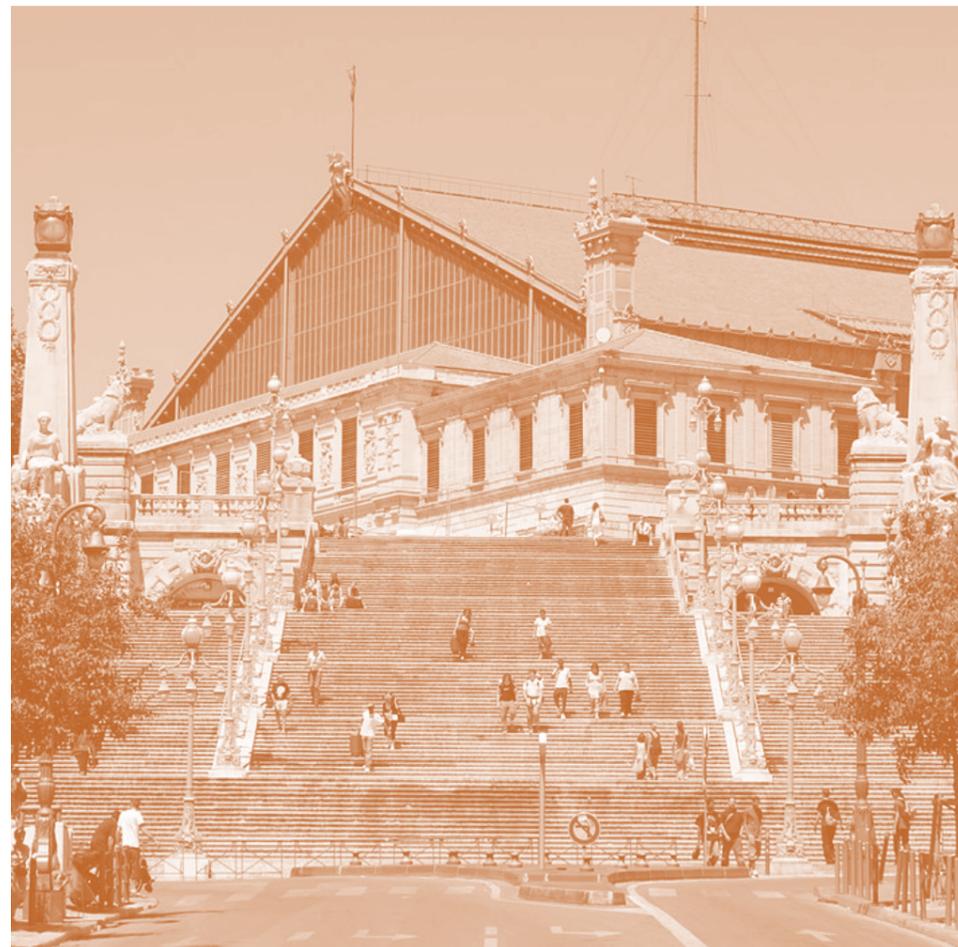


PIÈCE C TOME 1

ÉTUDE D'IMPACT GÉNÉRALE

PARTIE 6 : ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR



En réponse aux remarques de l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD, des éléments complémentaires ont été apportés par le maître d'ouvrage dans le mémoire en réponse (pièce F1).

Des précisions y sont notamment fournies en réponse aux remarques de l'AE sur la méthodologie utilisée et sur l'évaluation des effets cumulés de l'ensemble des projets visés.

SOMMAIRE

1 PROJETS RETENUS POUR L'ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS.....	5
1.1 NOTION D'EFFETS CUMULÉS	5
1.2 MÉTHODOLOGIE D'IDENTIFICATION ET DE SÉLECTION DES PROJETS RETENUS POUR L'ANALYSE.....	5
1.3 LES ÉCHELLES D'ANALYSE	5
1.4 LISTE DES PROJETS CONSIDÉRÉS	6
2 ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS.....	9
2.1 SECTEUR MARSEILLAIS	9
2.1.1 projets retenus et effets cumulés avec les opérations du projet	9
2.1.2 Synthèse de l'analyse des effets cumulés.....	14
2.2 DÉPARTEMENT DU VAR	15
2.2.1 Description des projets retenus.....	15
2.2.2 Analyse des effets cumulés	17
2.3 DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES.....	18
2.3.1 Description des projets retenus.....	18
2.3.2 Analyse des effets cumulés	22
2.4 ECHELLE RÉGIONALE	23
2.4.1 Description des projets retenus.....	23
2.4.2 Analyse des effets cumulés	24

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1 : EXTENSION NORD ET SUD DU TRAMWAY DE MARSEILLE
(MADEINMARSEILLE.NET, 2021) 9

FIGURE 2 : PROJET D'AMENAGEMENT QUARTIERS LIBRES (DOSSIER DE
CONCERTATION 2019) 10

FIGURE 3 : LOCALISATION DE LA ZAC FLAMMARION (METROPOLE AIX-MARSEILLE-
PROVENCE, 2017) 10

FIGURE 4 : PROJETS DE LA GARE SAINT-CHARLES (MADEINMARSEILLE.NET, 2021) 11

FIGURE 5 : LOCALISATION DE LA ZAC LITTORALE (DOSSIER DE REALISATION DE LA
ZAC LITTORALE, 2014)..... 11

FIGURE 6 : LOCALISATION DU PARC BOUGAINVILLE AU SEIN DE LA ZAC LITTORALE
(ETUDE D'IMPACT DE LA PREMIERE PHASE DE REALISATION DU PARC DES
AYGALADES, MISE A JOUR 2020) 12

FIGURE 7 : AMENAGEMENTS DE LA 2^E PHASE DE MODERNISATION DE LA LIGNE
MARSEILLE – AIX-EN-PROVENCE (WWW.MODERNISATION-MARSEILLE-
AIX.FR)..... 12

FIGURE 8 : PERIMETRE DE L'OIN EUROMEDITERRANEE ET SON EXTENSION (A
DROITE) 13

FIGURE 9 : EXTRAIT DU PLAN DE LOCALISATION DU PROJET D'ELARGISSEMENT DE
L'A57 (AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DU 26 JUILLET 2017) 15

FIGURE 10 : SITUATION DU PROJET DE SUPERMARCHÉ..... 16

FIGURE 11 : LA ZAC DES BREGUIERES ET LES DIFFERENTS LOTS (VOLET NATUREL DE
L'ETUDE D'IMPACT) 17

FIGURE 12 : PLAN DE SITUATION DU PROJET D'EXTENSION DU TERMINAL 2
(PERMIS DE CONSTRUIRE) 18

FIGURE 13 : TRACE DE LA LIGNE 4 DU TRAMWAY VERS CAGNES-SUR-MER 19

FIGURE 14 : PROJET DE REALISATION DU TUNNEL DE LA VICTORINE
(AMENAGEMENT DE LA SORTIE OUEST - PHASE 2) 19

FIGURE 15 : PROJET DE PASSERELLE URBAINE DE LA GARE DE NICE VILLE (ATELIER
URBAIN – 2013) 20

FIGURE 16 : CHANTIER DU PROJET ICONIC EN SEPTEMBRE 2020 (VISUEL DR /
STUDIOS LIBESKIND VIA NICE-MATIN) 20

FIGURE 17 : LOCALISATION DU PROJET NICE-OUEST 20

FIGURE 18 : LOCALISATION DU PROJET URBAIN DE CANNES BOCCA GRAND OUEST
(PLU DE CANNES) 21

FIGURE 19 : LOCALISATION DU PROJET URBAIN BOCCA CABANA (MAIRIE DE
CANNES)..... 21

FIGURE 20 : LES 13 OPERATIONS SUR LE RESEAU ROUTIER FINANCEES DANS LE
CADRE DE LA CONVENTION POUR LES « MOBILITES QUOTIDIENNES PLUS
FLUIDES PLUS DURABLES » 23

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.

Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact 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, CGEDD 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, Carnoules 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 l'ensemble des opérations du projet, 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					
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)	Sans objet	
Deuxième phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence (SCNF Réseau)	13	Transport	Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence	Avis AE 07/09/2016	Oui : en raison de la nature du projet et des effets sur le transport attendus. Proximité avec l'opération bloc ouest du Plateau Saint-Charles
Projet de développement de la gare routière (Aix-Marseille-Provence Métropole)	13	Transport	Marseille	Sans objet	Oui : en raison de la nature des projet et effets sur le transport attendus. Projets contigus à la gare de Marseille Saint-Charles et des opérations relatives au Plateau Saint-Charles, à la Gare et Traversée souterraine de Marseille.
Projet de modernisation du métro (Aix-Marseille-Provence Métropole RTM)	13	Transport		Sans objet	
Création d'un système de transport en commun en site propre sur le boulevard National (Aix-Marseille-Provence Métropole RTM)	13	Transport		Sans objet	
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
Projet stratégique 2020-2024 du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)	13	Transport fret	Marseille	Avis AE 09/07/2020	Oui : Proximité du projet avec les opérations du Corridor ouest. L'opération du faisceau d'Arenc est incluse au sein du projet stratégique 2020-2024 du GPMM.
Parc des Ayalades (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.

Projet connu (Maître d'ouvrage)	Dpt	Type	Localisation	Avis de l'AE (MRAE et CGEDD)	Prise en compte
Echelles locales					
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	DLE, PA et EIE	Non : du fait de l'éloignement géographique du projet vis-à-vis de l'opération Terminus ouest de la Navette Toulonnaise
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	Oui : en raison de la procédure Loi sur l'Eau existante pour le projet et en raison de sa proximité avec le projet Terminus ouest de la navette Toulonnaise (localisé en aval de l'ouvrage hydraulique de la Barbarie modifié par l'opération).
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
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
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	Oui : proximité directe avec l'opération en gare de la Pauline
Développement des transports en commun desservant la gare de la Pauline (Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Conseil Départemental)	83	Transport			
Création de voiries d'accès au PEM de La Pauline (Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Conseil Départemental)	83	Transport			
Développement des cheminements vers l'université/zone activités (campus Université de Toulon)	83	Transport			
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)
Projet ICONIC (Compagnie De Phalsbourg)	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.
Réaménagement de la cour ouest de la gare de Nice ville (SNCF, G&C)	06	Urbain		Sans objet	
Nice-Ouest – Nice ville (SNCF Immobilier)	06	Urbain		Sans objet	
Création d'un site de Maintenance et de Remisage « Technicentre Azur » (SNCF)	06	Transport	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
ZAC Grand Arénas (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.
ZAC Nice Méridia (EPA OIN Plaine du Var)	06	Urbain		Dossier de réalisation ZAC 10/2014	
Extension du Terminal T2.2 de l'aéroport de Nice (Aéroports de la Côte d'Azur)	06	Transport aérien	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)

Projet connu (Maître d'ouvrage)	Dpt	Type	Localisation	Avis de l'AE (MRAE et CGEDD)	Prise en compte
Echelles locales					
Projet urbain de Cannes Grand Ouest (Ville de Cannes)	06	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.
Projet urbain de Bocca Cabana (Ville de Cannes)	06	Mixte : transport /urbain		sans objet	
Réfection et confortement de la digue LAUBEUF et de la digue du Large	06	Urbain		Avis de l'AE du 03/02/2017	Non : projet trop éloigné des opérations des phases 1 & 2 à Cannes
Aménagement du pôle Bastide Rouge – Cinéma multiplexe	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
Hôtel Cannes Midi	06	Urbain		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
Extension du champ captant des Prairies	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
Déménagement du MIN à la Gaude	06	Autre	Non	Dossier de Demande d'Autorisation Préfectorale (Code du commerce).	
Echelle régionale					
Projet Cœur d'aéroport : 2e phase (Aéroport Marseille-Provence)	13	Transport aérien	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

Suite à l'analyse effectuée, 26 projets sur 37 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 PROJETS RETENUS ET EFFETS CUMULES AVEC LES OPERATIONS DU PROJET

EXTENSION NORD ET SUD DU TRAMWAY DE MARSEILLE

Le projet d'extension nord et sud du réseau de tramway (ligne T3) de Marseille 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 ;
- une seconde phase avec une extension nord de Capitaine Gèze à la Castellane et une extension sud de la Gaye jusqu'au quartier de la Rouvière.

La première phase sera réalisée à l'horizon 2023, la deuxième phase à l'horizon 2025.

EFFETS CUMULES 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.

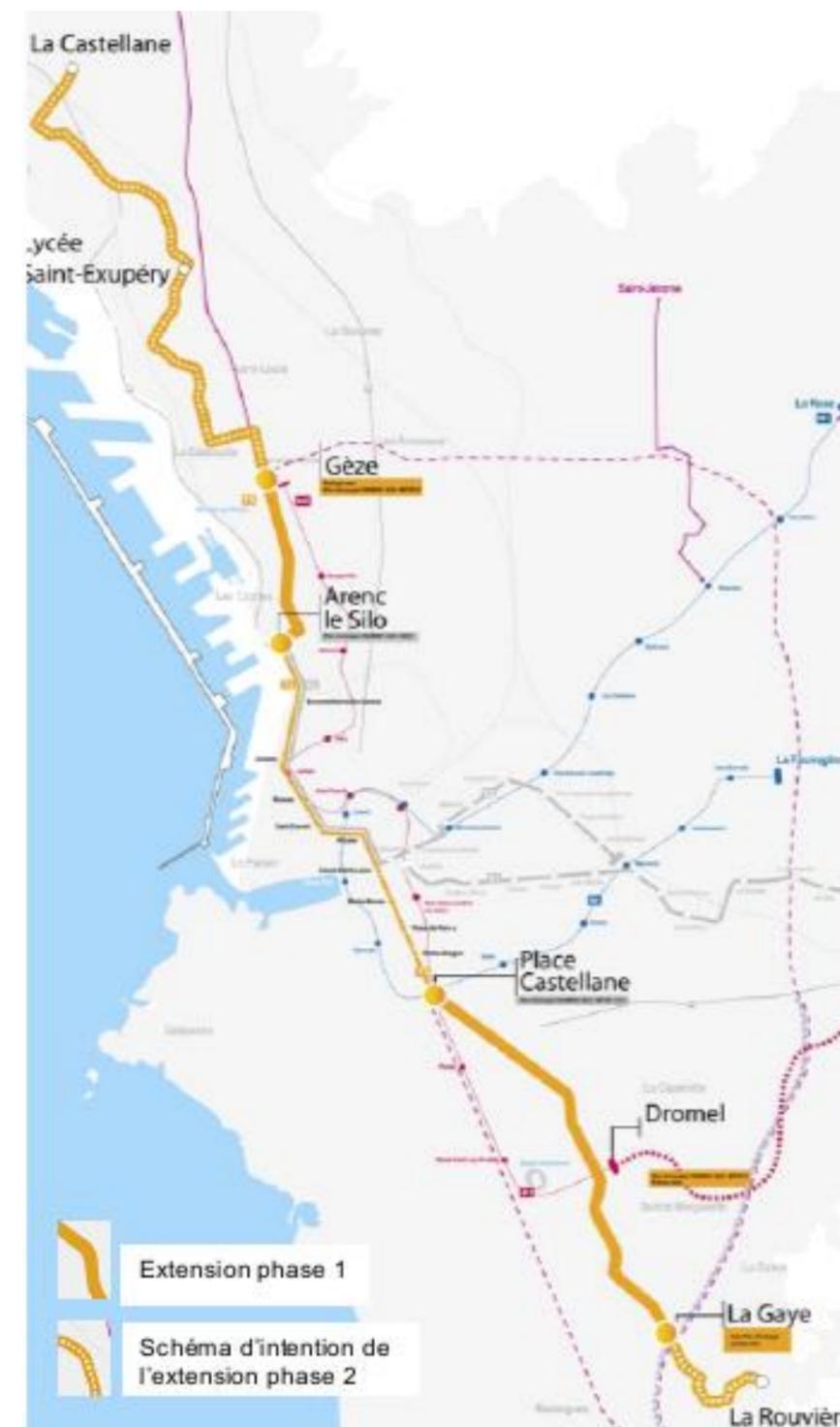


Figure 1 : Extension nord et sud du tramway de Marseille (Madeinmarseille.net, 2021)

PROJET « QUARTIERS LIBRES »

Le projet d'aménagement est étroitement lié à la gare de Marseille Saint-Charles porte des idées fortes pour le développement des quartiers Saint-Charles et Belle de Mai, sur près de 140 hectares :

- constituer une extension du centre-ville et une nouvelle porte d'entrée de la métropole ;
- devenir un lieu d'innovation architecturale et urbaine et un vecteur de qualité de vie ;
- mettre en valeur la diversité des quartiers et en assurer la valorisation dans la durée ;
- accompagner le développement économique du quartier Belle de Mai pour le rayonnement local et métropolitain. Ce secteur de Marseille qui souffre d'un déficit chronique d'emplois pourrait bénéficier de la création d'entreprises et la promotion d'actions pour l'emploi et la formation.
- remédier au déficit d'équipements publics en vue d'améliorer l'équité du territoire.

Le projet urbain a été amorcé en 2016 pour une durée minimale de 10 ans : la réalisation du programme comporte différentes échéances, dont certaines sont prévues avant 2026.

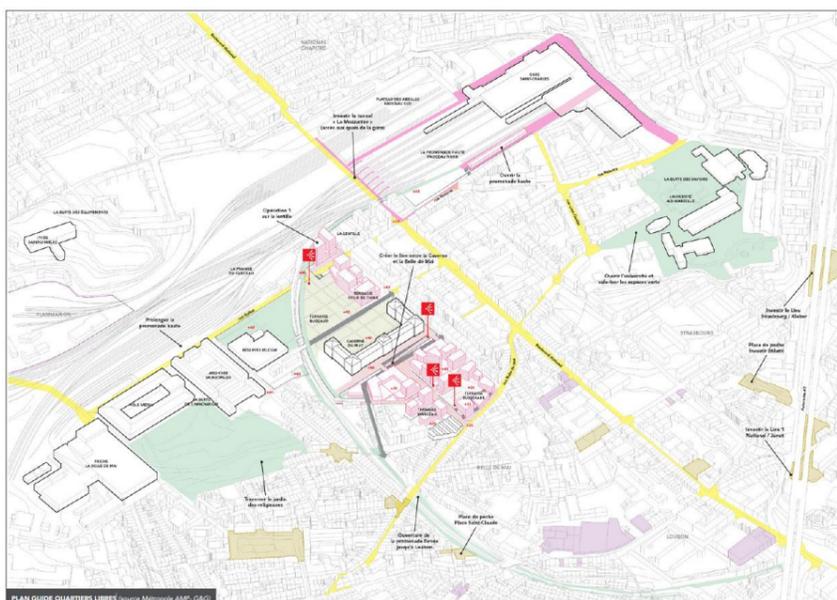


Figure 2 : Projet d'aménagement Quartiers Libres (dossier de concertation 2019)

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.

ZAC FLAMMARION

Le projet de ZAC Flammarion s'inscrit dans le cadre de l'Opération « Grand centre-ville » porté par la SOLEAM pour le compte de la ville de Marseille.



Figure 3 : Localisation de la ZAC Flammarion (Métropole Aix-Marseille-Provence, 2017)

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) ;
- la création d'une crèche et d'un groupe scolaire.

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

La période de réalisation du projet n'est pas connue.

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 au 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

Le projet de la ZAC Saint-Charles – Porte d'Aix s'inscrit dans le cadre de l'OIN Euroméditerranée et regroupe plusieurs opérations dont certaines sont à venir :

- EMD2 Adriana : bâtiment accueillant un institut de formation, des espaces de travail partagés, une salle de sport et un restaurant (livraison 2022) ;
- Ilot sur le Parc : lieu d'hébergement urbain des services partagés (espaces extérieurs restaurant...), des espaces d'activités partagés et une crèche comprenant des espaces extérieurs (livraison 2023) ;
- Toyoko Inn 2 : création d'un hôtel intégrant des enseignes (restaurants, bars) ou un centre culturel (livraison 2022) ;
- Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires : regroupant trois établissements universitaires d'architecture, d'urbanisme et de paysage (livraison 2022).

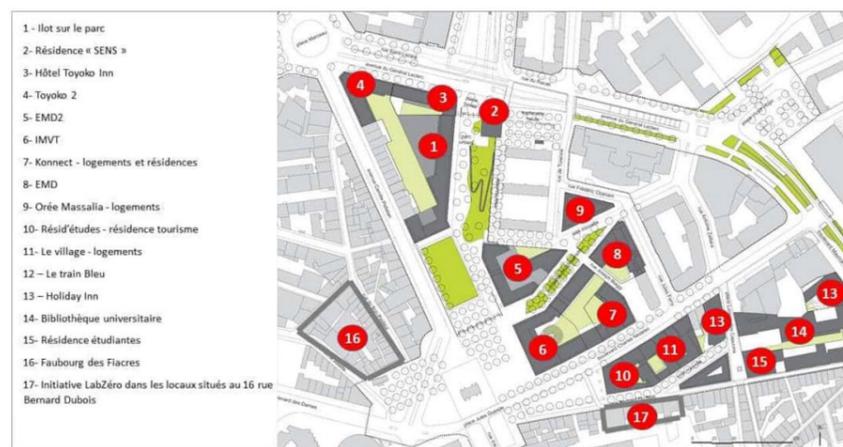


Figure 4 : Projets de la gare Saint-Charles (Madinmarseille.net, 2021)

Le projet de ZAC sera achevé à l'horizon des phases de réalisation des opérations du projet sur le secteur Saint-Charles.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

En phase d'exploitation et de maintenance les effets cumulés attendus avec les opérations du projet sont globalement positifs du fait de leur complémentarité : amélioration de la desserte ferroviaire du secteur Saint-Charles et augmentation de l'offre de services à proximité (hôtel, restaurants, enseignement supérieur), permise par le projet de ZAC.

PROJET STRATEGIQUE 2020-2024 DU GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

Le Projet Stratégique 2020-2024 du GPMM comporte plusieurs projets de développement, dont :

- Le développement du fret ferroviaire à Marseille. La création d'un terminal transport combiné moderne à Marseille, au droit du bassin Mirabeau, sur des emprises du domaine public maritime du GPMM. Ce projet a pour vocation de traiter à la fois les trafics conteneurisés maritimes, du fait de sa localisation à proximité immédiate du terminal à conteneurs et continentaux, en raison du basculement de l'activité du terminal de transport combiné du Canet destiné à être fermé ;
- La construction d'un programme de report modal de conteneurs et de remorques sur le fer.
 - un raccordement fer à Mourepiane ;

- l'amélioration et la fiabilisation de la desserte ferroviaire des bassins Est (voies et faisceaux et sur Med Europe Terminal) ;
- le réaménagement du faisceau d'Arenc, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau ;
- des installations de transport ferroviaire de semi-remorques ;
- l'amélioration du gabarit de trois tunnels sur le réseau ferré national, en approche des sites marseillais de SNCF Réseau.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

L'opération du faisceau d'Arenc est incluse au sein du projet stratégique 2020-2024 du GPMM.

L'opération du faisceau d'Arenc est prévue au sein du projet stratégique 2020-2024 du GPMM. Les aménagements relatifs au bassins Est sont concevables d'effets cumulés avec l'opération sur le faisceau d'Arenc.

Le report modal amené par les aménagements décrits ci-dessus engendre un effet positif en préférant le transport des marchandises par le réseau ferré plutôt que les axes routiers.

En termes de santé publique (acoustique, air, etc.), 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.

ZAC LITTORALE ET AMENAGEMENT DU PARC DES AYGALADES (1ERE PHASE)

L'aménagement de la ZAC Littorale s'inscrit dans le cadre de l'opération de rénovation urbaine Euromed II.

La zone d'aménagement concertée (ZAC) Littorale concerne une superficie d'environ 54 ha. Elle s'implante le long de la façade maritime de Marseille et des installations industrialo-portuaires du GPMM, 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).

La ZAC Littorale 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).

Les objectifs de La ZAC visent notamment à la limitation du trafic automobile et la réduction de l'usage de la voiture particulière avec le développement de transports en communs.

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



Figure 5 : Localisation de la ZAC Littorale (Dossier de réalisation de la ZAC Littorale, 2014)

L'aménagement du Parc des Ayalades, est inscrit au Programme des Équipements Publics de la ZAC Littorale.

La première phase du projet du parc des Ayalades comprend l'aménagement du Parc Bougainville (4 ha) et la réalisation d'un programme de renouvellement urbain adjacent sur 0,5 ha : logements, (dont logements sociaux), bureaux/activités, commerces et équipements scolaires. 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 Ayalades sur 14 ha.

La réalisation du Parc Bougainville est programmée de 2021 à 2024, suivie du Parc des Ayalades (parc amont) entre 2023 et 2027.

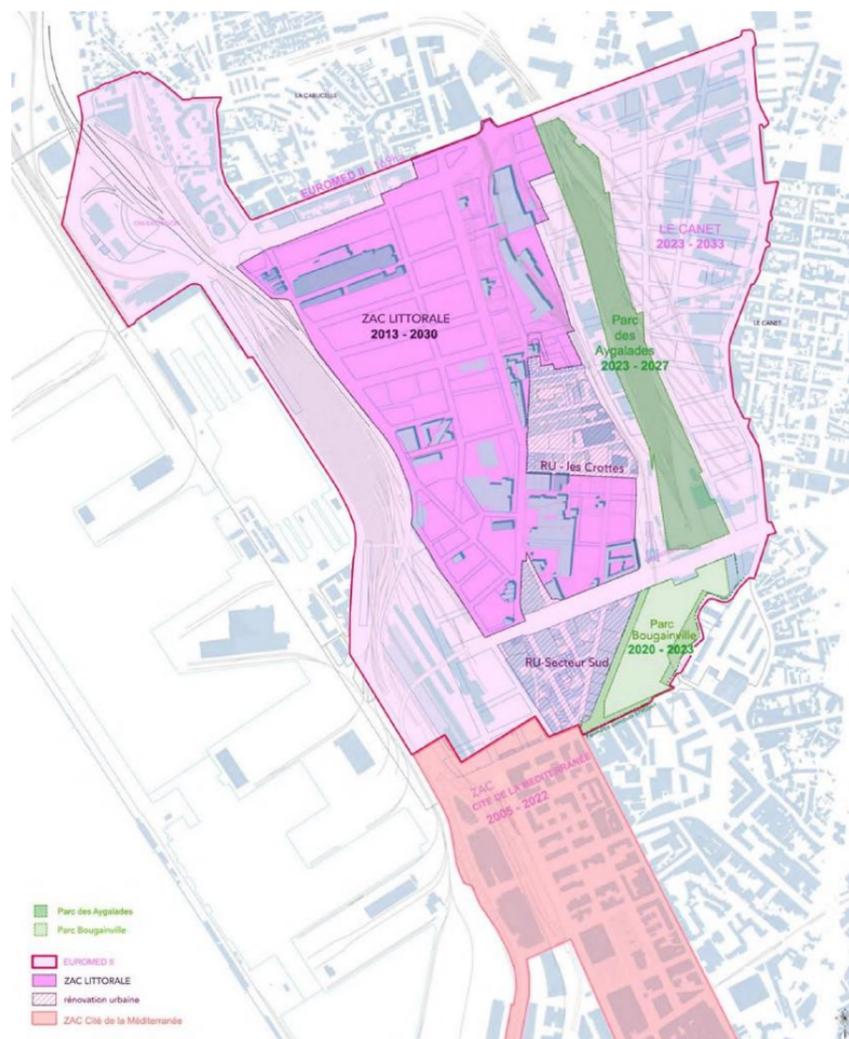


Figure 6 : Localisation du parc Bougainville au sein de la ZAC Littorale (Etude d'impact de la première phase de réalisation du Parc des Ayalades, mise à jour 2020)

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 donc pas attendu d'effet cumulé notable.

MODERNISATION DE LA LIGNE FERROVIAIRE MARSEILLE - GARDANNE - AIX-EN-PROVENCE (2^E PHASE)

Une première phase de modernisation a eu lieu entre 2006 et 2008. La deuxième phase du projet de modernisation de la ligne Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence vise à renforcer la desserte des principaux pôles métropolitains. La modernisation de la ligne permettra de proposer quatre trains par heure et par sens d'ici fin 2021.

Des aménagements restent à réaliser (doublement de la voie ferrée entre Gardanne et Luynes), pour une mise en service de la totalité du projet en octobre 2021.

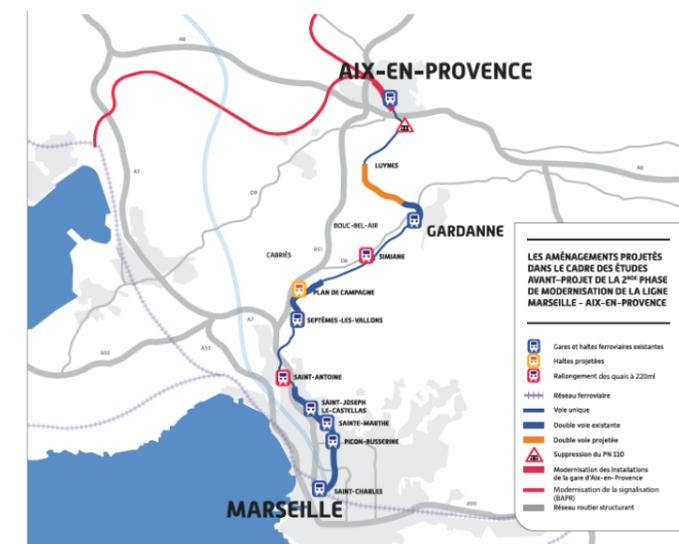


Figure 7 : Aménagements de la 2^e phase de modernisation de la ligne Marseille – Aix-en-Provence (www.modernisation-marseille-aix.fr)

Du fait de l'horizon de mise en service aucun effets cumulés n'est attendu en phase de réalisation avec le projet des phases 1 & 2.

Une 3^e phase est envisagée, mais ne sera possible que lorsque le projet LNPCA aura été mis en service.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

En phase d'exploitation et de maintenance des opérations du Plateau Saint-Charles (blocs est et ouest), les effets cumulés attendus sont globalement positifs sur l'amélioration de la desserte ferroviaire du secteur Saint-Charles.

Toutefois, à court terme, compte tenu de la saturation de la gare Saint Charles, la mise en service de Marseille Aix phase 2, diminuera sensiblement la robustesse des circulations sur le plateau Saint-Charles en heure de pointe, du fait de l'insertion d'une trame horaire à 4 TER par heure et par sens dans le bloc Aix. Le délai entre cette mise en service et celle du bloc est, est un enjeu majeur pour réduire les perturbations sur le plateau.

La mise en service du bloc est puis du bloc ouest doit être la plus rapprochée de celle de Marseille Aix.

DEVELOPPEMENT DE LA GARE ROUTIERE DE MARSEILLE

Le projet consiste à développer la gare routière existante pour répondre à la saturation actuelle avec notamment :

- L'accueil des bus et autocars qui ont leur terminus à Saint-Charles ;
- La redistribution des dessertes des bus urbains issus de quartiers périphériques pour renforcer la polarité du PEM de Saint-Charles avec la création de points nodaux autour de la gare pour prioriser l'accès par les transports en commun et les modes actifs ;
- la requalification des espaces urbains permettra de réduire les capacités d'accès en véhicule particulier au centre-ville au bénéfice des transports en commun.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

En phase de réalisation, des effets cumulés sont attendus en cas de concomitance des travaux, notamment avec l'opération relative au bloc ouest (Plateau Saint-Charles) qui jouxte la gare routière (gêne aux riverains et usagers (circulations, accès, stationnement, poussières, ambiance sonore, nuisances visuelles principalement).

En phase d'exploitation et de maintenance, les effets cumulés attendus sont globalement positifs avec les opérations du projet sur l'amélioration de la desserte en transports en commun du secteur Saint-Charles.

L'opération bloc ouest, qui comprend la requalification de la rue Honorat au bénéfice des transports en collectifs, aura une incidence cumulée positive sur la mobilité et l'usage des transports en commun avec le développement de la gare routière dans ce secteur.

MODERNISATION DU METRO

Le programme de modernisation à réaliser dès 2024 prévoit :

- la mise en accessibilité de la station de métro Saint-Charles dont les travaux préparatoires ont démarré en 2020 (mise en service prévue pour 2023) ;
- l'élargissement des quais latéraux de la station ;
- le remplacement du matériel roulant par un matériel plus capacitaire ;
- l'automatisation des lignes M1 et M2 pour augmenter le cadencement des rames (horizon 2025)
- la mise en place de façades de quai pour sécuriser l'usage public.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

En phase d'exploitation et de maintenance, les effets cumulés attendus sont globalement positifs avec les opérations du projet sur l'améliorer la desserte en transports en commun du secteur Saint-Charles.

L'opération de la gare souterraine prévoit une correspondance confortable et mécanisée avec le métro.

CREATION D'UN SYSTEME DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE SUR LE BOULEVARD NATIONAL

Des études de faisabilité de la ligne de tramway reliant le secteur d'Arenc à la place du 4 Septembre via le boulevard National ont été lancées par la Métropole Aix-Marseille-Provence en 2020. Plusieurs options d'organisation du réseau restent encore possibles, pour une mise en service envisagée à l'horizon 2030.

La gare Saint-Charles serait desservie par le tramway depuis le boulevard National, selon des modalités qui sont à préciser : un ou deux arrêts de part et d'autre du faisceau des voies ferrées. La correspondance avec le futur tramway constituera une composante majeure de l'offre intermodale de proximité pour la gare souterraine.

Les études de faisabilité du prolongement du Tramway vers Arenc envisagent la possibilité d'un passage du tracé sur le boulevard National, dans le tunnel existant du pont-rail traversant le site Abeilles et les voies existantes.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

En phase d'exploitation et de maintenance, les effets cumulés attendus sont globalement avec les opérations du projet sur l'améliorer la desserte en transports en commun du secteur Saint-Charles.

L'OIN EUROMEDITERRANEE

Les opérations du projet relatives à la gare Saint-Charles ainsi que l'opération relative au faisceau d'Arenc et au doublement de la ligne existante entre Arenc et Saint-Charles sont susceptibles d'effets cumulés notables avec les nombreux projets du secteur en raison notamment de l'Opération d'Intérêt National d'Euroméditerranée dont le périmètre recoupe les opérations du projet.

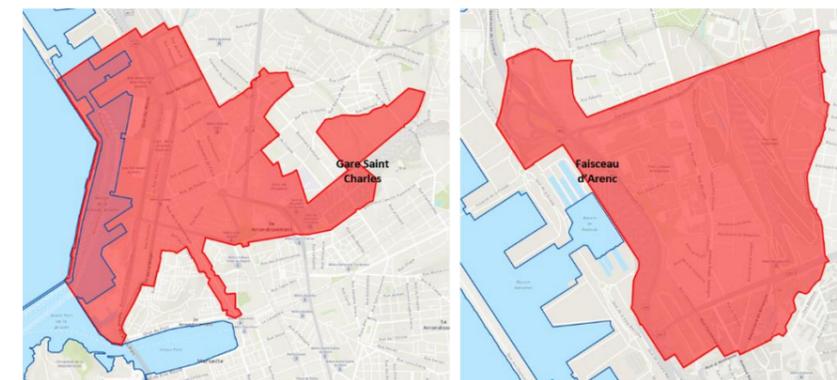


Figure 8 : Périmètre de l'OIN Euroméditerranée et son extension (à droite)

Le projet s'inscrit en complémentarité fonctionnelle avec les projets urbains portés par l'EPA de l'OIN et notamment de la ZAC littorale, et de la ZAC Saint Charles du fait des ambitions liées aux mobilités de ces nouveaux quartiers à savoir le report modal du trafic routier vers les transports en communs et la réduction des nuisances associées au trafic routiers, le développement de l'intermodalité et des modes actifs qui dépasse le périmètre de l'OIN au nord avec l'amélioration de la desserte des quartiers de Saint André et Saint Henri.

Outre l'OIN, la requalification des différents quartiers à l'ouest de la gare Saint Charles est également portée par la métropole Aix Marseille Provence porteuse de projets urbains et de transport, l'ensemble témoignant d'une dynamique de requalification urbaine forte et avec des effets positifs attendus sur l'amélioration du cadre de vie et les mobilités.

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 transport 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 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

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.

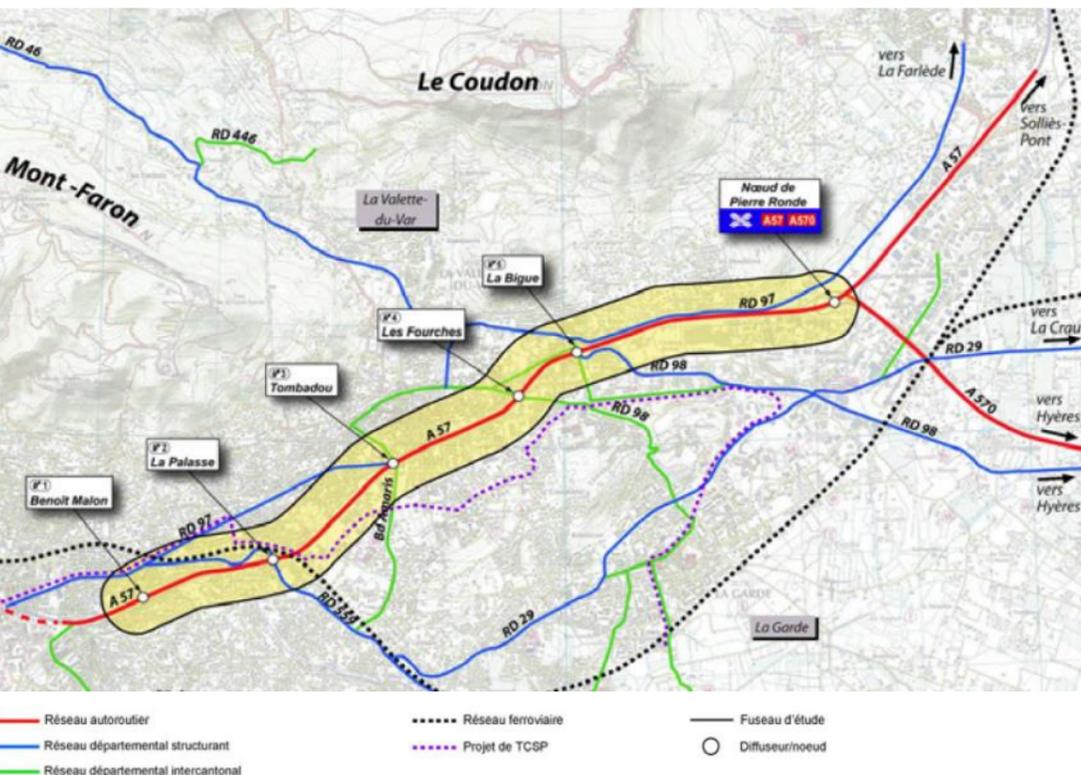


Figure 9 : Extrait du plan de localisation du projet d'élargissement de l'A57 (avis de l'Autorité environnementale du 26 juillet 2017)

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 débutent 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 (démarrage des travaux prévus en 2024) 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.

Milieux 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.

AUTRES PROJETS LIES A LA MOBILITE DANS LE SECTEUR DE LA GARE DE LA PAULINE

Plusieurs projets liés à la mobilité sont identifiés dans le secteur de La Pauline :

- **projet de "quartier de la gare"** : développement économique de la zone sur 5 ha dans le secteur de l'entreprise FABEMI ;
- **projet de développement des transports en commun** desservant la gare de la Pauline. Ce projet serait réalisé à l'horizon de l'opération La Pauline afin de renforcer l'offre de transports en commun (ligne BHNS ; cars, etc.)
- **projet de création de voiries d'accès au PEM de La Pauline** visant à créer un nouveau maillage viaire à l'ouest pour desservir la gare et son quartier.
- **projet de développement des cheminements vers le campus de l'université de Toulon** et la zone activités qui vise à renforcer le maillage cyclable et piéton sur les grands itinéraires et au quartier pour faciliter l'accès à la gare ;
- projet de création d'un nouveau parking relais de 400 à 600 places. La création d'un parking relai est liée aux travaux du projet qui prévoit la création d'un parking de 150 places environ.

EFFETS CUMULES ATTENDUS

Ces projets sont susceptibles d'avoir des effets cumulés avec l'opération en gare de la Pauline.

En phase de réalisation, les effets temporaires cumulés négatifs porteraient principalement sur les risques de pollutions et la gêne aux riverains et usagers (circulations, poussières, ambiance sonore principalement).

De manière directe, le cumul de la réalisation des projets va contribuer à dynamiser localement les travaux publics. Indirectement, les projets sont susceptibles d'avoir un effet cumulé temporaire positif sur les activités situées à proximité des zones en travaux, le personnel travaillant sur les chantiers constituant une source de clientèle supplémentaire pour les commerces et activités économiques.

Les effets cumulés notables attendus peuvent être évalués comme positifs en termes de mobilité sur le transport et les déplacements des riverains et usagers et sur les activités économiques (commerces, services, etc.

Risque inondation

Ces projets sont susceptibles de recouper des zones inondables définies sur la cartographie de la crue centennale de l'Eygoutier et de ses affluents, avec un risque potentiel d'effet cumulé sur le risque inondation. Toutefois, chaque aménagement prévoyant les aménagements nécessaires à la prévention du risque inondation, il n'est donc pas attendu d'effet cumulé notable.

Milieu naturel

Ces projets étant a priori prévus hors zone naturelle ou agricole, ils sont peu susceptibles d'avoir une incidence sur les zones humides et le milieu naturel.

Les informations disponibles ne permettent toutefois pas d'analyser en détail les effets cumulés de ces projets avec l'opération La Pauline à ce stade. Aucune donnée d'études environnementales n'est disponible.

CREATION D'UN SUPERMARCHÉ DANS LE QUARTIER DES PRADEAUX

Le projet de supermarché est localisé dans la Zone d'Activités Commerciales des Pradeaux sur la commune de Saint-Cyr, à proximité du parc de loisirs « Aqualand ». Il comprend le bâtiment commercial, un Drive, des stationnements en extérieur et des espaces verts.

L'accès se fera par le sud, où la voie d'accès au parking d'Aqualand sera prolongée jusqu'à desservir le projet. Le ruisseau de la Barbarie sera couvert sur une partie du linéaire de la voie projetée.



Figure 10 : Situation du projet de supermarché

EFFETS CUMULES ATTENDUS

Le projet se situe en aval de l'opération origine-terminus ouest de la navette toulonnaise.

Risque inondation

Les zones d'aménagement pour chacun des projets sont soumises au risque inondation par débordement du cours d'eau de la Barbarie. En phase de réalisation et en cas de concomitance des travaux et de la survenue d'une crue, des dommages pourraient survenir. En phase d'exploitation, aucun effet cumulé vis-à-vis du risque inondation n'est attendu puisque le l'ouvrage de la Barbarie modifié dans le cadre de l'opération Terminus ouest aura un débit capable a minima égal à celui de l'état actuel.

Agriculture

Le projet de supermarché est situé sur un espace classé AOC Bandol d'environ 0,9 ha, ancienne cultivé. Le projet du terminus ouest engendre lui la consommation de 0,4 ha de zone agricole productive classé en AOC Bandol. Les projets sont susceptibles d'avoir des effets cumulés négatifs en réduisant le potentiel de production pour l'AOC Bandol.

Les 1,3 ha de perte représentent 0,08% du périmètre de l'appellation du Bandol (1560 ha), ce qui peut être qualifié de très faible. Toutefois, il est important de rappeler que les enjeux de préservation de l'aire de délimitation AOC Bandol sont importants pour les communes littorales comme Saint-Cyr fortement soumise à la spéculation foncière et à la pression urbaine.

Milieu naturel

Le supermarché est implanté sur des friches thermophiles piquetées d'arbustes qui présentent un enjeu écologique moyen lié à la présence de trois insectes d'enjeu moyen (Piéride des biscutelles, Criquet de Jago et criquet marocain) et à son utilisation en tant que site d'alimentation par deux espèces d'oiseaux d'enjeu moyen (Serin cini et Verdier d'Europe).

L'implantation du supermarché implique la destruction totale de cette friche (environ 1 ha) ainsi que busage d'une partie du ruisseau de la Barbarie sur environ cent mètres linéaires.

Concernant le ruisseau de la Barbarie, l'effet cumulé lié à l'opération ferroviaire est estimé négligeable car le prolongement à l'identique de l'ouvrage hydraulique ferroviaire sera réalisé en période d'assec et le lit mineur reconstitué si nécessaire.

Concernant la friche thermophile et les espèces animales patrimoniales la fréquentant, les effets cumulés des deux projets sont estimés négligeables car les travaux ferroviaires impactent à la marge cette friche, qui sera détruite dans le cadre de l'implantation du supermarché.

Concernant les trois espèces d'insectes patrimoniaux, l'opération ferroviaire impacte à la marge une autre parcelle où ces trois espèces sont présentes sans remettre en cause l'état de conservation des populations (et de leurs habitat). L'effet cumulé lié à l'opération ferroviaire est estimé négligeable.

Concernant les deux espèces d'oiseaux patrimoniaux, l'opération ferroviaire impacte à la marge leurs habitats sans remettre en cause l'état de conservation des populations (et de leurs habitats). L'effet cumulé lié à l'opération ferroviaire est estimé négligeable d'autant plus que les périodes travaux ont été adaptées pour réduire au maximum les risques accidents de mortalité et que ces deux espèces pourront fréquenter, au moins en recherche alimentaire, les nouveaux espaces verts de la gare créés sur des terrains artificialisés. NB : Aucune information n'a été trouvée concernant les éventuels inventaires « faune, flore, habitat » réalisés dans le cadre de ce projet de supermarché

- 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.

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.

CREATION D'UN ENTREPOT LOGISTIQUE DANS LA ZAC DES BRÉGUIÈRES (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.

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.



Figure 11 : 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 ;

2.2.2 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.

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 12 : 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 sonore 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).

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.

Le PEM de Saint Augustin s'inscrit dans l'opération du Grand Arénas qui comprend le projet de gare nouvelle.

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 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 2024, 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 13 : 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 prévisionnelle de la 1ère phase est prévue pour septembre 2024.

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.

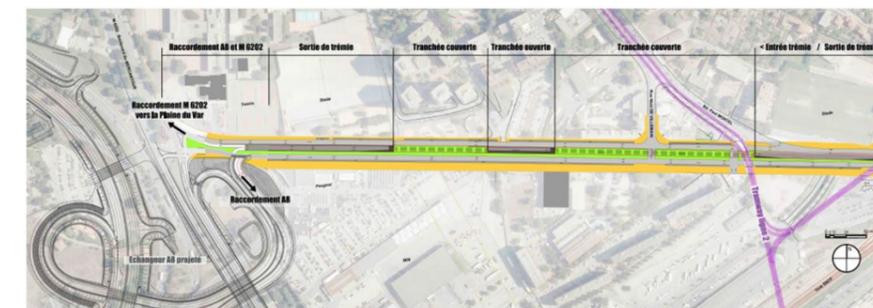


Figure 14 : Projet de réalisation du tunnel de la Victorine (aménagement de la sortie ouest - phase 2)

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

PASSERELLE URBAINE GARE DE NICE VILLE

Le projet consiste à créer une passerelle urbaine piétonne et vélo sur le site de la gare de Nice ville permettant de relier le quartier de Reine Jeanne au nord de la gare et la cour ouest au sud de la gare.

La passerelle déboucherait dans un programme immobilier au nord avec piétonisation des abords, qui deviendrait l'accès nord de la gare. Elle longerait par l'ouest la grande halle voyageurs et amènerait les piétons dans la cour ouest de la gare de Nice ville, en relation directe avec le parvis par le passage piéton dans l'aile ouest. Cette disposition rend possible une liaison directe avec la passerelle de distribution des quais.

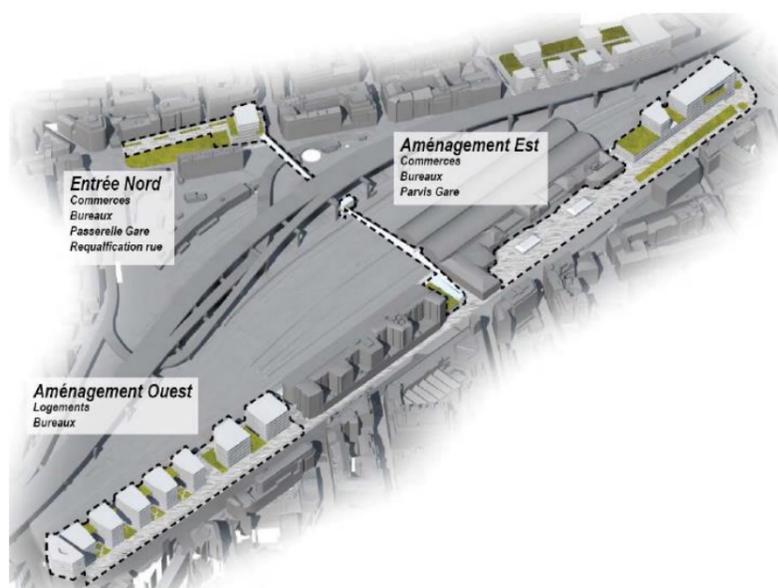


Figure 15 : Projet de passerelle urbaine de la gare de Nice ville (atelier urbain – 2013)

La période de réalisation du projet n'est pas connue.

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

PROJET ICONIC

Le projet est un ensemble immobilier assurant la liaison entre la Gare SNCF Nice Thiers et l'Avenue Jean-Médecin d'environ 18 300 m² composé d'activités économiques et de services (hôtel, commerces, restaurant, salle de spectacle / sport) ainsi que d'espace de bureaux. Le projet qui s'inscrit dans une opération de requalification urbaine entre la gare de Nice ville et l'avenue Jean-Médecin, permettra d'améliorer les circulations piétonnes et bénéficiera d'une desserte par tramway.

Les travaux ont débuté en janvier 2018. Leur achèvement est attendu en 2023. Le projet sera achevé à l'horizon du démarrage des travaux du projet en gare de Nice Ville, dont le démarrage est prévu en 2027.



Figure 16 : Chantier du projet ICONIC en septembre 2020 (Visuel DR / Studios Libeskind via Nice-Matin)

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 17 : 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 azurienne 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 (actuellement 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.

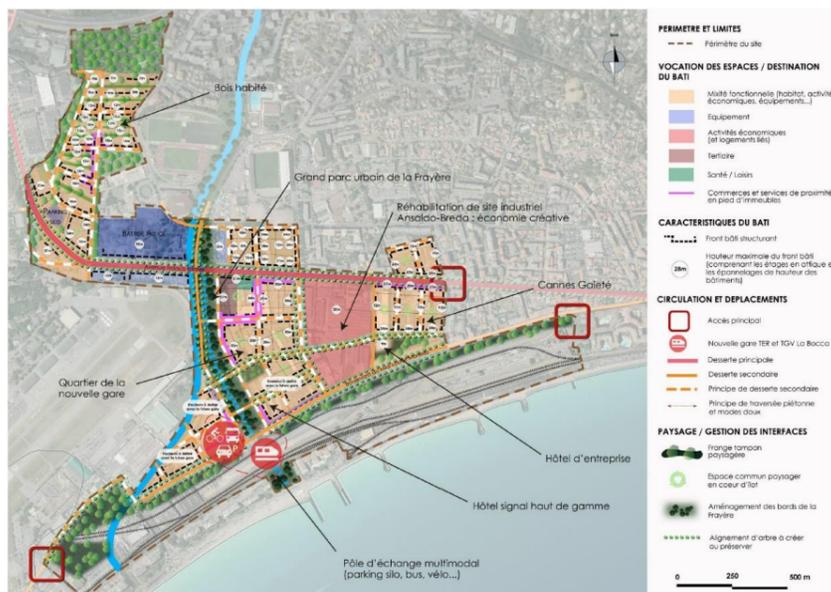


Figure 18 : Localisation du projet urbain de Cannes Bocca Grand Ouest (PLU de Cannes)

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 intégrerait un redéploiement et une renaturation de ses berges, qui seraient intégrées dans un parc urbain, ainsi que son dévoiement 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.

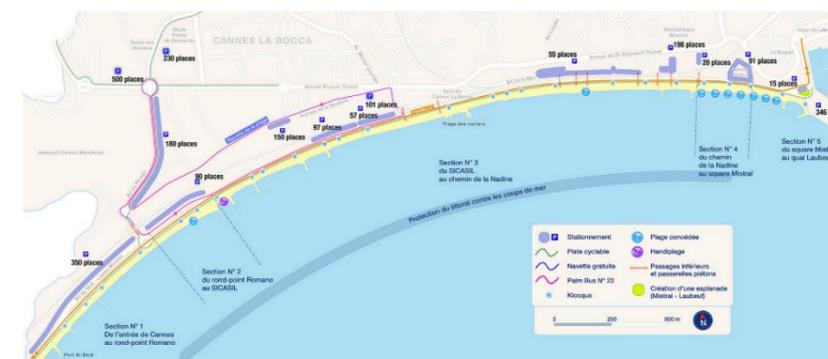


Figure 19 : Localisation du projet urbain Bocca Cabana (Mairie de Cannes)

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 20 : 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

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.