

- 2^e couronne périphérique : les liaisons intercommunales et interquartiers avec un accès facile au P+R ;
- 1^{re} couronne centrale : pour la desserte avec les parkings du centre-ville.

Certaines réponses ne sont pas en phase avec les observations du public. « Par exemple sur l'option de dévier la circulation par le chemin des Salles en créant le pont routier Chemin du Brecq n'est pas viable, car à l'heure actuelle, les voitures ne passent pas à 2 en même temps ». Dans ces cas la commission, ne disposant pas d'éléments techniques suggère au Maître d'Ouvrage de se rapprocher des riverains concernés pour examiner sur le terrain des difficultés signalées.

Concernant la circulation et le stationnement Avenue du Maréchal Juin, objet de nombreuses remarques, la commission n'est pas convaincue de la solution préconisée par le Maître d'Ouvrage de canaliser les automobilistes vers des voies adjacentes soit de nature à fluidifier la circulation.

La commission s'interroge sur la fluidification de la circulation sur le secteur du tracé dans la mesure où elle dépend du report modal des véhicules routiers vers le tramway.

14.6.2. Le stationnement et les livraisons

14.6.2.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations sur le stationnement et les livraisons

Le stationnement et les livraisons concernant le Boulevard Maréchal Juin sont traités dans le thème dédié « Bd Maréchal Juin »

Les principales préoccupations qui ressortent sont des insuffisances de places de stationnement suite à des suppressions annoncées et des points de livraisons qui vont disparaître pour l'approvisionnement des commerces.

1- Le projet supprimera les 50 places de stationnement desservant le centre commercial des Vespins. La clientèle de ses dix commerces est pour une grande partie une clientèle de passage sur la N7 (épicerie bio, pharmacie, cave...). La suppression du stationnement à proximité va mettre en difficulté ces commerces déjà fragiles. La création d'un parking-relais à la gare multimodale du Val Fleuri ne réglera pas le problème, car il ne répond au stationnement de proximité. La suppression du parking de ce centre commercial rendra très difficile l'accès de camions de livraison, qui risquent de stationner en pleine voie et de paralyser le trafic

2- Problématique si suppression totale du parking central.

3- Malgré l'affirmation à plusieurs endroits que les places perdues en voirie seront compensées (comme dans le tableau page 16/67 du même document où il est affirmé « Maintien des accès aux parkings et des offres de stationnements existants »), on constate que le projet prévoit en réalité entre 325 et 505 places qui sont purement et simplement perdues. ?

4- demande précisions sur comment accéder à la résidence et se protéger du stationnement sauvage aux abords

5 - Aujourd'hui il est très pratique de se garer près d'un magasin en profitant du forfait gratuit d'une demi-heure, d'effectuer une course et repartir dans la foulée en libérant la place pour le suivant. Quand il faudra utiliser des places dans un P+R, par définition décentré, (et si on en trouve une de libre), l'accès sera beaucoup plus compliqué et plus long. La durée du stationnement sur les places sera augmentée et le besoin en place va donc augmenter, en conséquence, lui aussi. L'ensemble aura sans doute un impact non négligeable sur la facilité d'accès aux commerces et sur la qualité de vie des habitants.

6- Concernant la RN 7 est-ce que des places de stationnement seront créées afin de faciliter les livraisons et en prévision des aléas de pannes mécaniques permettant de limiter voire d'arrêter la circulation ?

14.6.2.2. Réponses du Maître d'Ouvrage

1- REP-MO-109 Il est à noter la restitution d'un nombre de places de stationnement important sur ce secteur, 20 en voirie, avec un profil type avenue de la Californie à Nice, et la proximité directe avec le P+R Val Fleuri de 300 places dont l'usage sera mixte.

Les P+R comprennent une part compensatoire d'environ 70% des places de stationnement non restituées en voiries.

Ainsi, le P+R Val-Fleuri d'une capacité de 300 places et situé à 180 m du centre-commercial des Vespins, a une part de compensation déterminée à 100 places.

Ainsi les usagers de l'ex-RN7 désireux d'effectuer leurs courses aux Vespins profiteront de 20 places en voirie, avec un stationnement minute ou limité à 30 min permettant les rotations, et de 100 places aux P+R des Vespins.

Pour les camions de livraison, une ou deux aires de livraison seront positionnées en concertation avec les commerçants.

Ces aires de livraison pourront être mixtes, livraison le matin et stationnement VL dans l'après-midi comme c'est le cas à Nice.

Enfin grâce à une offre de mobilité supplémentaire, le tramway amènera assurément une clientèle nouvelle à ces commerçants.

2- REP-MO-110 La question porte sur l'aménagement du square Bourdet présenté en page 57 de la pièce C. Il y est bien précisé que l'ensemble des parkings privatifs resteront accessibles via l'allée des Platanes à l'Est et l'allée des Bugadières à l'Ouest.

L'allée des Bugadières est accessible en impasse depuis la rue Soutine. Des zones permettront le croisement de 2 véhicules malgré la largeur réduite de la voie.

Le sens actuel de l'allée des Platanes sera inversé et l'allée sera accessible depuis l'avenue Renoir jusqu'à la rue Soutine.

La question du stationnement est aussi abordée en fin de présentation du secteur ainsi qu'au §4.5.8 de la même pièce qui démontre l'effort mené par le maître d'ouvrage projet pour présenter un bilan positif du nombre de places de stationnement sur l'ensemble des secteurs.

Quand bien même il ne s'agit pas de la vocation première d'un projet tramway, le maître d'ouvrage a considéré que cette question était un critère essentiel de l'acceptabilité du projet, et de forte évolution des mobilités

3- REP-MO-111 Le projet de transport tramway apporte une nouvelle solution de mobilité nécessaire pour répondre aux besoins de déplacements, actuels et à venir, sans pouvoir matériellement maintenir la majorité des places de stationnement actuellement disponible en voirie.

En définitive, l'insertion de la plateforme ferroviaire dans l'espace urbain conduit à supprimer les 2/3 des places existantes.

Ce bilan intermédiaire est aussi une conséquence des efforts menés pour limiter l'impact du projet sur le foncier privé.

Pour renforcer l'attractivité de la ligne, le projet tramway intègre 4 parkings éloignés de moins de 2km les uns des autres. Dans une démarche de mutualisation et pour maximiser leur remplissage, il a été décidé d'ouvrir leur accès et usage à la vie de quartier.

Dès lors, il a été ajouté aux jauges de chaque parking une compensation de 70% des places perdues en voirie.; - la diminution progressive du besoin de stationnement public - hors tramway – en raison la réduction progressive du nombre de voitures par foyer dans les zones très urbanisées et le changement de l'habitude "tout-voiture".

Ces 2 courbes aux tendances opposées conduisent à ne pas compenser 100% au risque de construire des ouvrages surdimensionnés, coûteux et moins intégrés à leur environnement.

La réponse au contributeur intègre donc une dimension temporelle pour accompagner le changement et ne pas créer une rupture entre des secteurs actuellement complètement dédiés à la voiture et qui demain doivent muter pour prendre en compte le changement climatique

4- . REP-MO-118 La livraison du commerce SPAR ne pose pas de difficulté particulière.

Elle sera vraisemblablement plus sécuritaire qu'actuellement en utilisant la contre-allée large prévue au sud du bâtiment. (Voir Planches page 111 du mémoire en réponse du PVS)

5- REP-MO-112 La démarche visant à concentrer les places dans du stationnement collectif plutôt que de les disperser de façon étendue sur l'ensemble de l'espace public est inhérente à l'aménagement des zones urbaines au foncier rare.

La qualité de vie est nécessairement améliorée par la diminution du stationnement en voirie qui réduit le trafic automobile et la pollution de l'air, sonore et visuelle.

En outre, une partie des surfaces ainsi récupérées permet aussi une végétalisation plus importante de l'espace public.

Les retours d'expérience issus des métropoles françaises ou des exemples locaux présentent au contraire une attractivité renforcée des commerces : avenue Jean Médecin à Nice, Polygone Riviera à Cagnes-sur-Mer.

6- REP-MO-120 Les planches 7 à 15 de l'annexe à la pièce C présentent les aménagements le long de l'ex-RN7. Sur l'avenue de Nice et la route des Vespins, 155 places de stationnement ont été restituées en voirie.

Les études AVP avaient déjà permis d'identifier quelques aires de livraison basées sur l'existant et présentes sur les plans en hachures jaunes.

Les études détaillées de niveau PRO (qui ont fait suite à la constitution du dossier) ont recensé exhaustivement le besoin afin d'implanter ces aires partout où cela est nécessaire. Les conditions

de livraison des professionnels sont systématiquement abordées lors des rendez-vous avec les riverains.

Sur l'avenue de Nice, le maintien d'une voie de circulation dans chaque sens ne modifie en rien les contraintes générées par l'arrêt d'un camion de livraison ou d'un véhicule en panne en pleine voie.

Si le cas se présentait en dépit du code de la route, la sur largeur de 2m que constitue la bande cyclable continue, permet une chaussée suffisamment large pour que les dépassements soient possibles de façon provisoire et pour pallier ces situations exceptionnelles

14.6.2.3. Appréciations de la commission

Le Maître d'Ouvrage a apporté des réponses détaillées sur les questions du public concernant le stationnement et les livraisons.

Concernant l'insuffisance de places de stationnement la commission est favorable à la décision d'ouvrir l'accès et usage des 4 parkings relais à la vie de quartier dès lors qu'il a été ajouté aux jauges de chaque parking une compensation de 70% des places perdues en voirie.;

- La commission estime que l'évolution du comportement des usagers en faveur du transport collectif, plus sensible aux effets climatiques, conduira à la diminution progressive du besoin de stationnement, cette tendance à la baisse sera confirmés par moins de voitures en centre-ville.

La commission considère qu'une seule place dédiée et réservée est prévue au nord de l'église Sainte Famille, 1 Bd Maréchal Juin, pour le corbillard ou convoi funéraire est insuffisante, elle demande au Maître d'Ouvrage de réserver 4 voire plus de places de stationnement supplémentaires dont une PMR pour assurer l'accueil nécessaire aux différentes cérémonies.

Concernant les livraisons la commission constate une ouverture du Maître d'Ouvrage pour implanter des aires de livraison en répondant aux besoins des commerçants et des professionnels par l'engagement suivant « Les études détaillées de niveau PRO (qui ont fait suite à la constitution du dossier) ont recensé exhaustivement le besoin afin d'implanter ces aires partout où cela est nécessaire. Les conditions de livraison des professionnels sont systématiquement abordées lors des rendez-vous avec les riverains »

14.6.3. Impacts sur la vie quotidienne

Ce thème recouvre les contributions portant sur le bruit et les vibrations pendant les travaux puis en phase de fonctionnement de la L4, ainsi que sur l'attractivité positive ou négative induite par la réalisation de ce projet.

14.6.3.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations sur la circulation automobile

- **Bruit**

Il ressort de l'analyse des contributions de ce thème que le bruit est la nuisance la plus redoutée en phase de travaux, mais encore plus en phase d'exploitation, à l'exception d'environ 10 personnes se réjouissant de l'amélioration à venir de l'ambiance sonore.

Le bruit d'avertisseur du tramway est également mis en cause.

Les riverains de la N7 insistent particulièrement dans la mesure où cette nuisance viendra s'ajouter à celles constatées déjà aujourd'hui (avion, train et bruits routiers).

Des questions sont posées quant au contenu du dossier sur le niveau sonore, les études figurant au dossier et les mesures anti-bruit prévues.

Le bruit solidien dû aux vibrations est également mentionné.

- **Vibrations**

Les vibrations font l'objet d'oppositions, d'inquiétudes et de questionnements qui portent sur les risques de fissures sur les habitations et sur l'application des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.

On relève des inquiétudes sur les conséquences des désordres par les vibrations en matière de dévalorisation des biens immobiliers

Sont également mentionnés les impacts des vibrations sur le talus SNCF déjà soumis à celles générées par les trains.

- **Attractivité**

L'attractivité est entendue ici en termes de conséquences, perçues comme positives ou négatives, pour les communes de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var, bénéficiant de ce mode de transport supplémentaire.

Le thème du Tracé, détaillé dans ce rapport, indique une population laurentine ayant le sentiment que les besoins de desserte de leur ville ne sont pas pris en compte (à l'exception de deux établissements privés Cap 3000 et Tzanck), et une population cagnoise, inquiète de la traversée de leur centre-ville et des conséquences sur la circulation routière.

La majeure partie des contributeurs de ce thème, considèrent que ce projet sera une ouverture surtout pour la ville de Nice, dans son expansion vers l'Ouest de la métropole. Ils craignent un afflux de population niçoise issue de quartiers sensibles qui apporterait incivilités et insécurité, tant dans le Tramway que dans les quartiers desservis.

La crainte d'une modification de la configuration sociologique de ces villes, est également exprimée par des expressions comme « cité dortoir » ou encore « banlieue de Nice ».

Les quelques avis favorables ayant trait à l'attractivité sont repris dans divers autres thèmes de ce rapport (facilité de déplacement, confort, nombreuses stations) avec parfois quelques inquiétudes sur l'évolution des tarifs de transport et de parking ainsi que sur les horaires de fonctionnement.

14.6.3.2. Réponse du maître d'ouvrage

- **Bruit**

Le MO indique : « Les niveaux sonores intégrant la circulation du tramway demeurent globalement très réduits par la diminution du trafic et la réduction de la vitesse automobile.

Les niveaux sonores sont atténués de 2 à 3 fois par rapport à la situation actuelle ».

« Certains secteurs voient les niveaux réduits de 10dB soit une perception de bruit divisée par 8. »

Il mentionne une baisse significative du bruit pour la résidence La Baie (voir REP-MO-057), le bâtiment Shangri-La (REP-MO-69 et 122) et le Bd du maréchal Juin (REP-MO-051)

Pour ce qui concerne le domaine des Vespins, la réponse suivante a été donnée dans le RD: « Concernant le bruit, l'étude complète fournie à l'annexe 6 de la pièce GD12 apporte des précisions techniques détaillées et montre que le bruit au droit de la copropriété sera atténué de 2 à 3 dBa, soit une sensation de quasi 2 fois moins de bruit.-

S'il est vrai que la circulation automobile sera plus proche, il faut considérer que :

1/ l'immeuble est récent, son recul au sud présage déjà l'emplacement réservé et les aménagements du tramway ;

2/ le trafic actuel (2019) est de 850vh à l'HPS dimensionnante, sans le projet ce trafic reste constant à 850vh à l'HPS à horizon 2035, avec le projet T4 ce trafic est réduit de plus de 40%, passant à 500vh ce qui va considérablement réduire la gêne actuelle ; d'autant que la limitation de vitesse sera réduite à 30km/h rendant les véhicules beaucoup moins émetteurs »

Il précise que pour certains cas déjà identifiés qui subiront des augmentations de niveaux de bruit, des solutions de protection à la source seront mises en œuvre (réhausse de murs, isolement de façades).

En revanche, dès lors que le projet ne génère pas de dégradation des niveaux sonores, aucune mesure particulière ne sera prise pour améliorer l'isolation des biens des riverains.

Il ajoute cependant, qu'au moment de la mise en service, si les niveaux réglementaires étaient dépassés, il serait dans l'obligation de compléter les aménagements de protection sur les bâtis. (REP-MO-131 et 145)

Pour ce qui est du gong utilisé par le conducteur du tramway, il pourra être envisagé de réduire son niveau sonore le soir et le matin tôt, comme sur la L2.(REP-MO-057 et 145)

Il donne la définition du bruit solidien qui est détaillée ci-dessous.

- **Vibrations**

REP-MO-054, 131, 145

Les vibrations liées au bruit solidien ne sont pas de nature à provoquer des fissurations, mais tout au plus une gêne aux riverains.

Cependant, des mesures anti-vibratiles de réduction de cette gêne sont prévues et seront augmentées le long de la ligne même si les études ne l'exigent pas strictement.

Le périmètre d'étude couvre un bandeau de 50m de part et d'autre du tramway.

« En termes de suivi des incidents qui seraient imputables au projet tramway, le Maître d'ouvrage demandera l'établissement de référés préventifs pour les bâtiments proches du tracé ou présentant des structures fragiles.

Ces référés permettront de détenir un état initial incontestable.

Ces référés et constats permettront l'instruction par des experts si des fissures apparaissent qu'elles soient dues aux travaux du tramway ou non (sécheresse avec mouvement de sol) ».

- **Attractivité**

REP-MO-30, 121 et 123

Le MO précise que : L'usage mixte est bien prévu pour rendre accessibles les P+R aux riverains et "visiteurs" avec une tarification qui sera adaptée, sans limitation de durée pour le stationnement.

Il détaille dans sa réponse les évolutions des différents tarifs de transports, en précisant que cette nouvelle politique tarifaire touche principalement le voyageur occasionnel, et non le travailleur utilisant les transports en commun.

Il précise que les tarifs évoluent pour faire face à l'augmentation du coût de l'énergie, mais également pour maintenir la qualité de service.

Il indique que les horaires se basent sur des relevés de fréquentation.

14.6.3.3. Appréciation de la commission

Bruit

Malgré les réponses détaillées du MO, la CE note cependant que le résumé non technique (pièce GD2) mentionne que « Le projet de tramway engendre une augmentation de bruit » (page 19), que des « dépassements des seuils réglementaires sont observés dans trois secteurs » (page 38) et que parmi les effets positifs induits par le projet, il y a peu d'effets sur le bruit (page 62)

Au vu de ces éléments, il est difficile de comprendre l'affirmation du MO selon laquelle les niveaux sonores seront atténués de 2 à 3 fois, voire plus, par rapport à la situation actuelle.

Affirmation renvoyant aux études acoustiques détaillées figurant au dossier d'enquête, mais dont la complexité ne permet pas de faire la part de ce qui est écrit dans le résumé non technique, et de ce qu'indique le MO dans ses réponses.

Par ailleurs, la CE rappelle que la MRAe souligne que si les niveaux sonores respectent les seuils réglementaires, ils restent cependant largement supérieurs aux lignes directrices de l'OMS.

Vibrations

Les réponses apportées par le MO sont précises.

La commission prend acte de l'extension des mesures anti-vibratiles au-delà de l'exigence des études.

Attractivité

Les réponses du MO sur l'évolution des tarifs et des horaires ne donnent pas d'éléments permettant d'assurer une pérennité quant à l'utilisation de ce TC.

Or, tarifs et horaires sont des fondamentaux de l'attractivité des transports, avec pour pendants, le niveau de fréquentation et l'amélioration de la circulation routière.

Les inquiétudes exprimées quant à un afflux de population venant de Nice restent totalement subjectives.

Les termes employés par ces contributeurs sont « harceleurs, délinquants, voyous, cambrioleurs, voleurs... ». Il est question « d'incivilités, d'insécurité, d'agressions... ».

La CE n'a pas connaissance d'étude, sur la mise en place de tramway, corroborant l'idée d'une augmentation de la délinquance dans les villes desservies.

Quant à la transformation de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var en « banlieue » de Nice ou en « cité dortoir », la CE considère que les temps de parcours par rapport à Nice ne sont pas suffisamment importants pour générer ce type de phénomène.

14.6.4. Maintien accessibilité des immeubles et commerces

14.6.4.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

La question de l'accès aux propriétés situées dans la zone d'influence de ce projet, en termes de travaux et de circulation, a été abordée à plusieurs reprises, soit par des propriétaires subissant une expropriation, soit par des résidents sur le tracé ou **sur des** voies annexes au tracé, touchés par les modifications de circulation, ou encore, de manière plus générale, par des contributeurs s'interrogeant sur les impacts de ce projet.

La question a souvent été posée pour l'accès à l'institut Tzanck à Saint Laurent du Var (pente réhabilitée et inappropriée) et dans le cadre des aménagements prévues sur le Bd du Maréchal Juin à Cagnes-sur-Mer (Accès aux parkings, aux immeubles et aux commerces).

Les questions au Bd du Maréchal Juin et à l'institut Tzanck sont traitées dans ce rapport dans le chapitre dédié au thème Projet.

14.6.4.2. Réponse du maître d'ouvrage

Réponses thématiques

La spécificité du tramway permet de rétablir chacun des accès, quitte à déplacer le portail et clôtures.

La pièce C indique bien le maintien des accès riverains et activités commerciales en phase travaux, ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire communication de la population et des professionnels impactés. (information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et édition spécifique d'une revue du tramway, application « chantiers connectés »)

Réponses relatives à l'accès à l'institut Tzanck et au Bd du Maréchal Juin sont détaillées dans ce rapport au chapitre dédié au thème Projet

Réponses individuelles apportées dans le cadre des expropriations

- Réponse du RD

Accès aux garages du Domaine des Vespins

Si l'insertion axiale de la plateforme tramway assure la meilleure desserte possible des 2 côtés de la rue, elle présente l'inconvénient d'imposer un sens d'accès à une adresse donnée.

Dans la plupart des cas, les carrefours réguliers le long du tracé autorisent les mouvements de demi-tour utiles pour changer de sens sans avoir à changer de rue.

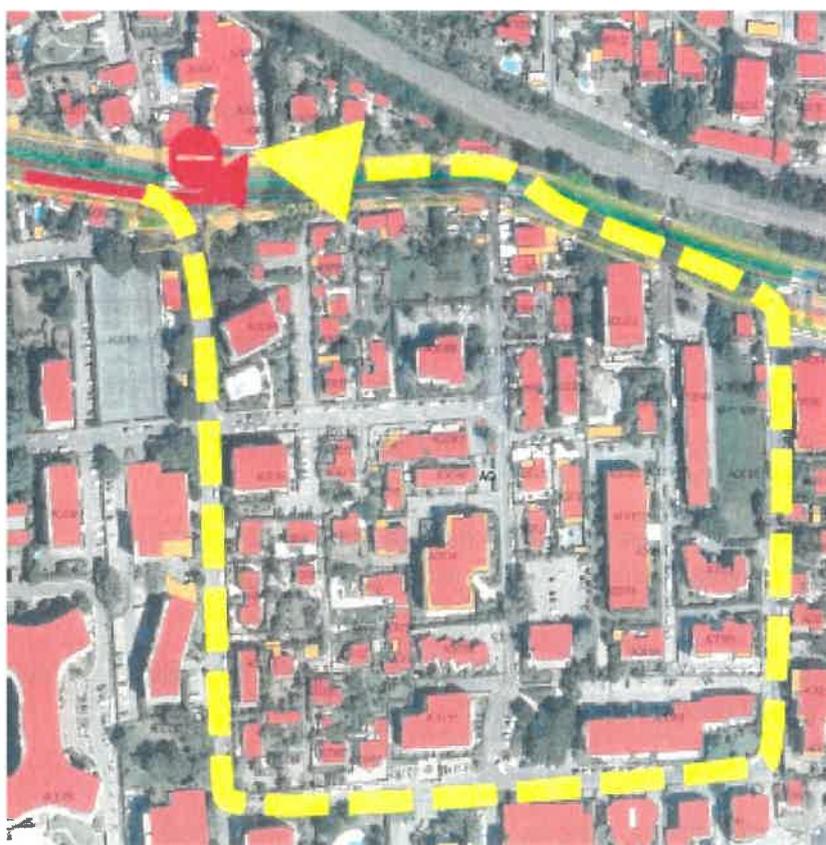
Dans le cas précis du 34 allée Jean Ledieu, le demi-tour n'est pas possible à l'Est du carrefour Vauban sans manœuvre dans une rue adjacente, car l'insertion du tramway y passe de latérale nord à axiale.

L'itinéraire privilégié d'un véhicule provenant de l'Ouest s'écarte donc du tracé pour emprunter l'avenue Vauban et l'avenue des Mouettes tel que présenté ci-dessous (900m).

La création d'une traversée supplémentaire dédiée n'est pas possible aussi proche du carrefour. Une solution pourrait consister en l'élargissement du carrefour existant (avec un mouvement type giratoire), mais cette insertion nécessite plus d'emprise, supprimerait des surfaces végétalisées et serait très préjudiciable pour la vitesse d'exploitation du tramway.

En tout état de cause, ce mouvement est actuellement interdit.

Une ligne blanche continue interdit l'accès à la résidence depuis l'Ouest, car il intercepte la voie affectée tourne-à-gauche du sens inverse.



- Réponses du mémoire

REP-MO-128 (parcelle AM15), REP-MO-069 (Impasse Chaillon vers N7), REP-MO-035 (Place de Gaulle), REP-MO-166 (parcelle AO 134, Journal La Strada),

14.6.4.3. Appréciation de la commission

La CE prend acte des réponses apportées par le MO.

Elle souhaite cependant qu'une réponse soit apportée à la contribution suivante :

C476 est-il possible de conserver les accès piétons et autos sécurisés (y compris accès PMR) aux habitations "Le Pompadour" ?

14.6.5. Sécurité

14-6-5-1 Analyse et synthèse de l'ensemble des observations sur la sécurité

Les principales préoccupations exprimées par le public :

1 - crainte que les 2 communes deviennent des communes dortoirs pour des populations issues de la banlieue de Nice .

2 - mise en sécurité des personnes dans le tramway et une sécurisation renforcée la nuit

3 -Les aménagements cyclables qui vont être déployés doivent être pensés pour être le plus sécurisés possible.

Il est évident qu'un des freins majeurs à l'utilisation du vélo est le manque d'aménagements continus et sécurisés.

Il est donc dommage de voir apparaître que la majorité des aménagements sera de la bande et non de la piste.

« La sécurité des usagers du tram et des cyclistes est compromise : tracé des pistes cyclables à proximité immédiate des voies routières, accès au stationnement cisailant la piste cyclable » ou encore :

- « Attire l'attention sur la continuité des aménagements cyclables et aux dangers des trottoirs partagés et des conflits avec les voitures. »

4 - Demande de précision sur le réel danger électrique, dans la mesure où celui-ci existe, en cas de quantité importante d'eau sur la voie (inondation ou ruissellement) ? Quelles mesures seraient prises pour éviter tout incident ou accident ?

Confirme-t-il qu'il n'y a pas d'acheminement de courant électrique dans les rails, mais plutôt une recharge par induction magnétique dans chaque station ?

5- hormis les trottoirs surélevés, toute la plateforme est au même niveau.

L'accès reliant le trottoir à la rame impose donc la création dans les 2 sens et pour chacun des arrêts, de plateaux-traversant de 0,35 m de haut afin de permettre aux usagers, notamment les PMR, de franchir le stationnement, la piste cyclable et la voie routière.

14-6-5-2 Réponses du Maître d’Ouvrage

1 et 2 - Pas de réponse relevée du Maître d’Ouvrage

3 - Concernant la sécurité des pistes cyclables, le Maître d’Ouvrage dans sa réponse REP-MO-099 rappelle que conformément à la loi LOM, loi d'orientation des mobilités, le projet intègre un itinéraire cycle dans l'intégralité de son linéaire.

Pour atteindre les objectifs ambitieux du plan vélo de la Métropole Nice Côte d’Azur qui vise 10% de part modale vélo à horizon 2026, les aménagements du projet de la ligne 4 intègrent d’ores et déjà les propositions des contributeurs sur la sécurité.

Le Maître d’Ouvrage donne d’autres informations concernant le plan vélo dans la sous thématique Vélo/Tram

4 - concernant les risques électriques transmis par les rails, le Maître d’Ouvrage répond par REP-MO-13 en concluant Il n’y a donc aucun risque électrique avec système de rechargement embarqué par le sol même en cas de ruissellement ou d’inondation de la voie ferrée

5 - Concernant les accès des trottoirs à la rame, le Maître d’Ouvrage répond par REP-MO-129 , les stations tramway, nouveaux espaces de vie apaisées et sécurisées pour les piétons et PMR , s’accompagneront de plateaux surélevés d’un peu moins de 30 cm pour faciliter les traversées et permettre des liaisons accessibles entre les trottoirs et les quais. Ces plateaux sécuriseront les traversées piétonnes grâce au ralentissement des véhicules.

14-6-5-3 Appréciations de la commission

La commission demande de prendre en compte les inquiétudes exprimées par les contributeurs concernant la mise en sécurité des personnes dans le tramway et aux abords des stations.

Concernant l’amélioration de la sécurité des pistes cyclables les propositions vont dans le bon sens.

La commission prend acte qu’il n’y a donc aucun risque électrique avec système de rechargement embarqué par le sol même en cas de ruissellement ou d’inondation de la voie ferrée.

Elle note avec satisfaction la prise en compte dans les stations de nouveaux espaces apaisés et sécurisés pour les piétons et les PMR avec la mise en place de plateaux surélevés pour faciliter les traversées et permettre des liaisons accessibles entre les trottoirs et les quais.

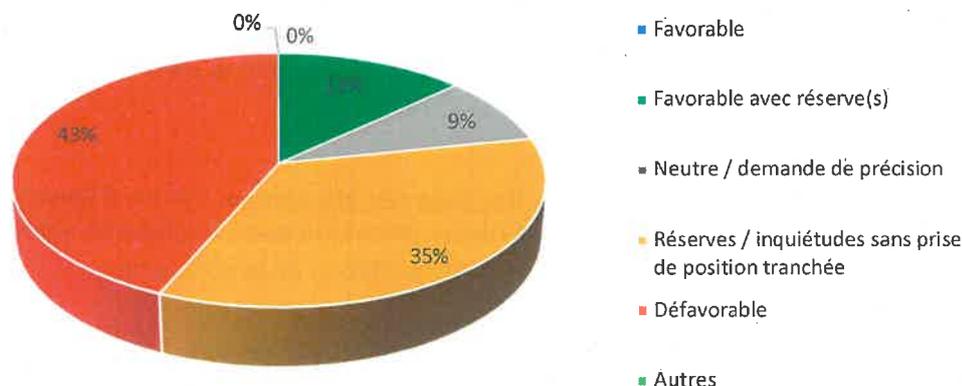
14.7. Incidences en phase chantier (Thème 7)

Le thème « Incidences en phase chantier » regroupe les items :

- Exécution du chantier
- La sécurité

Orientations :

Incidentes en phase chantier Sécurité



14.7.1. Exécution du chantier

14.7.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

14.7.1.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

14.7.1.3. Appréciation de la commission

R 49 Conseil syndical résidence Sun-Shine Cagnes-sur-Mer 157 av de Nice M. J. LELOUCH-M PINERO J. :

1/priorité : Protéger l'accès aux 3 bâtiments afin d'éviter le stationnement sauvage et arbitraire du fait de la diminution de places de stationnement sur l'avenue de Nice. Ouverts à toute proposition de la Métropole et de la commune.

2/Où et comment faire demi-tour pour les résidents qui sortent des copropriétés (les 2 résidences) pour se diriger vers Nice ?

3/demande qu'une information soit effectuée suffisamment tôt durant la phase de travaux au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

4/ demande où vont être positionnés les nombreux conteneurs à poubelles présents aujourd'hui (commerces...) ?

Réponse du MO

En ce qui concerne le stationnement sauvage, comme pour l'ensemble des entrées-sorties charretières, le pouvoir de police s'applique afin de ne pas obérer les circulations par du stationnement illicite.

Cette résidence bénéficie d'une voie privée d'accès de près de 8m de largeur.

Il est à noter la restitution d'un nombre de places de stationnement important sur ce secteur, 20 en voirie, avec un profil type avenue de la Californie à Nice, et la proximité directe avec le P+R Val Fleuri dont l'usage sera mixte, ne devraient pas inciter au stationnement sauvage dans cette voie privée.

IMAGES

Pour ce qui est des accès, il se feront en venant de l'Est comme c'est le cas aujourd'hui sans aucune difficulté. Pour repartir vers Nice, l'insertion centrale du tramway demande aux usagers de se diriger vers l'Ouest, les véhicules pourront emprunter le chemin du Val Fleuri en direction du Nord ou faire demi-tour au carrefour Jean Jaurès / Val-en-sol.

En terme d'itinéraire pour rejoindre Nice, le cheminement à privilégier est d'emprunter l'avenue Jean Jaurès vers le Sud pour rejoindre la route du bord de mer, puis la promenade des Anglais.

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

Une information continue sera organisée pour informer la population : information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et revue du tramway.

Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des communes et sur les commerces notamment. Tirant expérience de la Ligne 2, la Métropole mettra en place un outil d'information et de suivi de chantier.

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

Enfin, la largeur du trottoir de 4,40 m le long de la résidence permettra l'implantation des conteneurs de collecte sélective des déchets sans aucune difficulté. L'implantation exacte devra être confirmée par le service compétent de MNCA.

Appréciation de la commission

La commission prend acte de l'intention du MO de ne pas bloquer les entrées et sorties véhicules pendant le chantier.

@457 : Pouvez-vous s'il vous plaît annoncer une date de début des travaux ?

R457 : Une date de début des travaux pour la parcelle AM256 peut-elle être annoncée?

REP-MO-137 Le § 3.1.2 de la pièce C décrit l'inscription du projet dans le temps. Le projet de la ligne 4 est annoncé phasé avec une 1re tranche de travaux permettant de traverser le Var en venant de Nice afin de mettre en service début 2026 la ligne 4 jusqu'à la station Tzanck de Saint-Laurent-du-Var.

Dès cette première échéance, les usagers venant de Nice pourront se rendre à Cap 3000 en tramway.

La desserte de Cagnes-sur-Mer aura lieu après une seconde tranche de travaux avec une mise en service prévue à fin 2028

Sur la base d'un arrêté déclarant le projet d'utilité publique en fin d'année 2023, et sous réserve de l'obtention des autorisations sécurité, loi sur l'eau, espèces protégées, les travaux de la 1re tranche de travaux commenceraient début 2024 entre le Grand Arénas et la station Tzanck où se situe la parcelle AM256.

C 477 -10 : Les deux chantiers de construction de la L4 et du nouveau quartier de la Vilette à Cagnes sont impossibles en même temps. Lequel des deux sera ajourné ?

Le panneau d'information du square Bourdet annonçait les travaux en 2023, la mise en service en 2026. Le dossier annonce 2028 !

Réponse du MO

C477 et @598 appellent une réponse commune **REP-MO-080** concernant la compatibilité du projet de tramway T4 et du projet d'écoquartier de la Vilette, complétée par REP-MO-138 ci dessous : REP-MO-138 La réalisation des deux projets simultanément est possible sous réserve d'un travail de coordination de deux chantiers, mission classique que mènera l'ingénieur OPC du maître d'ouvrage.

Fort de son expérience sur les lignes précédentes, le maître d'ouvrage veillera à ce que l'organisation des travaux du tramway de la ligne 4 soit prise en compte dès les phases d'études et de consultation des entreprises réalisant les travaux, pour concilier ce futur chantier avec le projet de la Vilette, et avec la vie des riverains, le fonctionnement urbain, la circulation routière et les transports en commun existants.

Afin de rassurer le contributeur, tous les projets connexes et travaux se trouvant dans un périmètre élargi du projet de la ligne 4 sont soumis pour avis au maître d'ouvrage afin de vérifier la compatibilité avec l'aménagement de la ligne 4 et anticiper les coordinations de chantiers.

Appréciation de la commission :

La commission prend acte d'un travail de coordination entre des deux chantiers.

Autres observations du Public

@720 CCI : En termes de planning, nous approuvons le projet affiché d'opérer à une mise en service partielle de la ligne entre Grand Arénas et Tzanck fin 2025/début 2026, permettant une amélioration de service avant la livraison finale de la ligne prévue mi-2028.

Toutefois le dossier ne mentionne pas si une première réorganisation des lignes de tramway aura lieu à cet horizon et il ne précise pas comment sera restructuré le réseau de transport autour de cette section de la ligne 4.

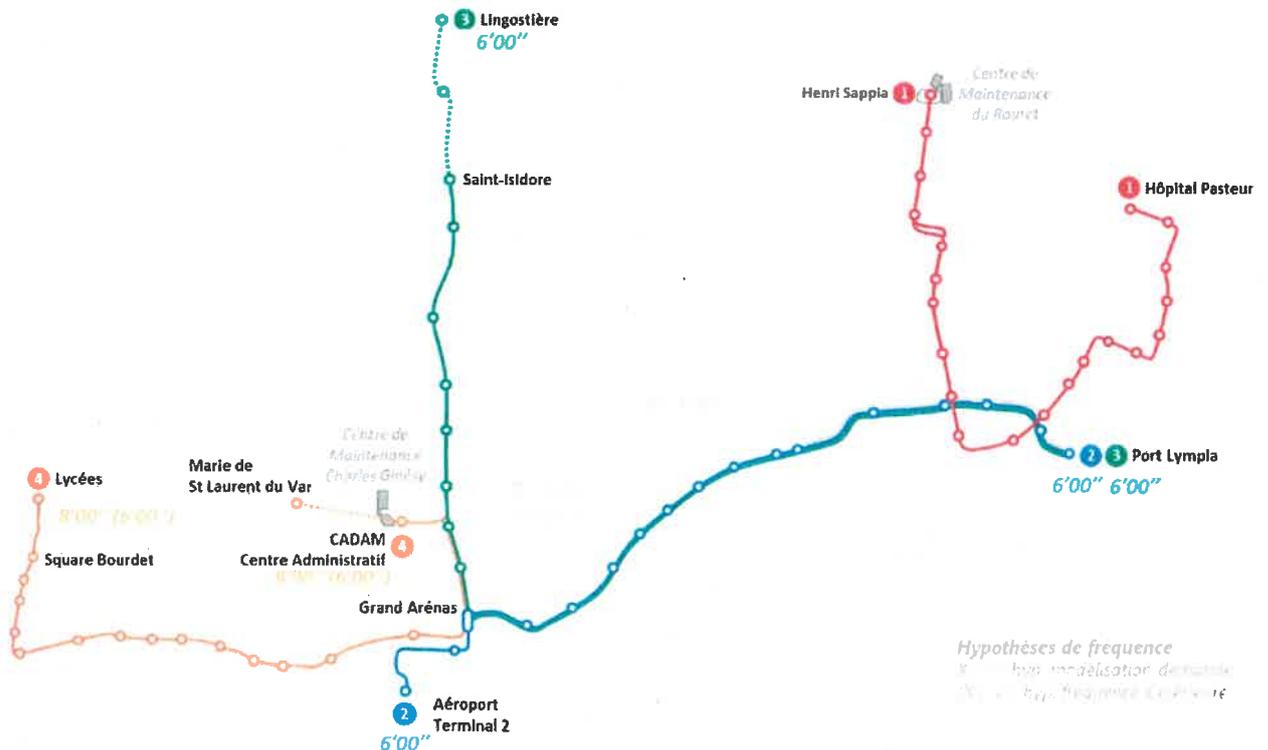
Réponse du MO

REP-MO-139 Le §4.5.9.1 de la pièce C mentionne la restructuration du réseau de tramway. La Ligne 4 s'inscrit dans une logique d'extension d'un réseau tramway existant et structurant pour la Métropole Nice Côte d'Azur.

Plusieurs scénarii d'exploitation ont été testés en concertation avec l'exploitant RLA.

L'objectif de cette démarche a été d'analyser les impacts de la création de la nouvelle ligne 4 sur l'ensemble des autres lignes, principalement L2 et L3, pour proposer une nouvelle organisation du réseau cohérente avec les besoins de mobilité du territoire.

De cette étude est issu le scénario préférentiel présenté dans le schéma ci-dessous.



Le scénario d'exploitation a été établi en tenant compte de la restructuration du réseau bus qui est développée au §4.5.11 de la pièce C.

Le bilan socio-économique de l'opération se base sur cette projection.

En termes de fréquentation, les modèles montrent une hausse importante de la fréquentation tramway (+23%) dont l'effet est variable selon les lignes considérées, notamment en lien avec l'évolution du schéma d'exploitation des lignes de tramway.

Ainsi avec la première phase mise en service à Tzanck, le réseau des lignes 2 et 3 sera modifié probablement selon le schéma indiqué, et la ligne 4 aura une exploitation entre le CADAM et la station Tzanck, soit sur un peu plus de 4 km et 7 stations.

Il est à noter que l'interopérabilité des lignes 2 et 3 avec la ligne 4 permet toute évolution de ce schéma d'exploitation en service régulier, avec la possibilité d'avoir des services exceptionnels. Une rame de la ligne 4 pourrait se rendre sur la ligne 3 au grand stade pour un grand évènement sportif ou culturel.

Autres observations du public

@343 : je suis extrêmement inquiet concernant les travaux à venir du tramway. Je suis propriétaire au 30 boulevard Maréchal Juin et mon inquiétude concerne notamment :

1 / La durée de ces travaux et de la gêne pendant ces travaux

2 / La circulation pendant ces travaux déjà que la circulation est infernale à Cagnes-sur-Mer, je crains énormément la phase travaux

3 / Le stationnement des riverains pendant les travaux dont je ne connais pas les modalités. Je n'ai pas de places de parking et je dois me garer devant (j'ai un bébé) en payant depuis qu'il n'existe presque plus de place de parking gratuit à Cagnes.

4 / La circulation au 30 boulevard Maréchal Juin après les travaux dont je ne connais pas les modalités

5 / Le stationnement au 30 boulevard Maréchal Juin pour les riverains dont j'espère que nous pourrions toujours nous garer près de notre domicile.

@709 : Toutefois la durée des travaux me fait craindre un report de circulation sur le bord de mer et il me semble donc important de laisser la 7 praticable pendant les travaux pour la qualité de vie des riverains du bord de mer

@640 : Au niveau sonore, quels sont les moyens décrits pour protéger notre immeuble du bruit constant ?

@378 : Quid enfin de la survie des petits commerçants de cette zone pendant toute la durée des travaux ?

Réponse du MO

REP-MO-140 Concernant la phase travaux, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien le maintien des accès riverains et activités commerciales ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire information préalable de la population et des professionnels impactés.

Une communication continue sera organisée au bénéfice des usagers de la circulation et de la population : information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et édition spécifique d'une revue du tramway.

Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des communes et sur les commerces notamment. Tirant expérience de la Ligne 2, la Métropole a également développé une application « chantiers connectés » qui permet cette information préalable continue et individualisée.

Les périodes peu touristiques et de vacances scolaires seront utilisées au maximum pour réduire les impacts des chantiers sur les déplacements domicile-travail ou domicile-école, sur l'activité des commerçants.

Les emprises complémentaires seront prises en priorité afin de disposer d'un espace suffisant pour conserver les voies de circulation existantes tout en réalisant le chantier en parallèle. Ponctuellement des déviations pourront être menées.

La prise en compte de l'environnement, des riverains, de la circulation, est le sujet de préoccupation déterminant, à toutes les étapes du chantier du tramway.

Les principes suivants guident l'organisation des travaux et sont contractualisés avec les entreprises de travaux pour s'assurer de leur respect strict et permanent :

- l'accessibilité des logements, des commerces, des places de stationnement privées sera garantie, dans de bonnes conditions de sécurité ;
- les cheminements piétons doivent également être préservés autant que possible et s'effectuer dans des conditions satisfaisantes de sécurité et doivent rester accessibles aux PMR ;
- toutes les emprises non utilisées par le chantier, même pendant quelques semaines, seront restituées aux riverains et aux commerçants, pour faciliter le fonctionnement quotidien ;
- des parkings de substitution publics et des aires de livraison seront créés provisoirement pour maintenir l'activité économique ;
- d'une manière plus générale, le fonctionnement normal de la ville et les déplacements de ses habitants est une obligation constante de tous les acteurs du projet :

accès des services de sécurité, enlèvement régulier des ordures ménagères, maintien des services publics (transports, adduction d'eau ...).

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

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

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

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

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

Enfin concernant les gênes aux riverains, les entreprises contractualisant les marchés de travaux s'engagent à respecter l'environnement sous peine de pénalité (Plan de Respect de l'Environnement PRE, charte chantier vert).

Les nuisances sonores en font partie, et par exemple, les travaux de nuit seront limités au strict minimum dans les zones d'habitat ; de même, des pauses méridiennes seront imposées aux entreprises lorsque nécessaire

Appréciation de la commission

La commission prend note du document soumis à l'enquête publique dans lequel le MO décrit en page 30 paragraphe 6-1 de la Piece D2 :

Description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet

Actions d'information et de sensibilisation des riverains, des entreprises, des salariés et des usagers sur la nature et l'avancement du chantier

Respect des bonnes pratiques de chantier (balisage et respect des limites des zones de travaux, interdiction de dépôts de matériaux à l'extérieur des emprises, soin porté à la propreté générale du chantier, etc.)

Maintien des accès aux activités existantes et organisation des travaux de façon à assurer leur continuité (aires de livraisons, etc.)

Réduction au maximum des difficultés d'accès automobile vers les zones en travaux et leurs activités économiques riveraines (maintien d'un fonctionnement le plus proche possible de l'existant quant aux circulations, accès piétons et autres composantes de déplacement, contact et dialogue permanents avec les commerçants riverains).

Autre observation du public

@640 : Au niveau sonore, quels sont les moyens décrits pour protéger notre immeuble du bruit constant ?

Réponse du MO

Au niveau sonore, l'étude acoustique est présentée en annexe 6 de la pièce G-D-12.

Le cas du bâtiment Shangri-La est bien analysé et renvoie pour la situation après projet des niveaux sonores inférieurs aux situations 2026 et 2035 de -1 à -3 dBa sans projet de la ligne 4 (voir référence R211 dans les tableaux p 372 et 373, pour 2026 p 378 pour 2035) malgré le rapprochement de la voirie et ceci grâce à la limitation de la vitesse à 30km/h.

Les niveaux sonores seront donc bien atténués après l'aménagement de la ligne 4.

La réduction de la vitesse n'augmente en aucun cas la pollution.

Comme le présente précisément l'étude, dès lors que le projet n'a pas d'impact négatif, c'est-à-dire ne génère pas de dégradation des niveaux sonores, il ne convient pas que des mesures particulières soient portées par le projet tramway pour améliorer complémentirement l'isolation des riverains.

Appréciation de la commission

La commission prend note du document soumis à l'enquête publique dans lequel le MO décrit en page 30 paragraphe 6-1 de la Pièce D2 :

Description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet :

Mise en œuvre d'un programme d'accompagnement et de soutien commercial pour assurer une image positive et attractive des secteurs traversés malgré les travaux (signalétique, utilisation du site internet dédié au projet, commission d'indemnisation et d'accompagnement)

14.7.2. Sécurité

14.7.2.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

observations du public

C 45 J'attire l'attention de l'autorité expropriante que l'emprise du sous-sol du bâtiment de la SCI COMORESSE se trouve à l'aplomb de la clôture existante entre les parcelles AZ 240 et 243 (COMORESSE) et 241 et 242 destinées à être cédée à NCA.

Les études et les travaux envisagés ne devront pas aggraver les poussées et les charges sur les parois du sous-sol.

Étant rappelé que le bâtiment a été construit en 1970 par France Télécom et que la situation n'est pas nouvelle.

R49 : ...demande d'information sur la prévention en phase de chantier et d'exploitation concernant les signalisations et le stockage des ordures ménagères

Le MO peut-il préciser les emplacements de stockage du matériel et matériaux pour la réalisation du chantier et les dispositions prises contre les poussières ?

Le MO peut-il s'engager à organiser une concertation auprès des résidents pour concevoir avec eux les modalités de réaménagement le long du tracé ?

14.7.2.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Réponse du MO C45

L'acquisition prévue par le projet de la ligne 4 se cantonne à la régularisation de l'espace actuellement ouvert à la circulation publique (chaussée et trottoir).

Le Maître d'ouvrage n'a pas connaissance d'un sous-sol débordant sur le trottoir et la voirie publique.

La SCI COMORESSE doit sûrement évoquer un sous-sol de leur immeuble sur la parcelle AZ 240, qui elle n'est pas impactée.

Le Maître d'ouvrage ne s'oppose pas à l'acquisition de l'ensemble de la parcelle AZ241 qui est déjà 100% voirie et trottoir déjà avant le projet de la ligne 4.

Page 131 sur 145

En principe, le mur servant de clôture de la parcelle AZ 243 restera la propriété de la SCI COMORESSE malgré l'expropriation de la parcelle AZ 242.

Le projet de la ligne 4 ne nécessite pas l'acquisition du mur.

La reprise du nivellement pour le projet avec la création d'un plateau au droit de la station du Val-Fleuri ne remet pas en cause le maintien du muret et la grille de l'école de design.

L'acquisition foncière se limite donc strictement à la voirie et au trottoir qui sont aujourd'hui ouverts à la circulation publique, l'aménagement viendra s'arrêter au pied du muret de clôture sans que ce dernier ne subisse de modification.

Réponse du MO R49

La largeur du trottoir de 4,40 m le long de la résidence permettra l'implantation des conteneurs à poubelles sans aucune difficulté.

L'implantation exacte doit encore être confirmée par le service MNCA en charge de la collecte, mais ils seront vraisemblablement positionnés au même emplacement (planche 12 de l'annexe à la pièce C).

REP-MO-143 Le maître d'ouvrage prévoit dans la gestion des travaux des zones qui seront destinées aux installations de chantier, aux zones de stockage du matériel et des matériaux.

Ainsi, dans la 1^{re} tranche de travaux du Grand Arénas à la station Tzanck, des emprises dans le MIN Fleurs, futur PEC, (utilisées déjà pour des bases vie de la ligne 2) et dans la zone des Paluds Nord, gelée par le projet LNPCA, sont identifiées.

Les emprises acquises dans les emplacements réservés serviront également ponctuellement à la logistique des chantiers.

Concernant les poussières, comme les autres nuisances sonores, les entreprises répondant aux appels d'offres des marchés de travaux doivent s'engager à respecter l'environnement à travers la production d'un Plan de Respect de l'Environnement et doivent s'engager à travers une charte chantier vert soumise à pénalités en cas d'infraction.

Par ailleurs, les dossiers de consultation des entreprises (DCE) fixent ces niveaux de seuil limites, les prix étant réputés inclure ces contraintes en faveur des riverains.

Afin de rassurer la commission, le maître d'ouvrage tient à préciser que les entreprises titulaires des marchés publics de ce type de grand projet sont pour la plupart d'envergure nationale et savent déployer moyens et méthodes pour répondre à ces nouvelles préoccupations environnementales.

REP-MO-144 Le maître d'ouvrage a bien prévu de poursuivre la concertation avec les riverains et propriétaires impactés après la phase d'enquête publique.

A l'instar de ce qui avait été mené sur la ligne 2, le Maître d'ouvrage consultera avec la CCI à l'avancement de la réalisation du projet, les commerçants et riverains afin de déterminer au mieux l'emplacement des aires de livraison qui, à ce stade du projet ne sont pas figées ; idem pour la répartition spatiale des places PMR.

Concernant la restitution des clôtures, des portails, des accès, éventuellement des places de stationnement au droit des propriétés riveraines impactées par le projet, le maître d'ouvrage mènera également toutes ces démarches en concertation avec les propriétaires.

L'objectif demeure de pouvoir réaliser un aménagement qui profite à toutes les parties dans l'intérêt général, en minimisant autant que possible les impacts sur les intérêts privés.

Bien que les études aient montré que le projet n'aurait aucun impact sur l'ambiance acoustique et que les seuils réglementaires en termes de bruits et vibrations n'étaient pas dépassés, est-il prévu la mise en place d'écrans acoustique /mur antibruit, panneaux absorbants/absorbeurs.

REP-MO-145 La circulation d'un tramway est génératrice de vibrations pouvant avoir une perception tactile, propagation des vibrations aux sols puis aux structures des bâtis, et une perception auditive, vibrations liées au bruit solidien.

Ces vibrations sont précisément analysées dans le cadre d'un projet tramway qui est tenu de démontrer le strict respect des seuils réglementaires.

Les niveaux ne sont pas de nature à provoquer des fissurations, mais tout au plus générer des gênes aux riverains.

L'étude menée à l'état initial et les modélisations permettent d'identifier précisément les zones qui nécessitent un traitement particulier de par la nature des sols, des ouvrages et des bâtiments.

L'étude d'impact présente dans la pièce G-D-7 §1.6.3 les mesures de réduction mises en œuvre pour la ligne 4.

La voie ferrée est ainsi adaptée aux endroits pertinents pour permettre un amortissement et absorber les émissions vibratoires du tramway.

Ces poses anti-vibratiles ont démontré leur efficacité sur de nombreux réseaux. Elles consistent à isoler des sols la structure de la voie ferrée du tramway, communément appelée structure voie ferrée sur dalle flottante, afin d'atténuer la propagation des vibrations de -10 à -20 dB lorsque le tracé du tramway s'approche trop près de bâtiments, ou lorsque des structures de bâtis sont sensibles aux vibrations.

Elles font l'objet de contrôles après réalisation et de mesures de vibrations après la mise en service pour vérifier que les seuils de vibrations requis sont respectés.

Complémentairement, le Maître d'ouvrage a décidé d'augmenter la mise en œuvre de semelles résilientes sur la ligne 4 même si les études ne l'exigeaient pas strictement.

Cette disposition volontariste issue de la démarche développement durable menée dans le cadre du projet permettra d'offrir un meilleur confort aux usagers et riverains.

Pour ce qui est du bruit, l'étude acoustique annexe 6 de la pièce G-D-12 ne conclut pas à la mise en place d'écrans acoustique /mur antibruit, panneaux absorbants/absorbeurs.

L'ambiance sonore est fortement diminuée sur la majeure partie du tracé de la ligne 4 par la diminution de la circulation automobile et l'abaissement de la vitesse de circulation.

Afin de rassurer la commission et les contributeurs, le maître d'ouvrage est dans l'obligation à la mise en service et en phase exploitation de réaliser des mesures acoustiques et vibratoires afin de vérifier le résultat des études d'impact.

Si les niveaux réglementaires n'étaient pas vérifiés, le maître d'ouvrage serait alors dans l'obligation de compléter les aménagements avec des mesures d'isolement des façades ou des panneaux acoustiques.

Pour ce qui est du gong (cloche) utilisé par le conducteur du tramway, il s'agit d'un dispositif de sécurité permettant de s'annoncer aux piétons et éviter toute collision. Son usage est cadré par le règlement de sécurité d'exploitation (RSE de la Régie Ligne d'Azur).

Le niveau sonore doit répondre à des exigences réglementaires strictes. Sur la ligne 2, des essais et adaptations ont été menés pour adapter et réduire son niveau en fonction de l'heure et du lieu tout en respectant la réglementation.

Ainsi le niveau sonore du gong (cloche) est abaissé le soir et le et le matin tôt lorsque le bruit environnement est apaisé. Ce retour d'expérience profitera à la ligne 4.

14.7.2.3. Appréciation de la commission

Le Maître d'ouvrage répond favorablement au contributeur concernant les signalisations et le stockage des ordures ménagères ainsi que sur la prise en charge de la collecte des déchets et des conteneurs.

La commission prend acte :

- *de la mise en place d'une gestion du chantier.*
- *que le maître d'ouvrage a prévu de poursuivre la concertation avec les riverains et propriétaires impactés après la phase d'enquête publique pour concevoir avec eux les modalités de réaménagement le long du tracé des aires de livraison qui à ce stade du projet ne sont pas figées ; idem pour la répartition spatiale des places PMR ainsi que pour la restitution des clôtures, des portails, des accès, voire des places de stationnement au droit des propriétés riveraines impactées par le projet*
- *Que les niveaux de vibrations ne sont pas de nature à provoquer des fissurations, mais tout au plus générer des gênes aux riverains.*
- *Que le Maître d'ouvrage a décidé d'augmenter la mise en œuvre de semelles résilientes sur la ligne 4 même si les études ne l'exigeaient pas strictement*
- *Que les vibrations engendrés font l'objet de contrôles après réalisation et de mesures de vibrations après la mise en service pour vérifier que les seuils de vibrations requis sont respectés.*
- *Que le niveau sonore du gong (cloche) est abaissé le soir et le et le matin tôt lorsque le bruit environnement est apaisé.*

14.8. Mise en compatibilité PLUm (Thème 8)

14.8.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Concernant le déclassement d'une surface d'environ 242 m² de l'espace boisé classé (EBC) intercepté par l'emprise du projet sur la commune de Cagnes-sur-Mer, 2 contributeurs s'opposent au projet de transformation du pont piétons du Brecq en pont routier pour ne pas perturber la faune sauvage protégée par l'afflux de véhicule et proposent d'aménager la passerelle Bellaud à Cagnes-sur-Mer

Concernant le règlement du PLUM, on relève une contribution de la part de la Mairie de Saint-Laurent-du-Var pour une adaptation du règlement

14.8.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Page 134 sur 145

Le projet de refonte de la trame circulatoire doit s'observer globalement.

Pour désengorger le centre-ville, il convient de ne plus faire converger les flux véhicules vers le square Bourdet (report sur Jean Féraud > av de la gare à l'Ouest et av de la Gaude > Cyrille Besset à l'Est).

Aussi, l'avenue Marcel Pagnol est fermée à la circulation automobile et dédiée au tramway et aux circulations douces.

Le passage du Bellaud, qui n'est actuellement pas franchissable pour les véhicules, n'aurait alors pas de débouché.

Le pont du Brecq (actuellement une passerelle piétonne comme le passage Bellaud) permet, quant à lui, de lier la raquette de l'impasse du chemin du Brecq au chemin des Salles en créant un nouvel accès au P+R et à l'avenue de la Gaude, barreau nord du schéma de la nouvelle trame circulatoire (cf. planches 1 et 2 de l'annexe à la pièce C).

Le projet de réalisation de ce pont routier en lieu et place de la passerelle existante a été conçu pour générer un impact minimum sur la faune et flore du site environnant la Cagne.

Des mesures particulières sont prises notamment pour limiter l'impact sur des espèces végétales protégées.

Le projet a fait l'objet d'une analyse de l'autorité environnementale et de la CDNPS (commission départementale de la nature, des paysages et des sites) qui ont validé les dispositions proposées.

Le dossier soumis à la CDNPS joint au dossier d'enquête en pièce I.

- comprend une analyse du projet sur les fonctionnalités écologiques en présence (I §3.1.1.3) et présente les mesures de réduction mises en œuvre pour limiter tout impact (I §3.1.3.2).

Concernant les conditions d'accès au centre-ville, le projet de tramway participe et concrétise un changement dans nos modes de déplacement pour une mobilité plus durable en développant le réseau de transports en commun.

Cela passe en effet par un changement de nos pratiques.

Les habitants des espaces collinaires seront en effet incités à laisser leur véhicule aux parkings relais pour emprunter le tramway et rejoindre le centre-ville.

L'accès en voiture sera bien sûr toujours possible, mais moins attractif et moins confortable que pour les utilisateurs des transports collectifs.

Concernant le règlement du PLUM,

« Cette demande repose sur la volonté de ne pas altérer ou hypothéquer le développement urbain de cet axe structurant de la Commune et permettre de constituer un front bâti harmonieux.

En effet la modification de l'emprise de la voie publique nécessaire à l'insertion de la ligne de tramway va directement repousser les limites de constructibilité des parcelles en limite de voie avec pour conséquence : un retrait important de 8 m incompatible avec la génération d'un boulevard urbain qualitatif aux franges bâties « tenues », un impact fort sur la constructibilité future de parcelles d'ores et déjà impactées par le projet tramway, une perte de cohérence au regard des constructions existantes et conservées qui se présenteront en discontinuité avec les règles d'implantation futures ».

14.8.3. Appréciation de la commission

Concernant le pont du Brecq, de Cagnes-sur-Mer, cette proposition a été reçue favorablement par la CDNPS (Commission Départementale de la nature des Paysages et des Sites) qui après analyse a estimé que la faune sauvage ne sera pas impactée. La commission estime que le choix de circulation automobile par le MO induit par le respect de la faune et de la flore est correct.

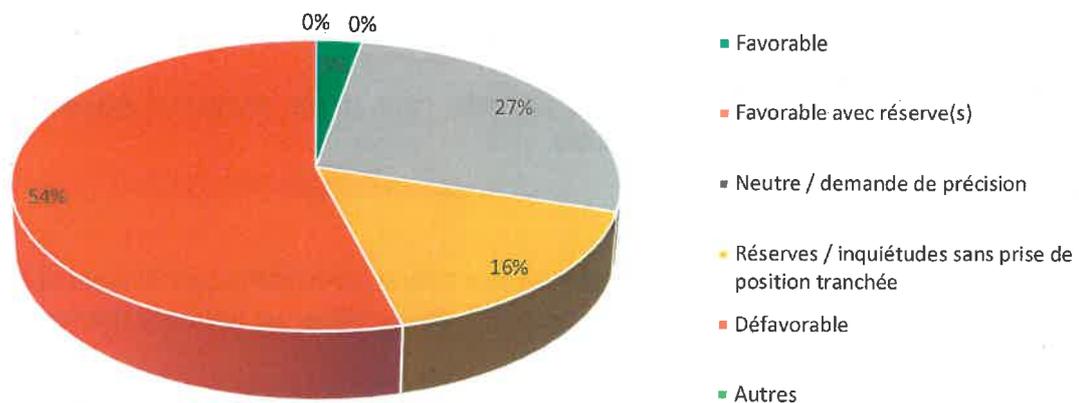
L'adaptation du règlement est nécessaire dans les communes où les règles ne permettent pas la réalisation du projet. Une réglementation adaptée est inscrite dans les dispositions générales et dans le règlement des zones traversées. Elle n'appelle pas d'observation de la part de la Commission.

14.9. Parcellaire (thème 9)

Préambule : Le thème "Parcellaire " contient 3 sous-Thèmes :

- Indemnisations Expropriations ;
- Contestation surfaces emprises ;
- Négociations Transactions.

Parcellaire



14.9.1. Indemnisation expropriation

37 sur les 191 observations concernent le thème « Indemnisation-expropriation »

Typologie des déposants :

Associations : 2

Partenaire socio-éco / organisation professionnelle (2 observations)

Particuliers : (32 observations)

Autres (1 observation)

Orientation :

Sur les 37 observations, 1 favorable, 6 font état de Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée, 10 neutres avec une demande de précision, 20 sont défavorables.

14.9.1.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

La principale préoccupation qui ressort de ce thème est une interrogation sur la prise en compte de l'évaluation autre que la valeur mobilière des biens impactés par une éventuelle expropriation comme par exemple la perte de loyer de locations, les revenus d'un espace publicitaire, des locations de garages ou la prise en charge des travaux de remise en état.

Il est également soulevé la question de la prise en compte des dégâts émotionnels causés aux riverains impactés par les expropriations.

Sont évoqués, entre autres : « Un prix de rachat forcé des terres - une récupération foncière de l'emprise du tram par la Métropole – Des expropriations mal indemnisées. »

Nombreuses sont les personnes impactées par une expropriation, s'interrogeant sur leur devenir, notamment pour leur logement, car elles craignent de ne percevoir que des indemnités dérisoires par rapport aux prix réels du marché.

En outre, elles sont en attente d'informations sur la procédure d'indemnisation : Qui décide et comment ?

Une observation, émanant de la CCI Nice-Côte d'Azur, traite de l'indemnisation dans le cadre de l'expropriation.

Elle souligne que l'instauration d'une commission d'indemnisation à l'amiable est évoquée dans le dossier d'enquête et fait part du fait que ses services sont disponibles pour échanger en vue de sa préparation.

Elle ajoute que l'estimation du coût de ces indemnités potentielles pourrait être mentionnée dans la synthèse des mesures environnementales figurant au dossier d'enquête.

14.9.1.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Réponses thématiques :

Le maître d'ouvrage prendra contact avec les propriétaires particuliers ou dans le cadre de SCI afin de leur présenter une estimation.

Il leur appartient de l'accepter, ou non, soit de mener une contre-expertise afin soumettre une contre-proposition raisonnable.

La voie amiable reste possible après l'enquête publique, même durant la phase judiciaire lorsque le maître d'ouvrage aura saisi le juge d'expropriation.

Les observations du propriétaire ou du propriétaire de SCI seront donc bien prises en compte au-delà du 21 juillet 2023.

En parallèle, la DIE réalisera une estimation de l'indemnité d'éviction du locataire commercial.

Il est à noter que la méthode d'évaluation fixe la valeur du bien en fonction du prix du marché immobilier local ; l'évaluateur de la DIE mène une étude des cessions récentes de biens comparables au bien à évaluer, dans un secteur géographique proche et soumis à des règles d'urbanisme similaires et choisit les références les plus proches des caractéristiques du bien à évaluer.

La méthode par comparaison est la plus fréquemment appliquée par la DIE. Le juge de l'expropriation retient presque exclusivement cette méthode.

L'indemnisation du "préjudice moral" ne peut exister d'autant que l'emplacement réservé inscrit de longue date dans les documents d'urbanisme - ER pour élargir l'ex-RN7 avant de devenir un ER pour y accueillir un TCSP, apparaît dans le POS de Saint-Laurent-du-Var de 1989, et repris depuis dans les différents documents d'urbanisme successifs.

Cet emplacement réservé qui impacte les jardins de la propriété ne peut être ignoré du propriétaire.

Réponses individuelles :

REP-MO-152, [REP-MO-147](#), REP-MO-154 complète la réponse [REP-MO-015](#), REP-MO-155, REP-MO-156, pages 143 à 147 du Mémoire en réponse au PV de Synthèse.

14.9.1.3. Appréciation de la commission

La commission prend note des réponses du Maître d'ouvrage.

Elle est consciente du fait qu'abandonner sa maison de famille et devoir trouver un autre logement, même dans le cas d'un projet qui relève de l'intérêt général, demeure une situation très délicate à vivre pour les personnes concernées, remettant ainsi en cause tout un mode de vie, non seulement au plan économique, mais également au plan affectif.

Néanmoins, elle note qu'un projet de Transport en commun en site propre (TCSP) est prévu depuis fort longtemps, qu'il a fait l'objet d'emplacements réservés remontant pour certains à 1989.

14.9.2. Contestation surfaces emprises

130 observations sur les 191 concernent le thème « Contestation surfaces emprises »

Typologie des déposants :

Associations : 1 observation

Partenaire socio-éco / organisation professionnelle : 2 observations

Particuliers : 65 observations

Autres : 4 observations

Orientation :

Sur les 130 observations, 1 favorable, 3 favorables avec réserves, 28 font état de Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée, 24 neutres avec une demande de précision, 72 sont défavorables.

14.9.2.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Les points sur lesquels ont porté les observations du public dans ce sous-thème sont :

- Des incompréhensions et/ou des désaccords sur la raison et la définition du besoin d'exproprier leur bien (cas où la ligne ne passe pas directement devant ou sur leur(s) parcelle(s)) ;
- Demande de revoir la surface qui ne correspond pas à la réalité ;
- Pourquoi ne pas impacter le talus SNCF aux Vespins afin de réduire les expropriations de propriétés bâties dont certaines sont habitées par des familles ou induisent des pertes financières liée à des locations ?
- Supprimer les pistes cyclables le long de la ligne pour éviter les problèmes mentionnés supra ;
- Possibilité de ne pas détruire ou conserver une terrasse, une clôture, un morceau de jardin ou préserver un arbre, etc.
- Proposition d'exproprier la totalité d'une parcelle alors qu'une partie seulement est impactée par le projet ;
- Désaccord sur la largeur moyenne de l'emprise annoncée (selon certaines personnes) lors de la concertation ou lors de réunions publiques (19 mètres) et le projet présenté (26 mètres).

14.9.2.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Réponses thématiques :

- Emprise sur le talus SNCF aux Vespins :

Dans le cadre du projet de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, il est prévu la transition entre un tunnel souterrain et le passage en aérien (via une tranchée couverte) sur la route des Vespins aux droit des Paluds.

Ce projet prévoit aussi que les voies ferroviaires existantes, et contiguës au tramway, soient décalées vers le sud pour s'aligner aux futures voies LGV. Les futurs tracés esquissés par la SNCF occupent donc la totalité de l'emprise actuelle du talus.

De nombreux échanges techniques ont été tenus entre la SNCF et le maître d'ouvrage pour étudier les interfaces, minimiser les emprises et confirmer la compatibilité des deux projets.

Le tramway T4 ne peut donc pas obérer la faisabilité du futur projet LNPCA en amputant le talus SNCF existant, même si le maître d'ouvrage a bien conscience de l'impact des nombreuses acquisitions privées auprès de leurs propriétaires.

Enfin, il est important de préciser que l'emplacement réservé, prévu au PLUm et présent sur cet axe depuis des décennies, n'impacte aucunement le foncier SNCF sur la route des Vespins.

- Largeur de l'emprise

Il est à noter également que le projet de la ligne 4 n'utilise pas la largeur nominale de l'emplacement réservé dans le secteur des Vespins, les études ayant été menées avec le souci de limitation des emprises nécessaires. Les bâtis impactés le sont principalement parce qu'ils se situent en bordure immédiate de la voirie. Même avec une emprise du projet inférieure de 4 à 5 m, 90% des bâtis sur le secteur des Vespins seraient toujours impactés.

Réponses individuelles :

REP-MO-147, REP-MO-149, REP-MO-150 complète la REP-MO-141, REP-MO-151

14.9.2.3. Appréciation de la commission

La Commission prend note des réponses du MO relatives au talus SNCF.

Elle souhaite néanmoins que le positionnement de la piste cyclable le long du tracé, notamment dans le quartier des Vespins soit revu et réétudié, compte tenu de la proximité de la piste cyclable déjà existante sur la route du bord de mer (environ 300 mètres) et ceci afin de diminuer l'emprise sur certaines parcelles.

14.9.3. Négociations Transactions

24 observations sur les 191 concernent le thème « Négociations Transactions »

Typologie des déposants :

Partenaire socio-éco / organisation professionnelle : 3 observations

Particuliers : 20 observations

Autres : 1 observations

Orientation :

Sur les 24 observations, 3 favorables avec réserves, 13 font état de Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée, 4 neutres avec une demande de précision, 4 sont défavorables.

14.9.3.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Concernant ce thème, les personnes qui ont déposé des observations ont abordé les points suivants :

- Objet de l'emprise et manière dont elle a été délimitée ;
- Inquiétude sur le devenir d'un commerce, des employés et relogement des locataires quand la Métropole aura acquis les locaux ;
- Demande à bénéficier d'une marge devant leur maison ainsi qu'une prise en compte du rétablissement d'un portail, création d'un portail piétons.
- Demande de retrait d'un mur de soutènement d'environ 2 mètres par rapport à son emplacement prévu.
- Dévalorisation de la propriété et perte de son charme. Action et pression de promoteurs. Sous-évaluation des biens.
- Certaines personnes dont les biens sont prévus d'être expropriés, sont venues rencontrer les commissaires enquêteurs sur les conseils des services fonciers de la Métropole ou de GEOFIT. Un grand nombre, parmi elles, sont toujours en attente de réponse.

14.9.3.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Réponses thématiques :

- Délimitation de l'emprise : Le principe de sobriété et d'optimisation foncière a dicté la conception pour limiter les impacts sociaux et économiques du projet et maximiser son acceptabilité face à cette problématique sensible et légitime.
- Tout en respectant les contraintes réglementaires et sécuritaires en termes de gestion des flux, le maître d'œuvre s'est efforcé de contenir l'emprise du projet dans l'emplacement qui lui a été réservé depuis des décennies, dès lors que cela est techniquement possible, le projet consomme moins de surface que l'emplacement réservé.
- Il n'est pas ici question de minimiser cette dimension très importante pour le projet, simplement d'assurer que le maître d'ouvrage a mis en œuvre tous ses moyens pour réduire l'emprise et engager les échanges avec les propriétaires pour les acquisitions nécessaires.
- Prise en charge de la remise en état : D'une manière générale, le déplacement à l'identique des clôtures, d'un portillon, ou d'un portail, sont à la charge du maître d'ouvrage.
- Le déplacement de ces clôtures nécessite une déclaration préalable au titre du code de l'urbanisme qui sera déposée par le maître d'ouvrage lors des libérations d'emprises avec mandat des propriétaires.
- Relogement des locataires : Concernant le droit au relogement (Articles L 423-1 et suivants du Code de l'urbanisme), il est à noter la création d'une cellule dédiée mise en place pour les locataires.
- Cette cellule est composée du maître d'ouvrage, de la direction de l'habitat NCA, des communes et leur CCAS, des bailleurs sociaux).
- Ce dispositif est aujourd'hui engagé sur la commune de Saint-Laurent-du-Var principalement concerné par le relogement d'une douzaine de locataires.

Concernant les commerces, ils feront l'objet d'une évaluation au cas par cas, et seront accompagnés par les acteurs institutionnels et consulaires, réunis dans une commission ad hoc, l'objectif étant là encore de limiter les effets négatifs sur leurs activités professionnelles.

- **Attente de réponses** : Le maître d'ouvrage a bien conscience des fortes attentes des riverains et de commerçants impactés par le projet, et entend répondre à leurs inquiétudes.

Dans cette optique, il a mobilisé une équipe interne en charge de l'écoute et un cabinet expert foncier associé GEOFIT, chargé des questions réglementaires et faisant l'interface avec la DIE et les services métropolitains.

Il est à noter qu'en raison de leur opposition au projet, certains propriétaires ont refusé les rendez-vous ou n'ont pas donné d'informations. Il y a donc certains propriétaires, hébergeant peut-être des locataires qui n'ont pas été rencontrés.

Réponses individuelles :

REP-MO-127 REP-MO-157 complète les réponses REP-MO-141 et REP-MO-150, REP-MO-158, REP-MO-159, REP-MO-160, REP-MO-161, REP-MO-162, REP-MO-163, REP-MO-164, REP-MO-165, REP-MO-166, REP-MO-167).

14.9.3.3. Appréciation de la commission

La commission prend note du fait que d'une manière générale, le Maître d'ouvrage apporte des réponses précises et souvent favorables au contributeur.

Elle constate néanmoins qu'un certain nombre de personnes, certes peu nombreuses, refusent d'être expropriées.

14.10. Risques (inondations, tsunami, submersion) (thème 10)

Le thème risques regroupe les items inondations- submersion – tsunami

Nombre de contributions	Nombre d'observations
29	29

Typologie : 24 particuliers – 2 Associations – 3 autres

Orientations : 23 défavorables – 5 réserves -inquiétude

14.10.1. Analyse et synthèse de l'ensemble des observations

Sur ce thème, les contributeurs ont fait part de leurs inquiétudes, voire leur opposition au projet compte tenu d'un tracé situé en zone inondable, arguant parfois du fait « qu'il est plus facile de dévier des bus qu'un tram ».

Le terme inondation a été employé, qu'il s'agisse de craintes de débordements de cours d'eau (Var, Malvan, Cagne, Vallon des Vaux) ou de ruissellements en cas de pluies torrentielles, eu égard

à l'imperméabilisation des secteurs traversés par la ligne 4 et à leurs réseaux d'eaux pluviales vétustes et sous-dimensionnés.

Ils considèrent que seules les informations relatives au débordement du Var figurent au dossier. Ils demandent que les PPRi soient révisés avant tout projet et que l'évolution climatique soit prise en compte pour les 30 ans à venir.

Ils s'interrogent également sur l'impact des travaux qui pourraient aggraver le risque d'inondation sur le quartier des Vespins et sur la réalisation de travaux en sous-sol compte tenu de la présence de divers réseaux.

Le risque de submersion marine a également été évoqué

Deux personnes ont fait part de leurs inquiétudes sur les mouvements de terrain de cette zone (retrait-gonflement des argiles).

Questions complémentaires de la CE

Les études hydrauliques ont-elles bien pris en compte tous les paramètres pour le dimensionnement des mesures d'évitement et de réduction nécessaires pour faire face à des intempéries fortes du type Alex ?

En cas de tsunami les conducteurs ont-ils des consignes particulières à respecter pour l'évacuation des passagers vers des lieux sécurisés prévus par la Métropole ?

14.10.2. Réponse du Maître d'Ouvrage

Le maître d'ouvrage a apporté des réponses basées sur les informations du Porter à Connaissance (PAC) de février 2023 concernant le Var, et sur les études hydrauliques Cagne-Malvan et Vallon de Vaux réalisées pour ce dossier.

Il indique que le projet est conforme aux PPRi Cagne-Malvan et Var et que ses règlements, tout comme le PAC, autorisent la réalisation d'infrastructures de transport y compris en zone rouge. Il considère que la déviation des bus n'est pas plus simple en cas d'inondation.

Il a répété, à plusieurs reprises dans ses réponses sur le sujet, que la ligne 4 n'est pas située en zone inondable, ce que démontre les différentes études hydrauliques du dossier.

Il précise que les niveaux de crues ne peuvent être ceux de la tempête Alex, ceux-ci relevant plus d'un niveau millénal que centennal.

Sa réponse aux débordements sur la RN7, liés aux pluies torrentielles, fait état de la capacité limitée des ouvrages d'eaux pluviales situés en amont du tracé.

Il indique : « Si le projet de tramway n'a pas vocation à résoudre l'inondabilité du quartier, il traite les eaux et améliore la situation sur l'ensemble du périmètre requalifié, toutes les mesures conservatoires sont anticipées et prises par le projet pour que les futurs aménagements et travaux hydrauliques soient compatibles avec les infrastructures du tramway ».

Pour ce qui relève d'une éventuelle aggravation de l'inondabilité, il indique que les travaux ne perturbent pas les cours d'eau et que la perméabilités des sols, qui seront réalisés, contribueront à réduire ce risque.

L'exposition au risque de submersion marine est prise en compte et respecte le PAC de submersion marine de novembre 2017.

Par ailleurs, les consignes données aux conducteurs en cas de tsunami, relèvent du Règlement de Sécurité de l'Exploitation et sont contrôlés par les services de l'État.

REP-MO-061, 076, 082, 168169, 170, 172, 173, 174 et 175

14.10.3. Appréciation de la commission

Le MO a répondu longuement aux diverses problématiques soulevées. Cependant, la CE considère qu'il est difficile d'affirmer que le tracé ne se trouve pas en zone inondable pour les raisons suivantes :

- Le PPRi de Cagnes-sur-Mer date de 2001 et celui de Saint-Laurent-du-Var ne concerne que le Var
- Les études hydrauliques sont incomplètes. Elles ne traitent pas de la Cagne alors que le dossier indique dans son résumé non technique que « l'ordonnancement des travaux se fera en tenant compte des risques de crue au droit de la Cagne »
- Ces études sont réalisées sur la base de débits maximum datant du PPRi. Si cette référence ne paraît pas aberrante pour le Malvan compte tenu des travaux qui ont été effectués, elle aurait pu valablement être reconsidérée pour le Vallon des Vaux afin de tenir compte des niveaux de crues envisageable à l'aune des épisodes pluvieux de 2015 et 2019.

La commission demande qu'une étude hydraulique sur la Cagne soit ajoutée au dossier.

Par ailleurs, l'AZI (Atlas des Zones Inondables) place la totalité du tracé de la L4 en zone à risque.

Ceci précisé, la réglementation autorise les infrastructures de transport en zone inondable, c'est d'ailleurs le cas pour diverses lignes de tramway en France.

Pour ce qui concerne les « inondations » liées aux phénomènes de ruissellement, une première démarche a été engagée avec le plan guide du quartier des Vespins, à Saint-Laurent-du-Var, issue des études menées en 2022 et 2023 pour l'EPA Plaine du Var.

La commission considère que si le caractère inondable de ce tracé ne semble pas présenter de risques pour les usagers, il pourrait signifier, avec l'évolution du climat, une augmentation du coût d'exploitation due aux immobilisations et réparations récurrentes.

Le rapport ainsi établi, l'étude du dossier, l'ensemble des éléments recueilli au cours de l'enquête et le mémoire en réponse au Procès-Verbal de Synthèse, permettent à la commission de motiver ses conclusions et de formuler son avis dans un document séparé intitulé :

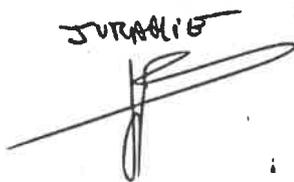
"CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION"

Fait à Nice, le 7 septembre 2023. Le Président de la Commission d'Enquête

G. VALASTRO



COHEN


JURAMIE


LOMBARDO


GUSTAVE


15. ANNEXES

- Annexe 1** *Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique du 4 mai 2023*
- Annexe 2** *Certificat d'affichage de la ville de Nice*
- Annexe 3** *Certificat d'affichage de la ville de Saint-Laurent-du-Var*
- Annexe 4** *Certificat d'affichage de la ville de Cagnes-sur-Mer*
- Annexe 5** *Procès-verbal de synthèse des observations du public*
- Annexe 6** *Courrier du 7 août 2023 de remise du procès-verbal de synthèse*
- Annexe 7** *Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse en date du 21 août 2023*
- Annexe 8** *Courriel du TA de Nice portant la remise du rapport au 8/09/2023*

