

Appréciation de la commission

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

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'Église Sainte Famille, située à droite du parvis, ainsi que le stationnement des véhicules et corbillards pour les funérailles qui y sont célébrées ?

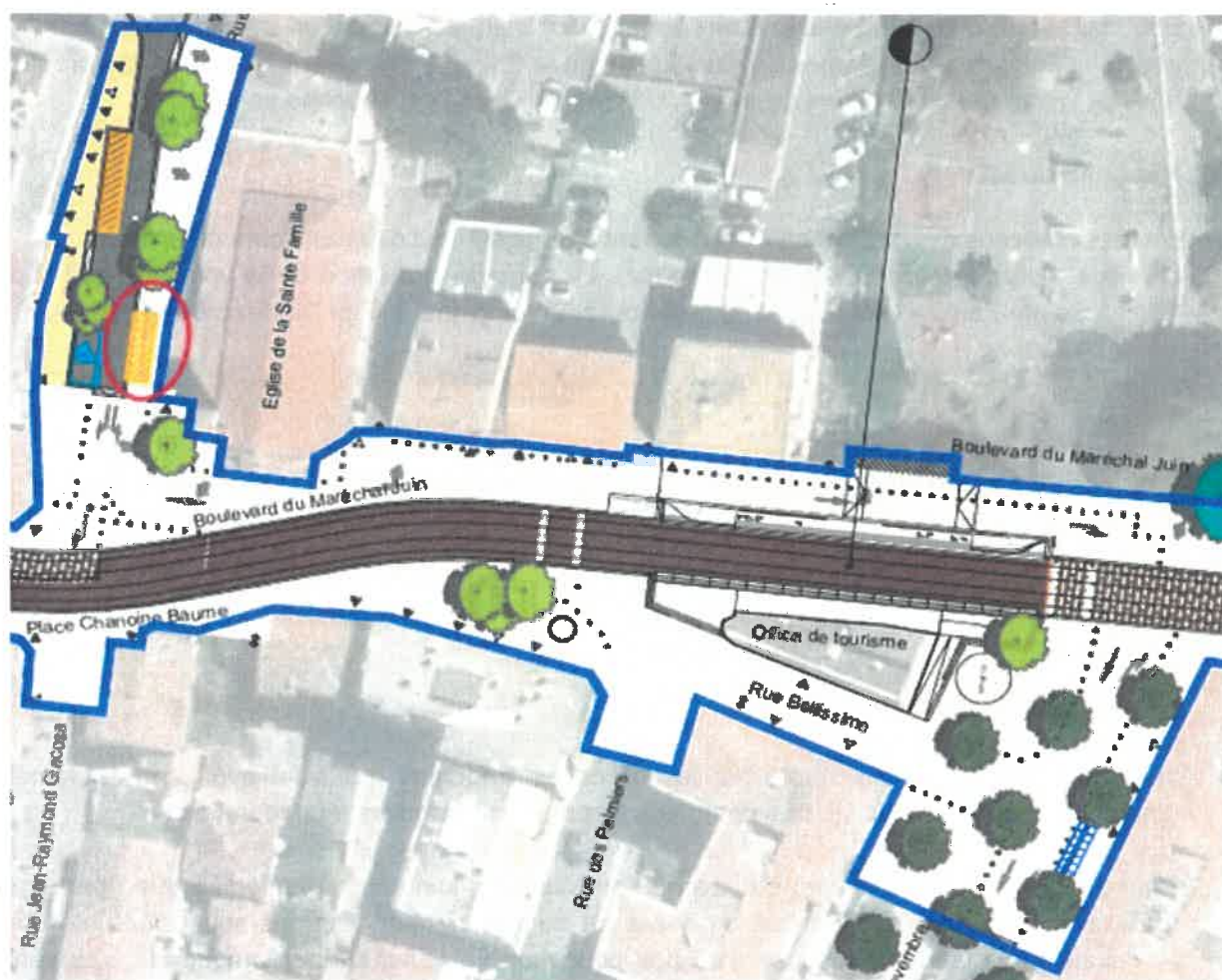
@702 Demande les emplacements prévus pour les corbillards et les autres cérémonies devant l'escalier. Mort des commerces.

Réponse du MO

Depuis la rue de l'Église, 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 pourrions-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 pourrions-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)



FIGURE 62 : TRAFIC EN SITUATION 2019 EN HPM FIGURE 68 : TRAFIC EN SITUATION 2035 REF EN HPM FIGURE 24 : TRAFIC EN SITUATION 2035 PRO EN HPM

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.

@376 Contre 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 circulatoire (cf. carte ci-après).

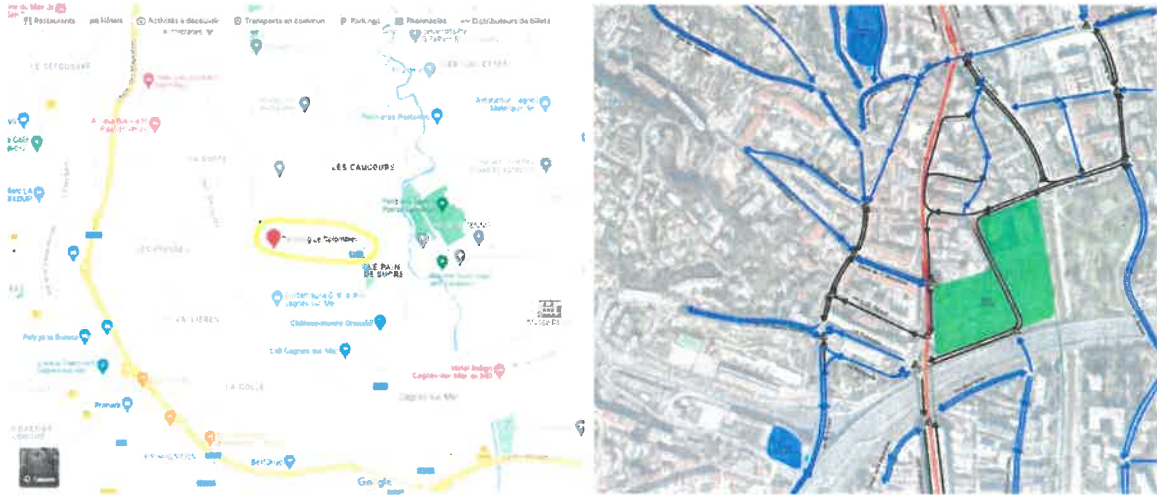
La nouvelle trame circulatoire n'a donc que très peu d'impact sur les accès au camping.

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 circulatoire 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 circulatoire.

– 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 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

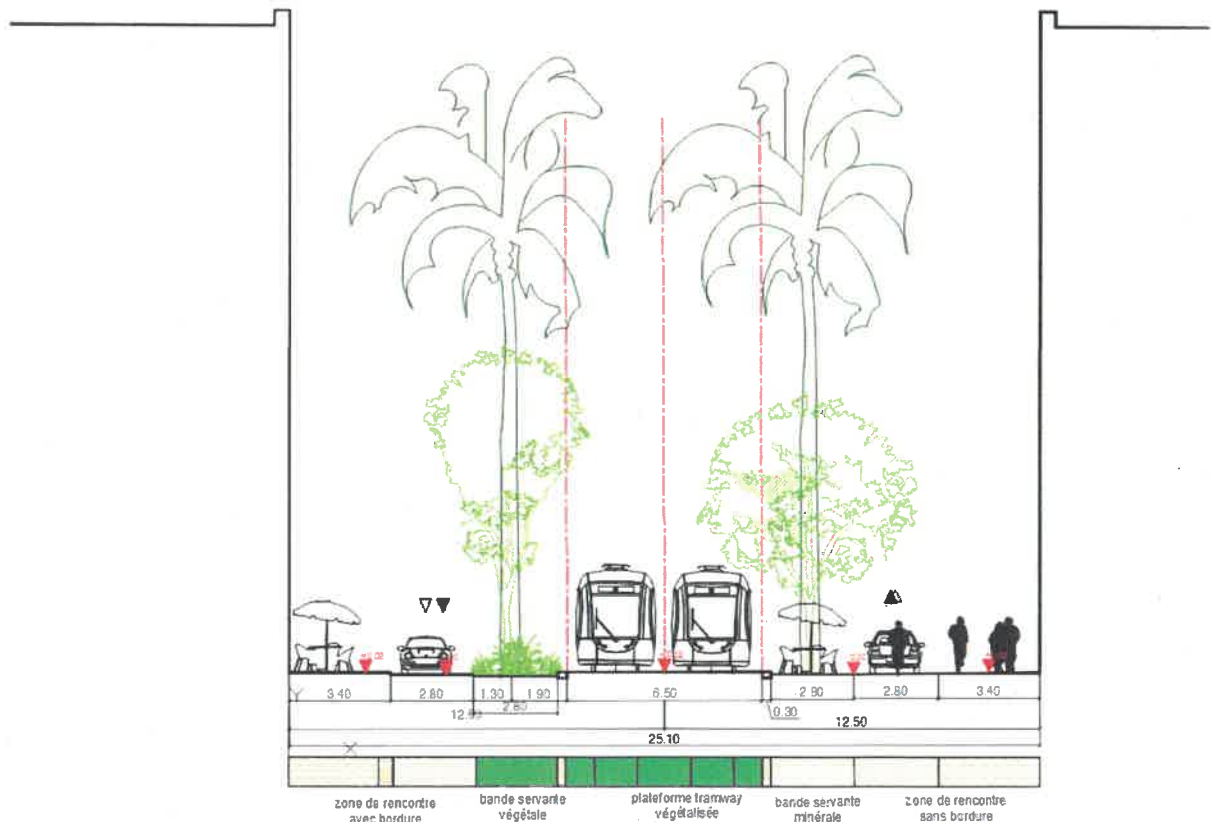
Cette largeur de 2 mètres est insuffisante au regard de la fréquentation piétonne du boulevard Maréchal Juin qui est d'abord une rue commerçante. Par ailleurs, les étals et terrasses de café ne pourraient plus se développer. Les accès aux pas de porte seraient alors plus contraints.

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.

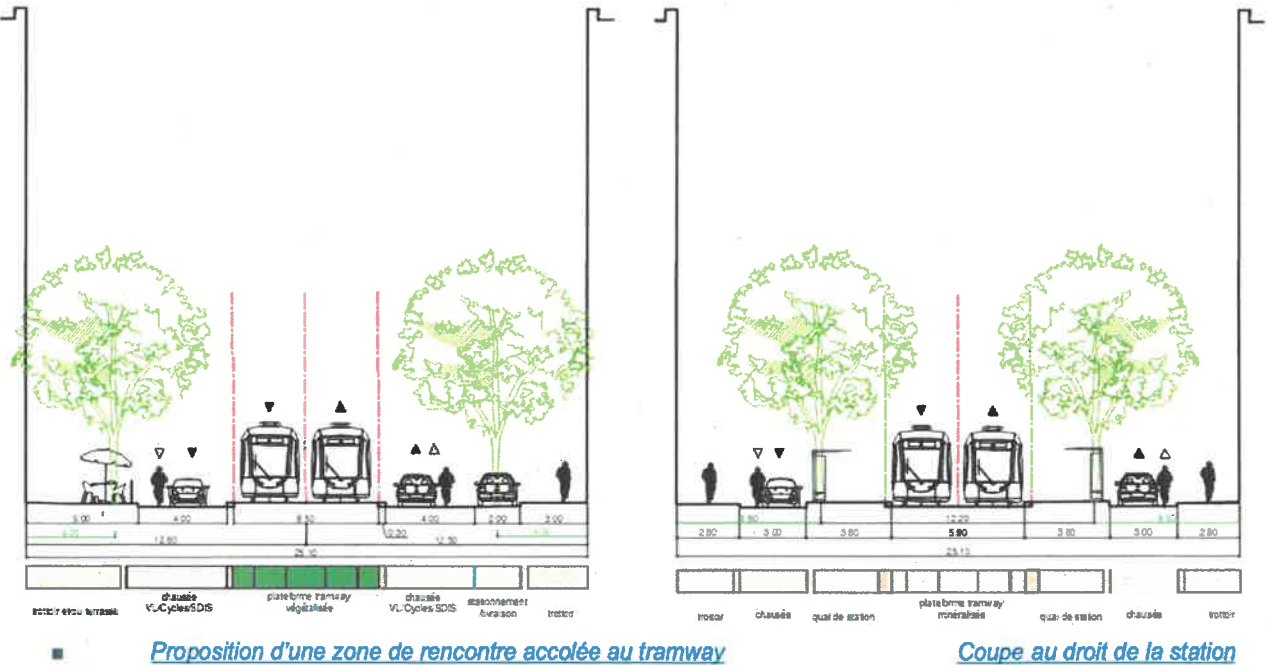
La qualité et l'attractivité de cet axe en seront largement améliorées et profiteront des îlots de fraîcheur répartis le long du boulevard Maréchal Juin.

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.

Complémentaire 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.

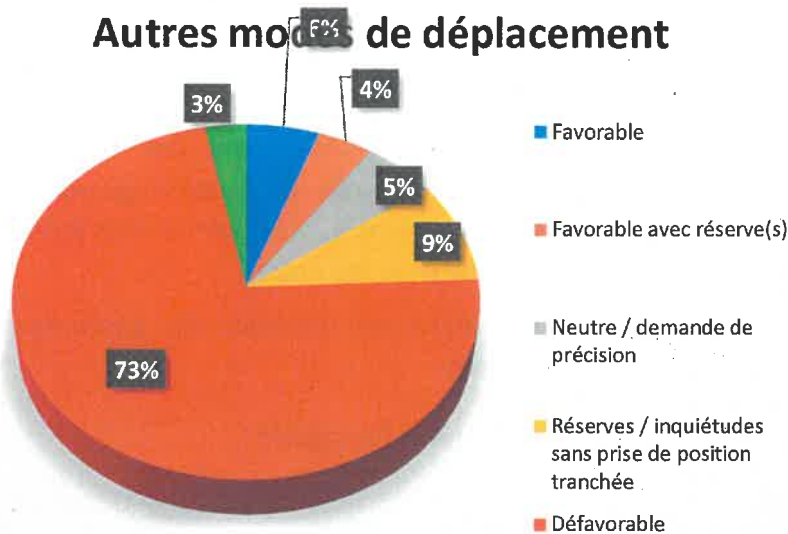
La commission accueille favorablement l'analyse sur la végétation concernant l'initiative de planter de jeunes arbres pour obtenir une belle canopée à l'âge adulte.

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 épiètent 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 entraîner 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 ISICLES 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 circulatoire 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 :

