

DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES
METROPOLE DE NICE COTE D'AZUR

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

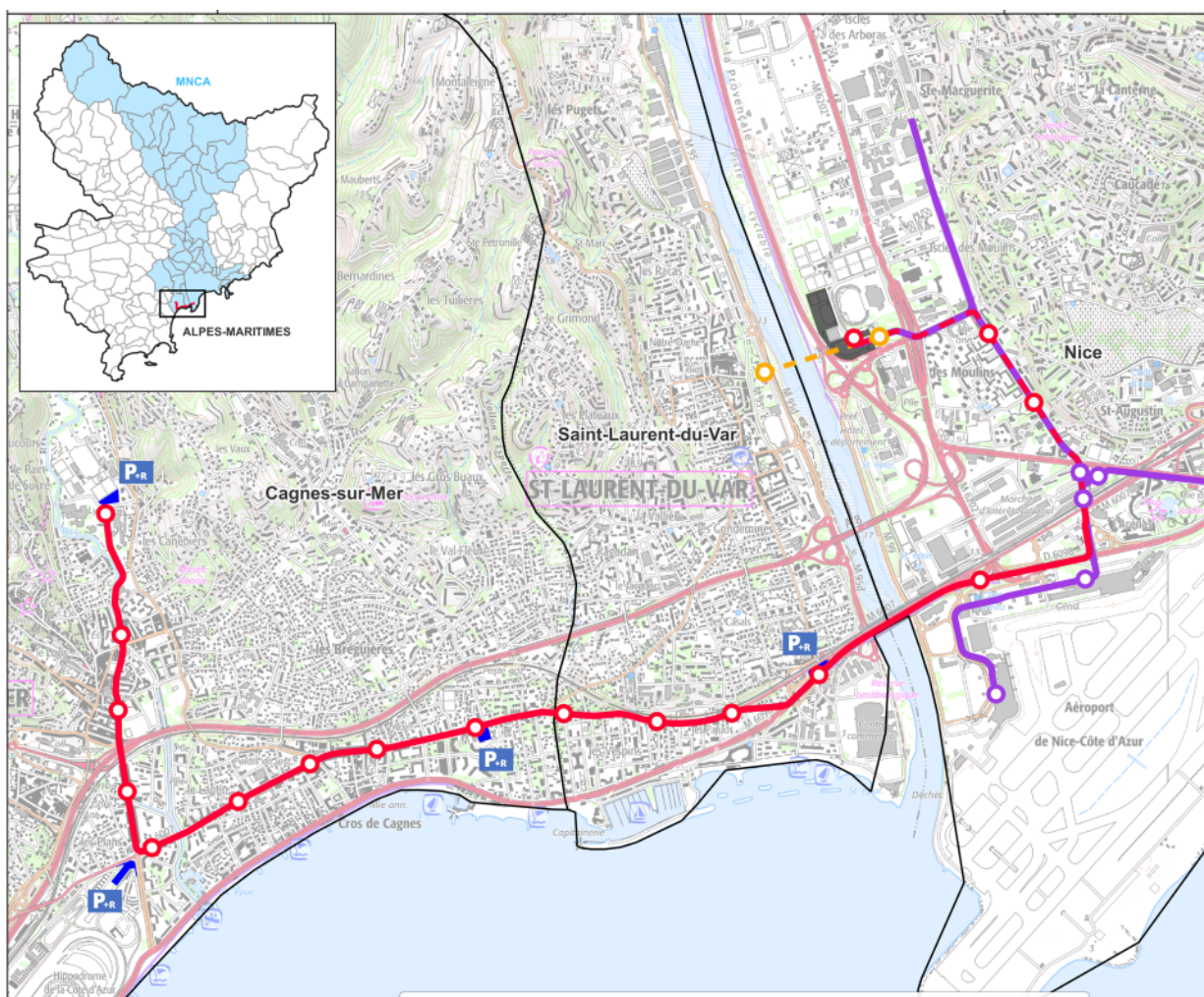
POUR LE PROJET DE CREATION DE LA LIGNE 4 DU TRAMWAY

CONCLUSIONS MOTIVEES AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

ENQUETES A et B :

- DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)
- MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (MEDCU)

Prescrites par arrêté de Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes du 04 Mai 2023



Enquête publique du lundi 12 Juin 2023 au vendredi 21 Juillet 2023 inclus

MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Président : Giovanni VALASTRO

Membres :

- Barbara JURAMIE
- Claude COHEN
- Jean-marc GUSTAVE
- Léonard LOMBARDO

DESTINATAIRE : - Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes

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

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE TRAMWAY L4.....	4
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	5
1 GENERALITES.....	5
1-1 OBJET DE L'ENQUETE :	5
1-2 DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	6
1-3 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	6
1-4 LA PUBLICITE.....	6
1-5 LE DOSSIER	7
1.6 LES PERMANENCES ET L'ACCUEIL DU PUBLIC	7
1.7 APPRECIATION SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	7
2. BILAN GLOBAL DE L'ENQUETE.....	8
2.1. ANALYSE QUANTITATIVE	8
2.2. ANALYSE QUALITATIVE	9
2.3 APPRECIATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	10
3. CONCLUSIONS MOTIVEES SUR LE PROJET, PAR THEME	11
3-1 LE PROJET	11
3-2 INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT.....	12
3-3 AUTRES MODES DE DEPLACEMENT	12
3-4. ECONOMIE GENERALE DU PROJET	13
3-5 IMPACT ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PROJET.....	13
3-6 INCIDENCE EN PHASE CHANTIER	15
3-7 MISE EN COMPATIBILITE DU PLUM	15
3-8 PARCELLAIRE	16
4. ANALYSE BILANTIELLE.....	17
4.1. PRESENTATION	17
4.2. ETAPE 1 DE L'ANALYSE BILANTIELLE : LE CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET	18
4.3. ETAPE 2 DE L'ANALYSE BILANTIELLE : NECESSITE DE RECOURIR AUX EXPROPRIATIONS	19
4.4. ETAPE 3 DE L'ANALYSE BILANTIELLE : BILAN COUTS/AVANTAGES DE LA REALISATION DU PROJET	20
4.5. CONCLUSION SUR L'ANALYSE BILANTIELLE	22
5. CONCLUSION GENERALE ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA DUP	23
6. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (MECDU) DES COMMUNES DE NICE, SAINT-LAURENT-DU-VAR ET CAGNES-SUR-MER.	26
6-1 DISPOSITIONS DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME MEDCU	27
6-2 BILAN GLOBAL	28

FICHE D'IDENTITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE TRAMWAY L4

Objet du dossier soumis à enquête publique	Création Ligne 4 Tramway communes de Nice Saint Laurent du Var et Cagnes-sur-Mer
Maître d'Ouvrage Maître d'Œuvre	Métropole Nice Côte d'Azur Groupement TRAM4WEST: Egis rail / Ingerop /STOA/ In situ
Autorité Organisatrice	Préfecture des Alpes Maritimes
Date de désignation de la commission d'enquête	Par décision du tribunal administratif de Nice n° E23000014/06 en date du 13 Avril 2023
Commission d'enquête	Président Giovanni VALASTRO Membres : Léonard LOMBARDO- Jean-Marc GUSTAVE- Claude COHEN- Barbara JURAMIE
Arrêté d'ouverture d'enquête	L'arrêté du 4 Mai 2023 portant organisation de l'enquête
Durée de l'enquête	40 jours consécutifs du lundi 12 juin au vendredi 21 juillet 2023
Publicité de l'enquête	Le quotidien Nice Matin / La Tribune Côte d'Azur Par Affichage de l'Avis d'ouverture de l'enquête
4 Lieux de l'enquête	Nice Mairie Direction des Territoires Nice Ouest Mairie de Saint Laurent du Var Mairie Annexe du Cros de Cagnes Siège de l'enquête à Cagnes sur Mer Bât Droit des Sols & Maison des projets
Permanences de la commission d'enquête	60 permanences de 6,25 h
Registre dématérialisé	Publilégal, prestataire choisi par le Maître d'Ouvrage
Nombre d'Observations	2613 observations
Incidents/ évènements particulier	1 courriel adressé personnellement aux membres de la CE signalé dans le climat de l'enquête
PV de Synthèse	Remis au Maître d'Ouvrage le 07/08/2023
Mémoire en réponse du MO	Reçu par courriel du 21/08/2023
Date de remise du rapport et des conclusions motivées	8/09/2023

CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

1 GÉNÉRALITÉS

La « fiche d'identité » placée en tête du document rappelle des informations sur les étapes de l'enquête.

1-1 OBJET DE L'ENQUÊTE :

L'enquête publique, développée dans le présent rapport, porte sur le projet de création de la ligne de tramway L4 pour desservir les communes de Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var et Nice.

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la poursuite de la réalisation du schéma directeur métropolitain de transport urbain actualisé à l'horizon 2040 comprenant des lignes de tramway et transports collectifs en site propre (TCSP), articulés avec les transports non urbains, l'offre TER et les pôles d'échanges multimodaux).

La ligne 4 s'inscrit dans la stratégie globale de planification des transports de la Métropole en étant la première ligne à « sortir » de Nice pour desservir à l'Ouest, les 2^e et 3^e plus grandes communes de la Métropole que sont respectivement, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var.

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

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

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

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

Ce projet s'inscrit pour une grande partie dans des emprises foncières déjà maîtrisées par le maître d'ouvrage. Il impacte toutefois des emprises foncières privées et nécessite une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain. L'enquête parcellaire conjointe fait l'objet de conclusions motivées et d'un avis séparé.

Dans ce cadre, l'enquête publique a pour objets principaux de :

- **Déclarer d'utilité publique des aménagements et travaux de la ligne 4 du Tramway** afin d'obtenir la maîtrise foncière des terrains traversés par le projet ;
- **Mettre en compatibilité les documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Nice, Saint Laurent du Var et de Cagnes-sur-Mer** concernées par le projet, avec le PLUm.

Cette enquête publique est régie par le code de l'environnement

1-2 DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Par décision N° E23000014/06 du 13/04/2023, Madame la Présidente du Tribunal Administratif a désigné une Commission, comprenant 5 titulaires

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

Chaque titulaire a adressé au Tribunal Administratif une **déclaration attestant sur l'honneur ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel** ou en raison de ses fonctions.

1-3 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

L'arrêté d'ouverture d'enquête de la préfecture des Alpes Maritimes en date du 4 mai 2023, autorité organisatrice, fixe les dispositions d'organisation et de déroulement de l'enquête dont les principales dispositions sont :

- Les textes réglementaires relatifs à l'enquête
- L'ouverture et durée de l'enquête : une durée de 40 jours couvrant la période du 12 juin au 21 juillet 2023 inclus
- Le nombre de permanences, les 4 lieux d'enquête (Nice Mairie Direction du Territoire Nice-Ouest- Mairie de Saint-Laurent-du-Var – Mairie Annexe du Cros de Gagnes – Bâtiment Droit des Sols & Maisons des Projets, 2 avenue de Grasse à Cagnes-sur-Mer 06800 siège de l'enquête.

1-4 LA PUBLICITE

Le public a été informé de cette enquête par la publicité réglementaire par voie de presse, par affichage réglementaire dans les mairies de Nice – de Saint-Laurent-du-Var et de Cagnes-sur-Mer ainsi que sur les lieux prévus le long du tracé pour la réalisation du projet.

L'affichage de l'arrêté d'ouverture d'enquête dans les mairies a fait l'objet d'un certificat d'affichage. Cette publicité par affiche format A3 sur les lieux le long du tracé fait l'objet de contrôle par le Maître d'Ouvrage.

Sur le site de chaque commune.

1-5 LE DOSSIER

Le dossier d'enquête de 2372 pages en format A3 est justifié par le nombre d'études nécessaires juridiquement par un projet de cette complexité. Le Maître d'Ouvrage a fait un effort pour le rendre plus accessible notamment par un guide de lecture et une brochure en couleur « Tout savoir sur le projet » mis à la disposition du public.

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

1.6 LES PERMANENCES ET L'ACCUEIL DU PUBLIC

La Commission d'enquête a assuré les 60 permanences sur les 4 lieux d'enquête prévus par l'arrêté préfectoral du 4 mai 2023

Cette présence dans les permanences des commissaires enquêteurs était une réponse à la complexité et sensibilité du dossier. Les personnes qui ont souhaité rencontrer un commissaire enquêteur pour rechercher des renseignements ou pour faire part d'inquiétudes ou de questionnements ont pu le faire sans difficulté.

1.7 APPRÉCIATION SUR LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

À l'issue de l'enquête publique ayant duré 40 jours, il apparaît :

- Que la publicité par affichage a été faite dans les délais comme prévu et qu'une large information complémentaire a été mise en place par le Maître d'ouvrage (Brochures « Tout savoir sur le projet » à la disposition du public).
- Que les publications légales ont été faites dans 2 journaux paraissant dans le département plus de quinze jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête.
- Que les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) ont été mis à disposition du public dans les 4 lieux d'enquête durant toute la durée de l'enquête,
- Que ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur un site internet spécifique et sur le site internet de la préfecture
- Que les commissaires enquêteurs ont assuré les 60 permanences programmées sur les 4 lieux d'enquête.
- Que toutes les personnes qui le souhaitaient ont pu déposer leur contribution à l'enquête sur les registres papier, le registre dématérialisé sur l'adresse email ou par courrier
- Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés.
- Que 2613 ont été recueillies sur le registre informatique, sur les registres papier, par courrier ou par e-mail.

La Commission d'enquête estime que l'enquête publique s'est déroulée de façon satisfaisante, toutes les personnes qui ont souhaité s'exprimer ont pu le faire.

2. BILAN GLOBAL DE L'ENQUÊTE

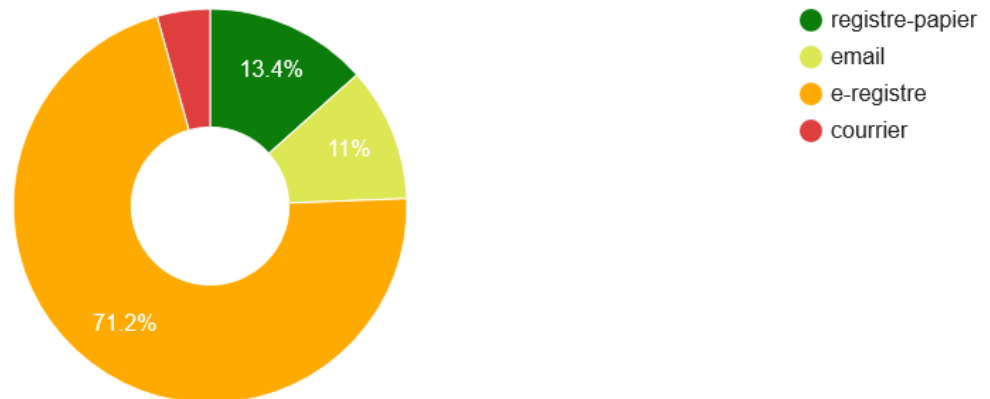
2.1. ANALYSE QUANTITATIVE

Cette enquête publique a totalisé 873 contributions ventilées en 2613 observations. La Commission d'enquête précise qu'un déposant effectue une contribution et une contribution comporte une ou plusieurs observations, chaque observation étant rattachée à un seul thème (voir liste des thèmes plus bas).

Comme indiqué dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, le public a pu déposer ses contributions selon 4 modes :

- Sur le RD, Registre Dématérialisé,
- Sur les Registres papier dans un des 4 lieux d'enquête,
- Par courrier électronique,
- Par courrier postal adressé au Président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête publique.

Provenance des contributions



La Commission d'enquête indique qu'au terme de 40 jours d'enquête, le dossier du projet de la ligne 4 a été consulté 8361 fois sur le registre RD.

Les 10 pièces du dossier les plus consultées ou téléchargées :

Document	Visualisation
Pièce B Plan de situation	167
Etat parcellaire CAGNES SUR MER PREF v4 04042023	133
Pièce E Plan Général des Travaux	131
Notice explicative	126
Etat parcellaire ST LAURENT DU VAR PREF v4 04042024	95
Pièce D Caractéristiques des ouvrages importants	94
Annexe	89
Plan parcellaire CAGNES SUR MER : 1 plan de situation et 14 planches	89
D.4 - Description du projet	73
Annexe 4 - Principes de circulation - T4W - Mai 2022	65

Document	Téléchargement
Annexe	110
Pièce B Plan de situation	185
Pièce E Plan Général des Travaux	167
Notice explicative	141
Plan parcellaire CAGNES SUR MER : 1 plan de situation et 14 planches	118
Pièce D Caractéristiques des ouvrages importants	96
Pièce A Objet de l'enquête - Informations juridiques et administratives	81
Dossier d'enquête parcellaire	78
D.4 - Description du projet	76
Annexe 4 - Principes de circulation - T4W - Mai 2022	72

Nombre de contributions déclinées en observations, déposées sur le registre :



2.2. ANALYSE QUALITATIVE

2.2.1. Typologie des déposants

Les observations ont été déposées par différentes catégories d'auteurs :

- Des particuliers,
- Des associations,
- Des élus, des collectivités, des mairies,
- Des partenaires socio-économiques et organisations professionnelles, dont les syndicats de copropriété,
- La catégorie « autre » : comporte par exemple les conseils syndicaux de copropriété, les syndicats de copropriété

2.2.2. Typologie des thèmes retenus

Chaque observation est affectée à un thème. Les thèmes ont été prédéfinis par la Commission d'enquête, à partir du travail effectué lors de la concertation complétée par une recherche sur le même type de projets.

Les thèmes retenus sont les suivants :

- Dossier et déroulement de l'EP
- Projet
- Incidence du projet sur l'environnement
- Autres modes de déplacement
- Économie générale du projet
- Impact économique et social du projet
- Incidence en phase chantier
- Mise en compatibilité du PLUm
- Parcellaire
- Risques naturels

2.3 APPRÉCIATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Compte tenu de l'importance et de la sensibilité du projet, et les moyens de publicité mis en œuvre par le Maître d'ouvrage, la Commission d'enquête s'attendait à une participation plus forte du public à l'enquête.

Celle-ci a peut-être été minorée par la période de vacances estivales.

Le projet est l'aboutissement des phases de concertation fortement contestées par le public pour les raisons suivantes :

- La période sanitaire due à la Covid a été un frein à la participation

- Le choix du tracé a été fait sur un ratio de 333 personnes, échantillon non représentatif par rapport à la population des 2 communes les plus importantes de la Métropole NCA. Certains requérants indiquent que le tracé préférentiel émane d'un choix politique et ne répond pas aux besoins de la population.

La volumétrie des contributions a été importante en particulier pour le tracé le long de la RN7 sujette à de nombreuses expropriations.

Le passage sur le boulevard Maréchal Juin est également une source d'inquiétude forte, par rapport aux dangers éventuels dus au maintien de tous les modes de déplacements sur un espace exigü. Ils redoutent que le bouleversement de l'environnement soit facteur d'aggravation des nuisances et impacte les commerces et activités diverses de ce boulevard. Les nombreux résidents craignent une perte de la qualité de vie au quotidien (bruits, vibrations, invectives, conditions de stationnement, d'accès, de circulation,)

Les thèmes comptabilisant le plus d'observations du public sont :

- Le Projet (Thème 2) : 1040 observations
- Impact économique et social du projet (Thème 6) : 378
- Autres modes de déplacements (Thème 4) : 278
- Économie générale du projet (Thème 5) : 201
- Incidence du projet sur l'environnement (Thème 3) : 172
- Parcellaire (Thème 9) : 171
- Dossier et déroulement de l'EP (Thème 1) : 106
- Hors sujet (Thème 11) : 40
- Incidences en phase chantier (Thème 7) : 30
- Risques naturels (Thème 10) : 31
- Mise en compatibilité PLUm 1 (Thème 8) : 1

En conclusion la commission d'enquête relève :

- *Que le bilan quantitatif et qualitatif met en évidence que tous les types de public se sont exprimés et que tous les thèmes ont été abordés.*
- *La commission regrette que la concertation se soit déroulée durant la période de confinement ; pour un projet d'une telle envergure, la présence d'un garant de la concertation aurait permis d'accroître la participation du public.*

3. CONCLUSIONS MOTIVÉES SUR LE PROJET, PAR THÈME

3-1 LE PROJET

Pertinence / intérêt / motivation du projet / vitesse

Les avis favorables ont été peu nombreux. Ils ont été motivés par des améliorations attendues surtout pour Cagnes-sur-Mer. La qualité du mode de transport a été soulignée (confort, sécurité, régularité...)

Les avis défavorables ont été argumentés :

- Démesure du projet et inadaptation pour des déplacements en intercity sur les communes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer. Besoins en mobilité mal évalués. Estimation de fréquentation contestable.
- Inutilité pour Saint-Laurent-du-Var dont le centre-ville n'est pas desservi
- Lenteur du tramway
- Redondance eu égard aux transports en commun existants dans ce secteur

La commission a développé dans le rapport son analyse de la pertinence de ce projet, en mettant l'accent sur l'actualisation des données du modèle MM06, dont les bases de calculs sont anciennes.

Elle demande que les données de ce modèle soient revues en y intégrant les résultats de l'enquête ménages-déplacements, menée par le Département des Alpes Maritimes, dont les premiers résultats sont annoncés pour la fin de l'année 2023.

Elle note que les chiffres de fréquentation annoncés reposent sur la nécessité environnementale de réduire la circulation routière sur ce secteur, mais également sur une volonté, par la réalisation de ce projet, de redynamiser des communes de Saint-Laurent-du-Var et de Cagnes-sur-Mer, en termes d'urbanisation, d'évolution démographique et d'activités économiques. Elle regrette que ce volet ne soit pas plus étayé dans le dossier d'enquête.

La commission relève que ce projet de L4 ne dessert pas le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var, qui est situé plus au nord de la commune, mais pour lequel d'autres projets de déplacement sont programmés.

La commission confirme, à l'instar du MO, que le train est effectivement plus rapide que le tram. Elle considère cependant que ce nouveau mode de transport en commun représente un choix complémentaire avec une desserte plus fine que le train et une pérennité de couverture de l'évolution des besoins à plus long terme que les bus.

3-2 INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

La commission constate que les contributeurs se sont exprimés majoritairement sur le confortement des ouvrages d'art qui aura un impact sur l'environnement, sur leur opposition à l'enlèvement d'arbres existants pour la réalisation du projet, sur le projet ayant un impact négatif au niveau du réchauffement climatique, la qualité de l'air et l'augmentation des ruissellements au niveau du talus le long de la voie ferrée, sur la nécessité de requalification de la RN7, sur la compatibilité du projet avec les plans d'urbanisme de planifications réglementaires.

-La commission considère que le Maître d'ouvrage a appliqué une conduite réglementaire, attentive et préventive (ouvrages hydrauliques), tout au long de l'élaboration de son dossier d'étude environnementale par rapport aux différents documents de planifications à respecter et dans ses propositions issues d'une politique de développement durable.

-La commission constate favorablement, à la lecture du dossier, les conséquences du projet sur l'environnement avec de faibles impacts résiduels.

-La commission souligne, que l'objectif est nullement de remettre en cause les études correctement menées par des bureaux d'études compétents spécialisés dans les domaines sollicités, cependant, elle insiste sur l'importance d'une attitude bienveillante du maître d'ouvrage à conserver, en prenant les mesures adéquates lors de la phase travaux envers la biodiversité (pont Napoléon III, Passage du Brecq) ; quant à l'abattage d'arbres parfois nécessaire pour faire passer le tracé, la commission prend note favorablement que celui-ci sera réalisé dans les meilleures conditions, sur le mode « abattage doux » avec plantation d'arbres jeunes et en plus grand nombre que précédemment.

-La commission rappelle que la plus grande attention doit également être portée à l'endroit du tracé sur la pression immobilière, pour ne pas risquer de dénaturer architecturalement l'ensemble linéaire du paysage urbain à proximité du projet, où il serait préférable de conserver une image à l'échelle de « taille humaine » et en rapport avec des documents de planifications qui gagneraient à tendre vers ce sens.

En conclusion, la commission n'émet pas de doute sur le choix du transport en commun porté sur le tramway, pour des raisons d'écologie et vu comme un mode de transport propre.

3-3 AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT

Les observations soulevées par les contributeurs portent sur :

- La réalisation d'un Val,
- Le renforcement du réseau Bus,
- La mise en place d'un BHNS

La commission estime que les réponses apportées par le MO sur le choix du Tramway par rapport au bus (ou BHNS) sont cohérentes par rapport à l'horizon 2028 et 2035 et que la limitation de la circulation automobile outre les nuisances générées devenant problématiques (bouchons, ralentissements, incivilités, etc..) doit être impérativement limitée

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 pouvant transporter les personnes vers les stations de Tramway.

3-4. ÉCONOMIE GÉNÉRALE DU PROJET

De nombreuses personnes ont réagi défavorablement au cours de l'enquête sur la partie Économie Générale du Projet.

Les expressions les plus significatives développées par les déposants contre le projet :

- le coût exorbitant du projet.
- la nécessité d'un tramway jugé non adapté et non rentable,
- choix d'un autre mode de transport moins coûteux
- l'endettement de la Métropole aggravé par des surcoûts
- mise en doute du financement du projet
- crainte de l'augmentation des impôts
- recours à une expropriation importante qui a un coût de 60 M€
- un projet en zone inondable
- Certains s'insurgent devant le montant d'investissement (328 M€ 2022). La rentabilité du projet est estimée à partir de la VAN-SE, Valeur Actualisée Nette Socio-Economique.

Ils se demandent si l'importance de l'investissement financier est justifiée par rapport aux gains attendus et en termes de service rendu.

Les contributeurs favorables ne se sont pas exprimés sur le coût, mais ont mis en valeur la requalification urbaine, les actions en faveur de l'environnement (qualité de l'air, végétalisation, désimperméabilisation des sols...)

La Commission d'enquête estime que le projet risque d'être soumis à un surcoût important compte tenu de l'inflation et de la non-maîtrise des coûts des matériaux, du retard vraisemblable dans la réalisation.

3-5 IMPACT ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PROJET

3-5-1 Circulation automobile/ Stationnement/Livraison (Hors Bd Maréchal Juin)

La réaction du public se rapporte notamment à :

- des craintes d'embouteillage, la non-prise en compte des personnes qui descendent des villes avoisinantes qui occasionnent des bouchons dans les axes principaux des embouchures des villes de Saint Jeannet, La Gaude, Vence, etc...la RN7 continuera à bouchonner aux heures de pointes ;
- des demandes d'études complémentaires de circulations,
- l'inquiétude sur certaines voies étroites à un sens unique passant en double sens ;
- des demandes sur les sens de circulations non indiqués parfois sur les plans ;
- des places de stationnement supprimées ou à créer en particulier sur la RN7
- les stationnements de livraison à maintenir pour la pérennité des commerces,
- l'ouverture des parc relais pour le stationnement longue durée et leurs tarifs.
- 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 ».

La commission estime que le Maître d'Ouvrage a répondu d'une manière détaillée dans son mémoire en réponse au PV de synthèse.

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

3-5-2 - L'impact sur la vie quotidienne (bruit- vibrations- attractivité)

Le bruit (y compris de l'avertisseur du tramway et des bruits solidiens) ainsi que les vibrations (risques de fissures sur les bâtis) sont les nuisances les plus redoutées par les résidents le long du tracé de la L4.

Les inquiétudes portent sur les mesures effectuées et la mise en place de moyens techniques pour diminuer et réparer ces nuisances.

Une dizaine de personnes pensent que le projet apportera une amélioration de l'ambiance sonore.

La commission considère que les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont détaillées, complètes, et de nature à rassurer les résidents touchés par ces nuisances tant en matière de bruit (amélioration sur certains secteurs et prise en charge de mesures de protection) qu'en matière de vibration (référés préventifs et mise en place de techniques anti-vibratiles). Elle souhaite cependant que le résumé non technique de l'étude d'impact soit mis en concordance avec le résultat des études acoustiques.

En termes d'attractivité, 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 et la transformation de leur ville en « cité dortoir » ou « banlieue de Nice ». Un petit nombre d'observations porte sur le coût du transport et du parking, deux éléments majeurs de l'attractivité.

La commission aurait souhaité que le maître d'ouvrage s'engage sur ces niveaux de tarifs et de leur augmentation de manière plus volontariste.

La commission 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. Elle demande la mise en place de moyens de sécurité adaptés.

3-5-3- L'incidence sur les activités le long du tracé – l'indemnisation, l'accompagnement des commerçants et autres publics ;

Les contributeurs qui se sont manifestés sont essentiellement des commerçants, des responsables d'activités diverses et de structures culturelles, de loisirs et touristiques. ; ils redoutent des impacts économiques générés par les travaux le long des voies concernées par le projet, les difficultés d'accès pour leur clientèle. Certains s'interrogent sur la poursuite de leurs activités, d'autres demandent s'il est-il prévu un dédommagement pour les éventuelles pertes de revenus.

La commission note avec intérêt la mise en place d'une coordination des travaux et d'une commission d'indemnisation et d'accompagnement (CIA) permettant d'informer et de traiter au mieux les préoccupations des riverains.

Elle confirme que le droit à indemnisation, à cause de l'opération de tramway, est le même pour toutes les activités, et se fonde sur la notion de préjudice significatif subi. Elle signale que le maître d'ouvrage invite les responsables de commerces et d'activités diverses dont d'activité culturelle, de loisirs et touristiques à se manifester le moment venu.

3-5-4 - Maintien accessibilité des immeubles et des commerces

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 commission considère que le maître d'ouvrage a répondu à la majeure partie des questions posées. Elle demande cependant qu'une attention soit portée à celles qui n'auraient pas obtenues de réponses.

3-5-5- Sécurité

La réaction du public porte notamment sur les points suivants :

- La sécurité des pistes cyclables,
- Les risques électriques transmis par les rails avec le système de rechargement par le sol en cas d'inondation ou de ruissellements des eaux.
- les accès du trottoir à la rame, dans les stations

La commission prend note des réponses du MO, relatives à la sécurité.

3-6 INCIDENCE EN PHASE CHANTIER

Les observations du public portent sur l'exécution du chantier, plus particulièrement :

- Sur les accès aux divers bâtiments.
- Sur la gestion des stationnements sauvages
- Sur la circulation automobile pendant le chantier
- Sur les protections concernant le bruit et les poussières
- Sur la coordination des deux chantiers (La VILLETTE + Le TRAMWAY)

La commission prend acte de la volonté du MO

- *D'appliquer la charte métropolitaine « chantier vert »*
- *De limiter les poussières, limiter les bruits de chantier selon une gestion de plages horaires.*
- *De la limitation des perturbations en phase de chantier.*
- *De la réalisation des travaux par phases permettant de ne pas gêner les accès des immeubles.*
- *D'un travail de coordination, afin de faire cohabiter les deux chantiers.*

3-7 MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUm

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 piéton 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

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.

3-8 PARCELLAIRE

Le thème "Parcelaire " contient 3 sous-Thèmes :

- Indemnités Expropriations ;
- Contestation surfaces emprises ;
- Négociations Transactions

Les observations sur ces thèmes ont souvent fait ressortir :

- une forte attente en matière d'informations de la part du maître d'ouvrage ;
- une certaine incompréhension sur la manière dont les limites de l'emprise ont été déterminées ;
- Des demandes sur la manière dont

La commission regrette l'impact important sur le foncier, mais considère que le MO a minimisé quelquefois l'emprise prévue initialement par les emplacements réservés et que cette emprise répond aux besoins du projet.

3-9 RISQUES NATURELS

Les contributions de ce thème ont porté essentiellement sur les risques d'inondation, que ce soit par le fait de crues des cours d'eau figurant sur le parcours (Cagne, Malvan, Vallon des Vaux, Vallon des Espartes, Var), ou par celui des ruissellements en cas de fortes pluies. Ce risque a suscité les observations, demandes et interrogations suivantes :

- Seules les informations relatives au débordement du Var figurent au dossier
 - Les PPRi doivent être révisés avant tout projet
 - L'évolution climatique doit être prise en compte pour les 30 ans à venir
 - Quel est l'impact des travaux sur une éventuelle aggravation du risque d'inondation
- Le risque de submersion marine a également été évoqué

La commission considère que les réponses du maître d'ouvrage qui précisent que le tracé du projet n'est pas en zone inondable ne sont pas satisfaisantes, les études hydrauliques du dossier étant incomplètes et fondées sur des débits de crue qui ne sont plus d'actualité eu égard aux épisodes climatiques de 2015 et 2019.

La commission demande en conséquence qu'une étude hydraulique de la Cagne soit ajoutée au dossier.

Par ailleurs, la réalité de ce risque est confortée par l'AZI (Atlas des Zones Inondables) qui situe l'ensemble du tracé du projet en zone d'inondation.

Ceci précisé, la réglementation des PPRi et du PAC du Var autorise les infrastructures de transport en zone inondable.

La commission considère que si le risque pour les usagers semble maîtrisé (alerte en amont, arrêt du tram, évacuation), il pourrait signifier, avec l'évolution du climat, une augmentation du coût d'exploitation due aux immobilisations et réparations récurrentes.

4. ANALYSE BILANTIELLE

4.1. PRÉSENTATION

Afin de déterminer le caractère d'intérêt public d'une opération, l'enquête de DUP repose sur des règles juridiques précises découlant de la jurisprudence du Conseil d'Etat du 28 Mai 1971 dit « Ville Nouvelle Est ».

Dans le cadre d'une DUP, il convient de mesurer si l'intérêt général l'emporte sur les expropriations nécessaires à la réalisation du projet, car « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité » (Article 545 du Code civil).

Il convient donc d'apprécier l'utilité publique d'un projet en appliquant la théorie du bilan qui prend en compte l'intérêt de l'opération projetée, ses objectifs, mais aussi les divers inconvénients. Ainsi, cette analyse bilantielle permet de vérifier s'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

La Commission d'enquête a établi une analyse bilantielle comportant 3 étapes :

- Caractère d'intérêt général du projet
- Nécessité de recourir à l'expropriation
- Bilan coûts/avantages de la réalisation du projet :

Il convient d'évaluer si les diverses contraintes du projet ; (son coût, les atteintes à la propriété privée, les inconvénients d'ordre social ...) ne sont pas excessives au regard de l'intérêt de l'opération.

Les critères pris en compte par la commission sont les suivants :

- Intérêt économique du projet
- Acceptabilité sociale du projet
- Qualité et cadre de vie
- Effets sur l'environnement
- Critère relatif à la MECDU

Pour chacun des points listés, des affirmations ont été déterminées sur lesquelles la Commission d'enquête après rappels des éléments du dossier, synthèse des observations, réponses du Maître d'Ouvrage, appréciation de la Commission s'est déterminée par une évaluation qualitative exprimée avec une graduation de 5 couleurs :

1	2	3	4	5

Le niveau 1 représentant le rejet de l'affirmation, et le niveau 5 l'approbation.

Cette approche bilantielle reste qualitative. Il n'y a pas de quantification sur l'ensemble des critères, car on ne peut pas déterminer de poids particulier pour chacun de ces critères.

Cette analyse permet à la Commission d'enquête de prendre du recul pour ensuite prendre une décision sur l'intérêt public ou pas du projet de réalisation de la ligne 4 du tramway

4.2. ÉTAPE 1 DE L'ANALYSE BILANTIÈLE : LE CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET

La ligne 4 s'inscrit dans la stratégie globale de planification des transports de la Métropole en étant la 1^{re} ligne à sortir de Nice pour desservir à l'ouest Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer. La création de la ligne 4 tramway est plus qu'un projet de mobilité, il est un axe structurant majeur traversant les 3 communes les plus peuplées de la Métropole, desservant les pôles de vie et d'équipements en les requalifiant au plan urbain et accompagnant une dynamique de projets sur le territoire métropolitain.

Les objectifs de la ligne 4 de tramway qui s'articulent autour des axes environnementaux, climatiques et économiques visent :

- Améliorer l'offre de transport
- Réduire la part de l'automobile pour des besoins individuels au profit des transports en commun et faciliter le report modal avec la création de parcs relais
- Desservir les principaux pôles économiques : les commerces, l'aéroport, le Grand Arénas, l'institut Tzanck, ...
- Requalifier l'espace public et développer les modes doux en élargissant les trottoirs et en créant des axes propres aux vélos et en végétalisant les espaces partagés.

L'arrivée de ce nouveau mode de transport est une opportunité pour changer profondément la physionomie de la basse rive droite du Var

Selon le dossier le projet est cohérent et compatible avec les documents d'urbanismes, plans et programmes mentionnés aux articles L.131-4 et 5 du code de l'urbanisme notamment :

- PDU de la Métropole MNCA Plan de Déplacement Urbain
- SCOT MNCA Schéma de Cohérence Territoriale
- Plan d'Exposition aux bruits de l'aérodrome NCA
- Plan Climat Energie métropolitain 2019-2025
- La DTA 06 Directive Territoriale d'Aménagement.
- Le SRADDET Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
- L'OIN (Opération d'Intérêt National)

CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET**Nécessité et cohérence du projet**

Les modes de transport existant à l'heure actuelle sur SLV et CSM sont insuffisants	
Les modes de transport existant à l'heure actuelle sur SLV et CSM sont insuffisants à l'horizon 2035	
Le tracé du projet dessert-il des bassins de vie et d'activité importants sur CSM	
Le tracé du projet dessert-il des bassins de vie et d'activité importants sur SLV	
Seul le mode de transport Tram peut être envisagé eu égard au nombre de voyageurs transportés	
Le tracé est le seul envisageable pour un TCSP	
L'impact sur la circulation viaire le long du tracé sera positif	
L'impact sur la circulation viaire dans les quartiers adjacents au tracé sera positif	
Le projet améliore le temps de parcours CSM/ NICE Port Lympia	
Le projet répond globalement à la desserte des laurentains	
Le projet répond globalement à la desserte des cagnois	
L'opération est complémentaire avec la politique de développement de la SNCF	
La réalisation du projet améliore l'accès des communes environnantes	
Le projet répond à l'intermodalité avec les autres modes de transport	

La Commission considère que le projet permet d'améliorer les déplacements.

4.3. ÉTAPE 2 DE L'ANALYSE BILANTIELLE : NÉCESSITE DE RECOURIR AUX EXPROPRIATIONS

Le tracé et les installations s'y rapportant (parcs relais, stations, transformateurs) sont dans les emprises de la collectivité et des propriétés privées. Ainsi les expropriations conséquentes vont permettre des projets de requalification urbaine.

4.4. ÉTAPE 3 DE L'ANALYSE BILANTIÈLE : BILAN COUTS/AVANTAGES DE LA REALISATION DU PROJET

Le bilan coûts/avantages de la réalisation du projet comporte plusieurs critères qui sont traités

Successivement :

- Intérêt économique du projet
- Acceptabilité sociale du projet
- Qualité et cadre de vie
- Effets sur l'environnement
- Critère relatif à la MECDU

4.4.1. Intérêt économique du projet

Intérêt économique du projet :

L'évaluation socio-économique est solide et apporte un bilan positif	
Les hypothèses reposent sur des certitudes (évolution du réseau de transport, futures mobilités, démographie, évolution urbaine)	
Le projet favorisera l'attractivité économique et le développement du tourisme	
Les conséquences économiques du projet (impact sur les commerces, les entreprises, l'industrie, l'activité agricole) sont maîtrisées	
Le coût du projet est maîtrisé	
Le financement est maîtrisé	

L'étude socio-économique présente une VAN-SE positive et indique que le projet est rentable.

Le tramway va permettre un développement local des activités économiques et de loisirs. Aussi, le projet apportera des emplois directs et indirects pendant les phases de chantier. Par ailleurs, le Maître d'Ouvrage prévoit un accompagnement des commerçants pour compenser les impacts négatifs du projet sur les activités économiques (fermeture ou délocalisation de commerces, pertes d'exploitation...)

Le projet constitue une amélioration du service pour les déplacements	
Les stations et les parcs relais correspondent à un besoin et sont judicieusement positionnés	
Les impacts du projet sur les propriétés bâties (habitations, industries, commerces) sont globalement justifiés et nécessaires : les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs visés par le projet mis à l'enquête (cf. expropriations)	
La concertation est bien menée et acceptée	
Le choix du mode de transport est accepté majoritairement	
Le projet est accepté au plan de la sécurité du mode Tram	

4.4.2. Acceptabilité sociale du projet

Les indicateurs montrent que la concertation en amont de l'enquête et les expropriations sont deux points qui appellent une attention particulière du Maître d'Ouvrage.

Sur le premier il s'agit d'un constat, mais sur le second, il s'avère utile, dans les limites du possible, de prendre toutes les mesures idoines afin de diminuer au maximum l'impact des emprises sur les propriétés privées et notamment sur le bâti.

4.4.3. Qualité et Cadre de vie

Qualité et cadre de vie :

Les nuisances pour les populations locales sont globalement acceptables (bruit, vibrations)	
Le projet favorise un aménagement urbain de qualité	
L'organisation et les impacts du chantier sont bien gérés	
La zone inondable (cours d'eau et ruissellement) est prise en compte dans le cadre du projet	
L'impact paysager est pris en compte et acceptable	

Les riverains ont fait part de leur inquiétude concernant les nuisances (sonores et vibratoires) en phase chantier et à la mise en œuvre du projet.

La Commission estime que les stations et les parcs relais s'intègrent dans des projets urbains structurants de qualité ; elles amélioreront la desserte des territoires grâce à leur définition intermodale cohérente avec les transports collectifs et accessible aux modes actifs.

Certains chantiers seront très longs et les dispositions réglementaires pour des occupations « temporaires » sont à préciser.

Les risques naturels ont été pris en compte et seront étudiés de façon plus détaillée dans les phases d'Avant-Projet et de réalisation.

4.4.4. Effets sur l'environnement

Les impacts du chantier sur les milieux naturels sont bien identifiés, limités et corrigés	
L'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines est limité et correctement corrigé	
L'impact du projet sur la biodiversité est limité et correctement maîtrisé	
Le projet prend en compte le volet environnemental du développement durable	
Le projet participe à la transition énergétique	
Le projet participe à la réduction de la pollution de l'air	
Le projet participe à la désimperméabilisation des sols	

La commission considère que le projet a peu d'impact sur le milieu naturel, préserve les arbres La Commission considère que pour chacune des opérations la séquence ERC Eviter-Réduire-Compenser a été appliquée. Le projet prend en compte l'impact sur les

eaux superficielles et souterraines et participe au développement durable (transition énergétique, diminution de la pollution de l'air, désimperméabilisation des sols)

4.4.5. Critères relatifs à la MECDU

Critères relatifs à la MECDU

Le Maître d'ouvrage s'est efforcé de limiter la consommation d'espaces verts, EVP, EBC	
Le Maître d'ouvrage a bien intégré les règles d'urbanisme dans son projet	

La Commission d'enquête estime que le Maître d'Ouvrage a bien traduit ses modifications dans les documents d'urbanisme : EBC, ER, règlement ... Néanmoins il convient de préciser que l'OAP des Vespins devra être mise à jour dans le cadre de la révision du PLUM actuellement engagée

4.5. CONCLUSION SUR L'ANALYSE BILANTIELLE

La DUP, Déclaration d'Utilité publique : Au vu de la grille d'évaluation de l'analyse bilantielle sur le caractère d'utilité public ou non du projet, la Commission d'enquête considère que le bilan du projet de réalisation de la ligne 4 du tramway **met en évidence que les avantages qu'il présente l'emportent sur les inconvénients.**

5. CONCLUSION GÉNÉRALE ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA DUP

La Commission considère que le projet soumis à l'enquête publique est l'aboutissement d'une concertation contestée, laquelle s'est tenue durant la période de crise sanitaire de la Covid et n'a réuni que 333 personnes. Elle considère que le choix du tracé n'a pas été suffisamment débattu malgré les efforts déployés par le Maître d'Ouvrage en organisant des ateliers et des visio-conférences.

La Commission regrette l'absence d'un garant de la concertation qui aurait permis une plus grande participation du public.

L'enquête publique s'est tenue du 12 juin au 21 juillet 2023, soit une durée de 40 jours.

La Commission d'enquête s'est assurée que les modalités légales et réglementaires pour la conduite de l'enquête ont bien été respectées notamment en matière de préparation, de contenu et de mise à disposition des dossiers d'enquête auprès du public.

L'ensemble des prescriptions réglementaires nécessaires à l'information du public a été respecté. Des certificats d'affichage attestés par les mairies sont joints en annexe. Des contrôles de l'affichage sur les lieux le long du tracé ont été réalisés par la société Publilégal. Une information du public plus large a été effectuée sous la conduite du Maître d'ouvrage pour sensibiliser la population sur la tenue de l'enquête. Les nombreuses permanences assurées par la Commission d'enquête ont permis aux personnes qui souhaitaient des renseignements spécifiques sur le projet de rencontrer un membre de la commission.

La Commission estime donc que l'enquête publique s'est passée dans de bonnes conditions et que toutes les personnes qui ont souhaité faire des observations ont eu la possibilité de s'exprimer.

La Commission s'est attachée à vérifier que le projet porte bien sur l'amélioration du transport à travers les six objectifs ci-dessous :

1. Augmenter l'offre de transport,
2. Améliorer les temps de parcours,
3. Offrir un service plus fiable en améliorant la régularité,
4. Préserver le développement économique*
5. Améliorer la desserte des territoires grâce à la création de parcs relais
6. Créer une synergie avec les projets urbains structurants**

La Commission :

- À constater la nécessité d'investissements conséquents pour la réalisation du projet, montant jugé excessif par une grande partie du public au cours de l'enquête.
- Attire l'attention sur la nécessité de traiter globalement les problèmes de ruissellement, le long de la RN7 et plus particulièrement au quartier des Vespins.
- Souligne l'importance de la requalification urbaine générée par le projet, l'amélioration de l'environnement, la création des parcs relais.

- Reconnaît le travail réalisé par le Maître d'Ouvrage en matière d'équipements, et d'insertion architecturale.
- Note que le projet de la L4 permettra le redéploiement et l'interconnexion des lignes existantes de l'exploitation (T2, T3) ainsi qu'une réorganisation circulaire des bus.
- En matière de mesure de protection contre les nuisances sonores et vibratoires la commission a pris en compte les engagements du Maître d'Ouvrage de procéder à des référés préventifs avant travaux.

En conséquence,

La Commission d'enquête émet, un Avis

AVIS FAVORABLE

À la Déclaration d'Utilité publique relative au projet de création de la ligne 4 du tramway sur les communes de Nice, Saint-Laurent-du-Var et de Cagnes-Sur-Mer, assorti de deux réserves et d'une recommandation.

Réserve N°1 : Boulevard Maréchal Juin à Cagnes-Sur Mer :

-L'aménagement sur le boulevard Maréchal Juin

La Commission constate :

- * la paupérisation de cet axe lourd de circulation et de chaleur, impliquant des nuisances sonores ainsi qu'une pollution importante n'ayant actuellement plus aucun autre attrait que d'être voué au trafic routier.

Dans le cadre des documents soumis à l'enquête publique, la commission regrette :

- * le choix du MO d'une cohabitation avec un espace partagé peu sécurisant sur ce boulevard
- * l'absence sur cette zone d'une étude de faisabilité d'attractivité commerciale et de développement.
- * l'absence d'une étude de comptage qualitative du trafic routier afin de mieux appréhender les besoins de déplacements.

La commission estime :

- * que l'étude induisant l'aménagement proposé n'est pas suffisante pour rendre attractif ce boulevard.
- * que l'espace public doit être supérieur à l'emprise de la voiture, plus particulièrement, le bien commun doit prendre sur celui de l'individu qui désire se déplacer en voiture, car il est capital pour l'avenir de Cagnes Sur Mer de désengorger et décarboniser son centre-ville, ceci afin de repousser une forte canicule urbaine déjà bien installée.

La commission insiste sur le fait que les fonds d'investissement réservés à la planification urbaine doivent donc servir l'intérêt public et le tramway est un moyen de transport en commun

Page 24 sur 30

qui permettra de compenser l'absence de véhicules focalisée uniquement sur l'individu. C'est une question d'intérêt général.

La commission demande au Maître d'Ouvrage de prendre l'engagement d'étudier le réaménagement du boulevard Maréchal Juin dans une autre logique conceptuelle que celle proposée.

La configuration du boulevard étant un axe privilégié dans la ville, les hypothèses de travail de l'étude pour obtenir un espace de vie à aménager de façon agréable et apaisée, doivent donc prendre en compte une surface élargie partant de la voie ferrée (A8) jusqu'à la mer afin que la réalisation de cet axe Marechal Juin puisse tendre vers un écoquartier et l'arrière urbain par rapport à l A8 en sera son prolongement.

L'objectif est donc, à travers une étude réalisée suivant des processus techniques et scientifiques de bio climatisation basée sur des principes anciens (modèles urbains de la vieille ville, fontaines, etc...) de transformer ce boulevard Marechal Juin en îlot de fraîcheur permettant ainsi aux éléments de la nature de devenir partenaires du projet. (Jeunes arbres à canopée suffisante, zones ombragées)

La commission insiste sur la nécessité et l'objectif :

- De créer des espaces ombragés
- De séparer et de **réduire au maximum les flux circulatoires** pour des raisons d'apaisement et de sécurité.
- **D'accroître et de favoriser au maximum l'espace réservé aux piétons.**
- D'utiliser des revêtements perméables
- De profiter de l'arrivée du Tram afin de rendre attractif le boulevard Marechal Juin de manière à redynamiser les commerces, les professions libérales et autres activités.

La Commission, sans remettre en cause le choix du tracé, demande que la nouvelle proposition d'aménagement du boulevard Maréchal Juin soit soumise à une consultation du public au moment le mieux adapté.

Réserve N°2 : Accès Clinique A. TZANCK (depuis la station éponyme)

De nombreux contributeurs ont fait état d'une difficulté d'accès des Personnes à Mobilité Réduite à l'institut Arnault Tzanck.

Aussi la commission demande la mise en place d'un système motorisé en complément de la rampe d'accès prévu dans le projet afin de gravir la différence d'altitude entre le niveau de la Station du Tram et le niveau de l'Institut.

Recommandation :

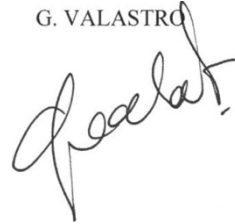
Places de Parkings (Corbillard) à proximité de l'église Sainte Famille à Cagnes-Sur Mer.
Selon les réponses du MO au PV de Synthèse, une seule place de stationnement pour le corbillard a été prévue dans le cadre du projet de la ligne 4 du Tram.

La commission, considérant que rien ne s'oppose à la création de places de stationnement supplémentaires, demande au MO la création d'au minimum 4 places de stationnement afin de répondre aux besoins des divers événements religieux.

En outre, dans le cadre d'une simple suggestion n'engageant pas le MO, cette nouvelle étude spécifique pourra éventuellement selon le choix du MO être l'occasion, de modifier le projet du parc relais situé à l'angle de l'hippodrome par la construction de stationnements en sous-sols permettant ainsi de dégager un jardin public paysagé avec une perspective intéressante.

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

G. VALASTRO



COHEN



JURAMIE



LOMBARDO



GUSTAVE



6. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DE LA COMMISSION sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer.

6-1 DISPOSITIONS DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME MEDCU

Les règles d'urbanisme et de planification sur les communes du projet (Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer) sont régies par le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUm) applicable au moment de l'enquête publique dans le respect de l'article L 153-54 du code de l'urbanisme

En l'état actuel, la mise en compatibilité du PLUm nécessaire à la réalisation du projet de ligne 4 de tramway comporte :

- La création d'un emplacement réservé global pour l'ensemble de la plateforme et la création de quatre emplacements réservés pour les parkings-relais ;
- Les emplacements ER34 (équipement public) et P32 (voie piétonne) ont fait l'objet de modifications au titre d'une modification de droit commun du PLUm approuvée en octobre 2022 ;
- Le déclassement d'une surface d'environ 242 m² de l'espace boisé classé (EBC) intercepté par l'emprise du projet sur la commune de Cagnes-sur-Mer ;
- L'analyse au regard de la Trame Verte et Bleue (TVB) réalisée par la Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites (CDNPS) a donné un avis favorable en date du 25-01-2023 sur les fonctionnalités écologiques du secteur du Brecq
- La modification du descriptif de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « les Vespins » avec la mention de la ligne 4, la clarification des cheminements piétons en lien avec le projet et la structure paysagère de l'OAP

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

Selon le dossier, le projet est compatible avec les documents d'urbanisme supra-communaux et les enjeux environnementaux :

Les dossiers de MECDU Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme ont fait l'objet de deux contributions suivantes lors de l'enquête :

- Commune de Cagnes-sur-Mer

- **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 ;

- Commune de Saint-Laurent du Var

- **Concernant la règlement du PLUm**

La commune de Saint-Laurent-du-Var sollicite la modification de l'article 2.1.3.1 du règlement du plan local d'urbanisme métropolitain concernant la marge de recul par rapport aux voies et emprises publiques pour les sous-zones UCf et UFb4, avec l'instauration d'une spécificité réglementaire sur le linéaire de la route des Vespins compris entre la limite territoriale ouest et l'avenue Cynos.

« La modification sollicitée est la suivante : « ramener la marge de recul d'implantation des constructions par rapport à la route des Vespins à 4 mètres sur les deux sous-zones UCf et UFb4 ».

Cette marge de recul est actuellement fixée à 8 mètres sur la sous-zone UCf et 5 mètres sur la sous-zone UFb4. »

Cette demande est motivée par la recherche d'une insertion urbaine qualitative de la ligne 4 du tramway dans un secteur en devenir, dont la mutation urbaine fait l'objet de nombreux enjeux en matière d'aménagement et d'habitat avec notamment la constitution d'un nouveau pôle urbain au Sud de la commune.

- **Commune de Nice** : Non concernée.

Nota : Pas d'observation du public concernant les emplacements réservés (ER)

6-2 BILAN GLOBAL

La Commission a tiré le bilan des modifications demandées aux PLUm de 3 communes à travers le dossier de MECDU, pour permettre la réalisation du projet de la ligne 4 du tramway

Ce bilan repose sur l'examen de toutes les pièces des dossiers : PADD, OAP, Règlement graphique et écrit, ER Emplacements Réservés, Servitudes d'attente, Documents supra-communaux. Il permet d'émettre un avis sur la pertinence des mesures de mise en compatibilité qui ont été sélectionnées sur trois critères :

- Elles doivent être nécessaires et obligatoires à la mise en œuvre du projet,
- Elles doivent être compatibles avec les pièces du PLUm opposables au tiers (OAP et règlement) et avec les documents supra-communaux,
- L'analyse de la compatibilité impose la superposition des aménagements avec les pièces graphiques du PLU en vigueur au moment de l'enquête

Compte tenu de la nature même du projet qui est la création de la ligne 4 du tramway, insérée en grande partie en zone urbaine, où se positionnent les stations et les parkings relais, on peut considérer que le dossier de MECDU va rester assez simple et se réduire à des emprises et à des adaptations de règlement.

Des emprises peuvent être faites pour l'implantation de l'ouvrage lui-même et sont dans ce cas incontournables.

Analyse de la Commission d'Enquête en vue des conclusions de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme métropolitain de Nice Côte d'Azur,

La Commission d'enquête,

• **Après avoir :**

- Examiné l'ensemble des pièces des dossiers d'enquête, notamment celui de la mise en compatibilité avec le PLUm, examiné l'Avis de la MRAe, pris en compte l'avis favorable des Personnes Publiques Associées et des Services,
- Reçu et entendu le public,
- Consulté par un PV de Synthèse le Maître d'Ouvrage qui a donné lieu de sa part à un mémoire en réponse,
- Contrôlé que la publicité par affichage a été faite dans les délais et pendant la durée de l'enquête,
- Constaté que les publications dans les journaux ont été faites dans 2 journaux 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,
- Que les dossiers d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 4 lieux d'accueil pendant la durée de l'enquête,
- Que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences quotidiennes prévues pour recevoir le public dans de bonnes conditions
-

• **Considérant que :**

- La procédure d'enquête publique s'est déroulée dans le respect de la réglementation,
- Les enjeux environnementaux ont bien été identifiés et argumentés,
- La modification de l'EBC a reçu l'accord de la CDNPS en date du 25-01-2023 avec l'obligation, conformément au document n°5 des pièces réglementaires du PLUm, "les projets d'aménagement devront conserver voire améliorer la qualité paysagère du site existant et prendre en compte la topographie et le profil existant afin de minimiser les mouvements de terre "
- La mise en compatibilité du PLU est conforme au code de l'urbanisme et plus particulièrement à son article L.123-16,
- Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public.

Avis de la Commission d'enquête :

Pour la **mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Nice, Saint Laurent du Var et de Cagnes-sur-Mer**, la commission d'enquête émet un

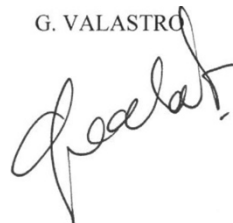
AVIS FAVORABLE

Avec les recommandations suivantes :

- Actée dans le cadre de la révision du PLUm la modification du descriptif de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « les Vespins » avec la mention de la ligne 4, la clarification des cheminements piétons en lien avec le projet et la structure paysagère de l'OAP doit être actée dans le cadre du PLUm.
- Préserver les espaces verts lorsque leur suppression n'est pas strictement nécessaire à l'emprise du projet.

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

G. VALASTRO



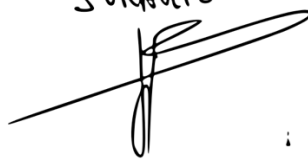
COHEN



LOMBARDO



JURAMIE



GUSTAVE

