

**MÉTROPOLE
NICE CÔTE D'AZUR**



> VOIE PIERRE MATHIS - COMMUNE DE NICE <

MISE EN SÉCURITÉ 
DU TUNNEL MALRAUX

Département des Alpes-Maritimes

Commune de NICE

ENQUETE PUBLIQUE relative
à la mise en sécurité incendie du tunnel André MALRAUX

ENQUETE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
RAPPORT D'ENQUETE

EP n° E 20000022/06

Du mardi 8 au mardi 22 décembre 2020

DESTINATAIRES : Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes
 Madame la Présidente du Tribunal Administratif de NICE

SOMMAIRE

1 Cadre général de l'enquête

- 1.1 Préambule
- 1.2 Cadre juridique
- 1.3 Nature et caractéristique du projet
- 1.4 Composition du dossier

2 Organisation et déroulement de l'enquête

- 2.1 Désignation du commissaire enquêteur
- 2.2 Réception du dossier par le CE
- 2.3 Organisation du déroulé de l'enquête
- 2.4 Information du public
- 2.5 Consultation du Maître d'œuvre
- 2.6 Visa du dossier et des registres
- 2.7 Ouverture et clôture des registres
- 2.8 Point sur le déroulement de l'enquête

3 Analyse du dossier d'enquête et des observations du public

- 3.1 Le dossier d'enquête publique
 - 3.1.1 Identification du demandeur et nature de la demande
 - 3.1.2 Cadre réglementaire
 - 3.1.3 Composition du dossier d'enquête publique
 - 3.1.4 Etat actuel et fonctionnement du tunnel André Malraux
 - 3.1.5 Description du projet
 - 3.1.6 Situation foncière
 - 3.1.7 Impact du projet sur l'environnement
 - 3.1.8 Justification du choix de projet
- 3.2 Avis exprimés par les autorités consultées
- 3.3 Observations du public

4 Conclusions et avis du commissaire enquêteur

- 4.1 Conclusions de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
- 4.2 Conclusions de l'enquête parcellaire

- Désignation du commissaire enquêteur 22 10 2020
- Arrêté d'ouverture d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe
- Courrier aux autorités administratives
- 2 courriers de demande d'affichage
- 2 certificats d'affichage
- Délibération n°23.7 du Bureau Métropolitain, séance du 15 avril 2019, relative à la demande d'ouverture d'enquêtes publiques conjointes d'utilité publique et parcellaire relative à la mise en sécurité du Tunnel Malraux.
- L'avis de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers, séance du 7 avril 2015,
- Une note de Métropole NCA, en date du 26 mai 2020, à l'attention de Monsieur le Préfet précisant que les remarques faites sur le dossier ont été prises en compte, avec les numéros de pages qui comportent de modifications.
- L'arrêté préfectoral n°2015-05-01, en date du 04 juin 2015, autorisant la poursuite de l'exploitation du Tunnel Malraux.
- Le dossier préliminaire de sécurité soumis à la CNESOR/Commission Nationale d'Evaluation de la Sécurité des Ouvrages.
- Un avis du Domaine sur la valeur vénale en date du 08 04 2020.
- L'arrêté d'ouverture d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe pris par la Préfecture des Alpes-Maritimes, Direction des élections et de la légalité, Bureau des affaires foncières et de l'urbanisme, le 22 octobre 2020.
- L'avis d'ouverture d'enquête préalable destiné à l'affichage
- Un courrier de la préfecture, adressé au Président de la métropole NCA, avec copie à la Mairie de NICE, relatif à l'ouverture de l'enquête et les modalités d'affichage et de parution dans la presse.

- Un courrier de la préfecture, adressé à Monsieur de Maire de NICE, avec copie à la métropole NCA, relatif à l'ouverture de l'enquête et les modalités d'affichage et de parution dans la presse et précisant que le Maire devra signer le registre B relatif à l'enquête parcellaire.
- Un courrier à NICE MATIN, demandant la parution de l'annonce d'ouverture d'enquête publique pour parution le lundi 23 novembre et le mardi 8 décembre 2020
- Un courrier à LA TRIBUNE BULLETIN COTE D'AZUR, demandant la parution de l'annonce d'ouverture d'enquête publique pour parution le vendredi 20 novembre et le vendredi 11 décembre 2020
- Un courrier du Tribunal Administratif, en date du 30 09 2020, adressé au commissaire enquêteur, avec la copie de la désignation par Madame la Présidente du TA et en pièces jointes un exemplaire de l'arrêté d'ouverture de l'enquête, ainsi que les copies des courriers précédemment évoqués.
- Un avis de l'Architecte des Bâtiments de France
- Un avis de la DRAC, service régional de l'archéologie
- Un avis du SDIS du Groupement Fonctionnel Prévision

1 Cadre général de l'enquête

1.1 Préambule

Les enquêtes publiques conjointes, préalables déclaration d'utilité publique/DUP et parcellaire, ont pour objet de déclarer l'opération de mise en sécurité incendie du tunnel André Malraux d'utilité publique et de régler la question du foncier.

A ce jour, ni la Métropole Nice Côte d'Azur, ni la commune de Nice n'ont la maîtrise totale du foncier sur les tréfonds nécessaires pour réaliser les travaux inhérents à l'opération.

1.2 Cadre juridique

Cette enquête est régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment les articles L1 et L 110-1, R 112-1 et suivants et R 131-1 et suivants.

L'article L1 stipule que l'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers, ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées.

Cet article est appliqué et les copropriétaires des immeubles concernés

L'art. R 112-1 précise que l'enquête publique est ouverte et organisée par le Préfet du département où doit se dérouler l'opération, ce qui est le cas dans ce projet pour les Alpes-Maritimes.

Le bureau métropolitain a pris une délibération le 15 avril 2019 approuvant la mise en sécurité du tunnel Malraux sur la commune de NICE et l'acquisition des volumes en tréfonds nécessaires à la réalisation des travaux prévus.

L'arrêté d'ouverture d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe a été pris par la Préfecture des Alpes-Maritimes, Direction des élections et de la légalité, Bureau des affaires foncières et de l'urbanisme le 22 octobre 2020.

Enfin, l'art L 131-1 précise que la désignation du commissaire enquêteur est faite par le Préfet sur le département des parcelles à exproprier, ce qui est le cas.

1.3 Nature et caractéristique du projet

1.3.1 L'utilité publique

L'objet de l'opération soumise à enquête publique est la **mise aux normes des conditions de sécurité incendie du tunnel A. Malraux** sur la voie Mathis.

La voie Mathis est une voie de circulation qui traverse Nice dans le sens Est-Ouest, dans les deux sens, avec des entrées et sorties qui desservent les quartiers de NICE, en complément des deux autres voies reliant Nice Ouest à Nice Est : la Promenade des Anglais et l'autoroute A8.

Le tunnel Malraux est situé à l'extrémité Est de la voie Mathis. Construit en 1977, c'est un tunnel bidirectionnel à 2x2 voies, long de 180 m et dont la vitesse de circulation est limitée à 50 km/h.

L'évolution des réglementations de sécurité, suite à l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, rend nécessaire la mise en sécurité du tunnel (cf circulaire interministérielle n° 2000-63 du 25 août 2000) qui exige une galerie parallèle au tunnel nécessaire à l'évacuation des automobilistes en cas d'incendie.

La Métropole Nice Côte d'Azur, gestionnaire du tunnel A. Malraux, est dans l'obligation d'effectuer les travaux de mise en conformité des équipements d'évacuation et de lutte contre l'incendie, afin de satisfaire à la législation en vigueur.

Cet aménagement améliorera la sécurité des usagers.

L'aspect environnemental et budgétaire sont développés dans le dossier d'utilité publique : étude a été menée en 2015, une alternative est proposée entre deux solutions.

Le coût de la solution retenue est présentée dans un document intitulé « Appréciation sommaire des dépenses », c'est la plus intéressante sur le plan environnemental et la moins coûteuse. Le budget s'élève à 22 763 713 € TTC, (au lieu de 36 053 821€ TTC dans la solution non retenue).

1.3.2 Le parcellaire et l'expropriation

Pour réaliser cette opération, la Métropole de NICE Côte d'Azur n'a pas la maîtrise de l'intégralité du foncier.

Avant l'enquête publique des opérations d'acquisition ont été menées, cependant il reste des copropriétaires qui n'ont pas accepté la cession des tréfonds nécessaires à la réalisation des travaux.

Les copropriétaires et les syndicats des quatre immeubles concernés, ont été avertis par courrier de l'ouverture de l'enquête publique du 8 au 22 décembre 2020.

Le dossier parcellaire indique ensuite précisément les surfaces concernées pour chaque copropriété, avec les plans afférents et la dénomination de chaque copropriété ainsi que les courriers d'information prévenant les copropriétaires de l'enquête publique.

1.4 Composition du dossier

L'enquête conjointe comporte deux dossiers très complets : l'un relatif à la déclaration d'utilité publique/DUP, avec son registre, l'autre relatif au parcellaire, avec son registre.

➤ Le dossier relatif à la DUP comporte :

- Un plan de situation
- Un plan général des travaux
- Une notice explicative
- Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Une appréciation sommaire des dépenses
- En annexe : arrêté et avis d'ouverture d'enquête, les publications dans les journaux
- D'autres pièces :

- L'arrêté préfectoral n°2015-05-01, en date du 04 juin 2015, autorisant la poursuite de l'exploitation du Tunnel Malraux.
- L'avis de la Commission Nationale d'Évaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers/CNESOR, séance du 7 avril 2015,
- Une note de Métropole NCA, en date du 26 mai 2020, à l'attention de Monsieur le Préfet précisant que les remarques faites sur le dossier ont été prises en compte, avec les numéros de pages qui comportent de modifications.
- Délibération n°23.7 du Bureau Métropolitain, séance du 15 avril 2019, relative à la demande d'ouverture d'enquêtes publiques conjointes d'utilité publique et parcellaire relative à la mise en sécurité du Tunnel Malraux.
- Un courrier du Tribunal Administratif, en date du 30 09 2020, adressé au commissaire enquêteur, avec la copie de la désignation par Madame la Présidente du TA et en pièces jointes un exemplaire de l'arrêté d'ouverture de l'enquête, ainsi que les copies des courriers précédemment évoqués.
- L'arrêté d'ouverture d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe pris par la Préfecture des Alpes-Maritimes, Direction des élections et de la légalité, Bureau des affaires foncières et de l'urbanisme, le 22 octobre 2020.
- L'avis d'ouverture d'enquête préalable destiné à l'affichage
- Un courrier de la préfecture, adressé au Président de la métropole NCA, avec copie à la Mairie de NICE, relatif à l'ouverture de l'enquête et les modalités d'affichage et de parution dans la presse.
- Un courrier de la préfecture, adressé à Monsieur de Maire de NICE, avec copie à la métropole NCA, relatif à l'ouverture de l'enquête et les modalités d'affichage et de parution dans la presse et précisant que le Maire devra signer le registre-B relatif à l'enquête parcellaire.
- Un courrier à NICE MATIN, demandant la parution de l'annonce d'ouverture d'enquête publique pour parution le lundi 23 novembre et le mardi 8 décembre 2020
- Un courrier à LA TRIBUNE BULLETIN COTE D'AZUR, demandant la parution de l'annonce d'ouverture d'enquête publique pour parution le vendredi 20 novembre et le vendredi 11 décembre 2020
- L'avis du Domaine sur la valeur vénale en date du 08 04 2020.
- Un avis de l'Architecte des Bâtiments de France
- Un avis de la DRAC, service régional de l'archéologie
- Un avis du SDIS du Groupement Fonctionnel Prévision

➤ Le dossier relatif au parcellaire comporte 4 sous-dossiers :

- Des plans de situation

- Un plan parcellaire à l'échelle 1/1000
- Un état descriptif de division composé de tableaux et de plans
- L'état parcellaire
- L'arrêté d'ouverture n°AE-F09317P0099 du 03/05/2017, portant retrait de la décision implicite relative à la demande n° F09317P0099 et portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R 122-3 du code de l'environnement.
- Les courriers aux syndicats des copropriétés VAN DYCK, Le Picardie, Villa Montfleuri et un immeuble sis 24, Montée de Cimiez.

Les plans de situation :

Le premier est à l'échelle 1/25000, il présente le quartier de Cimiez, le second est à l'échelle 1/5 000 qui présente le tracé du tunnel, les issues de secours et le puits d'évacuation.

Le plan comporte aussi les noms des rues, ce qui facilite le repérage.

Les personnes qui connaissent bien le quartier peuvent repérer les résidences du quartier.

Le plan parcellaire à l'échelle 1/1000

Prend la zone concernée à une échelle plus lisible, les parcelles avec leurs coordonnées cadastrales et, en pointillés jaunes, le tracé du tunnel.

L'état descriptif de Division

C'est le document le plus volumineux qui décrit chaque parcelle à acquérir, avec les surfaces et volumes concernés. Des plans et tableaux récapitulatifs améliorent le descriptif de chaque parcelle.

L'état parcellaire

Il se présente sous forme de tableaux récapitulatifs des parcelles et surfaces concernés des parcelles à acquérir, ainsi que, pour mémoire, les parcelles déjà rachetées par la Métropole Nice Côte d'Azur.

2 Organisation et déroulement de l'enquête

2.1 Désignation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur a été désigné par Madame la Présidente du tribunal Administratif, par une décision en date du 30 septembre 2020.

Le commissaire enquêteur a fait une déclaration sur l'honneur précisant qu'il n'a aucun intérêt personnel à ce dossier.

2.2 Réception du dossier par le commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur a été chercher le dossier en préfecture le 20 octobre 2020 et des dates ont été proposées pour l'enquête publique et le principe d'un rendez-vous avec les techniciens de la Métropole Nice Côte d'Azur a été retenu.

2.3 Organisation du déroulé de l'enquête

Lors d'une réunion avec les représentants de la Métropole, les dates de l'enquête publique ont été arrêtées, du mardi 8 décembre au mardi 22 décembre 2020.

Le lieu de consultation du dossier a été fixé à :

la Direction de proximité Territoire Hauts de NICE, 14 avenue du Monastère, Cimiez, 06000 NICE.

Les horaires ont été fixés pour les permanences du commissaire enquêteur :

- Mardi 8 décembre 2020 : de 8h45 à 12h45
- Lundi 14 décembre 2020 : de 8h45 à 12h30 et de 13 h à 16h45
- Lundi 21 décembre 2020 : de 13 h à 16h45
- Mardi 22 décembre 2020 : de 8h45 à 12h45

Le dossier relatif à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et celui relatif à l'enquête publique préalable parcellaire, et les deux registres, sont consultables aux jours et heures d'ouverture de la Direction de proximité du Territoire Hauts de NICE, 14 avenue du Monastère, Cimiez, 06000 NICE :

- Du lundi au jeudi : de 8h30 à 12 h30 et de 13 h à 17 h
- Et le vendredi : de 8h30 à 12 h et de 13 h à 15 h 45.

Au vu de la situation sanitaire, les agents de la Métropole ont assuré les permanences en alternant avec des périodes en télétravail. Je les remercie de leur accueil chaleureux.

2.4 Information du public

Le public a été averti par voie d'affichage, depuis le 30 novembre 2020, en Mairie Principale et à la Direction de Proximité du Territoire Hauts de NICE, 14 avenue du Monastère, Cimiez, 06000 NICE et sur le site internet www.nice.fr.

Les deux parutions légales dans un quotidien ont été effectuées dans NICE MATIN, les 23 novembre et 8 décembre 2020, et dans LA TRIBUNE AVENIR COTE D'AZUR les 20 novembre et 11 décembre 2020.

Les copropriétaires concernés par l'expropriation ont été avertis par courrier LAR, en date du 20 novembre 2020, adressé au syndic de leur copropriété :

- CITYA TORDO pour l'immeuble Villa Van Dyck sis 6, avenue de Bruxelles
- SOGEA pour l'immeuble Le Picardie sis 8, avenue de Picardie, 9, 11 et 15, avenue de Normandie
- Monsieur Denis PIERRE-FRANCOIS-GUENIFFET pour le syndic de copropriété de la Villa Montfleuri sise 24, Montée de Cimiez.

2.5 Consultation du Maître d'œuvre

Une réunion a été organisée en Préfecture avec les représentants de la Métropole NCA et la ville de NICE, en octobre 2020.

L'opération a été expliquée sur plan ainsi que les choix des travaux en terme d'impact sur l'environnement et de coûts.

La solution choisie étant celle qui limite les travaux, qui est la moins coûteuse, qui a un impact limité sur l'environnement et qui gêne le moins le voisinage en terme de durée des travaux.

- *Il n'y a pas eu de visite du site car les travaux prévus sont plus faciles à comprendre sur un schéma que « in situ », d'autre part, je visualise bien le tunnel que j'emprunte régulièrement et, à aucun moment, en voiture, il n'est possible de s'arrêter dans le tunnel ou d'y circuler très lentement pour repérer les endroits où il y aura des mises en conformité à effectuer.*

2.6 Visa du dossier et des registres

Avant l'ouverture de l'enquête publique, une adjointe au Maire a parafé le dossier « parcellaire » et le CE a parafé le dossier de DUP.

A l'issue de la clôture de l'enquête publique, Monsieur le Maire de Nice a signé le registre relatif à l'enquête publique préalable parcellaire et le commissaire enquêteur a signé le registre relatif à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

2.7 Ouverture et clôture des registres

Les deux registres ont été ouverts et clôturés par le commissaire enquêteur à chaque permanence et, pour les autres jours, par les agents de la mairie.

2.8 Point sur le déroulement de l'enquête

L'enquête conjointe a été extrêmement calme. Je n'ai reçu que trois visiteurs durant les permanences et il n'y a eu aucun visiteur en dehors des permanences.

Remarque générale sur le dossier :

Les deux dossiers, celui d'utilité publique et celui relatif au parcellaire sont deux dossiers de qualité.

Le dossier d'utilité publique est très bien construit, il comporte 4 parties :

- Un plan général des travaux qui permet d'identifier la zone concernée par les travaux nécessaires à la mise en sécurité incendie du tunnel A. Malraux
 - Une notice explicative
 - Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
 - Une appréciation sommaire des dépenses
- Le plan de situation permet de visualiser le tunnel A. Malraux en totalité, de repérer les entrées et sorties du tunnel, les quartiers traversés, les rues et les immeubles concernés par l'achat des volumes de tréfonds nécessaires aux travaux.
- La notice explicative présente l'ensemble du projet, l'étude du projet sur chaque aspect : géologique, environnemental, l'influence sur le patrimoine, le paysage, l'humain, la compatibilité avec toutes les normes qui régissent l'espace urbain de la Métropole NICE COTE D'AZUR : PLUm, DTA, PPR, règles propres aux voies ferrées...
- Les travaux sont expliqués dans le sous-dossier « Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants »
- L'aspect budgétaire est détaillé dans le sous-dossier « appréciation sommaire des dépenses ».

Le dossier relatif au parcellaire est très précis, avec les plans de chaque copropriété. Le descriptif des parcelles et tantièmes concernés reste cependant très fastidieux dans sa lecture.

Sans aucune visite, ni observation du public, je considère qu'il n'y a aucune objection à l'expropriation et que le décompte n'est pas susceptible d'être contesté.

3.1 Le dossier d'enquête publique relatif à la déclaration d'utilité publique/DUP

3.1.1 Identification du demandeur et nature de la demande

L'autorité expropriante est la Métropole Nice Côte d'Azur.

L'objet de l'opération est la mise aux normes de sécurité incendie du tunnel André Malraux sur la Voie Mathis et l'enquête parcellaire relative aux travaux nécessaires à la mise en conformité du tunnel, puisque, ni la Métropole NCA, ni la Ville de NICE n'ont l'entière maîtrise foncière des tréfonds sur la zone de travaux.

3.1.2 Cadre réglementaire

Les articles régissant l'enquête publique cités au point 1.2 « cadre juridique » ont été appliqués à cette enquête publique conjointe.

3.1.3 Composition du dossier d'enquête publique

La composition du dossier a été décrite au point « 1.4 Composition du dossier ».

Le dossier d'utilité publique et le dossier parcellaire comportent toutes les pièces et plans nécessaires à la compréhension de l'opération.

La notice explicative est très claire, elle est enrichie de plans et schémas permettant au public de comprendre facilement l'objet de l'enquête.

La notice explicative comporte :

- La situation géographique du tunnel André Malraux, la composition géologique des tréfonds de l'ouvrage
- La situation actuelle du tunnel André Malraux, son fonctionnement, le nombre de véhicules qui empruntent quotidiennement le tunnel, dans les deux sens de circulation, les risques accrus d'accident aux heures de pointe, les points faibles de l'ouvrage en cas d'incendie,
- Un tableau, en page 8, reprend point par point les exigences de la législation et, en face, l'état actuel des équipements de sécurité du tunnel A. Malraux.
- Les études préalables à la réalisation de l'opération, résumées en tableau comparatif des solutions proposées, en page 15, est particulièrement intéressant car il facilite la compréhension du choix de la solution², en listant tous les arguments qui justifient ce choix : la nature des travaux, le volume de terre d'excavation qui est considérablement réduit, l'achat des tréfonds est diminué en proportion, les démarches administratives sont limitées ainsi que le montant des rachats de parcelles en tréfonds, l'ensemble des travaux qui vise à rénover l'existant et non à détruire et reconstruire (ex : le local technique « Biasini », de ce fait l'évaluation du coût global des travaux est considérablement diminué.
- La justification du choix de travaux en terme technique, environnemental et financier est visible sur le tableau comparatif des deux solutions, L'ampleur des travaux est diminuée et l'impact sur la zone aussi, selon tous les aspects de l'étude : géologique, environnemental, humain... enfin, la gêne occasionnée pour la circulation dans ce secteur pendant les travaux sera moins importante.

Les explications techniques sont complètes, précises et claires.

3.1.4 Etat actuel et fonctionnement du tunnel André Malraux

Le tunnel A. Malraux, bidirectionnel en 2x2 voies, a été construit en 1977. Il est situé à l'extrémité Est de la voie rapide urbaine Pierre Mathis.

(Ses entrées et sorties sont décrites au paragraphe).

Le tunnel Malraux est inclus dans un réseau d'entrées et sorties, situé en bas du quartier de Cimiez.

Dans le sens Ouest-Est :

- Un échangeur raccorde la voie Mathis au boulevard de Cimiez, sens Ouest-Est,
- Une sortie reliant la voie Mathis à l'avenue du Maréchal Lyautey, à l'Est du tunnel A. Malraux,
- Une entrée à l'Ouest du tunnel A. Malraux, reliant l'avenue Raymond Comboul à la voie Mathis

Dans le sens Est-Ouest :

- L'entrée Est principale de la voie Mathis, reliant la voie Mathis à l'avenue du Maréchal Lyautey
- Une seconde entrée Est située avant le tunnel A. Malraux, au niveau de la rue El Nouzah
- Une sortie en direction du quartier Saint Lambert, situé à la sortie du tunnel A. Malraux.

L'ouvrage se compose d'une tranchée couverte, dans le sens Ouest-est, réalisée pour rétablir le franchissement supérieur de la voie Mathis par le boulevard de Cimiez sur une quarantaine de mètres, puis d'un tunnel creusé.

Deux locaux techniques sont situés, l'un à l'Ouest : le local Biasini, l'autre à l'Est, le local EL Nouzah.

Les bâtiments d'exploitation, le PC sécurité et le Centre de régulation du trafic (CRT) Malraux-Paillon sont regroupés dans le local EL Nouzah.

En 2013, un recensement du trafic du tunnel a été réalisé : environ 75 500 véhicules circulaient chaque jour dans les deux sens : 38 000 en chaussée Nord et 37 500 en chaussée Sud.

En 2028, les prévisions considèrent qu'il y aura environ entre 72 000 et 84 200 véhicules qui circuleront dans les deux sens, avec une utilisation plus conséquente de la chaussée Nord.

Chaque jour, le tunnel est très chargé aux heures de pointe, environ 2400 véhicules par heure entre 17 et 19h en chaussée Sud et 2600 véhicule/heure entre 16 h et 18 h en chaussée Nord, mais le trafic reste intense entre 7 h et 19 h, avec environ 2000 véhicules par heure et par sens de la circulation.

Le nombre d'accidents a été dénombrés entre 2008 et 2013, puis de 2014 à 2016. (Page 7 de la notice explicative).

Ils sont principalement dus à des pannes de véhicules, il y a eu deux blessés graves et 5 blessés légers ; il y a eu, fort heureusement, peu d'incendies et aucun n'a nécessité d'évacuer des usagers à pied.

En page 8 de la notice explicative, un tableau, récapitule, point par point, les équipements de l'ouvrage, les équipements de sécurité et leur comportement au feu.

Actuellement, le tunnel A. Malraux, en matière de sécurité, ne satisfait pas sur différents points à la réglementation en cours : (page 8 de la notice explicative)

La vitesse de circulation dans le tunnel est limitée à 50 km/h,

Les transports de matières dangereuses sont interdits dans le tunnel, ainsi que les transports exceptionnels (sur ce second point, il peut y avoir une dérogation avec une autorisation préfectorale):

➤ **Concernant le dispositif de génie civil :**

- Les eaux de ruissellement ou les liquides déversés sur la chaussée s'écoulent dans le caniveau qui est sous le trottoir (côté droit de la chaussée, dans le sens de circulation), ce qui peut contribuer à la propagation d'un incendie si une nappe enflammée s'y étend.
- La hauteur de couverture n'est que de 4 m au minimum sous la villa Castel,
- Le tunnel A. Malraux ne dispose pas de Bande d'Arrêt d'Urgence/BAU, ni d'aménagements spécifiques pour l'évacuation des personnes,
- La largeur du trottoir trop étroite, à droite de chaque sens de circulation : le trottoir a une largeur de 0.5 m et ne permet pas son utilisation pour sortir une personne à mobilité réduite (PMR) du tunnel en cas d'incendie.
- Il y a nécessité de construire un aménagement spécifique pour les personnes handicapées.
- Il n'y a pas d'issue de secours
- Les véhicules de secours ne peuvent pas faire demi-tour à cause de la glissière en béton du terre-plein central
- Les 6 niches de sécurité et les niches incendie ne sont pas différenciées et elles ne sont pas assez profondes pour servir de refuge pour les personnes ; elles sont installées en vis-à-vis tous les 70 m environ.
- Les PAU/Postes d'Arrêt d'Urgence, au nombre de 8 ont été installés dans les niches de sécurité.

➤ **Concernant les équipements de sécurité :**

- Les prises électriques pour les véhicules de secours ne sont pas en triphasé, mais en monophasé et sont en très mauvais état,
- L'autonomie de l'alimentation sans interruption/ASI est non conforme aux 30 mn requises
- Concernant l'alimentation secourue de puissance, le couplage entre TGBT est hors service, il n'est plus possible de secourir l'ensemble du tunnel depuis un seul poste
- La ventilation de désenfumage en cas d'incendie n'est pas conforme au désenfumage du tunnel, un système d'extraction transversale devra être installé
- Un éclairage de sécurité existe, mais les câbles ne sont pas aux normes
- Il n'y a pas de plots de jalonnement
- Le débit en eau du réseau d'eau incendie n'est pas garanti à 120m³/h
- Il n'y a pas de détection incendie en tunnel

➤ **Concernant le comportement au feu :**

- Les câbles des circuits d'éclairage ne répondent pas aux normes anti-feu (classement C1)
- La résistance au feu des structures principales est insuffisante

- La porte d'accès aux structures de second œuvre est non-conforme et la résistance au feu des locaux techniques non déterminée
- ~~Aucun document n'atteste de la tenue au feu des ancrage d'équipements suspendus.~~

Je constate que le tunnel A. Malraux ne présente pas les garanties nécessaires à la sécurité des automobilistes en cas d'incendie et ne respecte pas la réglementation datant de l'année 2000.

➤ **Les conditions d'exploitation**

Le tunnel A. Malraux est situé sur la voie Mathis gérée par la Métropole de Nice Côte d'Azur.

L'exploitation du tunnel est assurée par la Direction des Ouvrages d'Art et de Génie Civil de la Métropole NCA.

Un paragraphe est consacré au fonctionnement technique dans la notice explicative en page 18 .

3.1.5 Description du projet

Compte tenu de ces écarts à la réglementation et la vétusté de plusieurs équipements, le projet prévoit de mettre au norme le tunnel A. Malraux, rénover et adapter l'existant et d'améliorer la sécurité des personnes en créant une galerie parallèle au tunnel qui permettra d'évacuer les personnes, et par un système performant permettant d'extraire les fumées en cas d'incendie.

L'opération consiste pour l'essentiel :

- Faciliter l'évacuation des usagers en cas d'incendie :
 - Réalisation d'une galerie d'évacuation réservée aux usagers
- Améliorer le système de ventilation afin d'éviter l'asphyxie
 - Réfection de la ventilation avec création d'une unité de désenfumage
 - Réalisation de 3 issues de secours, 10 niches de sécurité et de 6 niches incendie.
- La remise en état du tunnel existant :
 - Réfection de la chaussée, des trottoirs et du séparateur de voies en béton
 - Installation de glissières démontables à l'extérieur du tunnel
 - Dépose du bardage
 - Réfection de l'éclairage, de l'alimentation et de la distribution électrique
 - Enfouissement des réseaux
 - Réfection de la GTC/Gestion Technique Centralisée
 - Refonte du réseau d'appel d'urgence
 - Création d'une signalétique adaptée

➤ **Les travaux de protection au feu du tunnel**

Les travaux sont schématisés et expliqués dans le sous-dossier « Plan Général des Travaux » :

- Page 1 : le plan synoptique permet de visualiser le tunnel depuis le local Biasini jusqu'au Centre de Régulation du Trafic/CRT Malraux-Paillon.

La galerie d'évacuation est en parallèle du tunnel avec le puits de sortie en surface côté CRT Malraux-Paillon, 3 issues de secours sont positionnées le long du tracé, ainsi que la galerie de désenfumage et l'unité de désenfumage côté CRT Malraux-Paillon.

- Les pages 2 et 3 présente le schéma de la galerie d'évacuation planche Ouest, puis planche Est,
- En pages 4, depuis le local Biasini, côté tête Ouest, un schéma des niches sécurité incendie et des issues de secours, les niches existantes seront murées et on peut situer les bouche d'extraction des fumées,
- En page 5, la deuxième partie du tunnel jusqu'au CRT, en tête Est, avec issue de secours, niches sécurité incendie et une unité de désenfumage du côté du local EL NOUZHA, les bouches d'extractions, le puits d'évacuation, des ventilateurs, le local de ventilation et l'unité de désenfumage.
- En page 6, une coupe transversale des travaux, figurant le tunnel, les 2 X 2 voies, permet de visualiser en partie supérieure du tunnel, la galerie d'évacuation des personnes, la galerie de désenfumage avec une bouche d'extraction pour les fumées, une dalle et une protection au feu, le voile séparateur, et, en partie basse, la conduite incendie et l'évacuation des eaux
- La page 7 comporte un schéma du principe de désenfumage et des photos du matériel utilisé
- La page 8 présente une vue en plan de principe de l'unité de désenfumage, côté rue EL NOUZHA
- En page 9, une vue des zones d'implantation du chantier à l'échelle 1/3000°

➤ Les installations destinées aux pompiers

Le tunnel sera équipé de génophones : coffret de raccordement qui inclut une prise de communication ainsi qu'un combiné avec son câble de raccordement.

Ce système permet une communication entre chaque terminal, à l'intérieur, comme à l'extérieur et facilitera, le cas échéant, l'intervention des pompiers.

Ces génophones seront installés dans les niches de sécurité, à proximité des barrières télécommandées et du point d'accès d'urgence situé à l'extérieur du tunnel.

Tous les raccordements électriques nécessaires seront installés dans les niches de secours : prise secteur, prises pompiers...

➤ La signalétique sera rénovée :

- Dans les niches de sécurité et niches incendie, des panneaux seront installés représentant un téléphone noir et le sigle SOS et un extincteur rouge, selon les équipements qu'elles contiennent.
- Les issues de secours seront signalées en permanence par des un panneau lumineux rétro-réfléchissant
- Une signalétique permettant de guider les usagers vers les issues de secours sera installée ; elle indiquera l'issue de secours la plus proche et la distance à parcourir.

- La galerie de sécurité sera équipée d'une signalétique, ainsi que d'une ligne continue de couleur verte peinte au sol.
- La traversée de chaussée au niveau de chaque issue de secours sera peinte avec des bandes blanches
- Des chevrons verts seront peints sur les piliers Nord (pieds droits) pour indiquer la traversée piétonne
- Des feux flash seront installés aussi à ce niveau.
- Une signalisation sera installée dans les locaux techniques indiquant les sorties de secours et le point de rassemblement.
- Les signaux d'affectation des voies/SAV existants seront déposés et remplacés par des SAV à led.

Cette signalisation sera en cohérence avec la signalisation de police et le règlement de circulation :

Interdiction au transport de matières dangereuses

Interdiction aux transports exceptionnels, sauf autorisation préfectorale spécifique.

Tunnel réservé à la circulation automobile

Interdiction aux piétons

Interdiction aux poids lourds de dépasser

Panneaux limitant la vitesse à 50 km/h.

Les panneaux existants pourront être conservés en fonction de leur état.

La note explicative, en page 13, présente la solution 1, non retenue, et en page 14, la solution 2 avec les arguments relatifs à la galerie interne au tunnel.

La solution retenue prévoit de construire, en partie haute du tunnel, à l'intérieur du tunnel, au-dessus de la galerie de circulation des véhicules, une dalle béton qui sera la base d'une galerie d'évacuation des usagers, accessible par les issues de secours et sortant au niveau de la tête Est par un puits de sortie dans la rue El Nouzha.

La dalle réalisée aura une longueur de 437 m.

Au côté supérieur opposé à la galerie d'évacuation, sera construite une galerie de désenfumage avec une unité de désenfumage côté tête Est, à proximité du local CRT Malraux-Paillon.

Les équipements d'exploitation et de sécurité sont installés à l'Ouest, au local Biasini qui sera réaménagé et, à l'Est, au CRT Malraux-Paillon.

Le tunnel Malraux fera l'objet de nombreux travaux de réhabilitation : élargissement des trottoirs où seront intégrés une partie des réseaux, notamment l'écoulement des eaux, ainsi qu'une conduite incendie ; les trottoirs élargis permettront aux PMR un accès de plain-pied aux futures issues de secours.

Les piliers supportant le tunnel, ainsi que la voute, seront équipés de plaques de protection au feu. Ce type d'équipement est prévu dans la réalisation de la galerie d'évacuation ou une composition de béton et de ferrailage innovant pouvant apporter la même garantie de protection au feu.

Le contexte environnemental du projet est présenté en page 9 :

➤ **Analyse du milieu physique :**

- Sur le plan géologique : Le tunnel A: Maïtraux a été creusé dans une couche de gypse panaché compact ; le risque sismique dans la zone d'étude est moyen et le risque de mouvements de terrain non négligeable.
- Il existe deux nappes d'eau souterraine, mais le tunnel se trouve nettement au-dessus de ces nappes.
- Le projet n'intercepte aucun périmètre de captage d'eau potable.
- La circulation des véhicules génère des odeurs, des vibrations et des émissions lumineuses dans la zone d'étude.

➤ **Analyse du patrimoine naturel :**

La zone d'étude n'est concernée par aucun périmètre de protection ou d'intérêt biologique par la végétation ou la faune.

L'espace protégé Natura 2000 le plus proche est situé à environ 2 km à l'Est, c'est la Corniche de la Riviera.

Aucun corridor écologique n'est signalé dans la zone d'étude.

➤ **Analyse du milieu humain et patrimoine et paysage :**

- En terme d'occupation du sol : les éléments principaux sont de l'habitat individuel et collectif, la voirie, les activités, les équipements publics : scolaires et administratifs et des jardins et des espaces verts.

Tous les réseaux, eaux, gaz et électricité sont présents dans la zone d'étude et certains passent sous le tunnel.

L'ambiance sonore de la zone d'étude : c'est bruyant, particulièrement dans la journée et un peu moins le soir (circulation des véhicules).

- Le tunnel est concerné par deux périmètres de protection du patrimoine :
 - o Zone de prescriptions archéologiques NICE Cimiez, pour laquelle le service régional de l'archéologie n'édicterait aucune prescription archéologique,
 - o 500 m autour de l'Hôtel Alambra et de l'église Notre-Dame Auxiliatrice.
- Concernant la préservation des espaces verts, les têtes de tunnel devront être traitées avec soin, particulièrement aux abords de la Terrasse de l'avenue Bieckert, en tête Est, afin de préserver des vues rapprochées de qualité, particulièrement en bas de Cimiez où se situent des parcs et jardins publics et privés et des alignements d'arbres le long des voies.

Les perceptions visuelles éloignées sont quasi nulles car l'espace concerné par les travaux est largement construit.

- **L'impact sur le milieu humain :** Pour les usagers, la solution retenue assure l'évacuation sécurisée des usagers par un accès piéton sécurisé au local Biasini depuis le CRT sans traversée de voie.

Le local Biasini n'est pas démoli, mais simplement réaménagé.

La réalisation d'une dalle dans le tunnel ne pose pas de difficultés techniques spécifiques.

Quant à l'exploitation, elle est facilitée par un accès direct et sécurisé à l'unité de désenfumage depuis le CRT du fait de la proximité de l'installation.

L'unité de désenfumage sera peu visible depuis les environs. Elle restera bruyante lors opérations de maintenance menées de nuit, une fois par mois quand le tunnel sera fermé à la circulation. Le groupe d'habitations susceptible d'être gêné par le bruit se situe en tête Est.

La surface protégée au feu est plus importante.

L'ensemble des travaux envisagés permettra d'appliquer la réglementation en matière de sécurité incendie et d'améliorer la sécurité des usagers.

Il est impératif d'exécuter ces travaux au plus vite, bien que 20 ans se soient écoulées depuis la dernière instruction technique annexée à la circulaire 2000-63.

➤ **L'impact sur la circulation en phase chantier :**

La solution n°1 prévoyait 47 postes perturbant la circulation sur le boulevard de Cimiez, alors que **la solution retenue réduit à 2 postes de travaux les perturbations de la circulation sur le boulevard de Cimiez.**

La solution n°1 prévoyait 431 postes de travaux impliquant la coupure de la voie Mathis ; **la solution retenue prévoit 140 postes de travaux perturbant la circulation sur la rue El Nouzah et 496 postes impliquant la coupure de la voie Mathis.**

➤ **Impact du projet sur l'environnement :**

Le projet ne nécessite aucune décision ou autorisation au titre de la protection de l'environnement. (p 36 de la notice explicative)

Notamment il n'est soumis ni à autorisation :

- Au titre de la police de l'eau,
- Du Code de l'Environnement, pour les Sites classés, la protection du patrimoine naturel,
- Du Code forestier relatif au défrichement

➤ **Au titre des procédures d'urbanisme :**

Le projet envisagé comprend la réalisation de 4 issues de secours, appelés « rameaux », d'environ 50 m², chacun creusés dans la colline de Cimiez, et **dont la hauteur est supérieure à 2 m. Le projet est donc soumis à déclaration préalable, en application de l'art. R.421-23 du Code de l'urbanisme.**

Selon le zonage, le projet est conforme au PLUm qui comporte une disposition prévoyant la mise en sécurité des infrastructures existantes, dont font partie les tunnels.

➤ **L'impact géologique :**

La solution retenue réduit de 90 % la quantité d'excavation et de terrassement par rapport à la solution n°1, soit 1197 m³ au lieu de 12 086 m³.

Le risque géotechnique sur l'argile est réduit de 95 %, soit 204 m³ au lieu de 5015 m³ en solution 1.

Le risque de découvrir des terrains pollués dans le gypse est réduit de 85 %, au prorata des volumes excavés dans le gypse.

3.2 Le dossier d'enquête publique relatif au parcellaire

3.2.1 Composition du dossier

Ce dossier est constitué de 4 sous-dossiers :

- Plans de situation
- Plan parcellaire à l'échelle 1/1000
- Etat descriptif de divisions
- Etat parcellaire
- Annexes avec les parutions dans les journaux et les copies des avis et envois aux propriétaires concernés par l'expropriation.

3.2.2 Situation foncière

La Métropole n'a pas la maîtrise totale du foncier ; une partie des parcelles nécessaires à la réalisation des travaux a été acquise par achat et acte notarié en date du 14 novembre 2018, pour des surfaces de 537 m² + 738 m² + 3660 m² + 516 m² + 60 m² + 138 m².

La situation foncière est expliquée et détaillée dans le dossier d'enquête parcellaire.

L'Etat descriptif de divisions présente toute la zone d'étude et le détail des immeubles concernés ;

Les surfaces nécessaires à la réalisation des travaux se situent en tréfonds des propriétés.

Il reste des parcelles à acquérir, car il n'y a pas eu de cessions à ce jour, la Métropole

Trois immeubles sont concernés par l'expropriation des tréfonds nécessaires aux travaux de mise aux normes incendie du tunnel A. Malraux :

- L'immeuble le VAN DYCK, sis 6. Avenue de Bruxelles pour une surface de 712 m²,
- L'immeuble Le Picardie, sis 10, avenue Georges Clémenceau, pour une surface de 2822 m²,
- L'immeuble La Villa Montfleuri, sis 29. Avenue des Arènes de Cimiez, pour une surface de 480 m²,
- Un immeuble sis 24. Montée de Cimiez, pour une surface de 52 m².

La solution retenue prévoit une emprise totale (sol et tréfonds) de 1140 m², alors que la solution n°1 prévoyait 2980 m², dont une emprise privée (sol et tréfonds) de 1720 m², soit 58 % du total.

La solution retenue prévoit 120 m² de sol et tréfonds, ce qui représente 11 % de l'emprise totale.

De ce fait, les démarches administratives sont simplifiées à 94 % et les coûts limités.

3.3 Justification du choix de projet

La solution retenue pour la réalisation du projet est la plus favorable concernant tous les points exposés précédemment.

Le projet est conforme à :

- La réglementation en cours, Code de l'Environnement, Code de l'Expropriation, Loi Littoral, DTA, PLUm,

Le projet a peu d'impact sur :

- L'environnement, le patrimoine et le paysage,
- Le milieu géologique,
- Le milieu humain.

Les meilleures solutions ont été choisies pour minimiser l'impact sur la circulation pendant les travaux.

La solution retenue a diminué considérablement les acquisitions foncières, de l'ordre de 94 %.

Enfin, **le coût de l'opération s'élèvera approximativement à 22 763 713 € TTC**, au lieu de 36 053 821 € TTC calculés dans la première solution, soit une économie d'environ 13 290 108 €. De plus les expropriations seront limitées, ainsi que les frais de procédures et les frais administratifs.

3.3.1 Avis exprimés par les autorités consultées

Nous avons, en pièce annexe, un avis de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité routière, du 7 avril 2015, dossier examiné aussi par la CNESOR, en 2013, qui a demandé des compléments d'information qui figurent dans le présent dossier. La Commission relève, dans son avis, que le maître d'ouvrage a apporté des réponses appropriées aux demandes de la CNESOR et, de ce fait, donne un avis favorable aux dispositions projetées.

Le tunnel A. Malraux se situe hors des espaces proches du rivage et hors de l'espace urbanisé sensible, dans un secteur où la DTA/Directive Territoriale d'Aménagement ne définit aucun enjeu.

Le projet est donc cohérent avec la DTA, puisqu'il se situe sur une zone sur laquelle la DTA ne met en évidence aucun enjeu.

La réalisation de l'unité de désenfumage, situé dans un espace urbanisé, ne constitue pas une extension d'urbanisation, ni une nouvelle voie **de transit, le projet est donc compatible avec la Loi Littoral.**

Le projet est en adéquation avec le PLUm. En effet, le PLUm a pour ambition de conforter le développement durable de la Métropole en la dotant des équipements et des infrastructures nécessaires à son fonctionnement et à son rayonnement, en développant des projets

Le schéma directeur des mobilités, à l'horizon 2030, fait apparaître la mise aux normes des tunnels.

La zone autour du tunnel Malraux n'est concernée par aucun espace boisé classé.

Il n'y a aucun espace réservé au droit du tunnel Malraux et de ses abords immédiats.

5 villas dont des éléments sont à protéger ou à mettre en valeur ont été identifiés comme patrimoine bâti remarquable, notamment des façades principales, décor et/ou ferronnerie :

- Villa Victoria, sise 12 avenue d'Alsace
- Villa Castel, sise 13, avenue de Bruxelles
- Villa Argentine, sise angle boulevard de Cimiez-avenue Bieckert
- Villa sise 48, avenue de Cimiez
- Villa Olympe sise 37, avenue de Bieckert.

Aucun espace remarquable n'est présent aux abords du tunnel Malraux.

5 servitudes d'utilité publique s'appliquent au tunnel Malraux et à ses abords immédiats :

- Servitude AC 1 relative à la protection des monuments historiques,
- Servitude I4 relative aux lignes électriques (ligne souterraine)
- Servitude PT 1 relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques
- Servitude T 1 relative aux voies ferrées
- Servitude PM 1 relative au PPR/Plan de Prévention des Risques, mouvement de terrain à Cimiez.

La servitude AC 1 relative à la protection de l'ancien hôtel Alhambra à l'Ouest et de l'église Notre-Dame auxiliaire à l'Est, nécessite que le projet soit soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France préalablement aux travaux.

La servitude I4 impose de laisser le libre accès aux agents de l'entreprise exploitante pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations et à prévenir la société exploitante un mois avant travaux de clôture et de bâti.

La servitude P1 interdit, dans la zone de garde radioélectrique, la mise en œuvre de matériel électrique susceptible de perturber les réceptions radioélectriques du centre ou d'apporter des modifications à ce matériel, sans l'autorisation du ministère chargé de son exploitation ou en exerçant la tutelle.

La servitude T 1 relative aux zones ferroviaires impose :

- L'obligation pour le riverain, avant tout travaux de construction, de demander la délivrance de son alignement
- L'obligation pour les riverains d'un croisement à niveau de supporter les servitudes résultant d'un plan de dégagement
- L'interdiction aux riverains de la voie ferrée de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture à moins de 2 m d'un chemin de fer
- L'interdiction aux riverains de planter des arbres à moins de 6 m de la limite de la voie ferrée, constatée par un arrêté d'alignement et des haies vives à moins de 2 m.

- L'interdiction d'établir aucun dépôt de pierres ou d'objets non inflammables limite de la voie ferrée, à moins de 5 m
- L'interdiction d'établir aucun dépôt de matières inflammables et des couvertures de chaume à moins de 20 m.
- L'interdiction aux riverains de la voie ferrée qui se trouve en remblai de plus de 3 m au-dessus du terrain naturel, de pratiquer des excavations dans une zone égale à la hauteur verticale du remblai mesuré à partir du pied du talus.
- L'interdiction aux riverains de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée.

L'analyse du projet (notice explicative p 26) révèle que le projet est compatible avec les servitudes d'utilité publique : Tous les ouvrages d'infrastructure terrestre, dont les voies et les ponts, sont exclus du champ d'application du permis de construire.

L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France sera demandé pour la future usine de ventilation car il est demandé de traiter avec soin les têtes de tunnel en Est et en Ouest, particulièrement l'unité de désenfumage afin qu'elle s'intègre dans le paysage ; il n'y a aucune prescription relative aux éléments de patrimoine que sont l'Hôtel Alambra et l'église Notre Dame auxiliairice.

Le projet n'est pas de nature à perturber les transmissions radioélectriques et l'accès aux lignes électriques sera maintenu.

Les emprises du projet ne sont pas concernées par la servitude T1 relative aux voies ferrées.

Le SDIS demandera une visite de sécurité, à la fin des travaux, avant la remise en service du tunnel.

➤ **Compatibilité du projet avec le PPR/Plan de Prévention des Risques**

La commune de NICE est soumise à deux PPR inondation : pour la Vallée du Var et pour la Vallée du Paillon. Le projet n'est concerné par aucun de ces PPR.

Le projet n'est pas concerné non plus par le PPR feux de forêt, car il est situé hors de la zone.

Le projet se situe à environ 2/3 en zone bleue, B1, c'est-à-dire en zone de risque faible à moyen pour les mouvements de terrain et cavités souterraines. Le dernier tiers, l'unité de désenfumage se situe en zone B2 de danger limité, où l'affaissement et/ou d'effondrement est limité et d'un niveau fort, 5, et dans laquelle des confortations peuvent être réalisées sur les unités foncières pour supprimer ou réduire fortement l'aléa.

De ce fait, la construction de l'unité de désenfumage devra résister aux tassements différentiels, s'adapter aux éventuelles cavités, et devra faire l'objet de dispositions constructives visant à garantir sa stabilité vis-à-vis des mouvements de terrain. Ces dispositions sont à prendre même si les déformations susceptibles de se produire restent de faible amplitude.

➤ **Une étude géotechnique a été réalisée dans le cadre des études de conception du projet.**

Les travaux respecteront les prescriptions prévues par le règlement du PPR :

- Prises en compte de la présence éventuelles de cavités, résistance aux tassements différentiels
- Absence de rejets d'eaux des vides résiduels sur l'ensemble de la parcelle ou tout au moins sur l'emprise du projet, tant en phase travaux, qu'en phase d'exploitation. (Ne pas épandre d'eau à la surface du sol ou en profondeur, ni en rejeter, ne pas pomper dans les nappes, s'assurer que tous les rejets d'eaux sont évacués dans les réseaux collectifs existants).
- Détermination du mode de fondations adapté aux caractéristiques mécaniques des terrains sollicités par le projet.

Le projet est donc compatible avec les mouvements de terrains et cavités souterraines.

- PPR séisme :

Le projet se situe dans le périmètre du PPR des risques naturels prévisibles de séisme (zone bleue B0).

Les travaux, ouvrages et constructions devront respecter la norme NP 06-014. Les canalisations seront conçues et mises en œuvre de façon à réduire leur sensibilité aux déplacements différentiels. Ainsi le projet sera compatible avec les prescriptions du PPR séisme.

3.4 Observations du public

➤ Déclaration d'utilité publique/DUP

Cette enquête n'a, apparemment, pas du tout intéressé le public. Il n'y a eu que trois visiteurs :

Monsieur Christian DELAPORTE, représentant de SOGEA, syndic de copropriété du Picardie, est venu, mais n'a écrit aucune observation ; il m'a seulement informé qu'aucun copropriétaire ne s'était manifesté auprès de lui, Monsieur Gérard Morel a écrit une observation sur le registre de DUP exprimant la nécessité de mettre aux normes incendie le tunnel A. Malraux

Enfin une dame habitant le quartier est venue et a rapidement regardé les plans sans écrire dans les registres.

➤ Enquête parcellaire.

Il n'y a aucune observation sur le registre d'enquête parcellaire, et aucune contre-proposition.

4 Avis du commissaire enquêteur

4.1 Avis sur l'enquête préalable à la DUP

Le projet de mise en sécurité incendie du tunnel A. Malraux proposé par la Métropole NICE COTE D'AZUR permettra de :

- Améliorer la sécurité des usagers du tunnel : installation d'une galerie d'évacuation des automobilistes en cas d'incendie accessible par les issues de secours
- Sécuriser les circulations piétonnes dans le tunnel pour l'évacuation en cas d'incendie, en élargissant les trottoirs existants

- Remettre aux normes les équipements de sécurité du tunnel qui ne correspondent plus à la législation en vigueur, qui date de 2000 (suite à l'incendie dans le tunnel du Mont Blanc)
- Améliorer le temps de résistance au feu des équipements et installer des plaques de protection au feu
- Rénover le dispositif de désenfumage et d'aération
- Améliorer la signalétique, notamment les blocs de sécurité et la signalétique pour l'évacuation des usagers
- Améliorer la circulation des véhicules de pompiers et l'accès aux voies de circulation.

Le projet est conforme à toutes les directives relatives à la zone concernée : PLUm, DTA, PPR, avis de l'Architecte des Bâtiments de France, Natura 2000, les normes liées à la voie ferrée voisine, la prise en compte de la qualité de l'air, la géologie, les eaux souterraines, eaux superficielles et captages, ainsi que les pollutions électriques et électromagnétiques.

Le milieu biologique et la faune et la flore ne subiront aucun dommage car le projet n'entraîne aucune nuisance.

Le milieu humain ne sera pas modifié, ni le bâti. Le projet a été étudié afin de déranger à minima la circulation, puisque la solution retenue implique un volume nettement moins important d'excavation et de rachats fonciers. De même le patrimoine et le paysage ne sont pas impactés car les travaux seront effectués essentiellement en tréfonds et peu en surface, excepté pour l'unité de désenfumage.

Concernant la phase de travaux, la Métropole NICE COTE D'AZUR s'engage sur une charte « Chantiers verts » pour préserver l'environnement.

L'ensemble des entreprises intervenant sur ce chantier s'engagent à :

- Réduire les déchets et les évacuer quotidiennement et en gérant la filière déchets depuis les bennes jusqu'aux entreprises de recyclage
- Réutiliser sur place certains déchets
- Maîtriser les consommations d'eau et d'électricité
- Maîtriser le bruit en réduisant le niveau sonore des engins utilisés
- Maîtriser les nuisances en réduisant les boues et les poussières, en ne brûlant aucun déchet sur le chantier, en ne versant aucun autre élément que l'eau sur le sol
- En informant et en formant les personnels intervenant sur le chantier à la charte « Chantiers verts ».

Toutes ces dispositions me permettent de penser que le projet est bien étudié, qu'il est cohérent, qu'il respecte les réglementations en cours et toutes les recommandations et qu'il a le souci du respect de l'environnement.

4.2 Concernant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique :

Du fait de l'objet du projet : la mise en sécurité incendie du tunnel A. Malraux qui est une voie indispensable à la traversée de la ville d'Est en Ouest et d'Ouest en Est, qui observera la réglementation qui date de 2000,

Du fait du respect de la réglementation appliquée sur la Ville de NICE, de la volonté de préserver le paysage, le patrimoine, le milieu humain et l'environnement,

Du fait de la quasi absence d'observations du public

Je considère qu'il n'y a aucune opposition à la déclaration d'utilité publique.

4.3 Concernant l'enquête parcellaire :

Du fait de l'absence d'observation du public, je considère qu'il n'y a pas d'opposition à l'expropriation des tréfonds des immeubles concernés par les travaux de mise en conformité du tunnel A. Malraux.

Les conclusions séparées concernant chaque enquête sont jointes à ce rapport.