

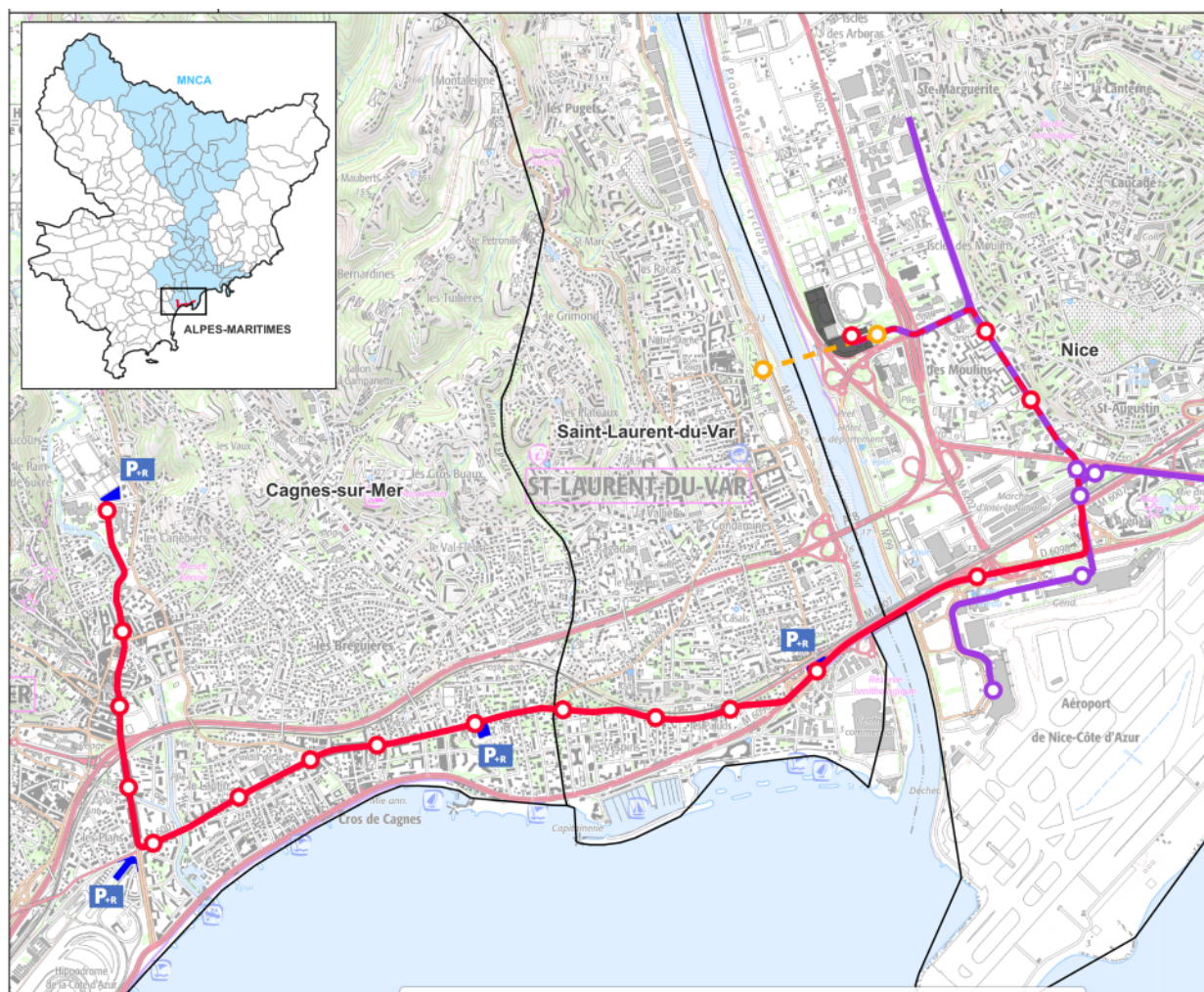
DÉPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

MÉTROPOLE DE NICE CÔTE D'AZUR

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

POUR LE PROJET DE CRÉATION DE LA LIGNE 4 DU TRAMWAY

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE



MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Président : Giovanni VALASTRO

Membres : Léonard LOMBARDO- Jean-Marc GUSTAVE- Claude COHEN- Barbara JURAMIE

DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES
METROPOLE DE NICE CÔTE D'AZUR

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

- PREALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
ENTRAINANT MISE EN COMPATIBILITÉ
DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA MÉTROPOLE
NICE CÔTE D'AZUR (PLUM)
- PARCELLAIRE

POUR LE PROJET DE CRÉATION DE
LA LIGNE 4 DU TRAMWAY

Du lundi 12 juin 2023 au vendredi 21 juillet 2023 inclus

Prescrites par arrêté de Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes du 4 mai 2023

DESTINATAIRE : - Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes

COPIE A : - Monsieur le Président de la Métropole de Nice Côte d'Azur,
- Monsieur le Maire de Nice
- Monsieur le Maire de Cagnes-sur-Mer
- Monsieur le Maire de Saint-Laurent-du-Var
- Madame la Présidente du Tribunal Administratif

SOMMAIRE

<u>ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES.....</u>	<u>1</u>
<u>ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES.....</u>	<u>2</u>
<u>1. GENERALITES</u>	<u>6</u>
<u>2. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET REGLEMENTAIRES</u>	<u>7</u>
2.1. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	7
2.2. OBJET DES ENQUETES PUBLIQUES	7
2.3. CADRE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE	8
2.4. LES CONCERTATIONS EN AMONT DE L'ENQUETE	9
<u>3. COMPOSITION DU DOSSIER.....</u>	<u>11</u>
3.1. LES PIECES DU DOSSIER	11
3.2. EXAMEN DES PIECES DU DOSSIER	13
3.3. APPRECIATION GLOBALE DE LA COMMISSION SUR LE DOSSIER D'ENQUETE.....	14
<u>4. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET</u>	<u>15</u>
4.1. CHOIX DE CE PROJET	15
4.2. CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT - SITUATION DU PROJET	16
4.3. OBJECTIFS ET ENJEUX.....	17
4.4. CARACTERISTIQUES ET DESCRIPTION DU PROJET	18
<u>5. REORGANISATION DES CIRCULATIONS</u>	<u>24</u>
5.1. CIRCULATION VIAIRE	24
5.2. RESTRUCTURATION DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN	26
5.3. LES MOBILITES DOUCES ET ACTIVES	28
<u>6. TRAVAUX</u>	<u>29</u>
6.1. NATURE DES TRAVAUX.....	29
6.2. IMPACT DES TRAVAUX	29
6.3. PROCEDURES LIEES A LA PHASE DE TRAVAUX	31
6.4. LE PLANNING DU PROJET – LE CALENDRIER DES TRAVAUX	31
<u>7. IMPACT DU PROJET</u>	<u>33</u>
7.1. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	35

7.2.	NATURE DES AMENAGEMENTS DU PROJET	35
7.3.	IMPACTS DU PROJET SUR LA BIODIVERSITE.	35
7.4.	IMPACTS DU PROJET SUR LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET LES SITES INSCRITS.	38
<u>8.</u>	<u>EVALUATION ENVIRONNEMENTALE</u>	<u>39</u>
8.1.	IMPACT DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	39
8.2.	AVIS DE LA MRAE	39
<u>9.</u>	<u>LES COÛTS DU PROJET L4 ET DE LA RESTRUCTURATION DU RESEAU TRAWAY</u>	<u>41</u>
9.1.	COUT D'INVESTISSEMENTS	41
9.2.	LES COUTS DE RENOUVELLEMENT DE LA L4 ET DE GROS ENTRETIENS	41
9.3.	LES COUTS D'EXPLOITATION	41
9.4.	EVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE	42
9.5.	LE FINANCEMENT DU PROJET :	43
<u>10.</u>	<u>MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (MECDU) – (PLUM)</u>	<u>43</u>
10.1.	RAPPORT DE PRESENTATION	43
10.2.	PROPOSITION DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLUM.....	43
10.3.	COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME SUPRA-COMMUNAUX ET LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX :	45
<u>11.</u>	<u>ENQUETE PARCELLAIRE</u>	<u>45</u>
11.1.	CONTEXTE ET OBJET DE L'ENQUETE	45
11.2.	CONSTITUTION ET ANALYSE DU DOSSIER	46
11.3.	DIMENSIONNEMENT DU PARCELLAIRE	46
11.4.	INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES.....	47
11.5.	NOTIFICATIONS INDIVIDUELLES	47
<u>12.</u>	<u>ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE</u>	<u>48</u>
12.1.	ORGANISATION.....	48
12.2.	MODE DE DEPOT ET ENREGISTREMENT DES CONTRIBUTIONS :	48
12.3.	ARRETE PREFECTORAL PRESCRIVANT LES ENQUETES PUBLIQUES :	49
12.4.	REUNIONS DE PREPARATION – INVESTIGATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	49
12.5.	AFFICHAGE DE L'AVIS D'OUVERTURE D'ENQUETE - PUBLICITE PRESSE.....	50
12.6.	PERMANENCES ASSUREES	50
12.7.	LES PHASES DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE	52
12.8.	CLOTURE DES REGISTRES A, B, C	52
12.9.	METHODOLOGIE DE TRAITEMENT – ELABORATION DES CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE .	53
12.10.	LE CLIMAT DE L'ENQUETE.....	54
12.11.	PROCES-VERBAL DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE.....	55
12.12.	REPONSES DE LA COMMISSION AUX DEPOSANTS	55

<u>13.</u>	<u>BILAN GLOBAL DE L'ENQUETE</u>	<u>56</u>
13.1.	BILAN QUANTITATIF	56
13.2.	BILAN QUALITATIF	58
<u>14.</u>	<u>ANALYSE ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC, APPRECIATION GENERALES DE LA COMMISSION PAR THEME</u>	<u>59</u>
14.1.	DOSSIER D'ENQUETE ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE (THEME 1)	60
14.2.	LE PROJET (THEME 2)	63
14.3.	INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT (THEME 3)	94
14.4.	AUTRES MODES DE DEPLACEMENTS (THEME 4)	99
14.5.	ECONOMIE GENERALE DU PROJET (THEME 5)	105
14.6.	IMPACTS ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PROJET (THEME 6).....	109
14.7.	INCIDENCES EN PHASE CHANTIER (THEME 7)	124
14.8.	MISE EN COMPATIBILITE PLUM (THEME 8)	134
14.9.	PARCELLAIRE (THEME 9).....	136
14.10.	RISQUES (INONDATIONS, TSUNAMI, SUBMERSION) (THEME 10).....	142
<u>15.</u>	<u>ANNEXES.....</u>	<u>145</u>

1. GÉNÉRALITÉS

L'enquête publique, développée dans le présent rapport, porte sur le projet de création de la ligne de tramway L4 pour desservir les communes de Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var et Nice. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la poursuite de la réalisation du schéma directeur métropolitain de transport urbain actualisé à l'horizon 2040 comprenant des lignes de tramway et transports collectifs en site propre (TCSP, articulés avec les transports non urbains, l'offre TER et les pôles d'échanges multimodaux).

Le schéma directeur des transports vise 3 objectifs majeurs :

- Développer significativement l'offre de transport sur le réseau du transport public urbain et sur le réseau ferroviaire pour permettre une réduction sensible de la circulation automobile et des nuisances qu'elle engendre,
- Construire une offre de transport cohérente et complémentaire, articulée autour des pôles multimodaux principaux de Nice (Saint-Augustin, la gare Thiers, Pont-Michel et Lingostière), ainsi que des pôles d'échanges secondaires de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var,
- Favoriser l'émergence de nouveaux parcs de stationnement relais et pôles d'échanges secondaires pour faciliter l'accès aux réseaux de transports collectifs.

La Métropole Nice Côte d'Azur poursuit l'extension de son réseau structurant de tramway après la réalisation des 3 premières lignes. La ligne 4 s'inscrit dans la stratégie globale de planification des transports de la Métropole en étant la première ligne à « sortir » de Nice pour desservir à l'Ouest, les 2èmes et 3èmes plus grandes communes de la Métropole que sont respectivement, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var.

Outre la réalisation de la plateforme du tramway et des équipements du système de transport, le programme de l'opération comprend également, une restructuration des voies existantes et une requalification des espaces publics en intégrant les pistes cyclables, les cheminements piétons et le stationnement par la création de 4 parkings relais.

Le remisage et la maintenance des rames circulant sur la nouvelle ligne s'effectueront dans le Centre de Maintenance Charles Ginesy (CMCG) existant utilisé actuellement pour l'exploitation des lignes 2 et 3 de tramway.

Longue de 7,1 kilomètres, la nouvelle ligne T4 relira le parc des sports de Cagnes-sur-Mer et les deux lycées à proximité immédiate au pôle d'échanges multimodal de Grand Arénas qui concentrera :

- la future gare routière ;
- la future gare TER et LGV ;
- le projet du Palais des Expositions et de Congrès (PEC) ;
- les lignes 2 et 3 de tramway en connexion directe avec l'aéroport.

Ce projet s'inscrit pour une partie dans des emprises foncières déjà maîtrisées par le maître d'ouvrage. Il impacte toutefois des emprises foncières privées et nécessite une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain.

2. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

2.1. Désignation de la commission d'enquête

À la suite de la remise du projet de création de la ligne 4 du tramway par la Métropole de Nice Côte d'Azur à la préfecture, Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes a saisi, par courrier du 12/04/ 2023, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nice pour la désignation d'une Commission d'enquête publique.

Par décision N° E23000014/06 du 13/03/2023, Madame la Présidente du Tribunal Administratif a désigné une Commission, comprenant 5 titulaires

- Giovanni VALASTRO, Président de la Commission
- Léonard LOMBARDO
- Jean-Marc GUSTAVE
- Claude COHEN
- Barbara JURAMIE

Chaque titulaire a adressé au Tribunal Administratif une **déclaration attestant sur l'honneur ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel** ou en raison de ses fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L. 123-5 du code de l'environnement.

2.2. Objet des enquêtes publiques

- Une enquête publique unique portant sur :
 - **La Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** pour la création de la ligne 4 du tramway et des aménagements qui lui sont liés (en particulier, les parkings relais, les aménagements paysagers, les stations et quais et les différents ouvrages nécessaires)
 - La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Métropole de Nice Côte d'Azur (PLUM) assortie d'une étude d'impact soumise à l'avis de la MRAe
- Une enquête parcellaire conjointe menée en vue de la procédure d'expropriation.
Cette enquête précise les limites exactes du projet et détermine les propriétaires des parcelles en vue de la notification de l'engagement de la procédure d'expropriation par le Maître d'Ouvrage.

Ces deux enquêtes ont pour objectifs d'informer le public et de recueillir son avis sur :

- L'utilité publique du projet de réalisation de la ligne 4 du tramway
- La mise en compatibilité avec le PLUM pour permettre la réalisation du projet
- L'acquisition des terrains nécessaires définis dans le dossier parcellaire en application du code de l'expropriation

Les acteurs du projet :

Le Maître d'Ouvrage du projet est la Métropole de Nice Côte d'Azur.

Le Maître d'Œuvre est le groupement TRAM4WEST : Egis rail / Ingerop /STOA/ In situ

L'Autorité organisatrice de l'enquête publique est la préfecture des Alpes Maritimes

Page 7 sur 145

2.3. Cadre juridique et réglementaire

Les deux enquêtes conjointes composées de la demande de Déclaration d'Utilité Publique emportant la mise en compatibilité du PLUM et l'enquête parcellaire sont régies par les principaux textes en vigueur en avril 2022

Les différents codes mentionnés dont les articles sont spécifiés dans le dossier et dans l'Arrêté préfectoral :

- Code de l'environnement ;
- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Code de l'urbanisme ;
- Code du patrimoine ;
- Code de la santé publique ;
- Code de la route ;
- Code des transports ;
- Code de la voirie routière,
- Code général des collectivités territoriales.

Pour la réalisation du projet, les décisions suivantes ont été prises par :

- Délibérations du Conseil Métropolitain de Nice Côte d'Azur :
 - N°0.6 du 14 décembre 2009 approuvant le schéma directeur du réseau de transports urbains à l'horizon 2040 ;
 - N°1-1 du 31 mai 2021, tirant le bilan de la concertation publique préalable au titre de l'Art L103-2 du code de l'urbanisme qui s'est déroulée du 15 février au 31 mars 2021 ;
 - N°1-2 du 11 mars 2022, adoptant le tracé de référence de la ligne 4 et autorisant son président à requérir l'organisation des enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique, à la mise en compatibilité du PLUm et parcellaire ;
 - N°1-1 complétive du 6 octobre 2022 intégrant au coût de l'opération, l'estimation sommaire et globale des acquisitions foncières ;
- Délibérations des Conseils municipaux de Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer
Avis favorables sur l'étude d'impact et la demande d'autorisation environnementale conformément aux articles L122-1 V et R122-7 du code de l'environnement ;
- Avis délibéré de l'État (Autorité administrative de l'État)
 - N° 2023 APPACA /3410/3412 émis le 20 avril 2023 par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement sur l'étude d'impact du projet, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUm, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe, joint au dossier d'enquête ;
- Avis de la Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites (CDNPS)
Avis favorable en date du 25 janvier 2023 sur la demande de déclassement d'un EBC à Cagnes-sur-Mer.

2.4. Les concertations en amont de l'enquête

2.4.1. La concertation publique

Préalablement aux enquêtes publiques, une concertation publique s'est déroulée du 15 février au 15 mars 2021.

Le contexte sanitaire n'a pas permis de tenir des réunions publiques en présentiel, cependant 6 ateliers en petits groupes ont été organisés en visioconférence à Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer

Les expressions du public

Les moyens d'expression mis à disposition du public ont permis d'accueillir :

- Lors des ateliers visioconférence : 70 contributions
- Registre électronique : 133 contributions
- Registres papier : 120 contributions
- Courriers 10 (dont 1 pétition et 2 courriers des maires de Saint-Laurent-du-Var et de Cagnes-sur-Mer)

Soit au total 343 contributions qui ont permis à la fois de soulever des inquiétudes et interrogations et d'améliorer le projet

Les enseignements tirés de la concertation publique :

Le bilan de la concertation a permis de reconsidérer certains aspects soulevés par les contributeurs et de les prendre en compte dans le projet soumis à cette enquête publique. C'est le cas entre autres pour ce qui concerne :

- Le choix du tracé n°1, qualifié de « préférentiel » dès l'organisation de la concertation, mais susceptible de générer le plus d'expropriation
Pour mémoire, le bilan tel qu'il a été arrêté présente les proportions suivantes :
 - Tracé 1 -via la RM6007 : 54% ;
 - Tracé 2 - via la RM6098 jusqu'à l'avenue Jean-Jaurès : 33% ;
 - Tracé 3 – via la RM6098 jusqu'à l'avenue Vauban/Mimosas puis par la RM6007 : 7% ;
 - Autres tracés : 6%.
 - Le positionnement du terminus Grand Arénas,
 - La traversée PMR des voies ferrées de la gare et le passage PMR vers l'institut Tzanck à Saint Laurent du Var,
 - 2 stations supplémentaires à Saint-Laurent-du-Var et à Cagnes-sur-Mer
 - Un quatrième parc-relais (au niveau de l'hippodrome) à Cagnes-sur-Mer.
 - Le maintien des palmiers de l'avenue du Maréchal Juin à Cagnes-sur-Mer

Les inquiétudes et interrogations à la fois les plus fortes et récurrentes ont porté sur :

- Le tracé dit préférentiel, notamment en termes d'expropriations, de nuisances (bruits, pollution...), d'accès des riverains et de gestion des inondations.
- Les aménagements du Bd du Mal juin en termes d'impacts sur le stationnement et sur les commerces ainsi que sur la circulation routière des rues adjacentes

Le bilan complet de la concertation acté par délibération n°1.1 du 31 mai 2021 est joint au dossier

2.4.2. Concertation volontaire

Les six ateliers développement durable, organisés par petits groupes de 10 à 12 personnes en visioconférence, se sont montrés riches en propositions et ont fait l'objet d'une restitution spécifique sous la forme d'un flyer qui est joint en pièce K du dossier.

2.4.3. Consultation des Personnes Publiques Associées (PPA)

Cette consultation a fait l'objet d'un PV, en date du 12 avril 2023, de la réunion d'examen conjoint des PPA qui s'est tenue le 28 février 2023 dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUM.

Les 4 points d'incompatibilité suivants ont été mis en exergue :

- Des discontinuités, des décalages et des différences de gabarit des ER pour lesquels il est proposé de créer un ER global continu pour l'ensemble de la plateforme et ses parcs relais (hormis celui de Val Fleuri)
- Le déclassement de 242 m² sur une superficie de 1832 m² de l'EBC du Brecq, à Cagnes-sur-Mer pour permettre la création d'un nouvel ouvrage de franchissement en lieu et place du franchissement existant a obtenu l'accord unanime des PPA
- Le tracé de la ligne 4 figurant sur le plan de l'OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) des Vespins à Saint-Laurent-du-Var ne correspond pas exactement au tracé projeté. Il est proposé d'adapter le texte de l'OAP dans l'attente de la prochaine révision générale du PLUM.
- Des incompatibilités ponctuelles du règlement du PLUM notamment sur la hauteur des murs de soutènement pour lesquels, il est proposé d'introduire des spécificités locales pour les communes de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var.
- La demande de la commune de Saint-Laurent-du-Var de ramener la marge de recul en zone UCf de 8m à 5m le long de la route des Vespins, reste à clarifier quant à son intégration dans la procédure de la DUP ou dans le cadre d'une autre procédure d'évolution du PLUM.

Lors de la réunion d'examen conjoint du 28 février 2023, les PPA consultées pour la MECDU, n'ont pas émis d'opposition selon le procès-verbal de la réunion du 12 avril 2023.

2.4.4. Concertation interadministrative avec les services de l'État et les collectivités territoriales

La concertation interadministrative se décompose en :

- Une phase de dialogue réalisée dans le cadre de la genèse et de la mise au point du projet ;
- Une phase formalisée de concertation sous l'autorité du préfet ;

Les Avis reçus des organismes :

- Avis reçu le 19/09/2022 de la Direction Régionale des Affaires culturelles (DRAC) : Pas de réponse, pas de modification ;
- Avis reçu le 22/09/2022 de la Direction de l'Aviation civile (DGAC) : avis informel reçu par mail sans avis sur le projet ;
- Avis reçu le 28/09/2022 de l'Agence Régionale de Santé (ARS) PACA : n'appelle pas de réponse, pas de modification ;
- Avis favorable reçu le 30/09/2022 de l'EPA Nice Eco-vallée : n'appelle pas de réponse ;
- Avis reçu de la DDTM, compilation interservices, le 28/09/2022 et 27/10/2022 :
 - Service, eau, agriculture, forêt, espaces naturels : pas d'incidences notables sur les objectifs de conservation des sites ;
 - Service aménagement, urbanisme, paysage (SAUP) : précisions à apporter sur la MDC1 dans le volume 1 de la DUP, le projet est compatible avec le zonage du PLUM, joindre l'avis de la CDPNS au dossier, modifier l'OAP des Vespins, compléter l'OAP mobilité, ajouter au dossier une analyse démontrant que le projet préserve les continuités écologiques, compléter la partie compatibilité du projet avec les documents supra ;
 - Service habitat, renouvellement urbain n'appelle pas de réponse ;

- Pôle sécurité, déplacement, crises n'appelle pas de réponse ;
- Service déplacement, risques, sécurité préciser le PPRS de Nice et de Saint-Laurent-du-Var, prévoir les études géologiques PPR mouvement de terrain, respecter les règles du PPRi (plantation des arbres, affouillements études et transparence hydrauliques, P+R hippodrome, cote d'implantation de la plateforme, remblais ;
- Avis reçu de l'ABF le 20/10/2022 : pas d'observation ;
- Avis reçu du SDIS le 02/11/2022 : n'appelle pas de réponse.

2.4.5. Au-delà de l'enquête publique les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet

À la suite ou en parallèle de l'enquête publique, plusieurs procédures peuvent être requises avant d'entrer dans la phase de réalisation des travaux.

Il s'agit de :

- La phase judiciaire de l'expropriation ;
- La procédure au titre de la Loi sur l'Eau ;
- La procédure requise pour la destruction d'espèces protégées ;
- La procédure au titre des ICPE ;
- L'autorisation de l'Architecte des Bâtiments de France pour les travaux au sein des périmètres de protection de monuments historiques protégés ;
- L'archéologie préventive ;
- Les autorisations d'urbanisme (Permis de construire- permis d'aménager)
- La procédure de création de servitudes pour les lignes aériennes de contact (LAC) liée aux besoins de l'éclairage public sur des secteurs limités (pas de LAC pour la ligne elle-même en dehors du centre de remisage existant).
- La procédure liée à la sécurité des transports guidés ;
- Les procédures liées à la phase de travaux.

3. COMPOSITION DU DOSSIER

3.1. Les pièces du dossier

Associé à un guide de lecture pour la compréhension du lecteur, le dossier comporte les pièces exigées par les articles R112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et R124-8 du code de l'environnement :

Nomenclature :

Pièce A Objet de l'enquête-Informations juridiques et administratives

Cette pièce décrit les enjeux de l'enquête publique, sa place dans la procédure administrative et son organisation.

Pièce B Plan de situation

Cette pièce recèle le tracé du projet et ses principaux aménagements.

Pièce C Notice explicative

Annexe : Plan d'aménagement

Ce document présente l'ensemble du projet (objectifs, tracés, etc.) ainsi que le processus ayant permis d'aboutir au projet retenu (les variantes étudiées et raisons des choix).

Pièce D Caractéristiques des ouvrages importants

Cette pièce permet également de prendre connaissance des enjeux et caractéristiques des principaux ouvrages : stations, site de maintenance et de remisage, locaux, techniques, ponts...

Pièce E Plan Général des Travaux

Ce plan permet de visualiser l'ensemble des ouvrages du projet et la zone d'intervention nécessaire à leur réalisation.

Pièce F Appréciation sommaire des dépenses

Cette pièce est le récapitulatif du coût des différents postes du projet et de son financement.

Pièce G Evaluation environnementale déclinée en pièces GD1 à GD12.

L'étude fait état des effets du projet et des mesures mises en place pour éviter, réduire et (le cas échéant) compenser ses impacts éventuels.

D.1 - Avant-Propos et Glossaire

D.2 - Résumé Non Technique (RNT)

D.3 – Préambule de l'étude d'impact

D.4 - Description du projet

D.5 - Description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet et leur évolution avec et sans mise en œuvre du projet

D.6 - Description des solutions de substitution raisonnables examinées et raison pour lesquelles le projet a été retenu

D.7 - Description des incidences sur l'environnement, les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet, la synthèse, le coût et les modalités de suivi de ces mesures et l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

D.8 - Volet « Eau et milieux aquatiques » de l'étude de l'impact

D.9 - Évaluation appropriée des incidences NATURA 2000

D.10 - Pièce spécifique aux infrastructures de transport

D.11 - Présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur l'environnement et auteurs de l'étude

D.12 - Annexes de l'étude d'impact (études spécifiques)

Annexes compilées de l'évaluation environnementale :

- Annexe 1 - Note de présentation des ouvrages d'art issue de l'AVP - T4W - Juillet 2022
- Annexe 2 – Sans objet
- Annexe 3 - Volet Naturel de l'étude d'impact - AGIR - Juin 2022
- Annexe 4 - Principes de circulation - T4W - Mai 2022
- Annexe 5 - Etude Air et Santé - CIA- novembre 2022
- Annexe 6 - Etude acoustique - Acoustb - Juillet 2022
- Annexe 7 - Etude d'impact vibratoire - Acoustb - Juillet 2022
- Annexe 8 - Volet eau et milieu aquatique -modélisation hydraulique – T4W -12/ 2022
- Annexe 9 - Note assainissement AVP - T4W - Juin 2022

Pièce H Dossier d'évaluation socio-économique

Ce document permet de mettre en évidence la rentabilité du projet au regard de son investissement et de ses effets.

Pièce I.1 - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Pièce I.2 - Saisine de la CDNPS concernant la modification d'un espace boisé classé sur la commune de Cagnes-Sur-Mer

Pièce J Avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse

Pièce K

Annexes relatives aux bilans de la concertation et l'ensemble des avis émis sur le projet dans le cadre de la constitution du dossier d'enquête conjointe

Pièce L Dossier d'enquête parcellaire : Généralités- procédure de l'enquête

Plan parcellaire CAGNES SUR MER : 1 plan de situation et 14 planches

Plan parcellaire NICE : 1 plan de situation et 3 planches

Plan parcellaire ST LAURENT DU VAR : 1 plan situation et 5 planches

État parcellaire CAGNES SUR MER

- 1^{re} Partie : liste des propriétaires (Doublon dans le document suivant)
- 1^{re} Partie et 2^e Partie : État Parcellaire

État parcellaire NICE

- 1^{re} Partie : liste des propriétaires (Doublon dans le document suivant)
- 1^{re} Partie et 2^e Partie : État Parcellaire

État parcellaire ST LAURENT DU VAR

- 1^{re} Partie : liste des propriétaires (Doublon dans le document suivant)
- 1^{re} Partie et 2^e Partie : État Parcellaire

Le dossier totalise 2372 pages en format A3

Un guide de lecture et un visuel indiquant les documents liés à chaque enquête et registre associé (même couleur) permettent de faciliter l'accès aux pièces du dossier au public.

Le guide de lecture

La commission a participé à la rédaction du guide de lecture. Ce guide de lecture vise à attirer l'attention du public sur :

L'objet spécifique de l'enquête,

Que comprend l'enquête publique,

Comment s'informer sur le projet,

Les pièces identifiées par couleur liées au type d'enquête : DUP – MECDU - Parcellaire - Etude d'Impact environnementale

Les lieux d'enquête et les dates de permanence avec les liens pour consulter le projet.

Il précise les documents liés à chaque enquête et registre associé (même couleur) pour faciliter l'accès aux pièces du dossier au public.

3.2. Examen des pièces du dossier

Cet examen est un constat de la composition des pièces du dossier qui sont décrites et dont la commission apprécie au fur et à mesure la qualité des informations données.

Cet examen se focalise sur les points les plus significatifs identifiés par la commission d'enquête.

- La pièce A : Objet de l'enquête- Informations juridiques et administratives

La commission estime que cette pièce décrit clairement les enjeux de l'enquête publique, sa place dans la procédure administrative, son organisation et le cadre réglementaire. Elle comporte un guide lecture par rubrique en identifiant les pièces : Présentation générale – juridique- concertation- environnement- urbanisme et foncier.

- La pièce C : notice explicative et le plan d'aménagement associé, aborde les éléments nécessaires pour replacer l'enquête publique dans le processus d'information du public sur l'ensemble du projet (objectifs, tracés, etc.) ainsi que le processus ayant permis d'aboutir au projet retenu (les variantes étudiées et raisons des choix).

- La pièce F : Appréciation sommaire des dépenses

Cette pièce qui est le récapitulatif du coût des différents postes du projet et de son financement méritait un développement pour une meilleure compréhension.

- Pièce H : Dossier d'évaluation socio-économique

Ce document permet de mettre en évidence la rentabilité du projet au regard de son investissement et de ses effets. La commission fait observer que les évaluations s'appuient sur des hypothèses pour lesquelles subsistent des incertitudes ou inconnues à l'avenir : le développement urbain et économique - l'évolution du réseau de transports collectifs et de sa fréquentation .

Les autres pièces dont certaines trop techniques pour leur compréhension n'appellent pas de commentaires, excepté certaines parties redondantes que l'on retrouvait dans d'autres pièces.

3.3. Appréciation globale de la commission sur le dossier d'enquête

Lors de la mise à disposition du dossier, la commission a adressé les observations suivantes au maître d'ouvrage avant sa mise à l'enquête :

Avant la mise à l'enquête du dossier, les membres de la commission ont signalé au Maître d'Ouvrage que des documents manquaient ou n'étaient pas libellés de manière suffisamment explicite pour permettre une meilleure lecture de ce dossier complexe pour sa mise à l'enquête.

Pièce G12 :

- Il manquait les documents D2 à D9. À noter au passage que la numérotation en bas de page des documents de la pièce G12 pouvait prêter à confusion si des pages étaient détachées puisqu'il y était simplement mentionné D...Or il existait déjà une pièce D.
- Il manquait les annexes 6.2 à 9. Par ailleurs la mention annexe n'apparaissait jamais sur ces documents, l'annexe 1 était intitulée « Pièce D » et l'annexe 4 « Volume F »

Pièce K :

- Dans le dossier intitulé « Annexes », il manquait l'annexe 7 « Avis des collectivités ». En outre, la mention « Annexe n°... » n'apparaissait pas sur les documents

hormis les observations relevées dans l'examen des pièces du dossier supra, la commission estime que le projet est bien présenté, certaines pièces auraient pu être plus précises par des compléments d'information notamment sur l'appréciation sommaire des dépenses, sur le financement du projet, sur les sens de circulations qui n'étaient pas toujours indiqués.

Remarque

La commission regrette que les états parcellaires du RD et du dossier papier varient sur la forme. Ceci reste sans incidence pour la compréhension du public, les informations étant identiques.

4. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

4.1. Choix de ce projet

L'étude d'impact donne les éléments ayant permis de déterminer les choix suivants :

- Un projet de TCSP (transport en commun en site propre) plus performant que la desserte actuelle assurée par un réseau de bus dépendant de l'état du trafic
- Un mode tramway plutôt qu'un BHNS (Bus à haut niveau de service), qui permet des cheminements piétons plus larges et confortables (différence de 1m en faveur du tram), une fréquentation plus importante liée au niveau de service (temps, confort...) et des plateformes végétalisées
- Un tracé qui suit la M6007 (ex RN7) parce qu'elle constitue un axe appelé à se densifier avec un potentiel de desserte plus large et présentant le meilleur compromis vitesses de transport et fréquences

D'autres variantes et propositions sont par ailleurs analysées dans le dossier. Les tableaux de la notice explicative font ressortir l'analyse des différents partis sur la base de critères homogènes et comparables.

Matériel roulant prévu pour l'exploitation

Les sept nouvelles rames de la ligne T4 chacune d'une longueur de 44,50 m et de 2,65 m de largeur, d'une durée de vie de 30 ans seront :

- Totalement interopérables avec les lignes T2. T3.
- Compatibles avec les lignes 2 et 3 et avec les dispositifs de maintenance du centre actuel de remisage.

Les véhicules identiques au matériel circulant actuellement sur les lignes 2 et 3 seront équipés de portes à double vantail et de prises USB à proximité des sièges.

Chaque véhicule comportera : 70 places assises sur des sièges fixés, deux emplacements pour fauteuil roulant et deux emplacements pour vélos.

Alimentation en énergie électrique

L'absence de ligne aérienne de contact (LAC) reconduit le dispositif de recharge en énergie par le sol du type Citadis X05 actuellement en exploitation sur les lignes 2 et 3, seul le remisage supplémentaire au dépôt du CADAM nécessitera une LAC.

Les matériaux :

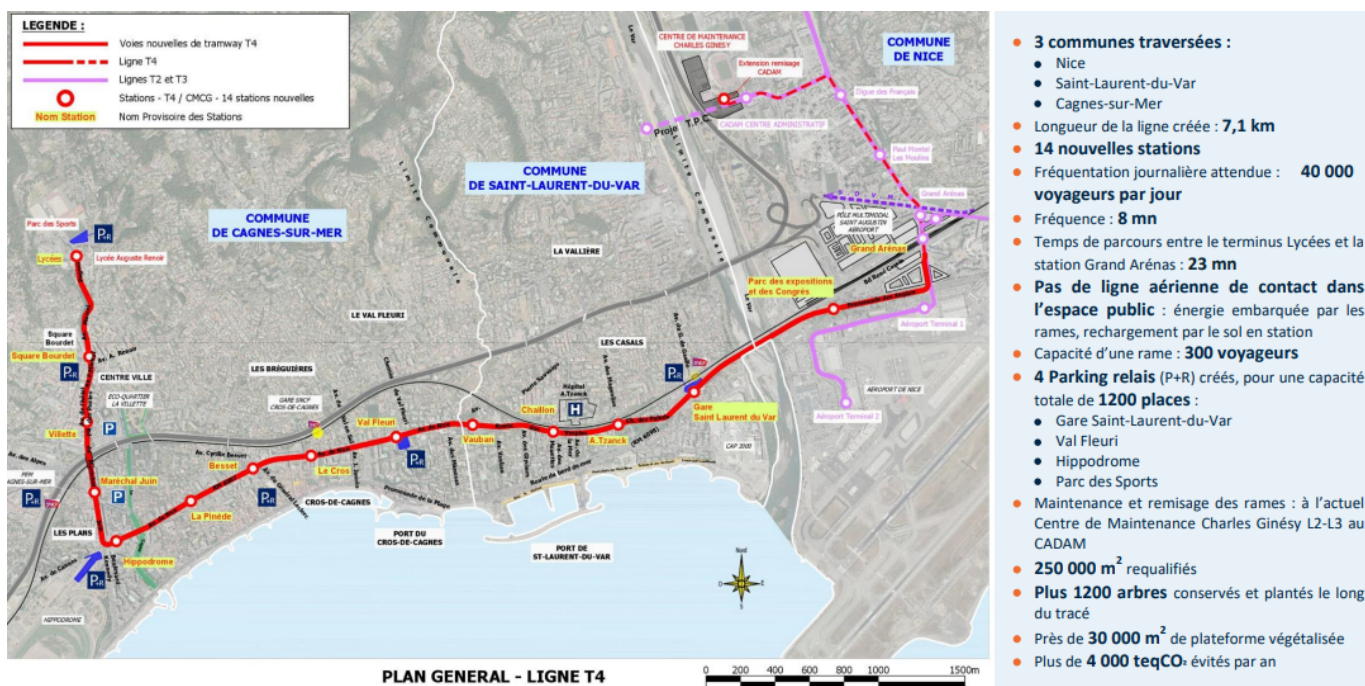
Le projet, respectueux de l'environnement, tout en tenant compte des modalités de reprise et d'intervention ultérieure, consistera à mettre en œuvre des revêtements durables, moins polluants, d'épaisseur moindre ayant un impact environnemental moins important que les bétons, enrobés et pierres.

Les matériaux conditionnant la pérennité de l'espace urbain dont les ambitions tiennent à la durabilité des aménagements proposés, la sobriété par la mise en œuvre de matériaux simples, durables, et la performance environnementale.

L'impact environnemental concernant, la chaussée, les pistes cyclables et voies vertes, le stationnement et les traversées de plateforme, sera calculé selon le procédé SÈVE (Système d'Évaluation des Variantes Environnementales) mise au point par Route de France.

4.2. Choix du parti d'aménagement - Situation du projet

Le tracé préférentiel retenu figure ci-après :



Longue de 7.1 kilomètres, la ligne T4 desservira le bas de la rive droite du Var, depuis le parc des sports de Cagnes-sur-Mer et ses deux lycées jusqu'au pôle d'échanges multimodal du Grand Arénas.

Le dossier indique que ce projet a une vocation de desserte interquartiers au sein d'un tissu urbain dense, et couvre, par son tracé, de nombreux équipements générateurs de trafic comme le centre-ville et la gare SNCF de Cagnes-sur-Mer, l'hippodrome de la Côte d'Azur, le Cros-de-Cagnes, son petit port, sa gare, le bas de la ville de Saint-Laurent-du-Var, sa gare SNCF, le centre commercial CAP 3000, le port de Saint-Laurent-du-Var à proximité ainsi que le futur Palais des Expositions et des Congrès (PEC) de Nice sur l'actuel secteur du MIN. Il offre également une desserte supplémentaire de l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

4.3. Objectifs et enjeux

Les objectifs de la ligne 4 de tramway s'articulent autour d'axes environnementaux et socio-économiques, le but étant de requalifier les espaces publics en proposant un mode de transport doux et moins polluant.

Ainsi la requalification des espaces publics devrait aboutir à une désimperméabilisation des sols par végétalisation, sur la base d'une palette de végétaux adaptés au contexte méditerranéen ou par l'utilisation de revêtements semi-perméables ou perméables.

Outre une attente en termes de gain de temps et de sécurité, la réduction de la circulation routière et le développement de modes doux de déplacement devraient amoindrir la pollution locale

Le projet intègre la création d'un nouvel itinéraire cycle le long du tracé ou parallèle à celui-ci permettant ainsi de compléter le réseau cyclable métropolitain sur la partie Ouest de l'agglomération en offrant notamment un nouvel itinéraire le long de l'ex-RN7 et de la Cagne.

Dans le cadre du PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial), l'objectif est de réduire de 22 % les GES (Gaz à Effet de Serre) d'ici 2026 et de faire de la ligne T4, la première infrastructure certifiée Haute Qualité Environnementale (HQE).

L'augmentation de bruit généré par le projet reste en deçà des seuils nécessitant la mise en place de protections acoustiques ; il va également contribuer à supprimer une partie du trafic routier générateur de nuisances acoustiques et apaiser la circulation avec l'abaissement de la vitesse.

Les études acoustiques produites au dossier indiquent une augmentation du bruit généré par le projet, en restant cependant en deçà des seuils nécessitant la mise en place de protections acoustiques, à l'exception de 3 secteurs précisés dans le présent rapport au chapitre relatif aux impacts en phase d'exploitation. Ce projet contribue par ailleurs à supprimer une partie du trafic routier à l'origine de nuisances sonores et d'apaiser la circulation avec l'abaissement de la vitesse.

Les enjeux :

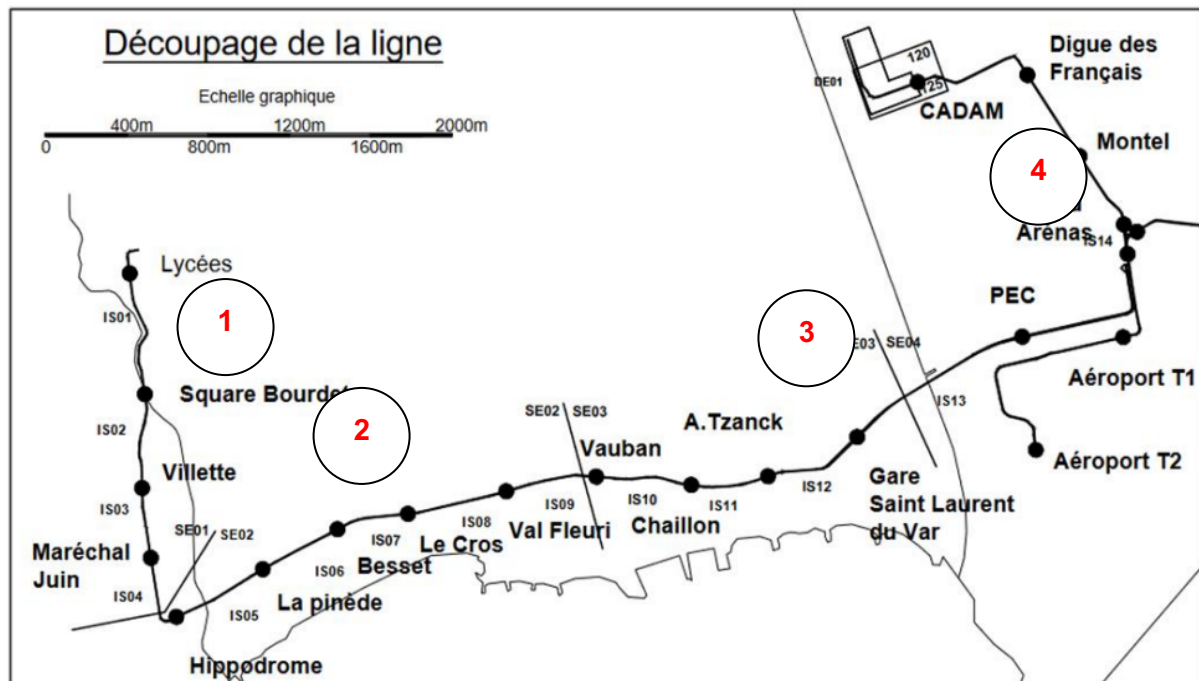
- Améliorer l'offre de transport : en développant les transports en commun pour permettre de relier les quartiers ;
- Réduire la part de l'automobile : au profit des transports en commun et faciliter le report modal avec la création de parcs-relais : à la gare de Saint-Laurent-du-Var, au débouché du Val Fleuri et au terminus du parc des sports Sauvaigo ;
- 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, le Cros-de-Cagnes et son port, l'hippodrome, le centre-ville de Cagnes-sur-Mer, la gare SNCF en cours de modernisation avec le pôle d'échanges multimodal, les équipements de proximité ;
- Requalifier l'espace public et développer les modes doux : en élargissant les trottoirs, en créant des pistes cyclables, en embellissant et en végétalisant les espaces partagés.

4.4. Caractéristiques et description du projet

4.4.1. Les aménagements projetés

Pour la compréhension du projet, la ligne 4 est découpée en quatre grands secteurs numérotés de 01 à 04.

Chaque grand secteur est lui-même sectorisé par quartier pour la description de ses caractéristiques, de l'implantation de la ligne, des voies traversées, du stationnement et des enjeux.



- Secteur 01- du P+R parc des sports au P+R Hippodrome

Type d'aménagement particulier	Secteur 1
Stations : 4	Lycées Square Bourdet Vilette Maréchal juin

Ouvrages d'art : 9	OA20 : Chemin du Brecq – OH Franchissement de la Cagne (ouvrage neuf) OA 01 : Rue Soutine OA 02 : Couverture Square Bourdet OA 03 : Avenue Auguste Renoir OA 0302 : OH rue de l'Eglise OA 0303 : OH rue du 11 novembre OA 4 : Ouvrage A8 OA 5 : ouvrage SNCF OA 6 : OH Malvan Bd du maréchal juin
Parkings P+R :1	P+R Parc des Sports 320 places dont 8 PMR et 38 pour familles

- Parc des Sports
Terminus nord de la ligne, qui accueillera également le pôle bus transféré depuis le Square Bourdet.
- Square Bourdet
Le square Bourdet concentre un fort niveau de contraintes : giration de la voie ferrée, résistance de l'ouvrage d'art de la couverture de la Cagne, fonctions à maintenir (routières comme TC), stationnement. Les études urbaines et techniques se sont fixées sur une insertion en biais sur la dalle.
Des études techniques plus poussées sur la résistance de l'ouvrage d'art sont encore nécessaires et des adaptations sont possibles dans les phases ultérieures.
Les places de stationnements supprimées au profit de l'apaisement de l'espace sont compensées par la création des parkings relais en lien avec la L4 et par le renforcement des stationnements du centre-ville
- Marcel Pagnol.
Le tracé est ici dans sa section la plus « végétale » grâce à la proximité de la ripisylve.
- Du centre-ville – Ouvrage de l'A8/Voie ferrée
Les rues Mistral, avenue de l'hôtel des Postes et Maréchal juin Nord, disposent d'un espace entre façade le plus restreint. La plateforme y est insérée au plus juste.
En l'absence d'espace supplémentaire, il est retenu une voie piétonne, et la limitation des accès véhicules aux stricts ayants droit, par une borne rétractable.
Au sud de l'église de la Sainte Famille, et jusqu'au passage sous l'A8, l'insertion est proposée en latéral ouest, afin de permettre des plantations et une voie entre le tramway et l'opération Vilette. La station du secteur est positionnée au droit de l'office du tourisme,
- Maréchal juin Sud
Le projet d'insertion propose la plateforme en central, calée sur l'entraxe de palmiers conservés, plus d'espaces aux piétons, des terrasses pour les commerces, le maintien de places de livraisons et du stationnement en proportion réduite.

- Secteur 02 – du P+R hippodrome au ruisseau des Vespins

Type d'aménagement particulier	Secteur 2
Stations : 5	Hippodrome La pinède Besset Le Cros Val Fleuri
Ouvrages d'art : 4	OA 07 : Pont MP Koenig OA 08 : Passage piéton inférieur RM 6007 La Pinède OA 09 : Passage piéton inférieur RM 6007 Vallon des Vaux OA 10 : OH Ruisseau des Vespins
Parkings P+R : 2	P+R Hippodrome 320 places dont 6 PMR P+R Val Fleuri 314 places dont 7 PMR et 23 pour véhicules électriques

- Hippodrome-Pinède

La station Hippodrome sera située à l'extrémité sud de Maréchal Juin.

L'implantation des quais est assujettie au grand virage vers le nord de la plateforme s'engageant sur le boulevard Maréchal Juin. Les arbres sont plantés sur les quais régulièrement afin de s'inscrire dans les alignements existants de grands platanes conservés rive nord.

Les cycles sont invités à se positionner au milieu de la chaussée le temps de traverser les plateaux

- Pinède-Besset

La station Cyrille Besset est l'une des plus fréquentées de la ligne. Vu la fréquentation attendue, et le contexte très verdoyant apporté par les jardins voisins, la station ne sera pas plantée. Les auvents pourraient être allongés pour dispenser une zone protection plus grande.

- Besset- Val Fleuri

Les plantations d'alignement sont assez régulières et permettent, avec un jeu de marches, d'absorber la différence de niveau entre la rue et les seuils de la résidence « Les Heures Claires ».

- La station « Le Cros » a été la plus complexe à insérer, essentiellement par rapport à la position de la voie ferrée et ses micros virages.

- Val Fleuri-Sauvaigo

La plateforme en insertion latérale sud permet un quai direction Nice en connexion directe avec le trottoir et le parking.

Elle est caractérisée par deux grands cèdres remarquables positionnés aujourd'hui en bord de voie, ils seront protégés en phase travaux et conservés. Au droit de la station, les cycles sont invités à rouler avec les véhicules sur chaussée. Nous rappelons ici que les vitesses sont abaissées à 30km/heure et que la section est courte.

- Secteur 03- du quartier des Vespins au Var

Type d'aménagement particulier	Secteur 3
Stations : 4	Vauban Chaillon A. Tzanck Gare Saint-Laurent-du-Var
Ouvrages d'art : 4	OA 10 : Tzanck (ouvrage neuf) OA 13 : Avenue Léon Bérenger RM 6098 OA 14 : Passerelle piétonne Saint-Laurent-du-Var OA 14 bis : Passerelle P+R Saint-Laurent-du-Var (ouvrage neuf)
Parkings P+R :1	P+R Parc relais et pôle multimodal Saint-Laurent-du-Var 285 places dont 6 PMR et 30 pour véhicules électriques

- Sauvaigo à la voie ferrée

La plateforme installée en axial pour permettre les accès aux voies et aux bâtiments se place en latéral nord, contre le talus de la voie ferrée peu avant l'ouvrage de la rue du Gros Chêne. Cette position permet de profiter de cet élément paysager fort pour l'épaissir, planter en complément, et proposer une voie verte confortable et bucolique sur un grand linéaire. Ce secteur va nécessiter des acquisitions foncières importantes dues au lissage des courbes de la voirie existante.

- Le long de la voie ferrée

Une nouvelle liaison piétonne et PMR est ouverte à l'ouest de la station « Arnault Tzanck », sous le talus SNCF. À l'occasion de son futur projet centre du cœur, une poche de stationnement est aménagée au Nord du talus.

- Chemin des Paluds

L'implantation de la plateforme est proposée en latéral sud.

Une voirie permettra de maintenir un accès aux modes doux principalement.

Des alignements d'arbres et composition de bosquets en début et fin de parcours viennent compenser la suppression de 2 sujets.

- Gare de Saint-Laurent-du-Var / Promenade

La gare de Saint Laurent est sans doute le secteur qui va connaître les plus grandes transformations avec l'arrivée à terme de la LNPCA. Le tracé de la ligne 4 se veut totalement compatible avec ce projet des lignes nouvelles grandes vitesses, et le P+R a été étudié afin qu'il puisse être démonté à terme.

La station est proposée centrale, ce qui lui permet de rester dans la largeur du terre-plein. De larges passages piétons protégés par des feux tricolores permettent d'accéder au P+R et à la gare SNCF existante via une passerelle nouvelle créée au-dessus des voies ferrées ferroviaires. Cette passerelle sera équipée d'ascenseur pour les PMR, et pour faciliter le

passage des vélos. La piste cyclable bidirectionnelle est décalée vers le sud. Un encorbellement de l'ouvrage sur l'avenue Léon Béranger permettrait d'aménager un trottoir le long de cette piste. Cet ouvrage supplémentaire est à l'étude.

Cette disposition exceptionnelle sur le tracé ne répond pas aux recommandations techniques.
(En attente réponse MO au PV de synthèse)

La route de la Gare est maintenue avec ses trottoirs et ses deux voies.

- Secteur 04 : du Var au Grand Arénas

Type d'aménagement particulier	Secteur 4
Stations : 2	PEC – Palais des Congrès Grand Aréna
Ouvrages d'art : 6	OA 15 : Pont Napoléon III – OH Franchissement du Var OA 16 : ouvrage M6202 Mercantour OA 16 bis : Galerie pour modes doux OA 17 : avenue Auguste Maïcon (sur RM 6098) OA 18 : sortie parking P3 (aéroport) OA 19 Rampe Caravelle axe Nord-sud (ouvrage neuf)
Parkings P+R	Le parc relais du Grand Arénas existe à l'état actuel.

- Pont Napoléon III

Le revêtement de la plateforme est minéral et légèrement surélevé (ce qui permet le renforcement de l'ouvrage sous la plateforme). Il n'y a pas de plantation d'arbres ou d'arbustes sur l'ouvrage.

L'insertion de la plateforme reste centrale par rapport à l'ouvrage et les voies de circulation.

- Promenade des Anglais

Le futur « Palais des Expositions et des Congrès » est directement accessible à pied depuis la station via un tunnel aujourd'hui fermé.

L'insertion est prévue en deux demi-plateformes de part et d'autre du terre-plein planté de la Promenade des Anglais. Contrairement au reste de la ligne, cette portion de plateforme sera arrosée avec un système automatique afin de ne pas avoir de démarcation par rapport à la Promenade des Anglais.

Le raccordement du Mercantour sur la Promenade nécessite une incursion sur les emprises de l'aéroport afin de créer une 3ème voie d'insertion plus fluide du trafic arrivant depuis Mercantour, au moins pour les 1res années suivant la mise en service de T4.

- Rampe Axe Nord Sud du Grand Arénas

Le virage de la plateforme est placé de manière à ne pas gêner le "Tourne à Gauche" de la Promenade vers l'aéroport. La rampe est élargie pour porter la plateforme de la ligne 4. Une piste cyclable de 3m de largeur longe l'équipement parallèle aux piétons. La station "Grand Arénas" est commune aux lignes 2, 3 et 4, sous l'ouvrage et au droit de la future gare SNCF et PEM.

4.4.2. Les choix d'insertion

4.4.2.1. Insertion des voies ferrées

L'insertion d'une plateforme de tramway en milieu contraint est une tâche complexe avec un train de près de 45m de longueur accumulant les handicaps : sa largeur, des porte à faux avant et arrière, ses segments, et enfin, le contact rail/roue.

Ces caractéristiques physiques imposent un tracé le plus rectiligne possible, en planimétrie comme en altimétrie. Son tracé doit être maîtrisé, car il assujettit tous les autres tracés : bordures, chaussées, alignements d'arbres, linéaire de piste cyclable et de trottoir.

Dans la démarche développement durable de la L4, les aménagements s'inspirent des stratégies d'adaptation de la végétation des paysages méditerranéens pour :

- Limiter les apports en eau en stratifiant la végétation et en utilisant des paillages,
- Limiter les interventions d'entretien en choisissant une palette végétal adaptée aux usages et nécessitant peu d'entretien,
- Favoriser la biodiversité en plantant des essences locales, susceptibles de créer des corridors écologiques et d'attirer la microfaune,
- Introduire quelques exotiques (issues de pays étrangers, mais de climats équivalents) pour perpétuer les habitudes historiques.

Les trottoirs avec revêtement semi-perméable sont prévus avec un dévers qui renvoie les eaux de ruissellement dans les espaces verts (fosses d'arbre ponctuelles ou îlots continus), ce qui permet de limiter les besoins d'arrosage de ces espaces verts.

4.4.2.2. L'insertion des stations /la position des stations

Les stations sont pour la grande majorité, un couple de deux quais en vis-à-vis équipés de 2 pavillons chacun et dont leur représentation est exposée au-dossier.

La position des stations le long de la voie et dans les rues est la résultante d'un équilibre entre les longueurs d'interstation, la durée du parcours, les points intenses à desservir, les possibilités géométriques de la voie ferrée et la disponibilité spatiale. Il en résulte 15 arrêts sur cette nouvelle infrastructure T4, répartis de manière homogène et cohérente selon l'urbanité actuelle et future.



4.4.2.3. La place des piétons dans les aménagements

Les piétons sont mis à distance des agressions de la vitesse et du bruit :

- Véhicule de toute nature banni du trottoir, y compris les trottinettes et autres roulettes (sauf les poussettes),
- Possibilité de couper au plus court,
- Bonne accessibilité
- Ombre et fraîcheur ...

4.4.2.4. Insertion des aménagements cyclables

Pour inciter à la mobilité active, l'insertion des pistes cyclables doit présenter des qualités de confort, de continuité, de lisibilité et de sécurité. Il est ainsi proposé les linéaires les plus importants possibles et de limiter les conflits d'usage grâce à un travail sur le dimensionnement et la limitation des intersections avec les autres modes.

4.4.2.5. Les véhicules dans l'espace public

La vitesse est ramenée à 30km/heure sur tous les axes tramway pour limiter les impacts et abaisser la consommation et le bruit.

La volonté est de faire cohabiter sereinement tous les modes parfois en ayant recours à des zones partagées ou selon des parcours séparés. Les deux sens des voies sont séparés et disposent de 3m de large, sauf exception très localisée. En général une bande cyclable identifiable au premier regard longe cette chaussée. Ceci permet une certaine souplesse d'emprise pour les engins de la Défense Incendie, et certains engins volumineux, type convois exceptionnels,

4.4.2.6. Remisage et entretien

Le remisage et la maintenance des rames circulant sur la nouvelle ligne s'effectueront dans le Centre de Maintenance Charles Ginesy (CMCG) existant utilisé actuellement pour l'exploitation des lignes 2 et 3 de tramway.

5. REORGANISATION DES CIRCULATIONS

5.1. Circulation viaire

Le projet du tramway conduit à une refonte du schéma de circulation **appelé trame circulatoire**.

La trame circulatoire a pour objectif de :

- Répondre aux enjeux de performance du projet de tramway avec moins de trafic sur les carrefours stratégiques et un renforcement du trafic au plus proche des P+R
- Avoir un centre-ville apaisé sur l'ensemble du corridor de tramway ;
- Ne pas enclaver, mais d'accompagner les déplacements au travers d'une hiérarchie sur les bases suivantes :
 - 2^e couronne périphérique : les liaisons intercommunales et interquartiers avec un accès facile au P+R ;
 - 1^{re} couronne centrale : pour la desserte avec les parkings du centre-ville.

L'analyse de l'organisation actuelle du fonctionnement de la circulation permet de faire ressortir les actions suivantes à mettre en œuvre :

- Secteur « Cagnes-sur-Mer » :
 - Créer une liaison au-dessus de la Cagne pour le contournement Nord du centre-ville et inciter au report modal avec l'accès au P+R du parc des sports.
 - Améliorer la perméabilité viaire autour du centre-ville pour limiter les trafics en cœur de ville (Ecoquartier Canebiers-Villette-Square Bourdet, Avenue de la Gare).
 - Limiter le transit sur le boulevard Maréchal Juin et inciter à l'usage du P+R.
 - Apaiser l'Avenue de Nice, insérer le tramway et les stations.
- Secteur « Saint-Laurent-du-Var / Nice » :
 - Transformer la M6098 en boulevard urbain.
 - Renforcer l'intégration de la M6098 au réseau viaire local, notamment avec la M6007.
 - Rationaliser et simplifier la trame circulatoire entre la gare ferroviaire et Cap 3000 avec un renforcement du franchissement Sud → Nord de Saint-Laurent-du-Var.
 - Améliorer l'accès à Cap 3000.
 -

Les schémas ci-après illustrent les évolutions des trames circulatoires avant et après la réalisation du tramway :

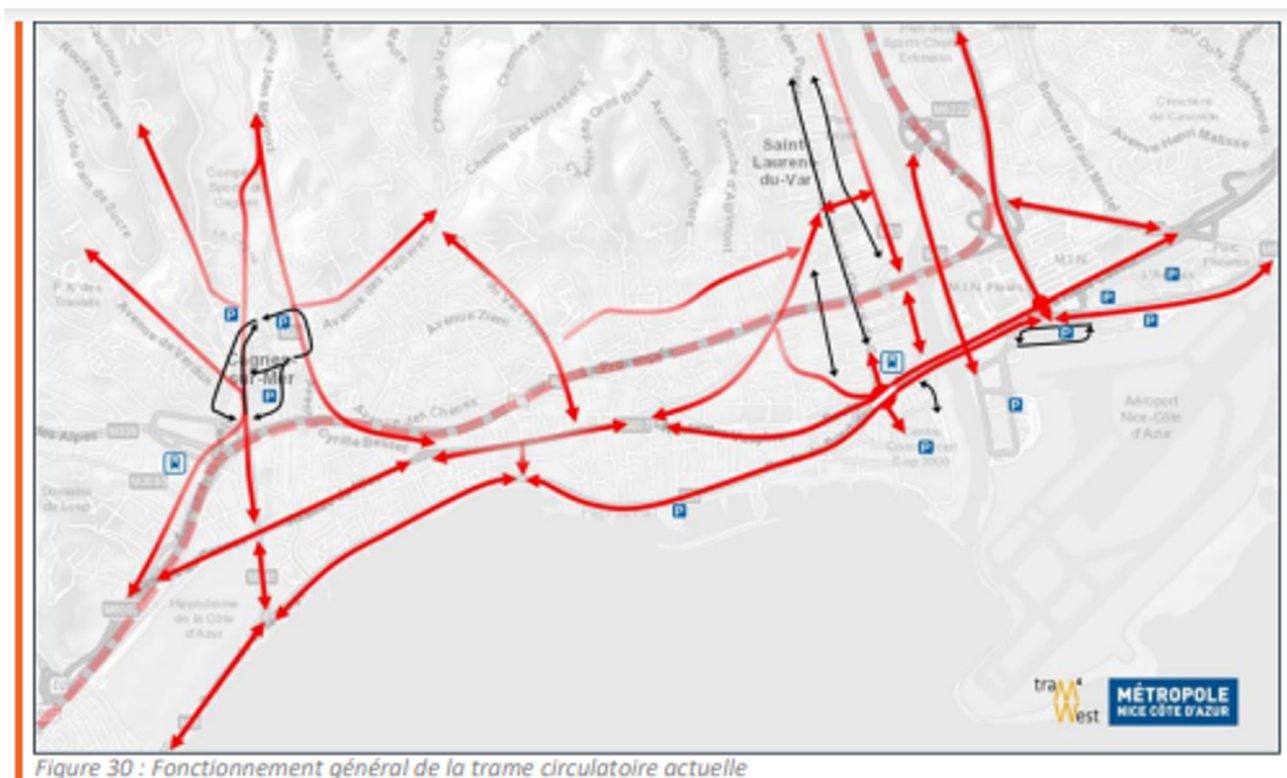




Figure 31 : fonctionnement général de la trame circulatoire projetée

5.2. Restructuration du réseau de transport en commun

La restructuration du réseau de bus poursuit plusieurs objectifs :

- S'adapter à l'arrivée d'une artère structurante massive de TC ;
- Favoriser le rabattement des voyageurs sur le réseau de tramway ;
- Offrir de nouvelles possibilités de déploiement du réseau de bus en profitant de cette nouvelle armature.

1-LIGNES AZUR SECTEUR CAGNES-SUR-MER	• L'avenue Marcel Pagnol ne peut plus être empruntée par les bus ; • L'avenue Cyrille Besset et l'avenue de la gare sont dorénavant à double sens, elles constituent les transversales Nord <> Sud du territoire ; • L'avenue Auguste Renoir constitue la transversale Est → Ouest (via le Square Bourdet) ; • La rue Bonaparte, le Passage de la Villette et l'avenue Pompidou constituent la transversale Ouest > Est. Ainsi, les itinéraires des lignes de bus circulant aujourd'hui dans ce secteur seront réaménagés sur la base de ces nouveaux mouvements.
SECTEUR PASSAGE DE MOATTI	• La bretelle Bérenger est supprimée ; • L'ensemble des voies de communication entre la M6007 et la M6098 sont supprimées ; • • L'avenue Bérenger est mise à double sens.

LIGNE 9 VENCE <> PARC PHOENIX	Cette ligne sera à terme remplacée par le futur BHNS de l'Avenue des Alpes sur sa portion Vence ← → PEM de Cagnes-sur-Mer. Le projet de ligne T4 justifie de supprimer la portion PEM de Cagnes-sur-Mer ← → Parc Phoenix étant donné que les deux lignes empruntent des itinéraires très similaires avec un maillage d'arrêts comparable. Par ailleurs, l'avenue de Nice, empruntée actuellement par la ligne 9, sera limitée à 30 km/h avec l'arrivée de la ligne T4. Ainsi, la ligne 9 verra son temps de parcours significativement augmenter.
LIGNE 12 PROMENADE DES ARTS <> CAP 3000	Cette ligne constitue aujourd'hui une alternative à la ligne T2. Elle permet de rejoindre CAP3000 à partir du cœur de Nice. Le déploiement de la ligne T4 permettrait de rabattre la ligne 12 au niveau de Grand Arénas. Cette restructuration s'inscrit dans le développement de Grand Arénas en pôle bus. Les usagers de la ligne T4 pourront rejoindre CAP3000 via l'avenue Eugène Donadeï qui sera requalifiée afin d'offrir un cheminement piéton qualitatif.
LIGNE 20 GIONO LES PUGETS <> STAPS / ARBORAS	La portion Staps / Arboras <> Grand Arénas est supprimée.
LIGNE 21 POLYGONE RIVIERA <> GRAND ARENAS	Changement d'itinéraire dans le centre-ville de Cagnes-sur-Mer. La ligne 21 ne dessert plus le Parc des Sports. Elle emprunte dans le sens Ouest > Est le passage de la Villette. Dans le sens Ouest > Est, elle emprunte l'avenue Auguste Renoir et le Square Bourdet.
LIGNE 41 VALLON DES VAUX <> PARC DES SPORTS	L'itinéraire de cette ligne est réaménagé afin d'éviter de doubler la ligne T4 et de proposer une compensation de desserte sur l'avenue Cyrille Besset après la suppression de la ligne 9. Ainsi, la ligne 41 bifurquera au niveau de l'avenue Cyrille Besset pour rejoindre directement le Parc des Sports par l'intermédiaire de l'avenue Gaude. Par ailleurs, une réorganisation des arrêts sera réalisée au niveau de l'avenue de Nice et du chemin de Val Fleuri. En effet, les arrêts "Les Oliviers" et "Val Fleuri" seront supprimés afin de favoriser l'insertion du tramway et les cheminements des modes actifs. Pour conserver un bon maillage de desserte sur cette rue, la station "Jacinthes" sera rapprochée de l'intersection Val Fleuri / Avenue de Nice. Ainsi, l'intermodalité avec la station du T4 sera garantie. Enfin, l'arrêt "Les Tritons" sera conservé pour garantir la desserte de la gare du Cros de Cagnes et de la station du T4 afférente.
LIGNE 42 LE RIOU <> COLLÈGE PAGNOL	Changement d'itinéraire dans le centre-ville de Cagnes-sur-Mer. La ligne 42 ne dessert plus le Parc des Sports. Elle emprunte dans le sens Ouest > Est le passage de la Villette. Dans le sens Ouest > Est, elle emprunte l'avenue Auguste Renoir et le Square Bourdet. Les arrêts de la ligne sur l'avenue de Nice sont supprimés. Afin de garantir l'intermodalité avec la ligne T4 au niveau de la station Val Fleuri, la station "Jacinthes" sera déplacée vers l'intersection Val Fleuri / Avenue de Nice à l'instar de l'arrêt homonyme de la ligne 41

LIGNE 44 NOTRE DAME DE LA PROTECTION <> SQUARE BOURDET	Le nouveau terminus de la ligne est déplacé à la Place Sainte-Luce. En effet, le Square Bourdet ne sera plus en mesure d'accueillir une ligne en terminus.
LIGNE 45 SQUARE BOURDET <> PARKING DU CROS	L'itinéraire de la ligne est modifié en adéquation avec les modifications de la trame circulaire du territoire.
LIGNE 49 LE PEYRON <> BONAPARTE	Le nouveau terminus de la ligne est déplacé au Parc des Sports. La portion de l'itinéraire entre le Parc des Sports et Bonaparte est supprimée.
LIGNE 58 PONT DES PUGETS <> SQUARE BOURDET	Le nouveau terminus de la ligne est déplacé au Parc des Sports. Le Square Bourdet n'est plus directement desservi.
2 - LES LIGNES ZOU !	Les études et les échanges se poursuivent avec les services de la Région Sud pour opérer les évolutions de façon cohérente et coordonnée avec la restructuration du réseau bus de MNCA (réseau Zou et lignes scolaires).

5.3. Les mobilités douces et actives

L'accent a été mis sur :

- **Les cycles** : Par l'intégration d'une continuité cycle dans le respect du plan Vélo Métropolitain et de la loi LOM. On notera également un ensemble d'aménagements connexes à cette pratique : stationnements, vélo, mise à disposition de station de gonflage et d'outil en libre-service. Enfin et de manière novatrice, les cycles pourront être accueillis dans les rames. Au total, 11km d'itinéraire cyclable nouveaux créés. En outre, des aménagements et services pour inciter à la pratique du vélo seront mis en œuvre.

- **Les piétons**, le confort a été priorisé à travers 2 actions principales : la générosité des parcours et la multiplication des zones apaisées telles que zones à 30km/h, zone de rencontre 20km/h sur Maréchal Juin, stations en plateau et voies vertes.

Pour renforcer la lisibilité des parcours actifs, il est prévu à ce stade de définition la mise en œuvre de passage piétons lumineux, par exemple sur l'avenue de Nice, ainsi qu'un marquage routier photoluminescent pour la voie verte de Marcel Pagnol.

L'ensemble des cheminements piétons et PMR sont traités pour assurer la meilleure continuité possible.

6. TRAVAUX

6.1. Nature des travaux

Besoins en pompage en phase travaux

Au droit des différentes emprises de projet, les terrassements du projet correspondront à des ouvrages de faibles hauteurs (0 à 5 mètres). Au stade d'avancement des études de conception, la position des éventuels forages, les débits et les durées de pompage nécessaires pour assécher les fonds de fouille en phase travaux ne sont pas connus.

Le dossier d'autorisation ne porte pas sur les rubriques IOTA spécifiques relatives aux prélèvements.

Si les études ultérieures montrent que les seuils des rubriques sont atteints, un dossier Loi sur l'Eau spécifique à ces opérations sera déposé par le demandeur.

Création de la plateforme du tramway et réaménagements induits

Les travaux seront réalisés en milieu urbain. Les travaux préparatoires à la réalisation du chantier sur le domaine public seront de type :

- Libération des emprises,
- Abattage doux des arbres,
- Déviations de voirie,
- Éclairage provisoire,
- Installations de chantier,
- Mise en place d'une base vie,
- Mise en place des voiries provisoires de déviations de circulation, etc.
- La première étape consiste en l'isolement de l'emprise réservée à la voie de circulation du tramway. C'est au droit de cette emprise que seront réalisés les terrassements.

Les ouvrages d'art impactés par le tramway

Le projet prévoit l'intervention sur 19 ouvrages et la mise en place de 4 nouveaux ouvrages

- La rampe caravelle Axe Nord-Sud (élargissement d'un ouvrage existant)
- La passerelle P+R Saint-Laurent-du-Var (remplacement et mise aux normes PMR d'un ouvrage existant)
- L'OA Tzanck à Saint-Laurent-du-Var (création d'un passage inférieur supplémentaire mode doux sous les voies de la SNCF)
- L'OA chemin du Brecq à Cagnes-sur-Mer (remplacement d'une passerelle piétonne par un pont voirie et piétons)

Les ouvrages d'art sont des points singuliers du tracé où la réalisation de la ligne 4 nécessite des adaptations techniques particulières et la réalisation de murs de soutènement pour les élargissements d'emprises

La pièce D « caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » décline les ouvrages avec une illustration des travaux.

6.2. Impact des travaux

Outre les impacts environnementaux traités dans ce rapport au chapitre spécifique relatif à l'environnement, le dossier recense de nombreux impacts en phase travaux et en phase d'exploitation en déclinant les mesures prises pour les réduire.

- Les impacts durant la réalisation des travaux

Les impacts les plus forts mentionnés au dossier figurent au tableau ci-dessous

Impacts	Mesures de réduction
Attractivité des commerces et des structures touristiques et de loisirs Fonctionnement des équipements scolaires, sportifs, de santé et autres	Information, respect des bonnes pratiques de chantier, maintien des accès, commission d'indemnisation pour les commerces
Dégradation du paysage urbain, démolitions,	Chantier par tronçon de 300m, bonne tenue du chantier, adaptation de l'emprise pour réduire au maximum les impacts sur le bâti
Risques de dégâts sur les réseaux, voire de rupture de canalisation de gaz	Enquête de réseaux en amont des travaux, mesures spécifiques à suivre en cas d'accident
Extraction de matériaux pollués	Sondages ciblés et dépollution préalable du sol
Perturbation des déplacements (bus, voitures, cycles, piétons)	Travaux en 3 phases (travaux préalables, Travaux d'infrastructures, essais préalables à la mise en service), chantier par tronçon de 300m, déviation pour les transports exceptionnels, maintien de l'accès à l'aéroport
Suppression de stationnement	Construction des parkings relais en priorité

L'impact en termes de vibration est également jugé fort, mais les mesures prévues ne permettront pas d'en réduire les effets. En conséquence, il est prévu d'effectuer un état des lieux préalable sur les bâtiments les plus proches des travaux, puis en cas d'effets constatés, un expert déterminera la mise en œuvre de mesures correspondantes et d'une éventuelle compensation financière.

Les effets liés à la détérioration de l'ambiance acoustique, ou encore lumineuse en cas de travaux de nuit ainsi que la gestion des déchets générés par le chantier sont jugés modérés.

D'autres impacts sont jugés faibles, voire positifs (création d'emplois liés au chantier, clientèle supplémentaire)

- Les impacts durables liés à l'ouvrage terminé

Les impacts les plus forts mentionnés au dossier d'impact figurent au tableau ci-dessous

Impacts	Mesures de réduction
Perturbation du trafic	Réorganisation de la trame circulaire (renforcement des axes périphériques, carrefours à feux, rabattement vers les P+R, maintien des parcours de transports exceptionnels)
Suppression de stationnement	Reconstitution partielle sur voirie à proximité des commerces et P+R
Bruit	Protections acoustiques, secteurs lycées et centre-ville à Cagnes-sur-Mer, route des Vespins.

	Opérations sur le tram (rodage, meulage, balayage, rechargement, graissage)
Vibrations générant des bruits solidiens	Mise en œuvre de solutions anti-vibratiles (semelle résiliente, dalle flottante)

D'autres impacts listés au dossier sont jugés faibles, voire négligeables ou nuls (modification ou pollution des sols, incidence sur les risques naturels ou technologiques, éclairage, déchets)

De nombreux autres impacts sont jugés positifs notamment en termes de :

- Réduction des GES, création d'îlots de fraîcheur par végétalisation et dés imperméabilisation
- Réduction des effets de ruissellement
- Amélioration de la desserte du territoire,
- Amélioration de l'attractivité des commerces, des loisirs et du tourisme,
- Valorisation urbaine tant fonctionnelle que paysagée
- Renforcement de l'intermodalité
- Extension du réseau cyclable

6.3. Procédures liées à la phase de travaux

Conformément à l'article R.571-44 du code de l'environnement, la conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances excessives.

Une déclaration indiquant les éléments d'informations utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances sera faite au Préfet des Alpes-Maritimes et aux Maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier.

En vertu de cette réglementation, le Préfet pourra imposer des dispositions particulières après avis des Maires des communes concernées. Ce dossier sera déposé un mois au moins avant le démarrage du chantier.

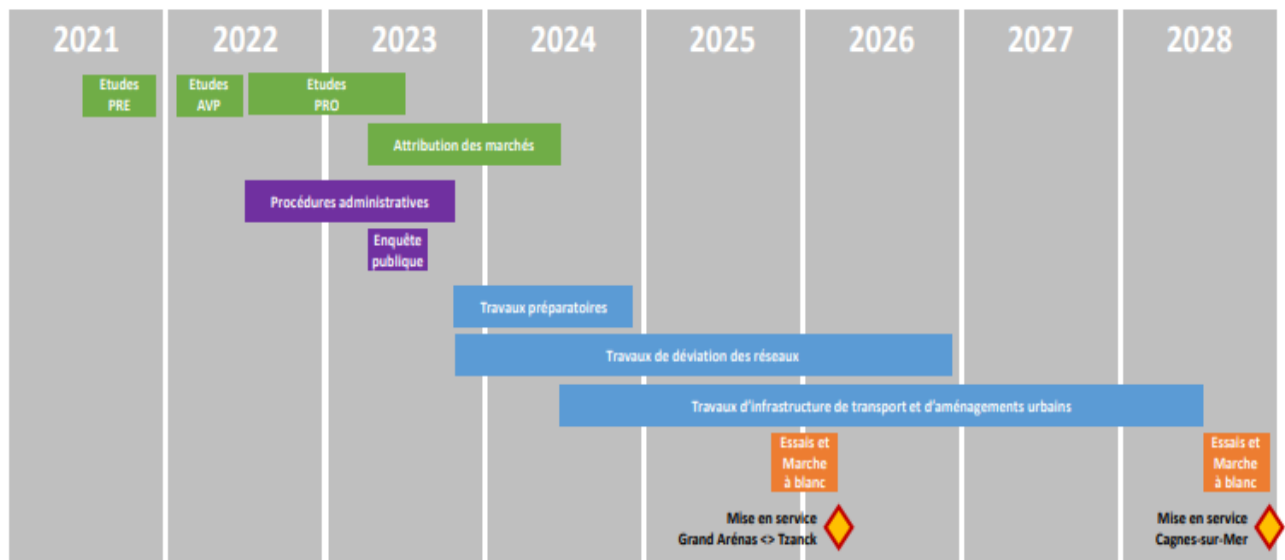
Les travaux engendreront des occupations temporaires du domaine public, tant pour l'emprise des différents éléments à construire, que pour l'organisation des chantiers afin d'assurer la sécurité des personnes, de la circulation, et prévenir les accidents.

La Métropole Nice Côte d'Azur engagera sous sa propre responsabilité les études de détail nécessaires à la définition précise du projet. Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête, sans cependant déborder des emprises définies dans ce dossier.

6.4. Le planning du projet – le calendrier des travaux

Le projet répond à des objectifs calendaires ambitieux conduisant à la mise en service du premier tronçon de la ligne début 2026

Les travaux, sous réserve de l'obtention de l'arrêté de déclaration d'utilité publique et des autorisations préalables requises, devraient débuter à la fin de l'année 2023. Ils se dérouleront de la manière phasée de 2023 à fin 2028 selon le planning ci-après.



Travaux préalables / préparatoires

- Reconnaissances préalables de l'existant (reconnaissances réseaux, reconnaissances géotechniques, fouilles archéologiques...);
- Déviation de réseaux (dans le but de libérer les sous-sols dans la mise en place de la nouvelle infrastructure, tant pour la plateforme, que pour les aménagements urbains et la réalisation des réseaux);
- Libération d'emprise (suppression d'arbres lorsqu'il est impossible de les conserver, dépose et mise en provisoire, démolitions, reconstitutions riveraines...);
- Anticipation des contraintes de chantiers (mise en place de la future trame circulaire, modification du stationnement).

Travaux d'infrastructure Organisation des travaux

Le tracé est découpé suivant des sections similaires en termes d'existant et d'insertion future appelées « zones ».

Ces zones sont ensuite sous-découpées en tronçons entre chaque carrefour important et généralement limités à 300m.

Ce découpage en tronçons est effectué de carrefours importants à carrefours importants afin d'assurer la mise en place d'itinéraires alternatifs tout au long du chantier.

Pour le phasage, deux stratégies sont systématiquement mises en place :

- La réalisation d'un maximum de travaux avant la réalisation de la plateforme pour maintenir un environnement de chantier le plus confortable possible ;
- La réalisation de la plateforme au plus tôt.

Le sous-découpage suivant de travaux peut être schématisé comme suit :



Près de deux années de travaux sont nécessaires pour engager la phase des essais du système de transport afin d'obtenir l'autorisation de mettre en service et ouvrir la première partie de la ligne au public.

7. IMPACT DU PROJET

En application des articles L 214-1 et suivants du Code de l'environnement, et depuis la création de l'Autorité environnementale le 01/03/2017, tous les dossiers d'autorisation au titre de la loi sur l'eau doivent être déposés sous la forme d'une autorisation environnementale.

Cette évaluation a été préparée par des experts compétents, à laquelle ce sont jointes des structures spécialisées, pilotées par le groupement Tram West 4, maître d'œuvre du projet pour le compte de la métropole de Nice Côte D'AZUR (MNCA). L'entreprise AGIR écologique a été missionnée pour réaliser un diagnostic écologique des emprises concernées par le projet de la ligne L4, et pour accompagner le maître d'œuvre dans ses études réglementaires et inventaires sur les secteurs de l'itinéraire envisagé. Les études ont été faites pour la période de 2020 à 2022, et les données quantitatives et qualitatives obtenues ont pu ainsi donner des indices précieux sur la vie des espèces identifiées.

Généralités :

L'étude d'impact consiste à intégrer les enjeux environnementaux tout au long du processus d'élaboration du projet et de ce fait est donc réalisée en amont. Cette étude rend compte des effets prévisibles. Elle analyse et justifie les choix retenus au regard des enjeux. L'étude d'impact est préalable à la décision administrative d'autorisation.

Cadrage réglementaire relatif à l'évaluation environnementale : l'article L 122-1 du code de l'Environnement qui renvoie à l'article L 122-2 du Code de l'Environnement pour l'examen au cas par cas.

À l'occasion de l'élaboration du PLU métropolitain approuvé le 25 octobre 2019, le projet de tramway de la ligne TCSP 4 qui permettra la connexion est-ouest entre Nice et Cagnes-sur-Mer via la RM 6007 est inscrit dans l'OAP mobilité (valant PDU), et est également inscrit depuis 2009 dans le schéma directeur du réseau de transports urbains dans l'objectif d'une démarche politique de développement durable en intégrant des dispositifs concrets visant l'économie d'énergie et attestant de la volonté de la métropole de limiter les consommations (panneaux photovoltaïques, système de recharge DRE, etc...). Dès la conception du projet, l'objectif de la performance environnementale est primordial. Le projet de la ligne 4 du tramway se situe dans des zones urbaines et des zones naturelles. Il se développe majoritairement au sein d'un espace fortement anthropisé avec des perceptions paysagères barrées par le tissu urbain qui laisse percevoir des séquences paysagères hétérogènes de grandes qualités. (Mercantour, méditerranée Baous, Colline du château Grimaldi).

Si les impacts sur la biodiversité restaient faibles d'une manière générale, ceux sur la faune et la flore seraient inévitables. (La Cagne, etc...), et des études se sont orientées vers des mesures à prendre pour limiter les impacts sur l'environnement comme l'intensité du niveau d'éclairage, la désartificialisation des sols, la végétalisation par une palette paysagère locale et méditerranéenne.

Concernant l'évaluation des incidences, celle-ci porte sur :

La ZPS FR 9312025 « basse vallée du var » dans la mesure où l'emprise traverse le site Natura 2000, notamment au niveau du pont napoléon III.

La ZPS FR9312002 « Rivière et Gorges du Loup » dans la mesure où l'une des zones de chantier secondaire est proche du Loup et qu'il est possible d'y avoir des échanges entre certaines populations de la Cagne et du Loup.

La ZSC FR9301571 « Préalpes de Grasse et espèces de cours d'eau (Loup) »

Dans le cadre de l'élaboration de l'aménagement, plusieurs enjeux environnementaux et écologiques ont donc été pris en compte dès la phase d'Avant-Projet.

Des mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de compensation ont été réalisées dont certaines sont rappelées succinctement :

Pour les mesures d'évitement :

Évitement du Var et de sa ripsylve : Pas d'élargissement du pont Napoléon III, et éléments d'intérêt communautaire : Oiseaux de cours d'eau (notamment la Sterne Pierregarin)

Évitement de la Cagne au niveau du Pont Koening : Élargissement de 2m, sans dégradation du lit mineur.

Évitement de l'accentuation de la couverture du Malvan : Pas de couverture du Malvan

Évitement de la Cagne au niveau de l'avenue Marcel Pagnol : Pas de nouvel ouvrage au-dessus de la Cagne

Évitement de l'accentuation de l'éclairage. : Gestion de l'éclairage

Évitement de certains arbres gîtes potentiels : Évitement de platanes

Évitement du boisement de Chêne pubescent sur la Route des Vespins : Pas d'abattage de Chênes par l'aménagement.

Pour les mesures de réduction :

Adaptation de la période de travaux : Évitement des périodes sensibles

Abattage doux des arbres gîtes potentiels : Limitation de la perturbation des individus situés dans gîtes potentiels

Déplacement exceptionnel de l'Alpiste aquatique : Gestion de l'éclairage

Pour les mesures d'accompagnement :

Audits écologiques en phase chantier : Assistance à l'application des mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement : Cortège de chiroptères, d'oiseaux voire d'insectes

Pour la mesure de compensation :

Une mesure a été actée en faveur de la Consoude bulbeuse et de l'Alpiste aquatique.

La zone d'étude étant située à proximité de deux sites Natura 2000, les espèces d'intérêt communautaire ont donc été prises en compte. Cartographies et tableaux localisent ces espèces – (cartes 35-36-37 page 142,146,148-tableaux page 150,151 de la pièce G D1),

Nota :

Le projet comporte un EBC classé en son extrémité Nord sur la commune de Cagnes Sur Mer de 242m² qui nécessite une mise en compatibilité du PLUM de la MNCA pour obtenir son déclassement, puis un suivi de l'état de l'environnement, des prescriptions en matière d'environnement et des mesures de réduction ou de compensation des incidences négatives.

Le projet est concerné par deux éléments de patrimoine naturel remarquable sur la commune de Cagnes-sur-Mer qui sont deux cèdres du Liban dans le quartier des Vespins sur le domaine public, et dont leur abattage est interdit.

Le projet se trouve à l'extérieur de tout périmètre de protection des captages AEP.

Une analyse des effets connus des différents projets urbains doit être réalisée en comparaison avec l'opération projetée soumise à l'enquête publique qui pourrait présenter des effets cumulatifs avec ces autres projets.

7.1. État initial de l'environnement

Cette étude se base sur :

- Des observations et visites de terrain,
- Des inventaires (naturalistes, et autres...)
- Des analyses existantes et référencées,
- Des données bibliographiques et cartographiques (fonds IGN),
- Des données spécifiques des différentes administrations concernées et bureaux d'études compétents, utilisation de logiciels et de matériels de mesures (études floristiques et faunistiques, hydrauliques et géologiques, acoustiques et climatologiques, économiques et démographiques, des déplacements, du tourisme et du trafic routier).

La zone d'étude enjambe le fleuve Var qui est concerné par les périmètres d'une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et un site Natura 2000 (Zone de Protection Spéciale (ZPS)).

Concernant les zones humides identifiées, deux principales zones ont été repérées : la Cagne et le Var, sachant que seule la Cagne sera potentiellement affectée lors des franchissements (pont Koenig déjà existant et élargi, Pont du Brecq déjà existant et remplacé, modification de berge dans l'avenue Pagnol). Cependant, l'impact sur les zones humides est à travers l'étude jugé très faible.

Les formations superficielles au droit des emprises du projet correspondent essentiellement à des terrains alluvionnaires, et concernant les alluvions de la basse vallée du Var, la vulnérabilité de la masse d'eau est considérée comme forte au regard de son caractère alluvionnaire.

L'étude de l'état initial de l'environnement conduit à synthétiser et hiérarchiser :

Les principaux enjeux environnementaux (climat, topographie, eaux, risques naturels, etc...)

L'évolution de l'état actuel de l'environnement avec et sans mise en œuvre du projet :

7.2. Nature des aménagements du projet

Les aménagements prévus ont pour objectif principal de ne pas dénaturer le grand paysage et de préserver ses caractéristiques : Le Mercantour, Méditerranée, Baous, Colline du château Grimaldi.

Le choix retenu, par délibération du Conseil métropolitain le 11 mars 2022, pour le tracé se trouve le long de la RM 6007 considérée comme la « colonne vertébrale » du schéma de transport sur la partie Ouest de la Métropole.

La création de 4 grands parkings relais permettra d'obtenir 1200 places de stationnements.

Des aménagements cyclables seront intégrés tout le long du fuseau de la future ligne de tramway L4 conformément aux nouvelles directives du CEREMA, Loi LAURE et LOM qui sont des lois d'orientation des mobilités actives dans le but de réduire les émissions des polluants (gaz à effet de serre, etc...).

7.3. Impacts du projet sur la biodiversité.

L'étude de l'impact du projet sur l'environnement a été élaborée d'après la mise en situation du projet et de ses caractéristiques dans l'environnement existant concerné par l'opération, et en analysant les différents effets attendus (directs, indirects, temporaires, permanents) qui ont également été qualifiés et quantifiés. Des mesures de suppression de réduction et de compensation peuvent alors être mises en place. Cette analyse comprend les incidences et mesures en phase de chantier, et les incidences et mesures en phase d'exploitation.

Énumération des types d'impacts envisagés :

La destruction ou perturbation d'habitats d'espèces à fort degré d'artificialisation (espaces verts, friches)

Dérangement d'individus (oiseaux), dont le groupe biologique a un enjeu de conservation maximale fort

Dégradation d'habitat d'espèces de cours d'eau

Destruction de gîtes potentiels

Perturbation de fonctionnalités écologiques

Un suivi écologique durant la phase travaux et la phase exploitation est envisagé afin de valider la bonne application des mesures écologiques prises par le maître d'ouvrage.

7.3.1. Incidences du projet sur l'environnement en phase travaux et mesures envisagées (éviter, réduire, compenser, accompagner)

Le chantier se déroulera de manière prévisionnelle de 2023 (travaux préparatoires) à fin 2025, avec une surveillance visuelle et analytique continue des éventuelles pollutions du milieu aquatique. Le chantier concerne la réalisation des travaux suivants :

- 7,1km de ligne pour le tramway L4.
- Création de 14 nouvelles stations
- Création de 4 parkings relais
- Modification d'ouvrages existants de franchissement des cours d'eau : pont Napoléon 3, Pont Koenig, Pont du Brecq . En tout, 23 ouvrages d'art sont concernés par le projet, dont 4 neufs, 2 créés, et 2 remplacés (dont ponts routiers existants, ouvrages hydrauliques).
- Requalification des façades existantes et végétalisation avec plantations de l'espace public.
- Extension du centre de maintenance et de remisage Charles Ginesy
- Aménagements des voiries concernant le déplacement de modes doux

Les travaux d'infrastructures se dérouleront par secteurs découpés en tronçon de 300m maximum, et les travaux pourront se dérouler simultanément sur les différents tronçons. La durée des travaux par tronçon est présentée à travers un logigramme qui définit les types d'interventions à réaliser ; quant à la réalisation des stations, elles se feront suivant 2 phases :

- Génie civil enterré (en parallèle avec la création de la plateforme)
- Réseaux, revêtement et abris (à la fin des travaux de voies ferrées).

En matière de sécurité pendant la phase travaux, Les risques technologiques seront pris en compte pour éviter tout risque d'accident.

Les impacts potentiels sur l'environnement durant cette phase concernent :

- Le climat (gaz à effet de serre, moteurs),
- La topographie (terrassements, déblais-remblais),
- La géologie (pollution, mouvements de sols, etc...)
- L'eau (rejets eaux usées, laitances de béton, concernant les milieux superficiels, impacts liés au gabarit hydraulique pour certains des ouvrages, milieux aquatiques avec le risque de crues au niveau du Malvan du square Bourdet, du pont napoléon III, etc...)
- Les risques naturels (incendie, sismique, etc...)
- L'atteinte à la biodiversité de la faune et de la flore (perturbation des habitats naturels et des espèces végétales)
- Nuisances des travaux (bruit, vibration, poussières, lumières, déchets, etc...)
- Perturbation des déplacements au sujet de la mobilité et du trafic pendant la phase chantier nécessitant la mise en place de mesures de réduction.
- La dégradation temporaire du paysage urbain (panneaux, palissades, engins, travaux divers)

Des mesures de réduction ont été étudiées comme, par exemple, l'abattage doux d'arbres à gîtes potentiels (platanes) pour abriter des oiseaux, ou bien l'adaptation à la période des travaux concernant le chantier par rapport aux périodes sensibles du point de vue écologique, et qui va s'étaler sur plus de deux années (par ex : période de travaux de avril à juin, à éviter pour l'avenue de Nice / route des Vespins avec la destruction de bâtiments, etc...). Des mesures concernant le milieu aquatique seront prises également comme l'isolement des zones à risque de pollution, une procédure d'alerte crue, un dispositif filtrant en aval des travaux, ainsi que le traitement des eaux.

Des mesures de suivi à des endroits stratégiques seront réalisées (Pont Napoléon III, le Breq)

7.3.2. Incidences du projet sur l'environnement en phase exploitation et mesures envisagées (éviter, réduire, compenser, accompagner))

Les impacts potentiels sur l'environnement durant cette phase concernent :

- Le climat (réduction des émissions de gaz à effet de serre)
- La topographie et la géologie (modification permanente des sols, etc...)
- L'eau (limitation du ruissellement des eaux de pluies, désimperméabilisation, impact sur les eaux superficielles et souterraines, etc...)
- Les risques naturels (aggravation risque départ d'incendie de forêt, sismique, etc...)
- La biodiversité faune et Flore (perturbations des habitats naturels, végétalisation, etc...)
- La vue sur le grand paysage (insertion paysagère)
- Les risques technologiques (pollution, etc...)
- La qualité environnementale (l'air, le bruit, les vibrations, lumières, etc...).
- Le projet est susceptible de générer de nouveaux déchets ménagers ou verts qui seront collectés et évacués vers de centres de valorisation adaptés.
- Une attention particulière est portée sur le risque de prolifération du moustique Aedes albopictus et autres insectes vecteurs de maladie, ainsi qu'au regard de la colonisation du département par le moustique tigre, avec l'adaptation spécifiques d'aménagements urbains (toitures terrasse, etc...)

Concernant les impacts du projet sur certains enjeux écologiques, des mesures d'intégration et de valorisation ont été prises par le Maître de l'ouvrage pour réduire le niveau d'impact initial.

Ces mesures sont illustrées à travers des plans et tableau :

- Une cartographie (*carte n°32 page 118/168 –Pièce G. D1*) localise les principales mesures d'évitement à effectuer suite à la prise en compte de plusieurs enjeux environnementaux et écologiques (*éviter de la Cagne au niveau du pont Koenig et de l'avenue Marcel Pagnol, éviter du Var et de sa ripisylve, de la couverture du Malvan, etc...*) .
- Une cartographie (*carte n°33 pages 126/168 –Pièce G. D1*) localise les principales mesures de réduction à effectuer suite à la prise en compte de plusieurs enjeux environnementaux et écologiques (*éviter de la Cagne au niveau du pont Koenig, etc...*)
- Une cartographie (*carte n°34 page 135/168 – Pièce G. D1*) localise la mesure de compensation à effectuer
- Le tableau du bilan des mesures écologiques actées dans le cadre du projet (page 138/168) synthétise l'ensemble des mesures à prendre en compte.

Des études de modélisations hydrauliques spécifiques ont été réalisées au droit d'aménagements susceptibles d'avoir une incidence (secteur Cagne/Malvan, Arénas)

Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation concernant le milieu aquatique seront prises également, comme l'infiltration directe de l'eau dans le sol support, l'augmentation de surfaces d'espaces verts, la réduction du coefficient de ruissellement de certains revêtements (trottoirs, pistes cyclables), la gestion des eaux pluviales, la mise en place de structures alvéolaires légères, trottoirs avec dévers, etc...

La création d'un espace vert au sein de la plateforme du tramway fait partie des objectifs principaux de requalification de l'espace urbain dans une démarche de développement durable.

Sa végétalisation est un enjeu majeur du projet végétal qui apportera sur tout son linéaire (30000m²) de la biodiversité avec de la fraîcheur et de la rétention d'eau. Un choix minutieux d'essences d'arbres, massifs, plates-bandes et autres plantations sera réalisé par des spécialistes en écologie pour éviter les allergies et préserver l'ambiance végétale des rues durant toute l'année.

En matière environnementale, des mesures de suivis sont envisagées avec la réalisation d'audits écologiques dans une démarche de protection de la biodiversité, et notamment le suivi floristique de la Consoude bulbeuse, le suivi ornithologique et chiroptérologique (chauve-souris), le suivi et l'entretien des aménagements paysagers, les suivis de la qualité de l'air, de l'acoustique et du développement modal et de l'utilisation des modes doux.

7.4. Impacts du projet sur le patrimoine architectural et les sites inscrits.

Concernant le patrimoine culturel et archéologique, l'aire d'étude n'est concernée par aucun monument historique inscrit, mais recoupe des périmètres de protection des abords de 500m de trois monuments historiques classés sur la commune de Cagnes-sur-Mer. Le projet nécessitera donc l'autorisation préalable de l'ABF afin de s'assurer que les travaux envisagés ne portent pas atteinte aux monuments historiques ou à leurs abords, et que l'intérêt public attaché au patrimoine, à l'architecture, au paysage naturel ou urbain, à la qualité des constructions et à leur insertion harmonieuse dans le milieu environnant est bien respecté.

Concernant les sites inscrits, l'aire d'étude est concernée par deux sites inscrits :

La bande côtière de Nice à Théoule

L'ensemble compris entre la mer et la RN7 à cagnes et Villeneuve-Loubet

Les travaux liés à l'opération devront donc être déclarés à l'ABF.

En application des articles L 214-1 et suivants du Code de l'environnement, et depuis la création de l'Autorité environnementale le 01/03/2017, tous les dossiers d'autorisation au titre de la loi sur l'eau doivent être déposés sous la forme d'une autorisation environnementale.

Cette évaluation a été préparée par des experts à laquelle ce sont jointes des structures spécialisées, et pilotée par le groupement Tram West 4 maître d'œuvre du projet pour le compte de la métropole de Nice Côte D'AZUR (MNCA). L'entreprise AGIR écologique a été missionnée pour réaliser un diagnostic écologique des emprises concernées par le projet de la ligne L4, et pour accompagner le maître d'œuvre dans ses études réglementaires et inventaires sur les secteurs du tracé. Ces études ont été faites pour la période de 2020 à 2022.

8. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

8.1. Impact du projet sur l'environnement

Dans le cadre de l'élaboration de l'aménagement, plusieurs enjeux environnementaux et écologiques ont été pris en compte dès la phase d'Avant-Projet.

Des mesures d'évitement ont été réalisées, dont certaines sont rappelées succinctement :

Intérêt communautaire concernés :

- Évitement du Var et de sa ripisylve.
- Pas d'élargissement du pont Napoléon III
- Oiseaux de cours d'eau (notamment la Sterne Pierregarin)
- Évitement de la Cagne au niveau du Pont Koenig.
- Élargissement de 2m, sans dégradation du lit mineur.
- Évitement de l'accentuation de la couverture du Malvan.
- Pas de couverture du Malvan
- Évitement de la Cagne au niveau de l'avenue Marcel Pagnol.
- Pas de nouvel ouvrage au-dessus de la Cagne
- Évitement de l'accentuation de l'éclairage. Gestion de l'éclairage
- Évitement de certains arbres gîtes potentiels.
- Évitement de platanes, du boisement de Chêne pubescent sur la Route des Vespins.
- Pas d'abattage de Chênes par l'aménagement

8.2. Avis de la MRAe

Conformément à la rubrique 7 de l'annexe à l'article R122-2 du code de l'environnement les tramways sont soumis à une étude d'impact.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique ont été soumis à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE) Provence Alpes Côte d'Azur).

Cet avis est formulé afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet et d'en informer le public. La Métropole, en tant que maître d'ouvrage du projet, est tenue d'y répondre par écrit ;

Cet avis répond à deux saisines visant pour l'une, la déclaration d'utilité publique (DUP) préalable en vue de l'expropriation des parcelles nécessaire à la réalisation du projet de ligne 4 du tramway de la métropole Nice Côte d'Azur et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) associée, et pour l'autre la demande d'autorisation de déroger à la législation sur la protection des espèces protégées.

Le dossier comporte une évaluation environnementale unique incluant une évaluation des incidences Natura 2000 et ses annexes techniques.

La MRAe considère que l'aire d'étude retenue mérite d'être précisée au regard des exigences du code de l'environnement, et devrait englober l'ensemble du chevelu routier concerné par une réorganisation de la trame circulatoire ou une évolution du trafic, consécutives à la réalisation du projet.

La MRAe recommande de préciser le périmètre de projet pris en compte dans l'évaluation environnementale et de fournir une carte permettant de localiser les différentes composantes du réseau concernées

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

La préservation du cadre de vie et de la santé humaine : limitation des nuisances sonores, de la pollution de l'air et des vibrations générées par le tramway ;

La prise en compte du changement climatique en termes de vulnérabilité du projet (notamment vis-à-vis du risque d'inondation) et d'adaptation du territoire (diminution des émissions de gaz à effet de serre, développement des énergies renouvelables, désimperméabilisations des sols) ;

La préservation du paysage, de la biodiversité, des continuités écologiques et des sites Natura 2000.

- Concernant **la justification des choix** et solutions de substitution-Articulation avec les documents de planification et supra-communale, la MRAe recommande :
De préciser l'articulation du projet et du PLUm mis en compatibilité avec le PCAET Métropolitain 2019-2025, l'OIN Eco vallée, le SRADDET de la région PACA et le SDAGE Rhône-Méditerranée 2022-2027, notamment sur les enjeux environnementaux concernés par le projet : émissions de gaz à effet de serre, économies d'énergie, eaux superficielles
- Concernant **les mobilités et déplacements**, la MRAe recommande de préciser dans l'étude d'impact les incidences de la ligne 4 de tramway sur les reports de trafic en dehors des voiries physiquement concernées par son tracé.
- Concernant **l'ambiance sonore**, la MRAe recommande de compléter l'étude acoustique par une analyse plus exhaustive des nuisances sonores au niveau de la voirie concernée par un report de trafic suite à la mise en service de la ligne 4 de tramway.
- Concernant **la qualité de l'air**, la MRAe recommande de reprendre l'EQRS sur la base des seuils de référence OMS actualisés dans une aire d'étude incluant les principales voies concernées par un report de trafic en dehors du tracé de la ligne 4 de tramway.
- Concernant **le changement climatique**, la MRAe recommande :
 - o De préciser la prise en compte du changement climatique pour évaluer le risque d'inondation dans la conception du projet.
 - o De présenter un bilan carbone global prenant en compte les émissions de GES liées à la production d'énergie électrique consommée par les rames de tramway.
- Concernant **les mesures d'évitement, de réduction, et de compensation (ERC)**, la MRAe recommande de préciser les modalités de mise en œuvre garantes de l'efficacité de la mesure de compensation envisagée pour restaurer un habitat favorable à la Consoude bulbeuse, à l'Alpiste aquatique et à la fonctionnalité de la Cagne.
- Concernant **le paysage**, la MRAe recommande de compléter l'insertion paysagère de la future ligne 4 de tramway (caractérisation de l'état initial, analyse des incidences et mesures d'intégration paysagères) dans le cadre d'une étude détaillée et spatialisée prenant en compte toutes les composantes du projet et de son environnement urbain et naturel.

9. LES COÛTS DU PROJET L4 ET DE LA RESTRUCTURATION DU RÉSEAU TRAWAY

Ces coûts comprennent :

- Les coûts d'investissements
- Les coûts de renouvellement du T4 et des gros entretiens
- Les coûts d'exploitation

9.1. Coût d'investissements

Les coûts d'investissements sont évalués conformément aux recommandations du CERTU (Le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).

Le coût global de l'opération pour la création de la Ligne 4 de tramway est évalué **328 M€ HT** donné aux conditions économiques de 2022.

Il se répartit selon les grands postes suivants en million d'euros

Opérations	En millions d'euros
1/ Coût des études	18
2/ Coût des acquisitions* foncières et libération des emprises	60
3/ Coût des travaux y compris aléas**	216
4/ Acquisition du matériel roulant	34
Coût Total HT	328 M€

*** N GLOBALE

* Estimation de la Direction de l'immobilier de l'État

** Estimation AVP avril 2022

9.2. Les coûts de renouvellement de la L4 et de gros entretiens

Ces coûts concernant le matériel roulant, systèmes, génie civil, ouvrage d'art, P+R sont estimés à 81M€ 2022 ;

9.3. Les Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation pris en compte concernent :

- La mise en service du nouveau tramway L4 associée à la restructuration des lignes L2 et L3
- La réorganisation du réseau de bus

Le projet de la ligne L4 et la restructuration du réseau de tramways associée (nouveau schéma d'exploitation des lignes) représentent un surplus de 297200 véh.km/an par rapport à la situation de référence. (Doc H page 12)

Le coût d'exploitation du tramway est de 10,37€ (2022) /km données Métropole.

Le surcoût lié à l'augmentation du nombre de véh/km tramway représente plus de 92 M€ (2022)

Les économies liées à la restructuration du réseau de bus représentent un gain de près de 176M€ (2022)

9.4. Evaluation économique et sociale

Le bilan socio- économique de la pièce **H** fait apparaître un coût d'exploitation, avec le nouveau schéma d'exploitation des lignes de tramway T2, T3 et T4, de 10,37€ 2022 /km (données Métropole de Nice Côte d'Azur), en supposant que ces coûts augmentent de 0.5% / an, du fait notamment de la hausse du prix de l'énergie et des coûts du personnel.

En prenant en compte les externalités positives du projet :

Les gains aux usagers (gains de temps et les gains liés à la diminution de l'usage de la voiture) les économies représentent plus de 289 M€ (2022)

Les avantages aux tiers (réduction du risque des accidents de la route, réduction des émissions de polluants atmosphériques ...

Les résultats du bilan socio-économique du projet de ligne T4 sont présentés ci-dessous.

M€2022 actualisés en 2025	
Coût d'investissement	-483,8
<i>Coût d'investissement initial</i>	<i>-403,1</i>
<i>Coûts de gros entretiens et renouvellement</i>	<i>-80,9</i>
<i>Valeurs résiduelles</i>	<i>0,3</i>
Charges d'exploitation	83,5
<i>Gains d'exploitation : Restructuration du réseau de bus</i>	<i>175,8</i>
<i>Coûts d'exploitation Réseau de tramway (T2, T3, T4)</i>	<i>-92,3</i>
Avantages socio-économiques	505,0
Gains aux usagers	376,8
<i>Gains de temps</i>	<i>289,2</i>
<i>Diminution de l'usage de la voiture particulière</i>	<i>87,6</i>
Avantages aux tiers	128,2
<i>Réduction du risque des accidents de la route</i>	<i>47,4</i>
<i>Réduction des émissions de polluants atmosphériques</i>	<i>62,0</i>
<i>Réduction des émissions de gaz à effet de serre</i>	<i>7,3</i>
<i>Diminution des nuisances sonores</i>	<i>2,8</i>
<i>Réduction des effets amont-aval des véhicules</i>	<i>8,8</i>
Valeur actualisée nette (VAN-SE)	104,8
Bénéfice par euro investi	0,260
Bénéfice par euro public dépensé	0,262
Taux de rentabilité interne (TRI)	5,36%
Taux de rentabilité immédiate en 2027	3,1%
Temps de retour socio-économique (ans)	45

Tableau 18 : Résultats du bilan socio-économique

Au regard des résultats, le projet de la ligne T4 apparaît pertinent et opportun d'un point de vue socio-économique. La VAN-SE est positive et le TRI est supérieur au taux d'actualisation, le projet est donc rentable.

Le VAN SE (**Valeur actualisée nette socio-économique**) et le TRI (Taux de Rentabilité Immédiat) étant deux des indicateurs clés qui permettent d'apprécier la pertinence du projet. Et sa rentabilité

9.5. Le financement du projet :

Sur le volet du financement de l'opération, le projet a récemment reçu un résultat positif de l'appel à projet national pour les transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux n°4 en obtenant, en date du 6 octobre 2021, l'accord pour une subvention de l'État à hauteur de 30 290 000

10. MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME (MECDU) – (PLUm)

10.1. Rapport de présentation

La pièce I relative au MECDU précise le cadre et l'état des lieux réglementaires selon le code de l'urbanisme.

Elle traite de la mise en œuvre de la procédure de mise en compatibilité avec le Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUM) en vigueur.

La procédure de Modification de Droit Commun n°1 (MDC1) exécutoire depuis novembre 2022 a permis d'intégrer des adaptations de règlement pour lever des incompatibilités notamment sur les parkings relais, règles de hauteur pour les équipements publics, marges de reculs graphiques, modification de la vocation des emplacements réservés liés aux P+R

La mise en compatibilité est circonscrite aux dispositions effectivement incompatibles et au seul périmètre du projet.

L'examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture d'enquête n'a pas fait l'objet d'observation.

La MECDU est assortie d'une étude d'impact avec la saisine de la MRAe qui a exprimé son avis sur le projet.

10.2. Proposition de mise en compatibilité du PLUM

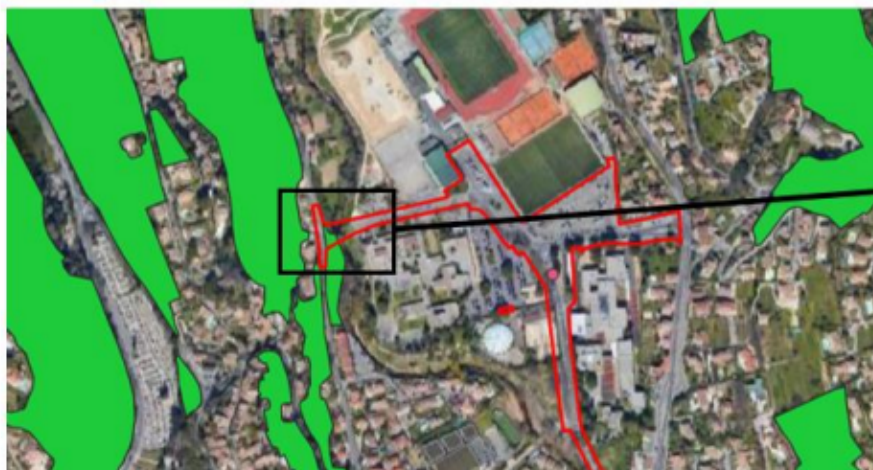
La mise en compatibilité du PLUm nécessaire à la réalisation du projet de ligne 4 de tramway comporte :

La création d'un emplacement réservé global pour l'ensemble de la plateforme et la création de quatre emplacements réservés pour les parkings-relais ;

Les emplacements ER34 (équipement public) et P32 (voie piétonne) ont fait l'objet de modifications au titre d'une modification de droit commun du PLUm approuvée en octobre 2022 ;

Le déclassement d'une surface d'environ 242 m² de l'espace boisé classé intercepté par l'emprise du projet sur la commune de Cagnes-sur-Mer pour la transformation du pont piéton du Brecq en pont routier.

EBC avant Mise en compatibilité du PLUM :



Zoom :



EBC après Mise en compatibilité du PLUM :



Zoom :



Cette demande de déclassement partiel de l'EBC de la commune de Cagnes-sur-Mer soumise à la loi littorale, la Commission Départementale de la Nature, des sites et des Paysages (CDNPS) saisi a rendu un avis favorable.

- La modification du descriptif de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « les Vespins » avec la mention de la ligne 4, la clarification des cheminements piétons en lien avec le projet et la structure paysagère de l'OAP
- La modification des murs de soutènement sur certains secteurs.

Ces dispositions ont reçu un avis favorable des PPA lors de la réunion de consultation à la demande du MECDU.

10.3. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme supra-communaux et les enjeux environnementaux :

- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole de NCA
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Métropole de NCA

Nota :

- L'élaboration d'un SCOT n'est pas obligatoire, surtout dans un territoire déjà couvert par une Directive Territoriale d'Aménagement ;
- L'élaboration des PLU intercommunaux est prioritaire ;

La Métropole a donc retenu le principe de consacrer les efforts d'urbanisme de NCA à l'élaboration de son PLUm. L'élaboration du SCOT pourra être menée dans un horizon à moyen terme.

Ce document intégrera les documents de rang supérieur (DTA, SDAGE, SRCE...) et s'imposera au PLUm dans un rapport de compatibilité. Il rendra non nécessaire les autorisations d'ouverture à l'urbanisation et de création d'unités touristiques nouvelles, sécurisera le PLUm en cas de contentieux vis-à-vis des documents de rangs supérieurs et rendra possible certaines adaptations dans l'application des lois Montagne et Littoral.

Son approbation était attendue à l'horizon 2020.

- Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome NCA
- Le Plan Climat Air Énergie métropolitain 2019-2025
- La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes Maritimes
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (STRADDET)
- Les Opérations d'Intérêt National (OIN) Eco vallée

Le dossier révèle que le projet est compatible avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés aux articles L.131-4 et 5 du code de l'urbanisme

11. ENQUÊTE PARCELLAIRE

11.1. Contexte et objet de l'enquête

Conformément aux dispositions de l'article R.131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le dossier d'enquête parcellaire est conjoint au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le contexte et le projet de réalisation de la ligne 4 du tramway sont décrits dans les chapitres de l'enquête A préalable à la DUP.

La présente enquête parcellaire a pour objet de déterminer aussi exactement que possible les emprises foncières au projet de réalisation de la ligne sur les territoires des communes de Nice, de Saint-Laurent-du-Var et de Cagnes-sur-Mer et d'identifier les propriétaires réels ou autres titulaires de droits concernés avec les origines hypothécaires de propriété de biens immobiliers concernés .

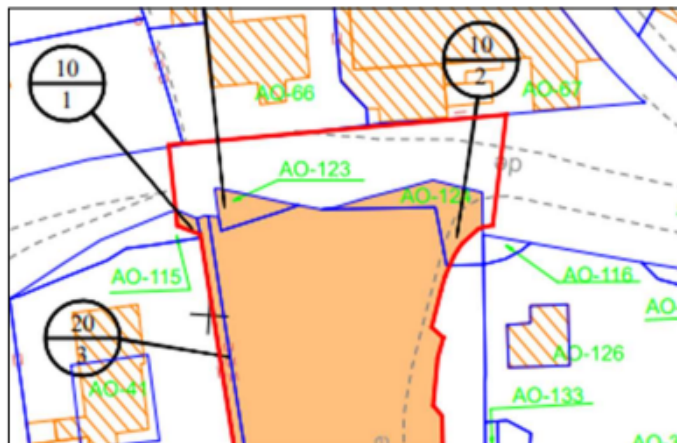
11.2. Constitution et analyse du dossier

Le présent dossier parcellaire comprend :

- Une notice explicative (Pièce n°LJ1) ;
- Un plan de situation (Pièce n°LJ2) ;
- Un plan parcellaire régulier des terrains et des bâtiments à acquérir (Pièce n°LJ3) ;
- La liste des propriétaires, dénommée dans le présent dossier « état parcellaire ». (Pièce n°LJ4)

LE PLAN PARCELLAIRE :

Extrait de plan parcellaire :



Il est précisé que :

- Les lettres « AO » correspondent à la section de la parcelle
- Le numéro : « 123 » correspond au numéro de la parcelle
- Au sein de la bulle le numéro 1-1 correspond à l'identification du numéro de propriété et au numéro de plan servant de lien avec l'état parcellaire (Cf : schéma ci-dessous).

Les tableaux parcellaires indiquent, pour chaque unité foncière, l'identité des propriétaires, le lieu-dit, la nature, le n° d'ordre au plan parcellaire et la situation cadastrale avant et après cession.

11.3. Dimensionnement du parcellaire

Communes	Nb de parcelles	Surface	Nb de propriétaires	Dont particuliers
Nice	24	6791	4	0
Saint-Laurent-du-Var	123	27911	166	160
Cagnes-sur-Mer	270	71202	228	219
TOTAL	417	105904	398	379

11.4. Informations juridiques et administratives

Lors du déroulement de l'enquête parcellaire, les observations sur les limites des biens immobiliers concernés sont consignées sur le registre d'enquête parcellaire ouvert à cet effet ou adressées par écrit au président de la commission d'enquête qui les joint au registre.

Après la clôture de l'enquête, la commission d'enquête donne son avis sur l'emprise des ouvrages projetés et dresse un procès – verbal de l'opération qu'il transmet au préfet lequel, déclare par arrêté, cessibles les propriétés ou parties de propriété dont la cession est nécessaire, conformément aux dispositions de l'article L11-8 du code de l'Expropriation.

Au-delà de l'arrêté de cessibilité et de sa notification aux propriétaires, mandataires, gérants ou syndicats et dans le délai maximum de 6 mois suivant le prononcé du dit arrêté, le préfet transmettra au greffe de la juridiction de l'Expropriation, l'ensemble des documents permettant le prononcé de l'ordonnance d'expropriation.

À défaut d'accord amiable, l'indemnité d'expropriation sera fixée par le juge relevant de l'ordre judiciaire.

11.5. Notifications individuelles

Les propriétaires, mandataires, gérants, administrateurs ou syndicats identifiés dans l'état parcellaire, avisés par lettre recommandée avec avis postal de réception conformément aux dispositions de l'article R11-22 du code de l'Expropriation devront fournir par référence à l'article R11-23 du même code, toutes indications relatives à leur identité et leur qualité ou, à défaut tous renseignements en leur possession sur les propriétaires actuels ainsi que sur la situation locative du bien.

La commission d'enquête a disposé de la liste de ces envois effectués les 10, 24 et 25/05/2023, complétée de leur statut (réception ou non-réception), et a pu constater l'affichage en mairie de ceux qui n'étaient pas parvenus aux propriétaires concernés.

Cela concerne les envois suivants :

Communes	Nb d'envois	AR reçus	Non réceptionnés
Saint-Laurent-du-Var	238	198	40
Cagnes-sur-Mer	246	186	60
TOTAL	484	384	100

12. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

12.1. Organisation

Suite à la décision n° E23000014/06 du Tribunal Administratif, la Commission d'enquête a contacté les responsables de la Direction des Relations avec les Collectivités Locales, en charge du dossier à la préfecture pour convenir de la première date de réunion avec les membres de la Commission d'enquête.

Au cours de cette réunion, en date du 20 avril 2023, à laquelle participaient, les représentants du Maître d'Ouvrage et du Maître d'œuvre nous avons pu :

Examiner les différents éléments du dossier,

Aborder les aspects réglementaires relatifs à ces trois enquêtes conjointes,

Définir les lieux d'accueil du public ; Arrêter la période de l'enquête publique et les dates des permanences en fonction des jours et horaires d'ouverture des lieux de réception du public. Il a été remis une clé informatique à chaque membre de la commission pour la consultation du dossier.

La réunion du 12 mai 2023 avec les représentants de la préfecture, du Maître d'Ouvrage et de PUBLILEGAL a permis d'échanger sur la communication du dossier au public et de préciser les missions confiées au prestataire concernant le Registre Dématérialisé. Cette réunion a fait l'objet d'un relevé de conclusions des membres de la commission. Il a été remis une version papier aux membres de la commission.

La Commission d'enquête a fait compléter et clarifier le guide de lecture et le dossier par des observations formulées au Maître d'Ouvrage.

La Commission d'enquête a paraphé et visé et contrôlé les registres ainsi que les documents du dossier d'enquête le 5 juin 2023 à la préfecture des Alpes-Maritimes.

12.2. Mode de dépôt et enregistrement des contributions :

Pour le fonctionnement et le bon déroulement de l'enquête, il a été élaboré 2 consignes spécifiques pour les référents communaux des lieux d'enquête pour le référencement des contributions et la tenue des registres A, B et C.

L'enregistrement des contributions se fait sur les registres identifiés dans chaque point d'accueil

- Registre A : DUP avec étude d'impact
- Registre B : Mise en compatibilité avec le PLUM
- Registre C : Parcellaire
- Les lettres toutes reçues à Cagnes-sur-Mer Bâtiment Droit des Sols & Maison des projets, siège de l'enquête, sont enregistrées dans le bordereau figurant à l'envers de chaque registre et classée dans une pochette dédiée. Une lettre-type a été élaborée pour faciliter l'expression du public.

Le dépôt des contributions, sous forme de lettres-type mises à disposition, permet une grande souplesse et liberté par rapport à un registre.

Afin de faciliter l'accès du public aux documents, la Commission d'enquête a demandé au Maître d'Ouvrage de réaliser un panneau lisible par le public identifiant les pièces du dossier et un schéma pour la ventilation des contributions dans les registres dédiés A, B et C.

12.3. Arrêté préfectoral prescrivant les enquêtes publiques :

L'arrêté prescrivant les présentes enquêtes publiques a été signé le 4 mai 2023 par Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes pour la période du lundi 12 juin 2023 au vendredi 21 juillet inclus (cf annexe).

Cet arrêté préfectoral stipule que durant cette période, le public peut prendre connaissance du dossier et exprimer ses observations aux jours, heures et lieux suivants:

- Cagnes-sur-Mer Bâtiment Droit des sols & Maison des projets (Siège de l'enquête)
- Mairie annexe du Cros-de-Cagnes
- Nice Mairie Direction de Territoire Nice Ouest
- Mairie de Saint-Laurent-du-Var

Il fixe les permanences de membres de la Commission d'Enquête durant toute la durée de l'enquête avec des horaires suivants : Matin de 08h45 à 12h Après-Midi de 13h30 à 16h30

12.4. Réunions de préparation – Investigation de la commission d'enquête

En phase préparatoire, la Commission d'enquête a participé aux réunions de travail suivantes :

- le 20 avril 2023 en préfecture Autorité Organisatrice en présence des représentants du Maître d'Ouvrage pour examiner les aspects réglementaires relatifs à ces 3 enquêtes conjointes et d'arrêter la période de l'enquête, les lieux et les dates de permanences. Une clé USB du dossier a été remise aux membres de la commission.
- La commission a été consultée sur l'arrêté préfectoral
- les 11 et 12 mai 2023 avec les représentants du Maître d'Ouvrage, de la préfecture et de la société PUBLILEGAL en charge du registre dématérialisé. La commission a adressé un relevé de conclusions aux participants (Cf en annexe).

Le Maître d'Ouvrage a remis à chaque commissaire enquêteur un exemplaire papier du dossier le 22 mai 2023 en Préfecture avec les représentants de l'Autorité Organisatrice, du Maître d'Ouvrage et les référents communaux en charge du suivi du dossier d'enquête. La commission a présenté les consignes pour l'inscription des contributions dans les différents registres et des lettres. À cette occasion, les membres de la commission ont indiqué au Maître d'Ouvrage avoir relevé sur le dossier papier remis des manques de pièces et la nécessité de référencer correctement certains documents et annexes.

- le 31 mai 2023 il a été procédé à la reconnaissance du tracé de la ligne T4 du tramway avec le MO et à la visite des lieux de permanence.
- Le 9 juin 2023 avec les représentants des services fonciers de la métropole afin de décrypter les documents parcellaires et de faire une mise au point sur l'avancement des négociations et les problématiques rencontrées
- Le 10 juillet avec le Maire de Cagnes-sur-Mer et la métropole afin de répondre aux interrogations sur l'aménagement prévu pour le Bd du Mal juin
- CEREMA, le 25 juillet 2023

En complément d'information, la Commission d'Enquête a rencontré les organismes suivants concernés par le projet :

Rencontre des maires de Saint-Laurent-du-Var (31 août 2023)
et de Cagnes-sur-Mer (1^{er} septembre 2023) .

12.5. Affichage de l'avis d'ouverture d'enquête - Publicité presse

Les membres de la Commission ont pu vérifier que les mesures de publicité concernant la présente enquête avaient bien été effectuées conformément à l'article 10 de l'Arrêté :

- Affichage
 - Par la société Publilégal missionnée par la Métropole pour l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête en format A2 support jaune le long du tracé ; des contrôles d'affichage sont effectués sur site
 - Par les soins des Maires : Affichage de l'avis d'ouverture d'enquête publique en format A4 sur les panneaux habituels des mairies concernées de Nice, de Saint Laurent-du-Var et de Cagnes-sur-Mer. Les certificats d'affichage figurent en annexes n° 4, 5 et 6.
- Publicité presse :

La préfecture a fait paraître les annonces suivantes :

- Dans le quotidien Nice Matin du 19 mai 2023 pour le 1^{er} Avis et du 16 juin 2023 pour le 2^e Avis
- Dans La Tribune de la Côte d'Azur le 19 mai pour le 1^{er} Avis et du 16 juin 2023 pour le 2^e Avis

En complément entre autres :

- Des articles de presse dans Nice Matin
- Des brochures « Tout savoir sur le projet » mises à la disposition du public dans les points d'accueil ;
- Des panneaux exposant les principales phases du projet, sur les lieux d'enquête.

12.6. Permanences assurées

Les moyens mis à la disposition des requérants désirant déposer des contributions sont les suivants :

- Sur les lieux de présence du dossier d'enquête
 - Contributions consignées sur le registre papier
 - Courrier déposé auprès du référent désigné par la Mairie, ou au commissaire enquêteur lors de sa permanence.
- En dehors des lieux de présence des dossiers d'enquête :
 - Par courrier postal adressé à Monsieur le Président de la commission d'enquête, à l'adresse du siège de l'enquête à Cagnes-sur-Mer
 - Par courriel : pref-tramwayL4@alpes-maritimes.gouv.fr
 - Sur le site internet de l'enquête publique : www.enquete-publique-tramwayL4.fr

Le tableau ci-dessous indique les dates et lieux de permanence des membres de la commission d'enquête.

	Cagnes-sur-Mer Principal	Mairie annexe Cros de Cagnes	Mairie annexe Nice Phénix	Mairie Saint-Laurent-du -Var
Lundi 12 juin 2023				
Mardi 13 juin 2023				
Mercredi 14 juin 2023				
Jeudi 15 juin 2023				
Vendredi 16 juin 2023				
Samedi 17 juin 2023				
Dimanche 18 juin 2023				
Lundi 19 juin 2023				
Mardi 20 juin 2023				
Mercredi 21 juin 2023				
Jeudi 22 juin 2023				
Vendredi 23 juin 2023				
Samedi 24 juin 2023				
Dimanche 25 juin 2023				
Lundi 26 juin 2023				
Mardi 27 juin 2023				
Mercredi 28 juin 2023				
Jeudi 29 juin 2023				
Vendredi 30 juin 2023				
Samedi 1 juillet 2023				
Dimanche 2 juillet 2023				
Lundi 3 juillet 2023				
Mardi 4 juillet 2023				
Mercredi 5 juillet 2023				
Jeudi 6 juillet 2023				
Vendredi 7 juillet 2023				
Samedi 8 juillet 2023				
Dimanche 9 juillet 2023				
Lundi 10 juillet 2023				
Mardi 11 juillet 2023				
Mercredi 12 juillet 2023				
Jeudi 13 juillet 2023				
Vendredi 14 juillet 2023				
Samedi 15 juillet 2023				
Dimanche 16 juillet 2023				
Lundi 17 juillet 2023				
Mardi 18 juillet 2023				
Mercredi 19 juillet 2023				
Jeudi 20 juillet 2023				
Vendredi 21 juillet 2023				

12.7. Les phases du déroulement de l'enquête

La Commission a :

- Visé et paraphé les registres d'enquête
- Contrôlé et visé les documents du dossier mis à la disposition du public.
- Vérifié les aménagements des lieux d'accueil et établis des consignes à destination des référents communaux pour la réception du public dans de bonnes conditions.
- Siégé dans les 4 lieux d'accueil aux dates et heures prévues (article 9 de l'arrêté)
- Clôturé les registres d'enquête DUP et MEDCU
- Réceptionné le registre de l'enquête parcellaire signé par chaque maire
- Elaboré et remis le PV de synthèse sous huitaine au Maître d'Ouvrage
- Reçu sous quinzaine le mémoire en réponse du PV de synthèses du Maître d'Ouvrage
- Remis le rapport et les conclusions motivées à l'Autorité organisatrice (Préfecture) et une copie au Tribunal administratif de Nice.

12.8. Clôture des registres A, B, C

Le 21 juillet 2023, date de fin de l'enquête après les permanences de la journée, il a été procédé à la clôture :

- Des registres A, B, des 4 points d'accueil soit 8 registres au total ont été clos et signés par le président de la commission.
- Des 4 registres C de l'enquête parcellaire, clos et signés par le maire des communes de Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer

Tous les courriers adressés par voie postale ont été centralisés au siège de l'enquête à Cagnes-sur-Mer au « Droit des Sols », et numérotés chronologiquement par date d'arrivée et référencés selon une consigne déterminée par la commission d'enquête.

L'ensemble des contributions « papier » ainsi que celles transmises sur l'adresse courriel de la préfecture ont été intégrées au registre dématérialisé par le prestataire Publilégal.

Nota : 11 lettres arrivées hors délais n'ont pas été prises en compte, mais ont été néanmoins annexées aux registres.

Environ 400 visiteurs ont rencontré les commissaires enquêteurs dans les 4 points d'accueil.

12.9. Méthodologie de traitement – Élaboration des conclusions motivées de la commission d'enquête

12.9.1. Méthode de traitement des contributions

Le maître d'Ouvrage a retenu le prestataire PUBLILEGAL pour la mise à disposition d'un Registre Dématérialisé (RD)

La commission a proposé à PUBLILEGAL des thèmes pour regrouper les observations communes au public.

Toutes les contributions des déposants qui se sont exprimés par courriers, registres papier, et par courriel ont été placées dans le registre dématérialisé. Elles ont été numérotées selon la consigne de la tenue des registres établie par la commission, excepté ceux arrivés hors délais, puis une numérotation spécifique au RD leur a été attribuée.

Les contributions ont été attribuées par gestion du RD à chaque commissaire enquêteur à tour de rôle

Chaque Commissaire enquêteur a procédé au découpage des contributions en observations spécifiques par thème, puis traitées selon les étapes paramétrées du RD.

Les principales étapes effectuées :

- Intégration des contributions manuscrites pour traitement
- Découpage des contributions en observations
- Classement de chaque observation dans le thème correspondant

Orientation de l'observation par rapport au projet : Favorable- Favorable avec réserve – Neutre/demande de précisions – Réserves /inquiétudes sans prise de position -Défavorable- Autres

- Résumé de l'observation
- Avis du CE
- Question au MO

L'exploitation des données enregistrés dans le RD permet d'avoir un état pour tirer les enseignements dans la rédaction du rapport et les conclusions motivées de la commission.

12.9.2. Analyse thématique des observations du public

La commission a réalisé une analyse détaillée de l'ensemble des observations du public pour chacun des thèmes retenus selon les 3 étapes suivantes :

1. Analyse et synthèse des observations recueillies :

La Commission d'enquête analyse d'abord l'expression du public avec une restitution la plus fidèle possible des observations, propositions et contre-projets, recueillis et classés dans chacun des thèmes suivant les principales problématiques et sujets d'expression ;

2. Examen du Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au Procès-Verbal de Synthèse des questions soulevées par les déposants et la CE ;

3. L'appréciation de la Commission d'enquête sur ces observations et réponses par thème.

12.9.3. Élaboration des conclusions motivées et avis de la commission

La commission d'enquête, s'est attachée à examiner l'ensemble des contributions déposées pendant la durée de l'enquête publique afin de pouvoir conclure si les avantages de l'opération projetée l'emportent sur les inconvénients ou le contraire.

Il s'agit de vérifier s'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

Une analyse bilantielle permet à la commission d'enquête d'émettre ses conclusions motivées et avis.

Cette analyse s'articule en 3 étapes :

- L'intérêt général : le projet doit répondre à une finalité d'intérêt général,
- Bilan Coût/Avantages : prendre en compte dans le bilan que le coût final, les atteintes à la propriété privée, les inconvénients d'ordre social, ne soient pas excessifs eu égard à l'intérêt que présente le projet
- Nécessité de recourir à l'expropriation.

12.10. Le climat de l'enquête

La commission a trouvé utile de traduire le climat de l'enquête sur la base des échanges avec le public qui s'est exprimé sur le projet durant les permanences (estimé à 400 personnes environ) et sur les préoccupations des déposants au travers de leurs contributions.

Cette enquête a été marquée par un climat d'inquiétude et de désarroi en particulier pour les familles visées par des expropriations ; relogement, dévaluation de leurs biens, avenir professionnel, perte du chiffre d'affaires. Certains biens transmis depuis des générations sont ressentis comme une perte affective.

De nombreuses personnes manifestent un sentiment d'incompréhension, d'injustice, de dépossession de leurs biens et d'impuissance par le fait que ce processus avait été initié lors de l'élaboration des PLU communaux.

Le Président et certains membres de la commission d'enquête ont, deux jours avant la clôture, reçu un courriel du député des Alpes Maritimes signalant un dysfonctionnement pour tentative d'influence. Il dénonce l'action du président des amis du Maire de Cagnes-sur-Mer et 1^{er} Adjoint au Maire, pour avoir entrepris des démarches pour influencer l'enquête publique en sollicitant les adhérents, par courriel, afin de fournir des réponses pré-écrites, visant à manipuler les contributions à l'enquête publique. Trois contributeurs ont déposé cette observation du dit courriel et en ont informé le TA et la Préfecture.

12.11. Procès-Verbal de synthèse et mémoire en réponse

Objet du Procès –Verbal de Synthèse (PVS)

Ce document doit permettre au responsable du projet d'avoir une bonne connaissance des préoccupations et suggestions du public. Il est aussi un moyen pour la commission de faire part, à l'issue de l'enquête publique, des différentes interrogations de son analyse du dossier, des avis et observations recueillies.

Par le PVS la commission d'enquête sollicite le Maître d'Ouvrage à répondre à l'ensemble des questions posées.

Dispositions prises pour le PVS :

La Métropole a mis à disposition des commissaires enquêteurs les registres et courriers reçus, le 26 juillet 2023, date de départ du PV de synthèse.

Compte tenu du nombre important d'observations, le PVS a fait l'objet d'une demande de prolongation de 4 jours suite à un échange avec la Préfecture et le Tribunal Administratif en accord avec le MO.

Le délai de prolongation accordé, le président de la commission accompagné de membres de la commission a remis le Procès-Verbal de Synthèse a été remis le 7 août 2023 (voir lettre de remise en annexe)

Le maître d'ouvrage a ensuite répondu aux diverses questions posées par la commission et a remis son mémoire de réponse le 21 août 2023.

12.12. Réponses de la commission aux déposants

La commission a fait le choix de regrouper les observations similaires par thème et de répondre à certaines demandes individuelles.

Le Maître d'Ouvrage a répondu aux questions du Public et de la commission d'une manière détaillée avec des illustrations consignées dans le Mémoire en réponse au PVS joint en annexe du rapport d'enquête.

Afin de ne pas surcharger le rapport et d'apporter une plus grande facilité de lecture, le public contributeur pourra se référer au Mémoire en réponse du MO, selon le numéro de réponse indiqué par le Maître d'ouvrage.

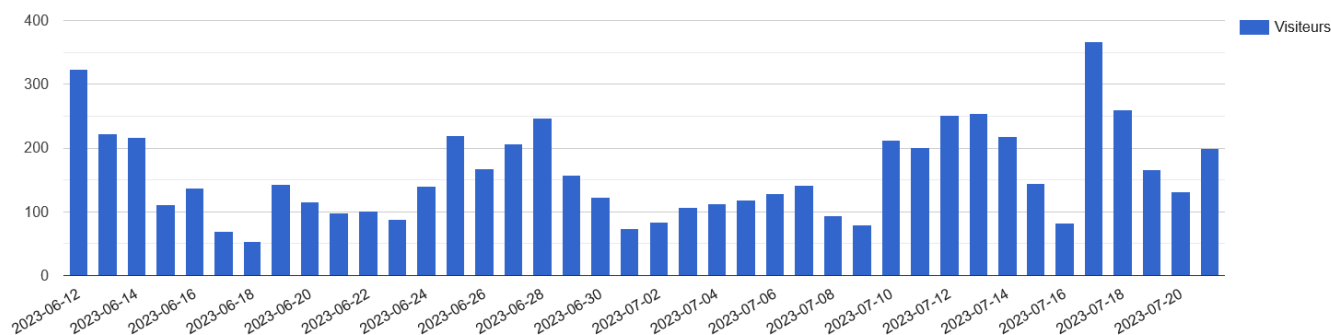
La commission n'a pas repris la totalité des réponses détaillées formulées par le Maître d'Ouvrage. Les déposants ont la possibilité de s'y référer en utilisant le plan de classement placé en tête du document « Mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse des observations » figurant en annexe.

13. BILAN GLOBAL DE L'ENQUÊTE

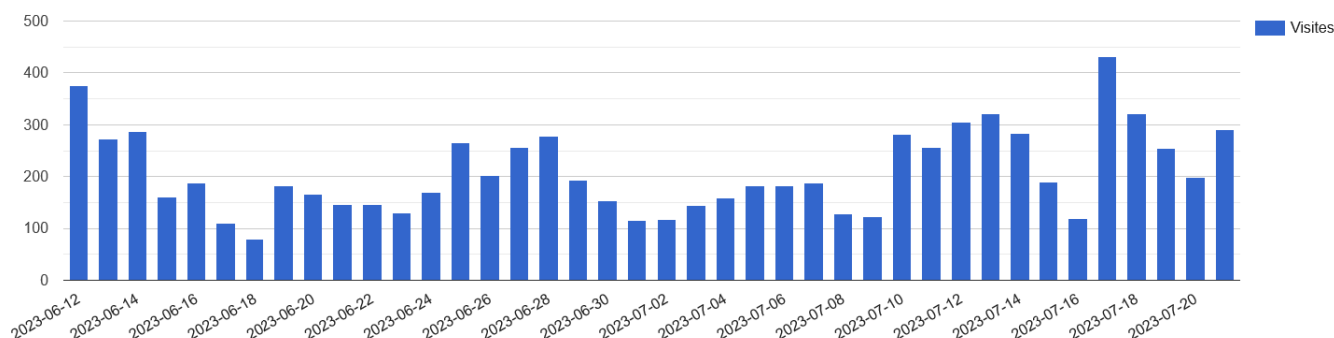
Selon les modalités de clôture de l'enquête publique définies par l'arrêté préfectoral, aucune contribution quel qu'en soit le mode de dépôt n'a été prise en compte au titre de ce rapport.

13.1. Bilan quantitatif

Nombre de **Visiteurs** par jour

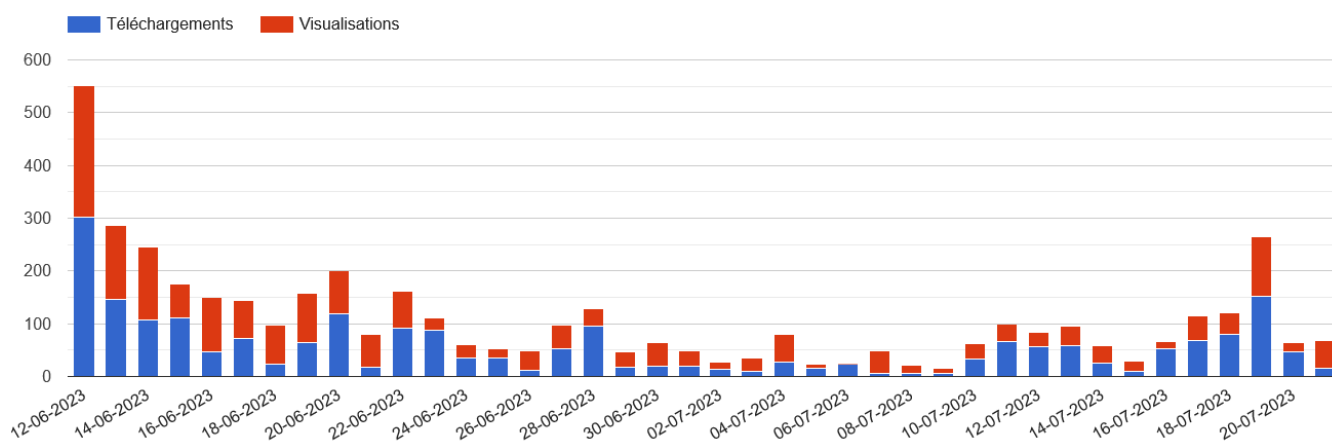


Nombre de **Visites** par jour :



Nota : Un visiteur peut effectuer plusieurs visites par jour.

Nombre de Visualisations et de téléchargements des observations par jour :



La Commission a relevé pour les enquêtes conjointes A, B, C

Nombre de contributions dans les 12 registres					
	Cagnes Sur Mer	Cros de Cagnes	Saint-Laurent	Nice	Total
Registre A	22	39	13	4	78
Registre B	0	0	2	0	2
Registre C	9	12	16	0	37
Lettres ou notes écrites	16	4	17	0	37

Nombre total de contributions sur les registres "papier"	117
Nombre total de lettres ou notes écrites	37

Environ 400 visiteurs sont venus rencontrer les commissaires enquêteurs durant les permanences dans les 4 points d'accueil

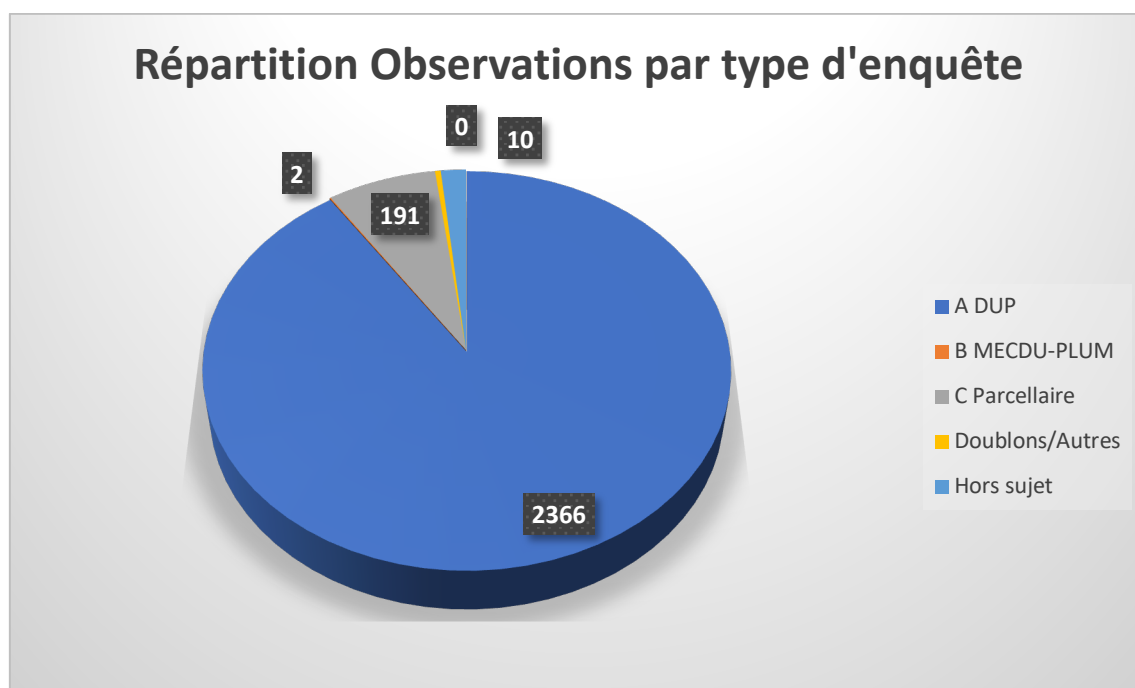
Chaque contribution comporte une ou plusieurs observations.

La Commission a examiné chaque contribution et lettre en sélectionnant les observations relevant de chaque type d'enquête. Cette sélection a permis de définir le nombre d'observations correspondant aux différentes enquêtes A, B, C.

Nota : 11 lettres non ouvertes, arrivées hors délais, n'ont pas été prises en compte par la commission et transmises telles quelles à l'autorité organisatrice.

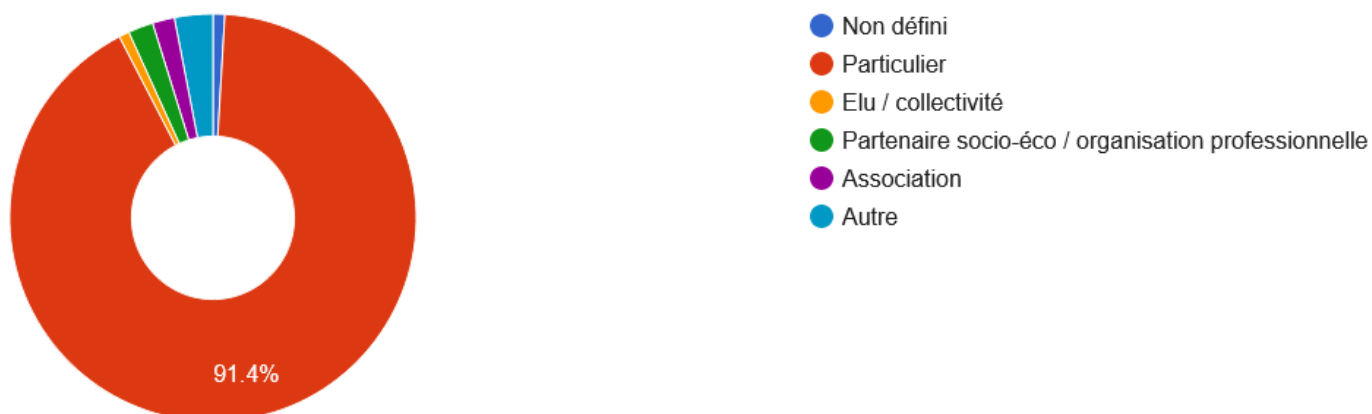
La Commission d'enquête fait apparaître une synthèse sur l'orientation favorable ou défavorable manifestée par les contributeurs.

Répartition des observations par type d'enquête



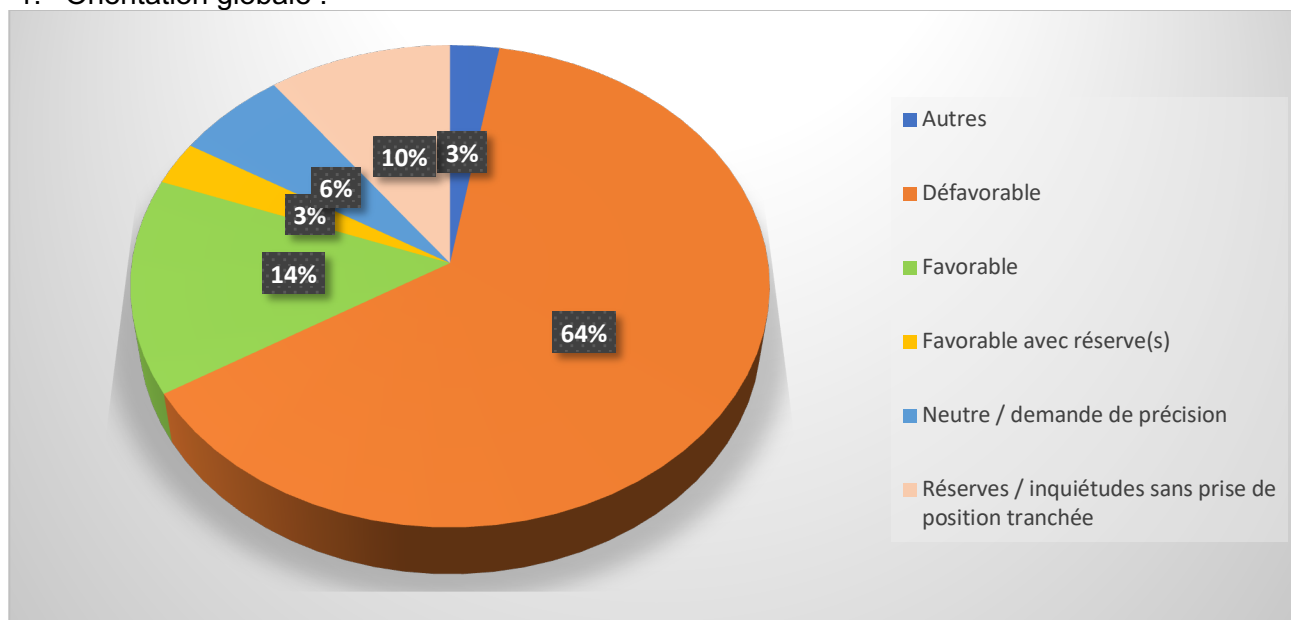
13.2. Bilan qualitatif

- Typologie des déposants

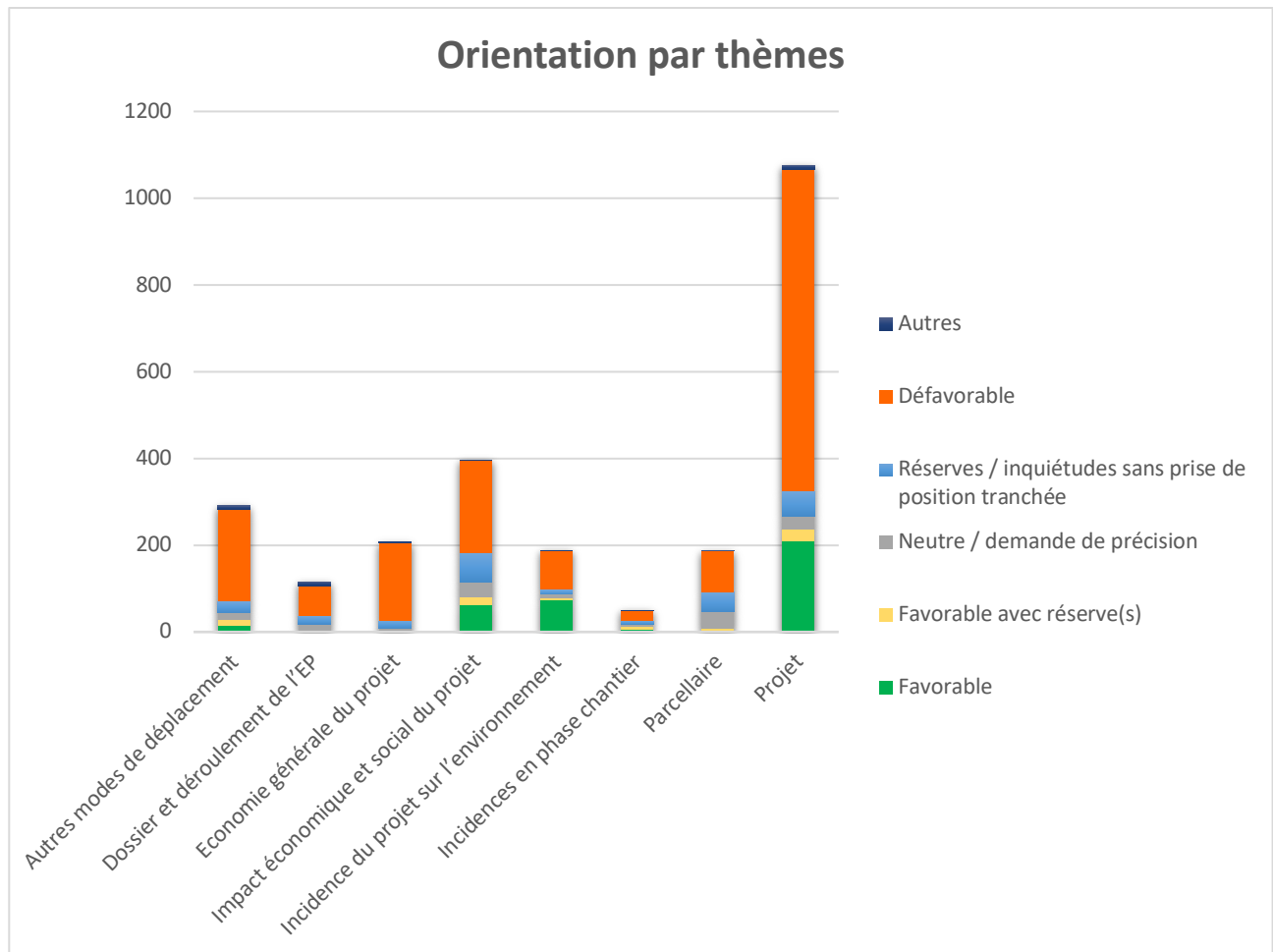


- Synthèse de l'orientation manifestée par le Public :

1. Orientation globale :



2. Orientation par thèmes :



14. ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC, APPRÉCIATIONS GÉNÉRALES DE LA COMMISSION PAR THÈME

La commission d'enquête a décidé de regrouper les observations recueillies à travers 10 thèmes principaux composés d'items qu'elle a identifié comme les plus représentatifs

La dénomination des thèmes et leur contenu :

Thème 1 : Dossier et déroulement de l'EP
- Accès dossier / lisibilité et contenu / permanences, Concertation
Thème 2 : Le projet
- Pertinence/intérêt/ motivation du projet, vitesse
- Le tracé
- Positionnement des stations nombre
- Parc relais
- Partage de l'espace

- Bd Maréchal Juin
Thème 3 : Incidence du projet sur l'environnement
- Ouvrages d'art
- Abattage d'arbres/...végétalisation
- Eau (écoulement, réseaux, nappes...)
- Insertion paysagère et architecturale
- Effets climatiques (qualité de l'air, artificialisation des sols)
Thème 4 : Autres modes de déplacement
- Piétons-(PMR)/TRAM
- Vélo/TRAM
- Voiture/TRAM
- Bus/TRAM
- Intermodalité.
- Autres propositions au projet du Tram
Thème 5 : Économie générale du projet
- Coût et financement
Thème 6 : Impacts économique et social du projet
- Circulation automobile/stationnement et livraison
- Impact sur la vie quotidienne (bruit – vibrations avant et après travaux)
- Incidences sur les activités le long du tracé / indemnisation et accompagnement des commerçants et autres publics
- Maintien accessibilité des immeubles, des commerces
- Sécurité
Thème 7 : Incidences en phase chantier
- Exécution du chantier
- Sécurité
Thème 8 : Mise en compatibilité PLUm
Thème 9 : Parcellaire
- Indemnisation expropriation
- Contestation surfaces emprises
- Négociations Transactions
Thème 10 : Risques (inondations, tsunami, submersion)
Thème 11 : Hors sujet.

14.1. Dossier d'enquête et déroulement de l'enquête (Thème 1)

Préambule

Les membres de la commission ont obtenu du maître d'ouvrage une clé USB le 20 avril 2023 ainsi qu'un exemplaire en version papier le 12 mai 2023.

Après consultation de ces pièces numériques puis papier, la commission a signalé au Maître d'Ouvrage que des documents manquaient ou n'étaient pas libellés de manière suffisamment explicite afin permettre une meilleure lecture de ce dossier pour la mise à l'enquête.

L'examen des pièces du dossier ainsi que son appréciation globale figurent dans le chapitre DOSSIER du rapport

Le Maître d'Ouvrage a réalisé un guide de lecture pour faciliter l'accès aux différentes pièces du dossier ainsi qu'une brochure en couleur intitulée « Tout savoir sur le projet » mise à la disposition du public.

14.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Ces observations ont trait à l'Accès dossier / lisibilité et contenu / permanences, Concertation

Les thèmes principaux évoqués sont les suivants :

- dossier trop volumineux, difficile à lire, à analyser et qui a fait l'objet de nombreuses demandes d'information

- des difficultés d'une part pour trouver parmi les nombreux fascicules les informations souhaitées et d'autre part pour comprendre certains éléments décrits d'une manière trop technique.

- de nombreuses demandes d'information sur le dossier en particulier sur les sens de circulations insuffisamment décrits dans le dossier, les accès à certains immeubles et parking.

La concertation a été très souvent évoquée avec des critiques sévères sur son déroulement durant la crise sanitaire qui n'a pas permis une large participation du public. Des demandes pour l'organisation d'une nouvelle concertation ont été formulées, avec une animation non partisane, en présentant les différentes solutions de tracé du dossier pour un choix majoritaire plus représentatif de la population.

La procédure d'information pour les personnes visées par l'expropriation a été contestée par sa forme principalement administrative sans pouvoir obtenir des informations pratiques aussi bien sur le devenir de leurs biens que sur l'indemnisation proposée.

- des remarques ont été portées concernant l'organisation des permanences et la demande d'une ouverture des lieux d'enquête au public plus large.

- des erreurs et des manques d'informations dans le dossier d'enquête certaines imprécisions telles que la création d'un futur palais des expositions et des congrès qui ne sera pas du tout comme décrit dans la notice explicative du registre numérique d'utilité publique, car l'aménagement du MIN a été retoqué, et le nouveau palais des congrès a été annoncé sur le port de Nice !!...

- Critique de l'aspect dispendieux de la brochure en couleur "Tout savoir sur le projet" en marge du dossier.

- Pourquoi ne pas avoir suspendu la concertation préalable et l'avoir reprise après la levée de la crise sanitaire ? REP-MO-007 .

- La Loi Littoral citée pour l'EBC à Cagnes-sur-Mer, non mentionnée dans le fascicule A (informations juridiques et administratives) ne s'applique -t-elle pas pour la création de la ligne 4 et les installations s'y rapportant ?

14.1.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Concernant la concertation et l'enquête publique, le Maître d'Ouvrage a développé sa réponse dans « REP-MO-001 » dans son mémoire en réponse au PVS dont ci-après des extraits :

Extrait sur la concertation

Le maître d'ouvrage, afin de tenir ses engagements sur une mise en service de la ligne 4 en 2026, ne pouvait reporter la concertation préalable.

Le contexte sanitaire n'a pas permis la tenue de réunions publiques en présentiel. Le maître d'ouvrage a donc mis en place 6 ateliers en visioconférence sur inscription, portant chacun plus spécifiquement sur une des trois villes desservies (1 atelier à Nice, 2 ateliers à Saint-Laurent-du-Var et 3 ateliers à Cagnes-sur-Mer).

Concernant le nombre d'avis total, le maître d'ouvrage précise que 333 avis se situent plutôt dans une fourchette haute pour une concertation publique, malgré une campagne d'information préalable soutenue. En comparaison, la concertation de la ligne 5 de tramway, qui s'est déroulée hors période de la pandémie de la Covid 19 l'année suivante, n'a recueilli que 182 contributions, dont 87 sur les registres papier.

Extrait sur l'enquête publique

« Le maître d'ouvrage considère que de nombreux avis anonymes défavorables émis sur le registre numérique ou le site internet présentent de fortes similitudes. Pour avoir rencontré la majorité des propriétaires, parmi laquelle figurent naturellement les principaux détracteurs du projet, le maître d'ouvrage reconnaît à travers les contributions déposées à l'enquête publique, les signatures - formelles ou non - d'opposants déclarés au tramway dont ceux qui contestent notamment le choix de la période retenue pour le déroulement de la concertation. Le maître d'ouvrage comprend tout à fait que des propriétaires impactés se mobilisent pour faire valoir leurs propres intérêts, au même titre que des personnes en faveur du projet encouragent des concitoyens à s'exprimer favorablement, notamment au travers des réseaux sociaux. »....

Concernant la critique de l'aspect dispendieux de la brochure de présentation, la réponse se trouve à REP-MO-005 du mémoire en réponse au PVS

Le dossier de DUP avec son évaluation environnementale est un dossier très dense qui nécessite quelques heures de lecture. Afin de pouvoir donner accès rapidement aux informations principales de tracé et d'aménagement, le maître d'ouvrage a réalisé cette brochure avec les données issues de la pièce C du dossier de DUP. Cette brochure imprimée à quelques exemplaires à coût modique participe grandement à la bonne compréhension du projet. C'est aujourd'hui un outil indispensable dans une enquête publique, qui s'il n'existait pas, serait reproché au maître d'ouvrage.

Concernant la réponse à la question de la commission : pourquoi ne pas avoir suspendu la concertation préalable et l'avoir reprise après la levée de la crise sanitaire ? La réponse se situe dans « REP-MO-007 » du Mémoire en réponse au PVS dont ci-après un extrait.

"Beaucoup de contributeurs au cours de l'enquête publique ont fait état d'un déficit d'information de la population sur l'ensemble des tracés, pointant notamment une concertation tronquée en 2021 en raison de la crise sanitaire COVID."

S'agissant particulièrement d'une éventuelle suspension de la concertation à cause de la crise sanitaire, le maître d'ouvrage a fait le choix de respecter l'esprit de l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période, et notamment son article 12 : « Le présent article s'applique à toute enquête publique déjà en cours à la date du 12 mars 2020 ou devant être organisée pendant la période définie au I de l'article 1er de la présente ordonnance. Lorsque le retard résultant de l'interruption de l'enquête publique ou de l'impossibilité de l'accomplir en raison de l'état d'urgence sanitaire est susceptible d'entraîner des conséquences difficilement réparables dans la réalisation de projets présentant un intérêt national et un caractère urgent, l'autorité compétente pour organiser l'enquête publique peut en adapter les modalités :..., le maître

d'ouvrage a considéré que l'importance du projet T4, avec un objectif de livraison dès 2026, pouvait permettre de mener la concertation d'une part et de substituer des séances en visioconférence aux réunions publiques d'autre part.

Concernant la demande d'information sur l'application de la loi littorale, la réponse est développée dans REP-MO-178

14.1.3. Appréciation de la commission

Concernant la volumétrie du dossier d'enquête, les membres de la commission, ont eux-mêmes éprouvé lors de l'étude du projet, des difficultés à appréhender un dossier aussi volumineux, avec de nombreuses répétitions ou bien des éléments sur un même thème dispersé dans plusieurs pièces rendant la recherche plus difficile. Les études jointes à l'appui du résumé non technique étaient particulièrement abscondes pour un public non professionnel dans le domaine concerné. La commission comprend par conséquent les difficultés exprimées par le public sur ce sujet. Elle regrette par ailleurs l'absence du « Mémoire en réponse à la concertation interadministrative » dans le RD, qui comportait entre autres 9 cartes portant sur les risques naturels.

Concernant l'organisation des permanences et une ouverture des lieux d'enquête au public plus large, la commission indique que l'organisation a été définie et précisée dans l'arrêté établi par la préfecture Autorité Organisatrice de l'enquête.

En ce qui concerne la concertation, la commission regrette qu'elle se soit déroulée durant la période de confinement et regrette l'absence d'un garant de la concertation.

La commission demande que les erreurs signalées par le public soient prises en compte.

La commission prend note des arguments développés par le MO dans son mémoire en réponse au PVS sur la concertation et l'enquête publique. Toutefois au-delà de la réglementation (qui s'applique aux projets présentant un intérêt national et un caractère urgent qui restent à démontrer pour ce projet), la commission estime que le délai de livraison en 2026 du tramway, projet d'une telle envergure, pouvait attendre quelques mois pour favoriser la participation du public et la tenue de réunions publiques. Cette disposition, dans un contexte exceptionnel de crise sanitaire, aurait permis une meilleure acceptabilité sociale du projet par le public.

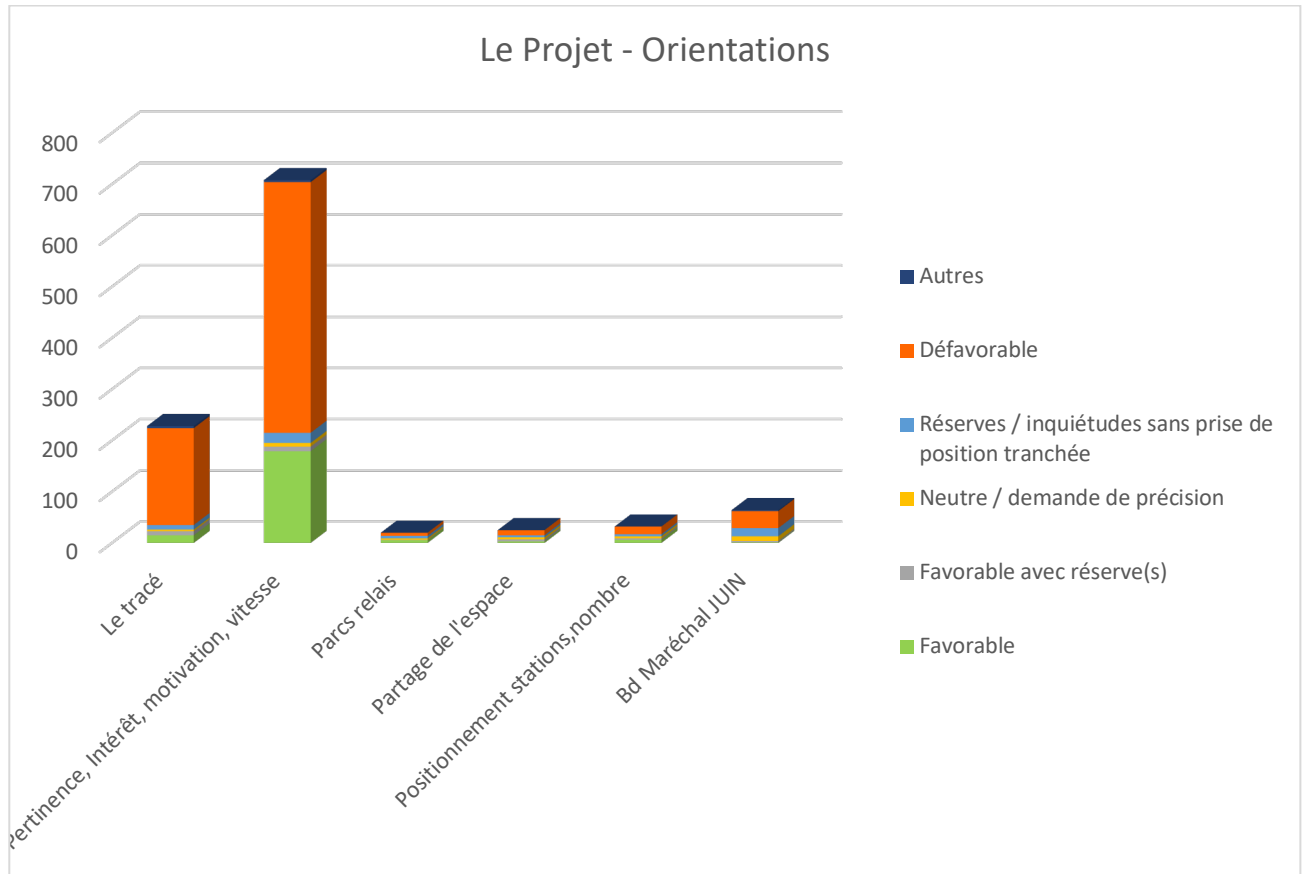
Elle s'interroge par ailleurs sur l'urgence de la réalisation de ce projet.

Si l'on ajoute aux conditions de déroulement de la concertation, que l'enquête publique a été réalisée pour moitié en période de vacances scolaires, il y a lieu de douter d'une réelle participation du public à ce projet.

14.2. Le projet (Thème 2)

Le projet a été décomposé en sous-thèmes suivants

- Pertinence/intérêt/ motivation du projet, vitesse
- Le tracé
- Positionnement des stations nombre
- Parc relais
- Partage de l'espace
- Bd Maréchal Juin



14.2.1 Pertinence / intérêt / motivation du projet / vitesse

14.2.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Certaines observations rassemblant divers arguments non développés sont classées dans ce thème bien qu'elles relèvent d'autres thèmes analysés plus précisément dans ce rapport au chapitre adéquat (coût et financement, bruit, circulation, commerce, environnement...)

Les personnes qui se sont prononcées favorablement ont mis l'accent sur les améliorations attendues, en grande partie pour la ville de Cagnes-sur-Mer (amélioration de la gare et de la N7, amélioration de la circulation routière, mode de transport qualifié de moderne, sécurisant, régulier, rapide, rentable, silencieux, écologique, économique)

Les avis défavorables ont été, parfois longuement, étayés par les arguments suivants :

- La démesure du projet pour des villes comme Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer compte tenu de leur taille et l'inadaptation à une desserte en intercity
- L'absence de vision prospective de l'évolution des besoins d'habitat et de mobilité avec pour corollaire une estimation de fréquentation contestable posant la question de sa rentabilité
- L'inutilité pour la desserte de Saint-Laurent-du-Var puisqu'il ne dessert pas le centre-ville
- L'inadaptation aux actifs notamment parce qu'il est trop lent eu égard aux nombreux arrêts et à son arrivée loin du centre de Nice
- La redondance du projet, l'offre de transport existante étant suffisante ou pouvant être complétée et/ou améliorée.
- La volonté d'acheter des terrains pour les revendre aux promoteurs et ainsi bétonner encore plus Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer

14.2.1.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

REP-MO-008, 009, 017, 089, 101 et 133

- Démesure du projet, absence de vision prospective et fréquentation attendue

La pertinence d'une ligne de tramway ne s'apprécie pas seulement aux constats d'axes saturés, mais principalement à l'importance des centres urbains desservis et reliés entre eux. Le report modal se fait principalement par les personnes habitant dans le périmètre d'attractivité des stations de tramway qui utiliseront moins leur véhicule.

L'évaluation de la fréquentation attendue sur le futur tramway est issue du modèle multimodal de déplacement MM06 qui regroupe les données de l'ensemble du département des Alpes-Maritimes (données trafic, projets à venir, données sur tous les modes de déplacements, densification des populations et emplois, report modal, ...) et qui est régulièrement recalé par des comptages routiers et des sondages. Ce modèle est enrichi des programmes et projets connus (EPA, SOVM, projets transport, aéroport ...) ainsi que des évolutions démographiques et urbanistiques prévisibles. La prévision de fréquentation et la pertinence d'un projet tramway se mesurent à un horizon plus lointain que sa seule date de mise en service. Les 40000 voyageurs de la ligne 4 sont calculés à l'horizon 2035 en prenant en compte : les besoins de déplacement, la restructuration du réseau bus, le report modal lié au P+R... Le retour d'expérience de la fréquentation de la ligne 2 avec ses 100 000 voyageurs par jour montre la véracité du modèle multimodal de déplacement MM06.

- Desserte du centre-ville de Saint-Laurent-du-Var

Si le centre-ville de la commune de Saint-Laurent-du-Var se situe bien au Nord des voies SNCF, les pôles de vie et centres d'activité sont nombreux et importants sur la tranche sud entre l'autoroute A8 et le bord de mer qui présente des projections d'urbanisation et de développement qu'il convient d'intégrer lors de la construction d'infrastructures de transport qui ont une durée de vie d'au moins 50 ans.

Le projet intègre 2 nouveaux franchissements destinés aux piétons et modes doux : une passerelle desservant la gare SNCF et débouchant dans le P+R bénéficiant aux Laurentins qui veulent rejoindre CAP3000 ou le bord de mer autrement qu'avec leur voiture et un nouveau passage sous les voies SNCF à proximité directe de l'institut Tzanck..

Complémentairement, les études ont démontré l'intérêt du P+R pour les usagers de la gare SNCF venant du Nord de la ville.

Un besoin de mobilité est aussi identifié au Nord de la ville qui bénéficie d'un autre projet de transport. L'option d'une extension en mode tramway par la réalisation d'un ouvrage d'art aboutissant sur la rive droite au nord de la mairie de Saint-Laurent-du-Var a fait l'objet d'une étude de faisabilité menée fin 2019, mais n'a pas été retenue. Les études ont pour autant démontré la pertinence d'un transport par câble accompagné d'un parking silo pour inciter l'intermodalité des personnes provenant de la rive droite de la basse vallée du Var.

Au schéma directeur de transport urbain actualisé à l'horizon 2040 est bien prévue l'étude d'un BHNS en lien avec la ligne 4 au niveau du secteur de CAP 3000, et remontant dans la ZI de Saint-Laurent pour arriver à Carros puis desservant également sa zone industrielle.

- Lenteur du tram

La question vise à établir une comparaison entre le TER et le tramway, au travers des tarifs, des fréquences et des durées de transport.

Si, de gare SNCF à gare SNCF, le train est plus rapide, presque aussi fréquent, et d'un coût raisonnable pour les abonnés, la desserte fine des quartiers ne peut être effectuée que par le tramway, qui possède des trajectoires moins directes, est moins rapide, mais s'arrête tous les 500m.

Concrètement, quel que soit le système d'exploitation ferroviaire, il ne sera jamais possible d'effectuer Parc des sports - Tzanck plus rapidement qu'avec le tramway. En revanche, le train permet plus aisément d'effectuer le trajet entre le quartier Villette et Nice étoile, avenue J. Médecin. Le TER et le tramway ne s'opposent pas. Au contraire, cette dualité offre la possibilité de maximiser chacun des deux modes de transport, dès lors que tram et train échangent leurs clients dans les pôles d'échanges multimodaux.

Cette complémentarité de réseaux est également mise en œuvre dans les grandes agglomérations : exemples de Bordeaux et Strasbourg.

- Inutilité du tram compte tenu des transports en commun existants et à venir.

Aucun renforcement des réseaux de bus n'est prévu en 2025, mais pour se conformer à la loi de transition énergétique, la Métropole remplace les bus dits polluants par des bus électriques ou bio GNV.

Il est bien prévu d'augmenter le cadencement des TER sur la ligne Marseille-Nice-Vintimille en 2025 à titre expérimental.

Il n'y a pas de programmation précise concernant le RER. Cependant le TER toutes les 15 minutes entre Cannes - Nice - Menton joue déjà aujourd'hui le rôle d'un RER.

TER et tram ont des fonctions complémentaires et doivent pouvoir échanger leurs voyageurs dans les PEM

Le TER permet de relier des villes ou centres urbains, mais pas des quartiers avec des gares distantes de plusieurs kilomètres. Le tramway permet de relier les centres urbains et de desservir les quartiers entre eux avec des stations tous les 500 m en moyenne. Les bus permettent enfin de desservir finement un quartier avec des arrêts tous les 200 à 250m.

- But de racheter des terrains et à terme de bétonner un peu plus les Vespins

Les emplacements réservés sont inscrits de longue date dans les documents d'urbanisme (ER pour élargir l'ex-RN7 avant de devenir un ER pour y accueillir un TCSP, apparaît dans le POS de Saint-Laurent-du-Var de 1989)

Un projet de tramway peut certes attirer les promoteurs afin d'y construire des programmes notamment dans un secteur littoral très proche de Nice avec de gros équipements publics. Pour autant le peu de permis de construire accordés aujourd'hui ne profite pas au projet de tramway, et les accords privés avec les promoteurs ne concernent et ne bénéficient qu'aux propriétaires pouvant y trouver un avantage ou non.

14.2.1.3. Appréciation de la commission

- **Concernant - Démesure du projet, inadaptation à une desserte en intercity, besoins en mobilité et fréquentation attendue :**

Dans sa réponse le MO informe sur le modèle MM06 permettant d'évaluer la fréquentation future de ce T4. Ce modèle semble reprendre toutes les données utiles à ce type d'investigation.

Cependant la CE note que quelques questions subsistent, qui ne permettent pas de lever les doutes des contributeurs sur la fiabilité des chiffres de fréquentation annoncés.

- Les données de ce modèle concernant l'ensemble du département des Alpes Maritimes : sont-elles suffisamment précises pour le secteur concerné par ce projet ?
- Ces données sont régulièrement recalées, ce terme « régulièrement » ne donne aucune précision sur leur actualisation.

- Actualisation d'autant plus utile dans un contexte de crise sanitaire et économique qui, ces trois dernières années, a modifié les comportements de la population.

Le dossier indique dans le résumé non technique que ce modèle MM06 a été construit sur la base des résultats de l'Enquête Ménages-Déplacements (EMD) de l'année 2009, réalisée sur l'ensemble du département, puis a fait l'objet, dans le cadre de ce projet, de calages sur la base d'enquêtes plus quantitatives que qualitatives (public concerné, motif du déplacement...) et parfois un peu anciennes (entre 2016 et 2020)

Elle considère en outre que les résultats de la nouvelle enquête ménages-déplacement initiée en 2022 par le département des Alpes Maritimes, dont les premiers résultats sont attendus dès la fin de l'année 2023, pourraient valablement permettre de confirmer les éléments de recalage du modèle MM06 employé.

La commission note par ailleurs que les besoins de déplacement à l'horizon 2035, définis dans le dossier, intègrent une perspective d'évolution des villes de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var, en termes d'urbanisation, de démographie et d'essor économique, qui serait induite par l'arrivée de la L4. Elle regrette que cet élément ne soit pas suffisamment étayé dans l'étude d'impact.

- **Desserte du centre-ville de Saint-Laurent-du-Var**

Les réponses apportées par le MO sont complètes, et confirment que la desserte du centre-ville de Saint-Laurent-du-Var n'est pas assurée par la L4. Cette desserte est prévue plus tard avec le futur transport par câble et un BHNS.

La CE considère que ce projet, s'il semble plus efficient pour Cagnes-sur-Mer, il représente cependant le premier élément de la nécessaire transition écologique des déplacements sur Saint-Laurent-du-Var.

Concernant la lenteur du Tram

Le MO reconnaît dans sa réponse que « le train est plus rapide, presque aussi fréquent, et d'un coût raisonnable pour les abonnés »

Mais en mentionnant que « la desserte fine des quartiers ne peut être effectuée que par le tramway », il omet le réseau de bus qui semble pourtant plutôt performant sur ce secteur.

Or, le dossier indique que 65% des flux de voiture traversant le secteur du projet viennent des collines environnantes. On peut donc supposer qu'en termes de temps de parcours, ces 65% seraient plus intéressés par un report modal vers le TER plutôt que le tramway.

La CE considère en conséquence que les contributions portant sur la « lenteur » de la L4 ne sont pas dénuées d'argument et s'interroge sur les chiffres de fréquentation attendus, eu égard au pourcentage du report modal vers le TER.

- **Concernant la redondance du Tram eu égard aux TC existants**

Les réponses du MO sur les transports en commun existants (bus, train) tablent sur les fonctions complémentaires du tram.

La CE note que le MO confirme les modes de déplacement existants et leur évolution à court terme. Or certains contributeurs s'opposent à la réalisation du projet de tram aux motifs qu'il serait superflu compte tenu de l'amélioration à venir de l'existant (TER) et demandent plutôt une évolution de la qualité et du nombre de bus.

Compte tenu de ce qui a été exposé sur la lenteur du tram, il semble logique de penser que les 35% de déplacements restant s'effectuent intra-muros, et pourraient en conséquence être absorbés par le réseau de bus existant s'il est modernisé et renforcé

La CE considère que la demande des contributeurs paraît justifiée à moyen terme, qu'elle pourrait être réalisée dans le respect de la loi de transition énergétique (bus électrique ou bio GNV) et accompagnée d'une requalification urbaine dans le respect de l'environnement.

- **But de racheter les terrains et de bétonner un peu plus les Vespins**

La commission prend acte de la réponse du MO

14.2.2 Le tracé

14.2.2.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Les observations portent majoritairement sur :

- des propositions de tracés différents
- le fait que le choix du tracé aurait dû porter plutôt sur le bord de mer
- le choix du tracé retenu impacte les propriétés concernant les emprises
- le tracé est intéressant pour la requalification de la RN7 et redynamisera les communes.
- un questionnement concernant le prolongement prévu du réseau tram après la réalisation de la ligne 4
- le fait que le tramway sera une entrave à la circulation des poids-lourds sur la RN7

14.2.2.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Le projet de ligne 4 répond à un besoin identifié important de desserte du secteur Ouest de la Métropole (Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer) en proposant une alternative crédible, fiable et confortable à l'usage de la voiture particulière.

Ainsi, le projet repose sur une stratégie double du point de vue du trafic automobile :

- 1) maintien de l'accessibilité routière dans les centres-villes tout en créant des verrous routiers pour diminuer le trafic de transit,
- 2) identification d'axes dimensionnés en vue d'accueillir le trafic de transit tout en favorisant le report modal sur la ligne 4 par la création de plusieurs P+R. Aujourd'hui, un important trafic automobile Ouest <> Est traverse Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var pour rejoindre Nice.

La ligne 4 s'appuie par ailleurs sur un maillage, actuel et projeté de transports en commun structurants, important permettant d'offrir une desserte à 360° du secteur.

En effet, la ligne 4 sera connectée à deux futures lignes de BHNS (BHNS de l'avenue des Alpes vers Vence, BHNS de Saint-Laurent-du-Var sur le corridor Nord<>Sud), à deux lignes de tramway (lignes 2 et 3) ainsi qu'à un futur téléphérique entre le CADAM et Saint-Laurent-du-Var.

Enfin, avec une fréquentation supérieure à 40 000 voyageurs par jour dans les premières années de sa mise en service, le mode tramway s'impose comme un choix légitime afin de pouvoir absorber confortablement la demande tout en offrant une latitude importante dans le développement de sa fréquentation dans les décennies à venir.

Concernant le giratoire des Iscles, dépassant le périmètre d'aménagement de la ligne 4, il y a effectivement un projet de voirie de la Métropole permettant d'avoir un giratoire avec la RM6202 bis au Nord de la ZI de Saint-Laurent-du-Var qui permettra de relier les deux rives du Var.

REP-MO-021 REP-MO-022 REP-MO-023 REP-MO-024 REP-MO-025 REP-MO-026 REP-MO-027
REP-MO-028 REP-MO-029.

14.2.2.3. Appréciation de la commission

Observations rassemblées par thèmes par rapport au tracé développés ci-après :

○ *Tracé en bord de mer*

Le choix du tracé est étudié de manière détaillée dans le dossier d'enquête proposé au public et les différentes raisons qui ont prévalu à ce choix et pour lesquelles cette proposition n'a pas été retenue sont également exposées.

La route des Vespins sera traitée en voie verte, confortable sur un grand linéaire et s'inscrit dans le schéma directeur du plan de déplacement de la Métropole approuvé par le conseil communautaire. L'objectif du tram est qu'il soit accessible au plus grand nombre, en ne passant pas par le bord de mer, mais plutôt le long de la RN7.

○ *Desserte avec station directe Aéroport - Cap 3000*

Difficulté reconnue par la commission, mais cependant acceptable, au niveau de la mobilité des PMR par manque d'accessibilité directe à l'aéroport et le centre commercial Cap 3000, les stations se trouvant à plusieurs mètres de ces services.

○ *Emprises le long de la RN7*

La configuration du trajet proposé est très prégnante au niveau de l'espace voirie existante et impact de nombreuses propriétés. Les expropriations nécessaires à la réalisation du projet n'ont pas été anticipées par les propriétaires malgré le rappel du règlement d'urbanisme et cela est regrettable. Cependant, si le tracé le long du bord de mer est apparu être une alternative pour éviter les emprises de la RN 7, ce tracé n'a pas été retenu lors de la concertation préalable, car la priorité a été donnée à la fréquentation analysée dans le dossier.

○ *Livraisons services publics-poids lourds*

Même si l'étude montre que le déplacement des véhicules particuliers restera possible, le projet ne facilitera pas les livraisons nécessaires à l'économie urbaine et qui ne font plus

partie des priorités à retenir. Il serait intéressant qu'un chapitre soit suffisamment développé à ce sujet (plateformes logistiques, tram de marchandises (fret) colis postaux, horaires nocturnes, déchets par remorquages ?).

En conclusion :

Le projet prévoit, pour le tracé proposé, des travaux afin de se garantir d'un risque d'inondabilité.

Le tracé le long de la RN7 a été retenu en fonction des lignes de tram déjà existantes sur Nice(1-2-3), de contraintes environnementales, urbaines, en rapport avec les règlements d'urbanisme (voie spatialisée depuis longtemps dans le PLUm), en raison de sa compatibilité avec les documents supra-communaux, en faveur de l'intermodalité entre les différents moyens de déplacement et en lien avec les grands projets urbains d'intérêt général (extension aéroport, gares, nécessité de parcs relais implantés aux bons endroits avec la proximité des stations du tramway, Grand arénas, PEC, etc...) .

Ce choix a été retenu en priorité pour la forte concentration des déplacements Est-Ouest analysée dans le dossier, la nécessité de rester cohérent au niveau des futures dessertes de la ligne L4 avec l'OAP prévue sur le secteur des Vespins, la volonté de renforcer les liens d'interconnexion avec le réseau ferroviaire (requalification de la gare de st Laurent) et non seulement de désengorger dans le futur la RN 7 avec l'augmentation de la population, mais également d'éviter la pollution sur cet axe de déplacement principal.

Selon le porteur de Projet : le But du projet Tramway, n'est pas de bétonner, mais de réduire la part de l'automobile, de requalifier l'espace public et développer les modes doux en élargissant les trottoirs et en créant des axes propres aux vélos, ainsi qu'en embellissant et en végétalisant les espaces partagés.

Pour conclure, les différents choix concernant les tracés ont été étudiés et analysés au chapitre 3 du dossier, mais en raison du peu d'intérêt pour les usagers, seuls trois tracés alternatifs ont été retenus pour ne retenir après analyse que celui soumis à l'enquête publique.

14.2.3 Positionnement des stations nombre

14.2.3.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

- Concernant le nombre de stations (14 au total), des contributeurs, peu nombreux, le trouvent trop important et proposent d'en fusionner certaines.

- Parmi les observations portant sur le positionnement ou le nombre de stations, la station A. TZANCK est citée à de nombreuses reprises et les avis sont diamétralement opposés : Concernant les avis favorables, certains trouvent le positionnement de la station A. TZANCK excellent, à proximité de l'Institut « pour une prise en charge médicale sereine (circulation, parking). » d'autres se disent « Nombreux à envisager de prendre le Tram pour venir travailler à A. TZANCK. Ils souhaitent une station proche. »

À l'inverse, de nombreuses personnes font valoir le fait que la forte déclivité du terrain et la distance à parcourir entre la station et l'entrée de l'Institut ne sont pas propices à un accès facile, notamment pour les personnes à mobilité réduite (P.M.R.), l'accès principal se faisant par la rue du docteur Maurice Donat.

En outre, une observation fait valoir que cette station n'est pas un argument pour le tracé préférentiel par la RN7 : « les gens peuvent faire 300 m depuis le bord de mer, s'ils doivent monter une côte, il s'agit d'une clinique privée pour laquelle des gens vont être expropriés, il leur revient d'organiser leurs moyens de transport sans grever le contribuable, outre les moyens déjà existants remboursés par l'État. »

- Il est demandé s'il était envisagé de construire sur certaines stations "stratégiques" des petites zones commerciales avec possibilité soit de location de locaux avec baux commerciaux soit d'achat de murs commerciaux ?
- Une station "VAUBAN" existe déjà sur la ligne T1. Une personne propose de changer le nom de l'une ou l'autre ligne pour éviter les confusions.

14.2.3.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

- La position des stations fait l'objet d'une étude fine qui prend en compte l'emplacement réservé et les limites foncières, les distances interstations, les pôles majeurs d'activité et de résidence ainsi que les contraintes ferroviaires de tracé pour l'insertion.

L'implantation des stations fait l'objet d'un travail itératif important qui intègre de nombreux critères (cf. §3.2.5 de la pièce C).

- Station A. TZANCK :

Suite à la concertation et à l'ajout d'une station supplémentaire sur l'avenue des Vespins à Saint-Laurent-du-Var, la station Tzanck a été décalée vers l'Est pour conserver des interstations de distances faibles, mais homogènes.

Cette station demeure complètement accessible aux PMR via des rampes aux 2 extrémités des 2 quais ; depuis la voie verte au Nord autant que depuis le trottoir Sud via des traversées piétonnes encadrantes.

Concernant le cheminement vers l'Institut Tzanck, le projet prévoit (§4.5.2.3 de la pièce C) un nouveau passage sous les voies SNCF de 5 m de large réservé aux modes doux. La différence topographique entre la rue du commandant Gaston Cahuzac et le débouché Nord de l'ouvrage oblige la réalisation d'un jeu de rampes sur le parking existant pour rattraper le niveau de la voirie.

Le projet de la ligne 4 s'est coordonné avec le projet d'extension de l'institut (en cours de réalisation) qui prévoit un accès futur au niveau de la voirie Cahuzac donc accessible depuis la station tramway.

Les patients ne seront donc plus obligés de monter jusqu'à l'avenue Donat pour se rendre à l'institut Tzanck, et la distance entre la station Tzanck et l'entrée de l'institut côté rue Cahuzac sera de 380 m aux normes PMR (soit 4 à 5 min à pied).

L'opportunité d'un ascenseur public en lieu et place des rampes a été discutée avec l'institut et les services MNCA en charge de l'exploitation et fera l'objet d'une réponse à l'institut Tzanck dès que SNCF aura remis ses premières études fin 2023.

Le maître d'ouvrage n'est pas opposé à la réalisation d'un ascenseur, il restera à préciser si l'institut Tzanck est prêt à prendre en charge son exploitation.

- Le parti d'aménagement se veut novateur par rapport aux stations des lignes 2 et 3 dans le sens où les stations de la ligne 4 sont conçues comme une extension de l'espace public et non plus considéré comme un lieu d'attente du transport en commun. Y disposer des locaux commerciaux aurait tout son sens, mais obligerait à surdimensionner les quais avec des impacts importants au niveau foncier, alors que le projet cherche à minimiser cet impact.
- Le contributeur fait une proposition pertinente, l'exploitant ayant également demandé au Maître d'ouvrage de renommer la station Vauban. Effectivement, pour l'exploitant et les secours, il convient d'avoir des noms de station différents afin d'éviter toute erreur lors des interventions.

REP-MO-036 (Nom station VAUBAN) - REP-MO-037 (stationnement Cros de cagnes) - REP-MO-039 (Position station VAUBAN) - REP-MO-040 (Rupture de charge Grand Arénas) - Voir REP-MO-041, REP-MO-041 (Accès Institut TZANCK).

14.2.3.3. Appréciation de la commission

La commission estime que le Maître d'Ouvrage apporte des réponses précises et motivées aux questions des contributeurs permettant de considérer que le positionnement des stations le long de ce tracé est adapté aux besoins.

14.2.4 Parc relais

14.2.4.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

- Fonctionnement Parcs-Relais : Dans la majorité des cas, la création de parcs relais est jugée plutôt favorablement par le public qui s'est exprimé, faisant souvent état de la diminution du nombre de places de stationnement liée à la L4, par rapport à l'existant.

Toutefois, les contributeurs s'interrogent sur le mode de fonctionnement de ces parcs relais, notamment sur la possibilité d'accès et le coût, voire la gratuité, pour les non-usagers du tramway.

- École de Musique FORTISSIMO : Traité dans "Incidences sur les activités le long du tracé".
- Objectif parc-relais Val Fleuri : Une personne s'interroge sur l'objectif du parc-relais du Val Fleuri : le rabattement des voitures du Val Fleuri, les origines et les destinations des bus au parc-relais, comment les véhicules accéderont à ce parking ?

Page 72 sur 145

14.2.4.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

- Fonctionnement Parcs-Relais : Les parkings relais sont gratuits pour les usagers et abonnés du réseau lignes d'Azur avec un stationnement en durée inférieure à 24h00. L'usage mixte est bien prévu pour rendre accessibles les P+R aux riverains et "visiteurs" avec une tarification qui sera adaptée, sans limitation de durée pour le stationnement.

Enfin, l'ensemble des P+R, des parkings Saint-Pierre et Sainte-Luce, des parkings non mentionnés dans l'étude, mais existants, la Villette et le PEM de la gare SNCF permettent une offre de stationnement de proximité tout au long du tracé de la ligne 4 sans que les usagers soient trop éloignés.

- École de Musique FORTISSIMO : Traité dans "Incidences sur les activités le long du tracé".
- Objectif parc-relais Val Fleuri : Le PEM/P+R du Val Fleuri a vocation à drainer des véhicules et favoriser l'intermodalité pour des habitants provenant du Nord-Est de Cagnes-sur-Mer au Nord de l'autoroute A8 : Quartiers des Bréguières, du Val Fleuri, les Gros Baux, les Belles Terres, le mas des Romarins ; ainsi qu'à l'Ouest de St-Laurent-du-Var depuis l'avenue Sauvaigo : Quartiers des plateaux fleuris, Ragadan, Magellan, Jacquon, Lagon Bleu... Le potentiel d'attractivité des habitants pour le P+R du Val-Fleuri représente un bassin de vie de plus de 10 000 habitants. L'accès au parking se fait directement par le carrefour en croix du Val Fleuri / Avenue de Nice avec l'ensemble des mouvements possible depuis l'Est, l'Ouest et le Nord.

REP-MO-030 (utilisation, coût et fonctionnement) - REP-MO-031 (P+R Val Fleuri) - REP-MO-032 (Vélos- Lycée Auguste Renoir) - REP-MO-033 (Desserte P+R Terminus et Val Fleuri, accès Bus)

14.2.4.3. Appréciation de la commission

La thématique des Parkings-Relais est à relier directement à la problématique des stationnements le long du projet de la L4.

Le MO fait valoir que l'ensemble des stationnements, y compris ceux qui ne sont pas directement liés au projet de la L4, vient compenser la diminution du nombre de places de stationnement créé par le projet.

La commission note que les P+R seront accessibles (mais à titre payant) et sans limitation de durée, aux non-usagers de la ligne de Tram.

Elle estime néanmoins que le gestionnaire pourrait envisager de donner un accès avec gratuité aux riverains « impactés » de la L4, ce qui favoriserait selon elle, un transfert du mode de déplacement de la voiture vers le tramway tout en offrant une compensation des nuisances subies (durant la période de travaux et celle du fonctionnement opérationnel).

14.2.5 Partage de l'espace

14.2.5.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

- Partage de l'espace multi véhicules en toute sécurité :

La CE note que, parmi les avis défavorables ou réservés avec inquiétudes, l'on retrouve le même type de question que se pose le public pour le Bd Maréchal Juin, mais sur l'avenue de Nice, en estimant que certaines portions ne sont pas suffisamment larges pour permettre un partage de l'espace multi véhicules en toute sécurité et que la préemption de terrains et de jardins ne répondra pas à ce besoin.

- Place Charles de Gaulle à Cagnes-sur-Mer :

Une personne interroge le MO sur les modalités de partage des circulations (piétons, vélos, Tram) sur la Place Charles de Gaulle à Cagnes-sur-Mer.

- Espace partagé Route de Nice :

À l'inverse, une autre personne demande pourquoi ne pas réaliser un espace partagé (comme à Cagnes sur le Bd Maréchal Juin) sur la route de Nice, au droit de sa parcelle, afin de diminuer l'emprise sur les terrains adjacents, entraînant par voie de conséquence, un gain pour l'argent public.

14.2.5.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

- Place Charles De GAULLE à Cagnes Sur Mer :

Si le secteur de l'hypercentre-ville est le cœur le plus qualitatif en matière de revêtement et de mobilier, c'est aussi celui qui présente l'espace entre façades le plus restreint.

La plateforme est insérée au plus juste, entre les façades.

Ce secteur sera traité en site banalisé autorisant les riverains, les commerçants, les livreurs et les ayants droit à rouler sur une demi-plateforme du tramway.

L'avenue Frédéric Mistral sera traitée dans son débouché en site propre pour ne pas inciter des conducteurs à prendre l'hypercentre comme raccourci.

Site propre tramway : pas de circulation sur la plateforme tramway à l'exception des véhicules de secours (pompiers/police).

Site banalisé tramway : circulation de l'ensemble des véhicules sur la plateforme avec priorité donnée au tramway.

La place de Gaulle ayant été requalifiée récemment, il est retenu de reconduire l'essentiel de son aménagement : pierres de revêtement, bordures et caniveaux, matériel d'éclairage, mobilier de rue, grilles et fontes, végétalisation de pieds d'arbre. La place de Gaulle conservera son espace actuel pour y accueillir des terrasses.

- Espace partagé Route de Nice :

Les recommandations du CEREMA indiquent que << pour qu'une zone de rencontre (20km/h espace partagé) soit attractive pour les piétons et les cyclistes, il est souhaitable que le volume de trafic motorisé soit maîtrisé (<4000 véhicules/jour) >>.

Les trafics horaires amèneront à un trafic journalier sur la RM6007 dépassant les 5000 véhicules/jour qui ne peut être compatible avec une zone de rencontre.

Par ailleurs, cette voie, constituée de l'avenue de Nice et de la route des Vespins est un itinéraire pour les convois exceptionnels et un cheminement pour les poids lourds qui sont interdits sur la route du bord de mer.

Le projet de la ligne 4 est donc dans l'obligation de conserver une voie dans chaque sens sur l'ex-RN7, ne pouvant la contraindre un peu plus pour l'aménager en zone de rencontre.

Ces zones de rencontre sont par ailleurs situées en général dans des centres villes avec des activités commerciales importantes ce qui n'est pas le cas de la route des Vespins.

REP-MO-034 (la place de Gaulle) - REP-MO-035 (piste cyclable - avenue du Général de Gaulle).

14.2.5.3. Appréciation de la commission

La réponse à la demande d'espace partagé sur la Route de Nice et des Vespins semble cohérente, même si la Commission estime que d'autres solutions pour diminuer l'emprise du projet sur les propriétés des riverains ne doivent pas être écartées.

En revanche, s'agissant des zones de partage dans ce qui est appelé « l'hypercentre » de Cagnes-Sur-Mer (comme la Place Charles De GAULLE), la Commission n'est pas suffisamment convaincue que le risque accidentogène induit par le mélange des types de circulations (piétons, vélos, livraisons, Tramway, etc.) soit parfaitement maîtrisé, contrairement aux affirmations du MO s'appuyant sur les études du CEREMA.

14.2.6 Bd Maréchal Juin

14.2.6.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

E41 Demande que le changement de sens de circulation de la rue Féraud prévue en phase d'exploitation du tram soit effectif dès à présent. Cette demande est-elle envisageable ?

Réponse du MO

REP-MO-042 L'observation d'inverser le sens de circulation de la rue Féraud sans attendre les travaux du tramway paraît pertinente.

Certaines des adaptations prévues permettraient de résoudre des dysfonctionnements existants. Cependant, il est important de considérer les liens entre les actions unitaires proposées dans la nouvelle trame circulaire.

Les études ont consisté à mesurer les impacts de chacune de ces modifications prises séparément puis dans leur ensemble pour ne pas seulement déplacer le problème, mais y apporter une solution globale.

La refonte du schéma circulaire n'attendra pas 2028, elle sera réalisée progressivement afin de provoquer les changements d'habitude par anticipation.

Elle est aussi utile pour la réalisation des travaux qui nécessitent de proposer des itinéraires alternatifs aux véhicules.

Appréciation de la commission

La réponse du Mo est conforme à la logique du projet de modification de la nouvelle trame circulaire

R44 Le contributeur n'est pas d'accord concernant le passage du tram par Marechal juin pour rejoindre le lycée Renoir. Il propose un passage vers la RN7 pour revenir sur l'avenue de la gare remonter l'ave Hélène Boucher pour ensuite remonter ave, des Alpes dessert la clinique ST Jean, Polygone Riviera et faire un terminal au rond-point les Vespins, offrant ainsi une possibilité d'extension vers la Colle sur Loup, ST Paul de Vence et Vence.

@737 Partage de l'espace au pied des façades, piétons, voitures, cyclistes, dangereux. Comment les camions de livraison vont évacuer ce boulevard, bloqués au Nord par le passage autoroutier et SNCF ?

Réponse du MO

REP-MO-028 Les variantes proposées dans les contributions @175 et C473 remettent en cause la desserte du centre-ville de Cagnes-sur-Mer ainsi que les performances du tramway en allongeant la distance et le temps de parcours.

La connexion avec la nouvelle gare SNCF de Cagnes-sur-Mer est complètement intégrée.

Cette dernière ne sera distante que de 230 m de la station Maréchal juin avec un aménagement qualitatif de cette distance sur la rue Garigliano piétonnisée (cf p59 de la pièce C).

Le tracé du projet de la ligne 4 est assurément celui qui permet la zone de chalandise la plus importante tout en apportant une nouvelle solution de déplacement vers et depuis le centre-ville qui souffre de difficulté de circulation aux heures de pointe du matin et du soir.

Le projet apporte ainsi une réponse au développement du centre-ville de Cagnes-sur-Mer qui continue de se densifier notamment avec le projet de l'écoquartier de la Villette.

Concernant la 1^{re} variante, la poursuite du tracé sur l'avenue de Cannes renvoie le tramway au-delà des ouvrages de franchissement de l'autoroute A8 vers des zones moins denses avec des difficultés pour remonter vers le centre-ville avec pour conséquence un allongement de parcours considérable, dégradant fortement l'attractivité du tramway tout en augmentant significativement son coût.

Concernant la 2^{ème} variante proposée, les études amont ont démontré l'impossibilité de poursuivre le tramway au-delà de la rue Garigliano en raison du profil et du gabarit sous l'ouvrage SNCF et de par l'élargissement de l'ouvrage du Malvan sur la rue Garigliano, particulièrement sous l'ouvrage SNCF, ouvrage hydraulique réalisé dans le cadre du programme d'actions de prévention des inondations (PAPI).

Par ailleurs, le terminus de la ligne 4 dès la rue Garigliano, avant l'ouvrage SNCF, obère le prolongement de la ligne et la desserte du centre-ville de Cagnes-sur-Mer.

Les contributions R44, @148, @381, @519, @608 appellent une réponse commune concernant le tracé par le centre-ville de Cagnes-sur-Mer / avenue des Alpes :

REP-MO-029 À la suite de la concertation publique pour la ligne 4, une alternative de tracé a été étudiée, proposant une intégration du projet du tramway de la ligne 4 dans le TCSP envisagé le long

de l'avenue des Alpes, en direction de Vence et inclus dans le schéma directeur des transports urbains à l'horizon 2040 (Pièce C § 3.2.4 page 34).

Si le besoin d'une liaison structurante de transport en commun le long de l'avenue des Alpes est avéré en termes d'emplois et d'habitants, au regard notamment de l'existant et du potentiel de développement, celle-ci ne peut se faire au détriment de la desserte du centre-ville, pourvoyeur de lieux de vie et d'équipements publics par le tramway, et inscrite depuis de longue date dans les schémas de planification.

Les premières études ont fait également apparaître que le principe d'une branche du tramway à destination de l'avenue des Alpes depuis l'avenue Maréchal Juin constituait une fausse « bonne idée ».

Une fréquence de 8min sur le tronc commun induirait alors une fréquence par branche de 16min, rendant le tramway peu attractif, malgré le doublement des secteurs desservis.

Enfin les études préliminaires de fréquentation montrent qu'une branche de tramway desservant l'avenue des Alpes sans aller à Vence avec une fréquence à 16min aurait une fréquentation de 8000 passagers par jour alors qu'un BHNS partant de Vence jusqu'au PEM de SNCF de Cagnes en desservant l'avenue des Alpes transporterait 19 000 voyageurs par jour, avec une fréquence à 8min par sens.

Ce dernier est d'ailleurs mentionné à la pièce C § 4.5.11 et apparaît en jaune (BHNS) sur la carte du réseau restructuré à la page 82.

Appréciation de la commission

La commission prend acte de l'argumentaire développé par le MO

C230 Sur le Boulevard Maréchal Juin, au n°1, comment se fera l'accès au parking de l'Eglise Sainte Famille, située à droite du parvis, ainsi que le stationnement des véhicules et corbillards pour les funérailles qui y sont célébrées ?

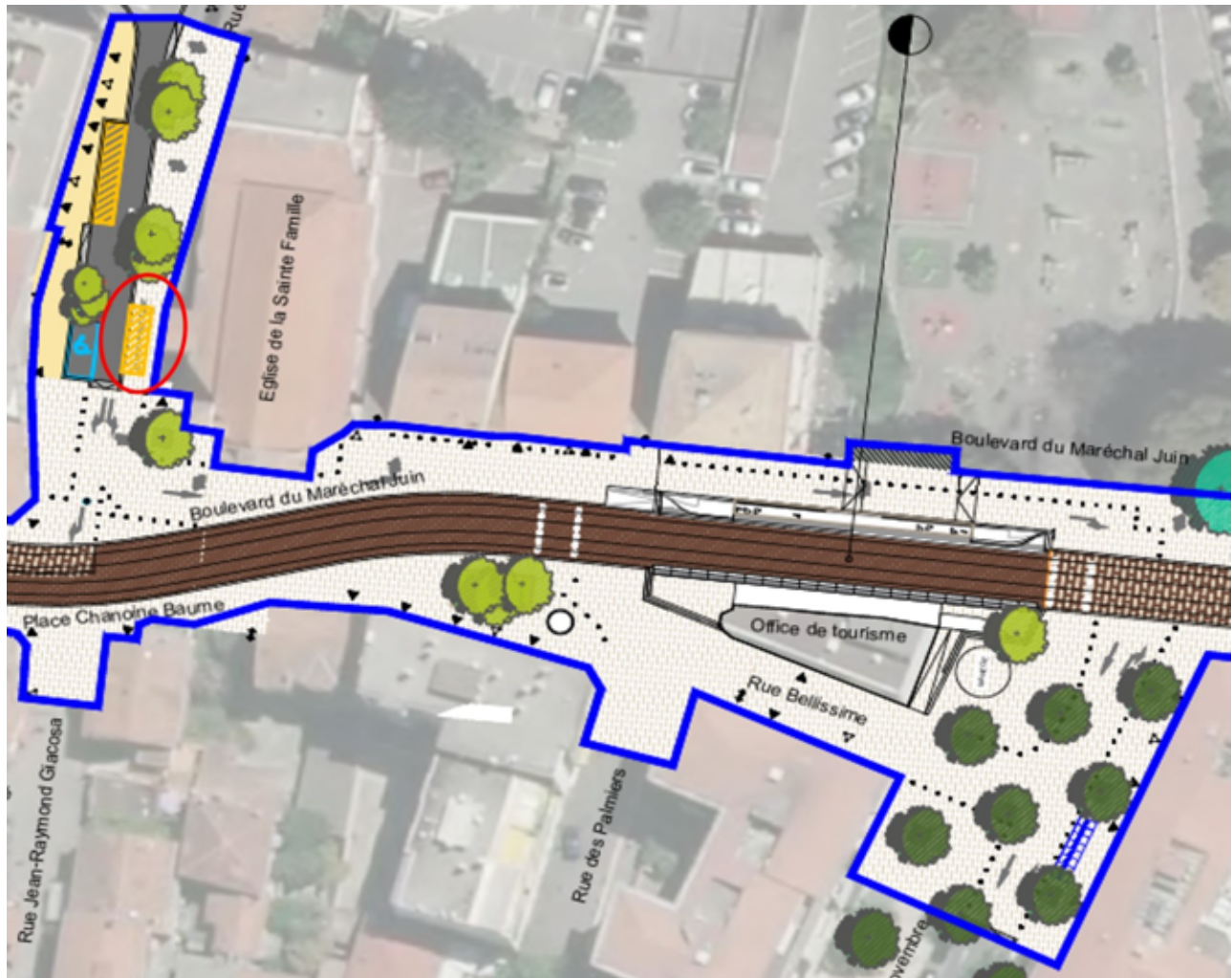
@702 Demande les emplacements prévus pour les corbillards et les autres cérémonies devant l'escalier. Mort des commerces.

Réponse du MO

Depuis la rue de l'Eglise, qui sera mise en sens unique Est-Ouest, les accès de l'ensemble des adresses entre l'église et le futur écoquartier de la Villette seront desservies via une contre-allée telle que présentée dans la planche 4 de l'annexe à la pièce C.

Une place dédiée et réservée est prévue au nord de l'église pour le corbillard ou convoi funéraire. Il n'existe plus de stationnement en voirie ensuite, hormis sur les voies adjacentes ne faisant pas l'objet de l'aménagement du projet de la ligne 4.

Les participants aux funérailles devront nécessairement stationner dans les parkings Villette ou Sainte Luce, ou venir en tramway.



Une partie des éléments ont été apportés au début de la réponse à la contribution E155 et à la contribution C230.

L'escalier de l'Eglise n'est pas impacté par le projet. Le restaurant "Sorya fast food" verra l'espace public qui lui est autorisé pour l'installation de sa terrasse réduite en largeur pour permettre la circulation des véhicules dans les 5m qui séparent la façade du quai tramway. L'éventualité d'une terrasse allongée voire déportée pourra être étudiée.

Sur la rive Ouest du boulevard, le tramway s'insère déjà au plus proche de la façade de l'office du tourisme, à tel point que le quai est mutualisé avec le trottoir et encadre le bâtiment. Le projet Villette face à cette station participera à des espaces de convivialité débouchant sur le boulevard avec des commerces en rez-de-chaussée des futurs bâtiments de l'Ecoquartier.

Appréciation de la commission

La commission prend note qu'une place de stationnement sera dédiée au corbillard, cependant une place est insuffisante compte tenu des véhicules funéraires accompagnant le corbillard au minimum 4 places seraient nécessaires. En outre elle invite le MO à se rapprocher du Diocèse pour affiner le besoin.

E363 : J'ai tout d'abord relevé une erreur dans vos maquettes entre un sens de circulation indiqué avec des flèches descendantes depuis l'Église de la Sainte Famille vers le pont de l'autoroute alors que sur vos clichés, les voitures remontent cette rue. Quelle est la bonne version ?

Réponse du MO

L'erreur que vous avez relevée a effectivement échappé à nos différents contrôles, merci.

Le visuel est à corriger et le plan est correct. Le sens de circulation de la voie est Nord -Sud, de l'église Sainte-Famille vers le pont de l'autoroute A8 (cf. planche 4 de l'annexe à la pièce C).



Je dois vous avouer être affolé par les difficultés évidentes que vont avoir non seulement les usagers particuliers, mais les très nombreux livreurs, ambulanciers, éboueurs, etc.

Pour circuler de part et d'autre de l'avenue du Maréchal Juin sans voie dédiée et en partageant la route avec des piétons, cyclistes, terrasses de café, comment pourrons-nous emprunter ce long boulevard dans lequel je dispose d'un box pour mon véhicule, surtout lorsque d'autres véhicules bloqueront le passage pour une livraison aux commerçants, aux particuliers, ou encore la taille des palmiers, etc. ??

Cela risque d'être une véritable contrainte pour rentrer ou sortir de chez soi pour une bonne centaine de propriétaires de parking.

Comment pourrons-nous également passer ou traverser aisément vers le centre-ville en voiture, unique moyen pour ma mère par exemple de se déplacer à la halle du marché, chez son médecin, kiné, coiffeur ?

Je crains que le chemin des Grands Plans ne soit par la suite totalement engorgé, ce qui est déjà parfois le cas tant il est parfois impossible de passer le feu rouge à l'angle du Maréchal Juin juste avant le SPAR, une file de voitures empêchant le passage.

Ce flux de véhicules disparaîtra néanmoins logiquement.

Les véhicules de police y tournent de surcroît régulièrement malgré le sens interdit et sur ce chemin, 2 véhicules ne peuvent s'y croiser. Ce chemin n'aura peut-être plus rien d'un chemin et sera alors l'itinéraire bis avec le prolongement des nuisances actuelles énormes liées au bruit des 2 roues.

Réponse du MO

Le chemin des Grands Plans représenté en orange ci-dessous ne constitue pas un itinéraire alternatif attractif. (Cf. pièce jointe)



En termes de trafic et en concentrant l'analyse sur l'heure de la pointe du matin qui est dimensionnante sur ce tronçon, il est intéressant de mettre en exergue les éléments issus des cartes de l'annexe 4 de la pièce G-D-12 :

(Cf. pièce jointe)

On note que la situation actuelle (550), telle que confirmée par des comptages, se verrait aggravée en 2035 sans le projet (700) alors que le trame viaire mise en œuvre par le projet de la ligne 4 renvoi des trafics inférieurs (400) à la situation de référence 2035 sans projet, mais aussi inférieurs à la situation actuelle.

Ce résultat est bien conforme avec la requalification du boulevard Maréchal Juin engagée par le projet de la ligne 4.

E363 Demande de précisions au MO au sujet des ce point particulier de la circulation auto : nous serons aussi certainement contraints d'emprunter les différentes rues donnant sur l'avenue de Cannes et la ville construit aussi au bout de l'avenue Germaine plusieurs bâtiments de logements sociaux et étudiants avec de nombreuses voitures qui ne pourront plus rejoindre le boulevard du Maréchal Juin.

Quelles sont les voies de dégagements pour ces immeubles de l'avenue Germaine ? Si la fin du chemin des grands plans devient un cul-de-sac compte tenu de la piétonnisation de l'avenue Garigliano, comment allons-nous facilement sortir et rentrer en voiture du chemin des grands plans où se trouvent les nombreux parkings des résidences ?

Ce chemin et les petites rues adjacentes ne risquent-elles pas d'être saturés ?

À la lecture des documents, on a le sentiment que la Métropole part du principe qu'il n'y a déjà plus de résidents avec des véhicules autour du Centre-ville, or il y en a des milliers et imaginer pouvoir se passer de voiture est une utopie.

Réponse du MO

En compléments des précisions apportées à la réponse à l'observation n°3 de la contribution E363, il est important de rappeler que la saturation observable actuellement du réseau viaire est due au trafic de transit.

Toutes les dispositions prévues visent à ne conserver que les circulations strictement nécessaires à la vie et à l'activité du quartier.

La densification énoncée par le contributeur est véritablement le moteur d'une nécessaire transition vers les transports en commun. Plus les villes s'urbanisent, moins les véhicules particuliers sont adaptés pour couvrir les besoins en déplacement.

Dans le cas présent, le projet tramway T4 ne remet pas en cause l'usage de la voiture pour les riverains, mais leur "réserve" les voies existantes en retirant les véhicules qui ne font actuellement que passer quotidiennement, sans même s'arrêter pour les commerces, générant des nuisances importantes.

Appréciation de la commission

La commission prend acte de la justification du choix du projet. Le MO justifie son choix de projet en se basant sur une étude de la circulation de 2009 avec extrapolation en 2035.

@376Contre le projet, car en tant que commercial, il ne peut transporter son matériel dans le Tramway et ne pourra plus se rendre chez ses clients du boulevard Maréchal Juin alors qu'il dispose d'un véhicule électrique. Devra travailler sur un autre secteur.

Réponse du MO

L'ensemble des adresses et entrées/sorties charretières du projet sont maintenues, y compris sur le boulevard Maréchal Juin.

Ce contributeur pourra donc maintenir son activité en continuant d'utiliser son véhicule électrique. Voir la réponse à la réponse à la contribution E155 et la note dédiée à l'aménagement du boulevard Maréchal Juin suite à la réunion du 10/07/2023.

Le Maître d'ouvrage a bien conscience que certaines professions comme les artisans ou commerciaux n'ont pas d'autres solutions que de se déplacer avec leur véhicule de fonction. En cela le tramway ne s'adresse pas directement à eux, mais d'abord aux populations et emplois se trouvant dans l'attractivité des stations (déplacements directs).

Les études de circulation montrent qu'à l'horizon 2035 sans projet de tramway la circulation va empirer et la voirie actuelle n'arrivera plus à écouler le trafic attendu. Avec un report modal sur le tramway, la circulation en sera améliorée.

Appréciation de la commission

La commission prend acte :

- *Que les entrées et sorties carrossables seront maintenues*
- *Que certaines professions n'ont pas d'autres solutions que de se déplacer en automobile.*

@524 le Contributeur demande :

- Une voie de circulation de voiture présente devant son cabinet de l'avenue Maréchal Juin pendant tout le temps des travaux et également après ;
- Que les voitures continuent de pouvoir accéder au parking de la Villette pendant et après les travaux du tramway, grand parking du centre-ville indispensable au stationnement des personnes en centre-ville et accolé à notre immeuble

Réponse du MO

REP-MO-048 L'accès aux riverains et aux activités professionnelles sera maintenu pendant les travaux et à terme.

Toutes les dispositions seront prises via une coordination fine pendant les travaux pour limiter au maximum les nuisances de certaines interventions ponctuelles.

L'importance du parking de la Villette pour l'activité du centre-ville est bien connue du porteur du projet.

Le chantier du tramway n'a pas d'incidence immédiate majeure sur son fonctionnement, mais c'est le chantier de l'écoquartier, préalable au tramway, qui va l'impacter et significativement changer cet espace.

Concernant la phase travaux, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien le maintien des accès riverains et activités commerciales ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire communication de la population et des professionnels impactés.

Par ailleurs, une commission d'indemnisation et d'accompagnement sera mise en place par le maître d'ouvrage à l'instar de ce qui avait été fait pour la réalisation de la ligne 2 (voir REP-MO-124).

Appréciation de la commission

Le MO confirme le maintien des accès riverains et activités commerciales pendant les travaux

@562 Commerçant du bd maréchal Juin : ne veut pas du tram. Panse encore les plaies (sortie de la crise sanitaire) - subit la crise inflationniste - "vous aller nous achever avec cette ligne 4 - Nous ne nous relèverons plus, beaucoup sont déjà partis et ont anticipé la venue nauséabonde de ce tram ». L'artère principale du bd maréchal Juin autrefois commerçante est devenue un désert commercial.

Réponse du MO

Concernant les mesures prises pour limiter les nuisances en termes de conduite des travaux et les demandes d'indemnisations, la réponse a déjà été apportée (cf. contribution @381 #47), elle est rappelée ci-après.

Concernant la phase travaux, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien le maintien des accès riverains et activités commerciales ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire communication de la population et des professionnels impactés.

Par ailleurs, une commission d'indemnisation et d'accompagnement (CIA) sera mise en place par le maître d'ouvrage à l'instar de ce qui avait été fait pour la réalisation de la ligne 2 (cf. réponse à la contribution E155).

La mise en place de cette commission d'indemnisation et d'accompagnement concerne les professionnels riverains du chantier du tramway situés dans l'aménagement du tramway de façade à façade (périmètre DUP), et non dans une voie perpendiculaire ou parallèle.

Les membres de la CIA présentent toutes les garanties de sérieux et d'impartialité, regroupant les partenaires publics et privés concernés par l'accompagnement économique des professionnels, fonctionnant de manière totalement indépendante sous l'autorité d'un président issu de la société civile.

Ce dispositif simple et efficace est destiné à indemniser, dans des délais raisonnables, les préjudices économiques subis par les activités professionnelles riveraines du chantier du tramway, en application des principes dégagés par la jurisprudence constante des juridictions administratives en matière de préjudices liés à l'exécution de travaux publics.

Les activités qui s'installent après la Déclaration d'Utilité Publique ne seront pas éligibles et ne pourront prétendre à une indemnité.

Appréciation de la commission

La commission prend acte de la mise en place d'une commission d'indemnisation et d'accompagnement dédiée aux professionnels et commerçants impactés.

@580 Comment les touristes pourront avoir accès à mon camping s'ils ne peuvent emprunter le Boulevard Maréchal Juin ? Maintien indispensable d'une voie de circulation pour automobiles.

Réponse du MO

Le camping le Colombier est situé au Nord-Est du centre de Cagnes-sur-Mer et bien au-delà des aménagements de la nouvelle trame circulaire (cf. carte ci-après).

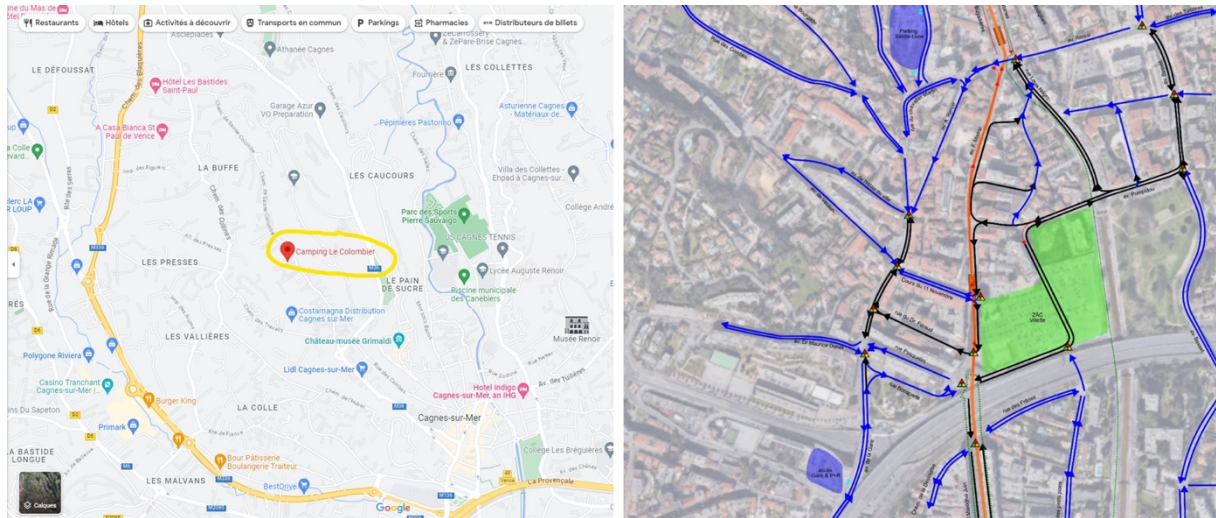
La nouvelle trame circulaire n'a donc que très peu d'impact sur les accès au camping.

Bien que des voies de circulation soient maintenues sur le boulevard Maréchal Juin pour les accès riverains et livraisons des commerces, les accès au camping le Colombier se feront principalement en venant de l'Est à partir de la M36, avenue de Verdun.

La nouvelle trame circulaire prévoit la mise en double sens de l'avenue de la Gare, et c'est bien cet itinéraire qui sera pris par les clients se rendant au camping, l'avenue de la Gare étant en bien meilleure connexion avec l'autoroute A8 que le boulevard Maréchal Juin.

Accès au camping le Colombier à partir :

- Du Sud-Est : avenue de la Gare > avenue de l'Hôtel de Ville > avenue de Verdun
- Du Nord-Est : avenue Renoir > avenue de l'Hôtel de Ville > avenue de Verdun
- Du Sud-Ouest (hors aménagements ligne 4) : avenue des Alpes M336 > chemin des Presse > chemin des Travaux ou chemin des Collines
- Du Nord-Ouest (hors aménagements ligne 4) : pénétrante de Vence M336 > chemin des Collines



Appréciation de la commission

L'accès au camping le colombier sera assuré, et sera peu impacté par la nouvelle trame circulaire.

– E686 après avoir consulté les plans, il y a réellement de quoi être inquiet. Tout d'abord, comment allez-vous permettre au magasin SPAR, à l'angle du Maréchal Juin d'être livré ?

Le camion (19 T) se gare actuellement à l'angle de l'avenue.

Comment le livreur procédera-t-il une fois les travaux réalisés ?

Une solution est envisageable dès à présent dans vos plans. Merci pour votre réponse.

Réponse du MO

La livraison du commerce SPAR ne pose pas de difficulté particulière.

Elle sera vraisemblablement plus sécuritaire qu'actuellement en utilisant la contre-allée large prévue au sud du bâtiment (cf. planche 7 de l'annexe à la pièce C).



Appréciation de la commission

La commission prend note de la mise à disposition des livraisons du magasin SPAR par la contre-allée.

@135 Demande comment les poids lourds vont livrer les commerçants Bd Maréchal juin.

@737 Partage de l'espace au pied des façades, piétons, voitures, cyclistes, dangereux. Comment les camions de livraison vont évacuer ce boulevard, bloqués au Nord par le passage autoroutier et SNCF ?

Réponse du MO - Néant

14.2.6.3. Appréciation de la commission

Le maître d'ouvrage n'a pas répondu à ces deux observations, cependant M. le Maire de Cagnes lors de l'entretien du 1° septembre indique que les poids lourds pourront passer sur le boulevard suivant des horaires qui restent à définir.

E155

– Les clients des communes environnantes (La Colle-sur-Loup, Villeneuve-Loubet, Vence et arrière-pays) vont continuer à venir en voiture pour leurs consultations médicales.

Le cabinet des 3 orthodontistes demande le maintien d'une voie routière pour l'accès aux patients de leur cabinet (en majorité des enfants et adolescents de 6 à 16 ans).

Ils expriment également la nécessité d'avoir un dépose-minute pour le cabinet d'ophtalmologie recevant des personnes âgées avec peu de marche à pied.

Le dossier prévoit un accès routier de chaque côté, mais nous souhaitons savoir s'il est réservé aux seuls riverains (avec quels moyens de contrôle et quelles possibilités pour les << visiteurs >>, livraisons, déménageurs...) ou ouvert à tous.

Des personnes posent la question du devenir des automobilistes ?

D'autres jugent que l'espace du boulevard est trop restreint pour recevoir les aménagements projetés avec les 2 voies du tram (piste cyclable, voie piétonne, voitures de livraison, des riverains).

Ils craignent que le partage de l'espace trop réduit soit accidentogène et ne réponde pas à un espace apaisé (bruit, sécurité, incivilités dues à une concentration).

Par ailleurs nous avons noté l'inquiétude de certains sur l'impact des travaux importants sur la fidélité de leurs clients qui risquent de ne pas revenir dans ce nouvel environnement.

Les terrasses risquent d'être désertées par une trop grande proximité avec la circulation des voitures thermiques générant une pollution sonore et de la qualité de l'air.

@334 le Boulevard maréchal juin manque de place pour faire cohabiter dans un espace partagé (automobiles, piétons, terrasses). Manque de considération et de réalisme.

E686 Concernant l'avenue du Maréchal juin, pourquoi ne pas retenir celle proposée initialement ci-dessous avec zone 30 et ralentisseurs / passages piétons / radars anti-bruit.

L'autre option qui consiste à conserver des palmiers (ce qui présente peu d'intérêt, car ce sont surtout des troncs de 10m de haut) et à n'avoir qu'une voie de circulation / zone de rencontre piétons, clients des commerçants, vélos, voiture, etc., semble risquée sitôt que des véhicules stationneront (Ambulances, livreurs, ramassage ordures, dépose personnes à mobilité réduite ou autre ..) à moins qu'il y ait de nombreuses places de stationnement tout du long pour pompiers, ambulances et livreurs sans vélo, trottinettes, bancs, etc. Avec lecture et verbalisation des immatriculations au bout de 2 minutes.

Réponse du MO /

REP-MO-012 Concernant les cabinets des 3 orthodontistes et celui d'ophtalmologie (7 bd Maréchal juin) au Nord de l'autoroute A8, une voie routière sera maintenue.

Elle est notamment nécessaire pour assurer les accès aux entrées/sorties charretières de la façade Est (parkings privés derrière les immeubles) entre l'écoquartier de la Villette et la rue de l'Eglise.

La largeur entre la plateforme tramway et la façade n'est pas suffisante pour y prévoir un dépose-minute.

Cependant, la circulation y sera quasi nulle (cf. paragraphe 3.2 de l'annexe 4 de la pièce G.D.12) ce qui autorisera la dépose en cas de besoin.

Concernant la suite de la question relative à Maréchal juin au sud de l'autoroute A8, les véhicules seront toujours admis dans le boulevard dans les 2 sens de circulation.

Le plan de circulation dissuadera les circulations de transit, mais maintiendra la desserte, accès aux clientèles, livraisons, déménageurs et services de secours sur l'ensemble du boulevard.

Pour ne pas obérer les circulations résiduelles faibles, mais nécessaires et complexes à gérer, il est proposé de ne pas mettre en œuvre de système contraignant de type borne amovible (contrôle d'accès).

Les clients et les patients qui continueront à venir en voiture bénéficieront d'une offre de stationnement importante sur le secteur : les quelques places et dépose-minute maintenus en voirie, la poche de stationnement prévue à l'Est dans la rue Bir Hakeim, le P+R Hippodrome au Sud, le P+R de la gare SNCF à l'Ouest et le parking silo de l'écoquartier Villette au Nord.

L'aménagement prévu en zone de rencontre (20 km/h) est le seul qui permet de mutualiser les circulations véhicules et vélos afin de laisser la largeur la plus importante possible aux piétons le long des façades. Les nuisances sonores et le risque sécurité sont intimement liés à la circulation véhicule. Ils diminuent drastiquement lorsque le trafic est réduit.

Ce sont véritablement les actions et mesures de la nouvelle trame circulatoire qui permettent de valider ce principe d'espace apaisé en ne maintenant sur cet axe que les circulations nécessaires à la vie du quartier.

Les trafics attendus sont conformes avec les recommandations du CEREMA pour justifier d'une zone de rencontre (<4000vh/j). Concernant la phase travaux, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien le maintien des accès riverains et activités commerciales ainsi que la mise en place d'une

coordination des travaux qui intègre une nécessaire communication de la population et des professionnels impactés.

Par ailleurs, une commission d'indemnisation et d'accompagnement sera mise en place par le maître d'ouvrage à l'instar de ce qui avait été fait pour la réalisation de la ligne 2 (voir REP-MO-124). Enfin, concernant l'attractivité du secteur, la qualité des aménagements prévus avec pl plus de 30% de surfaces végétalisées, la plantation de nombreux arbres venant compléter les palmiers pour porter ombre et l'apaisement global du boulevard vont assurément profiter aux commerces de bouche qui offriront un environnement plus propice que l'actuelle concentration de voiture sur les 2x1+1 voies de circulation et les 2 rangées de stationnements en épi.

Comme le démontre l'étude d'impact (Annexes 5 et 6 de la pièce GD12), la qualité de l'air ainsi que la pollution sonore seront nettement améliorées.

Voir les compléments de réponses apportées dans la partie dédiée au §3.2.3.6 REP-MO-051

Appréciation de la commission

La commission :

- regrette que le Bd Marechal juin n'ait pas fait l'objet d'une étude spécifique de faisabilité et de développement commercial intégrant le passage du tram.

- sur l'opportunité de créer une zone piétonne ; la commission relève la volonté du MO de dissuader les circulations de transit, mais maintiendra la desserte, accès aux clientèles, livraisons, déménageurs et services de secours sur l'ensemble du boulevard. Il s'agit là d'une position indécise méritant l'étude plus approfondie d'une nouvelle trame circulaire incluant les accès aux parkings privés des immeubles du Bd Marechal juin par la rue BIR HAKEIM.

Le bd Maréchal juin va devenir impraticable aux automobiles, la circulation va donc se reporter sur les rues avoisinantes, la RN 7 sera difficilement empruntable (vitesse réduite à 30km/h, longue durée du parcours, arrêt de la circulation du fait du stationnement pour les livraisons).

Pour aller à Nice dans des endroits non desservis par le Tram deux possibilités s'offrent aux automobilistes soit le bord de mer déjà saturé soit l'autoroute payante aussi saturée et finalement la voie rapide de Nice.

De ce fait, la circulation automobile serait encore plus impactée, est-ce que des solutions seront recherchées pour résoudre ces problèmes ?

- Concernant l'aménagement du boulevard Maréchal juin :

Pourquoi vouloir absolument tout mettre sur le boulevard, les deux voies du Tramway, les piétons, les voitures, les automobiles, les vélos, les trottinettes et les terrasses, impliquant des risques de conflits et d'accidents ?

Ne vaut-il pas mieux trouver d'autres axes de circulations et privilégier la composition d'îlots de fraîcheur avec des essences feuillues locales, d'autant que les palmiers existants Washingtonia menacés par le Charançon, le Papillon et le réchauffement climatique ont peu d'avenir ?

Pourquoi ne pas modifier le tracé du tram afin de faire du boulevard Marechal juin une véritable artère piétonne commerçante dont l'accès aux automobiles sera limité aux riverains, ambulances, livraisons et pompiers ?

Réponse du MO

REP-MO-051 En raison de l'acuité du sujet, le maître d'ouvrage propose une longue réponse articulée autour de plusieurs points.

Tout d'abord, l'aménagement est justifié par rapport aux différentes fonctions urbaines et de mobilité analysées par le maître d'œuvre, dans une démarche d'écoconception et écartant notamment des tracés de tramway alternatifs.

Le maître d'ouvrage explicite également les caractéristiques du projet au regard des préoccupations de sécurité des transports et des déplacements en modes doux.

Enfin, le maître d'ouvrage esquisse dans une dernière partie des évolutions possibles du projet, dans la répartition des fonctions sur l'aménagement, les choix de traitement arboré, ainsi qu'en matière de circulation.

Parmi les multiples tracés étudiés, c'est bien l'emprunt du boulevard Maréchal juin qui répond le mieux aux besoins en termes de zones de chalandise (population et emplois) et d'itinéraires.

Il offre la plus grande cohérence avec les autres modes de transport : réseau SNCF et le PEM de Cagnes-sur-Mer avec la connexion piétonne via le passage Garigliano (230 m à pied) et le futur BHNS de l'avenue des Alpes.

Pour comparaison locale, cette correspondance est inférieure en distance à celle entre la gare Thiers à Nice et la ligne 1 (330m).

Les espaces entre la plateforme ferroviaire et les façades vont assurer plusieurs fonctionnalités urbaines à savoir : ▪ les accès aux véhicules de secours et d'incendie, ▪ le déplacement sécurisé des piétons et modes doux, ▪ les accès aux véhicules pour desservir les immeubles, commerçants (livraisons et clients) ainsi que les accès aux nombreux cabinets médicaux et professions libérales, les stationnements pour livraisons et consultations en cabinets médicaux et professions libérales, ▪ l'installation des terrasses de cafés et restaurants (pouvant être combinées avec les places de livraison suivant une répartition horaire dans le respect des règles municipales), ▪ des espaces verts apportant ombre et fraîcheur indispensables, ▪ du mobilier urbain (barrière, bancs, poubelles...).

Les aménagements de cette zone de rencontre (ou « Zone 20 ») sont strictement conformes aux recommandations du CEREMA elles-mêmes intégrées dans le code de la route.

Pour le boulevard Maréchal juin, toutes les conditions de contexte sont respectées pour un fonctionnement sécuritaire et adapté.

Ce type d'aménagement a fait ses preuves dans de nombreuses grandes villes : sa lisibilité et compréhension sont parfaitement intégrées par les usagers (automobilistes, piétons et cycles) et les comportements sont généralement adéquats.

Le fait que ce type d'aménagement donne la priorité aux piétons et non aux automobilistes (comme par exemple pour la zone 30) est un gage de sécurité, car le Code de la route s'applique.

Parmi les nombreuses conditions nécessaires pour la réalisation d'une zone 20 apaisée (cf comparaison des différentes réglementations applicables ci-dessus), celle concernant la nécessité d'un trafic faible est totalement respectée grâce à la mise en œuvre de la nouvelle trame circulaire dans le centre de Cagnes-sur-Mer.

Les déplacements de transit représentent plus de 60 % du trafic actuel. Ces derniers seront reportés et diffusés sur les axes périphériques.

Ainsi, les pointes horaires sur le boulevard Maréchal Juin de 700 véhicules par sens seront réduits à 400 (-40%) dans le sens Nord-Sud et à 50 (-90%) dans le sens Sud-Nord.

Ces données issues des trafics calculés à horizon 2035 sont présentées en détail dans l'annexe 4 de la pièce G-D-12 du dossier DUP.

Ainsi, seuls les trafics locaux de desserte (riverains, trajets liés aux activités commerciales et libérales) emprunteront l'axe, ce qui apportera assurément un apaisement profitable au quartier.

La circulation sera organisée sous la forme d'« anneaux » autour des blocs d'immeubles et de la plateforme tramway afin de dissuader les automobilistes de traverser cette zone de rencontre apaisée entre l'hippodrome, les rues Bir Hakeim / Garigliano et l'A8.

Il est précisé qu'en l'absence de réalisation du tramway et de la nouvelle trame circulaire, la situation en 2035 conduirait à l'asphyxie et à la paupérisation non seulement du boulevard Maréchal Juin mais du centre-ville de Cagnes-sur-Mer.

Ce dernier bénéficiera donc également des bienfaits de la nouvelle trame circulaire au-delà du seul couloir emprunté par le tramway.

La mise en œuvre de la nouvelle trame circulaire apporte donc des améliorations du cadre de vie de tout le centre de Cagnes-sur-Mer en reportant le trafic de transit sur les axes périphériques avec des bénéfices en termes de bruit et de pollution.

Les impacts de ces reports sur les zones périphériques ont été vérifiés pour assurer que les voiries adjacentes ont la capacité d'absorber cette charge supplémentaire sans impact préjudiciable sur la circulation, le bruit ou la qualité de l'air : avenue de la Gaude > Cyrille Besset, Renoir > Avenue de la gare, autoroute A8 ... (Annexes 4, 5 et 6 de la pièce G-D-12, mémoire en réponse à l'autorité environnementale pièce J).

Concernant la limitation à 30km/h portée par le projet sur l'ex-RN7, il convient d'indiquer que cette disposition est conforme aux vitesses actuellement pratiquées et mesurées sur cet axe. Sans que les durées de parcours soient véritablement allongées, cette limitation permet de contenir les accélérations et freinages des véhicules réduisant d'autant les nuisances sonores et la pollution.

À la sous-question d'un aménagement du boulevard piétonnisé sans circulation hormis la desserte riveraine, le maître d'ouvrage estime que cette solution aurait pour inconvénient de restreindre davantage l'afflux de clientèle, les commerces ne profitant plus ni des clients automobilistes ni des apports des voyageurs du tramway.

Pour revenir sur l'aménagement du boulevard Maréchal Juin et concernant la sécurité des usagers, notamment des piétons, bien évidemment, les véhicules ne seront pas autorisés à circuler sur le

trottoir le long des façades, seule la bande de 2,80m entre la bande plantée et le trottoir est partagée.

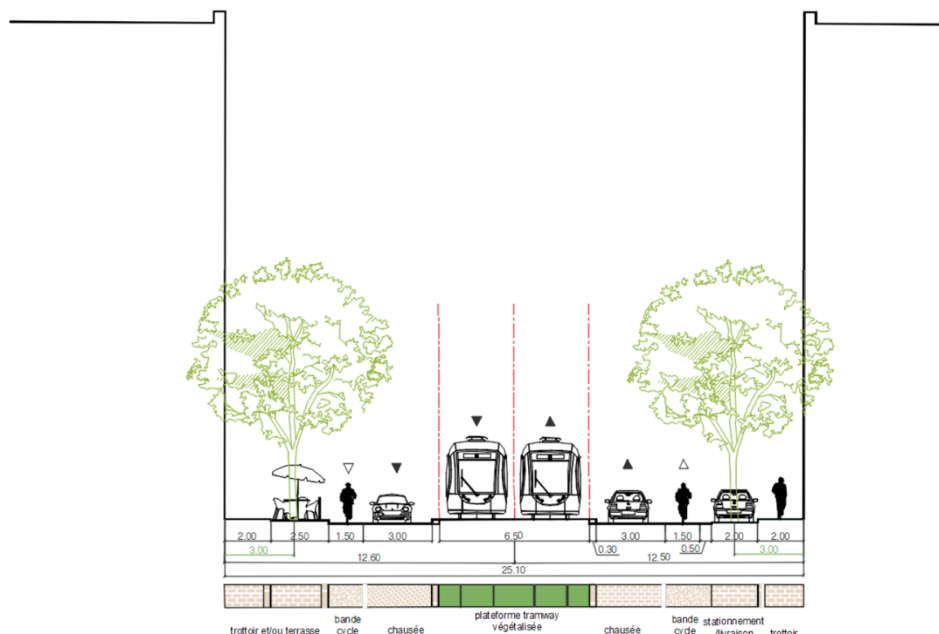
Il est précisé que les différents espaces : entre les alignements d'arbres (palmiers existants conservés, plantations complémentaires et stationnements) d'une part, la voie circulaire d'autre part, et enfin le trottoir le long des façades sont « structurés et hiérarchisés » grâce à l'utilisation de dallages distinctifs, de bordures basses de séparations et de mobiliers.

La perspective présente en figure 35 (p46) de la pièce C a été mise à jour suite aux études plus détaillée de niveau projet (PRO).

Un zoom sur la zone de rencontre est inséré ci-dessous. Pour rappel, le dossier d'enquête a été établi sur la base des études d'avant-projet (AVP), donc avec un niveau de précision et de définition de conception générale.

À la suggestion de supprimer les palmiers pour utiliser différemment les espaces (comme cela avait été envisagé au stade des études préalables et présenté lors de la concertation), il est précisé : ▪ la largeur disponible et exploitable entre la plateforme et les façades est de 9,30 mètres, de chaque côté du futur Tramway, ▪ avec une option de suppression des palmiers et une organisation plus « classique », c'est à-dire en affectant des espaces dédiés et en conservant la priorité aux voitures, puis aux cycles et enfin aux piétons, ces derniers ne disposeraient d'une largeur de trottoir que de 2 mètres comme le montre la coupe suivante :

Coupe Maréchal juin avec suppression des palmiers et aménagement urbain avec affectation voiture, cycle et piéton séparée



Coupe Maréchal Juin avec suppression des palmiers et aménagement urbain avec affectation voiture, cycle et piéton séparée

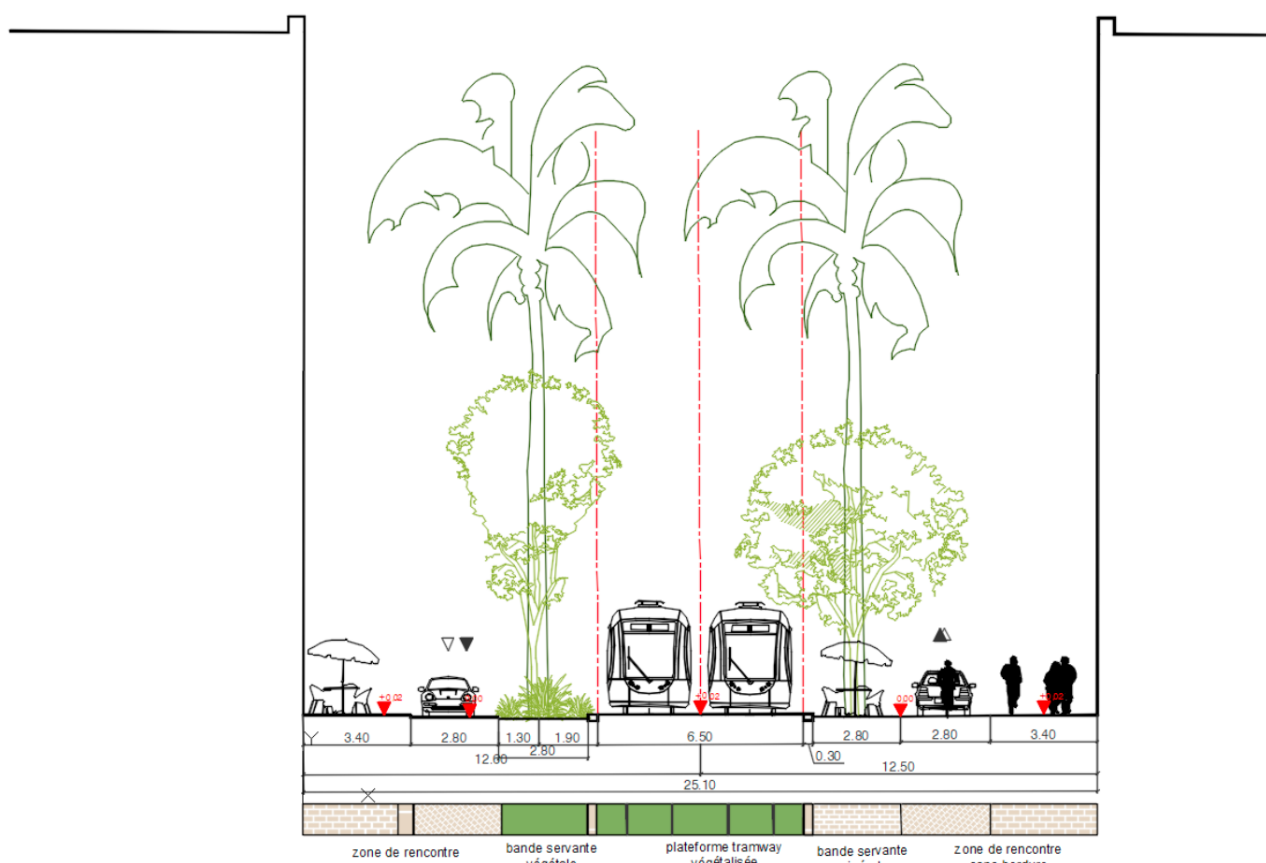
Cette largeur de 2 mètres est insuffisante au regard de la fréquentation piétonne du boulevard Maréchal juin qui est d'abord une rue commerçante. Par ailleurs, les étals et terrasses de café ne pourraient plus se développer. Les accès aux pas de porte seraient alors plus contraints.

Cette option d'aménagement justifie davantage une limitation de vitesse à 30 km/h moins favorable à l'activité d'une rue commerçante.

Enfin, ce profil renvoie les alignements d'arbres à 3 mètres des façades déjà constituées ce qui contraindrait leur expansion en étant trop proches des balcons filants présents sur la grande majorité de ce boulevard.

Ces inconvénients majeurs ont donc conduit en phase études AVP à rechercher d'autres options. L'aménagement dit « Zone 20 » a été retenu, car il répond point par point aux fonctionnalités recherchées et aux conditions requises. C'est par ailleurs un projet plus ambitieux qui profitera davantage à l'amélioration du cadre de vie.

Coupe Maréchal juin avec maintien des palmiers et aménagement urbain en zone de rencontre



Coupe Maréchal Juin avec maintien des palmiers et aménagement urbain en zone de rencontre

- Il offre un espace plus confortable pour les piétons (3,40 m contre 2 m pour l'aménagement des études préalables) pouvant être localement partagés avec des terrasses ou étals à certaines heures de la journée ; grâce au principe de la zone 20, les piétons bénéficient également de l'espace circulé par les véhicules tant que ceux-ci restent en mouvement (le Code de la route en zone 20 donne la priorité aux piétons), soit un espace total de 6,20 m de largeur. ▪

Les palmiers sont conservés, ce qui est fondamental par rapport à la démarche de développement durable engagée par le maître d'ouvrage visant à préserver autant que possible les végétaux existants (conservation du patrimoine végétal typique de ce boulevard).

- En tout état de cause, les règles de sécurité du système de transport imposent de reporter les plantations à plus de 1,80 m du bord de la plateforme ferroviaire. C'est précisément la distance disponible. De fait, il serait incompréhensible de supprimer l'alignement des palmiers existants qui ne font ni obstacle pour le tramway, ni pour les espaces piétons.
- Les palmiers seront renforcés par des plantations complémentaires denses de hauteurs intermédiaires apportant ombre et îlot de fraîcheur. Cette densité ne pourrait être autant développée sur le schéma des études préalables.

En outre, la juxtaposition des grandes tiges (palmiers) avec des arbres de moindre hauteur permet de conserver le point de vue remarquable sur le Baou de Saint-Jeannet vers le Nord (vue sur le grand paysage).

- L'interdistance entre les palmiers conservés est intéressante en termes d'aménagement.

Ces espaces pourront être traités soit en espaces verts, soit en terrasses soit en places de stationnement / livraisons. Ces destinations seront arrêtées en concertation étroite avec les riverains et commerçants. Il est précisé que ces affectations pourront évoluer en fonction des besoins et du temps concernant les parkings et aires de livraison.

Cette option d'aménagement évolutif, non figé, nous semble intéressante. En réponse à une remarque formulée par la commission d'enquête, les livraisons n'auront en aucun cas à s'effectuer en pleine voie, car un nombre suffisant de places de livraison est ainsi prévu.

Concernant le végétal, la sauvegarde des palmiers et les plantations complémentaires présentées ci-dessus créeront une canopée de part et d'autre de la plateforme tramway qui sera elle-même enherbée. Ce parti végétal fort vient en opposition au caractère actuel exclusivement minéral et automobile.

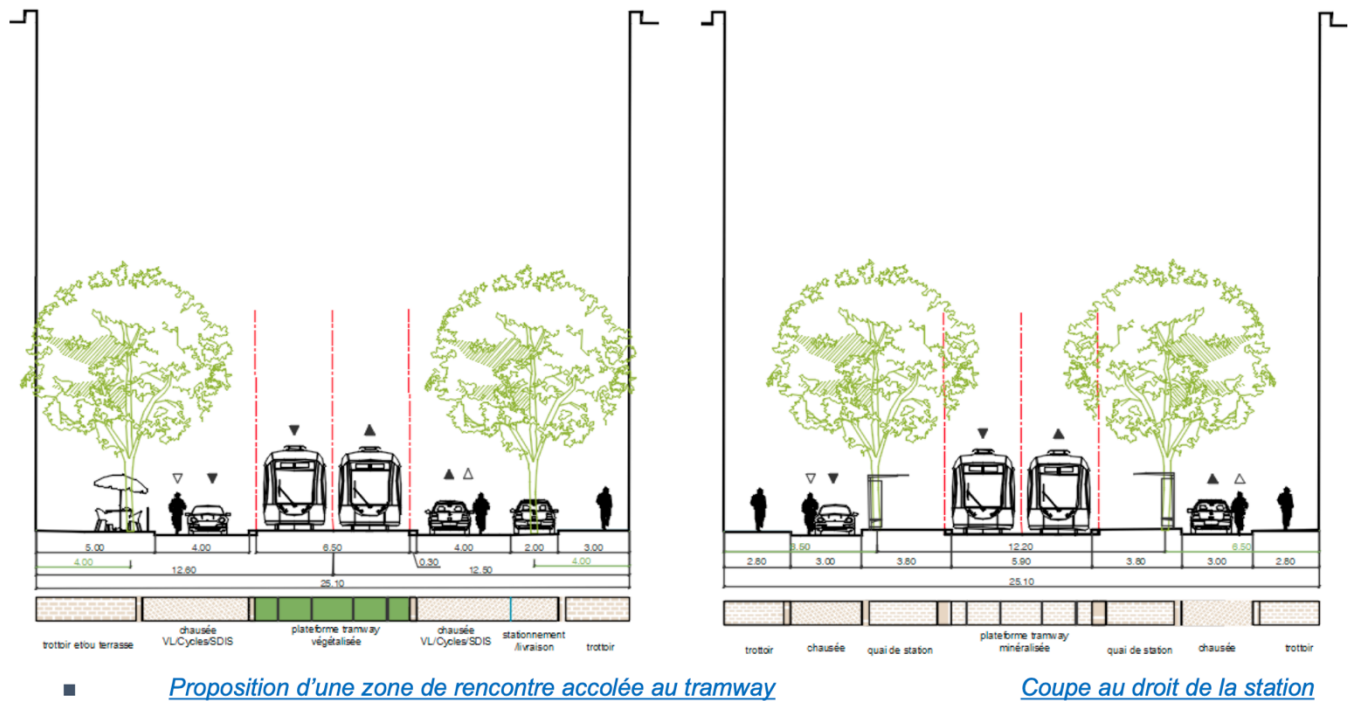
La qualité et l'attractivité de cet axe en seront largement améliorées et profiteront des îlots de fraîcheur répartis le long du boulevard Maréchal Juin.

En réponse aux préoccupations de la commission d'enquête et soucieux de mettre en œuvre un aménagement qui satisfasse les riverains et commerçants, le maître d'ouvrage souhaite apporter une proposition complémentaire qui ne figure pas au dossier :

- Elle maintient le principe de la zone de rencontre et conserve la mutualisation de l'espace circulé entre les vélos, les voitures voire les piétons en mouvement.

Cette caractérisation nous semble indispensable pour offrir davantage de surface le long des façades.

La proposition intermédiaire consiste à reporter cette bande le long de la plateforme tramway telle que présentée sur la 1^{re} coupe ci-dessous :



Cette organisation impose la suppression des palmiers, mais permet de ne pas séparer les surfaces de stationnement, livraison et terrasse complémentaire du trottoir.

À noter que la largeur de la chaussée partagée doit être de 4m minimum pour servir de voie d'échelle en cas d'intervention des services de secours sur les façades.

Cette répartition alternative pourra faire l'objet d'une étude complémentaire qui déterminera sur plan l'implantation variable de la chaussée pour intégrer, le long de la plateforme tramway, les surlargeurs nécessaires pour la signalisation en carrefour, **les îlots piétons** et les quais tramway.

La 2ème coupe ci-dessus présente la situation qui cumule les cotes les plus contraignantes pour le trottoir sur une cinquantaine de mètres au droit de la station tramway.

La végétalisation complémentaire à la plateforme tramway s'incorporera alors dans les espaces résiduels sans pouvoir constituer 2 alignements parfaitement continus.

Une étude complémentaire de circulation sera menée pour s'assurer dans le détail si des mouvements parasites de circulation sur le boulevard ne pourraient pas être optimisés, par exemple des accès riverains par des voies secondaires, l'idée étant de poursuivre le travail d'optimisation des circulations, sans contrevenir à la trame circulatoire.

Complémentairement et à la lecture des contributions, le maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes jugées utiles pour la bonne compréhension du public :

■ Concernant le bruit, les nuisances sonores sont intimement liées à la circulation des véhicules. Ils diminuent drastiquement lorsque le trafic est réduit.

La suppression du trafic de transit (mais pas du trafic local) et la suppression des bus compensé par le nouveau tramway plus silencieux vont réduire par 3 le niveau sonore actuel et tel qu'il serait mesuré en 2035 en l'absence de nouveau système de transport (cf. études acoustique intégrée au dossier en annexe 6 de la pièce G-D-12, résultats des impacts sur les récepteurs bd Maréchal juin pages 329 à 332).

Cette modification de l'ambiance sonore est indiscutablement un atout pour les nombreux appartements disposant de balcons.

■ Concernant la phase travaux, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien que toutes les dispositions et précautions seront prises concernant le maintien des accès riverains (y compris les nombreux parkings situés à l'arrière des bâtiments) et des activités commerciales ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire communication de la population et des professionnels impactés.

Tout d'abord les travaux seront organisés par tronçon de quelques centaines de mètres et non sur la totalité du boulevard en même temps.

Ensuite, les accès seront maintenus aux façades par la mise en œuvre de passerelles piétonnes lorsque la remise en état en fin de journée ne pourra être garantie.

Des options de substitution de parking seront développées lorsque l'accès voiture ne sera pas possible pendant quelques jours.

Les activités bruyantes seront réduites par l'emploi d'engins respectant la réglementation en termes de niveaux sonores et toujours planifiées à des heures admissibles (seront exclus le matin tôt et pendant la pause méridienne).

Enfin, pour les commerces ou activités dont la performance serait clairement remise en cause par l'activité du chantier, une commission d'indemnisation et d'accompagnement (CIA) analysera les dossiers selon une approche claire, transparente et indépendante, à l'instar de ce qui avait été fait pour la réalisation de la ligne 2 à Nice.

Appréciation de la commission

La commission prend acte de la volonté du MO de faire une proposition complémentaire néanmoins cette proposition devra faire l'objet d'une enquête complémentaire soumise au public pour sécuriser la procédure et prévenir les éventuels contentieux.

14.3. Incidence du projet sur l'environnement (thème 3)

Ce thème comporte les sous-thèmes suivants :

- Ouvrages d'art
- Abattage d'arbres/...végétalisation
- Eau (écoulement, réseaux, nappes...)
- Insertion paysagère et architecturale
- Effets climatiques (qualité de l'air, artificialisation des sols)

14.3.1. Ouvrages d'art

14.3.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Les observations portent majoritairement :

- Sur la consolidation des piliers du pont Napoléon III
- Sur le franchissement de la Cagne par le pont du Brecq

14.3.1.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

REP-MO-052, REP-MO-053, REP-MO-057

14.3.1.3. Appréciation de la commission

La Commission prend acte, ne mets pas en doute, et accueille favorablement :

- les études de renforcement du pont Napoléon III qui ont été réalisées par des bureaux d'ingénierie spécialisés puis contrôlés par les services de l'État,
- le fait qu'il n'y aura pas d'atteinte à la biodiversité puisqu'aucun travail n'est prévu dans le lit du Var.

-que le maître d'ouvrage prend soin, notamment au sujet du pont du Brecq, d'appliquer des mesures ERC « Éviter, Réduire, Compenser » par rapport à l'environnement et que toutes les possibilités ont été exploitées et analysées par un bureau d'études spécialisées dans ce domaine.

Le maître d'ouvrage a pris soin également de consulter le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel qui a émis un avis favorable concernant une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées.

Par ailleurs, le dossier consacré aux ouvrages d'art (pièce D) a classé le pont situé sous l'A8 dans les ouvrages qui ne comportent pas de modification et qui sont adaptés au passage du tram. La commission prend acte de cette information.

-l'avis de la MRAe indique à travers son mémoire : « la MRAe considère que le réaménagement du pont de Brecq sur la Cagne (OA 20) est susceptible d'engendrer une altération du corridor écologique, qui doit faire l'objet d'une attention particulière. »

Nous recommandons au porteur du projet de rester très attentif à cet endroit pendant la période de chantier.

14.3.2. Abattage d'arbres/...végétalisation

14.3.2.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Les contributeurs sont inquiets : de la coupe d'arbres existants le long du tracé en demandant de mettre l'accent en priorité sur leur conservation, de l'impact du projet sur la zone Natura 2000 et du temps de la repousse des nouveaux arbres pour atteindre leur taille adulte.

-Un contributeur se trouve très impacté par le projet à environ 30 cm seulement de sa terrasse et émet une forte crainte concernant des nuisances visuelles inévitables.

14.3.2.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

REP-MO-055 concernant la prise en compte de la faune et de flore.

REP-MO-063 relative au parti paysager et arboré :

Pour 1 arbre supprimé, 7 seront plantés et lorsque l'essence et la santé de l'arbre le permettent, le sujet est déplacé.

14.3.2.3. Appréciation de la commission

Après lecture du dossier, si le projet implique effectivement la suppression d'arbres de façon obligée pour permettre sa réalisation, la commission apprécie et souscrit au fait qu'une très forte compensation soit prévue : « pour 1 arbre supprimé, 7 seront plantés et lorsque l'essence et la santé de l'arbre le permettent, le sujet est déplacé. ».

Par ailleurs, le maître d'ouvrage propose de planter par groupe de 5 à 9 sujets d'une même espèce dans une même fosse (si possible) et de changer d'espèce pour un nouveau groupe.

La commission prend acte de cette proposition, ne remet pas en cause les études paysagères confiées à des bureaux d'études spécialisés sur le paysage et approuve le fait qu'un écologue soit associé à l'étude

À notre avis, le volet Natura 2000 a été correctement établi, clair et fourni, tant sur le plan réglementaire que sur le plan des informations.

La commission retient qu'il n'y aura pas d'intervention dans le lit du var lors de la consolidation des appuis du pont, et les atteintes du projet sur le site Natura 2000 sont négligeables selon l'étude de l'évaluation environnementale soumis au dossier d'enquête. (Voir pièce du dossier G D9).

14.3.3. Eau (écoulement, réseaux, nappes...)

14.3.3.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Les contributeurs demandent des informations complémentaires au niveau hydraulique et soulèvent les problèmes d'eau et de ruissellements pouvant survenir en phase chantier et au niveau du talus SNCF dans le quartier des Vespins.

14.3.3.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

REP-MO-067 - REP-MO-068 En ce qui concerne la prise en compte du talus SNCF

14.3.3.3. Appréciation de la commission

En prévoyant la prise en compte de panneaux solaires et un réseau d'eau brute en tant que recyclage pour les eaux usées, le maître d'ouvrage participe à l'économie et à la politique de développement durable.

Par conséquent, la commission approuve les solutions envisagées par l'étude.

Au sujet des risques eau/sols/talus SNCF liés à la phase chantier, le dossier précise que le chantier sera réalisé selon des phases et des séquences organisées.

Une planification des différentes interventions dans l'étude est donc prévue à l'analyse du dossier, qui prendra en compte les perturbations temporaires liées aux travaux à travers des mesures de réduction à mettre en œuvre dans le projet.

Cependant, la commission recommande de prendre de multiples précautions concernant les risques à ce stade et notamment celui qui touche au déversement accidentel des eaux.

14.3.4. Insertion paysagère et architecturale

14.3.4.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Le public s'interroge :

- sur l'aspect des ouvrages lors des démolitions pendant la phase travaux
- le rendu esthétique du tramway
- les séparations entre l'espace public et les propriétés impactées par le projet
- la requalification de la RN7 quartier des Vespins,
- la poussée immobilière le long du tracé avec des immeubles de grandes hauteurs

14.3.4.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

REP-MO-070

En ce qui concerne les arbres Le projet au stade AVP prévoit le maintien de l'eucalyptus. Des mesures de protection pendant les travaux seront prises pour les arbres existants. De manière plus générale, nous renvoyons à la réponse **REP-MO-063** qui aborde ces sujets.

14.3.4.3. Appréciation de la commission

La date des grandes transformations du quartier de la gare est liée en fait avec le projet à terme de la LNPCA. La L4 sera compatible avec le projet de la SNCF, le parking relais étant démontable pour s'adapter à cette évolution.

La commission prend note avec intérêt des déconstructions de bâtis qui démarreront au début du chantier.

La commission confirme qu'à travers le projet, la requalification urbaine de la RN7 quartier des Vespins, et de la gare, est prévue dans le dossier de l'enquête publique.

Concernant la passerelle du pont du Brecq, la commission acte le fait que le maître d'ouvrage prend soin d'appliquer des mesures ERC « Éviter, Réduire, Compenser » par rapport à l'environnement et que toutes les possibilités ont été exploitées et analysées par un bureau d'études spécialisées dans ce domaine, en prenant soin également de consulter le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel qui a émis un avis favorable concernant une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées.

Concernant la propriété située sur l'avenue de Nice à Cagnes Sur Mer à proximité d'un eucalyptus centenaire, la commission prend acte favorablement au fait du Maître d'ouvrage de vouloir conserver cet arbre et recommande au porteur du projet de porter une attention particulière à la demande du contributeur, en insistant sur les précautions à prendre en termes de protection lors de la phase chantier

14.3.5. Effets climatiques (qualité de l'air, artificialisation des sols)

14.3.5.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Concernant le réchauffement climatique, deux remarques comportant interrogation et analyse ont été soulevées par un contributeur :

« 7/-revêtements bitumineux noir et rouge, revêtement de briques rouges ; ils devraient être très clairs pour renvoyer le rayonnement du soleil

-pelouse sur la voie : besoin d'arrosage ?...

11/- fourniture d'énergie : à chaque station la rame se recharge en 20 secondes et roule jusqu'à la station suivante (1 à 2 minutes) ; la station de recharge fonctionne par intermittence 10 à 20 % du temps ; le circuit d'alimentation doit être sur dimensionné pour le supporter ; ce n'est pas compatible avec les sources d'énergie renouvelables (nucléaire et hydraulique = production continue, solaire = production continue entre lever et coucher du soleil, peu d'éolien dans la région) ; il n'existe pas de bonne solution de stockage. »

14.3.5.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Réponse REP-MO-077

le point 7 concernant le réchauffement climatique

le point 11 Concernant les questions relatives à la fourniture d'énergie à l'échelle du réseau RTE ou Enedis,

14.3.5.3. Appréciation de la commission

La commission prend acte et ne remet pas en cause :

- les études réalisées par des bureaux spécialisés dans ce domaine qui ont été correctement menées et référencées dans le dossier d'évaluation environnementale, notamment dans la description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement,

--la prise en compte dans l'étude des mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les effets du projet, ainsi que des mesures de suivis pour la prise en compte du volet « eau ».

-La commission accueille favorablement le fait que les impacts résiduels sur l'environnement concernant les risques naturels et technologiques, le climat, l'eau, géologie, l'écologie, l'air, la topographie, paysagers, etc...seront nuls à négligeables pour la plupart et sur une échelle de faible à positif pour les autres.

-La commission constate que le projet prévoit une réduction des surfaces imperméabilisées qui permettra de réduire les ruissellements.

La commission d'enquête note, de manière favorable :

- Que les études ont pris en compte les possibles pollutions générées par le projet.et qu'elles confirment notamment, que les seuils de pollutions aux particules fines ne seront pas dépassés du fait de la diminution du trafic routier induite à travers le projet.*

Page 98 sur 145

- De toutes les études concernant le projet qui ont été menées réglementairement par rapport aux documents d'urbanisme de planifications

La commission ne met pas en doute le choix du transport porté sur le tramway pour des raisons notamment d'écologie et vu comme un mode de transport propre.

La commission comprend l'état de fait de nombreuses habitations qui ont été remplacées légalement ou illégalement par des constructions plus denses le long du tracé projeté, cependant, la commission insiste et recommande la plus grande attention à porter sur la promotion immobilière pour ne pas dénaturer architecturalement les quartiers ni l'ensemble linéaire du paysage urbain à proximité du projet qui doit rester le plus possible à « taille humaine » et en rapport avec des documents de planifications qui gagneraient à tendre vers ce sens.

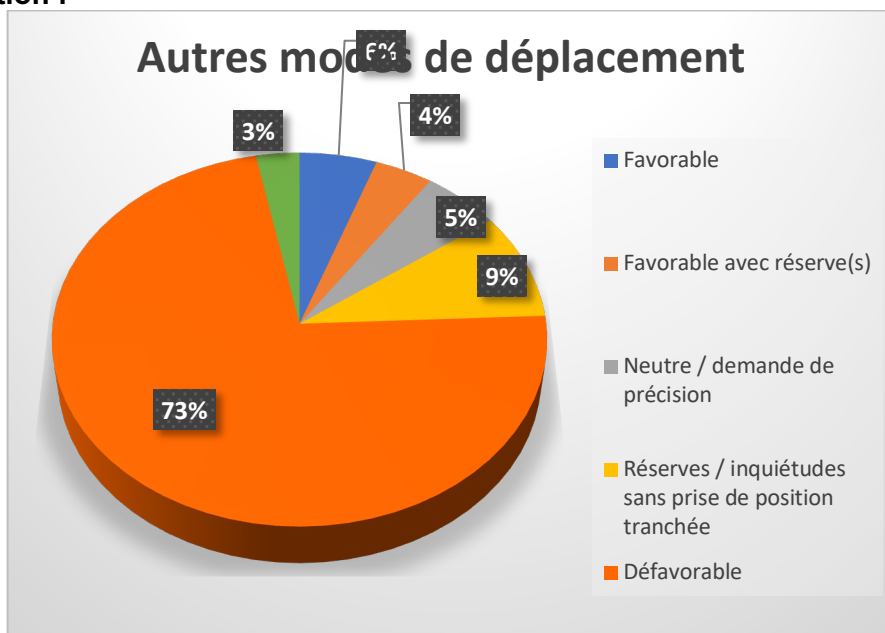
La commission accueille favorablement l'analyse sur la végétation concernant l'initiative de planter de jeunes arbres pour obtenir une belle canopée à l'âge adulte.

14.4. Autres modes de déplacements (Thème 4)

Ce thème traite des sous-thèmes suivants :

- Piétons-(PMR)/TRAM
- Vélo/TRAM
- Voiture/TRAM
- Bus/TRAM
- Intermodalité
- Autres propositions au projet du Tram

Orientation :



14.4.1. Piétons-(PMR)/TRAM

14.4.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Demande d'aménager l'accès à l'allée Jean LEDIEU avec une rampe pour les poussettes et les PMR. Cet accès est prévu d'être transformé en escalier.

Qu'a prévu le MO pour l'accès des poussettes et des PMR en sus de l'escalier et comment compte-t-il répondre à cette demande ? (@236-1)

- Suite à la démolition de la passerelle SLV (gare vers Cap 3000) prévoyez -vous des feux de circulation pour réguler le flot de piétons et permettre aux vélos de passer sans encombre ? (@269-1)
- Le MO a-t-il prévu des moyens ergonomiques de rabattement vers la L4 au profit des personnes âgées et des PMR afin de faciliter réellement leur mobilité ? Si oui lesquels ? (@773-1)

14.4.1.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Réponse du MO REP-MO-093

L'allée Jean Ledieu se situe au niveau du carrefour route des Vespins - avenue Vauban à proximité de la station tramway éponyme.

Cette allée permet de desservir les habitations depuis l'avenue Sauvaigo, puis se termine en escalier pour rejoindre la route des Vespins.

Entre la dernière entrée/sortie charretière (La Minoutière) et la voirie actuelle de l'allée, ce sont plus de 4 m de dénivelé sur 30 m de longueur actuellement.

La pente est donc d'environ 15%.

Si le maintien d'une rampe est possible pour le passage des poussettes (possibilité offerte, car le propriétaire de la parcelle AO225 a vendu au maître d'ouvrage la totalité de sa parcelle à l'amiable), le projet ne saura pas la rendre accessible aux PMR sans un aménagement spécifique et consommateur de surfaces pour organiser un jeu de rampes qui serpente afin de rendre la pente progressive conformément à la réglementation

Réponse du MO REP-MO-094

La passerelle existante laisse place à une station tramway insérée dans le terre-plein central et encadrée de 4 traversées piétonnes qui seront toutes signalisées pour permettre le franchissement des 2x2 voies de la route du bord de mer en toute sécurité.

À noter que la vitesse maximale des voitures sera réduite par une limitation à 50km/h contre 70km/h actuellement.

Réponse du MO REP-MO-095

Complémentairement au réseau de bus qui sera remanié pour favoriser le rabattement vers la L4, la Régie Lignes d'Azur propose un service de transport à la demande appelé « Lignes à la carte » pour les zones non desservies par les lignes régulières ainsi qu'un service de transport public « porte à porte » destiné aux personnes à mobilité réduite et nommé « Mobil 'Azur ».

14.4.1.3. Appréciation de la commission

L'allée Jean Ledieu à SLV est actuellement une allée piétonne étroite d'une longueur d'environ 30m avec une pente de l'ordre de 15% accusant un dénivelé de 4m.

Conformément au projet la commission prend acte de la réponse du MO

La commission prend acte de la mise en place de lignes de bus à la carte pour les zones non desservies par les lignes de bus régulières.

14.4.2. Vélo/TRAM

14.4.2.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

- Demande la création d'une piste cyclable sur l'avenue maréchal Juin, car la présence de vélo et piétons sur le trottoir est dangereuse (R50-1)
- La piste cyclable située entre le tram et le train est-elle envisageable côté habitations ? (@502-1)
- Attire l'attention sur la continuité des aménagements cyclables et aux dangers des trottoirs partagés et des conflits avec les voitures. Le stationnement automobile sur certains tronçons semble privilégié, cela en contradiction avec les ambitions de réduire la part modale des voitures. (@561-2)
- Un plan de déplacement "Vélo" plus ambitieux serait souhaitable (étude sur les déplacements des actifs, sécurisation des intersections et des ronds-points, une vraie continuité dans les cheminements, sécurisation des espaces partagés, offre de stationnement beaucoup plus étoffée, développement de l'offre pour les professionnels et pour les livraisons du dernier kilomètre). Que pense le MO de ces propositions ? (@610-4)

14.4.2.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Réponse du MO REP-MO-096 et se référer à la réponse REP-MO-051

Si la largeur disponible entre les façades n'est pas suffisante pour insérer une piste cyclable indépendante, les vélos ne circulent pas sur le trottoir, mais sont autorisés sur la chaussée avec une limitation de vitesse de la circulation automobile à 20km/h compatible avec cette mixité des usages.

Réponse du MO REP-MO-097

- L'insertion d'une voie verte protégée entre le talus SNCF et la plateforme tramway permet la circulation des modes doux, vélos et piétons, sans les interruptions systématiques générées par les nombreuses rues transversales du trottoir Sud (cf. présentation de l'aménagement page 63 de la pièce C).
- L'itinéraire cyclable sera donc plus sécuritaire et attractif favorisant globalement l'usage du vélo sur ce tronçon (pas de conflits vélos -VL avec les accès). La route des Vespins sera limitée à 30km/h contre 50 aujourd'hui et les traversées évoquées par le contributeur seront signalisées permettant de rejoindre la voie verte au Nord en toute sécurité.

- La continuité cyclable est assurée sur l'intégralité du linéaire. Les conflits avec les voitures sont traités dans les carrefours conformément à la réglementation en vigueur.

Le partage de certains espaces avec les piétons est rendu possible notamment via 2 voies vertes (route des Vespins et avenue Marcel Pagnol) qui ne sont pas des trottoirs, car ne desservent pas des entrées/sorties charretières, mais constituent une voie continue protégée de la circulation automobile.

Dans l'hypercentre de Cagnes-sur-Mer, le principe du partage a été décidé le partage via une zone de rencontre à 20 km/h pour permettre la mixité des usages dans une zone dense et active. L'itinéraire à privilégier pour un déplacement plus rapide à vélo se situant sur la rive droite de la Cagne à proximité directe des aménagements du tramway.

La carte de circulation est intégrée au dossier DUP p57 de la pièce GD7.

Conformément à la loi LOM, loi d'orientation des mobilités, le projet intègre un itinéraire cycle dans l'intégralité de son linéaire (§4.5.13 de la pièce C).

Pour atteindre les objectifs ambitieux du plan vélo de la Métropole Nice Côte d'Azur qui vise 10% de part modale vélo à horizon 2026, les aménagements du projet de la ligne 4 intègrent d'ores et déjà les propositions du contributeur.

Les aménagements prennent aussi en compte les itinéraires et usages existants de façon à créer une complémentarité notamment avec la piste le long de la Cagne et celle du bord de mer qui se prolonge jusqu'à la promenade des Anglais à Nice.

Les parkings relais proposent aux utilisateurs de 2 roues une offre de stationnement conséquente et sécurisée ainsi que des services, comme le gonflage et les petites réparations.

Enfin, le projet de la ligne 4 prévoit l'accès des cycles dans les rames (§4.5.12 de la pièce C).

14.4.2.3. Appréciation de la commission

- *La réponse du MO est conforme au Projet*
- *Constatant la continuité cyclable et les aménagements sécuritaires tels que décrits dans le projet L4 Tram, le MO répond à la question du contributeur.*
- *Concernant les pistes cyclables, la commission considère les réponses du MO comme acceptables et cependant conseille de poursuivre la concertation avec les associations d'usagers du vélo.*

14.4.3. Bus/TRAM

14.4.3.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Pas vraiment de questions sur ce thème, mais des avis émis au chapitre 3.4.2.2. Notamment dans les observations suivantes : @38-3, @69-5, @94-2, @96-2, R195-6, R236-2, R308-4, R344-2, @348-2, @373, @383-1, @444-1, @467-3, @484-6, 499-6, @519-2, @573-2, @610-4

14.4.3.2. Réponse du Maître d'Ouvrage - Néant

14.4.3.3. Appréciation de la commission- Néant

14.4.4. Intermodalité

14.4.4.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

- Amélioration de l'offre de services en incluant le TER (CAGNES/MER -> MONACO) dans le plan tarifaire Lignes d'Azur afin de gagner du temps pour les trajets longues distances. Cette proposition est-elle réalisable ? (R192-4)

14.4.4.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

14.4.4.3. Appréciation de la commission

Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Ce sous-thème est très hétéroclite ; Il est fait état d'autres choix qu'une ligne de tramway, soit de moyens de transports en commun déjà existants à améliorer, soit de nouveaux modes mais différents du tramway, allant du train avec l'augmentation prévue du nombre de TER et un cadencement plus important de la ligne LNPCA, ainsi que des bus électriques qui prendraient le relais dans des zones d'accès plus réduit, à des propositions de Métro-VAL (Véhicule Automatique Léger) ou de Métro.

Pour citer une des nombreuses observations allant dans ce sens : « Développer les bus électriques et hydrogènes, une piste cyclable en continu, du covoiturage, etc...

D'autre part la SNCF prévoit doter ses TER de 39 rames supplémentaires. »

Il est souvent fait état d'un BHNS (Bus à haut niveau de Service), à relier à la thématique « Tracé » en le faisant passer par le bord de mer pour éviter de nombreuses expropriations.

Demande d'étude d'un plan de circulation judicieux pour relier Vence à Cagnes et accéder directement à la station terminus du tram (E27-2)

Madame C.... fait état d'un comparatif entre le TRAM et le VAL, affirmant que "Le remboursement de la construction d'un VAL est de par son automatisation, sa vitesse et sa fréquence, bien plus rapide qu'un tram." (@53-3)

« Pourquoi ne pas avoir étudié la faisabilité du Tram ... sur l'autoroute ? Les Laurentins en tireraient un meilleur profit surtout quand on pense le développement en cours vers le nord de ville ? » (@695-5)

« Trois propositions pour savoir si ce plan de mobilité serait techniquement réalisable » : (@748-5).

14.4.4.4. Réponse du Maître d'Ouvrage

- Voir **REP-MO-053** pour la réponse à cette contribution. **REP-MO-090**

Un VAL s'apparente effectivement à un métro automatique de taille plutôt réduite.

Ce mode de transport en commun urbain est plus capacitaire et présente une vitesse d'exploitation supérieure à celle d'un tramway, car il n'intervient qu'en site propre (pas de carrefour, ni traversée piétonne) ce qui est une condition à son automatisation.

Pour échapper aux circulations de la ville en surface, un VAL est principalement en tunnel, ouvrage souterrain et viaduc. La réalisation de ces ouvrages est plus coûteuse pour le Val que pour le mode tramway.

- Si un VAL peut transporter deux fois plus de voyageurs qu'un tramway, son coût au kilomètre est également plus de deux fois supérieur.
- Les études, basées sur le modèle de déplacements métropolitains MM06, renvoient une fréquentation de 40 000 voyageurs/jours pour la ligne T4. Le mode tramway répond le mieux à ce besoin tout en conservant une capacité d'augmentation de l'offre à terme (en augmentant la fréquence). La demande estimée ne justifie pas un investissement supérieur type métro pour cet itinéraire.
- Le bilan socio-économique, pièce H du dossier de DUP, démontre que le projet de la ligne 4 est rentable avec le mode tramway. En le remplaçant par un VAL, avec un investissement plus que doublé et une fréquentation à 40 000 voyageurs, le projet n'apparaîtrait alors plus pertinent et opportun. En outre, le mode tramway est celui qui apporte la meilleure complémentarité avec la ligne TER existante et répond le mieux aux besoins de déplacements du territoire.

Référence au dossier de DUP : Pièce C §3.2.2 Pièce H §6.

Réponse du MO REP-MO-091

Le tramway s'intègre essentiellement dans des axes routiers urbains constitués.

Les abords de l'autoroute A8 n'offrent aucune disponibilité foncière publique ni de continuité autorisant un tracé pertinent.

Complémentairement, la barrière physique que constitue l'autoroute nécessite systématiquement des ouvrages au-dessus et/ou au-dessous des voies pour assurer la porosité et l'accessibilité à ce type de transport qui s'insère au plus proche des habitations, des équipements et des activités.

Réponse du MO REP-MO-092

- À la lecture de la contribution qui n'est pas rapportée dans le présent rapport, les propositions du contributeur se concentrent sur le secteur de la gare de Saint-Laurent-du -Var regrettant notamment le manque de liaison entre le Nord et le Sud séparés par les voies SNCF, ce qui est tout à fait avéré.
- Si le projet tramway apporte une réponse intermédiaire dans le champ d'action qu'il peut défendre, l'essentiel de cette problématique trouve une solution dans le projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.
- Ce projet d'envergure prévoit dans ses phases ultérieures un remaniement conséquent des voies ferrées existantes et de l'ensemble de la surface entre l'avenue du Général de Gaulle et la route du bord de mer.
- Ces aménagements projetés sont bien plus propices aux circulations piétonnes en termes d'accessibilité et de sécurité. Dans l'immédiat, le projet de tramway apporte une nouvelle solution de franchissant du réseau ferré par une passerelle accessible aux PMR, se substituant de fait à la passerelle SNCF désuète.

14.4.4.5. Appréciation de la commission

- *Effectivement un VAL est un moyen de transport qui demande une sécurisation importante du tracé de plus celui-ci ne serait pas adapté à Cagnes-sur-Mer et SLV compte tenu des carrefours et traversée piétonnes.*
- *Le but du Tram est d'être facilement accessible par le plus grands nombres de personnes, il sera difficilement accessible s'il longe l'autoroute.*
- *Le projet apportera une meilleure solution de franchissement du réseau ferré.*

14.5. Économie générale du projet (Thème 5)**BILAN CHIFFRE**

Nombre de contributions	Nombre d'observations
187	207

Typologie : 194 particuliers – 3 Associations – 4 élus – 3 partenaires – Autres : 3

14.5.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Les avis défavorables du public portent sur le coût et les risques de surcoût du projet ainsi que les conditions de réalisation et de financement

Certains arguments développés par le public se retrouvent dans le sous-thème Pertinence/ intérêt/ du projet & 14-2-1-1 en particulier la justification du choix du tramway par le modèle multimodal MM06 et empiètent également sur le thème impact économique et social du projet.

1- Le coût

Au regard des observations recueillies, il ressort les orientations générales suivantes :

On relève dans de nombreuses contributions que le coût du projet est considéré excessif, voire très excessif, avec des qualificatifs comme coût très élevé, énorme, astronomique, délirant, disproportionné, démentiel, démesuré ...

Folie financière, augmentation de 83 M ? entre la concertation (245M ?) et l'enquête publique (328M ?). Quel est le coût effectif et quelles sont les capacités de l'assumer ? Vu le contexte, opposé à une augmentation d'impôts. Propose d'abandonner le projet pour une solution moins onéreuse. Que répond le MO face à ce constat et aux inquiétudes avancées par cette personne ?

Référence est faite au CERTU qui indique qu'un seuil de 300000 habitants est nécessaire au rapport coût/besoin pour la justification d'un tramway alors que les communes de Saint Laurent et Cagnes en font 75 000

2- Certains jugent le projet inadapté en faisant une comparaison avec le ligne T3 peu fréquentée et préconisent d'étudier d'autres modes de transport moins coûteux , le BHNS 3 à 5 fois moins coûteux .

Une quarantaine de déposants mettent en exergue une balance avantages/ inconvénients défavorable en indiquant que des millions d'investissements qui ne vont pas améliorer le transport.

3 – Rentabilité du projet

Par rapport au coût annoncé, certains expriment un doute sur la rentabilité économique du projet, et ne sont pas convaincus des hypothèses retenues pour le calcul des seuils de rentabilité développés dans le dossier ; ils mettent en avant des imprécisions pour pouvoir apprécier les incidences sur les risques du projet dans la prise en compte des mesures environnementales nécessaires.

- Certains contributeurs expriment la crainte que ce projet aille coûter aux contribuables métropolitains une véritable fortune alors qu'il suffirait d'améliorer les réseaux de transports déjà en place, - demande un tableau sur la rentabilité du tram (dépenses recettes) -aucun document dans le dossier bilan socio-économique sachant qu'un BHNS coûte 3 à 5 fois moins cher

4 - Le surcoût

-Le risque du surcoût du projet est évoqué par de nombreux contributeurs conduisant la métropole a un endettement plus important (nous sommes déjà endettés sur 50 ans)

Certains s'interrogent sur la provenance des ressources financières en évoquant la crainte d'une taxe complémentaire qui pourrait impacter les ménages confrontés déjà à une inflation pesante

Ce projet risque de voir doubler ou tripler le coût global de sa réalisation au vu de l'inflation

Le projet présente un trop grand nombre d'expropriations chiffré à 60 M€ montant supérieur au prix du matériel roulant évalué à 34 M€, que ni la commune de Saint-Laurent-du-Var, ni la ville de Nice ne sont à même de financer,

Compte tenu de l'envergure et du coût du projet, un contributeur s'interroge s'il ne fallait avoir l'avis du Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI) avant de s'engager dans l'option d'un tramway

4- L'endettement :

- affirmation : Métropole surendettée = augmentation de nos impôts.

Certains contributeurs expriment la crainte que ce projet aille coûter aux contribuables métropolitains une véritable fortune alors qu'il suffirait d'améliorer les réseaux de transports déjà en place, d'autres qu'il va aggraver la dette de la Métropole NCA avec un gaspillage de l'argent du contribuable

5- Financement du projet

Le public s'interroge sur le financement des ouvrages dont le coût n'est pas suffisamment détaillé et s'étonne qu'une grande partie des travaux du projet soient des travaux de rénovation et de sécurisation

- Le projet ne prend pas suffisamment en compte certains points importants :

- Aléas importants des coûts des travaux depuis la crise du covid et la guerre en Ukraine ou on observe une augmentation des matières premières, de l'énergie et ce dans tous les secteurs.

- Le financement des ouvrages d'art n'est pas suffisamment détaillé et présente un risque de dépassement à la réalisation.
- Des déposants indiquent que le fascicule sur l'appréciation sommaire des dépenses n'est pas suffisamment étayé avec l'annonce du coût global à 328 millions Hors Taxes année 2022 et s'interrogent sur la provenance des ressources financières en évoquant la crainte d'une taxe complémentaire ou augmentation des impôts qui pourrait impacter les ménages confrontés déjà à une inflation pesante. ?

14.5.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

1- Concernant la question 1 supra, le Maître d'Ouvrage répond d'une manière détaillée dans REP-MO-102

Le coût total prévisionnel du projet à la concertation préalable s'élevait à 247 M€ HT (valeur mars 2019) du Grand Arénas jusqu'au parc des sports de Cagnes-sur-Mer sur la base d'études préalables....

On peut noter principalement la réalisation de deux stations tramway supplémentaires et du parking relais de l'Hippodrome qui ne figuraient pas au dossier de concertation.

À cela viennent s'ajouter des études plus détaillées d'avant-projet faisant apparaître quelques compléments sur les aménagements nécessitant un périmètre élargi (la concertation faisait état d'une requalification sur 182 000 m² de façade à façade, alors que le dossier d'enquête publique mentionne 250 000 m² requalifiés),.

La désimperméabilisation des sols, à la préservation autant que possible et à la valorisation foncière, à la concrétisation d'un parti paysager riche permettant la création d'une trame brune généreuse, et à la mise en œuvre des principes d'hydrologie douce.

2- Concernant la question 2 demande de comparaison des coûts avec les autres modes transport, le Maître d'Ouvrage indique dans REP-MO-102 réponse que les études préalables de 2019 pour déterminer le mode en comparant le tramway et le BHNS ont établi une évaluation financière du BHNS et du tramway sur l'ensemble du tracé de la ligne 4 à aménagement équivalent de l'espace public.

Cette évaluation financière n'est pas aussi précise que le niveau avant-projet qui a permis d'élaborer le dossier de DUP, mais donne des grandeurs comparatives. Le mode tramway se chiffre à 211 M d'euros HT et le BHNS à 165 M d'euros HT, soit seulement 1,3 fois moins coûteux.

- Concernant la comparaison avec la ligne 3 peu fréquentée, celle-ci a été étudiée et construite à un moindre coût en bénéficiant de l'effet de masse de la ligne 2 et des aménagements routiers déjà réalisés de la voie de 40 m, dénommée aujourd'hui avenue Simone Veil.

La fréquentation attendue de 12 000 voyageurs / jours est une réalité et ce chiffre est aujourd'hui atteint selon les données de la Régie Lignes d'Azur (RLA).

3 - Concernant la non-rentabilité du projet, et à l'insuffisance de la pièce H relative à l'appréciation sommaire des dépenses évoquées par des contributeurs, le Maître d'Ouvrage indique que toutes les données relatives au bilan socio-économique du projet de la ligne 4 (coût d'investissement, charges d'exploitation, avantages socio-économiques) sont précisées et la pièce H conclut à la rentabilité du projet cf. REP-MO-100.

4- Concernant l'endettement, la Métropole Nice Côte d'Azur dans sa réponse « REP-MO-153 » indique qu'elle est endettée comme l'ensemble des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), qui sont conduits à investir afin d'offrir des services publics de haute qualité pour ses habitants garantissant ainsi une grande attractivité générant des retombées économiques profitant à l'ensemble des usagers métropolitains (tourisme, affaires, emplois).

5- Concernant le financement du projet REP-MO-176, le MO précise que la Métropole NCA porte les investissements de ses projets de transports pour contenir les dépenses contrairement à certaines grandes métropoles de France qui les externalisent :

Il est donc important pour la Métropole NCA de continuer à investir dans les transports en commun non seulement pour combler son retard face aux autres grandes métropoles de France, mais surtout pour faire face aux grands défis environnementaux à venir.

Le plan de financement de la ligne 4 intègre d'ores et déjà des subventions des partenaires (État, Région et Département), et notamment 30,29 millions d'euros issus de l'appel à projets "transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux n°4".

6- Concernant la crainte de l'augmentation des impôts, le Maître d'Ouvrage indique que la situation est restée stable et il est à noter uniquement l'ajustement du ticket journalier qui passe de 1,50 à 1,70 euro pour un trajet (les abonnements n'ayant pas subi d'ajustement de coût, et l'achat de plusieurs trajets bénéficient de réduction).

14.5.3. Appréciation de la commission

L'appréciation de la commission porte à la fois sur le coût, les risques de surcoût du projet et les conditions de réalisation et de financement.

La commission prend acte des éléments apportés par le maître d'ouvrage.

Elle considère que les coûts restent néanmoins élevés en laissant entrevoir des surcoûts par l'augmentation de tous les postes main d'œuvre, matériel et matériaux et des aléas. Elle est réservée sur les délais de réalisation du projet qui vont avoir un impact sur les coûts prévisionnels.

N'étant pas convaincue par les données figurant au dossier d'enquête et les réponses du MO justifiant la fréquentation de cette ligne à l'horizon 2035, elle émet des doutes quant à sa rentabilité, à prix raisonné pour les usagers, ce qui tend à conforter la notion de « coût élevé ».

14.6. Impacts économique et social du projet (thème 6)

- Circulation automobile/stationnement et livraison
- Impact sur la vie quotidienne (bruit-vibrations avant et après travaux)
- Incidences sur les activités le long du tracé / indemnisation et accompagnement des commerçants et autres publics
- Maintien accessibilité des immeubles
- Sécurité

BILAN CHIFFRE DU THÈME

Nombre de contributions	Nombre d'observations
332	378

L'impact socio-économique est examiné sous les items suivants :

- La circulation automobile- stationnement et livraisons
De nombreux contributeurs ont fait ressortir des craintes d'embouteillage, des insuffisances de places de stationnement suite à des suppressions annoncées et des points de livraisons qui vont disparaître pour l'approvisionnement des commerces. Beaucoup d'interrogations sur les sens de circulations non signalé parfois sur les plans du dossier.
- L'impact sur la vie quotidienne (bruit- vibrations- attractivité)
Parmi les nombreuses observations la question du bruit et des vibrations a fait l'objet d'une grande inquiétude des riverains notamment ceux habitant le long du tracé pour la qualité de vie, d'autres ont exprimé une crainte de l'impact des vibrations sur leurs immeubles.
- L'incidence sur les activités le long du tracé – l'indemnisation – l'accompagnement des commerçants et autres publics
- Maintien accessibilité des immeubles et des commerces
L'implantation du tramway va entrainer des modifications pour certaines zones et qui pose des interrogations sur les accès des immeubles, des parkings et les passages piétons
- Sécurité
Cette question a été évoquée en mettant en exergue la crainte que les 2 communes deviennent des « communes dortoirs » pour des populations issues de la banlieue de Nice.
Demande d'une mise en sécurité des personnes dans le tramway et une sécurisation renforcée la nuit
La sécurisation des pistes cyclables est également une préoccupation.

14.6.1. La circulation automobile

14.6.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations sur la circulation automobile

La circulation automobile concernant le Boulevard Maréchal Juin sont traitées dans le thème dédié « Bd Maréchal Juin »

Les principales préoccupations qui ressortent sont :

- 1 - des craintes d'embouteillage, la prise en compte des personnes qui descendent des villes avoisinantes qui occasionnent des bouchons dans les axes principaux des embouchures des villes des villes de Saint Jeannet, La Gaude, la RN7 continuera à bouchonner aux heures de pointes,
- 2 - Maintien de la double voie de circulation auto/motos avec un aménagement des trottoirs sur l'avenue Eugène Donadei,
- 3- des interrogations sur les sens de circulations non signalé parfois sur les plans du dossier avec une imprécision sur la surface qui restera aux automobilistes sur ces 2 axes majeurs de circulation Est/Ouest de SLV : la RM 6007, ex Nationale 7 et la RM 6098,
- 4 - les sens de circulation entrée et sortie du Parking Relais du Val Fleuri,
- 5 - L'épineux problème de l'entrée en Ville. SLV est doublement enclavé par le VAR à l'EST et la voie ferrée au SUD. Tout le monde dit qu'il manque un pont reliant NICE à SLV entre la Mairie et la zone industrielle) Quelle alternative aux 2 entrées actuelles principales par la RM 6006 + RM 2209 et M 95 Serait-il possible d'aménager l'entrée en ville par RM 6098 + RM 2209 ?
- 6 - Concernant la RN 7 est-ce que des places de stationnement seront créées afin de faciliter les livraisons et en prévision des aléas de pannes mécaniques permettant de limiter voire d'arrêter la circulation ?
- 7 - Un accès direct à la RM 6202 bis au niveau des ISCLES permettrait de rejoindre les lignes de tram côté Nice et de désengorger SLV
- 8- A t'on pense à ceux qui descendent des villes avoisinantes qui eux ont réellement besoin d'un mode de circulation compte tenu des bouchons occasionnés dans les axes principaux des embouchures des villes de St Jeannet, la Gaude...Et la RN7 au schéma directeur des transports 2040 et aux futurs BHNS prévus pour la desserte des communes plus au Nord et à l'Ouest, et en contact avec le projet de la ligne 4
- 9- Les conditions d'entrée et de sortie sur notre station-service pour lesquelles il faudra prendre en compte les girations nécessaires à nos Poids Lourd de livraisons carburants.
- 10 - si le projet est validé cela sera au dépend des automobilistes qui seront obligés de contourner le bd maréchal Juin se reportant sur les routes adjacentes non prévues pour un surplus de trafic

11- plusieurs demandes d'études de circulation - L'étude montre que la circulation sera plutôt plus difficile et le parking plus compliqué (places supprimées n'étant pas restituées en totalité dans les P+R

12 - Concernant le sentiment que la Métropole part du principe qu'il n'y a déjà plus de résidents avec des véhicules autour du Centre-ville

13 - Demande que le changement de sens de circulation de la rue Féraud prévue en phase d'exploitation du tram soit effectif dès à présent

14.6.1.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

1 – À la question 1 rappelée supra, le Maître d'Ouvrage a apporté les réponses dans son mémoire référencées (REP-MO-106 /REP-MO-002, REP-MO-028 et suivantes) relatives au schéma directeur des transports 2040 et aux futurs BHNS prévus pour la desserte des communes plus au Nord et à l'Ouest, et en contact avec le projet de la ligne 4.

2 – À la question 2 rappelée supra, le Maître d'Ouvrage confirme dans sa réponse (REP-MO-107) à la SCI que l'avenue Eugène Donadei sera bien en double sens jusqu'à l'impasse Lantelme au niveau de la route du bord de mer.

L'accès et la sortie de cette rue se feront uniquement depuis l'avenue Henri Lantelme au Sud

3 - À la question 3 rappelée supra, le Maître d'Ouvrage répond dans ses différentes réponses : REP-MO-115 / REP-MO-116 /-REP-MO-117/

4- Concernant les sens de circulation entrée et sortie du Parking Relais du Val Fleuri, le Maître d'Ouvrage répond dans « REP-MO-114 », les entrées du P+R qui se feront en face du chemin du Val-Fleuri, l'avenue de Nice, le chemin du Val-Fleuri et les entrées-sorties du P+R formant un carrefour en croix avec la traversée de la plateforme tramway pour la branche P+R. La pièce D page 13 précise « Les accès des voitures et des bus au site sont implantés sur une bande de 10 m au Nord de l'emprise foncière, c'est à dire du côté de l'avenue de Nice.

Les voies de circulation sont rationalisées et mutualisées pour répondre à l'ensemble des contraintes d'usage et les croisements limités au strict minimum.

Le cœur du rez-de-chaussée est partagé entre parking et minibus. »

5 - Concernant l'épineux problème de l'entrée en Ville à Saint-Laurent-du-Var est doublement enclavé par le VAR à l'EST et la voie ferrée au SUD...le Maître d'Ouvrage répond que la question dépasse largement le périmètre du projet T4 et n'appellent pas de réponse voir « REP-MO-119 »

6 - Concernant la RN 7 est-ce que des places de stationnement seront créées afin de faciliter les livraisons et en prévision des aléas de pannes mécaniques permettant de limiter voire d'arrêter la circulation ? La réponse du MO se trouve dans REP-MO-120

7- À la proposition d'un accès direct à la RM 6202 bis au niveau des ISCLES permettrait de rejoindre les lignes de tram côté Nice et de désengorger Saint-Laurent-du-Var, le Maître d'Ouvrage répond que la question dépasse largement le périmètre du projet T4 et n'appellent pas de réponse voir « REP-MO-119 »

8 - A la question 8 rappelée supra, le Maître d'Ouvrage répond dans REP-MO-106 et en complément dans (REP-MO-002, REP-MO-028 et suivantes) relatives au schéma directeur des transports 2040 et aux futurs BHNS prévus pour la desserte des communes plus au Nord et à l'Ouest, et en contact avec le projet de la ligne 4.

9- Concernant les conditions d'entrée et de sortie sur notre station-service Total Energies

Le Maître d'Ouvrage répond REP-MO-108, les girations ont été dessinées de façon à vérifier que la modification des accès reste compatible avec les besoins de la station-service

10 - si le projet est validé cela sera au dépend des automobilistes qui seront obligés de contourner le bd Maréchal juin se reportant sur les routes adjacentes non prévues pour un surplus de trafic, le Maître d'Ouvrage indique dans sa réponse REP-MO-024 que ces axes sont donc aptes à absorber ce report à la condition que des travaux soient entrepris sur certains carrefours connexes. La modification de ces carrefours est complètement intégrée au programme de l'opération dans le cadre de la refonte du schéma de circulation.

11- Concernant les demandes d'études de circulation, le Maître d'Ouvrage répond dans REP-MO-116

12 - Concernant le sentiment que la Métropole part du principe qu'il n'y a déjà plus de résidents avec des véhicules autour du Centre-ville, le Maître d'ouvrage donne sa réponse dans - REP-MO-046 en citant l'extrait suivant :

« Il est important de rappeler que la saturation observable actuellement du réseau viaire est due au trafic de transit. Toutes les dispositions prévues visent à ne conserver que les circulations strictement nécessaires à la vie et à l'activité du quartier. La densification énoncée par le contributeur est véritablement le moteur d'une nécessaire transition vers les transports en commun. Plus les villes s'urbanisent, moins les véhicules particuliers sont adaptés pour couvrir les besoins en déplacement. Dans le cas présent, le projet tramway T4 ne remet pas en cause l'usage de la voiture pour les riverains, mais leur "réserve" les voies existantes en retirant les véhicules qui ne font actuellement que passer quotidiennement, sans même s'arrêter pour les commerces, générant des nuisances importantes. »

13 – Concernant la demande que le changement de sens de circulation de la rue Féraud prévue en phase d'exploitation du tram soit effectif dès à présent, le Maître d'Ouvrage répond dans REP-MO-042 favorablement

14.6.1.3. Appréciation de la commission

Le Maître d'Ouvrage a apporté des réponses détaillées sur les nombreuses questions du public (185) concernant la circulation

La commission observe que les réponses s'inscrivent dans la refonte du schéma circulaire induit par le projet du tramway qui se traduit par moins de trafic sur les carrefours et un renforcement du trafic au plus proche des P+R.

L'objectif recherché est d'accompagner les déplacements au travers d'une hiérarchie sur les bases suivantes :

- 2^e couronne périphérique : les liaisons intercommunales et interquartiers avec un accès facile au P+R ;
- 1^{re} couronne centrale : pour la desserte avec les parkings du centre-ville.

Certaines réponses ne sont pas en phase avec les observations du public. « Par exemple sur l'option de dévier la circulation par le chemin des Salles en créant le pont routier Chemin du Brecq n'est pas viable, car à l'heure actuelle, les voitures ne passent pas à 2 en même temps ». Dans ces cas la commission, ne disposant pas d'éléments techniques suggère au Maître d'Ouvrage de se rapprocher des riverains concernés pour examiner sur le terrain des difficultés signalées.

Concernant la circulation et le stationnement Avenue du Maréchal Juin, objet de nombreuses remarques, la commission n'est pas convaincue de la solution préconisée par le Maître d'Ouvrage de canaliser les automobilistes vers des voies adjacentes soit de nature à fluidifier la circulation.

La commission s'interroge sur la fluidification de la circulation sur le secteur du tracé dans la mesure où elle dépend du report modal des véhicules routiers vers le tramway.

14.6.2. Le stationnement et les livraisons

14.6.2.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations sur le stationnement et les livraisons

Le stationnement et les livraisons concernant le Boulevard Maréchal Juin sont traitées dans le thème dédié « Bd Maréchal Juin »

Les principales préoccupations qui ressortent sont des insuffisances de places de stationnement suite à des suppressions annoncées et des points de livraisons qui vont disparaître pour l'approvisionnement des commerces.

1- Le projet supprimera les 50 places de stationnement desservant le centre commercial des Vespins. La clientèle de ses dix commerces est pour une grande partie une clientèle de passage sur la N7 (épicerie bio, pharmacie, cave...). La suppression du stationnement à proximité va mettre en difficulté ces commerces déjà fragiles. La création d'un parking-relais à la gare multimodale du Val Fleuri ne réglera pas le problème, car il ne répond au stationnement de proximité. La suppression du parking de ce centre commercial rendra très difficile l'accès de camions de livraison, qui risquent de stationner en pleine voie et de paralyser le trafic

2- Problématique si suppression totale du parking central.

3- Malgré l'affirmation à plusieurs endroits que les places perdues en voirie seront compensées (comme dans le tableau page 16/67 du même document où il est affirmé « Maintien des accès aux parkings et des offres de stationnements existants »), on constate que le projet prévoit en réalité entre 325 et 505 places qui sont purement et simplement perdues. ?

4- demande précisions sur comment accéder à la résidence et se protéger du stationnement sauvage aux abords

5 - Aujourd'hui il est très pratique de se garer près d'un magasin en profitant du forfait gratuit d'une demi-heure, d'effectuer une course et repartir dans la foulée en libérant la place pour le suivant. Quand il faudra utiliser des places dans un P+R, par définition décentré, (et si on en trouve une de libre), l'accès sera beaucoup plus compliqué et plus long. La durée du stationnement sur les places sera augmentée et le besoin en place va donc augmenter, en conséquence, lui aussi. L'ensemble aura sans doute un impact non négligeable sur la facilité d'accès aux commerces et sur la qualité de vie des habitants.

6- Concernant la RN 7 est-ce que des places de stationnement seront créées afin de faciliter les livraisons et en prévision des aléas de pannes mécaniques permettant de limiter voire d'arrêter la circulation ?

14.6.2.2. Réponses du Maître d'Ouvrage

1- REP-MO-109 Il est à noter la restitution d'un nombre de places de stationnement important sur ce secteur, 20 en voirie, avec un profil type avenue de la Californie à Nice, et la proximité directe avec le P+R Val Fleuri de 300 places dont l'usage sera mixte.

Les P+R comprennent une part compensatoire d'environ 70% des places de stationnement non restituées en voiries.

Ainsi, le P+R Val-Fleuri d'une capacité de 300 places et situé à 180 m du centre-commercial des Vespins, a une part de compensation déterminée à 100 places.

Ainsi les usagers de l'ex-RN7 désireux d'effectuer leurs courses aux Vespins profiteront de 20 places en voirie, avec un stationnement minute ou limité à 30 min permettant les rotations, et de 100 places aux P+R des Vespins.

Pour les camions de livraison, une ou deux aires de livraison seront positionnées en concertation avec les commerçants.

Ces aires de livraison pourront être mixtes, livraison le matin et stationnement VL dans l'après-midi comme c'est le cas à Nice.

Enfin grâce à une offre de mobilité supplémentaire, le tramway amènera assurément une clientèle nouvelle à ces commerçants.

2- REP-MO-110 La question porte sur l'aménagement du square Bourdet présenté en page 57 de la pièce C. Il y est bien précisé que l'ensemble des parkings privatifs resteront accessibles via l'allée des Platanes à l'Est et l'allée des Bugadières à l'Ouest.

L'allée des Bugadières est accessible en impasse depuis la rue Soutine. Des zones permettront le croisement de 2 véhicules malgré la largeur réduite de la voie.

Le sens actuel de l'allée des Platanes sera inversé et l'allée sera accessible depuis l'avenue Renoir jusqu'à la rue Soutine.

La question du stationnement est aussi abordée en fin de présentation du secteur ainsi qu'au §4.5.8 de la même pièce qui démontre l'effort mené par le maître d'ouvrage projet pour présenter un bilan positif du nombre de places de stationnement sur l'ensemble des secteurs.

Quand bien même il ne s'agit pas de la vocation première d'un projet tramway, le maître d'ouvrage a considéré que cette question était un critère essentiel de l'acceptabilité du projet, et de forte évolution des mobilités

3- REP-MO-111 Le projet de transport tramway apporte une nouvelle solution de mobilité nécessaire pour répondre aux besoins de déplacements, actuels et à venir, sans pouvoir matériellement maintenir la majorité des places de stationnement actuellement disponible en voirie. En définitive, l'insertion de la plateforme ferroviaire dans l'espace urbain conduit à supprimer les 2/3 des places existantes.

Ce bilan intermédiaire est aussi une conséquence des efforts menés pour limiter l'impact du projet sur le foncier privé.

Pour renforcer l'attractivité de la ligne, le projet tramway intègre 4 parkings éloignés de moins de 2km les uns des autres. Dans une démarche de mutualisation et pour maximiser leur remplissage, il a été décidé d'ouvrir leur accès et usage à la vie de quartier.

Dès lors, il a été ajouté aux jauges de chaque parking une compensation de 70% des places perdues en voirie.; - la diminution progressive du besoin de stationnement public - hors tramway – en raison la réduction progressive du nombre de voitures par foyer dans les zones très urbanisées et le changement de l'habitude "tout-voiture".

Ces 2 courbes aux tendances opposées conduisent à ne pas compenser 100% au risque de construire des ouvrages surdimensionnés, coûteux et moins intégrés à leur environnement.

La réponse au contributeur intègre donc une dimension temporelle pour accompagner le changement et ne pas créer une rupture entre des secteurs actuellement complètement dédiés à la voiture et qui demain doivent muter pour prendre en compte le changement climatique

4- . REP-MO-118 La livraison du commerce SPAR ne pose pas de difficulté particulière.

Elle sera vraisemblablement plus sécuritaire qu'actuellement en utilisant la contre-allée large prévue au sud du bâtiment. (Voir Planches page 111 du mémoire en réponse du PVS)

5- REP-MO-112 La démarche visant à concentrer les places dans du stationnement collectif plutôt que de les disperser de façon étendue sur l'ensemble de l'espace public est inhérente à l'aménagement des zones urbaines au foncier rare.

La qualité de vie est nécessairement améliorée par la diminution du stationnement en voirie qui réduit le trafic automobile et la pollution de l'air, sonore et visuelle.

En outre, une partie des surfaces ainsi récupérées permet aussi une végétalisation plus importante de l'espace public.

Les retours d'expérience issus des métropoles françaises ou des exemples locaux présentent au contraire une attractivité renforcée des commerces : avenue Jean Médecin à Nice, Polygone Riviera à Cagnes-sur-Mer.

6- REP-MO-120 Les planches 7 à 15 de l'annexe à la pièce C présentent les aménagements le long de l'ex-RN7. Sur l'avenue de Nice et la route des Vespins, 155 places de stationnement ont été restituées en voirie.

Les études AVP avaient déjà permis d'identifier quelques aires de livraison basées sur l'existant et présentes sur les plans en hachures jaunes.

Les études détaillées de niveau PRO (qui ont fait suite à la constitution du dossier) ont recensé exhaustivement le besoin afin d'implanter ces aires partout où cela est nécessaire. Les conditions

de livraison des professionnels sont systématiquement abordées lors des rendez-vous avec les riverains.

Sur l'avenue de Nice, le maintien d'une voie de circulation dans chaque sens ne modifie en rien les contraintes générées par l'arrêt d'un camion de livraison ou d'un véhicule en panne en pleine voie.

Si le cas se présentait en dépit du code de la route, la surlargeur de 2m que constitue la bande cyclable continue, permet une chaussée suffisamment large pour que les dépassements soient possibles de façon provisoire et pour pallier ces situations exceptionnelles

14.6.2.3. Appréciations de la commission

Le Maître d'Ouvrage a apporté des réponses détaillées sur les questions du public concernant le stationnement et les livraisons.

Concernant l'insuffisance de places de stationnement la commission est favorable à la décision d'ouvrir l'accès et usage des 4 parkings relais à la vie de quartier dès lors qu'il a été ajouté aux jauges de chaque parking une compensation de 70% des places perdues en voirie.;

- La commission estime que l'évolution du comportement des usagers en faveur du transport collectif, plus sensible aux effets climatiques, conduira à la diminution progressive du besoin de stationnement, cette tendance à la baisse sera confirmée par moins de voitures en centre-ville.

La commission considère qu'une seule place dédiée et réservée est prévue au nord de l'église Sainte Famille, 1 Bd Maréchal Juin, pour le corbillard ou convoi funéraire est insuffisante, elle demande au Maître d'Ouvrage de réserver 4 voire plus de places de stationnement supplémentaires dont une PMR pour assurer l'accueil nécessaire aux différentes cérémonies.

Concernant les livraisons la commission constate une ouverture du Maître d'Ouvrage pour implanter des aires de livraison en répondant aux besoins des commerçants et des professionnels par l'engagement suivant « Les études détaillées de niveau PRO (qui ont fait suite à la constitution du dossier) ont recensé exhaustivement le besoin afin d'implanter ces aires partout où cela est nécessaire. Les conditions de livraison des professionnels sont systématiquement abordées lors des rendez-vous avec les riverains »

14.6.3. Impacts sur la vie quotidienne

Ce thème recouvre les contributions portant sur le bruit et les vibrations pendant les travaux puis en phase de fonctionnement de la L4, ainsi que sur l'attractivité positive ou négative induite par la réalisation de ce projet.

14.6.3.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations sur la circulation automobile

- **Bruit**

Il ressort de l'analyse des contributions de ce thème que le bruit est la nuisance la plus redoutée en phase de travaux, mais encore plus en phase d'exploitation, à l'exception d'environ 10 personnes se réjouissant de l'amélioration à venir de l'ambiance sonore.

Le bruit d'avertisseur du tramway est également mis en cause.

Les riverains de la N7 insistent particulièrement dans la mesure où cette nuisance viendra s'ajouter à celles constatées déjà aujourd'hui (avion, train et bruits routiers).

Des questions sont posées quant au contenu du dossier sur le niveau sonore, les études figurant au dossier et les mesures anti-bruit prévues.

Le bruit solidien dû aux vibrations est également mentionné.

- **Vibrations**

Les vibrations font l'objet d'oppositions, d'inquiétudes et de questionnements qui portent sur les risques de fissures sur les habitations et sur l'application des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.

On relève des inquiétudes sur les conséquences des désordres par les vibrations en matière de dévalorisation des biens immobiliers

Sont également mentionnés les impacts des vibrations sur le talus SNCF déjà soumis à celles générées par les trains.

- **Attractivité**

L'attractivité est entendue ici en termes de conséquences, perçues comme positives ou négatives, pour les communes de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var, bénéficiant de ce mode de transport supplémentaire.

Le thème du Tracé, détaillé dans ce rapport, indique une population laurentine ayant le sentiment que les besoins de desserte de leur ville ne sont pas pris en compte (à l'exception de deux établissements privés Cap 3000 et Tzanck), et une population cagnoise, inquiète de la traversée de leur centre-ville et des conséquences sur la circulation routière.

La majeure partie des contributeurs de ce thème, considèrent que ce projet sera une ouverture surtout pour la ville de Nice, dans son expansion vers l'Ouest de la métropole. Ils craignent un afflux de population niçoise issue de quartiers sensibles qui apporterait incivilités et insécurité, tant dans le Tramway que dans les quartiers desservis.

La crainte d'une modification de la configuration sociologique de ces villes, est également exprimée par des expressions comme « cité dortoir » ou encore « banlieue de Nice ».

Les quelques avis favorables ayant trait à l'attractivité sont repris dans divers autres thèmes de ce rapport (facilité de déplacement, confort, nombreuses stations) avec parfois quelques inquiétudes sur l'évolution des tarifs de transport et de parking ainsi que sur les horaires de fonctionnement.

14.6.3.2. Réponse du maître d'ouvrage

- **Bruit**

Le MO indique : « Les niveaux sonores intégrant la circulation du tramway demeurent globalement très réduits par la diminution du trafic et la réduction de la vitesse automobile.

Les niveaux sonores sont atténués de 2 à 3 fois par rapport à la situation actuelle ».

« Certains secteurs voient les niveaux réduits de 10dB soit une perception de bruit divisée par 8. »

Il mentionne une baisse significative du bruit pour la résidence La Baie (voir REP-MO-057), le bâtiment Shangri-La (REP-MO-69 et 122) et le Bd du maréchal Juin (REP-MO-051)

Pour ce qui concerne le domaine des Vespins, la réponse suivante a été donnée dans le RD: « Concernant le bruit, l'étude complète fournie à l'annexe 6 de la pièce GD12 apporte des précisions techniques détaillées et montre que le bruit au droit de la copropriété sera atténué de 2 à 3 dBA, soit une sensation de quasi 2 fois moins de bruit.-

S'il est vrai que la circulation automobile sera plus proche, il faut considérer que :

1/ l'immeuble est récent, son recul au sud présage déjà l'emplacement réservé et les aménagements du tramway ;

2/ le trafic actuel (2019) est de 850vh à l'HPS dimensionnante, sans le projet ce trafic reste constant à 850vh à l'HPS à horizon 2035, avec le projet T4 ce trafic est réduit de plus de 40%, passant à 500vh ce qui va considérablement réduire la gêne actuelle ; d'autant que la limitation de vitesse sera réduite à 30km/h rendant les véhicules beaucoup moins émetteurs »

Il précise que pour certains cas déjà identifiés qui subiront des augmentations de niveaux de bruit, des solutions de protection à la source seront mises en œuvre (réhausse de murs, isolement de façades).

En revanche, dès lors que le projet ne génère pas de dégradation des niveaux sonores, aucune mesure particulière ne sera prise pour améliorer l'isolation des biens des riverains.

Il ajoute cependant, qu'au moment de la mise en service, si les niveaux réglementaires étaient dépassés, il serait dans l'obligation de compléter les aménagements de protection sur les bâtis. (REP-MO-131 et 145)

Pour ce qui est du gong utilisé par le conducteur du tramway, il pourra être envisagé de réduire son niveau sonore le soir et le matin tôt, comme sur la L2.(REP-MO-057 et 145)

Il donne la définition du bruit solidien qui est détaillée ci-dessous.

- **Vibrations**

REP-MO-054, 131, 145

Les vibrations liées au bruit solidien ne sont pas de nature à provoquer des fissurations, mais tout au plus une gêne aux riverains.

Cependant, des mesures anti-vibratiles de réduction de cette gêne sont prévues et seront augmentées le long de la ligne même si les études ne l'exigent pas strictement.

Le périmètre d'étude couvre un bandeau de 50m de part et d'autre du tramway.

« En termes de suivi des incidents qui seraient imputables au projet tramway, le Maître d'ouvrage demandera l'établissement de référés préventifs pour les bâtiments proches du tracé ou présentant des structures fragiles.

Ces référés permettront de détenir un état initial incontestable.

Ces référés et constats permettront l'instruction par des experts si des fissures apparaissaient qu'elles soient dues aux travaux du tramway ou non (sécheresse avec mouvement de sol) ».

- **Attractivité**

REP-MO-30, 121 et 123

Le MO précise que : L'usage mixte est bien prévu pour rendre accessibles les P+R aux riverains et "visiteurs" avec une tarification qui sera adaptée, sans limitation de durée pour le stationnement.

Il détaille dans sa réponse les évolutions des différents tarifs de transports, en précisant que cette nouvelle politique tarifaire touche principalement le voyageur occasionnel, et non le travailleur utilisant les transports en commun.

Il précise que les tarifs évoluent pour faire face à l'augmentation du coût de l'énergie, mais également pour maintenir la qualité de service.

Il indique que les horaires se basent sur des relevés de fréquentation.

14.6.3.3. Appréciation de la commission

Bruit

Malgré les réponses détaillées du MO, la CE note cependant que le résumé non technique (pièce GD2) mentionne que « Le projet de tramway engendre une augmentation de bruit » (page 19), que des « dépassements des seuils réglementaires sont observés dans trois secteurs » (page 38) et que parmi les effets positifs induits par le projet, il y a peu d'effets sur le bruit (page 62)

Au vu de ces éléments, il est difficile de comprendre l'affirmation du MO selon laquelle les niveaux sonores seront atténués de 2 à 3 fois, voire plus, par rapport à la situation actuelle.

Affirmation renvoyant aux études acoustiques détaillées figurant au dossier d'enquête, mais dont la complexité ne permet pas de faire la part de ce qui est écrit dans le résumé non technique, et de ce qu'indique le MO dans ses réponses.

Par ailleurs, la CE rappelle que la MRAe souligne que si les niveaux sonores respectent les seuils réglementaires, ils restent cependant largement supérieurs aux lignes directrices de l'OMS.

Vibrations

Les réponses apportées par le MO sont précises.

La commission prend acte de l'extension des mesures anti-vibratiles au-delà de l'exigence des études.

Attractivité

Les réponses du MO sur l'évolution des tarifs et des horaires ne donnent pas d'éléments permettant d'assurer une pérennité quant à l'utilisation de ce TC.

Or, tarifs et horaires sont des fondamentaux de l'attractivité des transports, avec pour pendant, le niveau de fréquentation et l'amélioration de la circulation routière.

Les inquiétudes exprimées quant à un afflux de population venant de Nice restent totalement subjectives.

Les termes employés par ces contributeurs sont « harceleurs, délinquants, voyous, cambrioleurs, voleurs... ». Il est question « d'incivilités, d'insécurité, d'agressions... ».

La CE n'a pas connaissance d'étude, sur la mise en place de tramway, corroborant l'idée d'une augmentation de la délinquance dans les villes desservies.

Quant à la transformation de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var en « banlieue » de Nice ou en « cité dortoir », la CE considère que les temps de parcours par rapport à Nice ne sont pas suffisamment importants pour générer ce type de phénomène.

14.6.4. Maintien accessibilité des immeubles et commerces

14.6.4.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

La question de l'accès aux propriétés situées dans la zone d'influence de ce projet, en termes de travaux et de circulation, a été abordée à plusieurs reprises, soit par des propriétaires subissant une expropriation, soit par des résidents sur le tracé ou **sur des** voies annexes au tracé, touchés par les modifications de circulation, ou encore, de manière plus générale, par des contributeurs s'interrogeant sur les impacts de ce projet.

La question a souvent été posée pour l'accès à l'institut Tzanck à Saint Laurent du Var (pente rédhibitoire et inappropriée) et dans le cadre des aménagements prévus sur le Bd du Maréchal Juin à Cagnes-sur-Mer (Accès aux parkings, aux immeubles et aux commerces).

Les questions au Bd du Maréchal Juin et à l'institut Tzanck sont traitées dans ce rapport dans le chapitre dédié au thème Projet.

14.6.4.2. Réponse du maître d'ouvrage

Réponses thématiques

La spécificité du tramway permet de rétablir chacun des accès, quitte à déplacer le portail et clôtures.

La pièce C indique bien le maintien des accès riverains et activités commerciales en phase travaux, ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire communication de la population et des professionnels impactés. (information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et édition spécifique d'une revue du tramway, application « chantiers connectés »)

Réponses relatives à l'accès à l'institut Tzanck et au Bd du Maréchal Juin sont détaillées dans ce rapport au chapitre dédié au thème Projet

Réponses individuelles apportées dans le cadre des expropriations

- Réponse du RD

Accès aux garages du Domaine des Vespins

Si l'insertion axiale de la plateforme tramway assure la meilleure desserte possible des 2 côtés de la rue, elle présente l'inconvénient d'imposer un sens d'accès à une adresse donnée.

Dans la plupart des cas, les carrefours réguliers le long du tracé autorisent les mouvements de demi-tour utiles pour changer de sens sans avoir à changer de rue.

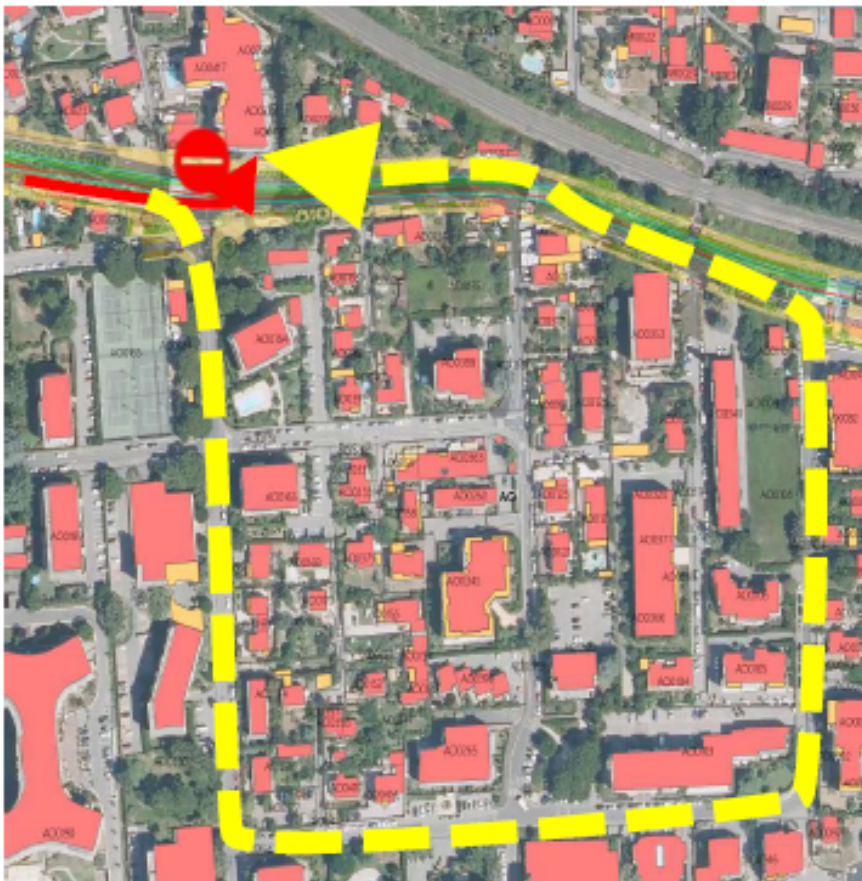
Dans le cas précis du 34 allée Jean Ledieu, le demi-tour n'est pas possible à l'Est du carrefour Vauban sans manœuvre dans une rue adjacente, car l'insertion du tramway y passe de latérale nord à axiale.

L'itinéraire privilégié d'un véhicule provenant de l'Ouest s'écarte donc du tracé pour emprunter l'avenue Vauban et l'avenue des Mouettes tel que présenté ci-dessous (900m).

La création d'une traversée supplémentaire dédiée n'est pas possible aussi proche du carrefour. Une solution pourrait consister en l'élargissement du carrefour existant (avec un mouvement type giratoire), mais cette insertion nécessite plus d'emprise, supprimerait des surfaces végétalisées et serait très préjudiciable pour la vitesse d'exploitation du tramway.

En tout état de cause, ce mouvement est actuellement interdit.

Une ligne blanche continue interdit l'accès à la résidence depuis l'Ouest, car il intercepte la voie affectée tourne-à-gauche du sens inverse.



- Réponses du mémoire

REP-MO-128 (parcelle AM15), REP-MO-069 (Impasse Chaillon vers N7), REP-MO-035 (Place de Gaulle), REP-MO-166 (parcelle AO 134, Journal La Strada),

14.6.4.3. Appréciation de la commission

La CE prend acte des réponses apportées par le MO.

Elle souhaite cependant qu'une réponse soit apportée à la contribution suivante :

C476 est- il possible de conserver les accès piétons et autos sécurisés (y compris accès PMR) aux habitations "Le Pompadour" ?

14.6.5. Sécurité

14-6-5-1 Analyse et synthèse de l'ensemble des observations sur la sécurité

Les principales préoccupations exprimées par le public :

1 - crainte que les 2 communes deviennent des communes dortoirs pour des populations issues de la banlieue de Nice .

2 - mise en sécurité des personnes dans le tramway et une sécurisation renforcée la nuit

3 -Les aménagements cyclables qui vont être déployés doivent être pensés pour être le plus sécurisés possible.

Il est évident qu'un des freins majeurs à l'utilisation du vélo est le manque d'aménagements continus et sécurisés.

Il est donc dommage de voir apparaître que la majorité des aménagements sera de la bande et non de la piste.

« La sécurité des usagers du tram et des cyclistes est compromise : tracé des pistes cyclables à proximité immédiate des voies routières, accès au stationnement cisailant la piste cyclable » ou encore :

- « Attire l'attention sur la continuité des aménagements cyclables et aux dangers des trottoirs partagés et des conflits avec les voitures. »

4 - Demande de précision sur le réel danger électrique, dans la mesure où celui-ci existe, en cas de quantité importante d'eau sur la voie (inondation ou ruissellement) ? Quelles mesures seraient prises pour éviter tout incident ou accident ?

Confirme-t-il qu'il n'y a pas d'acheminement de courant électrique dans les rails, mais plutôt une recharge par induction magnétique dans chaque station ?

5- hormis les trottoirs surélevés, toute la plateforme est au même niveau.

L'accès reliant le trottoir à la rame impose donc la création dans les 2 sens et pour chacun des arrêts, de plateaux-traversant de 0,35 m de haut afin de permettre aux usagers, notamment les PMR, de franchir le stationnement, la piste cyclable et la voie routière.

14-6-5-2 Réponses du Maître d'Ouvrage

1 et 2 - Pas de réponse relevée du Maître d'Ouvrage

3 - Concernant la sécurité des pistes cyclables, le Maître d'Ouvrage dans sa réponse REP-MO-099 rappelle que conformément à la loi LOM, loi d'orientation des mobilités, le projet intègre un itinéraire cycle dans l'intégralité de son linéaire.

Pour atteindre les objectifs ambitieux du plan vélo de la Métropole Nice Côte d'Azur qui vise 10% de part modale vélo à horizon 2026, les aménagements du projet de la ligne 4 intègrent d'ores et déjà les propositions des contributeurs sur la sécurité.

Le Maître d'Ouvrage donne d'autres informations concernant le plan vélo dans la sous thématique Vélo/Tram

4 - concernant les risques électriques transmis par les rails, le Maître d'Ouvrage répond par REP-MO-13 en concluant Il n'y a donc aucun risque électrique avec système de rechargement embarqué par le sol même en cas de ruissellement ou d'inondation de la voie ferrée

5 - Concernant les accès des trottoirs à la rame, le Maître d'Ouvrage répond par REP-MO-129 , les stations tramway, nouveaux espaces de vie apaisées et sécurisées pour les piétons et PMR , s'accompagneront de plateaux surélevés d'un peu moins de 30 cm pour faciliter les traversées et permettre des liaisons accessibles entre les trottoirs et les quais. Ces plateaux sécuriseront les traversées piétonnes grâce au ralentissement des véhicules.

14-6-5-3 Appréciations de la commission

La commission demande de prendre en compte les inquiétudes exprimées par les contributeurs concernant la mise en sécurité des personnes dans le tramway et aux abords des stations.

Concernant l'amélioration de la sécurité des pistes cyclables les propositions vont dans le bon sens.

La commission prend acte qu'il n'y a donc aucun risque électrique avec système de rechargement embarqué par le sol même en cas de ruissellement ou d'inondation de la voie ferrée.

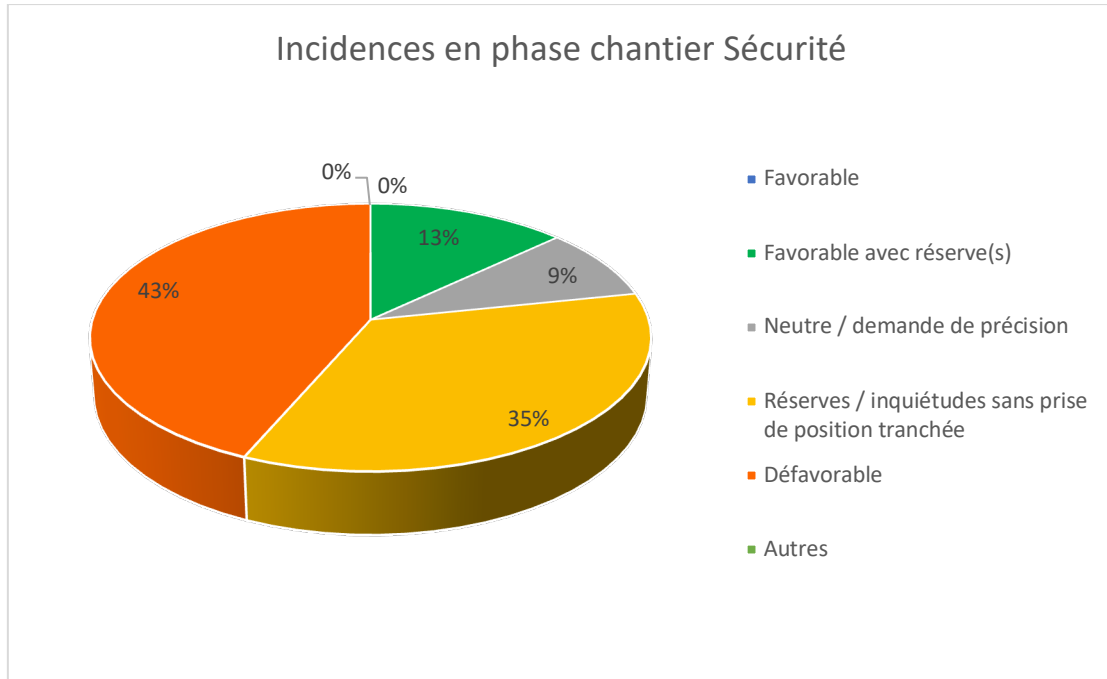
Elle note avec satisfaction la prise en compte dans les stations de nouveaux espaces apaisés et sécurisés pour les piétons et les PMR avec la mise en place de plateaux surélevés pour faciliter les traversées et permettre des liaisons accessibles entre les trottoirs et les quais.

14.7. Incidences en phase chantier (Thème 7)

Le thème « Incidences en phase chantier » regroupe les items :

- Exécution du chantier
- La sécurité

Orientations :



14.7.1. Exécution du chantier

14.7.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

14.7.1.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

14.7.1.3. Appréciation de la commission

R 49 Conseil syndical résidence Sun-Shine Cagnes-sur-Mer 157 av de Nice M. J. LELOUCH-M PINERO J. :

1/priorité : Protéger l'accès aux 3 bâtiments afin d'éviter le stationnement sauvage et arbitraire du fait de la diminution de places de stationnement sur l'avenue de Nice. Ouverts à toute proposition de la Métropole et de la commune.

2/Où et comment faire demi-tour pour les résidents qui sortent des copropriétés (les 2 résidences) pour se diriger vers Nice ?

3/demande qu'une information soit effectuée suffisamment tôt durant la phase de travaux au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

4/ demande où vont être positionnés les nombreux conteneurs à poubelles présents aujourd'hui (commerces...) ?

Réponse du MO

En ce qui concerne le stationnement sauvage, comme pour l'ensemble des entrées-sorties charretières, le pouvoir de police s'applique afin de ne pas obérer les circulations par du stationnement illicite.

Cette résidence bénéficie d'une voie privée d'accès de près de 8m de largeur.

Il est à noter la restitution d'un nombre de places de stationnement important sur ce secteur, 20 en voirie, avec un profil type avenue de la Californie à Nice, et la proximité directe avec le P+R Val Fleuri dont l'usage sera mixte, ne devraient pas inciter au stationnement sauvage dans cette voie privée.

IMAGES

Pour ce qui est des accès, il se feront en venant de l'Est comme c'est le cas aujourd'hui sans aucune difficulté. Pour repartir vers Nice, l'insertion centrale du tramway demande aux usagers de se diriger vers l'Ouest, les véhicules pourront emprunter le chemin du Val Fleuri en direction du Nord ou faire demi-tour au carrefour Jean Jaurès / Val-en-sol.

En terme d'itinéraire pour rejoindre Nice, le cheminement à privilégier est d'emprunter l'avenue Jean Jaurès vers le Sud pour rejoindre la route du bord de mer, puis la promenade des Anglais.

Concernant la phase travaux, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien le maintien des accès riverains et activités commerciales ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire communication de la population et des professionnels impactés.

Une information continue sera organisée pour informer la population : information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et revue du tramway.

Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des communes et sur les commerces notamment. Tirant expérience de la Ligne 2, la Métropole mettra en place un outil d'information et de suivi de chantier.

Par ailleurs, une commission d'indemnisation et d'accompagnement (CIA) sera mise en place par le maître d'ouvrage à l'instar de ce qui avait été fait pour la réalisation de la ligne 2.

Enfin, la largeur du trottoir de 4,40 m le long de la résidence permettra l'implantation des conteneurs de collecte sélective des déchets sans aucune difficulté. L'implantation exacte devra être confirmée par le service compétent de MNCA.

Appréciation de la commission

La commission prend acte de l'intention du MO de ne pas bloquer les entrées et sorties véhicules pendant le chantier.

@457 : Pouvez-vous s'il vous plaît annoncer une date de début des travaux ?

R457 : Une date de début des travaux pour la parcelle AM256 peut-elle être annoncée?

REP-MO-137 Le § 3.1.2 de la pièce C décrit l'inscription du projet dans le temps. Le projet de la ligne 4 est annoncé phasé avec une 1^{re} tranche de travaux permettant de traverser le Var en venant de Nice afin de mettre en service début 2026 la ligne 4 jusqu'à la station Tzanck de Saint-Laurent-du-Var.

Dès cette première échéance, les usagers venant de Nice pourront se rendre à Cap 3000 en tramway.

La desserte de Cagnes-sur-Mer aura lieu après une seconde tranche de travaux avec une mise en service prévue à fin 2028

Sur la base d'un arrêté déclarant le projet d'utilité publique en fin d'année 2023, et sous réserve de l'obtention des autorisations sécurité, loi sur l'eau, espèces protégées, les travaux de la 1^{re} tranche de travaux commenceraient début 2024 entre le Grand Arénas et la station Tzanck où se situe la parcelle AM256.

C 477 -10 : Les deux chantiers de construction de la L4 et du nouveau quartier de la Villette à Cagnes sont impossibles en même temps. Lequel des deux sera ajourné ?

Le panneau d'information du square Bourdet annonçait les travaux en 2023, la mise en service en 2026. Le dossier annonce 2028 !

Réponse du MO

C477 et @598 appellent une réponse commune **REP-MO-080** concernant la compatibilité du projet de tramway T4 et du projet d'écoquartier de la Villette, complétée par REP-MO-138 ci dessous : REP-MO-138 La réalisation des deux projets simultanément est possible sous réserve d'un travail de coordination de deux chantiers, mission classique que mènera l'ingénieur OPC du maître d'ouvrage.

Fort de son expérience sur les lignes précédentes, le maître d'ouvrage veillera à ce que l'organisation des travaux du tramway de la ligne 4 soit prise en compte dès les phases d'études et de consultation des entreprises réalisant les travaux, pour concilier ce futur chantier avec le projet de la Villette, et avec la vie des riverains, le fonctionnement urbain, la circulation routière et les transports en commun existants.

Afin de rassurer le contributeur, tous les projets connexes et travaux se trouvant dans un périmètre élargi du projet de la ligne 4 sont soumis pour avis au maître d'ouvrage afin de vérifier la compatibilité avec l'aménagement de la ligne 4 et anticiper les coordinations de chantiers.

Appréciation de la commission :

La commission prend acte d'un travail de coordination entre des deux chantiers.

Autres observations du Public

@720 CCI : En termes de planning, nous approuvons le projet affiché d'opérer à une mise en service partielle de la ligne entre Grand Arénas et Tzanck fin 2025/début 2026, permettant une amélioration de service avant la livraison finale de la ligne prévue mi-2028.

Toutefois le dossier ne mentionne pas si une première réorganisation des lignes de tramway aura lieu à cet horizon et il ne précise pas comment sera restructuré le réseau de transport autour de cette section de la ligne 4.

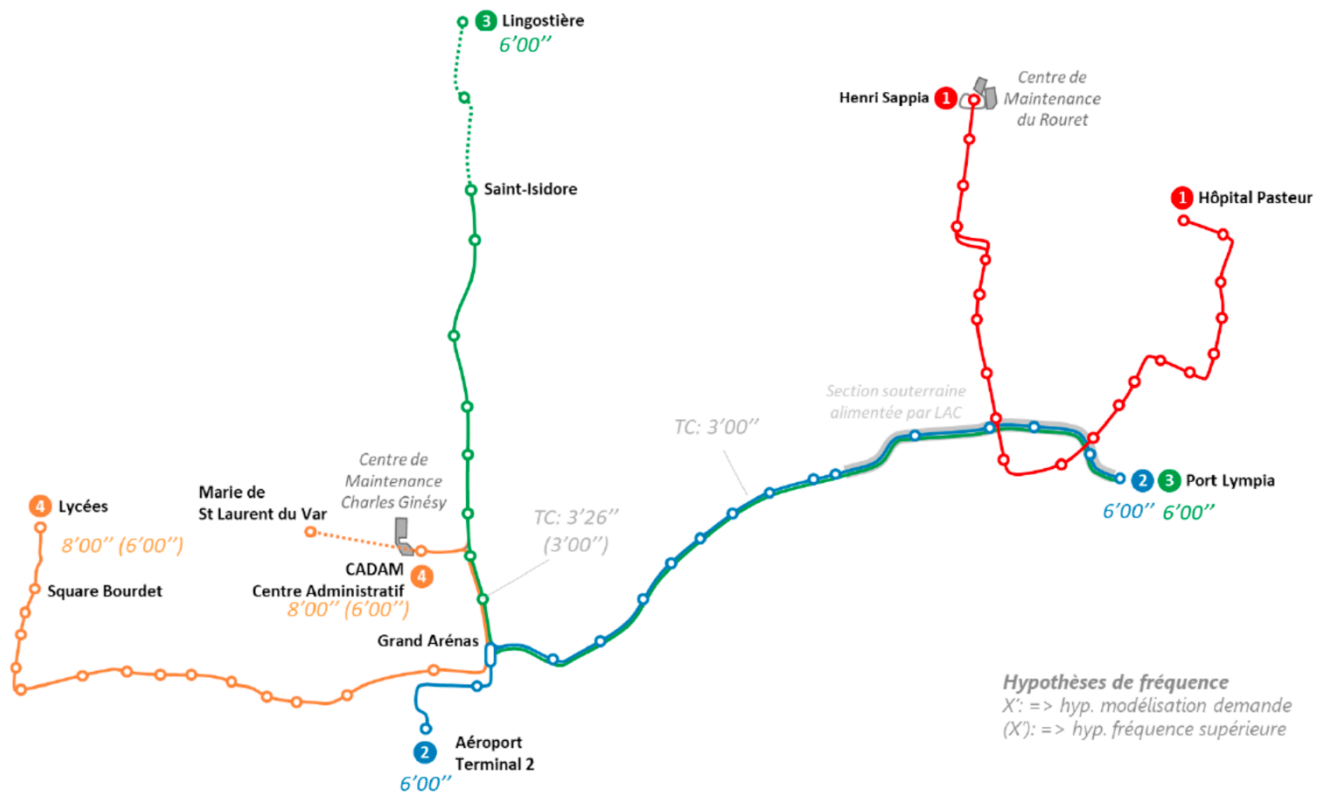
Réponse du MO

REP-MO-139 Le §4.5.9.1 de la pièce C mentionne la restructuration du réseau de tramway. La Ligne 4 s'inscrit dans une logique d'extension d'un réseau tramway existant et structurant pour la Métropole Nice Côte d'Azur.

Plusieurs scénarii d'exploitation ont été testés en concertation avec l'exploitant RLA.

L'objectif de cette démarche a été d'analyser les impacts de la création de la nouvelle ligne 4 sur l'ensemble des autres lignes, principalement L2 et L3, pour proposer une nouvelle organisation du réseau cohérente avec les besoins de mobilité du territoire.

De cette étude est issu le scénario préférentiel présenté dans le schéma ci-dessous.



Le scénario d'exploitation a été établi en tenant compte de la restructuration du réseau bus qui est développée au §4.5.11 de la pièce C.

Le bilan socio-économique de l'opération se base sur cette projection.

En termes de fréquentation, les modèles montrent une hausse importante de la fréquentation tramway (+23%) dont l'effet est variable selon les lignes considérées, notamment en lien avec l'évolution du schéma d'exploitation des lignes de tramway.

Ainsi avec la première phase mise en service à Tzanck, le réseau des lignes 2 et 3 sera modifié probablement selon le schéma indiqué, et la ligne 4 aura une exploitation entre le CADAM et la station Tzanck, soit sur un peu plus de 4 km et 7 stations.

Il est à noter que l'interopérabilité des lignes 2 et 3 avec la ligne 4 permet toute évolution de ce schéma d'exploitation en service régulier, avec la possibilité d'avoir des services exceptionnels. Une rame de la ligne 4 pourrait se rendre sur la ligne 3 au grand stade pour un grand événement sportif ou culturel.

Autres observations du public

@343 : je suis extrêmement inquiet concernant les travaux à venir du tramway. Je suis propriétaire au 30 boulevard Maréchal Juin et mon inquiétude concerne notamment :

1 / La durée de ces travaux et de la gêne pendant ces travaux

2 / La circulation pendant ces travaux déjà que la circulation est infernale à Cagnes-sur-Mer, je crains énormément la phase travaux

3 / Le stationnement des riverains pendant les travaux dont je ne connais pas les modalités. Je n'ai pas de places de parking et je dois me garer devant (j'ai un bébé) en payant depuis qu'il n'existe presque plus de place de parking gratuit à Cagnes.

4 / La circulation au 30 boulevard Maréchal Juin après les travaux dont je ne connais pas les modalités

5 / Le stationnement au 30 boulevard Maréchal Juin pour les riverains dont j'espère que nous pourrions toujours nous garer près de notre domicile.

@709 : Toutefois la durée des travaux me fait craindre un report de circulation sur le bord de mer et il me semble donc important de laisser la 7 praticable pendant les travaux pour la qualité de vie des riverains du bord de mer

@640 : Au niveau sonore, quels sont les moyens décrits pour protéger notre immeuble du bruit constant ?

@378 : Quid enfin de la survie des petits commerçants de cette zone pendant toute la durée des travaux ?

Réponse du MO

REP-MO-140 Concernant la phase travaux, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien le maintien des accès riverains et activités commerciales ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire information préalable de la population et des professionnels impactés.

Une communication continue sera organisée au bénéfice des usagers de la circulation et de la population : information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et édition spécifique d'une revue du tramway.

Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des communes et sur les commerces notamment. Tirant expérience de la Ligne 2, la Métropole a également développé une application « chantiers connectés » qui permet cette information préalable continue et individualisée.

Les périodes peu touristiques et de vacances scolaires seront utilisées au maximum pour réduire les impacts des chantiers sur les déplacements domicile-travail ou domicile-école, sur l'activité des commerçants.

Les emprises complémentaires seront prises en priorité afin de disposer d'un espace suffisant pour conserver les voies de circulation existantes tout en réalisant le chantier en parallèle. Ponctuellement des déviations pourront être menées.

La prise en compte de l'environnement, des riverains, de la circulation, est le sujet de préoccupation déterminant, à toutes les étapes du chantier du tramway.

Les principes suivants guident l'organisation des travaux et sont contractualisés avec les entreprises de travaux pour s'assurer de leur respect strict et permanent :

- l'accessibilité des logements, des commerces, des places de stationnement privatives sera garantie, dans de bonnes conditions de sécurité ;
- les cheminements piétons doivent également être préservés autant que possible et s'effectuer dans des conditions satisfaisantes de sécurité et doivent rester accessible aux PMR ;
- toutes les emprises non utilisées par le chantier, même pendant quelques semaines, seront restituées aux riverains et aux commerçants, pour faciliter le fonctionnement quotidien ;
- des parkings de substitution publics et des aires de livraison seront créés provisoirement pour maintenir l'activité économique ;
- d'une manière plus générale, le fonctionnement normal de la ville et les déplacements de ses habitants est une obligation constante de tous les acteurs du projet :

accès des services de sécurité, enlèvement régulier des ordures ménagères, maintien des services publics (transports, adduction d'eau ...).

Par ailleurs, une commission d'indemnisation et d'accompagnement (CIA) sera mise en place par le maître d'ouvrage à l'instar de ce qui avait été fait pour la réalisation de la ligne 2.

La mise en place de cette commission d'indemnisation et d'accompagnement concerne les professionnels riverains du chantier du tramway situés dans l'aménagement du tramway de façade à façade (périmètre DUP), et non dans une voie perpendiculaire ou parallèle.

Les membres de la CIA présentent toutes les garanties de sérieux et d'impartialité, regroupant les partenaires publics et privés concernés par l'accompagnement économique des professionnels, fonctionnant de manière totalement indépendante sous l'autorité d'un président issu de la société civile.

Ce dispositif simple et efficace est destiné à indemniser, dans des délais raisonnables, les préjudices économiques subis par les activités professionnelles riveraines du chantier du tramway, en application des principes dégagés par la jurisprudence constante des juridictions administratives en matière de préjudices liés à l'exécution de travaux publics.

Les activités qui s'installent après la Déclaration d'Utilité Publique ne seront pas éligibles et ne pourront prétendre à une indemnité.

Enfin concernant les gênes aux riverains, les entreprises contractualisant les marchés de travaux s'engagent à respecter l'environnement sous peine de pénalité (Plan de Respect de l'Environnement PRE, charte chantier vert).

Les nuisances sonores en font partie, et par exemple, les travaux de nuit seront limités au strict minimum dans les zones d'habitat ; de même, des pauses méridiennes seront imposées aux entreprises lorsque nécessaire

Appréciation de la commission

La commission prend note du document soumis à l'enquête publique dans lequel le MO décrit en page 30 paragraphe 6-1 de la Piece D2 :

Description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet

Actions d'information et de sensibilisation des riverains, des entreprises, des salariés et des usagers sur la nature et l'avancement du chantier

Respect des bonnes pratiques de chantier (balisage et respect des limites des zones de travaux, interdiction de dépôts de matériaux à l'extérieur des emprises, soin porté à la propreté générale du chantier, etc.)

Maintien des accès aux activités existantes et organisation des travaux de façon à assurer leur continuité (aires de livraisons, etc.)

Réduction au maximum des difficultés d'accès automobile vers les zones en travaux et leurs activités économiques riveraines (maintien d'un fonctionnement le plus proche possible de l'existant quant aux circulations, accès piétons et autres composantes de déplacement, contact et dialogue permanents avec les commerçants riverains) .

Autre observation du public

@640 : Au niveau sonore, quels sont les moyens décrits pour protéger notre immeuble du bruit constant ?

Réponse du MO

Au niveau sonore, l'étude acoustique est présentée en annexe 6 de la pièce G-D-12.

Le cas du bâtiment Shangri-La est bien analysé et renvoie pour la situation après projet des niveaux sonores inférieurs aux situations 2026 et 2035 de -1 à -3 dBa sans projet de la ligne 4 (voir référence R211 dans les tableaux p 372 et 373, pour 2026 p 378 pour 2035) malgré le rapprochement de la voirie et ceci grâce à la limitation de la vitesse à 30km/h.

Les niveaux sonores seront donc bien atténués après l'aménagement de la ligne 4.

La réduction de la vitesse n'augmente en aucun cas la pollution.

Comme le présente précisément l'étude, dès lors que le projet n'a pas d'impact négatif, c'est-à-dire ne génère pas de dégradation des niveaux sonores, il ne convient pas que des mesures particulières soient portées par le projet tramway pour améliorer complémentirement l'isolation des riverains.

Appréciation de la commission

La commission prend note du document soumis à l'enquête publique dans lequel le MO décrit en page 30 paragraphe 6-1 de la Piece D2 :

Description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet :

Mise en œuvre d'un programme d'accompagnement et de soutien commercial pour assurer une image positive et attractive des secteurs traversés malgré les travaux (signalétique, utilisation du site internet dédié au projet, commission d'indemnisation et d'accompagnement)

14.7.2. Sécurité

14.7.2.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

observations du public

C 45 J'attire l'attention de l'autorité expropriante que l'emprise du sous-sol du bâtiment de la SCI COMORESSE se trouve à l'aplomb de la clôture existante entre les parcelles AZ 240 et 243 (COMORESSE) et 241 et 242 destinées à être cédée à NCA.

Les études et les travaux envisagés ne devront pas aggraver les poussées et les charges sur les parois du sous-sol.

Étant rappelé que le bâtiment a été construit en 1970 par France Télécom et que la situation n'est pas nouvelle.

R49 : ...demande d'information sur la prévention en phase de chantier et d'exploitation concernant les signalisations et le stockage des ordures ménagères

Le MO peut-il préciser les emplacements de stockage du matériel et matériaux pour la réalisation du chantier et les dispositions prises contre les poussières ?

Le MO peut-il s'engager à organiser une concertation auprès des résidents pour concevoir avec eux les modalités de réaménagement le long du tracé ?

14.7.2.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Réponse du MO C45

L'acquisition prévue par le projet de la ligne 4 se cantonne à la régularisation de l'espace actuellement ouvert à la circulation publique (chaussée et trottoir).

Le Maître d'ouvrage n'a pas connaissance d'un sous-sol débordant sur le trottoir et la voirie publique.

La SCI COMORESSE doit sûrement évoquer un sous-sol de leur immeuble sur la parcelle AZ 240, qui elle n'est pas impactée.

Le Maître d'ouvrage ne s'oppose pas à l'acquisition de l'ensemble de la parcelle AZ241 qui est déjà 100% voirie et trottoir déjà avant le projet de la ligne 4.

Page 131 sur 145

En principe, le mur servant de clôture de la parcelle AZ 243 restera la propriété de la SCI COMORESSE malgré l'expropriation de la parcelle AZ 242.

Le projet de la ligne 4 ne nécessite pas l'acquisition du mur.

La reprise du nivellement pour le projet avec la création d'un plateau au droit de la station du Val-Fleuri ne remet pas en cause le maintien du muret et la grille de l'école de design.

L'acquisition foncière se limite donc strictement à la voirie et au trottoir qui sont aujourd'hui ouverts à la circulation publique, l'aménagement viendra s'arrêter au pied du muret de clôture sans que ce dernier ne subisse de modification.

Réponse du MO R49

La largeur du trottoir de 4,40 m le long de la résidence permettra l'implantation des conteneurs à poubelles sans aucune difficulté.

L'implantation exacte doit encore être confirmée par le service MNCA en charge de la collecte, mais ils seront vraisemblablement positionnés au même emplacement (planche 12 de l'annexe à la pièce C).

REP-MO-143 Le maître d'ouvrage prévoit dans la gestion des travaux des zones qui seront destinées aux installations de chantier, aux zones de stockage du matériel et des matériaux.

Ainsi, dans la 1^{re} tranche de travaux du Grand Arénas à la station Tzanck, des emprises dans le MIN Fleurs, futur PEC, (utilisées déjà pour des bases vie de la ligne 2) et dans la zone des Paluds Nord, gelée par le projet LNPCA, sont identifiées.

Les emprises acquises dans les emplacements réservés serviront également ponctuellement à la logistique des chantiers.

Concernant les poussières, comme les autres nuisances sonores, les entreprises répondant aux appels d'offres des marchés de travaux doivent s'engager à respecter l'environnement à travers la production d'un Plan de Respect de l'Environnement et doivent s'engager à travers une charte chantier vert soumise à pénalités en cas d'infraction.

Par ailleurs, les dossiers de consultation des entreprises (DCE) fixent ces niveaux de seuil limites, les prix étant réputés inclure ces contraintes en faveur des riverains.

Afin de rassurer la commission, le maître d'ouvrage tient à préciser que les entreprises titulaires des marchés publics de ce type de grand projet sont pour la plupart d'envergure nationale et savent déployer moyens et méthodes pour répondre à ces nouvelles préoccupations environnementales.

REP-MO-144 Le maître d'ouvrage a bien prévu de poursuivre la concertation avec les riverains et propriétaires impactés après la phase d'enquête publique.

A l'instar de ce qui avait été mené sur la ligne 2, le Maître d'ouvrage consultera avec la CCI à l'avancement de la réalisation du projet, les commerçants et riverains afin de déterminer au mieux l'emplacement des aires de livraison qui, à ce stade du projet ne sont pas figées ; idem pour la répartition spatiale des places PMR.

Concernant la restitution des clôtures, des portails, des accès, éventuellement des places de stationnement au droit des propriétés riveraines impactées par le projet, le maître d'ouvrage mènera également toutes ces démarches en concertation avec les propriétaires.

L'objectif demeure de pouvoir réaliser un aménagement qui profite à toutes les parties dans l'intérêt général, en minimisant autant que possible les impacts sur les intérêts privés.

Page 132 sur 145

Bien que les études aient montré que le projet n'aurait aucun impact sur l'ambiance acoustique et que les seuils réglementaires en termes de bruits et vibrations n'étaient pas dépassés, est-il prévu la mise en place d'écrans acoustique /mur antibruit, panneaux absorbants/absorbeurs.

REP-MO-145 La circulation d'un tramway est génératrice de vibrations pouvant avoir une perception tactile, propagation des vibrations aux sols puis aux structures des bâtis, et une perception auditive, vibrations liées au bruit solidien.

Ces vibrations sont précisément analysées dans le cadre d'un projet tramway qui est tenu de démontrer le strict respect des seuils réglementaires.

Les niveaux ne sont pas de nature à provoquer des fissurations, mais tout au plus générer des gênes aux riverains.

L'étude menée à l'état initial et les modélisations permettent d'identifier précisément les zones qui nécessitent un traitement particulier de par la nature des sols, des ouvrages et des bâtiments.

L'étude d'impact présente dans la pièce G-D-7 §1.6.3 les mesures de réduction mises en œuvre pour la ligne 4.

La voie ferrée est ainsi adaptée aux endroits pertinents pour permettre un amortissement et absorber les émissions vibratoires du tramway.

Ces poses anti-vibratiles ont démontré leur efficacité sur de nombreux réseaux. Elles consistent à isoler des sols la structure de la voie ferrée du tramway, communément appelée structure voie ferrée sur dalle flottante, afin d'atténuer la propagation des vibrations de -10 à -20 dB lorsque le tracé du tramway s'approche trop près de bâtiments, ou lorsque des structures de bâtis sont sensibles aux vibrations.

Elles font l'objet de contrôles après réalisation et de mesures de vibrations après la mise en service pour vérifier que les seuils de vibrations requis sont respectés.

Complémentairement, le Maître d'ouvrage a décidé d'augmenter la mise en œuvre de semelles résilientes sur la ligne 4 même si les études ne l'exigeaient pas strictement.

Cette disposition volontariste issue de la démarche développement durable menée dans le cadre du projet permettra d'offrir un meilleur confort aux usagers et riverains.

Pour ce qui est du bruit, l'étude acoustique annexe 6 de la pièce G-D-12 ne conclut pas à la mise en place d'écrans acoustique /mur antibruit, panneaux absorbants/absorbeurs.

L'ambiance sonore est fortement diminuée sur la majeure partie du tracé de la ligne 4 par la diminution de la circulation automobile et l'abaissement de la vitesse de circulation.

Afin de rassurer la commission et les contributeurs, le maître d'ouvrage est dans l'obligation à la mise en service et en phase exploitation de réaliser des mesures acoustiques et vibratoires afin de vérifier le résultat des études d'impact.

Si les niveaux réglementaires n'étaient pas vérifiés, le maître d'ouvrage serait alors dans l'obligation de compléter les aménagements avec des mesures d'isolement des façades ou des panneaux acoustiques.

Pour ce qui est du gong (cloche) utilisé par le conducteur du tramway, il s'agit d'un dispositif de sécurité permettant de s'annoncer aux piétons et éviter toute collision. Son usage est cadré par le règlement de sécurité d'exploitation (RSE de la Régie Ligne d'Azur).

Le niveau sonore doit répondre à des exigences réglementaires strictes. Sur la ligne 2, des essais et adaptations ont été menés pour adapter et réduire son niveau en fonction de l'heure et du lieu tout en respectant la réglementation.

Ainsi le niveau sonore du gong (cloche) est abaissé le soir et le et le matin tôt lorsque le bruit environnement est apaisé. Ce retour d'expérience profitera à la ligne 4.

14.7.2.3. Appréciation de la commission

Le Maître d'ouvrage répond favorablement au contributeur concernant les signalisations et le stockage des ordures ménagères ainsi que sur la prise en charge de la collecte des déchets et des conteneurs.

La commission prend acte :

- *de la mise en place d'une gestion du chantier.*
- *que le maître d'ouvrage a prévu de poursuivre la concertation avec les riverains et propriétaires impactés après la phase d'enquête publique pour concevoir avec eux les modalités de réaménagement le long du tracé des aires de livraison qui à ce stade du projet ne sont pas figées ; idem pour la répartition spatiale des places PMR ainsi que pour la restitution des clôtures, des portails, des accès, voire des places de stationnement au droit des propriétés riveraines impactées par le projet*
- *Que les niveaux de vibrations ne sont pas de nature à provoquer des fissurations, mais tout au plus générer des gênes aux riverains.*
- *Que le Maître d'ouvrage a décidé d'augmenter la mise en œuvre de semelles résilientes sur la ligne 4 même si les études ne l'exigeaient pas strictement*
- *Que les vibrations engendrés font l'objet de contrôles après réalisation et de mesures de vibrations après la mise en service pour vérifier que les seuils de vibrations requis sont respectés.*
- *Que le niveau sonore du gong (cloche) est abaissé le soir et le et le matin tôt lorsque le bruit environnement est apaisé.*

14.8. Mise en compatibilité PLUm (Thème 8)

14.8.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Concernant le déclassement d'une surface d'environ 242 m² de l'espace boisé classé (EBC) intercepté par l'emprise du projet sur la commune de Cagnes-sur-Mer, 2 contributeurs s'opposent au projet de transformation du pont piétons du Brecq en pont routier pour ne pas perturber la faune sauvage protégée par l'afflux de véhicule et proposent d'aménager la passerelle Bellaud à Cagnes-sur-Mer

Concernant le règlement du PLUM, on relève une contribution de la part de la Mairie de Saint-Laurent-du-Var pour une adaptation du règlement

14.8.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Page 134 sur 145

Le projet de refonte de la trame circulaire doit s'observer globalement.

Pour désengorger le centre-ville, il convient de ne plus faire converger les flux véhicules vers le square Bourdet (report sur Jean Féraud > av de la gare à l'Ouest et av de la Gaude > Cyrille Besset à l'Est).

Aussi, l'avenue Marcel Pagnol est fermée à la circulation automobile et dédiée au tramway et aux circulations douces.

Le passage du Bellaud, qui n'est actuellement pas franchissable pour les véhicules, n'aurait alors pas de débouché.

Le pont du Brecq (actuellement une passerelle piétonne comme le passage Bellaud) permet, quant à lui, de lier la raquette de l'impasse du chemin du Brecq au chemin des Salles en créant un nouvel accès au P+R et à l'avenue de la Gaude, barreau nord du schéma de la nouvelle trame circulaire (cf. planches 1 et 2 de l'annexe à la pièce C).

Le projet de réalisation de ce pont routier en lieu et place de la passerelle existante a été conçu pour générer un impact minimum sur la faune et flore du site environnant la Cagne.

Des mesures particulières sont prises notamment pour limiter l'impact sur des espèces végétales protégées.

Le projet a fait l'objet d'une analyse de l'autorité environnementale et de la CDNPS (commission départementale de la nature, des paysages et des sites) qui ont validé les dispositions proposées.

Le dossier soumis à la CDNPS joint au dossier d'enquête en pièce I.

- comprend une analyse du projet sur les fonctionnalités écologiques en présence (I §3.1.1.3) et présente les mesures de réduction mises en œuvre pour limiter tout impact (I §3.1.3.2).

Concernant les conditions d'accès au centre-ville, le projet de tramway participe et concrétise un changement dans nos modes de déplacement pour une mobilité plus durable en développant le réseau de transports en commun.

Cela passe en effet par un changement de nos pratiques.

Les habitants des espaces collinaires seront en effet incités à laisser leur véhicule aux parkings relais pour emprunter le tramway et rejoindre le centre-ville.

L'accès en voiture sera bien sûr toujours possible, mais moins attractif et moins confortable que pour les utilisateurs des transports collectifs.

Concernant le règlement du PLUM,

« Cette demande repose sur la volonté de ne pas altérer ou hypothéquer le développement urbain de cet axe structurant de la Commune et permettre de constituer un front bâti harmonieux.

En effet la modification de l'emprise de la voie publique nécessaire à l'insertion de la ligne de tramway va directement repousser les limites de constructibilité des parcelles en limite de voie avec pour conséquence : un retrait important de 8 m incompatible avec la génération d'un boulevard urbain qualitatif aux franges bâties « tenues », un impact fort sur la constructibilité future de parcelles d'ores et déjà impactées par le projet tramway, une perte de cohérence au regard des constructions existantes et conservées qui se présenteront en discontinuité avec les règles d'implantation futures ».

14.8.3. Appréciation de la commission

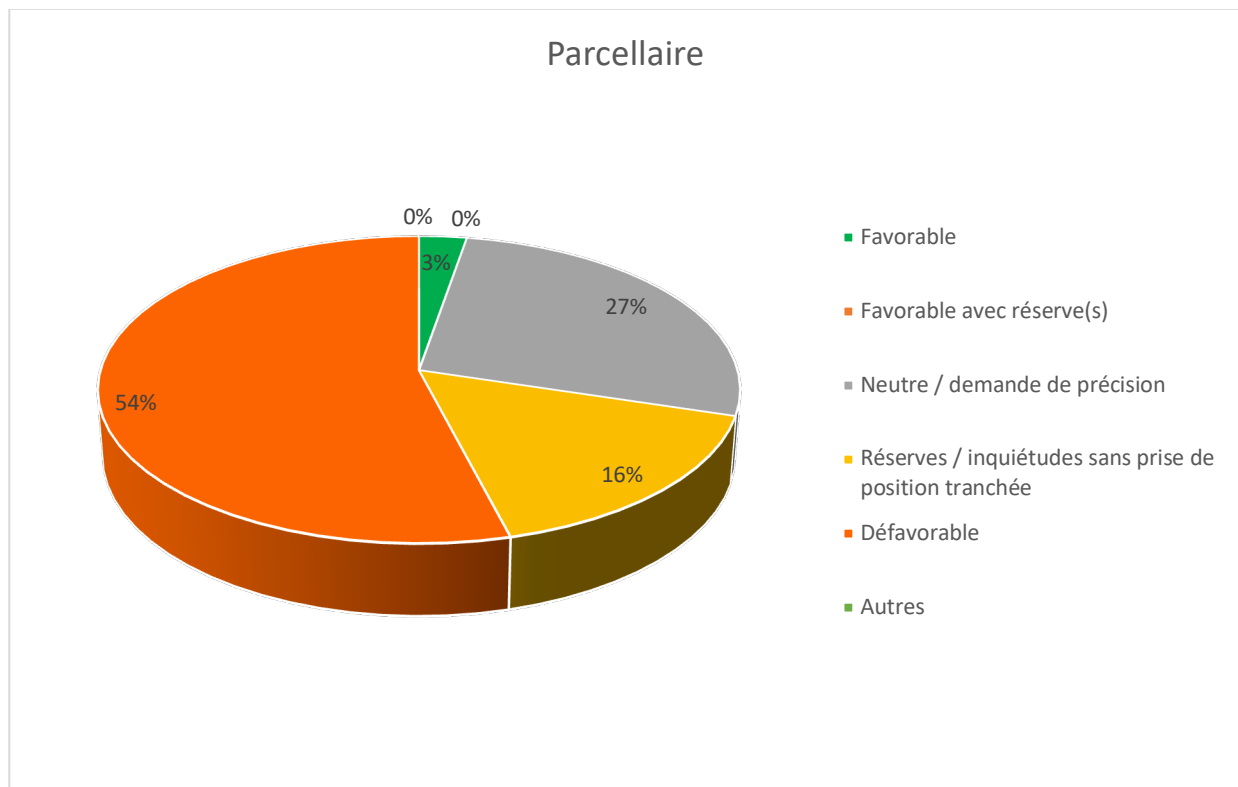
Concernant le pont du Brecq, de Cagnes-sur-Mer, cette proposition a été reçue favorablement par la CDNPS (Commission Départementale de la nature des Paysages et des Sites) qui après analyse a estimé que la faune sauvage ne sera pas impactée. La commission estime que le choix de circulation automobile par le MO induit par le respect de la faune et de la flore est correct.

L'adaptation du règlement est nécessaire dans les communes où les règles ne permettent pas la réalisation du projet. Une réglementation adaptée est inscrite dans les dispositions générales et dans le règlement des zones traversées. Elle n'appelle pas d'observation de la part de la Commission.

14.9. Parcellaire (thème 9)

Préambule : Le thème "Parcellaire " contient 3 sous-Thèmes :

- Indemnisations Expropriations ;
- Contestation surfaces emprises ;
- Négociations Transactions.



14.9.1. Indemnisation expropriation

37 sur les 191 observations concernent le thème « Indemnisation-expropriation »

Typologie des déposants :

Associations : 2

Partenaire socio-éco / organisation professionnelle (2 observations)

Particuliers : (32 observations)

Autres (1 observation)

Orientation :

Sur les 37 observations, 1 favorable, 6 font état de Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée, 10 neutres avec une demande de précision, 20 sont défavorables.

14.9.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

La principale préoccupation qui ressort de ce thème est une interrogation sur la prise en compte de l'évaluation autre que la valeur mobilière des biens impactés par une éventuelle expropriation comme par exemple la perte de loyer de locations, les revenus d'un espace publicitaire, des locations de garages ou la prise en charge des travaux de remise en état.

Il est également soulevé la question de la prise en compte des dégâts émotionnels causés aux riverains impactés par les expropriations.

Sont évoqués, entre autres : « Un prix de rachat forcé des terres - une récupération foncière de l'emprise du tram par la Métropole – Des expropriations mal indemnisées. »

Nombreuses sont les personnes impactées par une expropriation, s'interrogeant sur leur devenir, notamment pour leur logement, car elles craignent de ne percevoir que des indemnités dérisoires par rapport aux prix réels du marché.

En outre, elles sont en attente d'informations sur la procédure d'indemnisation : Qui décide et comment ?

Une observation, émanant de la CCI Nice-Côte d'Azur, traite de l'indemnisation dans le cadre de l'expropriation.

Elle souligne que l'instauration d'une commission d'indemnisation à l'amiable est évoquée dans le dossier d'enquête et fait part du fait que ses services sont disponibles pour échanger en vue de sa préparation.

Elle ajoute que l'estimation du coût de ces indemnités potentielles pourrait être mentionnée dans la synthèse des mesures environnementales figurant au dossier d'enquête.

14.9.1.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Réponses thématiques :

Le maître d'ouvrage prendra contact avec les propriétaires particuliers ou dans le cadre de SCI afin de leur présenter une estimation.

Il leur appartient de l'accepter, ou non, soit de mener une contre-expertise afin soumettre une contre-proposition raisonnable.

La voie amiable reste possible après l'enquête publique, même durant la phase judiciaire lorsque le maître d'ouvrage aura saisi le juge d'expropriation.

Les observations du propriétaire ou du propriétaire de SCI seront donc bien prises en compte au-delà du 21 juillet 2023.

En parallèle, la DIE réalisera une estimation de l'indemnité d'éviction du locataire commercial.

Il est à noter que la méthode d'évaluation fixe la valeur du bien en fonction du prix du marché immobilier local ; l'évaluateur de la DIE mène une étude des cessions récentes de biens comparables au bien à évaluer, dans un secteur géographique proche et soumis à des règles d'urbanisme similaires et choisit les références les plus proches des caractéristiques du bien à évaluer.

La méthode par comparaison est la plus fréquemment appliquée par la DIE. Le juge de l'expropriation retient presque exclusivement cette méthode.

L'indemnisation du "préjudice moral" ne peut exister d'autant que l'emplacement réservé inscrit de longue date dans les documents d'urbanisme - ER pour élargir l'ex-RN7 avant de devenir un ER pour y accueillir un TCSP, apparaît dans le POS de Saint-Laurent-du-Var de 1989, et repris depuis dans les différents documents d'urbanisme successifs.

Cet emplacement réservé qui impacte les jardins de la propriété ne peut être ignoré du propriétaire.

Réponses individuelles :

REP-MO-152, [REP-MO-147](#), REP-MO-154 complète la réponse [REP-MO-015](#), REP-MO-155, REP-MO-156, pages 143 à 147 du Mémoire en réponse au PV de Synthèse.

14.9.1.3. Appréciation de la commission

La commission prend note des réponses du Maître d'ouvrage.

Elle est consciente du fait qu'abandonner sa maison de famille et devoir trouver un autre logement, même dans le cas d'un projet qui relève de l'intérêt général, demeure une situation très délicate à vivre pour les personnes concernées, remettant ainsi en cause tout un mode de vie, non seulement au plan économique, mais également au plan affectif.

Néanmoins, elle note qu'un projet de Transport en commun en site propre (TCSP) est prévu depuis fort longtemps, qu'il a fait l'objet d'emplacements réservés remontant pour certains à 1989.

14.9.2. Contestation surfaces emprises

130 observations sur les 191 concernent le thème « Contestation surfaces emprises »

Typologie des déposants :

Associations : 1 observation

Partenaire socio-éco / organisation professionnelle : 2 observations

Particuliers : 65 observations

Autres : 4 observations

Orientation :

Sur les 130 observations, 1 favorable, 3 favorables avec réserves, 28 font état de Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée, 24 neutres avec une demande de précision, 72 sont défavorables.

14.9.2.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Les points sur lesquels ont porté les observations du public dans ce sous-thème sont :

- Des incompréhensions et/ou des désaccords sur la raison et la définition du besoin d'exproprier leur bien (cas où la ligne ne passe pas directement devant ou sur leur(s) parcelle(s)) ;
- Demande de revoir la surface qui ne correspond pas à la réalité ;
- Pourquoi ne pas impacter le talus SNCF aux Vespins afin de réduire les expropriations de propriétés bâties dont certaines sont habitées par des familles ou induisent des pertes financières liée à des locations ?
- Supprimer les pistes cyclables le long de la ligne pour éviter les problèmes mentionnés supra ;
- Possibilité de ne pas détruire ou conserver une terrasse, une clôture, un morceau de jardin ou préserver un arbre, etc.
- Proposition d'exproprier la totalité d'une parcelle alors qu'une partie seulement est impactée par le projet ;
- Désaccord sur la largeur moyenne de l'emprise annoncée (selon certaines personnes) lors de la concertation ou lors de réunions publiques (19 mètres) et le projet présenté (26 mètres).

14.9.2.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Réponses thématiques :

- Emprise sur le talus SNCF aux Vespins :

Dans le cadre du projet de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, il est prévu la transition entre un tunnel souterrain et le passage en aérien (via une tranchée couverte) sur la route des Vespins aux droit des Paluds.

Ce projet prévoit aussi que les voies ferroviaires existantes, et contigües au tramway, soient décalées vers le sud pour s'aligner aux futures voies LGV. Les futurs tracés esquissés par la SNCF occupent donc la totalité de l'emprise actuelle du talus.

De nombreux échanges techniques ont été tenus entre la SNCF et le maître d'ouvrage pour étudier les interfaces, minimiser les emprises et confirmer la compatibilité des deux projets.

Le tramway T4 ne peut donc pas obérer la faisabilité du futur projet LNPCA en amputant le talus SNCF existant, même si le maître d'ouvrage a bien conscience de l'impact des nombreuses acquisitions privées auprès de leurs propriétaires.

Enfin, il est important de préciser que l'emplacement réservé, prévu au PLUm et présent sur cet axe depuis des décennies, n'impacte aucunement le foncier SNCF sur la route des Vespins.

- Largeur de l'emprise

Il est à noter également que le projet de la ligne 4 n'utilise pas la largeur nominale de l'emplacement réservé dans le secteur des Vespins, les études ayant été menées avec le souci de limitation des emprises nécessaires. Les bâtis impactés le sont principalement parce qu'ils se situent en bordure immédiate de la voirie. Même avec une emprise du projet inférieure de 4 à 5 m, 90% des bâtis sur le secteur des Vespins seraient toujours impactés.

Réponses individuelles :

REP-MO-147, REP-MO-149, REP-MO-150 complète la REP-MO-141, REP-MO-151

14.9.2.3. Appréciation de la commission

La Commission prend note des réponses du MO relatives au talus SNCF.

Elle souhaite néanmoins que le positionnement de la piste cyclable le long du tracé, notamment dans le quartier des Vespins soit revu et réétudié, compte tenu de la proximité de la piste cyclable déjà existante sur la route du bord de mer (environ 300 mètres) et ceci afin de diminuer l'emprise sur certaines parcelles.

14.9.3. Négociations Transactions

24 observations sur les 191 concernent le thème « Négociations Transactions »

Typologie des déposants :

Partenaire socio-éco / organisation professionnelle : 3 observations

Particuliers : 20 observations

Autres : 1 observations

Orientation :

Sur les 24 observations, 3 favorables avec réserves, 13 font état de Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée, 4 neutres avec une demande de précision, 4 sont défavorables.

14.9.3.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Concernant ce thème, les personnes qui ont déposé des observations ont abordé les points suivants :

- Objet de l'emprise et manière dont elle a été délimitée ;
- Inquiétude sur le devenir d'un commerce, des employés et relogement des locataires quand la Métropole aura acquis les locaux ;
- Demande à bénéficier d'une marge devant leur maison ainsi qu'une prise en compte du rétablissement d'un portail, création d'un portail piétons.
- Demande de retrait d'un mur de soutènement d'environ 2 mètres par rapport à son emplacement prévu.
- Dévalorisation de la propriété et perte de son charme. Action et pression de promoteurs. Sous-évaluation des biens.
- Certaines personnes dont les biens sont prévus d'être expropriés, sont venues rencontrer les commissaires enquêteurs sur les conseils des services fonciers de la Métropole ou de GEOFIT. Un grand nombre, parmi elles, sont toujours en attente de réponse.

14.9.3.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Réponses thématiques :

- Délimitation de l'emprise : Le principe de sobriété et d'optimisation foncière a dicté la conception pour limiter les impacts sociaux et économiques du projet et maximiser son acceptabilité face à cette problématique sensible et légitime.
- Tout en respectant les contraintes réglementaires et sécuritaires en termes de gestion des flux, le maître d'œuvre s'est efforcé de contenir l'emprise du projet dans l'emplacement qui lui a été réservé depuis des décennies, dès lors que cela est techniquement possible, le projet consomme moins de surface que l'emplacement réservé.
- Il n'est pas ici question de minimiser cette dimension très importante pour le projet, simplement d'assurer que le maître d'ouvrage a mis en œuvre tous ses moyens pour réduire l'emprise et engager les échanges avec les propriétaires pour les acquisitions nécessaires.
- Prise en charge de la remise en état : D'une manière générale, le déplacement à l'identique des clôtures, d'un portillon, ou d'un portail, sont à la charge du maître d'ouvrage.
- Le déplacement de ces clôtures nécessite une déclaration préalable au titre du code de l'urbanisme qui sera déposée par le maître d'ouvrage lors des libérations d'emprises avec mandat des propriétaires.
- Relogement des locataires : Concernant le droit au relogement (Articles L 423-1 et suivants du Code de l'urbanisme), il est à noter la création d'une cellule dédiée mise en place pour les locataires.
- Cette cellule est composée du maître d'ouvrage, de la direction de l'habitat NCA, des communes et leur CCAS, des bailleurs sociaux).
- Ce dispositif est aujourd'hui engagé sur la commune de Saint-Laurent-du-Var principalement concerné par le relogement d'une douzaine de locataires.

Concernant les commerces, ils feront l'objet d'une évaluation au cas par cas, et seront accompagnés par les acteurs institutionnels et consulaires, réunis dans une commission ad hoc, l'objectif étant là encore de limiter les effets négatifs sur leurs activités professionnelles.

- **Attente de réponses** : Le maître d'ouvrage a bien conscience des fortes attentes des riverains et de commerçants impactés par le projet, et entend répondre à leurs inquiétudes.

Dans cette optique, il a mobilisé une équipe interne en charge de l'écoute et un cabinet expert foncier associé GEOFIT, chargé des questions réglementaires et faisant l'interface avec la DIE et les services métropolitains.

Il est à noter qu'en raison de leur opposition au projet, certains propriétaires ont refusé les rendez-vous ou n'ont pas donné d'informations. Il y a donc certains propriétaires, hébergeant peut-être des locataires qui n'ont pas été rencontrés.

Réponses individuelles :

REP-MO-127 REP-MO-157 complète les réponses REP-MO-141 et REP-MO-150, REP-MO-158, REP-MO-159, REP-MO-160, REP-MO-161, REP-MO-162, REP-MO-163, REP-MO-164, REP-MO-165, REP-MO-166, REP-MO-167).

14.9.3.3. Appréciation de la commission

La commission prend note du fait que d'une manière générale, le Maître d'ouvrage apporte des réponses précises et souvent favorables au contributeur.

Elle constate néanmoins qu'un certain nombre de personnes, certes peu nombreuses, refusent d'être expropriées.

14.10. Risques (inondations, tsunami, submersion) (thème 10)

Le thème risques regroupe les items inondations- submersion – tsunami

Nombre de contributions	Nombre d'observations
29	29

Typologie : 24 particuliers – 2 Associations – 3 autres

Orientations : 23 défavorables – 5 réserves -inquiétude

14.10.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Sur ce thème, les contributeurs ont fait part de leurs inquiétudes, voire leur opposition au projet compte tenu d'un tracé situé en zone inondable, arguant parfois du fait « qu'il est plus facile de dévier des bus qu'un tram ».

Le terme inondation a été employé, qu'il s'agisse de craintes de débordements de cours d'eau (Var, Malvan, Cagne, Vallon des Vaux) ou de ruissellements en cas de pluies torrentielles, eu égard

à l'imperméabilisation des secteurs traversés par la ligne 4 et à leurs réseaux d'eaux pluviales vétustes et sous-dimensionnés.

Ils considèrent que seules les informations relatives au débordement du Var figurent au dossier. Ils demandent que les PPRi soient révisés avant tout projet et que l'évolution climatique soit prise en compte pour les 30 ans à venir.

Ils s'interrogent également sur l'impact des travaux qui pourraient aggraver le risque d'inondation sur le quartier des Vespins et sur la réalisation de travaux en sous-sol compte tenu de la présence de divers réseaux.

Le risque de submersion marine a également été évoqué

Deux personnes ont fait part de leurs inquiétudes sur les mouvements de terrain de cette zone (retrait-gonflement des argiles).

Questions complémentaires de la CE

Les études hydrauliques ont-elles bien pris en compte tous les paramètres pour le dimensionnement des mesures d'évitement et de réduction nécessaires pour faire face à des intempéries fortes du type Alex ?

En cas de tsunami les conducteurs ont -t-ils des consignes particulières à respecter pour l'évacuation des passagers vers des lieux sécurisés prévus par la Métropole ?

14.10.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Le maître d'ouvrage a apporté des réponses basées sur les informations du Porter à Connaissance (PAC) de février 2023 concernant le Var, et sur les études hydrauliques Cagne-Malvan et Vallon de Vaux réalisées pour ce dossier.

Il indique que le projet est conforme aux PPRi Cagne-Malvan et Var et que ses règlements, tout comme le PAC, autorisent la réalisation d'infrastructures de transport y compris en zone rouge. Il considère que la déviation des bus n'est pas plus simple en cas d'inondation.

Il a répété, à plusieurs reprises dans ses réponses sur le sujet, que la ligne 4 n'est pas située en zone inondable, ce que démontre les différentes études hydrauliques du dossier.

Il précise que les niveaux de crues ne peuvent être ceux de la tempête Alex, ceux-ci relevant plus d'un niveau millénal que centennal.

Sa réponse aux débordements sur la RN7, liés aux pluies torrentielles, fait état de la capacité limitée des ouvrages d'eaux pluviales situés en amont du tracé.

Il indique : « Si le projet de tramway n'a pas vocation à résoudre l'inondabilité du quartier, il traite les eaux et améliore la situation sur l'ensemble du périmètre requalifié, toutes les mesures conservatoires sont anticipées et prises par le projet pour que les futurs aménagements et travaux hydrauliques soient compatibles avec les infrastructures du tramway ».

Pour ce qui relève d'une éventuelle aggravation de l'inondabilité, il indique que les travaux ne perturbent pas les cours d'eau et que la perméabilités des sols, qui seront réalisés, contribueront à réduire ce risque.

L'exposition au risque de submersion marine est prise en compte et respecte le PAC de submersion marine de novembre 2017.

Par ailleurs, les consignes données aux conducteurs en cas de tsunami, relèvent du Règlement de Sécurité de l'Exploitation et sont contrôlés par les services de l'État.

REP-MO-061, 076, 082, 168169, 170, 172, 173, 174 et 175

14.10.3. Appréciation de la commission

Le MO a répondu longuement aux diverses problématiques soulevées. Cependant, la CE considère qu'il est difficile d'affirmer que le tracé ne se trouve pas en zone inondable pour les raisons suivantes :

- *Le PPRI de Cagnes-sur-Mer date de 2001 et celui de Saint-Laurent-du-Var ne concerne que le Var*
- *Les études hydrauliques sont incomplètes. Elles ne traitent pas de la Cagne alors que le dossier indique dans son résumé non technique que « l'ordonnancement des travaux se fera en tenant compte des risques de crue au droit de la Cagne »*
- *Ces études sont réalisées sur la base de débits maximum datant du PPRI. Si cette référence ne paraît pas aberrante pour le Malvan compte tenu des travaux qui ont été effectués, elle aurait pu valablement être reconsidérée pour le Vallon des Vaux afin de tenir compte des niveaux de crues envisageable à l'aune des épisodes pluvieux de 2015 et 2019.*

La commission demande qu'une étude hydraulique sur la Cagne soit ajoutée au dossier. Par ailleurs, l'AZI (Atlas des Zones Inondables) place la totalité du tracé de la L4 en zone à risque.

Ceci précisé, la réglementation autorise les infrastructures de transport en zone inondable, c'est d'ailleurs le cas pour diverses lignes de tramway en France.

Pour ce qui concerne les « inondations » liées aux phénomènes de ruissellement, une première démarche a été engagée avec le plan guide du quartier des Vespins, à Saint-Laurent-du-Var, issue des études menées en 2022 et 2023 pour l'EPA Plaine du Var.

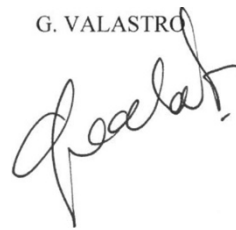
La commission considère que si le caractère inondable de ce tracé ne semble pas présenter de risques pour les usagers, il pourrait signifier, avec l'évolution du climat, une augmentation du coût d'exploitation due aux immobilisations et réparations récurrentes.

Le rapport ainsi établi, l'étude du dossier, l'ensemble des éléments recueilli au cours de l'enquête et le mémoire en réponse au Procès-Verbal de Synthèse, permettent à la commission de motiver ses conclusions et de formuler son avis dans un document séparé intitulé :

"CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION"

Fait à Nice, le 7 septembre 2023. Le Président de la Commission d'Enquête

G. VALASTRO



COHEN


JURAMIE


LOMBARDO


GUSTAVE


15. ANNEXES

- Annexe 1 Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique du 4 mai 2023***
- Annexe 2 Certificat d'affichage de la ville de Nice***
- Annexe 3 Certificat d'affichage de la ville de Saint-Laurent-du-Var***
- Annexe 4 Certificat d'affichage de la ville de Cagnes-sur-Mer***
- Annexe 5 Procès-verbal de synthèse des observations du public***
- Annexe 6 Courrier du 7 août 2023 de remise du procès-verbal de synthèse***
- Annexe 7 Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse en date du 21 août 2023***
- Annexe 8 Courriel du TA de Nice portant la remise du rapport au 8/09/2023***