

**DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES**

**METROPOLE DE NICE CÔTE D'AZUR**

**ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES**

- PRÉALABLE A LA DUP ENTRAINANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUM
- **PARCELLAIRE POUR LE PROJET DE CRÉATION DE LA L4 DU TRAMWAY**

Du lundi 12 juin 2023 au vendredi 21 juillet 2023 inclus

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

**PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE  
DES OBSERVATIONS**

Établi par la Commission d'Enquête désignée par  
Le Tribunal Administratif de Nice

Décision n° E23000014/06 du 13/03/2023

Membres de la Commission :

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

## Table des matières

<b>1. L'ENQUETE PUBLIQUE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. BILAN GENERAL DE L'ENQUETE.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1. BILAN QUANTITATIF .....</b>	<b>5</b>
2.1.1. DEPOT DES CONTRIBUTIONS .....	5
2.1.2. ORIENTATIONS .....	6
<b>2.2. BILAN QUALITATIF.....</b>	<b>6</b>
2.2.1. LES THEMES RETENUS.....	6
<b>3. OBSERVATIONS DU PUBLIC .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1. DOSSIER ET DEROULEMENT DE L'EP .....</b>	<b>7</b>
3.1.1. BILAN CHIFFRE .....	7
3.1.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	7
3.1.3. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE .....	8
QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO : .....	10
<b>3.2. LE PROJET.....</b>	<b>10</b>
3.2.1. BILAN CHIFFRE .....	10
3.2.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	10
3.2.3. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE .....	13
QUESTION DE LA COMMISSION AU MO : .....	21
QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO.....	23
<b>3.3. INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>23</b>
3.3.1. BILAN CHIFFRE .....	24
3.3.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	24
3.3.3. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE .....	25
QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO .....	33
<b>3.4. AUTRES MODES DE DEPLACEMENT .....</b>	<b>33</b>
3.4.1. BILAN CHIFFRE .....	34
3.4.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	34
3.4.3. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE .....	35

<b>3.5. ECONOMIE GENERALE DU PROJET.....</b>	<b>37</b>
3.5.1. BILAN CHIFFRE .....	37
3.5.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	37
3.5.3. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE .....	38
<b>3.6. IMPACT ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PROJET.....</b>	<b>39</b>
3.6.1. BILAN CHIFFRE .....	39
3.6.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	39
3.6.3. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE .....	41
QUESTION DE LA COMMISSION AU MO .....	43
QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO .....	45
<b>3.7. INCIDENCES PHASES CHANTIER .....</b>	<b>46</b>
3.7.1. BILAN CHIFFRE .....	46
3.7.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	47
3.7.3. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE .....	47
QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO .....	48
<b>3.8. MISE EN COMPATIBILITE DU PLUM.....</b>	<b>49</b>
3.8.1. BILAN CHIFFRE .....	49
3.8.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	49
3.8.3. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE .....	49
<b>3.9. PARCELLAIRE .....</b>	<b>50</b>
3.9.1. BILAN CHIFFRE .....	50
3.9.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	50
3.9.3. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE .....	51
QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO .....	53
<b>3.10. RISQUES.....</b>	<b>54</b>
3.10.1. BILAN CHIFFRE .....	54
3.10.2. THEMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	54
3.10.3. QUESTIONS AU MAITRE D'OUVRAGE .....	54
QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO .....	55

PS : les questions du public sont retranscrites telles quelles incluant les fautes de français

## 1. L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'arrêté préfectoral du 04 mai 2023, prescrit l'ouverture d'une l'enquête publique préalable à la DUP, Déclaration d'Utilité Publique pour le projet concernant la création de la ligne 4 du tramway et emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du PLUM pour les communes de Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer, ainsi que l'enquête parcellaire conjointe.

À ce titre, une commission d'enquête publique composée de 5 commissaires enquêteurs a été désignée par la Présidente du Tribunal Administratif de Nice par la décision n° E23000014/06 du 13/03/2023.

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

Le public a été informé de cette enquête par la publicité réglementaire par voie de presse, par affichage réglementaire dans les 3 mairies concernées par le projet et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Pendant toute la durée de l'enquête, le public a pu consulter l'ensemble des pièces du dossier soit par voie numérique sur le site du registre dématérialisé, sur le site de la préfecture des Alpes Maritimes, soit sous format papier sur les 4 lieux d'enquête dont la mairie annexe de Cros de Cagnes.

Le public a pu déposer ses contributions suivant différents modes :

- Sur les registres papier dédiés A (DUP), B (Mise en compatibilité du PLUM) et C (Parcellaire) ;
- Par courrier électronique sur le site de la préfecture ;
- Sur registre dématérialisé

Les commissaires enquêteurs ont tenu 60 permanences sur les 4 lieux d'enquête aux dates et heures fixées par l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Les permanences se sont tenues dans de bonnes conditions

Par ailleurs, le Président de la commission d'enquête accompagné de commissaires enquêteurs a rencontré le maire de Cagnes Sur Mer, concernant le boulevard Maréchal Juin.

Conformément à l'article 14 de l'arrêté préfectoral, le Président de la Commission d'enquête rencontrera le porteur de projet pour lui remettre les observations écrites et orales consignées dans le Procès-Verbal de synthèse, en l'invitant dans un délai de 15 jours à produire ses observations éventuelles.

### **Climat de l'enquête**

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

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

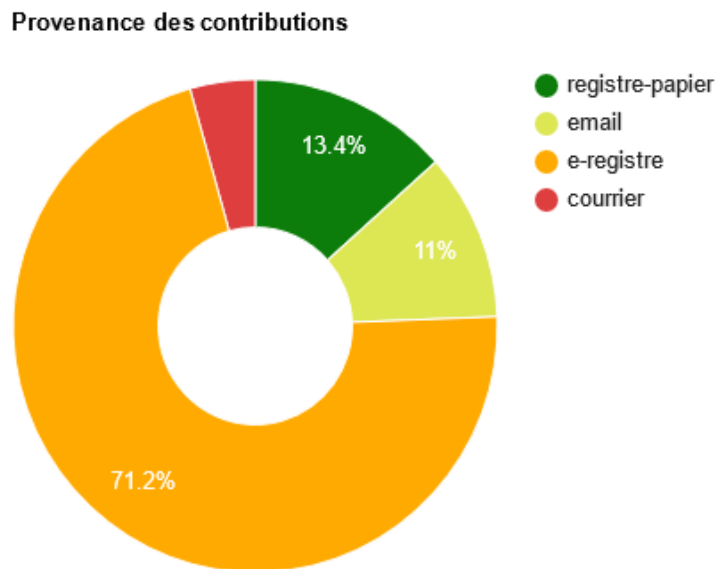
L'enquête a été « polluée », deux jours avant sa clôture, par le message du député des Alpes Maritimes, qui a adressé au Président et à certains membres de la commission d'enquête, signalant un dysfonctionnement pour tentative d'influence. Il dénonce l'action du président des amis du Maire de Cagnes-sur-Mer et 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire pour avoir entrepris des démarches pour influencer de manière inappropriée l'enquête publique en sollicitant les adhérents, par courrier, afin de fournir des

réponses pré-écrites, visant à manipuler les contributions à l'enquête publique. Cette action a été relayée par trois contributeurs qui en ont informé le TA et la Préfecture.

## 2.BILAN GÉNÉRAL DE L'ENQUÊTE

### 2.1. BILAN QUANTITATIF

#### 2.1.1. DÉPÔT DES CONTRIBUTIONS



Registre papier : 117 contributions

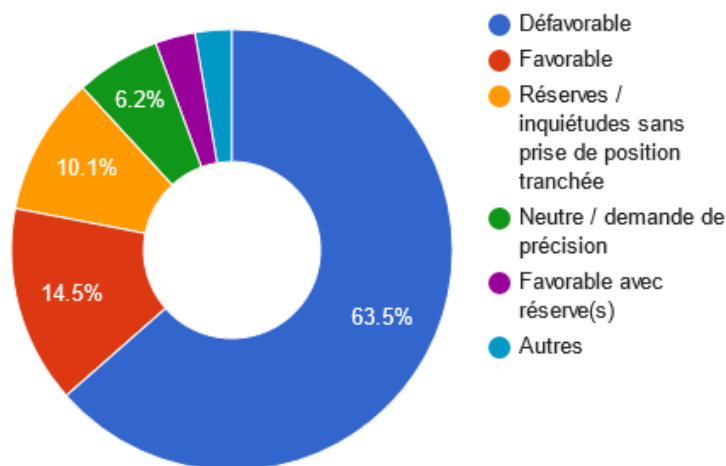
Email : 96 contributions

E-registre : 622 contributions

Courrier : 38 contributions

## 2.1.2.ORIENTATIONS

Orientation des observations



**NB** : Les nombres ci-dessus seront affinés dans le rapport d'enquête.

## 2.2. BILAN QUALITATIF

### 2.2.1.LES THÈMES RETENUS

THÈMES RETENUS	Nb Observations	N°
Projet	1040	Thème 2
Impact économique et social du projet	378	Thème 6
Autres modes de déplacements	278	Thème 4
Économie générale du projet	201	Thème 5
Incidence du projet sur l'environnement	172	Thème 3
Parcellaire	171	Thème 9
Dossier et déroulement de l'EP	106	Thème 1
Hors sujet	40	Thème 11
Incidences en phase chantier	30	Thème 7
Risques (inondations, tsunami, submersion)	29	Thème 10
Mise en compatibilité PLUm	1	Thème 8

### 3. OBSERVATIONS DU PUBLIC

**Préambule** : Les bilans chiffrés par thématiques constituent une tendance qui sera affinée lors de l'établissement du rapport.

#### 3.1. DOSSIER ET DÉROULEMENT DE L'EP

##### ANALYSE ET SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

###### 3.1.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations
89	101

**Typologie** : 94 particuliers – 2 Associations – 1 partenaire

**Orientations** :61 défavorables - 3 favorables – 12 neutres demande d'information

###### 3.1.2.THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

###### 3.1.2.1.Concertation publique

De nombreuses personnes dénoncent sévèrement la période et la manière dont s'est déroulée la concertation publique pendant les mois de contrainte sanitaire imposée par la covid ; elles remettent en cause la procédure qui n'a pas permis une large expression du public.

###### 3.1.2.2.Contenu et lisibilité du dossier de l'enquête publique

Quelques contributeurs signalent la complexité du dossier et font des critiques sur la lisibilité, le manque de clarté et sur son contenu insuffisamment détaillé et précis sur certains points et lesquels font l'objet de demande d'information.

Le dossier est imprécis sur les sens de circulation des voitures sur le tracé du tramway si bien que de nombreuses personnes s'interrogent sur les entrées et sorties de leurs immeubles.

###### 3.1.2.3. Erreurs matérielles signalées et dysfonctionnement du Registre Dématérialisé

### 3.1.3.QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

- @76 Je ne comprends pas comment on peut valider un tel projet qui n'a fait l'objet d'une concertation avec environ 300 personnes qui ont donné leur avis lors d'une période de confinement.
- @ 72 la population Cagnoise et Laurentine n'a pas été consultée de façon claire pour avoir son avis sur ce projet proposé par NCA. Seule 300 personnes avaient répondu sur une population globale de 80 000 personnes pendant la période Covid soit 0.375 % de réponses. Ce qui comme vous le voyez n'est pas significatif pour donner un avis favorable pour l'utilité publique de ce projet. Aussi je me permets de vous poser la question suivante. Comment peut-on avec une aussi faible participation valider un projet d'ampleur sur les communes de Cagnes sur mer et Saint-Laurent-du-Var.
- @ 176 Ce projet est dénoncé dès le départ avec une concertation biaisée par le contexte sanitaire. Malgré la période Covid beaucoup ce sont exprimés 46 % sont contre le tracé préférentiel
- @247 Les données émises lors de la concertation sur le choix du Tram, sur la fréquentation attendue et sur les capacités d'un BHNS, sont rigides et le projet est aujourd'hui soumis à la discussion.
- @305 La concertation publique a été de la vente de visuels pour charmer la population, mettant en avant les intérêts du tracé préférentiel et en détruisant les autres tracés.
- @365 La concertation publique s'est déroulée pendant la période de restriction sanitaire obligeant les citoyens à tout faire en numérique par visio et par ordinateur...ce n'est pas équitable face à une concertation dite normale. Pour un projet de cette ampleur, il n'y avait pas d'urgence à faire cette concertation à ce moment-là. Il en est sorti un résultat bizarrement avantageux et difficilement contrôlable pour légitimer cette ligne 4 : 54% pour et 46% contre ??? Alors que le ressenti lors des débats et ateliers était en majorité un rejet de ce projet Il serait intéressant de réaliser une réunion publique après la saison estivale avant la prise décision de DUP, cela serait plus objectif et complémentaire à cette enquête.
- @387 la concertation a été faussée, car elle ne développait que le tracé préférentiel et de nouveau l'enquête refait la même chose. Cette anomalie rend le projet illégal, car il n'est pas fait dans les normes et nous sollicitons une annulation de celui-ci tout simplement.
- @421 Dès le départ le tracé a été présenté comme étant le préférentiel avant même le vote des métropolitains en vue d'influencer les riverains. Pour continuer dans votre démarche illégale, vous avez présenté une enquête où seul le tracé préférentiel est analysé et les deux autres sont déjà mis dans le placard ! Les études sont incompréhensibles pour le peu de ce qui est présent dans le dossier ! Rien ne tient la route.
- @468 Il a été surprenant que lors des réunions publiques pendant la concertation la Métropole n'a développé que son trajet préférentiel, les 2 autres tracés évoqués précédemment n'ont pas été détaillés de la même façon c'est donc une façon de manipuler l'information et d'orienter le choix des citoyens. Si la concertation publique n'est pas obligatoire par rapport à l'enquête publique néanmoins elle doit respecter des règles et ne doit pas servir à manipuler le citoyen avant l'enquête publique, c'est hors la loi, il me semble.
- @732 nous contestons ce tracé forcé au niveau de l'opinion publique ! Elle s'est passée dans des conditions assez exceptionnelles pendant les obligations de confinement Covid de février- mars 2021. L'empressement à faire valider ce projet en pleine crise sanitaire nous semble suspect. La présentation du projet a été réalisée en Visio conférences limitées à 30 personnes, et lors d'ateliers limités à 12 personnes. Tout le monde n'a pas pu y participer, car les places étaient comptées. Les contributions ont été très maigres compte tenu des circonstances sanitaires, ainsi que du manque d'information sur le projet et la concertation.

De plus, le mode de consultation et de concertation était interdit à toutes les personnes qui ne maîtrisent pas l'outil informatique. En 2021, sur une population de 83.000 habitants à Cagnes et St Laurent (sans compter Nice), seulement 330 personnes ont donné un avis sur ce tracé. Comment peut-on décréter que c'est le tracé dit préférentiel, car il n'a été validé que par 178 personnes (54% de 330 pers) sur 83.000, soit 0,21% des habitants concernés ! On ne peut pas parler de représentativité avec des seuils aussi faibles. De plus les éléments de cette enquête sont orientés vers un tracé préférentiel mis en valeur et deux autres à peine cités ! aucune étude n'avait été faite à ce sujet-là ! Aujourd'hui nous sommes dans la même configuration, car le seul tracé mis en valeur est encore le tracé préférentiel et le reste est mis de côté ! On dit Non à ce tracé préférentiel. Aucune concertation, aucune réunion publique n'a été mise en place vue le nombre de personnes défavorables à ce projet. Aucune réunion de quartier aux Vespins pourtant l'endroit le plus touché par les expropriations n'a eu lieu pourtant promis par le maire de Saint-Laurent du var. Cette réunion aurait pu être l'occasion pour les habitants de débattre sur l'opportunité de la création de cette ligne 4 du tramway. Mais comme pour la concertation c'est que du passage en force ou le citoyen est lésé par manque de considération.

- @766 Problème de procédure : Il y a une enquête publique, mais un seul des trois tracés est totalement maquetté, des élus et pas des moindres annoncent déjà le tracé, comme si nous n'avions qu'à juger un seul tracé possible et que le résultat était déjà connu. C'est à douter de l'avis que nous formulons ou du moins de sa prise en compte
- @784 La présentation du projet de création de la ligne 4 du tramway à St Laurent du var a fait l'objet d'une seule proposition maquettée, alors que 2 autres options étaient mentionnées initialement, mais sans maquette. Le sort des riverains des Vespins était donc fixé dès le départ ? Je le déplore.
- E52 Pourrait-on avoir un tableau sur la rentabilité du tram (dépenses/recettes) - aucun document dans le dossier bilan socio-économique-sachant qu'un BHNS coûte 3 à 5 fois moins cher ?
- @119 Envoyez-nous le tracé de route pour les voitures, de la transparence de la communication Aucune communication sur la voie pour les voitures quand on est obligé de passer par le centre et maréchal juin. Pouvez-vous nous éclairer ?
- @175 j'ai particulièrement apprécié la brochure de présentation, sa couverture brochée, son épais papier glacé, dignes d'une place de choix dans une bibliothèque... pour un document destiné à la benne après en avoir pris connaissance. On peut apprécier ici l'attention que portent les initiateurs du projet aux deniers publiques
- @241 - les incidences et sens de la circulation ne sont pas abordés pour la zone du Cros de Cagnes et pourtant le tram y passera !
- @244, Mais plus inquiétant : si effectivement les documents du projet proposé ne sont pas cohérents vis-à-vis de données et de calculs élémentaires, quelle confiance pouvons-nous avoir en d'autres chapitres qui ne sont pas vérifiables de façon simple par les citoyens/contribuables auxquels on demande leurs avis ? J'habite à Saint-Laurent-du-Var ; je dénonce le manque de précisions de ce projet : de nombreuses imprécisions demeurent et de ce fait on ne peut se faire une idée réelle du projet. Des précisions sur l'eau pluviale sont imprécises, le passage PMR incompréhensible au niveau de TZANCK, le schéma technique des renforcements des ponts. Je suis contre ce tracé sur la RN7 de Saint Laurent et demande plus de précisions sur les ouvrages et données chiffrées annoncées. Certaines erreurs matérielles ont été signalées ainsi qu'un dysfonctionnement du Registre Dématérialisé notamment : E3 et E 17 signalent des difficultés pour la dépose des contributions dans le RD.
- @746 signale des erreurs matérielles sur le schéma circulatoire traité dans la pièce C NOTICE EXPLICATIVE de l'étude EGIS

QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO :

- Pourquoi ne pas avoir suspendu la concertation préalable et l'avoir reprise après la levée de la crise sanitaire ?
- Quelles études ont permis de définir les évolutions d'habitat et de mobilité qui ont abouti à une estimation de fréquentation de 50 000 voyageurs/ jour.
- L'étude de trafic basée sur l'enquête "ménage-déplacements de l'année 2009 a-t-elle été actualisée dans le cadre de ce dossier afin de prendre en compte les nouvelles structures de déplacements mises en place depuis, ainsi que les nouvelles conditions de mode de vie (télétravail, covoiturage, etc.)

### 3.2. LE PROJET

**Préambule :**

Le projet se décline en 6 sous-thèmes

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

#### 3.2.1.BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations
760	1040

**Typologie :** 979 Particuliers, 12 Associations, 5 Elus/Collectivité, 9 Partenaires socio-économiques, 24 Autres

**Orientation :** 720 défavorables, 229 favorables + favorables avec réserve, 58 réserves/inquiétude sans prise de position tranchée, 28 Neutres

#### 3.2.2.THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

##### 3.2.2.1. Pertinence, motivation, vitesse

**Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations
467	699

On observe 699 observations sur les 1040 du thème Projet

Compte tenu de l'analyse parfois compliquée des contributions en termes de classement par thème, on peut signaler ici environ 140 observations relevant d'autres thèmes analysés plus précisément dans ce rapport (coût et financement, bruit, circulation, commerce, environnement...)

**Typologie** : Majoritairement des particuliers +3 associations + 3 partenaires socio-économique + 2 élus

**Orientations** : 484 défavorable- 176 favorables + 7 favorables avec réserves – 22 réserves/inquiétude sans prise de position tranchée – 7 neutres demande de précision – 4 autres

**Les avis favorables mettent l'accent sur :**

- Les améliorations attendues, en grande partie pour la ville de Cagnes-sur-Mer (amélioration de la gare et de la N7, amélioration de la circulation routière, moderne, sécurisant, régulier, rapide, rentable, silencieux, écologique, économique) – Notamment E18, 30 64, @ 81, 127, E190, C203.....

**Les avis défavorables portent sur :**

- La démesure du projet pour des villes comme Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer et inadapté à une desserte en inter cité – Notamment @96, 102, 139, 188, 249, 393, 401, 506, .....
- L'inutilité pour la desserte de Saint-Laurent-du-Var puisqu'il ne dessert pas le centre-ville – Notamment @39, 154, 158, R195, @239, 270, 358, 400....
- L'inadaptation aux actifs notamment parce qu'il est trop lent- Notamment @78, 141, 173, 186, 218, 327, 358, 396, 523, 785, E795....
- L'absence de vision prospective de l'évolution des besoins d'habitat et de mobilité avec pour corollaire une estimation de fréquentation contestable posant la question de sa rentabilité– Notamment @185, 188, 267, 518, 579, E795,
- La redondance du projet, l'offre de transport existante est suffisante ou pourrait être complétée – Notamment @37, 137, 176, 276, 319, 327, 358, 375, 408, 498, 521, 546, 569, 572, 614, 618, 639, 643, 656, 660, 675, 692, 696, 707, 756, 806,
- L'impact négatif sur la circulation routière et le stationnement tant sur le tracé du tram que sur les axes annexes avec pour conséquence des embouteillages et une pollution accrue– Notamment @116, 167, 243, 338, 349, 518, 525, 706
- Le coût exorbitant du projet – Notamment @181, 319, 384, 408
- Les nombreuses expropriations qui pourraient être réduite en prenant sur le talus de la SNCF ou encore en supprimant les pistes cyclables– Notamment @56, 61, 98, 138, R450, @ 492, @695
- La mise en danger des commerces – Notamment @176, 187, R195,
- L'aménagement du Bd du Maréchal Juin à Cagnes-sur-Mer – Notamment @124, E155,
- L'impact sur l'environnement/ énergie – Notamment @349, C477,

## 3.2.2.2. Le Tracé

**Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations
186	218

**Typologie** : 183 particuliers – 2 Associations – 1 élu- Autres : 5

**Orientations** : défavorables : 172 – favorables : 15 - réserves inquiétées : 10

## 3.2.2.3.Parc relais

**Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations
18	21

**Typologie** : Associations : « Mieux Vivre aux Vespins » (1 observation) Particuliers : (16 observations)

**Orientations** : Sur les 17 Observations, 6 sont favorables ou favorables avec réserve, 5 font état de Réserves / inquiétées sans prise de position tranchée, 3 sont neutres avec une demande de précision et 6 sont défavorables.

## 3.2.2.4. Partage de l'espace

**Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations
21	25

**Typologie** : Aucune association n'a déposé sur ce thème, il s'agit uniquement de particuliers.

**Orientations** : 7 sont favorables ou favorables avec réserve, 4 Réserves / inquiétées sans prise de position tranchée, 4 neutres avec une demande de précision et 10 défavorables.

## 3.2.2.5. Positionnement stations

**Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations
25	32

**Typologie** : Aucune association n'a déposé sur ce thème, il s'agit uniquement de particuliers.

**Orientations** : Sur les 32 Observations, 9 sont favorables ou favorables avec réserve, 4 font état de réserves / inquiétées sans prise de position tranchée, 4 sont neutres avec une demande de précision et 14 sont défavorables.

Parmi les personnes favorables, elles trouvent que la ligne est attractive du fait du choix des arrêts permettant à de nombreux jeunes ou séniors d'être indépendants dans leurs déplacements et trouvent très bien qu'une station soit positionnée proche de l'Institut TZANCK.

D'autres, à l'inverse, estiment que compte tenu du terrain en pente, le TRAM ne va pas apporter de l'attractivité pour une clinique privée, car elle n'est pas desservie à l'entrée, mais bien plus basse et difficilement accessible à pied pour les PMR.

Demande que l'arrêt du Tram se fasse à l'arrêt du bus les Oliviers

### 3.2.2.6. Boulevard Maréchal Juin.

#### Bilan chiffré

Nombre de contributions	Nombre d'observations
43	54

**Typologie** : 44 Particuliers, 1 Association, 3 Partenaires socio-économiques, 2 Autres

**Orientations** : On observe : 29 avis défavorables- 14 avis avec réserves et inquiétudes – 8 demandes de précision

### 3.2.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

#### 3.2.3.1. Pertinence, motivation, vitesse

- Quel est votre avis sur la proposition du déposant @37 d'utiliser des bus sur des couloirs au centre des routes comme à Cannes en remplacement du Tram ?
- Réponse pour le T4 situé sur une zone inondable ce qui va entraîner de lourdes difficultés les jours de forte pluie (selon une étude de risque datant de février 2023 signée par Mr le préfet des AM le 17 /04/2023) @83
- Les clients des communes environnantes (La Colle-sur-Loup, Villeneuve-Loubet, Vence et arrière-pays) vont continuer à venir en voiture pour leurs consultations médicales. Le cabinet des 3 orthodontistes demande le maintien d'une voie routière pour l'accès aux patients de leur cabinet (en majorité des enfants et adolescents de 6 à 16 ans). Ils expriment également la nécessité d'avoir un dépose-minute pour le cabinet d'ophtalmologie recevant des personnes âgées avec peu de marche à pied.  
Le dossier prévoit un accès routier de chaque côté, mais nous souhaitons savoir s'il est réservé aux seuls riverains (avec quels moyens de contrôle et quelles possibilités pour les << visiteurs >>, livraisons, déménageurs...) ou ouvert à tous  
Des personnes posent la question du devenir des automobilistes ?  
D'autres jugent que l'espace du boulevard est trop restreint pour recevoir les aménagements projetés avec les 2 voies du tram (piste cyclable, voie piétonne, voitures de livraison, des riverains). Ils craignent que le partage de l'espace trop réduit soit accidentogène et ne réponde pas à un espace apaisé (bruit, sécurité, incivilités dues à une concentration).  
Par ailleurs nous avons noté l'inquiétude de certains sur l'impact des travaux importants sur la fidélité de leurs clients qui risquent de ne pas revenir dans ce nouvel environnement  
Les terrasses risquent d'être désertées par une trop grande proximité avec la circulation des voitures thermiques générant une pollution sonore et de la qualité de l'air. E155

- Au Lycée Renoir, Il y aura-t-il une piste cyclable séparée de la piste piétonne. @269
- Sachant que les réseaux de bus et de TER vont être renforcés et de plus avec l'arrivée d'un RER d'ici 2025, il n'y a aucune urgence à faire le Tramway. @289
- Le MO peut-il apporter une réponse à cette observation : Nous sommes en présence d'excuses pour racheter des terres et les revendre aux promoteurs qui se feront un plaisir de détruire encore plus le quartier en bétonnant, comme ils savent faire. Encore une histoire de gros sous... @319
- Merci d'apporter une réponse à ce contributeur qui relate qu'à défaut par la métropole qui assurerait vouloir mettre en valeur son histoire et les charmes qui en découlent, sa propriété historique datant de 1880 avec une architecture de balustres et tonnelles sera détruite au profit du Tramway. (Question du CE : s'agit-il d'un bâtiment classé ou remarquable) @319
- L'habitation de ce contributeur est -elle classée monument historique ? @319
- Le MO peut -il répondre à la contribution C477 sur les énergies renouvelables ?
- Ce produit dit tramway n'est qu'une volonté de se moquer des habitants expropriés pour les dénigrer aux yeux de tous en mettant en exergue les biens délabrés ! Toutes les habitations des Vespins ne sont pas délabrées et quand bien même ses personnes ont le droit de disposer de leur bien comme elles veulent ! D'autant plus qu'on les a interdites d'entretenir leur bien de longue date et aujourd'hui on leur reproche ! @569
- Les villes de Cagnes et de St Laurent ne justifient que de 80000 habitants et on nous fait croire que la fréquentation va se faire à 50000 passagers jours ? @573
- Doute sur le nombre de personnes (40000) qui utiliseront cette ligne4 du Tram @ 577
- Une réduction de l'emprise a-t-elle été envisagée ? @695
- Le CE demande au MO s'il y a des observations écrites de l'association de Mme AUBERTELLE, car il n'y a rien dans cette contribution ? R864
- Le CE demande au MO s'il y a un courrier joint à cette contribution ?  
Je joins à cette enquête publique un document qui prouve une tentative de barrage des urnes et une tentative de manipulation de l'opinion pour obtenir un avis favorable, ce doc montre que les auteurs en sont ..., probablement le maire de Cagnes et met en exergue le rôle très trouble de l'association des amis du maire. Je demande l'invalidation de cette enquête PUBLIQUE suite à ces pratiques douteuses... R871

### 3.2.3.2. Le tracé

- R8 le tram ne dessert pas le centre de St Laurent du var. aucune utilité publique pour les laurentins
- @31 Cette ligne ne dessert pas st Laurent du var réellement.
- @36 le résultat de la concertation pour le choix du tracé n'est pas suffisamment représentatif. Le requérant s'interroge sur le choix du tracé pouvant être lié à une ambition immobilière. En bord de mer aurait permis de réduire les coûts et éviter des expropriations.

- @56 Majorité des Laurentins non concernés, car la ligne n'accède pas au centre-ville, donc inutile.
- @62 Cette ligne ne dessert ni l'aéroport ni Cap 3000
- @76 3 tracés initialement prévus, mais un seul présenté à l'enquête (qui n'a pas fait l'objet d'études préalables). On n'a pas attendu la fin de l'enquête sur la mobilité faite il y a peu de temps.
- @98 Le cœur de ville de Saint-Laurent-du-Var n'est pas desservi ; Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer vont devenir des banlieues de Nice
- @99 revoir la position de l'arrêt station Tzanck pour les PMR trop difficile d'accès.
- @114 favorable, car nouvelle alternative aux voiture et amélioration de desserte à l'institut
- @117 Projet ravageur qui ne tient pas compte des avis des riverains impactés. L'attention particulière promise sur la RN7 lors de la concertation a été mise de côté.
- @138 La population de Saint-Laurent-du-Var ne prendra pas ce tram, car il ne traverse pas le centre-ville
- @148 Il est contre toute logique qu'au moins une branche du nouveau tramway ne desserve pas le centre commercial de POLYGONE. Un projet de TCSP est-il déjà envisagé sur un tracé pôle Saint Jean et Polygone Riviera ?
- @165 Propose passage du tramway en souterrain
- @175 @ Propose 2 variantes au passage Bd Maréchal Juin : Avis du MO sur ces 2 variantes :  
1ère variante : ne tourne pas le Bd Maréchal Juin et continue au nord de l'hippodrome  
2e variante : emprunte l'avenue Bir-Hakeim, et son terminal pourra alors se situer sur la rue Garigliano avec accès direct au parking déjà existant, en face du silo-parc de la gare, et constituera un parfait nœud multimodal avec la gare SNCF.
- @177 Propose un tracé le long de la RN98, avec un arrêt à CAP 3000, un arrêt vers Frederic mistral pour aller à Tzanck, un arrêt au port de SLV, on laisse la voiture chez soi de plus on rentre à la maison en Tram sans risque d'accident + de sécurité. un arrêt vers les Vespins ou au port du Cros de Cagnes ; et enfin la ligne remonterait le long de Jean Jaurès assez large pour le tram et récupérerait l'avenue de NICE.
- @181 propose de faire passer le TRAM par le Haut de TZANCK.
- Tramway lent et inadapté, circuit par RN7 réduit son utilisation par une desserte trop restreinte et ne me convient pas
- @182 Ne voit pas l'utilité publique de ce projet par rapport à son tracé, car il ne desservira pas Saint-Laurent et ne profitera pas aux Laurentins.
- @183 La création d'une ligne de Tram vers Carros et la ZI est-elle envisagée à l'avenir ?
- @195 le contributeur estime que les études ont été mal faites et que d'autres tracés moins coûteux existent. Le projet du tracé aurait dû faire l'objet d'un référendum.

- @221 Demande à modifier le tracé en bord de mer pour les touristes et à cause des inondations sur la RN7, afin de ne pas exproprier.
- R 232 Av Maréchal Juin : il n'y a plus les 2 voies de circulations avec empiètement piste cyclables et trottoir. Il y a quelque temps j'avais suggéré de créer la voie du tramway sur le bas-côté de l'autoroute A8. Orienter le tracé sur la RN98 pour limiter les expropriations.
- @265 Passage par le bord de mer sur la partie laurentine est accessible et suffisamment large et sécurisé pour contenir l'emprise que le tramway à besoin
- @275 BHNS, plus rapide, son tracé plus cohérent, ferait consensus, et cela même pour les actifs. Cela est en place à Cannes, à Antibes et à d'autres endroits de France qui n'érigent pas le tramway tel un dogme.
- @276 Propose de modifier le tracé, soit en bord de mer, soit le long de la voie ferrée, mais au Nord de celle-ci.
- @287 La requalification de la RN7 complétera des projets d'envergure (Vatel, Seaside View, pôle multimodal.)
- @292 Un BHNS sur le bord de mer, longeant Saint-Laurent et à destination du Val fleuri sera plus objectif, plus rentable, plus économique et enfin mieux adapté aux besoins de la population cagnoise et Laurentine !
- @308 -un tracé sur le bord de mer aurait été plus adapté, car il justifiera d'une desserte de CAP3000, du port de Saint Laurent, de l'hippodrome jusqu'à Polygone et de la zone du bord de mer des deux villes plus attrayantes que le RN7 dénudée d'attractivité !
- @319 Difficulté d'accès à l'institut Tzanck par le bas (pente escaliers)
- @326 Longue satire sur la commune, la Métropole et les élus qui auraient volontairement laissé se dégrader la RM6007 (ancienne RN7), dans le but d'exproprier les riverains. Demande un tracé sur le bord de mer, plus cohérent, et une requalification de la RM6007.
- @338 demande au MO de répondre à cette proposition de tracé et au choix prioritaire de la ligne 5/ligne4 : La seule BONNE SOLUTION est le terminus de la ligne 4 au niveau de la mairie de St Laurent, avec traversée du Var sur un NOUVEAU PONT situé un peu en amont du CADAM, à une distance suffisante pour permettre l'élévation de la voie ferrée pour passer au-dessus de l'autoroute et du fleuve par un pont suspendu, du même genre que celui de Puget-Théniers.  
Ce terminus serait doté d'un parking en silo à la place des immeubles vétustes du Point du Jour pour accueillir toute la circulation automobile de la Rive Droite désirant se rendre à Nice, laissant les ponts RN7/RN98 à celle se rendant ailleurs qu'à Nice centre. Sur ce nouveau pont pourrait facilement être intégrée une piste cyclable reliant celle du littoral à celle du Var débutant actuellement à la Baronne vers La Manda et Charles-Albert. Et surtout il faut INVERSER les calendriers Ligne 4/Ligne 5 : la situation dans la vallée du Paillon est tellement catastrophique que c'est là qu'il faut construire un tramway au plus vite, alors qu'à St-Laurent et Cagnes les habitants sont encore relativement tranquilles.
- @350 Contre le tracé préférentiel générant un surcoût d'expropriation estimé à 60 millions d'euros je préférerais un tram sur le bord de mer plutôt que sur la rn7. Tous les critères le justifient : attractivité, bruit, besoins .... Et surtout les expropriations !

- @381 Tracé inadapté pour le centre-ville de Cagnes Sur Mer. Plus judicieux par l'Avenue des Alpes pour desservir la clinique Saint-Jean et le Polygone. Plus de potentiel également pour les communes voisines.
- E353 Demande de réponse au sujet de l'erreur du sens de circulation sur le tracé au niveau du bd Maréchal Juin : « J'ai tout d'abord relevé une erreur dans vos maquettes entre un sens de circulation indiqué avec des flèches descendantes depuis l'Église de la Sainte Famille vers le pont de l'autoroute alors que sur vos clichés, les voitures remontent cette rue. Quelle est la bonne version ? »
- E 363 difficultés que vont avoir les usagers particuliers, les très nombreux livreurs, ambulanciers, éboueurs pour circuler de part et d'autre de l'avenue du Maréchal Juin sans voie dédiée et en partageant la route avec des piétons, cyclistes, terrasses de café, boulevard dans lequel je dispose d'un box pour mon véhicule, surtout lorsque d'autres véhicules bloqueront le passage pour une livraison aux commerçants, aux particuliers, ou encore la taille des palmiers, etc. ?? Cela risque d'être une véritable contrainte pour rentrer ou sortir de chez soi pour une bonne centaine de propriétaires de parking.
- E371 La CCI demande :
  - De renforcer, à l'horizon de la livraison de la ligne 4, la desserte entre le centre-ville de Cagnes-sur-Mer et l'avenue des Alpes (Polyclinique Saint-Jean, Polygone Riviera).
  - Au niveau du Centre commercial Cap 3000 : réaliser une desserte directe par le tramway, permettant ainsi d'éviter le cheminement piéton actuel ?
- 384 Accès à L'institut TZANCK nécessite de gravir une pente difficile pour les PMR. Propose la mise en place de navette pour accéder à TZANCK
- @387 le tracé du bord de mer est largement plus cohérent en tout point. Demande des explications sur l'absence d'études des autres tracés
- @391 contribuera à dynamiser et offrir une solution de transport crédible pour des quartiers aujourd'hui en mal de desserte (Val fleuri RN).
- @396 Tracé inadapté (pas de tracé circulatoire complet ni de continuité de service sur de nombreux lieux).
- @420 Pour les gens venant de Nice travailler à Cagnes-sur-mer ou vice versa, le passage par le bord de mer ne changerait rien pour eux et gagneraient au niveau du paysage. Par le bord de mer, la Métropole fera l'économie du coût des expropriations sur 1,8 km et ne mettrait pas des familles en détresse.
- R450 Nos biens vont perdre de leur valeur du fait d'être collés à ce futur tracé.
- R467 Le Tram ne permet pas de desservir les élèves des Colettes, Bréguières, Saint-Jean, Val Fleuri, les Gros Baux, ni ceux de l'arrière-pays. Ni le centre-ville de Saint Laurent et de Cagnes, pas plus que l'aéroport, le centre de Nice, de la gare de Saint-Laurent....
- R468 Le tracé qui continuait sur le bord de mer à Saint Laurent pour remonter vers la nationale au niveau de l'avenue Jean Jaurès semble plus adapté la station Arnaud Tzanck sera décalée de quelques 100 M plus loin vers la mer
- C473 Le contributeur propose deux variantes de tracés afin d'éviter le Bd Maréchal Juin artère commerçante voie principale de circulation :
  - La première variante ne tourne pas sur l'avenue MAL Juin, mais continue sur la zone nord de l'hippodrome où nous trouvons tout l'espace nécessaire à l'implantation d'un terminal

avec parking et accès à l'un des principaux pôles d'attraction de cagnes : l'hippodrome.

- La deuxième emprunte l'avenue BIR-HAKEIM et son terminal pourra alors se situer sur la rue Garigliano avec accès direct au parking déjà existant, en face du silo-parc de la gare, et constituera un parfait nœud multimodal avec la gare SNCF.

- C493 Ce tracé a été mis en avant lors de la concertation de 2021. Les 2 autres ont été écartés, la Covid n'a pas facilité l'expression du public dans de bonnes conditions.
- @489 Le contributeur souhaiterait avoir des renseignements concernant le futur itinéraire provenant de la rue Bonaparte pour rejoindre le Carrefour du Beal
- @510 Le passage de la ligne sur Saint-Laurent-du-Var n'est pas justifié, car la population est concentrée sur le Nord et le Centre-Ville ET NON AU SUD.
- @519 Concernant ce prolongement, des études de fréquentation ont-elles été effectuées pour évaluer la meilleure opportunité : tracé prévu (mais via la gare) vers le lycée et Parc des Sports, ou tracé (toujours via la gare) vers la clinique Saint Jean, le pôle de santé Saint Jean, et le centre commercial Polygone Riviera ?
- @525 merci d'apporter une réponse à ce contributeur : si le projet est validé cela sera au dépend des automobilistes qui seront obligés de contourner le bd maréchal Juin se reportant sur les routes adjacentes non prévues pour un surplus de trafic ;
- @542 propose une modification du tracé : boucle à partir de l'avenue Cyril Besset / Cros de cagnes (la nationale 7), rejoindre le stade Sauvaigo par le carrefour du Béal, revenir devant la piscine le long de la Cagne pour rejoindre la place Bourdet et emprunter l'avenue maréchal Juin (direction la mer) et rejoindre la nationale 7 et le carrefour de l'avenue Kennedy (au lieu de faire un aller-retour au centre-ville avenue maréchal Juin comme prévu).
- @546 Propose 2 tracés différents :
  - par le bord de mer (plus cohérent, moins cher et qui ne détruirait pas des familles par des expropriations)
  - le long de l'autoroute (pas de doublon avec le TER et les bus)  
L'économie serait reportée sur la requalification de la RN7.
- @564 On voit une volonté manifeste des dirigeants de le faire passer sur la Rn7 au lieu des
- @578 Où sont passés les projets 2 et 3 qui sont moins onéreux et tout aussi intéressants. Autres tracés. Les économies faites en passant par le bord de mer permettraient de requalifier les Vespins qui a été abandonné par nos élus.
- 608 Demande l'abandon du passage du tramway par le chemin des Salles accidentogène. Quelles sont les raisons de mises à l'écart de ce tracé vers la colle-sur-Loup et Vence ?
- 622 Le tracé actuel ne profite qu'à une faible partie de la population (Vespins + Tzanck) qui sont déjà à proximité de la gare (qui a prévu d'augmenter ses trains en direction de Nice). Tout le haut de saint laurent + centre n'en profitera pas.
- 631 Propose un tracé passant par la Vilette, puis la gare, avec un terminus à Polygone Riviera, centre commercial très fréquenté. Permettrait aux habitants du haut pays de se rendre aux matchs
- 684 le tracé du tram peut-il facilement être dévié ?

- @695 le choix de la RN7 est plus onéreux que la solution : gare de SLV via le bord de mer jusqu'à Renault Cros de Cagnes puis l'avenue Jean Jaurès et retour sur la RN7. Combien d'expropriations en moins ? Combien de talus, d'ouvrages divers, de consolidation, etc.
- 697 Contre ce tracé. Doit passer par les centres-villes de Cagnes et de Saint-Laurent-du-Var en longeant l'autoroute A8.
- @727 le projet ne prend absolument pas en compte le caractère particulier de la RN7, qui est un axe de transit Est-Ouest majeur. Le seul axe autorisé aux poids lourds en dehors de l'A8, il est donc essentiel pour les livraisons. Le tram représente une véritable entrave à sa fonction.
- 739 le projet ne prend absolument pas en compte le caractère particulier de la RN7, qui est un axe de transit Est-Ouest majeur. Le seul axe autorisé aux poids lourds en dehors de l'A8, il est donc essentiel pour les livraisons. Le tram représente une véritable entrave à sa fonction.
- 753 Un tracé sur la route du bord de mer à Saint-Laurent du var existe disponible large et sans besoin d'emprises foncières.
- 766 Pour le tracé bord de mer et avenue de Verdun aurait certainement coûté moins cher en expropriation, et il aurait servi au moins au public à aller à Cap 3000 et au Port de SLV
- 793 continuer le tram le long de la route du bord de mer plus large avec une emprise confortable et sans aucune expropriation. Une autre possibilité un peu plus compliquée, mais qui mérite une étude c'est de passer le long de l'autoroute.
- E795 Le tracé est inadapté aux besoins : limiter les offres de déplacement des Cagnois et Laurentins à la seule zone niçoise prouve le manque de vision de la réalité de leurs besoins de déplacement, notamment vers les communes de l'ouest., et pour les usagers venant de l'ouest l'offre de service du Tram est réhabilitaire pour les actifs et totalement irrecevable pour les personnes âgées et les PMR (vitesse du tram, parcours piétons et temps d'attente entre les différents modes utilisés). La coupure nocturne plaide en outre pour l'utilisation de la voiture.
- 795 Le tracé proposé ne dessert pas les principaux foyers de populations et d'activité commerciale : Le Val Fleuri, le centre de Saint-Laurent, le centre commercial Polygone Riviera, la gare de Cagnes. Aucune recherche véritable d'alternative n'a été réellement effectuée. Propositions : Un tracé en hauteur passant par le centre de Saint-Laurent et qui longerait l'autoroute A8 jusqu'au centre de Cagnes sur mer, ou encore un tracé qui longerait la RM6007 de Nice à Cagnes-sur-Mer et un tracé retour sur le bord de mer, ce qui réduirait l'emprise et éviterait de nombreuses expropriations.
- 798 Un tracé massacrant le quartier des Vespins sur Saint Laurent et Cagnes-sur-Mer, appelle à une autre réflexion, une autre approche.
- R865 Les quartiers périphériques existants ou à venir de ces 2 villes ne sont pas desservis par la ligne du Tram. Quel est l'accroissement de population prévu à 10 ou 20 ans ? Où ces nouveaux habitants logeront-ils ? Pas le long de la ligne 4 ! Dans l'état actuel du dossier, je ne peux pas y adhérer.

### 3.2.3.3. Parcs relais

- Suppression et manque de stationnement à Cagnes-Sur-Mer suite à la réalisation de la ligne 4 alors que le parc automobile ne baissera pas. Pourra-t-on utiliser gratuitement les parcs relais pour stationner la nuit et les week-ends ? Ces personnes auront-elles au moins la possibilité d'utiliser gratuitement les P+R si elles ont la chance de se trouver près de l'un d'eux ? Et pour celles qui logent éloignées d'un P+R, que prévoyez-vous ? (@134-1)
- Intérêt limité du PEM Val Fleuri qui ne dessert que les véhicules de la N7. Il aurait été plus judicieux de mettre le PEM de la gare de Cagnes en sortie d'autoroute.
- Que pense le MO des observations et propositions de ce contributeur sur les PEM de Val Fleuri et Cagnes gare ? (@610-1)
- Des stationnements sécurisés au profit des vélos sont-ils prévus au niveau des P+R ? Qu'est-il prévu pour remplacer le stationnement actuel des vélos au lycée Auguste Renoir ? (@769-3)
- Le parking qui sera installé au terminus bénéficiera surtout aux communes du moyen pays, plus qu'aux Cagnois.  
Quel est l'objectif du parc relais du Val Fleuri, : le rabattement des voitures du Val Fleuri ? Quelles sont les origines et destinations des bus au parc relais ? Comment les véhicules accèdent-ils au parking ? Une contre-allée ? Où, comment ? Le MO peut-il répondre aux questions posées sur le P+R du Val Fleuri ? (E795-21)

### 3.2.3.4. Partage de l'espace

- Place de Gaulle : comment allez-vous faire pour mettre la plate-forme du tram et comment seront réparties les circulations voitures-motos-camions, et les piétons-vélos-trottinettes, sans oublier les terrasses promises. Le MO peut-il expliciter les circulations place de Gaulle à Cagnes ? (@497-1)
- Quel sera l'itinéraire à vélo des pistes RM 6098 aux pistes de Gaulle. ? Avez-vous prévu une jonction, lorsque l'on vient de Nice ou de Cagnes-sur-Mer, afin de rejoindre la nouvelle piste ? Le rêve serait l'aménagement d'un passage MOATTI bis réservé aux piétons et aux vélos ou encore mieux une passerelle aérienne depuis le haut du Bd OSSOLA. (@746-10)

### 3.2.3.5. Positionnement stations, nombre

- Une station "VAUBAN" existe déjà sur la ligne T1. Une personne propose de changer le nom de l'une ou l'autre ligne pour éviter les confusions.  
Qu'en pense le MO ? (R192-3)
- Pose la question du stationnement sur l'avenue de NICE à Cagnes et plus particulièrement au Cros de Cagnes, ou vont se garer les habitants qui ne possèdent pas de garage ? (@220-1)
- Le CE demande au MO les raisons techniques u autres qui ont amené à positionner la station à l'endroit retenu dans le projet. Il aurait effectivement peut-être été judicieux de la rapprocher de la rue des Oliviers qui est très commerçante. (R462-2)
- Il serait plus judicieux de situer la station Vauban à la limite Cagnes/ SLV (ruisseau des Espartes). Il y a beaucoup plus de place et desservirait le quartier où se trouvent beaucoup plus d'activités (entre autres des commerces !). Quelle est la position du MO sur cette proposition relative à la station Vauban ? (@695-1)

- Se déplace quotidiennement en fauteuil roulant. .../...Trouve la rupture de charge à Grand Arénas peu intéressante car estime qu'il y a plus de passagers vers Nice que vers le CADAM. Question du CE : Le MO a-t-il envisagé la possibilité d'éviter une rupture de charge à Grand Arénas pour aller rejoindre le Centre de Nice directement avec la L4 ? Dans ce cas, pour quelle raison cela n'a pas été retenu ? (@757)
- De nombreuses personnes font état de la difficulté d'accéder à la clinique Tzanck par les personnes à mobilité réduite. Question ; est-il possible de mettre en place un moyen d'accès motorisé. @151
- 

QUESTION DE LA COMMISSION AU MO :

*Comment expliquez-vous que la station TZANCK, qui a été un critère pour le choix du tracé, fasse l'objet d'un rejet important de la part du public (environ une cinquantaine) ?*

3.2.3.6. Boulevard Maréchal Juin.

- E41 Demande que le changement de sens de circulation de la rue Féraud prévue en phase d'exploitation du tram soit effectif dès à présent. Cette demande est-elle envisageable ?
- R44 Le contributeur n'est pas d'accord concernant le passage du tram par Marechal Juin pour joindre le lycée Renoir. Il propose un passage vers la RN7 pour revenir sur l'avenue de la gare remonter l'ave Hélène Boucher pour ensuite remonter ave, des Alpes dessert la clinique ST Jean, Polygone Riviera et faire un terminal au rond-point les Vespins, offrant ainsi une possibilité d'extension vers la Colle sur Loup, ST Paul de Vence et Vence.
- C230 Sur le Boulevard Maréchal Juin, au n°1, comment se fera l'accès au parking de l'Église Sainte Famille, située à droite du parvis, ainsi que le stationnement des véhicules et corbillards pour les funérailles qui y sont célébrées ?
- @334 le Boulevard maréchal juin manque de place pour faire cohabiter dans un espace partagé (automobiles, piétons, terrasses). Manque de considération et de réalisme)
- E363 : J'ai tout d'abord relevé une erreur dans vos maquettes entre un sens de circulation indiqué avec des flèches descendantes depuis l'Église de la Sainte Famille vers le pont de l'autoroute alors que sur vos clichés, les voitures remontent cette rue. Quelle est la bonne version ?

Je dois vous avouer être affolé par les difficultés évidentes que vont avoir non seulement les usagers particuliers, mais les très nombreux livreurs, ambulanciers, éboueurs, etc. Pour circuler de part et d'autre de l'avenue du Maréchal juin sans voie dédiée et en partageant la route avec des piétons, cyclistes, terrasses de café, comment pourrons-nous emprunter ce long boulevard dans lequel je dispose d'un box pour mon véhicule, surtout lorsque d'autres véhicules bloqueront le passage pour une livraison aux commerçants, aux particuliers, ou encore la taille des palmiers, etc. ?? Cela risque d'être une véritable contrainte pour rentrer ou sortir de chez soi pour une bonne centaine de propriétaires de parking.

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

son médecin, kiné, coiffeur ? Je crains que le chemin des Grands Plans ne soit par la suite totalement engorgé, ce qui est déjà parfois le cas tant il est parfois impossible de passer le feu rouge à l'angle du Maréchal Juin juste avant le SPAR, une file de voiture empêchant le passage. Ce flux de véhicules disparaîtra néanmoins logiquement. Les véhicules de police y tournent de surcroît régulièrement malgré le sens interdit et sur ce chemin, 2 véhicules ne peuvent s'y croiser. Ce chemin n'aura peut-être plus rien d'un chemin et sera alors l'itinéraire bis avec le prolongement des nuisances actuelles énormes liées au bruit des 2 roues.

- E363 Demande de précisions au MO au sujet des ce point particulier de la circulation auto : nous serons aussi certainement contraints d'emprunter les différentes rues donnant sur l'avenue de Cannes et la ville construit aussi au bout de l'avenue Germaine plusieurs bâtiments de logements sociaux et étudiants avec de nombreuses voitures qui ne pourront plus rejoindre le boulevard du Maréchal Juin. Quelles sont les voies de dégagements pour ces immeubles de l'avenue Germaine ? Si la fin du chemin des grands plans devient un cul de sac compte tenu de la piétonnisation de l'avenue Garigliano, comment allons-nous facilement sortir et rentrer en voiture du chemin des grands plans où se trouvent les nombreux parking des résidences ? Ce chemin et les petites rues adjacentes ne risquent-elles pas d'être saturées ?
- A la lecture des documents, on a le sentiment que la Métropole part du principe qu'il n'y a déjà plus de résidents avec des véhicules autour du Centre-ville, or il y en a des milliers et imaginer pouvoir se passer de voiture est une utopie.
- @376 Contre le projet, car en tant que commercial, il ne peut transporter son matériel dans le Tramway et ne pourra plus se rendre chez ses clients du boulevard Maréchal Juin alors qu'il dispose d'un véhicule électrique. Devra travailler sur un autre secteur.
- @524 le Contributeur demande :
  - Une voie de circulation de voiture présente devant son cabinet de l'avenue Maréchal Juin pendant tout le temps des travaux et également après ;
  - Que les voitures continuent de pouvoir accéder au parking de la Villette pendant et après les travaux du tramway, grand parking du centre-ville indispensable au stationnement des personnes en centre-ville et accolé à notre immeuble
- @562 Commerçant du bd maréchal Juin : ne veut pas du tram. Panse encore les plaies (sortie de la crise sanitaire) - subit la crise inflationniste - "vous aller nous achever avec cette ligne 4 - Nous ne nous relèverons plus, beaucoup sont déjà partis et ont anticipé la venue nauséabonde de ce tram ». L'artère principale du bd maréchal Juin autrefois commerçante est devenue un désert commercial.
- @580 Comment les touristes pourront avoir accès à mon camping s'ils ne peuvent emprunter le Boulevard Maréchal Juin ? Maintien indispensable d'une voie de circulation pour automobiles.
- E686 Concernant l'avenue du Maréchal Juin, pourquoi ne pas retenir celle proposée initialement ci-dessous avec zone 30 et ralentisseurs / passages piétons / radars anti-bruit. L'autre option qui consiste à conserver des palmiers (ce qui présente peu d'intérêt, car ce sont surtout des troncs de 10m de haut) et à n'avoir qu'une voie de circulation / zone de rencontre piétons, clients des commerçants, vélos, voiture, etc., semble risquée sitôt que des véhicules stationneront (Ambulances, livreurs, ramassage ordures, dépose personnes à mobilité réduite ou autre ..) à moins qu'il y ait de nombreuses places de stationnement tout du long pour pompiers, ambulances et livreurs sans vélo, trottinettes, bancs, etc. Avec lecture et verbalisation des immatriculations au bout de 2 minutes.

- @702 Demande les emplacements prévus pour les corbillards et les autres cérémonies devant l'escalier. Mort des commerces
- @737 Partage de l'espace au pied des façades, piétons, voitures, cyclistes, dangereux. Comment les camions de livraison vont évacuer ce boulevard, bloqués au Nord par le passage autoroutier et SNCF ?
- @135 Demande comment les poids lourds vont livrer les commerçants Bd Maréchal Juin.

#### QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO.

*La commission estime que :*

- Le bd Maréchal Juin va devenir impraticable aux automobiles, la circulation va donc se reporter sur les rues avoisinantes, la RN 7 sera difficilement empruntable (vitesse réduite à 30km/h, longue durée du parcours, arrêt de la circulation du fait du stationnement pour les livraisons).
- Pour aller à Nice dans des endroits non desservis par le Tram deux possibilités s'offrent aux automobilistes soit le bord de mer déjà saturé soit l'autoroute payante aussi saturée et finalement la voie rapide de Nice.

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

- *Concernant l'aménagement du boulevard Maréchal Juin :  
Pourquoi vouloir absolument tout mettre sur le boulevard, les deux voies du Tramway, les piétons, les voitures, les automobiles, les vélos, les trottinettes et les terrasses, impliquant des risques de conflits et d'accidents ?  
Ne vaut-il pas mieux trouver d'autres axes de circulations et privilégier la composition d'îlots de fraîcheur avec des essences feuillues locales, d'autant que les palmiers existants Washingtonia menacés par le Charançon, le Papillon et le réchauffement climatique ont peu d'avenir ?*
- *Pourquoi ne pas modifier le tracé du tram afin de faire du boulevard Marechal Juin une véritable artère piétonne commerçante dont l'accès aux automobiles sera limité aux riverains, ambulances, livraisons et pompiers ?*

### 3.3. INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

#### Préambule :

Le thème « Incidence sur l'environnement » regroupe les items suivants :

- Insertion paysagère et requalification architecturale
- Ouvrages d'art
- abattage d'arbres, végétalisation
- eaux (écoulement, réseaux, nappes)
- effets climatiques (qualité de l'air, artificialisation des sols)

## 3.2.4. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations
117	172

**Typologie** : 153 Particuliers, 3 Associations, 1 Elus/Collectivité, 1 Partenaires socio-économiques, 7 Autres

**Orientation** ; 720 Défavorables, 229 favorables + favorables avec réserve, 58 Réserves/inquiétude sans prise de position tranchée, 28 Neutres

## 3.2.5. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

**Favorables** : ces avis font appel à :

- des impératifs écologiques (comme la diminution de la pollution atmosphérique (empreinte carbone GES), l'économie d'énergie,) (@257) (@260) (@322 le tram vu comme « le poumon » du centre- ville de Cagnes)
- la valorisation de l'espace (requalification de l'espace urbain) (@198) et valorisation en termes d'immobilier (@412)
- le tram vu comme espace tampon vert à Cagne sur Mer qui est traversée par l'autoroute (@260)
- solution écologique et indispensable de transport en commune d'aujourd'hui alternative pour pallier aux effets climatiques actuels (@ 283) (@710)
- Renaturation des berges de la Cagnes
- favorise la politique de développement durable et le développement des modes doux (@306-316)
- la construction des parcs relais comme une solution à diminuer l'usage de la voiture
- la modernisation due à ce type de transport en commun (@ 767)

**Défavorables** :

- Artificialisation de sols par Changement de leur morphologie (augmentation des imperméabilisations, zones non inondables qui passeront en zone rouges, abattage d'arbres dans la zone du projet,) ce qui implique une dangerosité sur le tracé tout le long de la SNCF avec une topographie très pentue (@288)
- la requalification de la RN7 est un prétexte pour développer un projet politique ou non qui est le tramway (@185)
- pollution engendrée par la réalisation du projet (fabrication des rails @140))
- le tram apparaît comme une opération figée en termes d'aménagement (circulation rigide), et donc qui ne permet pas le partage de l'espace comme une simple route avec des véhicules (@175)
- Surdimensionnement du projet / à la petite taille des communes concernées ce qui a pour conséquence de la bétonisation, la disparition des petites unités (villas et autres) qui ne sont plus à la proportion humaine et l'incohérence d'un projet de grande envergure (vélos+voitures+piétons+tram) pour des espaces insuffisamment larges. (@ 241),
- Le pont piéton du Brecq à Cagnes-Sur-Mer ne doit pas être transformé en pont routier pour ne pas perturber la faune (@295-297) (@715)
- Renforcement du pont napoléon III qui impactera et délogera la faune existante (@715)
- Manque d'information et de précision sur les zones inondables à l'endroit du projet (@308)

### 3.2.6. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

#### 3.2.6.1. Ouvrages d'art

- R226 : Nous aurions voulu plus de retour sur les études du pont Napoléon III, le pont du Maréchal Juin et de la Cagnes. Il s'agit de la parcelle AO 51
- R234 : 'Je suis contre les expropriations sur Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer. Sur Saint-Laurent nous réclamons une emprise sur le talus SNCF. La SNCF était ouverte voilà quelques années à reprendre le talus, mais la mairie n'a pas voulu on demande à des particuliers de faire des efforts, mais pas à une société publique... On veut des informations sur la zone rouge évaluée par la DDTM et qui impacte Saint-Laurent de manière incohérente. Quelle analyse et prévention est faite pour la faune/flore. Comment les pieux du pont Napoléon III va-t-il soutenir le pont ? Pour moi cette proposition est incohérente nous refusons de quitter nos biens et faire que nous soyons remplacés par des tours d'immeubles, car la volonté est de bétonner arrêtons le massacre !!
- @295 : je vous fais part de mon entière opposition au projet de transformation du pont piéton du Brecq à Cagnes-sur-Mer en pont routier, car cela perturberait totalement la faune sauvage protégée de ce côté de la Cagne par l'afflux de véhicules que cela générerait. La Passerelle du Bellaud située devant le gymnase Colette BESSON serait bien plus adaptée, car déjà en partie utilisée par les véhicules et nécessitant moins d'aménagements. Il y a déjà de nombreux passages de véhicules de ce côté-là, la faune locale y est hélas habituée.
- @305 : Je voudrais avoir des précisions sur les couts des ouvrages d'arts qui sont très sommaires. Combien va coûter les renforts sous le pont Napoléon 3, les pieux qui seront enfoncés dans le limon du lit du var classé Natura 2000... ? de ce fait la métropole admet que le pont d'origine ne supporte pas le poids des rames. Qu'en est-il des vibrations que va générer le tram sur pont et sur les habitations le long de la RN7 sur le long terme ? Des possibles microfissures qui deviendront de grosses plus importantes ? Combien va coûter le passage en tunnel sous la voie SNCF pour l'accès à TZANCK pour les PMR ? est-ce que la SNCF est informée ? Un ouvrage qui stoppera pendant un temps la circulation des trains et limitera leur passage créant des ralentissements. D'autre par le passage par le sud de Tzanck est compliqué, car beaucoup de bâtiments de l'institut privé sont difficile d'accès et le bâtiment principal est situé en hauteur. Combien va coûter l'ouvrage du pont enjambant la Cagnes qui n'est pas en l'état pour le passage d'un tramway. Cet ouvrage doit être complètement refait et va engendrer nuisances et destruction de la faune et flore locale. Qu'en sera-t-il si la Cagnes viendrait à déborder emportant tout sur son passage ? Combien va coûter l'ouvrage du pont sous l'autoroute A8 qui n'est pas adapté au passage d'un tram ? Faudra-t-il creuser la route pour le passage du tram ? car la hauteur actuelle n'est pas suffisante...et la largeur est-elle suffisante pour l'emprise voulue ?
- @385 : Exemple Le pont Napoléon 3 non conçu de base pour supporter deux rames de tramways qui pèse 40 tonnes chacune + le flux de circulations. Sur l'enquête publique, il est mentionné un soutènement du pont par des pieux ? De quel type ? Quel diamètre ? Avez-vous conscience que cette zone est classée Natura 2000 ? Que le sol sous l'eau est essentiellement du limon ?

Vous ne pouvez faire passer la ligne 4 sur ce pont et ce même avec des pieux de renfort  
À la longue ça ne tiendra pas et vous êtes responsables de la sécurité des citoyens  
Comment pouvez être certain que le renfort de ce pont soit viable ?

Vous mettez la charrue avant les bœufs

Ce n'est pas tout de nous vendre un projet avec de belles photos, mais le concret  
l'essentiel comme les détails de ce pont ne sont pas clairs. Ni comment ça sera fait ? Ni  
combien cela va coûter ?

Avec tout ça je suis contre cette ligne 4 du tramway car ce projet comporte des risques qui  
peuvent porter atteinte à ma sécurité et celles des autres citoyens

Merci avant toute chose de nous donner les études de faisabilités pour ce pont

- R 449 : 'J'habite la résidence de la Baie au 1er étage. Ma chambre donne sur la RN. Je voudrais que toute modification se fasse qu'à partir maximum de 3m du bâtiment que nous gardons encore vert avant le trottoir, la piste cyclable et le tram.  
Que l'arrêt du Tram se fasse à l'arrêt du bus les Oliviers.  
Qu'il n'y ait pas de cloche trop forte pour annoncer le tram  
Qu'un coupe bruit soit installé
- @537 : 'Nous sommes très inquiets du devenir de notre association Fortissimo située sur la Rn7 à Cagnes sur mer dont la continuité de l'activité est menacée par la création d'un parking relais
- E594 : J'ai appris que l'école de musique et de théâtre Fortissimo, actuellement domiciliée au 144 avenue de Nice à Cagnes-sur-Mer, va perdre ses locaux actuels qu'elle a mis tant d'énergie, de soin et d'amour à rénover entièrement, il y a moins de 10 ans. Un parking relais remplacerait apparemment les locaux, en vue de la ligne 4 du tramway reliant Nice à Cagnes-sur-Mer.
- @698 : ... Que dire aussi de la création d'une route et d'un pont au chemin du Brecq pour désengorger le côté centre-ville et Béal ? Ce pont déboucherait sur le chemin des Salles, déjà fréquenté et étroit, lequel se poursuit sur la rue Jean Féraud où l'on ne circule qu'à sens unique sur une partie !... Il ne me semble pas non plus que la vie des habitants des nombreuses collines de Cagnes sur mer sera facilitée. Qu'ils se rendent au marché ou à un rendez-vous médical (les cabinets médicaux sont nombreux sur maréchal Juin), faudra-t-il qu'ils garent leur voiture au parking relais, puis qu'ils prennent le tram ?
- @737 : 'La plaquette du projet, faite pour informer le public, notamment n'ayant pas accès à l'outil informatique, montre des vues futures très attrayantes par leur végétalisation, mais totalement incohérentes, voire dangereuses  
A l'exemple du futur bd Mal Juin à Cagnes, avec l'occupation centrale de la plateforme du tramway et la suppression totale de la voirie au profit d'un espace partagé latéral. Cette vue montre la disparition des voies routière, et les terrasses de café, piétons, vélos, voitures, se partageant le même espace en pied des façades. Toutefois le projet ne montre à aucun moment comment faire cohabiter sur le même espace de riverains et les camions de livraison ? Comment ces véhicules de passage pourront évacuer de ce boulevard, bloqué au nord par le goulet d'étranglement au niveau des ponts SNCF et autoroute occupée par les deux voies du futur tram ? Quant à la place de Gaulle, récemment réaménagée, le projet n'annonce aucune transformation avec l'arrivée du tram. Mais dans ce cas les belles promesses apportées par le réaménagement seront balayées. Aucune information n'est apportée quant aux franchissements et aux passages sous les ouvrages SNCF et autoroutiers, ni au niveau de l'Avenue de Valensole, où l'élargissement de la RN7 va générer une augmentation de sa pente. Or, cette descente dangereuse est fréquentée par les nombreux camions de livraison, dont la hauteur interdit le passage sous le pont de la voie ferrée au Val Fleuri. Le risque d'accident, déjà constaté, va s'en trouver aggravé. Les ouvrages prévus sous la voie ferrée

prétendent faciliter aux piétons l'accès à l'institut Arnault Tzanck à partir de la RN7. Non seulement ils sont très coûteux, mais ils donnent un accès difficile et pentu aux seuls cabinets de consultation des médecins. A-t-on les moyens d'investir pour un organisme privé ? Les services de ce centre hospitalier spécialisé dans les pathologies cardiaques, sont situés avenue Maurice Donat, voie située sur la crête de la colline qui longe la RN7, et donc uniquement accessible pour les patients motorisés. NOUS REFUSONS

### 3.2.6.2. Abattages d'arbres, végétalisation...

- @61-62 : opter pour un bus électrique SILENCIEUX et de grande capacité ? Certainement moins onéreux en tout point. Et ce bus desservirait l'aéroport et Cap 3000, zones non prévues sur la ligne L4 du futur tramway.
- @162 : Avez-vous pris en compte le fait que la partie des Vespins est en zone inondable proche de la mer ? Désastre Environnemental. JE SUIS POUR UN EMBELLISSEMENT DU QUARTIER DES VESPINS, mais en RESPECTANT LA FAUNE ET FLORE les platanes de plus de cent et la diversité de la flore à garder. Je me suis rendu à une permanence et je n'ai pas eu toutes mes réponses. Puis je compter avant la fin de l'enquête pour rencontrer encore une fois un commissaire pour m'apporter des réponses ? En espérant que ces questions, et ces remarques seront analysées scrupuleusement par les Commissaires enquêteurs

- @394 : Les associations de défenses de l'environnement ont-ils tous les éléments nécessaires pour protéger la zone Natura 2000 des travaux du pont Napoléon 3 et du pont de la Cagnes ? L'enquête publique ne respecte pas toutes les obligations légales liées à la protection de l'environnement...

Les travaux des ouvrages engendreront des impacts lourds pour tout impact administratif dû à la modification du PLUm existant décalage de la mise en service non pris en compte par l'enquête publique gêne énorme pour les citoyens, impact des surcoûts occasionnés sur les finances publiques Pourtant, l'opposition et les associations proposent des modifications au projet qui éviterait un tel désastre. Mais les Mairies de Cagnes et de Saint Laurent ne veulent pas écouter.

- @601 : Ma contribution est CONTRE le Tram Ligne 4 passant sur la RN7 à Saint-Laurent-du-Var. Ce n'est pas d'Utilité Publique. Je m'explique : J'habite sur le tracé du tram Impasse Chaillon et dans l'immeuble qui est IMPACTE par le passage de ce Tram trop coûteux. Ma terrasse est touchée, celle de mon voisin aussi et la personne qui habite en dessous voit son appartement coupé en deux dans la longueur et va se trouver dans le noir. Nous sommes un point de passage du tram sur RN7 qui est en hauteur par rapport à l'immeuble. De ce fait il faut remblayer et mettre au niveau la route qui se rapproche de notre immeuble en supprimant et la végétation qui nous protège de la route existante et permet à divers animaux de vivre !...

- Je vais devoir vivre en INSECURITE chez moi avec la route au niveau de ma terrasse, il sera très facile de rentrer sur ma terrasse nuit et jour, car celle-ci n'a pas été pensée lors de sa construction avec une route au même niveau ! ...

- Aujourd'hui je suis entourée d'une végétation qui fait un écran naturel de verdure entre ma terrasse et la RN7. Je vais avoir une augmentation de POLLUTION VISUELLE considérable, car au lieu d'arbres existants depuis plusieurs années et qui ont une certaine taille ; je vais voir un tram des voitures, etc...et j'ai oublié des vélos aussi ! Les passants pourront voir chez moi et ce que je mange sur ma terrasse. La végétation prévue n'aura jamais la même ampleur avant des décennies.

• Je vais avoir une augmentation de POLLUTION OLFACTIVE énorme du fait que la route se rapproche de ma terrasse donc les pots d'échappements de camions des voitures des ambulances, etc... des deux roues seront à cote de ma terrasse ! Et combien de moteurs sont au gasoil et très mal réglé ! La voiture électrique ce n'est pas pour demain vu que certaine subvention sont supprimées par la ville de Nice !  
<https://www.futura-sciences.com/sante/breves/cerveau-respirer-gaz-echappement-voiture-modifie-activite-cerveau-7493/>  
<https://www.nicematin.com/environnement/mauvaise-surprise-la-metropole-de-nice-met-fin-aux-aides-a-l-achat-de-vehicules-electriques-860333>

• .... NON ! On est passé au BHNS Alors faites la même chose sur la RN7.Cela permettra une requalification de la RN7 à moindre frais. Il suffit de prévoir un agrandissement des voies existantes avec des espaces plus larges pour les stations et comme cela il y aurait beaucoup moins d'expropriation et pour moi peut être pas de route collée ou sur ma terrasse ! <https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/alpes-maritimes/nice/nice-achete-15-nouveaux-bus-electriques-et-precommande-29-bhns-qui-circuleront-sur-la-prom-et-gambetta-2751322.html> Je suis CONTRE le TRAM.

- @736 : La plaquette agrmente ses vues par des arbres de plus de 10m de haut, comme au bd Mal Juin. Le projet prévoit-il réellement la plantation d'arbres de cette taille, ou combien d'années faudra-t-il attendre ?

### 3.2.6.3. Eau (écoulement, réseaux, nappes...)

- E 19 : Soutenir ce chantier est essentiel pour diminuer le nombre de voitures. Est-ce que les bâtiments construits comme la gare de St Laurent du Var ont été aussi pensés avec un recyclage des eaux usées ? Des panneaux solaires ?
- @53 : ... L'abaissement des seuils qui doit continuer, l'épaisseur de limon empêchant l'infiltration de la nappe, fait débarquer de grandes quantités de limon dans l'embouchure. La présence de ce limon a dû être traitée par des engins de chantier sans respecter la zone protégée ! La construction de piliers complémentaires sous ce pont risque de faire embâcle tout en perturbant à la fois la flore et la faune causant des impacts négatifs sur la biodiversité exceptionnelle de cet espace. Comme pour l'aéroport, reste à savoir si ces pieux fichés dans du limon n'ont pas une solidité semblable à celles des allumettes plantées dans un yaourt ? ...l'inondabilité, est-il tenu compte du fait que le talus SNCF fait office de digue qui en cas d'orage ne laisse passer l'eau que par les deux petits tunnels routiers arrivant directement sur le tracé du futur tram ?
- @393 : ce qui me choque c'est que c'est une zone inondable et que l'eau qui provient des Espartes et des hauteurs jaillit à flot.... A-t-on analysé les problèmes d'eau pluviale dans le quartier des Vespins de Saint Laurent. Le fait de végétaliser les rames du Tram au-dessus du béton n'apportera aucune solution aux problèmes d'inondation du quartier. En parallèle on enlève des arbres centenaires pour mettre des petits arbres (qui apportent moins de CO2, moins d'ombrage,) et après on nous parle d'écologie. Je suis contre le projet inadapté et extrêmement coûteux !
- @640 : « En tant que Présidente du Conseil Syndical de l'immeuble le Shangri-la au 24, Impasse Chaillon 06700 Saint du Var, je vous fais part de nos remarques. Nous sommes une petite copro de 33 lots.  
« Nous sommes CONTRE le projet du Tram Ligne 4 passant sur la RN7 à Saint-Laurent-du-Var.  
Le tracé vu sur les différentes plaquettes touche voire même impacte lourdement l'immeuble.

1. Habitant sur le tracé du Tram Impasse Chaillon, nous nous inquiétons des conséquences désastreuses que ce tracé aura sur l'immeuble, donc sur nos appartements....
3. Vous prenez des espaces privatifs et des espaces en commun, par exemple notre espace poubelle. Où allons-nous les mettre ? Rien n'est prévu à cet effet. L'escalier qui permet aux studios de RDC d'aller chez eux est supprimé sur le plan. Comment les habitants du RDC (ou avec le Tram du niveau -1) devront descendre pour aller chez eux ? En rappel ....
5. L'entrée de l'Impasse Chaillon va être reculée, car le début de la route est mis à niveau. De combien sera la pente qui permettra à tous les habitants de l'impasse de sortir en voiture ? Avez-vous pensé aux personnes à mobilité réduite ?...  
Le projet ne prend pas en compte les effets de la modification climatique, notamment sur le retrait-gonflement des sols argileux. ...  
De même, le talus de la voie ferrée risque d'être déstabilisé par le passage des rames et les travaux, en particulier le terrassement à 1,5 m de profondeur pour la construction de la plateforme du tram.  
De plus, l'utilisation du béton hydrofuge entraînera un déplacement des flux d'eau sur les propriétés riveraines.  
Des contacts avec la SNCF sont nécessaires pour étudier l'impact de ce projet sur le talus ferroviaire de 1km le long et de 2m de hauteur que longera le futur tram. »  
Je n'ai pas vu de chapitre aussi pour l'indemnisation « des troubles du voisinage générés par un ouvrage public, odeurs ou d'humidité générés par l'ouvrage lorsque la gêne est suffisamment importante » ?  
Des alternatives peuvent être étudiées comme :
  - le projet du Tram ligne 4 passant par le bord de mer,
  - ou des bus électriques, un BHNS allant vers Cagnes côté RN7 et descendante côté bord de mer. ... »

#### 3.2.6.4. Insertion paysagère et architecturale

- E5, E106, Demande la date de suppression des ruines du quartier de la gare de Saint-Laurent-du-Var
- E585 : Bonjour Mesdames, Messieurs les commissaires, il faudra penser à rehausser le pont Napoléon III. En effet en cas de fortes crues du Var il pourra résister. Il faudra entre autres le consolider. Par ailleurs, dans le cadre du projet écologique du tramway, il serait adéquat de peindre le tramway en bleu avec des animaux marins (oiseaux, mammifères et poissons)  
Blaise
- @427 : 'Je suis membre du conseil syndical et copropriétaire de la résidence Port Laurentis à Saint-Laurent-du-Var :  
Notre propriété est impactée dans son angle Nord-Est par la zone de travaux du tramway  
Comment sera traitée la future clôture entre la partie privative et le domaine public sur cette zone ?  
Il est à noter que le terrain de la copropriété est en contrebas du niveau de la nouvelle voirie d'environ la hauteur d'un étage. Dans l'angle N-E la clôture devrait comporter une partie en mur de soutènement (mur en béton armé, enrochement ou autre dispositif...)  
Ces différents ouvrages devront intégrer une végétalisation en accord avec le projet paysager tel que présenté dans le dossier de concertation et le besoin de protection phonique nécessaire après la disparition de l'écran formé par les constructions actuelles.  
Nous serons très attentifs à la présentation de cette clôture et à la destination des terrains résiduels sur les parcelles voisines (AO 383,208, 210 et 212) et surtout de l'angle référencié 100/12 sur le plan.  
Je joins un extrait du plan permettant de localiser et de préciser ma requête et vous demande la prise en compte de ma remarque dans le projet de réalisation de la ligne T4  
Dans l'attente ...

- @445 : En vue de la création de la nouvelle ligne 4, et des 14 prochaines nouvelles stations ... Est-il envisagé de construire sur certaines stations "stratégiques" des petites zones commerciales avec possibilité soit de location de locaux avec baux commerciaux soit d'achat de murs commerciaux ?
  
- R 455 : 'Je suis propriétaire d'un studio Av de Nice avec une parcelle de jardin dont une partie sera prise pour l'aménagement du Tramway. Mais j'aimerais avoir une visite sur place pour avoir plus de précision sur la dimension du terrain requis. D'autre part il y a un olivier sur ce terrain, comment cet arbre sera-t-il conservé ou pas ?
  
- @483 : Extrait de l'article du 11 juillet 2023  
"Jusqu'à 5.000 euros de bonus métropolitain pour l'achat d'une voiture électrique, 25% du prix plafonné à 400 euros pour un scooter ou un vélo... Depuis 2011, la collectivité locale allait au-delà des aides de l'État pour favoriser le passage aux mobilités à faible émission. Le plafond de ces primes à l'électrique avait même été revu en 2021. Un coup de pouce à la transition écologique reconduit l'an passé... Mais pas en 2023."  
Tout cela est fait dans le but de faire passer le tram avec en prime l'augmentation des tarifs ligne d'Azur ??
  
- @608 : Je suis fort mécontente de découvrir que le chemin des Salles sera impacté par l'arrivée de la ligne 4 du tramway. En effet, j'ai découvert fortuitement dans le projet la démolition de la passerelle du pont du Brecq pour faire une route à la place. Le projet prévoit de détourner la circulation sur notre chemin. Or, aucun panneau d'affichage n'a été placé sur le chemin des Salles (est-ce légal ?) ... Je me pose des questions sur cette absence d'information alors que nous allons être très fortement impactés... Dans la Cagne et au niveau de la passerelle il y a des espèces végétales (au moins) protégées... la métropole fait donc fi de cela... ou bien il va nous être proposé de les déplacer.... Quel mépris pour l'environnement au moment où on entend à longueur de journée parler de biodiversité et de respect de la nature !  
De plus, si nous avons choisi de vivre sur ce chemin c'est pour avoir une certaine tranquillité que nous avons payée !!!! Si par malheur le projet va à son terme, quel dédommagement la Métropole prévoit-elle de nous donner puisque notre bien va être dévalué ?  
Il est déjà difficile de sortir de notre chemin (parfois plusieurs minutes) et vous voulez aggraver cela ????? Mais qui a eu cette idée ? Est-ce notre Maire ? Il y a quelques semaines, j'avais d'ailleurs écrit à M. le Maire pour me plaindre de la circulation rapide de certains véhicules et du risque d'accident. Je ne savais pas qu'il y avait ce projet déjà en cours et il s'est bien gardé de m'en informer. Je prends cela pour un irrespect total vis-à-vis de ses administrés.  
J'attends que ce projet de détournement de la circulation sur notre chemin soit finalement abandonné, car complètement absurde et certainement évalué par des bureaucrates qui ne vont jamais sur le terrain !
  
- @785 : Nous avons bien pris en considération l'ensemble du projet d'extension du réseau tramway de Nice (ligne 4) sur les communes de Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer. Il nous a été possible de juger de ce projet par une enquête publique. Propriétaires à Cagnes-sur-Mer et directement touchés par ce projet, nous souhaitons apporter notre contribution à cette enquête.  
Merci de bien vouloir prendre en considération les points suivants défavorables à cette demande de déclaration d'utilité publique.

1. Concernant notre propriété située Avenue de Nice à Cagnes-sur-Mer : Merci de noter les conséquences prévues : ...

- ii. Accès difficile rendu à la propriété du fait de la construction d'une station du tramway juste devant (décision d'une largeur de la nationale de 26 mètres d'emprise). Cette station aurait pu se situer au niveau de l'école où le dégagement est beaucoup plus important et l'emprise foncière moins grande.
- iii. Dénivelé conséquent entre la route et la porte d'entrée d'un locataire engendré par les travaux.
- iv. Perte probable d'un eucalyptus, arbre centenaire en lien direct avec les travaux et le projet. Il a été notifié une distance restante de 15 mètres entre le tronc de l'arbre et la voie publique après travaux par la métropole au cabinet Geodis. C'est une réponse invraisemblable étant donné que c'est la distance qui existe actuellement sans travaux...Dévalorisation de la propriété et perte de son charme...Perte du charme du Cros de Cagnes qui sera envahi de construction immobilière à plusieurs étages  
Incohérences vis-à-vis d'une politique environnementale et des transports.  
Construction d'un projet en zone inondable connue (par exemple les Vespins).  
Altération de la faune et de la flore que les Cagnois souhaitent sauvegarder... »

### 3.2.6.5. Effets climatiques (qualité de l'air, artificialisation des sols)

- C 477 : 7 / Réchauffement climatique, deux aberrations :
  - revêtements bitumineux noir et rouge, revêtement de briques rouges ; ils devraient être très clairs pour renvoyer le rayonnement du soleil
  - pelouse sur la voie : besoin d'arrosage ?
- 8 / IL manque beaucoup de travaux de voirie à faire pour que le plan de circulation fonctionne : Exemple 1 : chemin des Canebiers déclaré en double sens malgré sa largeur insuffisante et la présence de deux étranglements (croisements impossibles) ; Exemple 2 : carrefour chemin des Salles/Montée sous Baous, tourne à droite en montant et tourne à gauche en descendant très difficiles voire impossibles suivant le gabarit des véhicules ; Exemple 3 : carrefour chemin des Salles/chemin des Canebiers trop étroit, ne pourra être élargi que par l'enlèvement des deux poteaux supportant 22 (vingt-deux) câbles ;
- 9 / La gare de Cagnes est exclue du schéma d'interconnexion entre modes.
- 10 / Les deux chantiers de construction de la L4 et du nouveau quartier de la Villette à Cagnes sont impossibles en même temps. Lequel des deux sera ajourné ?
- 11 / fourniture d'énergie : à chaque station la rame se recharge en 20 secondes et roule jusqu'à la station suivante (1 à 2 minutes) ; la station de recharge fonctionne par intermittence 10 à 20 % du temps ; le circuit d'alimentation doit être sur dimensionné pour le supporter ; ce n'est pas compatible avec les sources d'énergie renouvelables (nucléaire et hydraulique = production continue, solaire = production continue entre lever et coucher du soleil, peu d'éolien dans la région) ; il n'existe pas de bonne solution de stockage.
- 12 / La gare routière du square Bourdet est expulsée du centre-ville de Cagnes, déplacée de 800 m vers le nord.
- 13 / Document D12 annexe 4 p12/6 : schémas illisibles, les flèches sont en dehors des voies de circulation.
- 14 / Le 19/9/2009, le journal Nice-Matin annonçait le tram à Cagnes dans la période 2014-2020. Le panneau d'information du square Bourdet annonçait les travaux en 2023, la mise en service en 2026. Le dossier annonce 2028 !
- @736 : Le projet veille à conserver dans l'environnement voisin des places de stationnements. Les avenues Renoir et Hôtel des Postes sont entièrement repensées afin de correspondre aux attentes des usagers du centre-ville : trottoirs élargis, et multiplication des arrêts minutes, des arrêts livraisons, et des places PMR. Que deviennent les promesses associées au réaménagement de la place de Gaulle ?

- @745 : « ... je suis solidaire avec les personnes expropriées et réclame aussi le contact avec la SNCF nécessaires pour étudier l'impact de ce projet sur le talus ferroviaire de 1km le long et de 2m de hauteur que longera le futur Tram. Une emprise est possible et vous le savez bien alors ne dites pas non c'est faux. Nous avons sollicité »

### QUESTIONS DEJA POSEES AU MO DURANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

- @53 : Au sujet du renforcement nécessaire du pont Napoléon III, cette personne craint que La construction de piliers complémentaires sous ce pont risque de faire embâcle tout en perturbant à la fois la flore et la faune causant des impacts négatifs sur la biodiversité. Elle s'interroge également sur la solidité des pieux fichés dans du limon " ...semblable à celles des allumettes plantées dans un yaourt" ?  
Le MO a-t-il des éléments convaincants pour rassurer cette personne, responsable d'une association de Saint-Laurent-du-Var ?
- @295 : Quel est votre réponse à la question de la contribution @295 ?  
La Passerelle du Bellaud située devant le gymnase Colette BESSON serait bien plus adaptée que le pont de Brecq piétons à préserver, car déjà en partie utilisée par les véhicules et nécessitant moins d'aménagements. Il y a déjà de nombreux passages de véhicules de ce côté-là, la faune locale y est hélas habituée
- @297 : Que pense le MO de la proposition d'aménager la passerelle Bellaud à Cagnes-sur-Mer plutôt que de transformer le pont du Brecq ?
- E 594 : ligne 4 du Tramway ne coopère pas de manière évidente avec le projet écoquartier de la Villette ! Pourquoi on ne mutualise pas les idées, les données de ces 2 projets ?  
Question CE : Bien que conscient du fait que le sujet ne relève pas de la présente enquête, le MO peut-il apporter un éclairage différent à cette affirmation.
- @643 : le CE demande au MO de répondre à cette analyse de l'étude dans la contribution :  
« ..., le Tram apportera une pollution aux particules fine etc....) A y regarder de plus près on comprend que ce projet n'est pas en réalité conçu pour améliorer la vie des habitants de Cagnes ou de Saint Laurent du Var, mais est en fait pensé à l'origine exclusivement au bénéfice de la ville de Nice. Si on parle « d'utilité publique », l'utilité du projet de la ligne 4 pour les villes concernées par le tracé ne paraît pas établie. Nice après avoir investi la vallée du Var, va, grâce à ce projet de tram continuer son expansion en franchissant le fleuve, conquérir et urbaniser de nouveaux territoires au détriment des communes avoisinantes. C'est dans cette perspective qu'on comprend que malgré des éléments qui disqualifient le projet aux yeux de nombreux habitants (projet disproportionné pour la taille des villes concernées, ... »
- @707 : Quel est l'avis du MO sur ces arguments relatifs à la pollution générée par le Tram ?  
« ...On dit souvent qu'un tram est non polluant, mais la fabrication des rames de tram engendre une pollution correspondant a plus de 10 ans de circulation routière !! La mise en place, le cheminement de l'électricité, sachant que le cout de l'électricité a augmenté dernièrement. Il lui faut en moyenne 30 ans pour commencer à devenir écologique, mais il demeurera toujours l'cheminement électrique et la maintenance régulière de même que les émissions de petites particules qui demeureront. Alors pourquoi nous mentir à ce sujet-là ???!! De nombreux articles parlent de ce sujet la et je vous invite aller en consulter un vous serez bien surpris. Et maintenant qu'on a cassé le mythe du TRAMWAY, »

## QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO

*-Quid des documents d'urbanisme concernant les risques dus aux effets climatiques : PPRI, PPRIF, etc...) à suivre impérativement et à approuver avant tout projet devant être soumis à enquête d'utilité publique et non l'inverse ? (Par ex un évènement hypothétique produit par la mise en place du projet)*

*-la commission demande au MO de développer ses arguments en faveur de la faisabilité du projet au sujet de l'aggravation des conditions d'écoulement du lit du VAR au niveau du pont napoléon III (se référer au Porter à connaissance de la préfecture A.M. Datant de février 2023, dossier soumis au SMIAGE ?)*

*-face au progrès dans la recherche de nouvelles technologies et énergies comme la production de gaz vert, véhicules électriques, pots à catalyse, etc...le choix d'opter pour le tramway reste t'il le plus performant sur le plan écologique ?*

*-Quid du talus à réaménager par la SNCF ou la Métropole sachant que le talus appartient à la SNCF ?*

*-Que pense le MO sur la perte du cachet architectural particulier des maisons anciennes existantes avec leurs jardins le long du tracé à st Laurent du var et Cros de cagnes qui sont construites à taille humaine et qui mériteraient peut-être juste d'être revalorisées mais sauvegardées au lieu de mettre à la place des immeubles ?*

*-Quelles sont les réponses à apporter au fait que les nouvelles plantations mettront beaucoup de temps à repousser pour apporter un ombrage suffisant à l'environnement du tram ?*

*-Quelles mesures sont prévues pour pallier la pollution d'un trafic ralenti obligatoirement par la constitution de feux de croisements entre la voie de tram et la voirie routière et constitué de véhicules et de camions qui seront rejetés sur les voies arrières ?*

### **3.4. AUTRES MODES DE DEPLACEMENT**

#### **Préambule :**

Le thème "Autres modes de déplacements" se décline en 5 sous-thèmes

- Autres propositions au projet du Tramway
- Bus/Tram
- Intermodalité
- Piétons-(PMR) /Tram
- Vélo/Tram

### 3.3.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations
254	278

**Typologie** : Sur les 278 observations relatives à ce thème, la majorité des observations sont déposées par des particuliers (251), puis des associations (5), dont « ACL » et « Mieux vivre aux Vespins », des élus ou collectivités (2) et partenaires socio-économiques ou organisations professionnelles (1)

**Orientation** : 202 défavorables, 26 favorables + favorables avec réserve, 26 Réserves/inquiétude sans prise de position tranchée, 15 Neutres, 9 Autres

### 3.3.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

#### 3.3.2.1. Autres propositions au projet du Tramway (179 observations)

- Ce sous-thème est très hétéroclite ; Il est fait état d'autres choix qu'une ligne de tramway, soit de moyens de transports en commun déjà existants à améliorer, soit de nouveaux modes mais différents du tramway, allant du train avec l'augmentation prévue du nombre de TER et un cadencement plus important de la ligne LNPCA, ainsi que des bus électriques qui prendraient le relais dans des zones d'accès plus réduit, à des propositions de Métro-VAL (Véhicule Automatique Léger) ou de Métro.
- 
- Pour citer une des nombreuses observations allant dans ce sens : « Développer les bus électriques et hydrogènes, une piste cyclable en continu, du covoiturage, etc...D'autre part la SNCF prévoit doter ses TER de 39 rames supplémentaires. »
- Il est souvent fait état d'un BHNS (Bus à haut niveau de Service), à relier à la thématique « Tracé » en le faisant passer par le bord de mer pour éviter de nombreuses expropriations.

#### 3.3.2.2. Bus/Tram (18 observations)

- Il est à noter que dans ces 18 observations, nombreuses sont celles qui font référence à celles du chapitre précédent, à savoir renforcer, améliorer les réseaux de bus existants en développant l'électrique, car le projet est en doublon avec la ligne de bus déjà existante. Certains se demandent si les arrêts actuels seront maintenus.

#### 3.3.2.3. Intermodalité (15 observations)

- Certaines observations, y compris en dehors de ce thème, font ressortir un manque de coordination des transports et déplacements avec les communes ne faisant pas partie de la Métropole NCA, notamment avec les communes de l'Ouest du département (souhaitent une meilleure desserte ouverte vers l'Ouest).
- 
- Il est proposé de disposer d'un dispositif dans les arrêts de bus qui permettrait de savoir si le bus arrive ou est déjà passé pour permettre une meilleure connexion avec le Tram.
- Parmi les observations on notera :  
« Permet de connecter les communes concernées à l'aéroport »  
Ou  
« Aucun TCSP ne se rabat sur cette ligne depuis la gare multimodale de Grand Arénas, il n'est même pas connecté à la gare SNCF de Cagnes »

#### 3.3.2.4. Piétons-(PMR) /Tram (28 observations)

- De nombreuses observations parmi ces 28 font état de la difficulté de rejoindre l'Institut TZANCK depuis la future station, pour les PMR, en raison de la distance et surtout de la forte déclivité du terrain, malgré la rampe prévue.
- 
- Une autre personne, en fauteuil roulant, dit préférer une rampe aux ascenseurs, car ceux-ci tombent souvent en panne et peinent à être réparés (elle précise en outre, comme ceux de la SNCF...)

#### 3.3.2.5. Vélo/Tram (37 observations)

Les avis concernant les pistes cyclables et leur positionnement sont partagés :

- Beaucoup d'observations font ressortir le fait que la piste cyclable le long du Tram sur l'avenue de Nice/RM6007 devrait être supprimée, car elle représente un doublon avec la piste cyclable déjà existante sur le bord de mer (entre 100 et 300 mètres maximum de distance), ce qui permettrait en partie de réduire l'impact « emprise-expropriations ».
- Autres avis, concernant la sécurité : « 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. »
- A contrario des éléments, certes moins nombreux, sont favorables :
  - ✓ « Inscription des nouvelles infrastructures cyclables associées au projet dans un schéma directeur.
  - ✓ Possibilité d'emport du vélo dans les rames ;
  - ✓ Implantation de stationnement sécurisé pour les cycles aux abords des stations ;
  - ✓ Création d'un itinéraire cyclable le long de la ligne. »

### 3.3.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

#### 3.3.3.1. Autres propositions au projet du Tramway

- Demande d'étude d'un plan de circulation judicieux pour relier Vence à Cagnes et accéder directement à la station terminus du tram (E27-2)
- 
- Madame C.... fait état d'un comparatif entre le TRAM et le VAL, affirmant que "Le remboursement de la construction d'un VAL est de par son automatisation, sa vitesse et sa fréquence, bien plus rapide qu'un tram." (@53-3)
- « Pourquoi ne pas avoir étudié la faisabilité du Tram ... sur l'autoroute ? Les laurentins en tireraient un meilleur profit surtout quand on pense le développement en cours vers le nord de ville ? » (@695-5)
- « Trois propositions pour savoir si ce plan de mobilité serait techniquement réalisable » : (@748-5).

### 3.3.3.2. Bus/Tram :

- Pas vraiment de questions sur ce thème, mais des avis émis au chapitre 3.4.2.2. Notamment dans les observations suivantes : @38-3, @69-5, @94-2, @96-2, R195-6, R236-2, R308-4, R344-2, @348-2, @373, @383-1, @444-1, @467-3, @484-6, 499-6, @519-2, @573-2, @610-4

### 3.3.3.3. Intermodalité

- Amélioration de l'offre de services en incluant le TER (CAGNES/MER -> MONACO) dans le plan tarifaire Lignes d'Azur afin de gagner du temps pour les trajets longues distances. Cette proposition est-elle réalisable ? (R192-4)

### 3.3.3.4. Piétons-(PMR) /Tram :

- Demande d'aménager l'accès à l'allée Jean LEDIEU avec une rampe pour les poussettes et les PMR. Cet accès est prévu d'être transformé en escalier.  
Qu'a prévu le MO pour l'accès des poussettes et des PMR en sus de l'escalier et comment compte-t-il répondre à cette demande ? (@236-1)
- Suite à la démolition de la passerelle SLV (gare vers Cap 3000) prévoyez -vous des feux de circulation pour réguler le flot de piétons et permettre aux vélos de passer sans encombre ? (@269-1)
- 
- Le MO a-t-il prévu des moyens ergonomiques de rabattement vers la L4 au profit des personnes âgées et des PMR afin de faciliter réellement leur mobilité ? Si oui lesquels ? (@773-1)

### 3.3.3.5. Vélo/Tram :

- Demande la création d'une piste cyclable sur l'avenue maréchal Juin, car la présence de vélo et piétons sur le trottoir est dangereuse (R50-1)
- 
- La piste cyclable située entre le tram et le train est-elle envisageable côté habitations ? (@502-1)
- Attire l'attention sur la continuité des aménagements cyclables et aux dangers des trottoirs partagés et des conflits avec les voitures. Le stationnement automobile sur certains tronçons semble privilégié, cela en contradiction avec les ambitions de réduire la part modale des voitures. (@561-2)
- Un plan de déplacement "Vélo" plus ambitieux serait souhaitable (étude sur les déplacements des actifs, sécurisation des intersections et des ronds-points, une vraie continuité dans les cheminements, sécurisation des espaces partagés, offre de stationnement beaucoup plus étoffée, développement de l'offre pour les professionnels et pour les livraisons du dernier kilomètre). Que pense le MO de ces propositions ? (@610-4)

### 3.5. ECONOMIE GENERALE DU PROJET

#### 3.4.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations
181	201

**Typologie** : 178 particuliers – 2 Associations – 3 élus - 2 partenaires – Autres : 3

**Orientations** : 172 défavorable- 3 favorable-18 réserves

#### 3.4.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

Le thème « Économie Générale du projet » est examiné sous les angles suivants :

- Le coût du projet
- Les conditions de réalisation et de financement
- Les risques de surcoût du projet

##### 3.4.2.1. Tendances générales sur le coût du projet

Au regard des observations recueillies, il ressort les orientations générales suivantes

Dans de nombreuses contributions (chiffre à indiquer au final), le coût du projet est considéré comme excessif, voire très excessif, avec des qualificatifs comme coût très élevé, énorme, astronomique, délirant, disproportionné, démentiel, démesuré ...

De nombreux contributeurs se sont exprimés sur le coût démesuré du projet en proposant des alternatives par économie (pourquoi ne pas améliorer la fréquence TER et BUS ? plutôt que de s'engager sur des dépenses aussi importantes)

Parmi les contributeurs on relève les items suivants :

- Projet coûteux (500 millions d'euros) et inutile (déjà desservi par d'autres transports en commun (bus TER))

D'après le CERTU un seuil de 300000 habitants est nécessaire au rapport coût/besoin (seulement 75000 pour saint Laurent+ cagnes) Projet coûteux a près d'un demi-milliard d'euros Il est difficile de comprendre le coût de son fonctionnement après réalisation.

Un comparatif avec un autre projet, type métro-VAL coût de réalisation et coût de fonctionnement surtout plus au nord pour des terrains de meilleure qualité aurait permis une meilleure décision.

En premier lieu ce projet présente un trop grand nombre d'expropriations, soit 60 M€, que ni la commune de Saint-Laurent-du-Var ni la ville de Nice ne sont à même de financer, supérieur au prix du matériel roulant : 34 M€.

- Ce projet va nous coûter à nous contribuables métropolitains une véritable fortune alors qu'il suffirait d'améliorer les réseaux de transports déjà en place.
- Ce projet risque de voir doubler voire tripler le coût global de sa réalisation au vu de l'inflation que nous connaissons tous, l'augmentation des prix des matériaux, de l'énergie, de la maintenance

Par rapport au coût annoncé, il est à noter un doute sur la rentabilité socio-économique du projet, certains contributeurs ne sont pas convaincus des hypothèses retenues pour le calcul des seuils de rentabilité développés dans le dossier sans être en mesure d'apprécier les incidences et les risques du projet avec la prise en compte des mesures environnementales nécessaires.

#### 3.4.2.2. Tendances générales sur les conditions de réalisation et de financement

De très nombreuses observations mettent en doute le financement du projet, le coût qui leur paraît beaucoup trop élevé ainsi que sa rentabilité socio-économique.

Compte tenu de l'envergure du projet, un contributeur s'interroge sur la nécessité d'avoir un avis du Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI).

On relève les interrogations suivantes :

En cas de surcoût, le projet dans sa globalité va accroître la dette de la Métropole et des communes avec pour conséquence une augmentation des impôts locaux.

Le public s'interroge sur le financement des ouvrages dont le coût n'est pas suffisamment détaillé et qui s'étonne qu'une grande partie des travaux du projet sont des travaux de rénovation et de sécurisation.

Compte tenu du montant important pour la réalisation du projet le public constate que le fascicule sur l'appréciation sommaire des dépenses n'est pas suffisamment étayé avec l'annonce du cout global à 328 millions HORS TAXES année 2022 ; il s'interroge sur la provenance des ressources financières en évoquant la crainte d'une taxe complémentaire qui pourrait impacter les ménages confrontés déjà à une inflation pesante.

#### 3.4.2.3. Tendances générales sur le risque de surcoût du projet

Le risque du surcoût du projet est évoqué par de nombreux contributeurs en conduisant la métropole a un endettement plus important (nous sommes déjà endettés sur 50 ans)

Le projet ne prend pas suffisamment en compte certains points importants :

- Aléas importants des coûts des travaux depuis la crise du covid et la guerre en Ukraine ou on observe une augmentation des matières premières, de l'énergie et ce dans tous les secteurs. Ce projet risque de voir doubler ou tripler le coût global de sa réalisation au vu de l'inflation que nous connaissons.
- Le financement des ouvrages d'art n'est pas suffisamment détaillé et présente un risque de dépassement à la réalisation.

#### 3.4.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

- E52 Pourrait-on avoir un tableau sur la rentabilité du tram (dépenses/recettes) - aucun document dans le dossier bilan socio-économique-sachant qu'un BHNS coûte 3 à 5 fois moins cher ?
- 
- R52 A-t-on chiffré un projet de BHNS qui relie le tram de l'aéroport à Saint-Laurent et Cagnes ?
- @116 cout de la pose de rail trop onéreux
- @120 Votre réponse à ces affirmations : La ligne 3 avait été estimée à 12000 fréquentations et aujourd'hui elle est déserte et non rentable. Nous voudrions les chiffres de rentabilité de cette ligne. Et études détaillées qui ont été faites.

Aujourd'hui pour la ligne 4 une estimation a 40000 passagers par jours est envisagée. Il semblerait que les estimations soient fausses et les nombres anticipés FAUX !

- @170 Que répondez-vous à cette affirmation : Métropole surendettée = augmentation de nos impôts.
- @749 Folie financière, augmentation de 83 M ? entre la concertation (245M ?) et l'enquête publique (328M ?). Quel est le coût effectif et quelles sont les capacités de l'assumer ? Vu le contexte, opposé à une augmentation d'impôts. Propose d'abandonner le projet pour une solution moins onéreuse. Que répond le MO face à ce constat et aux inquiétudes avancées par cette personne ?

### 3.6. IMPACT ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PROJET

L'impact socio-économique est examiné sous les items suivants :

- La circulation automobile- stationnement et livraisons
- L'impact sur la vie quotidienne (bruit- vibrations- attractivité)
- L'incidence sur les activités le long du tracé – l'indemnisation – l'accompagnement des commerçants et autres publics
- Maintien accessibilité des immeubles et des commerces
- Sécurité

#### 3.5.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations
332	378

#### Typologie :

**Orientations** : 81 défavorables et 37 favorables – 13 Favorables avec réserves- 35 réserves inquiétudes sans prise de position

#### 3.5.2.THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

##### 3.5.2.1. La circulation automobile- stationnement et livraisons

Nombre de contributions	Nombre d'observations
165	185

**Typologie** : 157 particuliers – 1 Association – 1 élu - autres

**Orientations** : 81 défavorables et 37 favorables – 13 Favorables avec réserves- 35 réserves inquiétudes sans prise de position

3.5.2.2. L'impact sur la vie quotidienne (bruit- vibrations- attractivité)

**Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations
83	102

**Typologie** : 90 particuliers – 2 Associations -

**Orientations** : 70 défavorables et 11 favorables - 2 favorables avec réserves - 11 Réserves Inquiétudes sans prise de position

3.5.2.3. L'incidence sur les activités le long du tracé – l'indemnisation – l'accompagnement des commerçants et autres publics

**Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations
53	55

**Typologie** :

**Orientations** : 26 défavorables - 5 favorables - 6 favorables avec réserves- 15 réserves inquiétudes sans prises de position

3.5.2.4. Maintien accessibilité des immeubles et des commerces

**Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations
11	11

**Typologie** : Particuliers

**Orientations** : 6 défavorables – 1 favorable avec réserves – 3 réserves avec inquiétudes

3.5.2.5. Sécurité

**Bilan chiffré**

Nombre de contributions	Nombre d'observations
20	25

**Typologie** : 25 particuliers

**Orientations** :12 défavorables - 3 favorables avec réserves- 6 réserves avec inquiétudes

### 3.5.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

#### 3.5.3.1. La circulation automobile- stationnement et livraisons

De nombreux contributeurs ont fait ressortir des craintes d'embouteillage, des insuffisances de places de stationnement suite à des suppressions annoncées et des points de livraisons qui vont disparaître pour l'approvisionnement des commerces. Beaucoup d'interrogations sur les sens de circulations non signalées parfois sur les plans du dossier.

- R46 Pouvez-vous répondre à l'inquiétude d'accès et de sortie en véhicule de la résidence Le Champagne à Cagnes-sur-Mer OUI MO
- R49 demande précisions sur comment accéder à la résidence et se protéger du stationnement sauvage aux abords
- @175 Avis du MO sur ces réductions de voies :  
Le requérant signale qu'un nombre important de réductions de voies ont eu lieu en peu de temps.  
Le projet du T4 va conduire à accroître cette réduction de voies :
  - Une réduction drastique de l'avenue de Nice (ex RN 7)
  - Une quasi-fermeture de l'avenue Mal Juin /Hôtel des Postes/Mistral
  - Une suppression de l'allée des Bugadières
  - Une suppression de l'allée des Platanes
  - Une suppression de l'avenue Marcel PagnolToutes ces fermetures à la circulation vont devoir être absorbées par la voirie environnante dans un imbroglio innommable.
- @186 et a t'on pense à ceux qui descendent des villes avoisinantes qui eux ont réellement besoin d'un mode de circulation compte tenu des bouchons occasionnés dans les axes principaux des embouchures des villes de St Jeannet, la Gaude...Et la RN7 continuera à bouchonner aux heures de pointe.
- C202 Les gérants de cette SCI demandent le maintien de la double voie de circulation autos/motos ainsi qu'un réaménagement paysager des trottoirs sur l'avenue Eugène DONADEI. Selon le plan présenté dans le dossier, il semblerait que ce soit le cas, toutefois la lecture du plan ne permet pas de comprendre aisément comment se fait l'accès et la sortie de cette voie par le NORD, puisque, d'après le commentaire, elle n'aura plus un accès direct sur la Route du Bord de Mer (M 6098). Il est demandé au MO de confirmer le double sens pour cette voie et de préciser l'accès et la sortie, par et depuis le Nord, de cette voie.
- E219 Les conditions d'entrée et de sortie sur notre station-service pour lesquelles il faudra prendre en compte les girations nécessaires à nos Poids Lourd de livraisons carburants. Les entrées et les sorties devront se faire en toute sécurité.

- C229 Quel est votre réponse ? : Ce 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 règlera 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.
- R231 Quel est le sens de cette question : Problématique si suppression totale du parking central. Je ne vois pas de quel parking il s'agit
- @244 Questionnement du Contributeur : 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. ?
- @244 Merci d'apporter une réponse : 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.
- R428 Comment va faire le Tramway en 2026 pour retourner sur Nice, étant donné qu'il ne pourra pas avoir une zone de retournement
- R452 Je voudrais connaître le sens de circulation entrée et sortie du Parking Relais du Val Fleuri
- R477 Le MO peut-il répondre à cette contribution sur le plan de circulation et les travaux à prévoir
- @507 Quelles sont les réponses que le MO peut apporter à ces inquiétudes sur la circulation et propositions
- 
- @627 Serait-il possible d'envisager un tarif spécial pour les résidents sur les parkings publics ?
- @643 Le MO peut-il répondre à cette analyse de l'étude ? L'étude montre que la circulation sera plutôt plus difficile et le parking plus compliqué (places supprimées n'étant pas restituées en totalité dans les P+R)
- E686 après avoir consulté les plans, il y a réellement de quoi être inquiet. Tout d'abord, comment allez-vous permettre au magasin SPAR, à l'angle du Maréchal Juin d'être livré ? Le camion (19 T) se gare actuellement à l'angle de l'avenue. Comment le livreur procédera-t-il une fois les travaux réalisés ? Une solution est envisageable dès à présent dans vos plans. Merci pour votre réponse.
- @707 L'option de dévier la circulation par le chemin des Salles par la création d'un pont routier Chemin du Brecq n'est pas viable, car : - à l'heure actuelle, les voitures ne passent pas à 2 en même temps.
-

- Aux heures de pointe, le secteur Montée sous baou, chemin des salles, chemin des Cannebiens et rue Jean Ferraud, est surchargé avec des bouchons. Avec ces nouveaux plans, cela va empirer la situation. Question CE : Ces deux problématique ont-elles été prises en compte ? Dans l'affirmative, de quelle manière ?

- @746 Un accès direct à la RM 6202 bis au niveau des ISICLES permettrait de rejoindre les lignes de tram côté Nice et de désengorger SLV. Le pont existe. Le problème est que les ronds-points sont à aménager sur des terres agricoles. Mais cet investissement aiderait les résidents du Nord et améliorerait la circulation dans SLV !
- @746 L'épineux problème de l'entrée en Ville.  
SLV est doublement enclavé par le VAR à l'EST et la voie ferrée au SUD.  
Tout le monde dit qu'il manque un pont reliant NICE à SLV entre la Mairie et la zone industrielle)  
Quelle alternative aux 2 entrées actuelles principales par la RM 6006 + RM 2209 et M 95  
Serait-il possible d'aménager l'entrée en ville par RM 6098 + RM 2209 ?

#### QUESTION DE LA COMMISSION AU MO

*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 ?*

#### 3.5.3.2. L'impact sur la vie quotidienne (bruit- vibrations- attractivité)

- C229 Quel est votre réponse ? Au moment où la métropole augmente de 70% les prix des 12 premiers tickets achetés, réduit les fréquences, et supprime les premiers trajets du matin et les derniers du soir, au risque de détourner des transports en commun de nombreux usagers au profit de leurs voitures. Demande de redéfinir la politique des transports en fonction des besoins.
- @601 Dépend de la réponse du MO à l'observation n°1
- @640 le CE demande au MO de répondre aux demandes de la copropriété impactée : "Au niveau sonore, quels sont les moyens décrits pour protéger notre immeuble du bruit constant, à part, réduire la vitesse ce qui augmentera la pollution.  
Rien n'est prévu comme refaire les façades Nord, Est et Ouest avec des produits isolants du bruit, des triples vitrages à nos fenêtres pour une bonne insonorisation ou faire des murs antibruit pour la quiétude des riverains.  
3. Vous prenez des espaces privatifs et des espaces en commun, par exemple notre espace poubelle. Où allons-nous les mettre ? Rien n'est prévu à cet effet.  
L'escalier qui permet aux studios de RDC d'aller chez eux est supprimé sur le plan.  
Comment les habitants du RDC (ou avec le Tram du niveau -1) devront descendre pour aller chez eux ? En rappel ?  
4. Vous supprimer aussi des parkings privatifs. Comment pourrions-nous garer nos véhicules ? Nous manquons de place ! Avez-vous prévu de nous recréer des emplacements voitures privatifs pour notre immeuble ? Je n'ai rien vu dans le dossier.  
5. L'entrée de l'Impasse Chaillon va être reculée, car le début de la route est mis à niveau.  
De combien sera la pente qui permettra à tous les habitants de l'impasse de sortir en voiture ? Avez-vous pensé aux personnes à mobilité réduite ?  
Comment elles vont monter cette pente ? Quid des personnes en fauteuils roulants ? Des poussettes ou des vélos d'enfants ?

Les parkings qui seront sur le côté de la pente accolés aux jardins privatifs, comment

Commission d'enquête : Mme Claude COHEN, Mme Barbara JURAMIE, M. Jean-marc GUSTAVE ,  
M. Léonard LOMBARDO , M. Giovanni VALASTRO président

pourront-ils accéder à leur parking ?

Toujours pas d'explication trouvée dans votre document ! Pas de schéma explicatif ni de photo en 3D pour une meilleure compréhension."

- @643 Le MO peut-il répondre à cette analyse de l'étude ?
- @ 809 Concernant l'offre de services :
  - Les prix des parkings et des transports seront-ils abordables, car cela devient très difficile pour certaines familles de se déplacer en TC (augmentation Lignes d'Azur au 01/07/2023) ?
  - la fréquence des trams à Nice sera-telle augmentée en conséquence (aujourd'hui déjà parfois surchargés) ?

### 3.5.3.3. L'incidence sur les activités le long du tracé – l'indemnisation – l'accompagnement des commerçants et autres publics

- @ 341 Les commerces et activités diverses, sur le boulevard Maréchal Juin, vont subir les impacts économiques liés aux travaux, aux difficultés d'accès, etc. Est-il prévu un dédommagement pour les éventuelles pertes de revenus pour ceux qui resteraient ?
- R474 Le syndic de l'immeuble le Phœbus demande un rendez-vous pour étudier les différents aspects d'aménagement
- @481 Le président de l'association FORTISSIMO (École de musique) à Cagnes-Sur-Mer, bien qu'informé depuis le début du projet, fait part de son inquiétude concernant la pérennité de l'association ainsi que le maintien des salariés. Cette situation a-t-elle été prise en compte ? Quelles solutions ? Le MO peut-il apporter un complément d'informations afin de rassurer ce président d'association ?
- @533 Quelle réponse peut apporter le MO au relogement de l'association Fortissimo à Cagnes-sur-Mer
- @567 Serait-il possible de rassurer les élèves de l'école Fortissimo sur leur relogement pendant et après les travaux
- @592 Parcelle AM 227 - Exploitant d'un fonds de commerce dont les murs ont été rachetés par la commune, cette personne s'inquiète de savoir ce qu'il adviendra du commerce, des employés et de son avenir quand la Métropole aura acquis ses locaux. Elle a fait procéder à une évaluation par deux experts et se dit ouverte à toute discussion. Le MO peut-il apporter quelques précisions sur le devenir du commerce, des employés et de l'avenir de cette personne, comme demandé ci-dessus ?

### 3.5.3.4. Maintien accessibilité des immeubles et des commerces

- R456 Cette personne demande : Comment peut-on accéder avec les véhicules alors que la zone expropriée ne permet plus l'entrée et le stationnement des voitures sur la propriété restante ? Parcelle AM15 (490/66). Saint-Laurent-du-Var.
- C476 le CE demande au MO d'analyser dans quelles mesures il serait possible de conserver accès piétons et autos sécurisé (y compris accès PMR) aux habitations "Le Pompadour" et place de parkings pour pérenniser l'entreprise et l'activité des commerces voisins.

- @68 le CE demande au MO des réponses détaillées et techniques sur l'accessibilité à la résidence concernant tous les points cités par le contributeur : "inquiétude de certains résidents de l'impasse sur la sortie vers la RN7 qui va être surélevée. Problèmes pour les PMR. Le fait de surélevé cela engendrera une pente certainement très pentue, mais en plus de cela, comment les résidents qui ont des parkings le long de l'impasse y accéderont-ils en sachant qu'à ce jour il ne se sentent pas impactés personnellement par ce projet (voir schéma page 2 de la pièce jointe) - Toujours au niveau de la résidence, vous verrez sur la page 3 de la pièce ci-jointe que nous avons un accès par un escalier pour des studios qui va disparaître. La métropole nous a signalé qu'un autre escalier sera créé, mais il n'apparaît sur aucun plan du dossier. Nous avons également un problème de stockage des bacs poubelles. À ce jour, ils sont posés sur le lot 72 (privé), lot qui va disparaître. Il faut impérativement que le maître d'ouvrage prévoie un espace pour nos conteneurs sur le projet, car nous n'aurons pas de solution au vu de la configuration de la résidence."
- @91 Le MO peut-il préciser quel est 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 ?
- @634 Aménagement des pistes cyclables d'une manière sécurisée d'une façon continue. Dommage de voir apparaître que la majorité des aménagements sera de la bande et non de la piste
- @678 : Demande de mettre en place, au moins le week-end, d'un service de nuit fortement sécurisé, dans le but de permettre aux usagers de pouvoir regagner leur domicile en toute quiétude après leur sortie au restaurant, cinéma, concert, théâtre...etc.
- @694 : 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.

### 3.5.3.5. Sécurité

- @91 Le MO peut-il préciser quel est 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 ?
- @678 : Demande de mettre en place, au moins le week-end, d'un service de nuit fortement sécurisé, dans le but de permettre aux usagers de pouvoir regagner leur domicile en toute quiétude après leur sortie au restaurant, cinéma, concert, théâtre...etc.
- @694 : 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.

<b>QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO</b>
---

*Sur les impacts de la vie quotidienne, comment se situe le niveau de bruit de la ligne 4 (y compris bruits solidiens), par rapport à la situation actuelle ?*

*Quels sont les engagements du MO pour pallier les risques vibratoires ?*

*Pour ce qui concerne l'impact des vibrations, la réalisation d'états des lieux préalables est prévue sur les bâtiments les plus à proximité des travaux.*

*Quelle distance recouvre l'expression « les plus à proximité » ?*

*S'agit-il des travaux en sous-sol ou/et en surface ?*

*Ces états des lieux préalables peuvent-ils être réalisés à la demande d'un riverain ?*

*Est-il pertinent de comparer les lignes 1 et 2 de Nice (300 000 habitants) qualifiées de très attractives avec la ligne 4 qui desservira Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer totalisant 80 000 habitants ?*

*Pourquoi le bilan n'a pas pris en compte le télé travail qui diminue les trajets Domicile travail, ainsi que le développement du covoiturage ?*

*Même remarque pour la non-prise en compte du train pour lequel la SNCF (l'état) va investir pour rendre performant les TER par l'utilisation de la technologie ERTMS et la suppression des points noirs dont le cisaillement Cannes Grasse par un passage en souterrain.*

*Pourquoi avez-vous écarté le tracé 2 qui méritait le calcul du VAN pour une comparaison avec le tracé 1 dit préférentiel ?*

*Le dossier indique la mise en œuvre pour les commerces d'un programme d'accompagnement et de soutien et d'une commission d'indemnisation et d'accompagnement. Ces mesures seront-elles également mises en œuvre pour les structures culturelles, de loisirs et touristiques ?*

### **3.7. INCIDENCES PHASES CHANTIER**

#### **3.6.1. BILAN CHIFFRE**

Nombre de contributions	Nombre d'observations
26	30

**Typologie** : 27 particuliers – 2 Associations – 1 Organisation professionnelle

**Orientations** : 12 défavorables – 7 favorables – 3 neutres demande d'information- 3 réserves inquiétude - 1 autre

### 3.6.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVÉS

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

- Exécution du chantier
- La sécurité

### 3.6.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

#### 3.6.3.1. Exécution du chantier

- 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...) ?
- @457 : Pouvez-vous s'il vous plaît annoncer une date de début des travaux ?
- C 477 -10 : Les deux chantiers de construction de la L4 et du nouveau quartier de la Villette à Cagnes sont impossibles en même temps. Lequel des deux sera ajourné ? Le panneau d'information du square Bourdet annonçait les travaux en 2023, la mise en service en 2026. Le dossier annonce 2028 !
- @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.
- @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
- R457 : Une date de début des travaux pour la parcelle AM256 peut-elle être annoncée?

- @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 ?

### 3.6.3.2. La sécurité

- 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. Etant rappelé que le bâtiment a été construit en 1970 par France Telecom 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...
- R457 : Une date de début des travaux pour la parcelle AM256 peut-elle être annoncée ?
- @640 : Au niveau sonore, quels sont les moyens décrits pour protéger notre immeuble du bruit constant ?

## QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO

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 ?*

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

*- 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.*

### 3.8. MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUM

#### 3.7.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations
2	3

**Typologie** : 2 particuliers – 1 élu

#### 3.7.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

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

- Concernant le déclassement d'une surface d'environ 242 m<sup>2</sup> de l'espace boisé classé (EBC) intercepté par l'emprise du projet sur la commune de Cagnes-sur-Mer ;  
Les contributeurs @295 et 297 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 que cela générerait et proposent d'aménager la passerelle Bellaud à Cagnes-sur-Mer
- Concernant le 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 Cyrnos.
  - « 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.
- Concernant les emplacements réservés : Pas d'observation du public.

#### 3.7.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

- Que répondez-vous aux contributeurs @295 et 297 lesquels :
  - s'opposent à la transformation du pont de Brecq pour ne pas perturber la faune sauvage protégée
  - proposent d'aménager la passerelle Bellaud plutôt que de transformer le pont du Brecq
- Quel est votre réponse à la commune de Saint-Laurent-du-Var qui demande 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. »

### 3.9. PARCELLAIRE

**Préambule :** Le thème "Parcelaire " contient 3 sous-Thèmes :

- Emprises ;
- Indemnisations Expropriations ;
- Négociations Transactions.

#### 3.8.1.BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations
159	171

#### **Typologie des déposants :**

Associations : SCI « LE CHEMIN » et « Association FORTISSIMO » (2 observations)

Partenaire socio-éco / organisation professionnelle (8 observations)

Particuliers : (146 observations)

Autres (14 observations)

#### **Orientation :**

Sur les 171 Observations, 8 sont favorables ou favorables avec réserve, 37 font état de Réserves / inquiétudes sans prise de position tranchée, 32 sont neutres avec une demande de précision, 88 sont défavorables et 2 « Autres »

#### 3.8.2.THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

##### 3.8.2.1. Emprises (118 observations)

D'une manière générale, les personnes qui ont déposé trouvent que la création de la L4 génère trop d'expropriations. Dans certains cas, une forte émotion affective est perceptible, notamment pour certaines familles qui habitent des maisons concernées par l'expropriation, depuis fort longtemps. Elles souhaitent comprendre la manière dont le gabarit a été tracé et pourquoi leur parcelle (parking, jardin, escalier, terrasse sont impactés). Certaines font valoir le fait que, lors de la concertation, on leur a laissé entendre que les expropriations seraient réduites à leur minimum et qu'une largeur d'emprise du projet de 19 mètres pourrait être retenue, alors qu'actuellement, la largeur moyenne est de 26 mètres. D'autres avancent le fait que, selon eux, la Métropole refuse d'interroger la SNCF afin de reporter l'emprise sur une partie du talus dans le quartier des Vespins, afin de réduire d'autant l'emprise sur leur parcelle ou même, sur le bâti.

### 3.8.2.2. Indemnisation Expropriation. (31 observations)

Les observations déposées évoquent principalement des craintes par rapport à l'indemnisation qui leur sera proposée, car les propriétaires estiment qu'elle ne permettra pas de retrouver l'équivalent compte tenu des prix de l'immobilier dans le secteur.

### 3.8.2.3. Négociations Transactions (22 observations)

## 3.8.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

### 3.8.3.1. Emprises

- Comment a été délimité l'emprise 700/122a, quel est l'objet de l'emprise 700/122b. Leurs accès seront-ils préservés. Le MO peut-il apporter une réponse à ces questions (R6-2)
- S'interroge sur le devenir de l'école de Fortissimo qui accueille deux de mes enfants et moi-même. École située sur l'emplacement du futur parking relais et à ce jour nous n'avons pas pu avoir de la direction des nouvelles concernant son relogement. (@552-1)  
M GIL à Saint-Laurent-du-Var parcelle AO 212 les Vespins conteste la surface de l'emprise (298m<sup>2</sup> au lieu de 228 m<sup>2</sup>) (C7-1)
- Cette personne, gérante de la société COMORESSE, veut à tout prix conserver sa clôture (mur situé sur la parcelle AZ 242, parcelle prévue d'être expropriée). Sur les plans parcellaires, la définition ne permet pas d'apprécier la limite exacte. Le mur servant de clôture de la parcelle AZ 242 restera-t-il la propriété de la SCI COMORESSE malgré l'expropriation de la parcelle AZ 242 ? (C45-1).
- HABETS Antoine, Parcelle AY 275 (illisible : 275 ou 273 ?) plan 272 : demande pourquoi on exproprie une partie de sa parcelle alors qu'il y a de la place en face. Revoir si possibilité technique, légère déviation du tracé pour diminution de l'emprise parcellaire (demande d'adaptation mineure)  
Une emprise sur le talus SNCF est-elle envisageable ? @98

### 3.8.3.2. Indemnisation Expropriation

- Références cadastrales AZ 237 et AZ236 : Les revenus issus des locations de cet immeuble (un espace publicitaire et un garage automobile) constituent actuellement la principale source de revenus des associés qui sont composés de deux retraités et une femme élevant seule deux enfants. Aussi j'attire votre attention sur le fait que l'expropriation et la destruction de ce bâtiment auront des conséquences financières très importantes pour les 3 associés de cette SCI. En pièce jointe, Maître AGNETTI demande un report après le 21 juillet dans l'attente d'obtenir une évaluation de l'expert immobilier.  
Question du CE : Ce type de préjudice financier sera-t-il pris en compte par le MO ? De quelle manière ? (@725-1)
- ANTELME Paul Marie parcelle AM 343, Propriétaire SCI de la Reine,
  - o A. Emprise 700/ 122a
    - 1. Comment a été délimitée l'emprise ?
    - 2. Pourrai-je accéder à mon parking que l'emprise longe ?
  - o B. Emprise 700/ 122b
    - 1. Quel est l'objet de cette emprise ?

- 2. Celle-ci jouxte la propriété de mon voisin, je suis légalement tenue de l'en informer. Puis-je lui confirmer que cela n'impactera pas son accès à la propriété ?
    - Enfin à quelle hauteur serai-je dédommagé ?
- Le MO peut-il apporter une réponse à cette demande ? (R6-1)
- Merci de répondre à ces interrogations : -Demande quelle sera la prise en compte des dégâts émotionnels des riverains impactés par les expropriations. Evoque un prix de rachat forcé des terres. (@319-8)
  - Demande de renseignements sur l'expropriation des garages AO 348 (300/37) Qui va prendre en charge les travaux de remise en état ?
  - Le projet Vatel est-il en zone inondable ? Pourrions-nous alors toujours espérer vendre nos biens ? Dans 30 ans l'immeuble Les Palus serait détruit pour le passage de la ligne de train à grande vitesse en souterrain ! Affirmation ou projet ? Le MO peut-il répondre à ces questions sur le devenir de ces personnes dans l'incertitude (projet Vatel) ?

### 3.8.3.3. Négociations Transactions

- La parcelle AZ 241 est une partie du Chemin du Val Fleuri (chaussée et trottoir) depuis les années 70. Le sous-sol du bâtiment connexe est exproprié en partie, il reste 125 m<sup>2</sup> de sous-sol non exproprié. Le gérant de la société demande que l'ensemble de la parcelle AZ 241 face l'objet de l'expropriation. Le MO est-il favorable à cette demande ? (C45-2)
- Copropriétaire des parcelles AO 206, AO 382 et AO 383 je vous informe que mon fils, ma nièce et moi-même ne sommes pas ravis de la proposition qui nous a été faite par le cabinet GEOFIT, mais nous acceptons quand même les conditions et surtout les valeurs proposées pour autant : Que la MÉTROPOLE accepte de nous reprendre la totalité de la parcelle AO 383 à savoir les 290 m<sup>2</sup> impactés et les 555m<sup>2</sup> délaissés ;  
D'autre part que la MÉTROPOLE accepte de ne pas appliquer les 30% de réduction sur les 4 pièces puisque ce logement a été entièrement refait il y a peu de temps. Ce n'est pas de gaieté de cœur que nous acceptons de nous séparer d'une propriété familiale de plus de 90 années, mais acceptons le fait imposé pour le bien de la communauté. (Nom Illisible) Syndic de la copropriété (R424-1)
- M. Mme REBOUR : Parcelle RD 329(1020/190) l'emprise du gabarit de tram arrivera contre leur maison (bâti) demande à bénéficier d'une marge devant leur maison. Actuellement une clôture sur muret et portail d'accès véhicule sur la droite et nécessité d'un portail piéton sur la gauche. Reporter les portails et pour le moins, mettre une haie végétalisée (à environ 1m de la maison). Propositions orales faites par GEOFIT. Le CE demande au MO de traiter cette demande pour l'emprise au niveau du portail d'accès et véhicule (R448-1)
- Demande de garder notre portillon pour l'accès piéton en plus du portail accès voiture. On demande d'avoir un mur de soubassement plus un grillage (comme maintenant) (453-1)
- La compensation des parkings de la parcelle AM256 à Saint Laurent du Var par un stationnement sur la parcelle AM1 est-elle confirmée ? (R457-1)
- Parcelle AM222 expropriée. L'exploitant du fonds de commerce qui y figure est vendeur et ouvert à toutes discussions dans le respect des droits et valeur du bien. Le MO pourrait-il donner une réponse à ce contributeur sur l'estimation de son bien, la proposition d'un local équivalent, le suivi du personnel et le relogement des locataires. (R593-1)

- Une emprise de 25 m2 sur la parcelle AO 326 est envisagée pour construire un mur de soutènement de la RM 6007 de plus de 3m de haut, le long de notre bâti. Après énumération des différents impacts sur leur bien, cette personne demande le retrait du mur d'au minimum deux mètres par rapport à son emplacement prévu et la rampe d'accès à la RM 6007 à l'angle des parcelles AO 163 et AO 164. Le MO peut-il répondre favorablement à cette demande et sinon pour quelle raison ? (@621-2)
- La Construction d'un mur de soutènement de la RM 6007 de plus de 3m de haut, est envisagée le long de l'accès aux chemins des Orangers et Clos des Orangers. La construction d'une rampe d'accès à la RM 6007 à l'angle de la maison voisine (parcelle AO 326) supprimera l'aire de retournement des véhicules empruntant le chemin des Orangers rendant l'accès à ce chemin impossible à des véhicules utilitaires. En conséquence, nous demandons le retrait du mur d'au minimum deux mètres par rapport à son emplacement prévu et la rampe d'accès à la RM 6007 à l'angle des parcelles AO 163 et AO 164 (E670-2)
- Parcelle AO-43 (320/52) 760 ROUTE DES VESPINS 06700 St Laurent du Var : Logement soumis à expropriation. Prétend ne pas avoir été contactée par la société Géofit. "C'est anormal dans la procédure". Le MO peut-il vérifier le dire de cette personne, qui remet en cause la procédure d'expropriation ? (@673-1)
- Le CE demande au MO d'apporter une réponse au contributeur pour voir si une adaptation mineure pourrait être envisagée concernant l'accès à la propriété et la sauvegarde de la terrasse et de l'escalier ainsi qu'une place de stationnement pour les livraisons : "je vous livre en pièce jointe mes observations quant à ma parcelle AO134 visée par le tracé route des Vespins. Celle-ci se trouve privée, dans votre tracé, de sa terrasse et de son escalier extérieur, et de fait de l'accessibilité au rez-de-jardin et aux locaux attenants. Ces locaux accueillent le journal culturel La Strada locataire depuis 2000. Des activités sont en péril, des emplois en jeu, car reloger ce media ailleurs représenterait un coût qu'il ne pourrait supporter.
  - o Propriétaire des lieux et engagée dans certaines des activités qu'y s'y exercent, cette habitation, pépinière d'entreprises et associations culturelles, doit être sauvée.
  - o Les fonctions de chacune des structures hébergées, peuvent être considérées comme d'utilité publique, car elles agissent toutes pour le bien des collectivités et des habitants.
  - o Une adaptation mineure de la terrasse, deux/trois mètres au plus suffiraient à assurer la sauvegarde de ces structures.
  - o Une fois le tramway créé route des Vespins, quelles seront les possibilités de parking pour les livraisons ? et pendant les travaux, comment travailler avec les nuisances sonores et la destruction de la terrasse envisagée ? " (@784-4)

#### QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO

*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 Géofit. Un grand nombre, parmi elles, sont toujours en attente de réponse. Quelle suite le MO donnera-t-il à ces demandes ?*

*La commission insiste vivement sur le sort de l'École de musique FORTISSIMO pour laquelle elle demande au MO d'apporter une solution.*

## 3.10. RISQUES

### 3.9.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations
29	29

**Typologie** : 24 particuliers – 2 Associations – 3 autres

**Orientations** : 23 défavorables – 5 réserves -inquiétude

### 3.9.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

Le thème risques regroupe les items inondations- submersion – tsunami

### 3.9.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

- @53 Une partie du projet sur les Vespins se situe en zone rouge d'un PPRI provisoire. Seul le Var est pris en compte alors que le Malvan et la Cagnes ont déjà fait preuve de crues.
- @305 Qu'en sera-t-il si la Cagnes viendrait à déborder emportant tout sur son passage ?
- @92 Le trajet est en zone rouge inondation Il faut tenir compte de l'évolution climatique dans les 30 prochaines années la RN7 devient une rivière en forte pluie et rien n'est prévu dans le projet,
- @694 En cas de revêtement par des matériaux perméables, il est nécessaire d'effectuer des travaux en sous-sol pour permettre l'infiltration de l'eau, ce qui est impossible à réaliser à cause des réseaux souterrains, et le long de la RN7 en raison de la proximité des nappes phréatiques.
- @802 densifications du quartier entraînant une augmentation de l'imperméabilisation d'un quartier régulièrement inondé
- @396 zone inondable ou les propositions de solutions ne sont pas clairement développés la révision du PPRI doit être faite avant ce projet
- @510 en cas d'inondation il est plus facile de dévier des bus que le tram
- C862 Le réseau d'eaux pluviales qui longe la RM6007, sous-dimensionné et étranglé, est incapable d'absorber le flux transporté par la buse émergeant des coteaux depuis la sortie du parking de la clinique Tzanck et le pont situé sous le talus SNCF. La métropole a déclaré qu'elle n'était pas en mesure de prendre en charge le coût de réfection du réseau et qu'il fallait attendre le projet de tramway auquel il viendrait s'ajouter.

QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO

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

*En cas de tsunami les conducteurs ont -t-ils des consignes particulières à respecter pour l'évacuation des passagers vers des lieux sécurisés prévus par la Métropole ?*

Monsieur, le Président de la Métropole , je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir en retour sous 15 jours , un mémoire, en complément d'informations que vous pourriez juger utile d'apporter, en réponse aux interrogations du public et de la commission d'enquête.

Celui-ci sera joint au compte rendu final de l'Enquête Publique et éclairera utilement les conclusions et l'avis de la commission d'enquête.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes respectueuses salutations.

Le président de la commission d'enquête

G. VALASTRO

