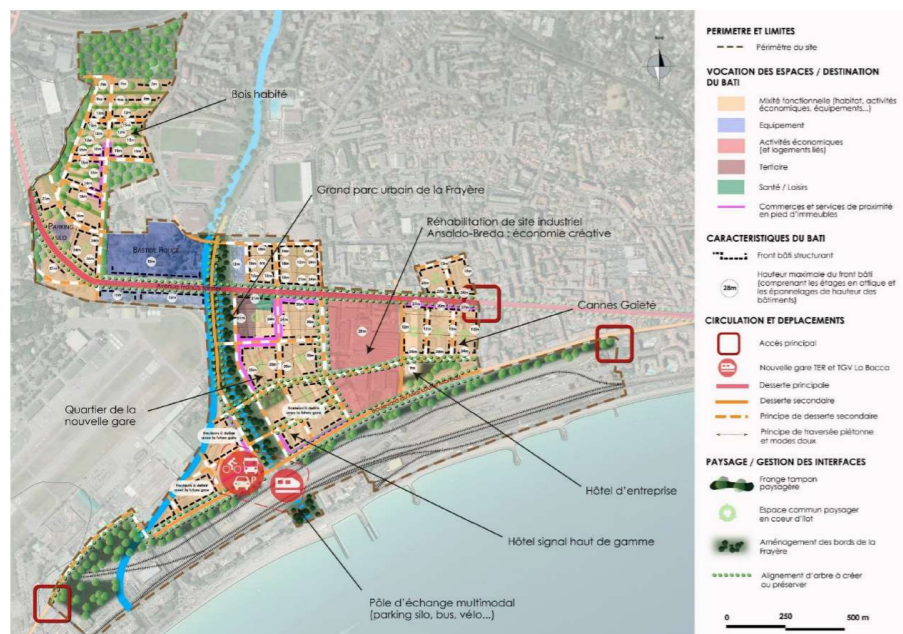


Figure 23 : Localisation du projet urbain de Cannes Bocca Grand Ouest (PLU de Cannes)

Dans l'attente d'une définition claire du projet urbain, la zone concernée bénéficie d'une protection au PLU au titre des Servitudes d'Attente de Projet. La future gare sur le site de Cannes Marchandises est incluse dans le projet urbain de Cannes Bocca Grand Ouest.

Compte tenu de la proximité du projet urbain avec les opérations en gare de Cannes Marchandises et au niveau de la bifurcation de Canne-Grasse dans le secteur de La Bocca, dont le démarrage des travaux est prévu à partir de 2027, des effets cumulés en phase de réalisation sont susceptibles d'être générés.

Risque inondation

A noter que les zones d'aménagement pour chacun des projets sont soumises au risque inondation par débordement de cours d'eau. Le projet urbain Cannes bocca Grand Ouest prévoit le réaménagement complet du cours d'eau La Frayère, qui s'écoule du nord au sud du quartier de Cannes La Bocca et qui est en grande partie enterré. Ce réaménagement intègrerait un redéploiement et une renaturation de ses berges, qui seraient intégrées dans un parc urbain, ainsi que son dévoilement dans sa partie sud, avec une évacuation directe vers la mer. **Aucun effet cumulé notable vis-à-vis du risque inondation n'est attendu.**

PROJET URBAIN DE BOCCA CABANA

Situé entre la limite communale à l'ouest et le quai Laubeuf à l'est, le projet urbain « Bocca Cabana » vise à embellir, protéger et valoriser les 5,2 km du littoral de Cannes La Bocca.



Figure 24 : Localisation du projet urbain Bocca Cabana (Mairie de Cannes)

Ce projet vise à améliorer le transport et les déplacements avec le réaménagement et la création de parcs de stationnement, la refonte des itinéraires de bus ainsi que l'aménagement d'une piste cyclable sur le littoral bocassien ainsi que le cadre paysager du site avec l'aménagement d'espaces arborés et végétalisés et d'espaces publics (aires de jeux, parcours sportifs ...).

Le projet urbain de Bocca Cabana a été segmenté en six phases de réalisation, étalées sur 10 ans. Les premiers travaux, débutés en octobre 2016, ont consisté en la reprise et l'embellissement de la partie est du littoral de Cannes La Bocca, ainsi que le confortement de la digue Laubeuf.

Les travaux en cours d'achèvement consistent en la réalisation d'une promenade piétonne et d'une piste cyclable à double sens sur toute la partie centrale du littoral de Cannes La Bocca, la végétalisation des espaces, la réfection de la chaussée, escaliers et rampes d'accès aux plages, ou encore la réorganisation des places de stationnement.

Enfin, la reprise et l'embellissement de la partie ouest du littoral de Cannes La Bocca débutera en septembre 2022 et sera livrée en 2025.

Compte tenu des phases de réalisation, à priori non concomitantes, aucun effet cumulé n'est à ce stade susceptible d'être généré avec les opérations en gare de Cannes Marchandises et au niveau de la bifurcation de Cannes Grasse.

Acoustique

Le projet urbain de Bocca Cabana vise à recréer un environnement calme et propice aux modes de déplacement doux. En parallèle, dans le cadre du projet de gare de Cannes marchandise, les études acoustiques menées ne mettent pas en évidence de modifications significatives des niveaux de bruit. Les études acoustiques menées dans le cadre de la dénivellation de la bifurcation Cannes-Grasse ont montré une maîtrise des niveaux sonores du fait de la réalisation en terrier du projet, par rapport à l'existant.

Paysage

Le projet ainsi que le projet de Bocca Cabana, visent à transformer l'environnement urbain du littoral boccassien. Ces projets intègrent l'aménagement d'espaces végétalisés et arborés, l'aménagement d'espaces pour les modes de déplacements actifs (marche et vélo), ainsi qu'une insertion harmonieuse en lien avec leur contexte urbain.

Transport et déplacement

Le projet ainsi que le projet de Bocca Cabana visent à améliorer et promouvoir le report modal des véhicules particuliers vers les transports en commun, notamment par l'aménagement de parcs et de places de stationnement supplémentaires, ou par la mise en place de Bus à Haut Niveau de Service, de navettes régulières et d'arrêt de bus supplémentaires. Par ailleurs, les deux projets visent également à promouvoir l'usage des modes actifs de déplacement, notamment par l'aménagement de stationnements vélos sécurisés aux abords de la gare, la création de pistes cyclables sur le littoral boccassien, ou l'aménagement de larges promenades piétonnes.

2.3.2 ANALYSE DES EFFETS CUMULES

EN PHASE DE REALISATION

Des effets cumulés sont susceptibles d'être générés au droit des gares de Cannes marchandise et de Nice aéroport en lien avec la possible **concomitance des phases de réalisation du projet avec les projets urbains prévus dans ce secteur**. Ils concernent particulièrement les nuisances sur le cadre de vie lors des différentes phases travaux (nuisances acoustiques, émissions de poussières, incidences paysagères) et la dégradation des conditions de circulation en lien avec le va-et-vient des engins et camions de chantier.

Les incidences en phases de réalisation peuvent également concerner la pollution du sol et des eaux souterraines en lien avec l'importance des mouvements de terres et des opérations de remaniement du terrain. Le risque d'effets cumulés concerne particulièrement les secteurs de Nice aéroport et de Cannes marchandises du fait de l'importance des projets de requalification urbaine, notamment dans la basse vallée du var.

Comme évoqué dans le cadre des opérations sur le secteur marseillais, **une coordination des différentes maîtrises d'ouvrage sera mise en œuvre pour éviter et réduire et les effets cumulés négatifs**.

EN PHASE DE FONCTIONNEMENT

Les effets cumulés du projet avec les projets liés au transport sont positifs sur les mobilités et les déplacements, notamment les projets visant au développement des transports en communs reliés aux futures gares de Cannes Marchandises et de Nice aéroport.

L'amélioration des infrastructures routière (voie Mathis) à Nice est un projet visant au désencombrement de cette avenue structurante et générera des effets positifs sur la mobilité (fluidité du trafic routier) à court-terme.

Risque inondation

Les secteurs de Cannes et de la basse vallée du Var sont particulièrement concernés par les enjeux vis-à-vis du risque inondation par débordement de cours d'eau. Les modélisations hydrauliques réalisées dans le cadre du projet intègrent l'analyse des effets cumulés : elles montrent que la coordination des différentes maîtrises d'ouvrages sur ce sujet garantit l'absence d'effets cumulés notables.

Requalification urbaine et paysagère et cadre de vie

Les différentes projets connus et le projet génèrent des effets positifs importants vis-à-vis du cadre de vie, notamment dans les secteurs concernés par d'importants projets urbains (baie de Cannes et basse vallée du Var).

La réduction du bruit et la requalification paysagère sont des effets cumulés positifs des opérations sur la bifurcation de Cannes grasse et du projet de Bocca Cabana.

2.4 ECHELLE REGIONALE

2.4.1 DESCRIPTION DES PROJETS RETENUS

PROJET CŒUR D'AEROPORT DE MARSEILLE

Le projet "Cœur d'aéroport" vise à créer 22 000 m² d'espaces supplémentaires sur le Terminal 1 et connecter les principaux bâtiments afin de créer un nouveau hall d'embarquement avec ses commerces pour faire face à l'augmentation du flux de visiteurs de ces dernières années.

Le projet vise également à l'amélioration de la qualité de service, la rationalisation des flux de passagers, mise en conformité de l'aéroport aux nouvelles normes de contrôle des bagages de soute » et le « réaménagement des zones commerciales ».

L'enquête publique concernant ces aménagements s'est déroulée en 2020.

Le projet comporte une seconde phase programmée après 2023 avec la création d'une jetée d'embarquement international, d'une surface de 13500 m², construite dans le prolongement du Cœur, à horizon 2027.

AMENAGEMENTS SUR LE RESEAU ROUTIER REGIONAL

En février 2021 l'Etat, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et VINCI Autoroutes ont signé une convention de cofinancement de 13 projets structurant pour les déplacements routiers en région Provence Alpes Côte D'azur :

- 11 projets concernent des créations d'échangeurs ou demi-échangeurs autoroutiers pour faciliter les connexions entre les territoires via l'autoroute, en supprimant des points de congestion quotidiens, aux heures de pointe notamment ;
- 2 projets concernent la création ou l'amélioration de la desserte routière de zones économiques ou d'habitat.



Figure 25 : Les 13 opérations sur le réseau routier financées dans le cadre de la convention pour les « mobilités quotidiennes plus fluides plus durables »

Ces projets visent à faciliter les trajets du quotidien, notamment les trajet domicile travail via la « suppression des points de congestion récurrents, ou encore en favorisant la circulation sur autoroute des transports en communs ».

Les phase de réalisation des différentes opérations ne sont pas connues.

Opérations	Localisation	Effets principaux de l'opération
Travaux de modernisation de la RN85 entre La Saulce et Gap	Hautes Alpes	Fluidification du trafic routier et développement itinéraire mobilité douces et transport en communes
Le Car à Haut Niveau de Service sur l'autoroute A8 entre Villeneuve-Loubet et Antibes	Alpes Maritimes	Développement des transports en communs pour la desserte de Sophia Antipolis
Le raccordement de la Voie Mathis à l'autoroute A8 – Deuxième phase	Alpes Maritimes	Fluidification du trafic routier dans le secteur du Grand ARENAS
La création d'un quart d'échangeur pour raccorder la RM6202 bis à l'autoroute A8	Alpes Maritimes	Fluidification du trafic dans le quartier de Nice Saint Isidore.

Opérations	Localisation	Effets principaux de l'opération
L'amélioration du diffuseur de Mougins (n°42) de l'autoroute A8	Alpes Maritimes	Amélioration des déplacements
Création d'un échangeur des Bréguières sur l'autoroute A8	Alpes Maritimes	Amélioration de l'accès à Sophia Antipolis
L'amélioration de l'échangeur de la Bocca « Les Tourrades » sur l'autoroute A8	Alpes Maritimes	Décongestion du trafic routier dans le quartier de la Bocca
A50 RDN8 / Etude de la desserte de Signes et de son parc d'activité	Var	Amélioration de l'accessibilité routière au plateau de Signes depuis l'A50
Création d'un échangeur sur la commune du Luc sur l'autoroute A57	Var	Décongestion du trafic sur la traversée de l'agglomération du Luc
La fluidification du nœud A8/A51	Bouches du Rhône	Fluidification du trafic en direction de Marseille et Gap
Antenne de Miramas - A54	Bouches du Rhône	Amélioration de l'accès à la zone d'activité Clésud
La connexion entre l'A7 sud et l'A9 sud à Orang	Vaucluse	Fluidification du trafic routier
Améliorer le système d'échanges de Bonpas	Vaucluse	Fluidification du trafic routier

Figure 26 : Tableau récapitulatif de suppression des points de congestion récurrents, ou encore en favorisant la circulation sur autoroute des transports en communs

2.4.2 ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Le développement de l'aéroport combiné avec le projet des phases 1 & 2 va permettre de développer l'intermodalité : en rendant possible la diamétralisation des trains au niveau de Marseille, le projet permet aux habitants de la vallée de l'Huveaune et jusqu'à l'agglomération toulonnaise de se rendre en TER à l'aéroport de Marseille-Provence sans avoir à changer de train en gare Saint-Charles.

Ces effets positifs sur la mobilité routière s'inscrivent dans un horizon à court/moyen terme. Les effets de ces aménagements sur les déplacements et la mobilité dite « durable » apparaissent négligeables.

Les effets cumulés de ces projets avec le projet des phases 1 & 2 permettent l'amélioration des déplacements quotidiens en réduisant les temps de parcours.

Outre les effets sur le transport et les déplacements, les effets sur l'environnement de ces projets peuvent difficilement être appréhendés à ce stade.

Toutefois, ces projets qui ne sont pas contigus au projet LNPCA ne peuvent guère être source d'effets cumulés significatifs.