

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 garantant 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 veh/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.

<i>M€2022 actualisés en 2025</i>	
Coût d'investissement	-483,8
Coût d'investissement initial	-403,1
Coûts de gros entretiens et renouvellement	-80,9
Valeurs résiduelles	0,3
Charges d'exploitation	83,5
Gains d'exploitation : Restructuration du réseau de bus	175,8
Coûts d'exploitation Réseau de tramway (T2, T3, T4)	-92,3
Avantages socio-économiques	505,0
Gains aux usagers	376,8
Gains de temps	289,2
Diminution de l'usage de la voiture particulière	87,6
Avantages aux tiers	128,2
Réduction du risque des accidents de la route	47,4
Réduction des émissions de polluants atmosphériques	62,0
Réduction des émissions de gaz à effet de serre	7,3
Diminution des nuisances sonores	2,8
Réduction des effets amont-aval des véhicules	8,8
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 16 . 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 comptabilité 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 ;

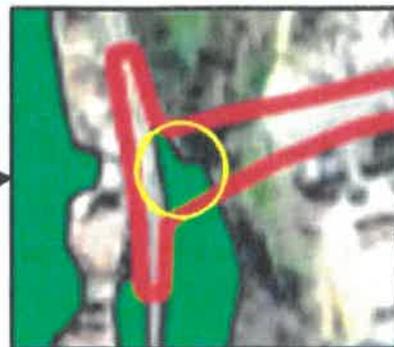
Les emplacements ER34 (équipement public) et P32 (voie piétonne) ont fait l'objet de modifications au titre d'une modification de droit commun du PLUm approuvée en octobre 2022 ;

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 :



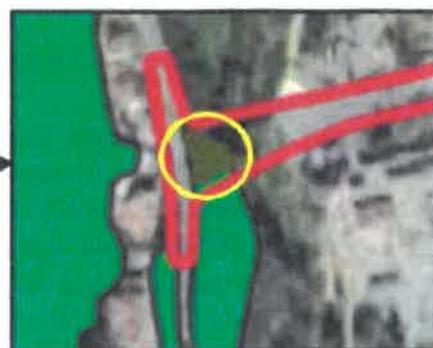
Zoom :



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 syndics 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 syndics 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 Sois & 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.

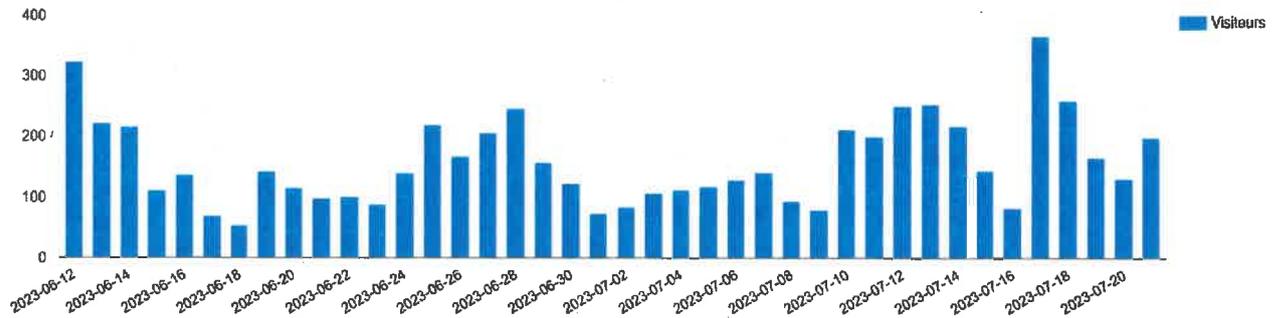
La commission n'a pas repris la totalité des réponses détaillées formulées par le Maître d'Ouvrage. Les déposants ont la possibilité de s'y référer en utilisant le plan de classement placé en tête du document « Mémoire en réponse au Procès-verbal de synthèse des observations » figurant en annexe.

13. BILAN GLOBAL DE L'ENQUÊTE

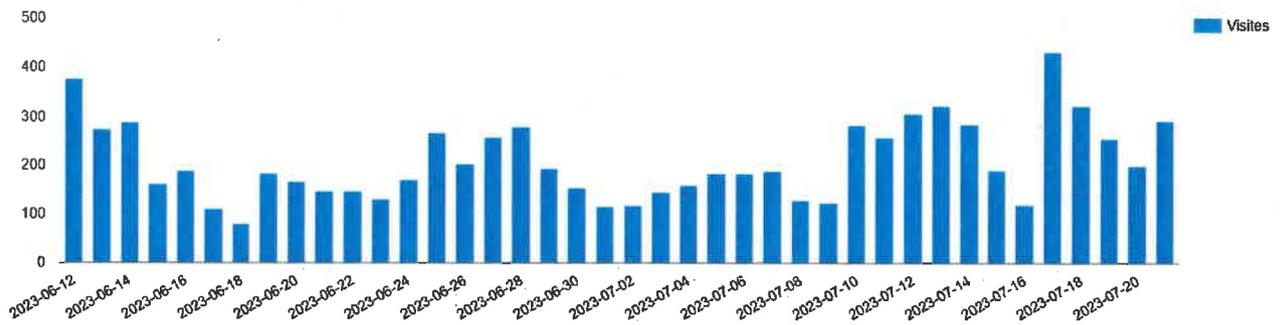
Selon les modalités de clôture de l'enquête publique définies par l'arrêté préfectoral, aucune contribution quel qu'en soit le mode de dépôt n'a été prise en compte au titre de ce rapport.

13.1. Bilan quantitatif

Nombre de **Visiteurs** par jour

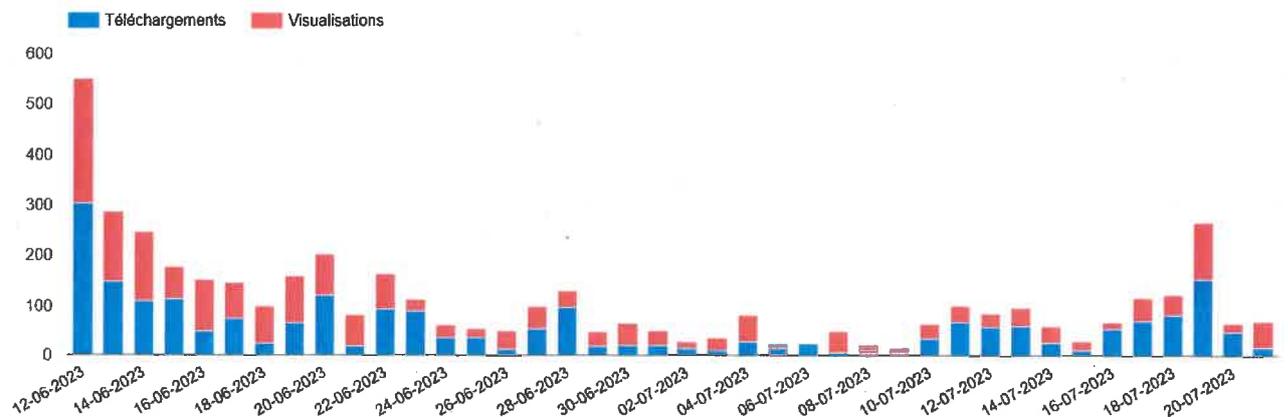


Nombre de **Visites** par jour :



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

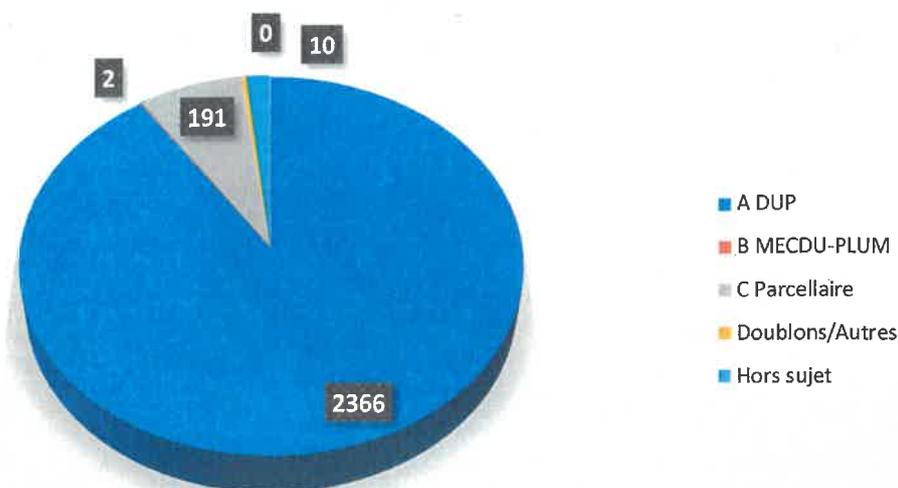
Chaque contribution comporte une ou plusieurs observations.
La Commission a examiné chaque contribution et lettre en sélectionnant les observations relevant de chaque type d'enquête. Cette sélection a permis de définir le nombre d'observations correspondant aux différentes enquêtes A, B, C.

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.

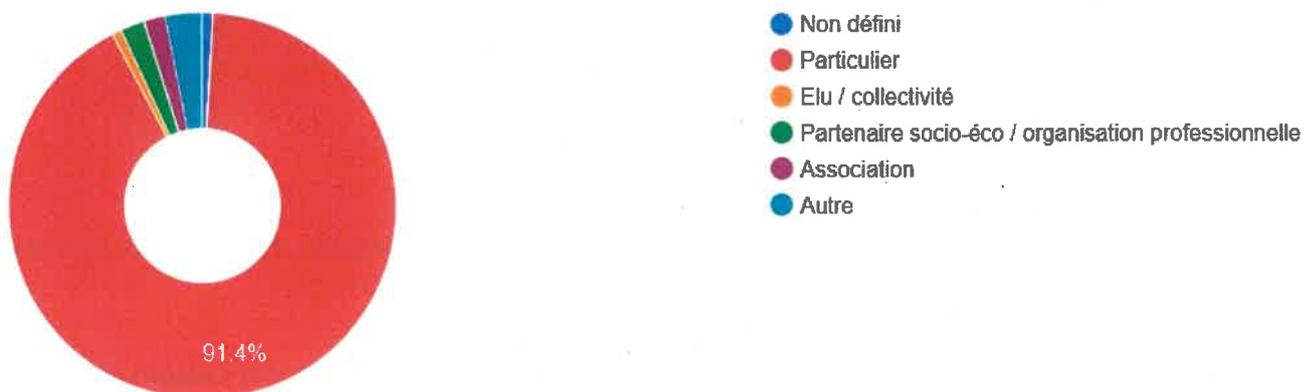
Répartition des observations par type d'enquête

Répartition Observations par type d'enquête



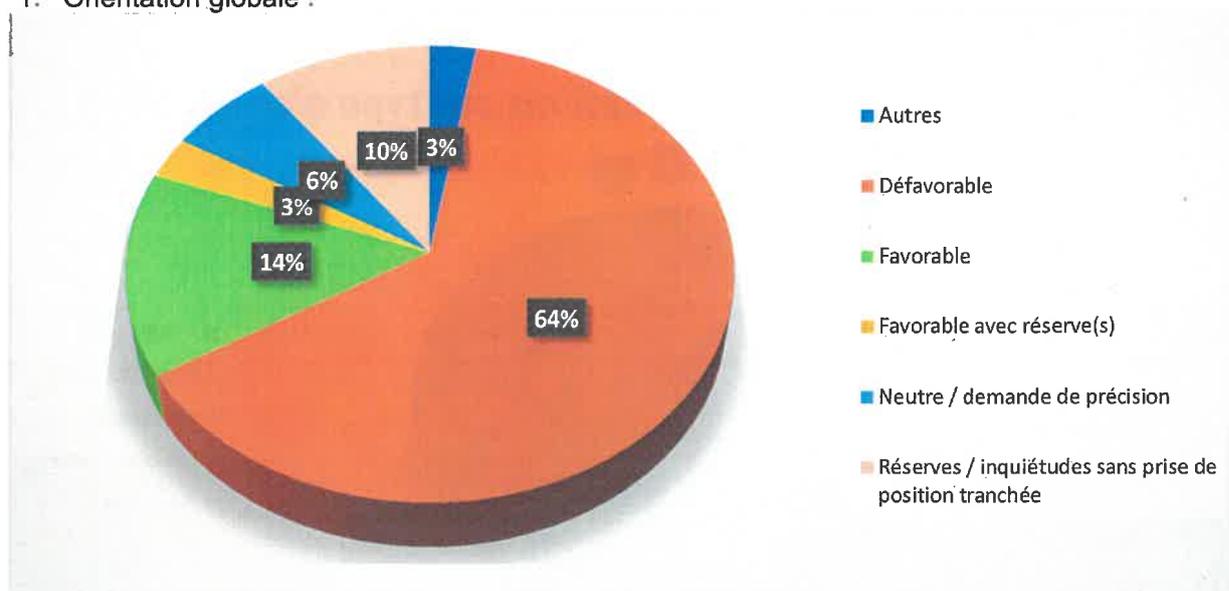
13.2. Bilan qualitatif

- Typologie des déposants

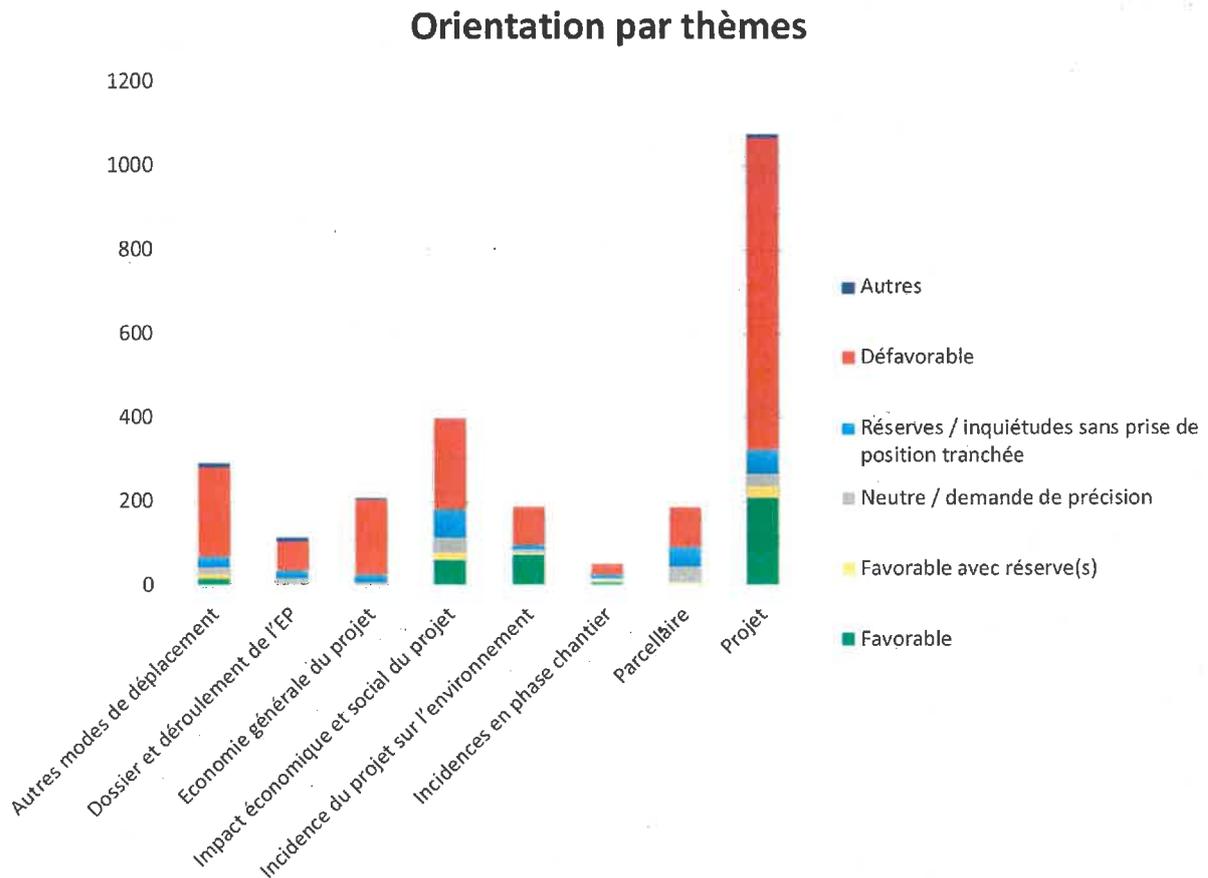


- Synthèse de l'orientation manifestée par le Public :

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 portants 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.

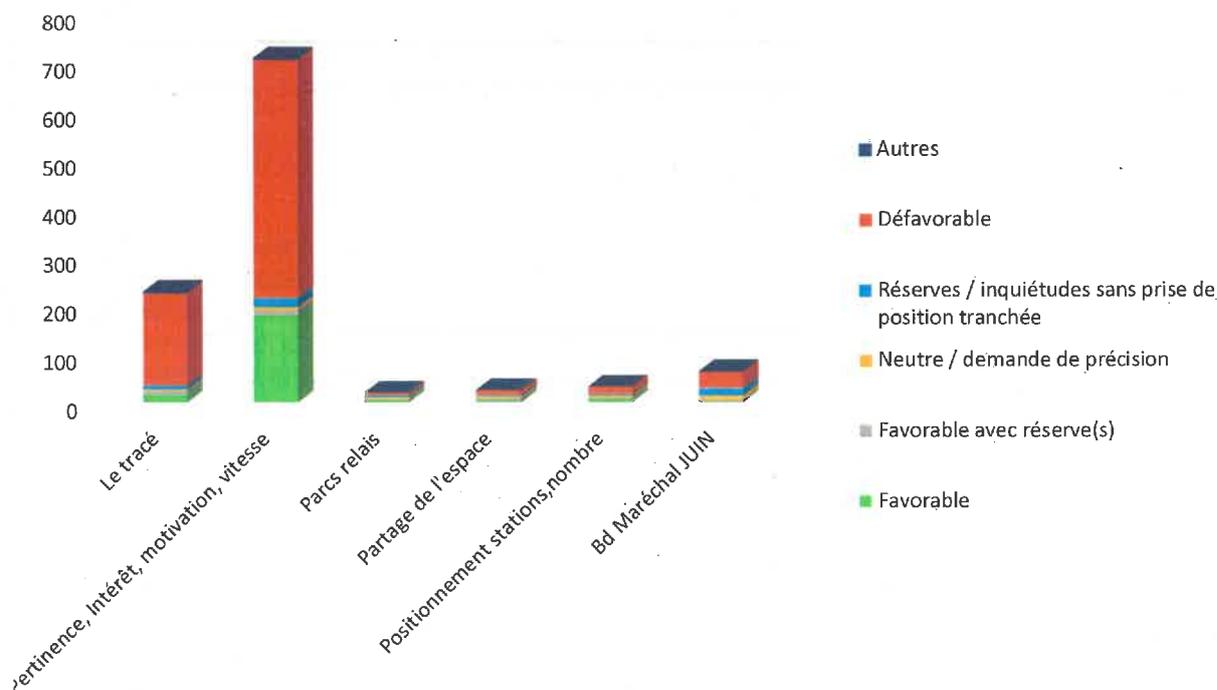
Si l'on ajoute aux conditions de déroulement de la concertation, que l'enquête publique a été réalisée pour moitié en période de vacances scolaires, il y a lieu de douter d'une réelle participation du public à ce projet.

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

Le Projet - Orientations



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

- Dêmesure 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 concernent 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-communiaux, 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 ?

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.

