



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet de restructuration et modernisation du vieux-port
de Cannes (06)

N° MRAe
2024APPACA14/3666

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis du 23 mars 2024 sur le projet de restructuration et modernisation du vieux-port de Cannes (06)

PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le **23 mars 2024** en collégialité électronique par Philippe Guillard, Sandrine Arbizzi, Jean-François Desbouis, Jacques Legaignoux, Jean-Michel Palette, Sylvie Bassuel, Marc Challéat, et Jacques Daligaux membres de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 et R122-7 du Code de l'environnement (CE), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes, pour avis de la MRAe sur le projet de restructuration et modernisation du vieux-port de Cannes (06). Le maître d'ouvrage du projet est la SAS Marina Vieux-Port de Cannes. Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- deux dossiers de demande d'autorisation environnementale.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 26/01/2024. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

En application de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 31/01/2024, l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 05/02/2024 ;
- par courriel du 31/01/2024, le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 29/02/2024.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public, et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. Il ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.

Les articles L122-1 CE et R123-8-I-c) CE font obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'avis de la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe (ae-avis.paca@developpement-durable.gouv.fr) serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

SYNTHÈSE

Le projet, porté par la Marina du vieux-port de Cannes, concerne une restructuration et modernisation du vieux-port de Cannes, qui constitue à la fois un port de plaisance, un port de commerce et un port de pêche, et occupe un périmètre de 24 hectares. Ce projet de restructuration est constitué de deux opérations.

La première opération porte sur le réaménagement du terre-plein Laubeuf, situé à l'ouest du périmètre du port, et comprend en particulier la construction d'une aire de stationnement en ouvrage en lieu et place de l'aire de stationnement existante, la construction de bâtiments destinés à accueillir un pôle de services (gare maritime, capitainerie, locaux de l'autorité portuaire, terminal pour les croisières et pour le transport des passagers, local d'accueil touristique...), ainsi que la relocalisation d'une aire de carénage existante.

La seconde opération est la remise en état de la jetée Albert Edouard, afin d'assurer une meilleure protection du plan d'eau contre la houle, une sécurisation de la passe d'entrée et l'accueil de grands yachts. Ce réaménagement se traduira par un agrandissement du plan d'eau du port.

Concernant la biodiversité marine, ces opérations induisant une artificialisation supplémentaire des petits fonds côtiers, la MRAe recommande d'explicitier la compatibilité du projet avec les objectifs de limitation de l'artificialisation définis par le document stratégique de façade Méditerranée. L'évaluation des incidences des travaux de déroctage par microminages sur les cétacés ainsi que l'efficacité des mesures prévues pour les éviter ou les réduire méritent d'être consolidées sur la base d'un retour d'expérience. Enfin, des dégâts importants étant d'ores et déjà constatés sur les milieux marins (herbiers de Posidonies notamment) résultant de la fréquentation maritime intense aux abords de Cannes, la MRAe recommande d'approfondir les conséquences induites de l'accueil de grandes unités sur les biocénoses marines et le site Natura 2000 « Baie et cap d'Antibes – Îles de Lérins ».

En ce qui concerne les enjeux liés aux risques naturels, compte tenu en particulier de l'aménagement d'aires de stationnement en sous-sol et de l'aggravation potentielle des phénomènes de submersion marine dans un contexte de changement climatique, la MRAe recommande de préciser la vulnérabilité des aménagements prévus dans le secteur du terre-plein Laubeuf vis-à-vis de ce risque, ainsi que les mesures prévues.

La MRAe recommande de compléter l'examen des incidences des pompages prévus en phase de travaux et du déplacement de l'aire de carénage sur les eaux souterraines et superficielles.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	5
1.1. Contexte et nature du projet.....	5
1.2. Description et périmètre du projet.....	5
1.3. Procédures.....	7
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	7
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i>	8
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	8
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6. Compatibilité avec le Document stratégique de façade Méditerranée.....	8
1.7. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	9
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	10
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	10
2.1.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i>	10
2.1.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	12
2.2. Vulnérabilité du projet face au changement climatique : risques de submersion marine.....	12
2.3. Ressource en eau.....	13
2.4. Paysage.....	14
2.5. Déchets.....	15

AVIS

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Contexte et nature du projet

Le projet, porté par la Marina du vieux-port de Cannes, concerne des opérations de restructuration et de modernisation du vieux-port de Cannes. Située sur le littoral de la Côte d'Azur, la commune comptait en 2021, une population de 73 255 habitants. Elle est intégrée à la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins et au périmètre du SCoT¹ de l'Ouest des Alpes-Maritimes. Il s'agit d'une commune marquée par une densité de population élevée (3734 habitants / km²) et très largement urbanisée.

Le vieux-port de Cannes est localisé en centre-ville, entre la plage du Midi et la plage de la Croisette . Il occupe un périmètre de 24 hectares, dont un plan d'eau de 11,5 hectares, et comprend :

- un port de plaisance, qui compte 1 125 mètres de quais, 1 800 mètres d'appontements et 727 postes d'amarrage, et a comptabilisé un total de 212 285 nuitées en 2021 ;
- un port de commerce comportant une gare maritime, dédié en particulier au transport à destination des îles de Lérins et à l'accueil des croisiéristes ;
- une prud'homie de pêche comptant 32 pêcheurs ;
- des espaces réceptifs qui hébergent environ 35 manifestations par an, une aire de carénage² d'une superficie de 8 600 m², une plateforme et un ponton dédiés à des activités d'assistance et de travaux maritimes, ainsi qu'une hélisation d'une superficie de 1 500 m², qui a connu un trafic de 6 205 atterrissages en 2017.

Le projet de restructuration s'intègre dans le cadre du renouvellement de la concession d'exploitation du port, la nouvelle concession ayant été mise en place en 2022 pour une durée de 30 ans.

Selon le dossier, « *le Vieux-Port de Cannes est actuellement en discontinuité avec le tissu urbain, et ne joue pas le rôle d'interface et de lien dynamique entre le domaine maritime et le domaine terrestre que l'on pourrait attendre* ». Dans ce contexte, le projet de restructuration vise à « *développer l'interaction du port avec la ville, ouvrir à un usage public l'ensemble des infrastructures portuaires, rendre l'espace ouvert et accessible, en continuité du tissu urbain, assurer le lien entre le domaine terrestre et le domaine maritime [...], dynamiser l'environnement socio-économique* » et « *inciter à la promenade, créer un lieu de vie* ».

1.2. Description et périmètre du projet

Le projet de restructuration du vieux-port de Cannes est composé de deux opérations (cf. figure 1) :

- un réaménagement du terre-plein Laubeuf, utilisé comme aire de stationnement, qui a pour objectif d'améliorer son insertion paysagère et architecturale ;

1 Schéma de cohérence territoriale. Le SCoT de l'Ouest des Alpes-Maritimes a été approuvé par délibération du 20/05/2021.

2 Selon le dossier, « *une aire de carénage est une aire cimentée qui permet, après mise à sec du bateau, de réaliser des séries d'opérations de révision périodique de la coque d'un navire en vue de lui redonner ses qualités nautiques (vitesse), ainsi que dans le cas d'une coque métallique de limiter la corrosion* » (cf. Étude d'impact, page 209).

- un aménagement de la jetée Albert Edouard, qui consiste en une remise en état devant permettre d'assurer une meilleure protection du plan d'eau contre la houle, une sécurisation de la passe d'entrée et l'accueil « *en nombre limité des grandes unités pour contribuer à la renommée et au prestige de la ville de Cannes* ».

Pour le réaménagement du terre-plein Laubeuf, la durée des travaux est estimée à trois ans. Cette opération comprend en particulier :

- la construction d'une aire de stationnement en ouvrage sur trois niveaux (un niveau en rez-de-chaussée, et deux niveaux en sous-sol) en remplacement de l'aire de stationnement actuelle, d'une surface de plancher totale de 12 055 m², qui intègre 415 places pour les véhicules légers, 40 places pour les deux-roues motorisés, ainsi que 35 places pour les bus des croisiéristes. Ces travaux nécessitent un rabattement d'eau de mer de 500 m³/h pendant 9 à 12 mois pour un volume annuel de 4 380 000 m³, sans que les caractéristiques des points de pompage et de rejet ne soient renseignées dans le dossier ;
- la construction d'un ensemble de bâtiments d'une surface de plancher totale de 3 220 m², comportant un pôle de services destiné à accueillir la gare maritime, la capitainerie, les locaux de l'autorité portuaire, le terminal portuaire pour les croisières, le terminal côtier pour le transport des passagers, un local d'accueil pour l'office du tourisme, les bureaux de l'hélistation, ainsi que des services de maintenance et des ateliers ;
- la relocalisation, au sud de la zone Laubeuf, de l'aire de carénage existante ;
- la rehausse de la plateforme à 1,8 mètres NGF afin de tenir compte des risques de submersion marine.

Les travaux d'aménagement de la jetée Albert Edouard, dont la durée est estimée à 2,5 ans comprennent le démontage de l'actuelle partie sud de la jetée et son remplacement par un nouvel ouvrage entièrement fixe permettant d'agrandir le plan d'eau du port, qui sera composé d'un premier tronçon de 120 mètres de longueur, orienté vers le sud, et d'un second tronçon long de 125 mètres formant un coude vers le sud-ouest à l'entrée du port. Des cheminements piétons, une promenade et un écran végétal seront aménagés le long du quai. Cet aménagement nécessitera, dans l'extension du plan d'eau, un retrait des roches présentes pour un volume à dérocter estimé à 26 000 m³, le nivellement du plancher sous-marin et le dragage d'un volume de sédiments d'environ 17 300 m³ sur une profondeur d'environ 1,5 mètre. La démolition de la jetée existante générera des déblais dont le volume est estimé à environ 14 000 m³.

La capacité d'accueil sera doublée par rapport à celle du quai actuel, permettant d'accueillir de plus grandes unités en intégrant 10 emplacements supplémentaires pour les unités de plus de 65 mètres, tout en préservant, selon le dossier, l'accueil des unités de tailles inférieures. Le système d'amarrage inclura une chaîne sur le fond du bassin.



1.3.

Figure 1: Périmètre des deux opérations constitutives du projet - Source : Étude d'impact

Procédures

1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet de restructuration et modernisation du vieux-port de Cannes, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du Code de l'environnement (CE).

Déposé le 03/04/2023 (aménagement de la jetée Albert Edouard) et le 07/04/2023 (réaménagement du terre-plein Laubeuf) au titre d'une demande d'autorisation environnementale, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques suivantes du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020 :

- 9. c) « Ports de plaisance d'une capacité d'accueil supérieure ou égale à 250 emplacements » ;
- 39.b) « Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m² » ;
- 41.a) « Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus ».

L'opération de réaménagement du terre-plein Laubeuf relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3-1 CE, transmis à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement une demande d'examen au cas par cas le 28/11/2022, enregistrée sous le

numéro F09322P0356³. Compte tenu que cette opération n'est qu'une composante d'un projet plus global de restructuration du vieux-port de Cannes, l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris une décision de soumission tacite à évaluation environnementale.

1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève des procédures d'autorisation suivantes : autorisation « Loi sur l'eau » au titre de la rubrique 1.1.2.0 de la nomenclature de l'article R214-1 du Code de l'environnement et déclaration au titre des rubriques 1.1.1.0, 2.2.3.0 et 4.1.2.0 de cette même nomenclature, déclaration au titre de la rubrique 2930 « Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie » de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la préservation de la biodiversité et des milieux marins, incluant les incidences Natura 2000 du projet ;
- la prise en compte des risques de submersion marine dans un contexte de changement climatique ;
- la préservation des eaux souterraines et superficielles ;
- la qualité du paysage ;
- les déchets.

1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Sur la forme, l'étude d'impact est claire et accessible. Le résumé non technique fait l'objet d'un document séparé et offre un aperçu synthétique des caractéristiques du projet et des enjeux en présence. L'étude est agrémentée de documents graphiques qui illustrent opportunément les analyses produites.

Sur le fond néanmoins, l'étude n'est pas toujours proportionnée aux enjeux identifiés. Concernant la préservation des milieux marins, des compléments sont attendus afin d'assurer le déploiement d'une séquence « éviter, réduire, compenser » pleinement adaptée aux sensibilités écologiques présentes. Concernant la prise en compte du risque de submersion marine et des eaux souterraines et superficielles au droit du secteur Laubeuf, des compléments sont attendus concernant les modalités de réalisation des pompages et rejets prévus en phase de travaux, la prise en compte du risque de submersion marine par l'ouvrage de stationnement souterrain ainsi que l'analyse des impacts du déplacement de l'aire de carénage.

1.6. Compatibilité avec le Document stratégique de façade Méditerranée

³ Dossier de demande d'examen au cas par cas disponible sur : <https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/f09322p0356-reamenagement-du-quai-laubeuf-sur-le-a14787.html>

L'étude d'impact rappelle que « *le Document Stratégique de Façade (DSF) est la transposition de la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM) n°2008/56/CE du 17 juin 2008, dont l'objectif est de réaliser ou de maintenir un bon état écologique du milieu marin* » ; elle examine brièvement la compatibilité du projet avec le DSF Méditerranée, qui s'applique au littoral cannois. Il est indiqué en particulier que « *le projet va provoquer une artificialisation supplémentaire des petits fonds côtiers de 5 180 m², soit 12 % du crédit d'artificialisation des petits fonds côtier entre 2019 et 2025 à l'échelle de la façade Méditerranée* » et que, par conséquent, « *la compatibilité avec cet indicateur reste à vérifier* ».

Cette artificialisation supplémentaire est essentiellement liée aux opérations envisagées au niveau de la jetée Albert Edouard : le dossier mentionne des évolutions du plan de masse depuis la phase d'appel d'offre pour « *limiter l'artificialisation du littoral et des fonds marins* »⁴ sans fournir ces éléments. La MRAe constate que les choix effectués en termes d'aménagement induisent une augmentation significative de l'artificialisation, et souligne la nécessité d'intégrer pleinement cet aspect dans la réflexion relative au déploiement de la séquence éviter-réduire-compenser en faveur de la préservation des milieux marins, dans une démarche de recherche du moindre impact environnemental.

Enfin, la MRAe note que les mesures d'accompagnement (installation de récifs nurseries à proximité de la jetée) et de compensation (mise en place de corps morts éco-conçus pour le balisage réglementaire) entraînent une artificialisation nouvelle des petits fonds côtiers qui n'est pas comptabilisée par le dossier.

La MRAe recommande de compléter le dossier sur le calcul de la surface des fonds côtiers artificialisés après mise en place des mesures et d'expliquer en quoi le projet contribue à l'atteinte des objectifs de limitation de l'artificialisation des petits fonds côtiers définis par le DSF.

1.7. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

Compte tenu que le projet consiste en une restructuration d'un port existant, aucune recherche de site alternatif n'a légitimement été envisagée.

La justification des choix retenus en termes d'aménagements fait pour sa part l'objet d'un paragraphe dédié⁵, qui expose les considérations techniques et économiques prises en compte, afin notamment « *de faire en sorte que le Vieux-Port de Cannes [...] rentre de plain-pied dans une nouvelle ère et devienne un port méditerranéen de référence du 21^e siècle* ». Ce paragraphe évoque brièvement les évolutions des caractéristiques des aménagements prévus afin de tenir compte de certains enjeux environnementaux, concernant par exemple la limitation de l'artificialisation du littoral et des fonds marins, ou encore la préservation des biocénoses marines.

Le scénario de référence, qui correspond à l'absence de réalisation du projet de restructuration et donc à un maintien du port dans sa configuration actuelle, est brièvement examiné à la fin de chacun des paragraphes thématiques de l'état initial, sous la forme d'une comparaison des évolutions avec et sans projet.

La MRAe considère que ces développements relatifs à la justification des choix et aux solutions de substitutions ne sont pas assez précis concernant la manière dont les enjeux de conservation des milieux marins ont été pris en compte (cf. paragraphe 2.1.1.2 ci-après).

⁴ Cf. Étude d'impact, page 392.

⁵ Cf. Étude d'impact, pages 392 à 397.

2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.1.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

2.1.1.1. État initial

Le vieux-port de Cannes est implanté dans un secteur très largement urbanisé et artificialisé qui ne présente pas d'enjeu particulier relatif à la préservation des milieux naturels terrestres.

En revanche, les opérations envisagées seront en contact avec le milieu marin. La partie occidentale du port, qui fait l'objet des opérations de réaménagement du terre-plein Laubeuf, est située en bordure immédiate de :

- la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) maritime de type I n°93M000006 « Est du golfe de la Napoule » ;
- la ZNIEFF maritime de type II n°93M000005 « Golfe de la Napoule ».

Par ailleurs, le port, comme l'ensemble du littoral cannois, est inclus dans le périmètre du sanctuaire Pelagos, qui constitue une « zone maritime internationale dédiée à la protection des mammifères marins et de leurs habitats en Méditerranée » et qui « a été créé par un accord multilatéral entre la France, l'Italie et la principauté de Monaco, signé à Rome en 1999 et entré en vigueur en 2002 »⁶.

Le port est ainsi situé au voisinage immédiat de milieux marins à fort enjeu de conservation, potentiellement sensibles aux opérations envisagées. L'état initial a été établi sur la base des données bibliographiques, complétées par des investigations spécifiques visant à caractériser l'état des habitats marins présents (par drone, sonar...) et deux journées de prospections ciblant les espèces de flore et de faune à enjeu de conservation, ainsi que les espèces exotiques envahissantes. La cartographie des biocénoses au droit du secteur de projet a été mise à jour et affinée. Les résultats mettent en avant :

- la présence d'herbiers de Posidonies devant l'entrée du port et d'herbiers de Cymodocées en bordure de la plage de la Croisette, à l'est du port ;
- la présence, au niveau de la jetée Albert Edouard et en sortie du vieux-port, d'une biocénose de roches infralittorales occupées par des algues ;
- l'absence d'espèce de poisson protégée.

Pour la MRAe la qualification de « médiocre » concernant l'état de conservation de certains habitats marins, en particulier les fonds meubles infralittoraux et les biocénoses des algues infralittorales sur roche, ne prend pas suffisamment en compte les fonctionnalités assurées par ces milieux, susceptibles de constituer des zones de nourrissage ou d'abris pour certaines espèces.

Par ailleurs, compte tenu de la localisation du port de Cannes au sein du sanctuaire Pelagos spécifiquement dédié à la préservation des mammifères marins, la MRAe souligne la nécessité de préciser les enjeux et sensibilités écologiques liés à ces espèces.

⁶ <https://pelagos-sanctuary.org/fr/accord-pelagos/>

La MRAe recommande de prendre en compte les fonctionnalités écologiques assurées par les milieux présents, même dégradés, dans la qualification des enjeux et d'approfondir l'état initial concernant les cétacés.

2.1.1.2. Impacts et mesures

Le dossier met en avant des impacts négatifs qualifiés de modérés en phase de travaux, liés à :

- la destruction de 5 179 m² d'habitats type « algues infralittorales sur roche naturelle », « fonds meubles de l'infralittoral » et « fonds meubles de l'infralittoral anthropique » ;
- une altération des milieux marins environnants engendrée par le rabattement d'eau saline et leur rejet dans l'enceinte portuaire, pour le secteur du terre-plein Laubeuf ;
- un impact indirect sur les herbiers à Posidonie dû à la remobilisation des sédiments.

L'étude présente des mesures de réduction des incidences pour la phase de travaux : protection des secteurs présentant des sensibilités écologiques, limitation des matières en suspension, effarouchement de la faune marine afin de la protéger des ondes vibratoires générées par les terrassements en micro-minage (le déroctage prévoit en effet que « *certaines zones dures devront être micro-minées* » pendant une durée prévisionnelle de 13 à 14 semaines, à raison d'un à deux tirs par semaine et de 130 trous par tir), surveillance avant travaux et remise en état du site à l'issue du chantier.

Pour la phase d'exploitation, les impacts sur les espèces et milieux marins sont qualifiés de négligeables. Des mesures d'accompagnement et de suivi en phase d'exploitation sont néanmoins prévues.

Au final, selon le dossier, les impacts résiduels sont négligeables et le déploiement de mesures de compensation n'est pas envisagé.

La MRAe note tout d'abord que le paragraphe décrivant les solutions de substitutions examinées indique que « *la conception de la jetée Albert Edouard a évolué depuis le stade de l'appel d'offre afin de prendre en compte les enjeux environnementaux du projet et de minimiser l'impact du projet sur son environnement* »⁷. Or aucune information précise n'est présentée concernant cet évitement « amont », qui constitue pourtant la première partie de la séquence ERC. Il n'est ainsi pas possible de saisir selon quelles modalités et dans quelle mesure les enjeux écologiques ont été intégrés dans les choix d'aménagement effectués.

En outre, le dossier ne délivre pas d'indications précises sur les effets attendus des mesures envisagées, en termes de préservation des espèces et des habitats marins. Au vu des incidences des travaux de déroctage sur la faune marine, les cétacés en particulier, la MRAe s'interroge en particulier sur la mesure R5 « Effarouchement de la faune marine », dont l'efficacité mérite d'être démontrée sur la base d'un retour d'expérience.

Alors même que des dégâts importants sur les biocénoses marines à fort enjeux de conservation (herbiers notamment) résultant de la fréquentation maritime intense aux abords de Cannes sont d'ores et déjà constatés, l'étude n'évalue pas les effets induits du projet sur ces habitats liés à l'augmentation de la fréquentation du secteur par les grandes unités que le port se propose d'accueillir.

Dans ce contexte, les niveaux d'impacts résiduels, systématiquement qualifiés de négligeables, ne reposent pas sur un argumentaire suffisamment solide. La MRAe considère qu'un effort d'évaluation

⁷ Cf. Étude d'impact, page 392

des effets des mesures proposées et de quantification des impacts résiduels sur les divers compartiments biologiques étudiés est nécessaire.

La MRAe recommande de consolider la séquence éviter-réduire-compenser sur la base de mesures précises et d'un retour d'expérience, afin de conclure valablement sur les impacts résiduels du projet.

2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Le vieux-port de Cannes est situé hors de tout site Natura 2000, le périmètre le plus proche étant le site FR9301573 « Baie et cap d'Antibes – Îles de Lérins », situé à une distance de plus de deux kilomètres. Un formulaire d'évaluation simplifié des incidences Natura 2000 est annexé à l'étude d'impact. Il conclut en l'absence d'incidences significatives, malgré la présence potentielle, dans le secteur du port, de plusieurs espèces marines inscrites au formulaire standard de données du site Natura 2000.

Compte tenu de certaines imprécisions relatives à l'état initial (caractérisation de la population de cétacés susceptible d'être concernée) et des incidences, directes ou indirectes, en phase travaux (microminages pour le déroctage) et en phase d'exploitation (augmentation du nombre de grandes unités dans le port et donc dans le site avec des incidences potentielles sur les herbiers de Posidonies notamment), la MRAe considère que l'évaluation des incidences ne peut, en l'état actuel du dossier, conclure valablement que le projet n'aura aucune incidence significative sur les habitats et espèces ayant motivé la désignation du site Natura 2000 « Baie et cap d'Antibes – Îles de Lérins ».

La MRAe recommande de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 en s'appuyant sur un état initial plus précis, un examen approfondi des incidences directes et indirectes du projet et une objectivation de l'efficacité des mesures envisagées en faveur de la préservation des espèces et milieux marins.

2.2. Vulnérabilité du projet face au changement climatique : risques de submersion marine

La commune de Cannes est dotée d'un plan de prévention des risques naturels d'inondation, approuvé par arrêté préfectoral du 15/10/2021⁸, qui indique que seule la partie nord du vieux-port, non concernée par les opérations de restructuration prévues, est située en zone B1 correspondant à un aléa faible à modéré. Un porter à connaissance spécifique aux risques de submersion marine a également été produit en novembre 2017⁹ ; celui-ci identifie l'ensemble du périmètre du port comme une zone potentiellement submersible. Il indique qu'« en zone soumise à l'aléa 2100, sont autorisés tous projets à l'exception de la construction d'établissements indispensables à la sécurité publique et stratégiques pour la gestion des crises ».

L'état initial identifie les secteurs exposés aux risques de submersion marine selon plusieurs scénarios, en se basant sur les données issues de la cartographie du territoire à risques importants d'inondation (TRI) de Nice Cannes Mandelieu¹⁰. Il en ressort qu'en cas de scénario extrême prenant en compte l'amplification des phénomènes de submersion liée au changement climatique, la majeure partie du

8 Plan de prévention des risques naturels prévisibles de la commune de Cannes disponible sur le [site internet de la Préfecture des Alpes-Maritimes](#).

9 Porter à connaissance disponible sur le [site internet de la Préfecture](#).

10 Disponible sur : <https://rhone-mediterranee.eaufrance.fr/cartographie-des-risques-dinondations-du-tri-de-nicecannesmandelieu>

port pourrait être inondée, avec des hauteurs d'eau localement supérieures à deux mètres¹¹. Le dossier tient compte de l'aggravation potentielle de ce risque du fait du changement climatique et estime que la réalisation du projet aura des impacts négatifs faibles à modérés en phase de travaux et en phase d'exploitation. Pour le secteur de la jetée Albert Edouard, le dossier met en avant que la remise en état prévue permettra d'offrir une meilleure protection contre la houle. Pour le secteur du terre-plein Laubeuf, la prise en compte de ce risque est assurée par une rehausse de la plateforme et des quais à 1,8 m NGF, « afin de se retrouver au-dessus de la cote de submersion (1,69 m NGF à l'horizon 2100) ». La réalisation ultérieure d'une étude complémentaire pour l'aire de stationnement en ouvrage fait partie des mesures prévues « afin de prendre en compte le risque de submersion marine et de définir les dispositions constructives adaptées ».

Compte tenu que le projet inclut l'aménagement d'une aire de stationnement comprenant deux niveaux en sous-sol, la MRAe estime qu'en l'état actuel du dossier tous les éléments ne sont pas fournis pour lui permettre de se prononcer valablement sur la prise en compte du risque de submersion au niveau de tous les aménagements envisagés.

La MRAe recommande, compte tenu de l'aménagement d'aires de stationnement en sous-sol exposées au risque de submersion marine susceptible de s'accroître dans un contexte de changement climatique, de compléter le dossier par l'étude complémentaire annoncée pour le secteur du terre-plein Laubeuf.

2.3. Ressource en eau

L'état initial indique que le secteur du port est caractérisé par la présence de la masse d'eau souterraine FRDG609 « Socle des massifs de l'Estérel, des Maures et Îles d'Hyères » qui, d'après le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), constitue une « ressource superficielle caractérisée par une faible épaisseur de zone non saturée. La ressource est donc très vulnérable ». En ce qui concerne les eaux superficielles, le secteur est inclus dans la masse d'eau FRDC08e « Pointe de la Galère – Cap d'Antibes », qui est concernée par des usages très divers (baignade, pêche, plaisance, commerce).

L'analyse des incidences du projet met en avant des impacts estimés faibles en phase de travaux :

- un impact résultant des rejets d'eaux salées (présence d'une nappe saline permanente) dans l'enceinte portuaire pendant la phase de travaux du terre-plein Laubeuf, pendant 9 à 12 mois, pour un volume rejeté total estimé à 4 380 000 m³, afin d'épuiser la fouille. Sur ce point, une mesure consistant en un contrôle du débit de pompage et de sa régularité sera prévue, ainsi qu'une vérification de l'absence de rabattement de nappe, ce qui permet d'aboutir, selon le dossier, à un impact résiduel négligeable ;
- un impact qualitatif résultant des remaniements de fonds marins au cours des travaux, qui sont susceptibles de générer une mise en suspension de particules sédimentaires polluées. Le dossier prévoit un ensemble de dispositifs techniques afin de limiter les nuisances et les risques de pollution liés au chantier, ainsi qu'un suivi de la qualité et de la turbidité des eaux, ce qui permet là encore, selon le dossier, de conclure à des impacts résiduels négligeables.

En phase d'exploitation, un impact négatif faible est mentionné, du fait des risques de pollution de l'eau induits par les activités du port et les rejets d'eaux pluviales. Le dossier indique que « le projet prévoit,

11 Cf. Étude d'impact, page 199.

au niveau du terre-plein Laubeuf, la mise en place d'un décanteur particulière en amont immédiat du rejet des eaux pluviales issues de l'aire de carénage ».

Une note hydraulique est annexée au dossier et une étude complémentaire « portant sur le secteur Quai Laubeuf est en cours, à la demande de la DDTM, afin de préciser le fonctionnement hydrogéologique du secteur et les incidences du projet ».

En l'état actuel du dossier et en l'absence de cette étude complémentaire, la MRAe estime que la présentation des enjeux et des incidences du projet est incomplète. Les développements proposés ne délivrent pas d'informations précises sur la nature, le nombre, la localisation et la profondeur des ouvrages de prélèvements qui seront utilisés pour ces travaux. L'étude d'impact ne précise pas non plus dans quel horizon les pompages seront effectués et elle n'examine pas les incidences de ces pompages sur les nappes d'eau douce en présence, en particulier en ce qui concerne les risques d'intrusion d'eau saline dans les aquifères côtiers (remontée du biseau salé).

Enfin, le déplacement de l'aire de carénage n'est pas intégré dans l'examen des incidences du terre-plein Laubeuf sur les eaux souterraines et superficielles.

La MRAe recommande de compléter, à partir notamment de l'étude complémentaire évoquée pour le secteur du terre-plein Laubeuf, l'analyse des incidences du projet sur les eaux souterraines et superficielles en affinant plus particulièrement les modalités de réalisation des pompages et rejets prévus en phase de travaux et en intégrant dans le périmètre de l'évaluation le déplacement de l'aire de carénage.

2.4. Paysage

La commune de Cannes est incluse dans l'unité paysagère « Les grandes baies » définie par l'atlas départemental des paysages. Le vieux-port de Cannes est situé, comme l'ensemble du territoire communal, dans le périmètre du site inscrit « Le littoral ouest de Nice à Théoule-sur-mer ». Un site classé est également présent dans le secteur ; il s'agit du site « Ouvrages couronnant le mamelon de Suquet »¹², dont le périmètre concerne la colline qui domine le port dans sa partie ouest. Enfin, plusieurs périmètres relatifs à la protection des monuments historiques sont identifiés à proximité du port. .

L'état initial de l'étude d'impact dresse un bref état des lieux de l'ambiance paysagère du secteur, basé sur la présentation d'une série de photographies.

L'examen des impacts paysagers du projet identifie :

- des impacts négatifs « faibles » concernant la phase de travaux (qui dureront trois ans pour le terre-plein Laubeuf et 2,5 ans pour la jetée Albert Edouard), liés aux perceptions du chantier, notamment depuis les monuments historiques avoisinants. Ces impacts sont pris en compte à travers la mise en place de dispositifs permettant d'assurer « le maintien en propreté du chantier »;
- des impacts négligeables, voire positifs en phase d'exploitation. Cette analyse s'appuie sur plusieurs photomontages qui illustrent et objectivent l'évolution du paysage perçu depuis les points de vue choisis après la réalisation des aménagements.

¹² Périmètre et fiche descriptive du site disponibles sur :

[https://batrame-paca.fr/recherche/fromURL?territ=liste/\(PACA/DEP06\)&datatype=preid&th=\(SC\)](https://batrame-paca.fr/recherche/fromURL?territ=liste/(PACA/DEP06)&datatype=preid&th=(SC))

2.5. Déchets

L'étude d'impact identifie les différents types de déchets produits lors du chantier et procède à une estimation des volumes de déblais et remblais qui seront générés par les différentes opérations prévues dans le secteur du terre-plein Laubeuf et au niveau de la jetée Albert Edouard.

Les modalités de traitement des excédents de matériaux sont également précisées, avec prise en compte de la présence de sédiments potentiellement pollués¹³. Le déploiement d'un ensemble de dispositions est prévu afin d'assurer une gestion adaptée des déchets de chantier. Elles incluent notamment le stockage des matériaux à l'abri des intempéries, le réemploi des déchets sur site en sous-couche ou remblai, l'aménagement et l'entretien d'une zone de tri et d'aires de collecte pour les déchets décentralisés, ainsi que le suivi des opérations de collecte et de valorisation des déchets.

La MRAe n'a pas d'observation particulière à formuler.

13 Cf. Étude d'impact, pages 291 et 292.