



NICE  
SAINT-LAURENT-DU-VAR  
CAGNES-SUR-MER



# **Création de la ligne 4 de tramway**

## **Procès-verbal de synthèse de la Commission d'Enquête publique**

### **Mémoire en réponse**

Le 7 août 2023, Monsieur Giovanni VALASTRO, Président de la Commission d'enquête, accompagné de Mmes COHEN, JURAMIE et MM LOMBARDO et GUSTAVE, commissaires enquêteurs, désigné par le Tribunal Administratif de Nice pour conduire les enquêtes publiques conjointes préalables à la DUP entraînant mise en compatibilité du PLUM et parcellaire pour le projet de création de la ligne 4 de tramway qui s'est tenue du lundi 12 juin 2023 au vendredi 21 juillet 2023 inclus, a remis à MM.PETIOT et FERBER, pour la Métropole Nice Côte d'Azur, Direction Déléguée des Grands Projets, le procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales recueillies durant l'enquête en application de l'article R123-18 du code de l'environnement.

Dans le délai de quinze jours prescrit par le code de l'environnement, la Métropole Nice Côte d'Azur adresse son mémoire en réponse à la commission d'enquête.

Nota : afin de faciliter la lecture de ce document, il a été décidé de conserver la structuration du procès-verbal de synthèse, les observations du public et les questions posées sont reproduites intégralement en couleur noire. Les questions de la commission d'enquête sont également reproduites en couleur noire et identifiées par la référence **QUE-CE-xxxx**.

Les réponses du maître d'ouvrage suivent chaque observation ou question et sont identifiées par la [couleur bleue](#) et la référence **REP-MO-xxx**. Un tableau de correspondance **REP-MO-xxx** / numéro de page est inséré en page 5 ci-dessous.

Il est à noter que les observations ou questions appelant des réponses communes (se trouvant dans le même thème ou un autre thème) sont identifiées par un renvoi à la référence **REP-MO-xxx** concernée (lien hypertexte).

## Table des matières

<b>1. L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....</b>	<b>6</b>
<b>2. BILAN GÉNÉRAL DE L'ENQUÊTE.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1. BILAN QUANTITATIF .....</b>	<b>7</b>
2.1.1. DÉPÔT DES CONTRIBUTIONS .....	7
2.1.2. ORIENTATIONS .....	8
<b>2.2. BILAN QUALITATIF.....</b>	<b>8</b>
2.2.1. LES THÈMES RETENUS.....	8
<b>3. OBSERVATIONS DU PUBLIC .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1. DOSSIER ET DÉROULEMENT DE L'EP .....</b>	<b>9</b>
3.1.1. BILAN CHIFFRE .....	9
3.1.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES.....	9
3.1.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	9
<b>3.2. LE PROJET .....</b>	<b>21</b>
3.2.1. BILAN CHIFFRE .....	21
3.2.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES.....	21
3.2.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	24
<b>3.3. INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>63</b>
3.3.1. BILAN CHIFFRE .....	63
3.3.2. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	64
<b>3.4. AUTRES MODES DE DEPLACEMENT .....</b>	<b>95</b>
3.4.1. BILAN CHIFFRE .....	95
3.4.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULEVES.....	95
3.4.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	97
<b>3.5. ECONOMIE GENERALE DU PROJET.....</b>	<b>101</b>
3.5.1. BILAN CHIFFRE .....	101
3.5.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES.....	102
3.5.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	103
<b>3.6. IMPACT ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PROJET.....</b>	<b>106</b>
3.6.1. BILAN CHIFFRE .....	107
3.6.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES.....	107
3.6.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	108
<b>3.7. INCIDENCES PHASES CHANTIER .....</b>	<b>129</b>
3.7.1. BILAN CHIFFRE .....	129
3.7.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES.....	129
3.7.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	129

---

Création de la ligne 4 de tramway : mémoire du maître d'ouvrage en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique

<b>3.8. MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUM.....</b>	<b>138</b>
3.8.1. BILAN CHIFFRE .....	138
3.8.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES.....	138
3.8.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE .....	139
<b>3.9. PARCELLAIRE .....</b>	<b>140</b>
3.9.1. BILAN CHIFFRE .....	140
3.9.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES.....	140
3.9.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE .....	141
<b>3.10. RISQUES.....</b>	<b>156</b>
3.10.1. BILAN CHIFFRE .....	156
3.10.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES.....	156
3.10.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE .....	156

## Tableau de correspondance REP-MO-xxx. / numéro de page

Réponse du MO (référence)	page du mémoire
REP-MO-001	12
REP-MO-002	13
REP-MO-003	14
REP-MO-004	15
REP-MO-005	16
REP-MO-006	16
REP-MO-007	17
REP-MO-008	19
REP-MO-009	20
REP-MO-010	24
REP-MO-011	24
REP-MO-012	26
REP-MO-013	27
REP-MO-014	27
REP-MO-015	28
REP-MO-016	29
REP-MO-017	30
REP-MO-018	31
REP-MO-019	32
REP-MO-020	32
REP-MO-021	33
REP-MO-022	35
REP-MO-023	36
REP-MO-024	38
REP-MO-025	40
REP-MO-026	41
REP-MO-027	41
REP-MO-028	42
REP-MO-029	43
REP-MO-030	43
REP-MO-031	44
REP-MO-032	45
REP-MO-033	45
REP-MO-034	46
REP-MO-035	47
REP-MO-036	47
REP-MO-037	47
REP-MO-038	48
REP-MO-039	48
REP-MO-040	49
REP-MO-041	49
REP-MO-042	50
REP-MO-043	51
REP-MO-044	52
REP-MO-045	53
REP-MO-046	53
REP-MO-047	53
REP-MO-048	54
REP-MO-049	54
REP-MO-050	54

Réponse du MO (référence)	page du mémoire
REP-MO-051	56
REP-MO-052	64
REP-MO-053	65
REP-MO-054	67
REP-MO-055	67
REP-MO-056	68
REP-MO-057	69
REP-MO-058	69
REP-MO-059	absente
REP-MO-060	absente
REP-MO-061	71
REP-MO-062	absente
REP-MO-063	72
REP-MO-064	74
REP-MO-065	75
REP-MO-066	75
REP-MO-067	76
REP-MO-068	76
REP-MO-069	78
REP-MO-070	79
REP-MO-071	80
REP-MO-072	80
REP-MO-073	81
REP-MO-074	81
REP-MO-075	absente
REP-MO-076	84
REP-MO-077	85
REP-MO-078	absente
REP-MO-079	87
REP-MO-080	88
REP-MO-081	89
REP-MO-082	89
REP-MO-083	90
REP-MO-084	absente
REP-MO-085	91
REP-MO-086	absente
REP-MO-087	92
REP-MO-088	92
REP-MO-089	93
REP-MO-090	97
REP-MO-091	97
REP-MO-092	98
REP-MO-093	98
REP-MO-094	99
REP-MO-095	99
REP-MO-096	99
REP-MO-097	99
REP-MO-098	100
REP-MO-099	101
REP-MO-100	103

Réponse du MO (référence)	page du mémoire
REP-MO-101	104
REP-MO-102	106
REP-MO-103	109
REP-MO-104	109
REP-MO-105	absente
REP-MO-106	110
REP-MO-107	110
REP-MO-108	111
REP-MO-109	111
REP-MO-110	112
REP-MO-111	113
REP-MO-112	114
REP-MO-113	114
REP-MO-114	114
REP-MO-115	115
REP-MO-116	116
REP-MO-117	117
REP-MO-118	117
REP-MO-119	118
REP-MO-120	118
REP-MO-121	119
REP-MO-122	120
REP-MO-123	120
REP-MO-124	121
REP-MO-125	121
REP-MO-126	absente
REP-MO-127	122
REP-MO-128	123
REP-MO-129	126
REP-MO-130	125
REP-MO-131	126
REP-MO-132	127
REP-MO-133	128
REP-MO-134	128
REP-MO-135	128
REP-MO-136	129
REP-MO-137	131
REP-MO-138	132
REP-MO-139	132
REP-MO-140	134
REP-MO-141	135
REP-MO-142	absente
REP-MO-143	136
REP-MO-144	136
REP-MO-145	137
REP-MO-146	139
REP-MO-147	141
REP-MO-148	absente
REP-MO-149	141
REP-MO-150	142

Réponse du MO (référence)	page du mémoire
REP-MO-151	143
REP-MO-152	144
REP-MO-153	105
REP-MO-154	145
REP-MO-155	146
REP-MO-156	146
REP-MO-157	147
REP-MO-158	148
REP-MO-159	148
REP-MO-160	149
REP-MO-161	150
REP-MO-162	150
REP-MO-163	151
REP-MO-164	152
REP-MO-165	153
REP-MO-166	153
REP-MO-167	154
REP-MO-168	156
REP-MO-169	157
REP-MO-170	158
REP-MO-171	158
REP-MO-172	158
REP-MO-173	159
REP-MO-174	159
REP-MO-175	160
REP-MO-176	160
REP-MO-177	161
REP-MO-178	161
REP-MO-179	162

# 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

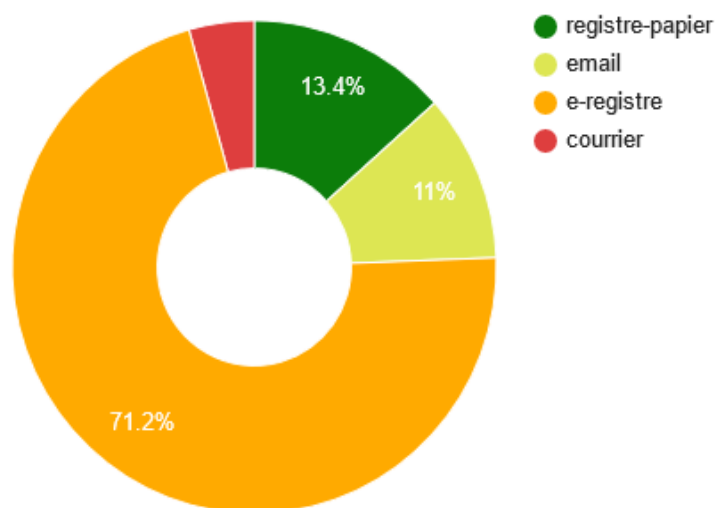
manière inappropriée l'enquête publique en sollicitant les adhérents, par courrier, afin de fournir des réponses pré-écrites, visant à manipuler les contributions à l'enquête publique. Cette action a été relayée par trois contributeurs qui en ont informé le TA et la Préfecture.

## 2.BILAN GÉNÉRAL DE L'ENQUÊTE

### 2.1. BILAN QUANTITATIF

#### 2.1.1. DÉPÔT DES CONTRIBUTIONS

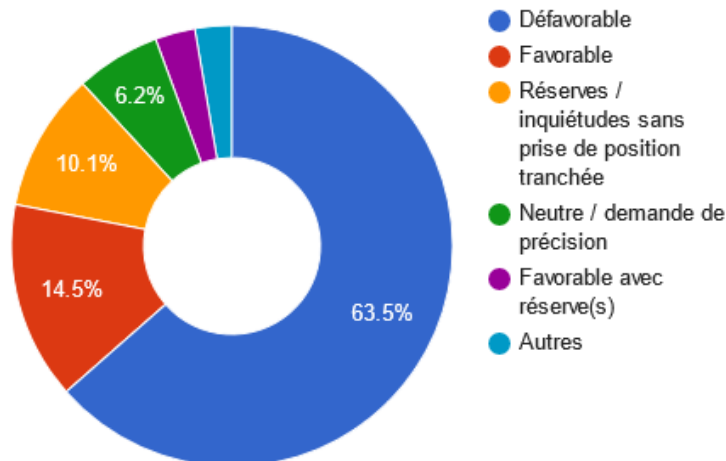
Provenance des contributions



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

Création de la ligne 4 de tramway : mémoire du maître d'ouvrage en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique

### 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 vu 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 circulaire traité dans la pièce C NOTICE EXPLICATIVE de l'étude EGIS.

## Réponses du maître d'ouvrage :

Contestation de la concertation durant la période de la pandémie de la Covid 19 avec seulement 300 avis ne représentant pas la population locale (contributions @76, @72, @176, @365, @732)

### REP-MO-001

#### 1. La concertation

La concertation préalable de la ligne 4 s'est déroulée du 15 février au 31 mars 2021 durant la pandémie de la Covid 19, mais non durant un confinement strict. Elle se situait entre la 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> vague, dans la 2<sup>ème</sup> année de pandémie, et sans certitude sur une date de sortie de cette crise. L'ensemble des citoyens et des collectivités continuaient leurs activités durant cette pandémie grâce au développement des outils numériques (télétravail et téléconférence). Le maître d'ouvrage, afin de tenir ses engagements sur une mise en service de la ligne 4 en 2026, ne pouvait reporter la concertation préalable. A contrario, l'inaction face aux défis environnementaux aurait pu être reprochée au maître d'ouvrage qui se doit de proposer des projets de transports en commun en alternatif à la voiture face à l'urgence climatique.

Au-delà de la publicité légale (presse et affichage dans les mairies concernées), la concertation a fait l'objet d'une large publicité par les médias suivants :

- flyers distribués dans les boîtes aux lettres des riverains ;
- affichages publicitaires sur chaque bus (environ 300 affiches) ;
- affichages publics (sur les abris bus du réseau Clear Channel pour Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var), ainsi que via les affichages Pisoni pour Saint-Laurent-du-Var ;
- sites internet (Métropole, ville de Nice, ville de Saint-Laurent-du-Var, ville de Cagnes-sur-Mer, site internet du tramway, site du réseau Lignes d'Azur) ;
- radio ;
- presse ;
- réseaux sociaux ;
- sacs à pain et sacs à pharmacie.

Le contexte sanitaire n'a pas permis la tenue de réunions publiques en présentiel. Le maître d'ouvrage a donc mis en place 6 ateliers en visioconférence sur inscription, portant chacun plus spécifiquement sur une des trois villes desservies (1 atelier à Nice, 2 ateliers à Saint-Laurent-du-Var et 3 ateliers à Cagnes-sur-Mer). Dans ce cadre, le nombre de place aux ateliers a dû être restreint pour garantir la contribution de chacun des participants. La limite a initialement été fixée à 30 personnes.

Au regard de la forte demande de participation, un troisième atelier relatif à Cagnes-sur-Mer a été ajouté, sans limite de participants.

Les personnes intéressées par le projet ont par ailleurs utilisé les différents moyens d'expression mis à leur disposition. Au total, 333 expressions ont pu être recueillies dont 120 sur les registres papier. Le dossier a été consulté 8 864 fois sur le site internet.

C'est donc a minima 120 citoyens qui se sont déplacés durant cette période de la pandémie de la Covid pour déposer des avis. En comparaison, pour l'enquête publique qui vient de s'achever, seulement 117 contributions sur les registres papier ont été comptabilisées.

Concernant le nombre d'avis total, le maître d'ouvrage précise que 333 avis se situent plutôt dans une fourchette haute pour une concertation publique, malgré une campagne d'information préalable soutenue. En comparaison, la concertation de la ligne 5 de tramway, qui s'est déroulée hors période de la pandémie de la Covid 19 l'année suivante, n'a recueilli que 182 contributions dont 87 sur les registres papier.

---

Création de la ligne 4 de tramway : mémoire du maître d'ouvrage en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique

## 2. L'enquête publique

Le maître d'ouvrage considère que de nombreux avis anonymes défavorables émis sur le registre numérique ou le site internet présentent de fortes similitudes. Pour avoir rencontré la majorité des propriétaires, parmi laquelle figurent naturellement les principaux détracteurs du projet, le maître d'ouvrage reconnaît à travers les contributions déposées à l'enquête publique, les signatures - formelles ou non - d'opposants déclarés au tramway dont ceux qui contestent notamment le choix de la période retenue pour le déroulement de la concertation.

Le maître d'ouvrage comprend tout à fait que des propriétaires impactés se mobilisent pour faire valoir leurs propres intérêts, au même titre que des personnes en faveur du projet encouragent des concitoyens à s'exprimer favorablement, notamment au travers des réseaux sociaux. Cela induit un risque avéré de « double-comptes » qui ne doit pas induire la commission d'enquête dans l'erreur.

De ce fait, le maître d'ouvrage estime que les avis exprimés lors de la concertation préalable sont représentatifs de la population et en cohérence avec une prise de décision sur l'intérêt de l'opération, sur le choix du tracé, le bilan de la concertation permettant à l'issue de fixer les études à venir.

En revanche, il est tout à fait normal qu'à l'enquête publique, il y ait plus d'avis défavorables émanant des propriétaires impactés par le projet, car le projet se concrétise davantage. En outre, les propriétaires sont avertis des modalités et du calendrier de l'enquête publique un mois plus tôt que le public, par la notification individuelle de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique liée au projet ; ils disposent de davantage de temps pour s'exprimer.

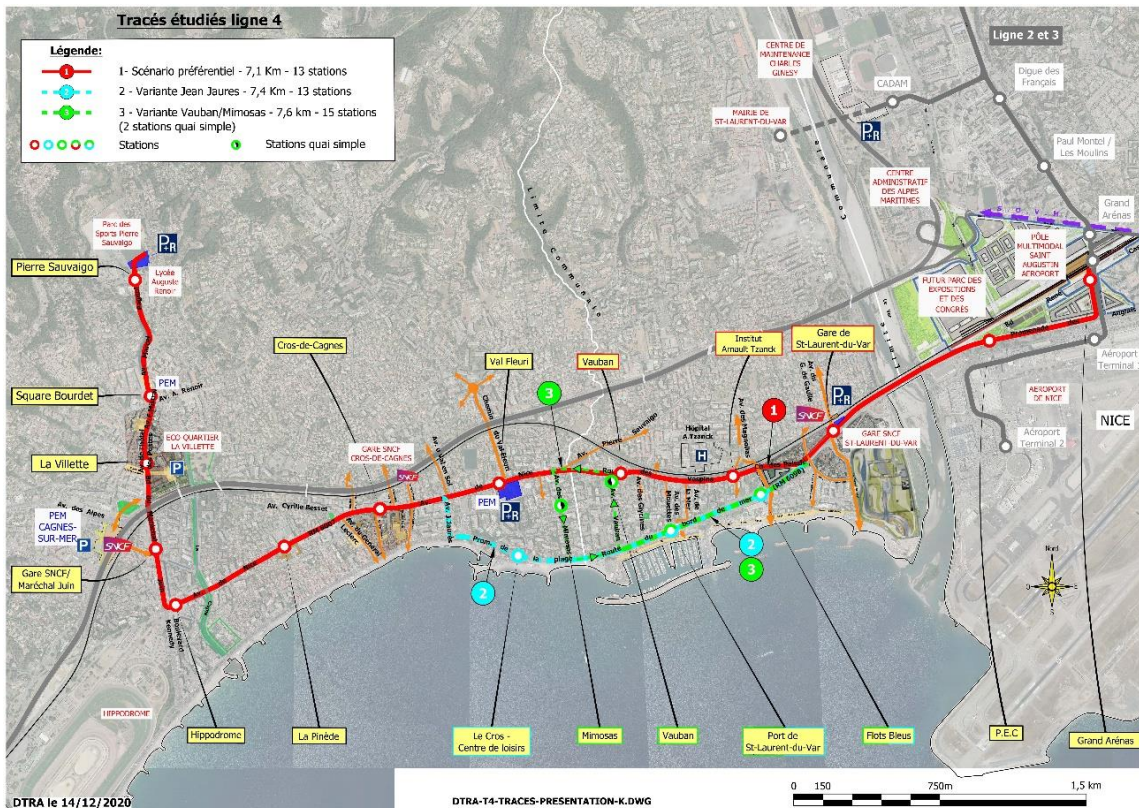
La commission d'enquête devra juger de l'utilité publique du projet au regard de l'intérêt général et en considérant que tous les intérêts particuliers pénalisés sont compensés et couverts par les dispositifs légaux d'indemnisations pris en charge par la maîtrise d'ouvrage..

***Contestation sur le contenu de la concertation : choix du mode, présentation des tracés, visuels en faveur du tracé dit préférentiel (@247, @305, @421, @468, @732, @784)***

### **REP-MO-002**

Le dossier de concertation publique a été établi à partir d'études préalables et préliminaires comparant les différents modes tramway et BHNS sur différents tracés. Ces études ont fait ressortir que le mode tramway par sa capacité était le plus pertinent au regard de la fréquentation attendue et que le tracé passant sur l'ex-RN7 au plus proche des zones habitées avec les populations et les emplois les plus importants étaient préférables au regard de l'investissement important à réaliser pour un transport en commun en site propre (TCSP).

De ce fait, 3 tracés ont été portés à la concertation, dont un dit « préférentiel » par le maître d'ouvrage, qui avait déjà été porté à la concertation lors de l'élaboration du schéma directeur des transports urbains (cf. **REP-MO-007** sur la concertation).



Les 3 tracés décrits dans le dossier de concertation ont fait l'objet d'une comparaison multicritères, et sont indiqués dans le film présentant le projet pour une bonne compréhension du public. Des perspectives du projet futur accompagnent la présentation pour permettre aux citoyens d'appréhender l'ensemble de l'espace public réaménagé de façade à façade. Concernant le choix du tracé, la concertation a recueilli : 54 % d'avis favorables au tracé 1 dit préférentiel, 33 % pour le tracé 2, 7 % pour le tracé 3 dissocié et 6 % pour d'autres tracés proposés à l'initiative des contributeurs.

Il est important de rappeler que le chapitre 3 de la pièce C du dossier d'enquête publique relate l'historique du projet et précise la raison du choix du projet. Ainsi, les études préalables sont rappelées, la concertation, les études menées après le bilan de la concertation, les études complémentaires ainsi que les études préliminaires et d'avant-projet.

Tableau de rentabilité du projet car un BHNS coûte 3 à 5 fois moins (E52)

**REP-MO-003**

La pièce H du dossier d'enquête publique précise toutes les données relatives au bilan socio-économique du projet de la ligne 4 (coût d'investissement, charges d'exploitation, avantages socio-économiques) et conclut positivement sur la rentabilité du projet (page 17 de la pièce H).

Pour la comparaison avec le BHNS, il est important de rappeler que le choix du mode est principalement dicté par le besoin de mobilité, c'est-à-dire, la fréquentation attendue et son évolution prévisible. Conformément aux recommandations du CEREMA, il convient que cette réflexion globale (capacité/coût/insertion urbaine/bilan GES) soit menée avec une vision à long terme. Les études ont démontré la pertinence du mode tramway pour la ligne 4 et le bilan socio-économique confirme la rentabilité socio-économique de l'opération.

Il est rappelé que la rentabilité économique absolue n'est pas recherchée pour ces projets d'intérêt général. Le bilan socio-économique, réalisé selon un cadrage normatif très rigoureux du ministère de la transition écologique et imposé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, a pour but de vérifier la juste allocation des deniers publics sur un tel équipement, avec un « calcul » de rentabilité qui dépasse le seul critère économique, le transport public étant déficitaire, mais intègre des coûts indirects de satisfaction, de confort des usagers et riverains, d'aménités urbaines, et de gains sociaux.

Enfin, dans la comparaison des coûts sur les différents modes, il convient d'être vigilant à ce que les périmètres aménagés soient bien comparables. En effet, des chiffres sont bien souvent annoncés sans tenir compte de la requalification des espaces publics dits « de façade à façade ». Pour la ligne 4, un BHNS demanderait les mêmes emprises foncières à acquérir, voire légèrement plus car les voies bus sont plus larges d'un mètre par rapport à la plateforme tramway (page 22 de la pièce C) et nécessiterait les mêmes aménagements de façade à façade. Les études préalables de la ligne 4 ont montré qu'un BHNS ne coûterait que 1,3 fois moins cher qu'un tramway et ne répondrait pas à la capacité de voyageurs attendue. Par ailleurs, la durée de vie d'un bus de type BHNS est de l'ordre de 15 ans quand celle d'une rame de tramway est au moins de 30 ans.

Enfin, il est rappelé dans le dossier de l'enquête publique que c'est la capacité de transport prévisible qui rend le BHNS inadapté à moyen terme pour la ligne T4.

En conclusion, le mode tramway reste donc bien le mode le plus pertinent pour la ligne 4.

### **La nouvelle trame circulaire nécessaire au projet afin d'y insérer le tramway (@119 et @241)**

#### **REP-MO-004**

Le §4.5.10 de la pièce C et l'annexe 4 à la pièce G-D-12 du dossier d'enquête publique précisent la refonte du schéma circulaire. La trame circulaire concerne les mesures et dispositions prises pour libérer l'espace nécessaire à l'insertion des voies du tramway et réorganiser en conséquence les déplacements des autres modes, notamment des voitures (VL) et poids lourds (PL). L'objectif est de maintenir les fonctionnalités de desserte et de transit à l'horizon 2035 en intégrant les déplacements qui demain se reporteront sur le tramway.

L'insertion d'un système de transport tramway implique nécessairement que des surfaces jusqu'à présent allouées à la voiture (voies de circulation, de tourne-à-droite, de tourne-à-gauche, stationnement, ...) changent de destination et soient finalement dédiées au transport en commun. Cette disposition apporte une réponse positive à la problématique d'augmentation du besoin en déplacements car le transport en commun tramway est plus capacitaire qu'une simple voirie routière et des véhicules particuliers. A titre de comparaison, les 40 000 voyageurs attendus sur la ligne 4 correspondent à la capacité maximale de 2 x 2 voies de circulation routière qu'il faudrait créer, sachant que le tramway T4 dispose encore d'une large réserve de capacité au-delà de l'horizon 2035. La ligne 2 constitue un bel exemple. Alors que le corridor du tracé de la ligne 2 dénombrerait 15 000 véhicules par jour les 2 sens confondus, correspondant à 20 000 personnes maximum transportés, 100 000 voyageurs par jour sont comptabilisés aujourd'hui sur cette ligne de tramway.

Les modifications de circulation listées par les contributeurs visent à accompagner l'insertion du tramway pour dégager le trafic de transit du centre-ville de Cagnes-sur-Mer en le reportant sur les axes périphériques. Les impacts de ces reports ont été vérifiés pour assurer que les voiries adjacentes ont la capacité d'absorber cette charge supplémentaire sans impact préjudiciable sur la circulation, le bruit ou la qualité de l'air : Avenue de la Gaude > Cyrille Besset, Renoir > Avenue de la gare, A8 ... (Annexes 4, 5 et 6 de la pièce G-D-12, mémoire en réponse à l'autorité environnementale pièce J).

---

Création de la ligne 4 de tramway : mémoire du maître d'ouvrage en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique

Concernant l'avenue de Nice à Cagnes-sur-Mer, les emprises complémentaires acquises permettent de maintenir les 2 voies de circulation (1 par sens), comme c'est le cas aujourd'hui. Les convois exceptionnels, les camions, les services de secours et les usagers pourront toujours y cheminer.

Il est important d'indiquer que la mise en œuvre d'une nouvelle trame circulaire est justement une mesure d'accompagnement qui a vocation à éviter un "imbroglio" en proposant un schéma de circulation global et cohérent avec le projet de la ligne 4. Il serait davantage préjudiciable de réaliser le projet sans tenir compte de la situation actuelle et à venir de la circulation automobile.

### **Critique de l'aspect dispendieux de la brochure de présentation (@175)**

#### **REP-MO-005**

Le dossier de DUP avec son évaluation environnementale est un dossier très dense qui nécessite quelques heures de lecture. Afin de pouvoir donner accès rapidement aux informations principales de tracé et d'aménagement, le maître d'ouvrage a réalisé cette brochure avec les données issues de la pièce C du dossier de DUP. Cette brochure imprimée à quelques exemplaires à coût modique participe grandement à la bonne compréhension du projet. C'est aujourd'hui un outil indispensable dans une enquête publique, qui s'il n'existait pas, serait reproché au maître d'ouvrage.

### **Signal des erreurs ou des imprécisions dans le dossier (@244, @746)**

#### **REP-MO-006**

Si la contribution @746 relève 4 erreurs matérielles dans la pièce C, ces erreurs sont des renvois erronés à des paragraphes, ceux-ci existant bien et le contributeur précise d'ailleurs les bons renvois. Quant à la contribution @244, elle fait des observations sur le stationnement et les P+R et la réponse ci-après lui est apportée.

Pour reprendre l'analyse du contributeur, effectivement l'étude d'impact à la p 16 du Résumé Non Technique (pièce G-D-2) évalue le stationnement avec une sensibilité forte du projet sur le milieu humain, socio-économique et urbain. Ce classement détermine le niveau des mesures prises par l'opération pour répondre à ce facteur important pour la population. Sans faire appel à plusieurs documents, le bilan de stationnement est présenté de façon transparente au §4.5.8 de la pièce C. Le projet de transport tramway apporte une nouvelle solution de mobilité nécessaire pour répondre aux besoins de déplacements, actuels et à venir, sans pouvoir matériellement maintenir la majorité des places de stationnement actuellement disponibles en voirie. Au final, l'insertion de la plateforme ferroviaire dans l'espace urbain conduit à supprimer 2/3 des places existantes. Ce bilan intermédiaire est aussi une conséquence des efforts menés pour limiter l'impact du projet sur le foncier privé.

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

Dès lors, il a été ajouté aux jauges de chacun des parkings, une compensation de 70% des places perdues en voirie. La part compensatoire décidée prend en compte :

- la montée en charge progressive des usagers qui viennent déposer leur véhicule et poursuivre leur trajet en tramway. Plusieurs années sont nécessaires pour adapter les itinéraires et atteindre les jauges évaluées très en amont.

- la diminution progressive du besoin de stationnement public - hors tramway - par la réduction progressive du nombre de voiture par foyer dans les zones très urbanisées et le changement nécessaire et engagé de l'habitude "tout-voiture".

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

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

Ensuite, les imprécisions mentionnées par une habitante du secteur des Vespins n'émanent pas la contribution @244. Cette personne impactée au niveau foncier par le projet affiche son opposition en critiquant le dossier sur différentes thématiques (eaux pluviales, accès à l'Institut Tzanck, ouvrages d'art, ...) sans avoir visiblement parcouru l'ensemble du dossier et notamment son évaluation environnementale (pièce G étude d'impact).

Le maître d'ouvrage tient à préciser que ce dossier (études et impacts hydrauliques, acoustiques, vibratoire, air-santé, circulation, environnemental, faune-flore, ...) a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale porté à la connaissance du public (pièce J). Conformément au code de l'environnement, l'autorité environnementale (AE) composée d'un collège d'experts indépendants donne un avis sur le projet et ses impacts, en formulant des observations et questions. Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'AE fait partie de la pièce J. Il est dommage que cette pièce maîtresse du dossier de DUP n'ait pas été suffisamment lue car elle apporte grand nombre de précisions en réponse aux questions de nombreuses contributions. Il est à noter dans la synthèse de l'avis de l'AE : « *le projet est favorable à l'environnement dans la mesure où il propose une alternative pérenne à l'utilisation de la voiture individuelle avec, pour corollaire, une réduction notable des nuisances générées par le trafic routier sur le cadre de vie et la santé des populations riveraines.* »

Enfin les contributions E3 et E17 font état d'une difficulté sur une journée pour déposer une contribution dans le registre dématérialisé. Le maître d'ouvrage en a été informé et a effectué un test concluant. Une réponse a été apportée aux personnes en leur recommandant d'essayer avec un autre navigateur internet et de vérifier l'éventuelle activation de bloqueurs de publicité. Du côté du site, l'auto-complétion de la ville de l'adresse a été désactivée. Il est à noter que le contributeur E17 a déposé une contribution le lendemain et que le contributeur E3 a transmis trois contributions par la suite.

## QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO :

### **QUE-CE-01**

- *Pourquoi ne pas avoir suspendu la concertation préalable et l'avoir reprise après la levée de la crise sanitaire ?*

### **REP-MO-007**

Beaucoup de contributeurs au cours de l'enquête publique ont fait état d'un déficit d'information de la population sur l'ensemble des tracés, pointant notamment une concertation tronquée en 2021 en raison de la crise sanitaire COVID.

En propos liminaire, le maître d'ouvrage tient à rappeler que l'avis de la population au sujet de l'opportunité et du tracé de la ligne T4 avait déjà été sollicité à plusieurs reprises :

- au moment de l'élaboration du schéma directeur des transports urbains à l'horizon 2030 (cf. délibération 0.6 du Conseil communautaire en date du 4 décembre 2009) ;
- lors de la concertation préalable à l'approbation du PLUm valant PDU (cf. délibération du conseil métropolitain en date du 21 décembre 2018) ;
- puis lors de l'enquête publique préalable à l'approbation du PLUm valant également plan des déplacements urbains (cf. délibération du conseil métropolitain du 25 octobre 2019).

Le tracé privilégié par le maître d'ouvrage a toujours été celui qui utilise les emprises de la RM 6007 pour le trajet ouest/ est, avec l'examen des variantes pour la desserte du centre-ville de Cagnes-sur-Mer, concluant, quant à elles, à privilégier le passage par le boulevard Maréchal Juin.

Préalablement à la présente enquête d'utilité publique, le maître d'ouvrage a décidé d'organiser une nouvelle phase de concertation pour renouveler l'information et l'association du public, des administrations et des secteurs économiques et associatifs au projet de ligne T4. Elle s'est déroulée du 15 février au 31 mars 2021. Le bilan tiré de cette procédure a notamment conclu à étudier une nouvelle variante de tracé bord de mer, avec retour par l'avenue Vauban de Saint-Laurent-du-Var. L'analyse multicritères qui a résulté de ces nouvelles études a conduit le maître d'ouvrage à conserver comme tracé porté à l'enquête publique, celui qui emprunte les emprises élargies de la RM6007 (cf. analyse des variantes pièce C).

A de nombreuses reprises, le maître d'ouvrage a donc organisé un processus d'écoute de la population qui a pu exprimer ses opinions au sujet du projet et ses réflexions au sujet du tracé. A noter également qu'une pétition de 93 signataires issue du quartier des Vespins s'est exprimée au sujet du devenir du quartier à l'occasion de l'enquête publique relative au PLUm valant PDU et demandant « davantage d'aménagement de voiries et moins d'urbanisation massive du quartier ». L'emplacement réservé à destination « de voirie et d'équipement public » qui porte les emprises de la ligne 4 de tramway n'a pas été contesté. Parmi ces signataires, on retrouve des détracteurs déclarés du projet de ligne 4 de tramway.

S'agissant particulièrement d'une éventuelle suspension de la concertation à cause de la crise sanitaire, le maître d'ouvrage a fait le choix de respecter l'esprit de l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période, et notamment son article 12 :

*« Le présent article s'applique à toute enquête publique déjà en cours à la date du 12 mars 2020 ou devant être organisée pendant la période définie au I de l'article 1er de la présente ordonnance. Lorsque le retard résultant de l'interruption de l'enquête publique ou de l'impossibilité de l'accomplir en raison de l'état d'urgence sanitaire est susceptible d'entraîner des conséquences difficilement réparables dans la réalisation de projets présentant un intérêt national et un caractère urgent, l'autorité compétente pour organiser l'enquête publique peut en adapter les modalités :*

*1/ En prévoyant que l'enquête publique en cours se poursuit en recourant uniquement à des moyens électroniques dématérialisés. La durée totale de l'enquête peut être adaptée pour tenir compte, le cas échéant, de l'interruption due à l'état d'urgence sanitaire. Les observations recueillies précédemment sont dûment prises en compte par le commissaire enquêteur ;*

*2/ En organisant une enquête publique d'emblée conduite uniquement par des moyens électroniques dématérialisés. Lorsque la durée de l'enquête excède la période définie au I de l'article 1er de la présente ordonnance, l'autorité compétente dispose de la faculté de revenir, une fois achevée cette période et pour la durée de l'enquête restant à courir, aux modalités*

*d'organisation de droit commun énoncées par les dispositions qui régissent la catégorie d'enquêtes dont elle relève. Dans tous les cas, le public est informé par tout moyen compatible avec l'état d'urgence sanitaire de la décision prise en application du présent article »*

Ainsi, le maître d'ouvrage a considéré que l'importance du projet T4, avec un objectif de livraison dès 2026, pouvait permettre de mener la concertation d'une part et de substituer des séances en visioconférence aux réunions publiques d'autre part. Le maître d'ouvrage a donc organisé 6 ateliers en visioconférence, sur inscription, portant chacun plus spécifiquement sur une des trois villes desservies. Dans ce cadre, le nombre de place aux ateliers a dû être restreint pour garantir la contribution de chacun des participants. La limite a initialement été fixée à 30 personnes. Au regard de la forte demande de participation, un troisième atelier relatif à Cagnes-sur-Mer a été ajouté, sans limite de participants.

En comparaison, la concertation préalable de la ligne 5 qui s'est déroulée hors période de la pandémie de la Covid 19 du 28 janvier au 11 mars 2022 et pour laquelle 4 réunions publiques se sont tenues, n'a recueilli que 182 contributions dont 87 sur les registres papier.

Il est également utile de rappeler que la concertation s'est déroulée après la période de confinement strict, se situant entre la 2ème et 3ème vague. D'ailleurs sur les 333 avis recueillis, les registres papier font état de 120 contributions correspondant à un déplacement normal du public. En comparaison, le PV de synthèse de l'enquête publique qui vient de s'achever mentionne 117 contributions sur les registres papier. Il y a eu donc autant de personnes qui se sont déplacées à la concertation préalable que lors de l'enquête publique.

#### **QUE-CE-02**

- *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.*

#### **REP-MO-008**

Le principe de détermination du niveau de charge prospectif du système de transport repose sur trois éléments essentiels :

- la prise en compte du couple Habitat et Emplois du secteur desservi ;
- lui-même induit des niveaux de circulation tous modes ;
- la recherche du niveau de corrélation entre le type d'occupation des sols et le « remplissage » du tramway qui draine ce secteur.

Si l'état de l'existant est à présent bien déterminé dans toutes ses composantes, le travail mené pour connaître le devenir urbain a consisté à agréger tous les projets de construction et d'infrastructures du bassin concerné par la ligne T4. Il s'avère qu'une étude globale a été menée sur la totalité de la basse vallée du Var, en intégrant les projets de l'OIN, d'ACA, des communes, de MNCA et de la SNCF, au titre de la LNPCA.

Le modèle multimodal MM06 a intégré ces données d'urbanisation future à l'horizon 2035 pour déterminer l'évolution du trafic sur ce même secteur, moyennant l'ajustement résultant des projets d'infrastructure de transports. Les sciences de l'économie des transports permettent aujourd'hui de pouvoir en déduire le niveau d'attractivité d'une station de tramway selon son environnement. Ces éléments ont permis d'atteindre une charge quotidienne avoisinant le nombre de 40 000 voyageurs (cf. le paragraphe 4.4 Motivation de l'utilité publique de la pièce C mentionne page 51 : 40 000 voyageurs / jour et 1 280 voyageurs / heure sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe).

### QUE-CE-03

- *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.)*

### REP-MO-009

L'évaluation de la fréquentation attendue sur le futur tramway est issue du modèle multimodal de déplacement MM06 qui regroupe les données de l'ensemble du département des Alpes-Maritimes (données trafic, projets à venir, données sur tous les modes de déplacements, densification des populations et emplois, report modal, ...). Cet outil puissant intègre les caractéristiques de chaque bassin de population et les origines et destinations des habitants et travailleurs pour estimer les besoins quotidiens en déplacement. Ce modèle est régulièrement recalé par des comptages routiers, des enquêtes Origine-Destination sectorielles et des sondages organisés par la Métropole notamment dans les transports en commun. La comparaison des résultats théoriques aux mesures in situ permettent de le rendre plus juste et de conforter sa pertinence. Afin de fiabiliser les projections de trafics, le modèle est enrichi des programmes et projets connus (ZAC du Grand Arénas, ZAC Méridia, Palais des Expositions et des Congrès, Sortie Ouest Voie Mathis, infrastructures de transport, aéroport, ...) ainsi que des évolutions démographiques et urbanistiques prévisibles. Il est ainsi capable d'évaluer la quantité et les modes de déplacement utilisés en fonction des solutions de transport disponibles.

La prévision de fréquentation et la pertinence d'un projet tramway se mesurent à un horizon plus lointain que sa seule date de mise en service. Les 40 000 voyageurs de la ligne 4 sont calculés à horizon 2035 en prenant en compte : les besoins de déplacement des zones desservies par le projet, la restructuration du réseau bus pour permettre le rabattement vers cette nouvelle épine dorsale du réseau, le report modal lié au P+R...

Cet horizon temporel correspond également à un choix concerté entre plusieurs maîtres d'ouvrages, EPA, SNCF Réseaux, ACA et MNCA, chargées de produire les études d'impact de grands projets, respectivement ZAC du Grand Arénas, LNPCA, extensions de l'aéroport et ligne de tramway T4 respectivement. Afin de finaliser l'étude des effets cumulés en matière de circulation, l'horizon 2035 a été retenu comme le plus plausible, tous ces projets étant considérés comme menés à terme. Tous les maîtres d'ouvrage ont donc conservé cet horizon 2035 pour l'analyse de l'impact du projet sur l'environnement en matière de circulation.

La fiabilité des projections du modèle MM06 est confirmée pour les grandes infrastructures ; il en est ainsi des projections de fréquentation pour la ligne 2 de tramway (100 000 voyageurs quotidiens attendus pour une fréquence à 4mn30, 140 000 à terme avec la fréquence à 3mn) qui sont avérées. Une nouvelle enquête ménages-déplacement, support du MM06 initiée en 2022 par le conseil départemental des Alpes-Maritimes, à laquelle prend part MNCA traduit l'engouement et la confiance des autorités organisatrices de mobilités pour ce modèle calculatoire.

Il offre d'ailleurs des capacités d'adaptation au fil du temps, selon les évolutions constatées des modes de déplacement, traitées sous forme d'ajustement des paramètres. La réduction des trafics automobiles liée au télétravail a permis de réétalonner le modèle et d'obtenir des projections fiables intégrant cette nouvelle donne. S'agissant des nouveaux modes actifs (skate-board, long-board, trottinettes, engins à assistance électrique), leur prise en compte dans les simulations est intervenue via une augmentation paramétrique prospective de cette part modale à horizon 2035.

## 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/inquiétudes 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 inquiétudes : 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 / inquiétudes 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 / inquiétudes 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 / inquiétudes 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 seniors 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 ?

[Les contributions @37, @165, @275, @292, @61, @62, @601, @393, @640 appellent une réponse commune concernant le choix du mode de transport en commun :](#)

#### REP-MO-010

Le choix du mode est présenté dans la pièce C au §3.2.2. Si tous les types de transport n'ont pas été présentés dans le dossier car trop éloignés du besoin (exemple du VAL), le dossier compare de façon détaillée les modes BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) et tramway. Ainsi, le BHNS arrive trop rapidement en limite de capacité sans possibilité d'évolution dès lors que les fréquences passent en-dessous de 4 min. Le report modal est également moindre pour un BHNS que pour un tramway qui est plus attractif en confort et vitesse de déplacement.

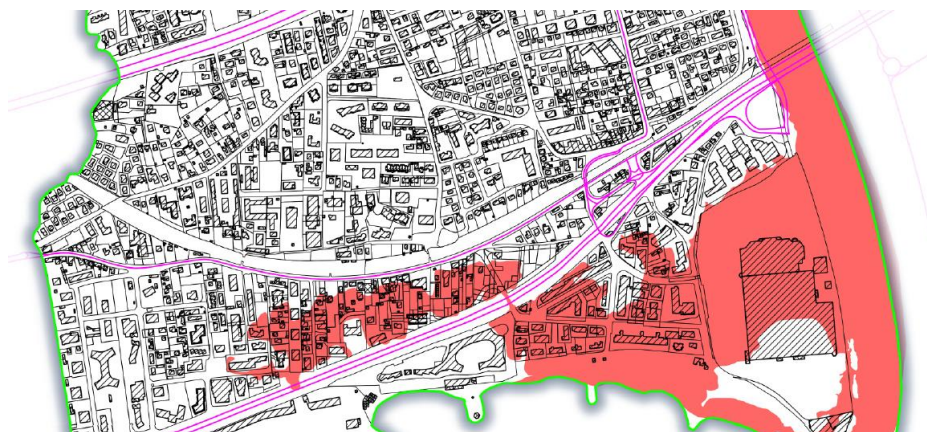
Pour répondre à la proposition du déposant, des couloirs bus au centre des routes comme à Cannes pour y accueillir un BHNS seraient possibles mais, outre le fait que ce mode ne répond pas à la capacité de voyageurs attendue comme précisé ci-avant, les couloirs bus nécessitent 1 mètre de largeur supplémentaire par rapport à la plateforme tramway (cf. figure 15 page 22 de la pièce C). Cette proposition demanderait donc d'acquérir encore plus d'emprises foncières, ou de réduire les trottoirs.

- 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 M. le préfet des AM le 17 /04/2023) @83

#### REP-MO-011

Le tracé de la ligne 4 de tramway n'est pas situé en zone inondable sur la rive droite dans le cadre du porter à connaissance (PAC) relatif aux débordements du Var. Par ailleurs, le règlement du PPRi de la basse-vallée du Var ainsi que ce PAC autorisent la construction des infrastructures de transport.

Ce porter à connaissance fait suite à la tempête Alex et présente une augmentation du risque de débordement des digues résultant de l'engravement de l'embouchure du Var au droit de Cap 3000 et de l'aéroport. Il a vocation à évoluer favorablement lorsque à savoir le Conseil Départemental, et les partenaires financiers auront engagé les travaux préconisés à courte échéance sous la maîtrise d'ouvrage du SMIAGE.



Le dossier présente les différentes études hydrauliques qui démontrent que le projet répond strictement aux règlements, notamment PPRi, auxquels il est soumis et n'aggrave pas les risques d'inondation des zones traversées. Dans le cadre de sa démarche d'éco-conception, le projet s'est appliqué à mettre en œuvre les meilleures dispositions, notamment en termes de désimperméabilisation des sols, afin de réduire autant que faire ce peu le risque d'inondabilité dans notre région très exposée.

Référence au dossier de DUP :  
Pièce GD8  
Pièce GD12 Annexe 8

- 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 8 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

## REP-MO-012

Concernant les cabinets des 3 orthodontistes et celui d'ophtalmologie (7 bd Maréchal Juin) au Nord de l'autoroute A8, une voie routière sera maintenue. Elle est notamment nécessaire pour assurer les accès aux entrées/sorties charretières de la façade Est (parkings privés derrière les immeubles) entre l'écoquartier de la Villette et la rue de l'Eglise.

La largeur entre la plateforme tramway et la façade n'est pas suffisante pour y prévoir un dépose minute. Cependant, la circulation y sera quasi-nulle (cf. paragraphe 3.2 de l'annexe 4 de la pièce G.D.12) ce qui autorisera la dépose en cas de besoin.

Concernant la suite de la question relative à Maréchal Juin au sud de l'autoroute A8, les véhicules seront toujours admis dans le boulevard dans les 2 sens de circulation. Le plan de circulation dissuadera les circulations de transit mais maintiendra la desserte, accès aux clientèles, livraisons, déménageurs et services de secours sur l'ensemble du boulevard.

Pour ne pas obérer les circulations résiduelles faibles mais nécessaires et complexes à gérer, il est proposé de ne pas mettre en œuvre de système contraignant de type borne amovible (contrôle d'accès).

Les clients et les patients qui continueront à venir en voiture bénéficieront d'une offre de stationnement importante sur le secteur : les quelques places et dépose-minute maintenus en voirie, la poche de stationnement prévue à l'Est dans la rue Bir Hakeim, le P+R Hippodrome au Sud, le P+R de la gare SNCF à l'Ouest et le parking silo de l'écoquartier Villette au Nord.

L'aménagement prévu en zone de rencontre (20 km/h) est le seul qui permet de mutualiser les circulations véhicules et vélos afin de laisser la largeur la plus importante possible aux piétons le long des façades.

Les nuisances sonores et le risque sécurité sont intimement liés à la circulation véhicule. Ils diminuent drastiquement lorsque le trafic est réduit. Ce sont véritablement les actions et mesures de la nouvelle trame circulatoire qui permettent de valider ce principe d'espace apaisé en ne maintenant sur cet axe que les circulations nécessaires à la vie du quartier. Les trafics attendus sont conformes avec les recommandations du CEREMA pour justifier d'une zone de rencontre (<4000vh/j).

Concernant la phase travaux, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien le maintien des accès riverains et activités commerciales ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire communication de la population et des professionnels impactés. Par ailleurs, une commission d'indemnisation et d'accompagnement sera mise en place par le maître d'ouvrage à l'instar de ce qui avait été fait pour la réalisation de la ligne 2 ( voir [REP-MO-124](#)).

Enfin, concernant l'attractivité du secteur, la qualité des aménagements prévus avec plus de 30% de surfaces végétalisées, la plantation de nombreux arbres venant compléter les palmiers pour porter ombre et l'apaisement global du boulevard vont assurément profiter aux commerces de bouche qui offriront un environnement plus propice que l'actuelle concentration de voiture sur les 2x1+1 voies de circulation et les 2 rangées de stationnement en épi. Comme le démontre l'étude d'impact (Annexes 5 et 6 de la pièce GD12), la qualité de l'air ainsi que la pollution sonore seront nettement améliorées.

**[Voir les compléments de réponse apportées dans la partie dédiée au §3.2.3.6 REP-MO-051](#)**

- Au Lycée Renoir, Il y aura-t-il une piste cyclable séparée de la piste piétonne. @269

### REP-MO-013

Au droit du lycée Renoir, les piétons circulent librement sur l'ensemble du parvis : A l'est, depuis l'actuel abri vélo réintégré à l'espace public jusqu'au quai trottoir et à l'Ouest, sur le quai tramway qui s'étend sous un large couvert végétal.

Les vélos circulent d'abord sur une large voie verte (5m) depuis l'avenue Marcel Pagnol au sud puis, soit sur une piste cyclable bidirectionnelle dédiée au droit de la station vers le Brecq, soit sur l'espace partagé au droit de la station vers le P+R qui devient une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir nord de l'avenue Colonel Jean-Pierre vers l'avenue de la Gaude. Les itinéraires sont représentés ci-dessous.



- 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

### REP-MO-014

Les réseaux de bus ne sont pas prévus d'être renforcés en 2025 mais doivent se conformer à la loi de transition énergétique exigeant la décarbonation des flottes de bus en 2025. C'est ainsi que la Métropole avec son exploitant RLA remplace les bus dits polluants par des bus électriques ou bio GNV.

Concernant le TER, il est bien prévu d'augmenter son cadencement sur la ligne Marseille -Nice-Vintimille grâce à la technologie ERTMS, système de signalisation embarqué qui permet aux trains de s'arrêter plus près les uns des autres. Cette technologie est prévue d'être mise en place en 2025 de manière expérimentale. Il est à noter également le changement d'exploitant des TER en 2025, Transdev ayant remporté le marché lancé par la Région Sud et remplacera SNCF Mobilité avec une offre de transport en principe plus importante.

Concernant le RER, il n'existe pas de programmation précise ou définie, et reste pour l'instant une annonce gouvernementale. Le TER avec une offre à 15 mn aux heures de pointe entre Cannes - Nice - Menton joue déjà aujourd'hui le rôle d'un RER.

Enfin, le TER et le tramway ne s'opposent pas, ne sont pas en compétition, mais sont complémentaires pour répondre à l'enjeu de l'intermodalité permettant le développement des offres de transports alternatifs à la voiture. Ainsi le TER et le tramway doivent pouvoir échanger leurs voyageurs dans des pôles d'échange multimodal (PEM) car ils ont des fonctions complémentaires. Le TER permet de relier des villes ou centres urbains mais pas des quartiers avec des gares distantes de plusieurs kilomètres. Le tramway permet de relier les centres urbains et de desservir

les quartiers entre eux avec des stations tous les 500 m en moyenne. Les bus permettent enfin de desservir finement un quartier avec des arrêts tous les 200 à 250 m.

Voir similitudes avec les réseaux d'autres agglomérations [REP-MO-179](#)

- 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'a 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

#### **En réponse aux différentes questions de la contribution @319 :**

##### **REP-MO-015, complétée par [REP-MO-154](#)**

Une partie des jardins de la propriété de M. TIREL se trouve dans les emprises d'un emplacement réservé inscrit de longue date dans les documents d'urbanisme (ER pour élargir l'ex-RN7 avant de devenir un ER pour y accueillir un TCSP, apparaît dans le POS de Saint-Laurent-du-Var de 1989). Cet ER a pour conséquence de limiter la constructibilité des terrains dans l'attente du projet de TCSP.

La propriété de M. TIREL n'est impactée que sur une partie de son jardin. Il peut donc conserver sa maison et il n'appartient qu'à M. TIREL de décider de l'avenir du reste de sa propriété.

Un projet de tramway peut certes attirer les promoteurs immobiliers afin d'y construire des programmes notamment dans un secteur littoral très proche de Nice avec de gros équipements publics. Pour autant le peu de permis de construire accordés aujourd'hui ne profite pas au projet de tramway, et les accords privés avec les promoteurs ne concernent et ne bénéficient qu'aux propriétaires pouvant y trouver un avantage ou non.

L'indemnisation en cas d'expropriation est déterminée par la Direction Immobilière de l'Etat (DIE) par une indemnité principale destinée à compenser le préjudice direct, réel et certain, subi par l'exproprié. Cette indemnité est fixée à partir des ventes récentes de propriété identique dans le même secteur. Cette indemnité est égale à la valeur du bien et se trouve augmentée d'indemnités accessoires éventuelles dont l'indemnité de emploi (pour couvrir les frais exposés pour l'acquisition de biens équivalents à ceux ayant fait l'objet de l'expropriation).

La maison de M. TIREL n'est pas classé monument historique (cf. extrait du PLUm ci-après). En revanche, l'emplacement réservé V25, impactant le mur de la propriété avec ses balustres et sa tonnelle attenante, est bien indiqué sur le PLUm et le propriétaire ne peut l'ignorer.



- Le MO peut -il répondre à la contribution C477 sur les énergies renouvelables ?

### REP-MO-016

A l'échelle du réseau RTE ou Enedis, l'intermittence générée par la recharge d'une rame est imperceptible. Ce choix technologique pour le projet tramway T4 (interopérable avec T2 et T3), n'a aucune incidence sur les décisions et stratégies nationales en termes de mix énergétique.

A l'échelle du réseau tramway de la Métropole NCA, ce sont plusieurs dizaines de rames qui circulent simultanément, ce qui statistiquement lisse les appels de courant. La technologie de rechargement ponctuel en station de la ligne 4 (idem lignes 2 et 3) ne nécessite pas de surdimensionnement de son "circuit d'alimentation" par rapport à un tramway plus classique avec une ligne aérienne de contact (LAC).

Aussi, ce sont les horaires d'exploitation qui permettent d'assurer le meilleur niveau de service à la population qui sont incompatibles avec la production solaire discontinue mais en aucun cas la technologie choisie. La question posée dépasse un peu le cadre du réseau de transport, les sources d'énergie renouvelables sont injectées sur le réseau de distribution d'énergie et profitent à l'alimentation du tramway en journée, au même titre que toutes les consommations d'énergie.

Enfin, sauf l'énergie embarquée dans les rames, il n'y a pas de stockage du courant de traction dans les installations fixes.

Sur le sujet de la consommation en phase exploitation, il peut être porté à la connaissance du contributeur que le choix de la technologie sans LAC permet que 32% de l'énergie consommée soit issue de la récupération au freinage alors qu'un système avec LAC renvoie un pourcentage variant entre 0 et 15% suivant les configurations du réseau (cf. §4.1.1 de la pièce GD10).

- 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

**Les contributions @573, @577, @120 appellent une réponse commune concernant l'évaluation de la fréquentation attendue :**

**REP-MO-017**

L'évaluation de la fréquentation attendue sur le futur tramway est issue du modèle multimodal de déplacement MM06 qui regroupe les données de l'ensemble du département des Alpes-Maritimes (données trafic, projets à venir, données sur tous les modes de déplacements, densification des populations et emplois, report modal, ...). Cet outil puissant intègre les caractéristiques de chaque bassin de population et les origines-destinations des habitants et travailleurs pour estimer les besoins quotidiens en déplacement. Ce modèle est régulièrement recalé par des comptages routiers et des sondages organisés par la Métropole notamment dans les transports en commun. La comparaison des résultats théoriques et des mesures permettent de le rendre plus juste et de conforter sa pertinence. A fin de projection, le modèle est enrichi des programmes et projets connus (EPA, SOVM, projets transport, aéroport, ...) ainsi que des évolutions démographiques et urbanistiques prévisibles. Il est ainsi capable d'évaluer la quantité et les modes de déplacement utilisés en fonction des solutions de transport disponibles.

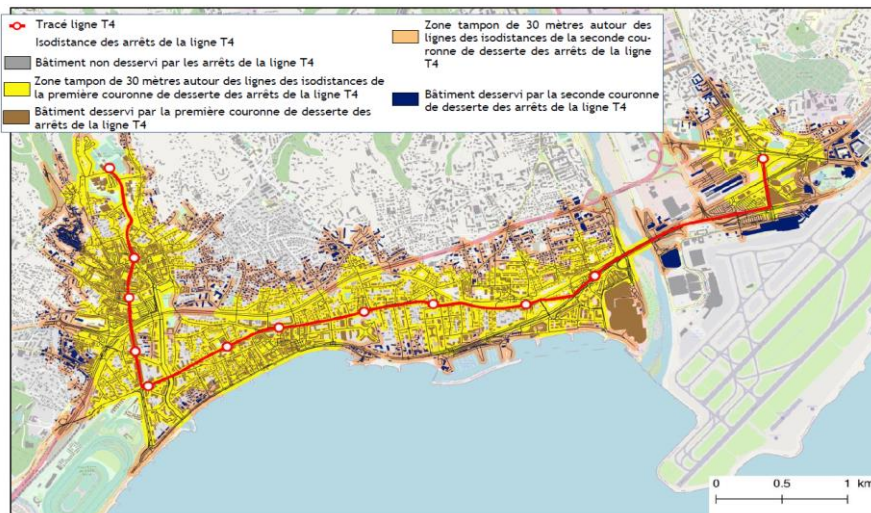
La prévision de fréquentation et la pertinence d'un projet tramway se mesurent à un horizon plus lointain que sa seule date de mise en service. Les 40 000 voyageurs de la ligne 4 sont calculés à horizon 2035 en prenant en compte : les besoins de déplacement des zones desservies par le projet, la restructuration du réseau bus pour permettre le rabattement vers cette nouvelle épine dorsale du réseau, le report modal lié au P+R.

Il est intéressant d'évoquer la ligne 2 pour laquelle la courbe d'augmentation de la fréquentation s'est avérée plus rapide en réalité que ce que renvoyait les modèles.

Si les chiffres issus des modèles multimodaux de déplacements reflètent théoriquement une réalité future, ils sont globalement vérifiés et indispensables pour conduire la politique de développement du territoire avec objectivité.

La pièce G-D-6 paragraphe 1.2.2.3 et la pièce C paragraphe 3.2.2.3 présente la fréquentation des modes tramway et BHNS, et il est bien précisé que ces études ont été menées pour la concertation publique dans le cadre des études préalables de la ligne 4. C'est pour cela que ce paragraphe parle d'horizon 2030, alors que les études d'avant-projet qui ont servi à monter le dossier de DUP ont affiné la fréquentation à l'horizon 2035 à 40 000 voyageurs avec un terminus non plus au Grand Arénas mais au CADAM.

Le contributeur met en relation le nombre d'habitants de Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var (80 000 habitants) avec le scénario haut des déplacements directs 23 500 (figure 2 page 5 de la pièce G-D-6). Il est à noter qu'il faut également prendre en compte le secteur du Grand Arénas dans les déplacements directs comme pôle d'attraction majeur. Par ailleurs, les déplacements sont liés souvent pour une personne à un aller et un retour. Il est donc totalement erroné d'indiquer qu'un habitant sur sept à Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var va prendre le tramway. Le calcul des déplacements directs a été défini à isodistance des stations de la ligne 4 avec les populations et emplois (cf. carte ci-après).



Il n'existe pas de nombre précis de déplacements au kilomètre par jour pour un « bon » tramway. C'est le calcul de la fréquentation journalière, et à l'heure de pointe, qui permet de déterminer le mode le plus adapté. En l'occurrence pour le projet, 40 000 voyageurs par jour sont attendus à l'horizon 2035. Un BHNS peine à répondre à cette fréquentation au-delà de 30 000 voyageurs par jour. A contrario, si la demande attendue était de 80 000 voyageurs, il aurait été pertinent de choisir un mode métro, ou VAL.

A noter que les études AVP menées par le maître d'œuvre à mi-2021 ont apporté une analyse plus approfondie et précise basée sur le modèle MM06 (méthodologie explicitée dans l'annexe 4 de la pièce GD12 au §3.1) et suivant un horizon à 2035. Ces études menées en 2021 ont démontré la pertinence de l'adaptation du schéma d'exploitation impactant les lignes 2 et 3 grâce à l'interopérabilité entre chaque ligne. Cette disposition a permis de renforcer l'attractivité de la ligne 4.

Pour mémoire, la fréquentation attendue est présentée au §4.5.9 de la pièce C.

- Une réduction de l'emprise a-t-elle été envisagée ? @695

## REP-MO-018

Le principe de sobriété et d'optimisation foncière a dicté la conception pour limiter les impacts sociaux et économiques du projet et maximiser son acceptabilité face à cette problématique sensible et légitime (§4.3.2 p48 de la pièce C). Tout en respectant les contraintes réglementaires et sécuritaires en termes de gestion des flux, le maître d'œuvre s'est efforcé de contenir l'emprise du projet dans l'emplacement qui lui a été réservé depuis des décennies (§4.5.7 p72 de la pièce C). Dès lors que cela est techniquement possible, le projet consomme moins de surface que l'emplacement réservé. Il n'est pas ici question de minimiser cette dimension très importante pour le projet, simplement d'assurer que le maître d'ouvrage a mis en œuvre tous ses moyens pour réduire l'emprise et engager les échanges avec les propriétaires pour les acquisitions nécessaires.

- 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

#### REP-MO-019

La maîtrise d'ouvrage n'a pas retrouvé trace de l'association en question.

- 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

#### REP-MO-020

Le cadrage réglementaire de l'enquête publique a pour objectif notamment de permettre aux citoyens de s'exprimer et au maître d'ouvrage de recueillir leurs avis, sans entrave de la liberté d'expression. Il n'est pas étonnant que des personnes en faveur du projet encouragent des concitoyens à s'exprimer favorablement, notamment au travers des réseaux sociaux. Il en est de même pour les détracteurs du projet qui multiplient les avis défavorables, en utilisant par exemple plusieurs adresses de messagerie et invitent également des personnes de leur entourage à s'exprimer. Des propriétaires impactés, notamment à Saint-Laurent-du-Var ont eu l'occasion d'exprimer leurs arguments auprès de représentants du maître d'ouvrage lors de rencontres précédant l'enquête publique. Ces avis se trouvent dans les contributions, parfois sous d'autres identités.

Le maître d'ouvrage considère donc que les données quantitatives d'opinion exprimées doivent être examinées avec la plus grande réserve, pour privilégier la qualité des arguments mis en avant.

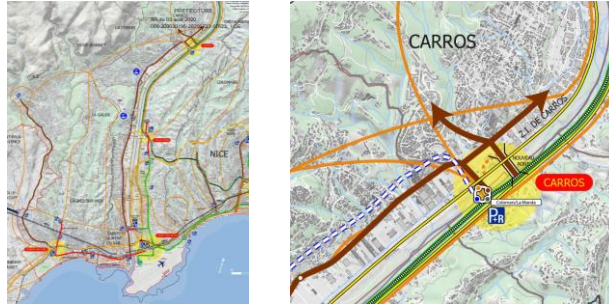
##### 3.2.3.2. Le tracé

- 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 ?

## REP-MO-021

Au schéma directeur de transport urbain actualisé à l'horizon 2040 est bien prévue l'étude d'un TCSP cadencé en rive droite du Var depuis Saint-Laurent-du-Var remontant dans la ZI de Saint-Laurent pour arriver à Carros puis desservant également sa zone industrielle. Ce dernier est d'ailleurs mentionné à la pièce C § 4.5.11 et apparaît en pointillé magenta (BHNS) sur la carte du réseau restructuré à la page 82. Dans les études préalables réalisées, ce TCSP serait plutôt un BHNS qu'un tramway sans en fixer définitivement le tracé et sera en lien avec la ligne 4 au niveau du secteur de CAP 3000. Le schéma directeur de transport urbain actualisé prévoit par ailleurs l'étude d'une desserte plus fiable et cadencée de Carros (ville et zone industrielle), en lien avec la gare des chemins de fer de Provence, et avec le futur TCSP cadencé de la rive droite du Var mentionné ci-avant, étude articulée avec une vision prospective et stratégique d'aménagement de la rive droite du Var.



- @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.

## REP-MO-022

L'extension du réseau transport au-delà de la station CADAM vers Saint-Laurent-du-Var en traversée de l'autoroute A8 et du Var fait partie intégrante du schéma des transports de la Métropole Nice Côte d'Azur. La proposition d'une extension en mode tramway par la réalisation d'un ouvrage d'art aboutissant sur la rive droite au nord de la mairie de Saint-Laurent-du-Var a fait l'objet d'une étude de faisabilité menée fin 2019. Cette option n'a pas été retenue. Les études ont pour autant démontré la pertinence d'un transport par câble qui fait l'objet d'un projet conduit actuellement par la Métropole. Ce projet est effectivement accompagné d'un parking silo pour inciter l'intermodalité des personnes provenant de la rive droite de la basse vallée du Var.

Concernant les différentes lignes de tramway en études 4 et 5, il n'y a pas de priorisation établie par la Métropole. Les entrées de Nice à l'Ouest et à l'Est sont aujourd'hui aussi saturées aux heures de pointe l'une que l'autre. Les deux projets de tramway sont donc tous les deux légitimes à être réalisés en urgence afin de répondre à la demande de déplacements tout en incitant au report modal. La pertinence d'une ligne de tramway ne s'apprécie pas seulement aux constats d'axes saturés mais principalement à l'importance des centres urbains desservis et reliés entre eux. Le report modal se fait principalement par les personnes habitant dans le périmètre d'attractivité des stations de tramway qui utiliseront moins leur véhicule. Les P+R viennent compléter cette incitation au report modal permettant d'améliorer les conditions de circulation.

- @350 Contre le tracé préférentiel générant un surcoût d'expropriation estimé à 60 millions d'euros je préférerai 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 ? »
- E363 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 ?

## REP-MO-023

1/ En préambule, le maître d'ouvrage et le maire de Cagnes-sur-Mer ont rencontré ensemble à deux reprises les opérateurs économiques du Malvan (Polyclinique Saint-Jean, Polygone Riviera) après la concertation de la ligne 4 afin de leur faire part des études de TCSP qui sont entreprises pour desservir l'avenue des Alpes ainsi que le 17 mai 2023 pour leur présenter le résultat de ces études. Ce dernier est synthétisé dans la pièce C page 34 et s'inscrit dans le schéma directeur des transports urbains à l'horizon 2040.

Si le besoin d'une liaison structurante de transport en commun le long de l'avenue des Alpes est avéré en termes d'emplois et d'habitants, au regard notamment de l'existant et du potentiel de développement, il ne peut se faire au détriment de la desserte du centre-ville, pourvoyeur de lieux de vie et d'équipements publics par le tramway et inscrite depuis de longue date dans les schémas de planification.

Les premières études ont fait également apparaître que le principe d'une branche du tramway à destination de l'avenue des Alpes depuis l'avenue Maréchal Juin constituait une fausse « bonne idée ». Une fréquence de 8 mn sur le tronc commun induirait alors une fréquence par branche de 16mn, rendant le tramway peu attractif, malgré le doublement des secteurs desservis.

Enfin les études préliminaires de fréquentation montrent qu'une branche de tramway desservant l'avenue des Alpes sans aller à Vence avec une fréquence à 16 mn aurait une fréquentation de 8000 passagers par jour alors qu'un BHNS partant de Vence jusqu'au PEM de SNCF de Cagnes en desservant l'avenue des Alpes transporterait 19 000 voyageurs par jour, avec une fréquence de 8mn par sens. Ce dernier est d'ailleurs mentionné à la pièce C § 4.5.11 et apparaît en jaune (BHNS) sur la carte du réseau restructuré à la page 82, avec un P+R en extrémité de l'avenue des Alpes afin d'inciter au report modal (véhicules venant de la Colle-sur-Loup) et un P+R au terminus de l'Ara en plein cœur de Vence.



2/ Réaliser une desserte directe par le tramway au centre commercial CAP3000. Le cheminement entre la station tramway et CAP 3000 est de 230 m, soit 2 à 3mn à pied.

Comme précisé à la page 28 de la pièce C, CAP 3000 se trouve déjà dans l'aire d'influence de la ligne 4. Le cheminement entre la station de tramway et CAP 3000 est de 230 m, soit 2 à 3 mn à pied. La desserte du tramway au centre commercial CAP 3000 est donc quasi-directe. Le tissu urbain avec l'OAP des Vespins et la topographie ne permettraient pas de minimiser ces 230 m sans impacts fonciers et financiers considérables.

Par ailleurs, conformément aux engagements du maître d'ouvrage lors du bilan de la concertation sur l'axe avenue de Gaulle, gare SNCF, station tramway et CAP3000 (planche 17 annexe à la pièce C), le projet confirme l'importance de la liaison modes actifs sur cet axe Nord-Sud pour un aménagement de qualité. L'avenue Donadéi permettant de relier Cap 3000 à la station tramway sera aménagée qualitativement afin d'accueillir les piétons et mode doux en toute sécurité, les riverains et commerçants conserveront leur accès mais les véhicules ne déboucheront pas sur la route du bord de mer.



- 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 ?

### Voir [REP-MO-023](#)

- @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 ;

### REP-MO-024

Si l'objectif est bien de libérer l'axe Maréchal Juin du trafic de transit non compatible avec l'activité de ce quartier et l'insertion du tramway, la capacité des routes adjacentes a été vérifiée. Ces axes sont donc aptes à absorber ce report à la condition que des travaux soient entrepris sur certains carrefours connexes. La modification de ces carrefours est complètement intégrée au programme de l'opération dans le cadre de la refonte du schéma de circulation : §4.5.10.1 (figure 53 ci-dessous) de la pièce C et annexe 4 de la pièce GD12.

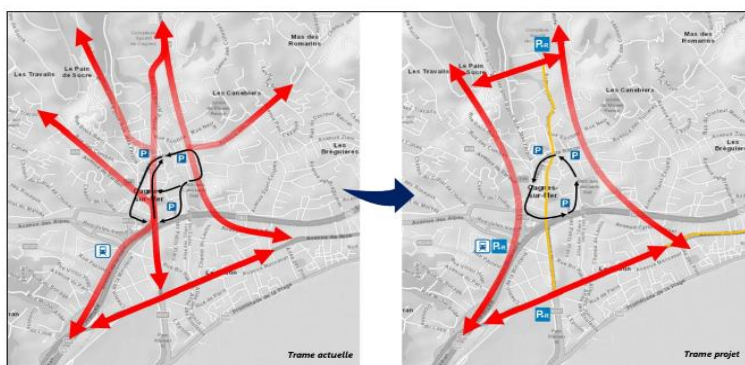


Figure 53- Comparaison du fonctionnement général des trames circulatoires actuelle et projetée (Cagnes-sur-mer)

- @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 Villette, 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 SAINT-LAURENT-DU-VAR
- 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 réhivitoire 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.

**[Les contributions R8, @31, @56, @98, @138 appellent une réponse commune concernant le bénéfice du tramway T4 pour les Laurentins :](#)**

### **REP-MO-025**

Si le centre-ville de la commune de Saint-Laurent-du-Var se situe bien au Nord des voies SNCF, les pôles de vie et centres d'activité sont nombreux et importants sur la tranche sud entre l'autoroute A8 et le bord de mer. Cette zone littorale poursuit son urbanisation et présente des projections de développement qu'il convient d'intégrer lors de la construction d'infrastructures de transport qui ont une durée de vie d'au moins 50 ans (cf §2.3.2.1 de la pièce C). Les connexions possibles avec le réseau tramway existant à Nice, les possibilités de franchissement du Var et le développé d'une infrastructure linéaire qui se poursuit au-delà vers Cagnes-sur-Mer rendent nécessaire et légitime le tracé par le Sud de Saint-Laurent-du-Var. Le Nord de la ville ne répond pas à ces contraintes et objectifs. Un besoin de mobilité y est aussi identifié, ce dernier est différent, raison pour laquelle il bénéficie d'un autre projet de transport présent dans le schéma directeur des transport et explicité dans la réponse à la contribution @338 (cf.[REP-MO-022](#)).

La concertation a mis en exergue un manque de lien entre le nord et le sud de la barrière que constitue le talus de la SNCF (voir bilan de la concertation en partie 2 de la pièce K). Le projet adresse en partie cette problématique connue et ancienne en intégrant 2 nouveaux franchissements confortables et accessibles destinés aux piétons et modes doux : une passerelle desservant la gare SNCF et débouchant dans le P+R et un nouveau passage sous les voies SNCF à proximité directe de l'institut Tzanck (p63 et 64 de la pièce C ainsi que §2.2.1.2-3 de la pièce D). Ces connecteurs élargissent les zones de chalandise du tramway et bénéficient aussi plus largement aux Laurentins qui veulent rejoindre CAP3000 ou le bord de mer autrement qu'avec leur voiture.

Complémentairement, les études ont démontré l'intérêt du P+R pour les usagers de la gare SNCF venant du Nord de la ville. L'offre supplémentaire de stationnement public collectif prévu à Saint-Laurent-du-Var présente un bénéfice au-delà du seul projet tramway.

Enfin, l'apaisement de la vitesse sur la route du bord de mer et les travaux de la trame circulatoire prévus par le projet tramway (cf §4.5.10.2 de la pièce C) apporteront des améliorations pérennes en cohérence avec les besoins futurs de mobilité.

**Les contributions @99, @181, @319, 384, @151, @ 276, @ 510, @737 appellent une réponse commune concernant l'implantation et l'accessibilité de la station TZANCK :**

**REP-MO-026**

La position des stations fait l'objet d'une étude fine qui prend en compte l'emplacement réservé et les limites foncières, les distances inter-stations, les pôles majeurs d'activité et de résidence ainsi que les contraintes ferroviaires de tracé pour l'insertion. Aussi, suite à la concertation et à l'ajout d'une station supplémentaire sur l'avenue des Vespins à Saint-Laurent-du-Var, la station Tzanck a été décalée vers l'Est pour conserver des inter-stations de distances faibles mais homogènes. Cette station demeure complètement accessible aux PMR via des rampes aux 2 extrémités des 2 quais ; depuis la voie verte au Nord autant que depuis le trottoir Sud via des traversées piétonnes encadrantes.

Concernant le cheminement vers l'institut Tzanck, le projet prévoit (§4.5.2.3 de la pièce C) un nouveau passage sous les voies SNCF de 5m de large réservé aux modes doux. La différence topographique entre la rue du commandant Gaston Cahuzac et le débouché Nord de l'ouvrage oblige la réalisation d'un jeu de rampes sur le parking existant pour rattraper le niveau de la voirie. Le projet de la ligne 4 s'est coordonné avec le projet d'extension de l'institut (en cours de réalisation) qui prévoit un accès futur au niveau de la voirie Cahuzac donc accessible depuis la station tramway .Les patients ne seront donc plus obligés de monter jusqu'à l'avenue Donat pour se rendre à l'institut Tzanck, et la distance entre la station Tzanck et l'entrée de l'institut côté rue Cahuzac sera de 280 m aux normes PMR (soit 3 à 4mn à pied).



Enfin, à propos de la proposition dans la contribution de positionner le tramway au Nord des voies SNCF, ce tracé nécessiterait 2 ouvrages conséquents en dimensions et en coût sous les voies SNCF, ouvrages qui compromettrait également le projet LNPCA et qui seront donc inacceptable. A noter que ces ouvrages ne seraient en rien comparables au passage pour les modes doux qui est beaucoup plus modeste en dimension et coût.

**Les contributions @36, @76, @117, @195, @221, @265, @276, @308, @326, @350, @387, @420, R468, @578, @695, @753, @798, appellent une réponse commune concernant le tracé par la route des Vespins / bord de mer :**

**REP-MO-027**

L'objet de la concertation menée en mars 2021 a véritablement été de recueillir l'avis de la population sur les différents tracés étudiés et présentés. Le dossier de concertation présentait en détail les avantages et inconvénients du tracé dit « préférentiel » et des variantes « bord de mer ». Au terme de cette étape importante pour le projet, un bilan a été dressé. Il est rapporté dans le dossier en annexe 2 de la pièce K. Conformément à ses engagements, le maître d'ouvrage a étudié une variante complémentaire par l'avenue Vauban à Saint-Laurent-du-Var.

Conscient de la sensibilité de ce choix, le §3.2.4.1 de la pièce C, entre les pages 28 et 33, reprend les éléments de l'analyse multicritères et développe précisément les raisons qui ont conduit à arrêter le tracé définitif par l'ex-RN7.

La Déclaration d'Utilité Publique et le dossier associé ont alors vocation à présenter plus en détail un unique projet. Si la présentation des précédents tracés est nécessaire, il est normal et important que la poursuite du projet se concentre sur un programme clair afin d'obtenir les autorisations correspondantes qui s'appliquent à un périmètre défini.

**Les contributions R44, @175, C473, @737 appellent une réponse commune concernant le tracé par le boulevard Maréchal Juin :**

**REP-MO-028**

Les variantes proposées dans les contributions @175 et C473 remettent en cause la desserte du centre-ville de Cagnes-sur-Mer ainsi que les performances du tramway en allongeant la distance et le temps de parcours. La connexion avec la nouvelle gare SNCF de Cagnes-sur-Mer est complètement intégrée. Cette dernière ne sera distante que de 230 m de la station Maréchal Juin avec un aménagement qualitatif de cette distance sur la rue Garigliano piétonnisée (cf p59 de la pièce C).

Le tracé du projet de la ligne 4 est assurément celui qui permet la zone de chalandise la plus importante tout en apportant une nouvelle solution de déplacement vers et depuis le centre-ville qui souffre de difficulté de circulation aux heures de pointe du matin et du soir. Le projet apporte ainsi une réponse au développement du centre-ville de Cagnes-sur-Mer qui continue de se densifier notamment avec le projet de l'écoquartier de la Villette.

Concernant la 1ère variante, la poursuite du tracé sur l'avenue de Cannes renvoie le tramway au-delà des ouvrages de franchissement de l'autoroute A8 vers des zones moins denses avec des difficultés pour remonter vers le centre-ville avec pour conséquence un allongement de parcours considérable, dégradant fortement l'attractivité du tramway tout en augmentant significativement son coût.

Concernant la 2ème variante proposée, les études amont ont démontré l'impossibilité de poursuivre le tramway au-delà de la rue Garigliano en raison du profil et du gabarit sous l'ouvrage SNCF et de par l'élargissement de l'ouvrage du Malvan sur la rue Garigliano, particulièrement sous l'ouvrage SNCF, ouvrage hydraulique réalisé dans le cadre du programme d'actions de prévention des inondations (PAPI). Par ailleurs, le terminus de la ligne 4 dès la rue Garigliano, avant l'ouvrage SNCF, obère le prolongement de la ligne et la desserte du centre-ville de Cagnes-sur-Mer.



**Les contributions R44, @148, @381, @519, @608 appellent une réponse commune concernant le tracé par le centre-ville de Cagnes-sur-Mer / avenue des Alpes :**

**REP-MO-029**

A la suite de la concertation publique pour la ligne 4, une alternative de tracé a été étudiée, proposant une intégration du projet du tramway de la ligne 4 dans le TCSP envisagé le long de l'avenue des Alpes, en direction de Vence et inclus dans le schéma directeur des transports urbains à l'horizon 2040 (Pièce C § 3.2.4 page 34).

Si le besoin d'une liaison structurante de transport en commun le long de l'avenue des Alpes est avéré en termes d'emplois et d'habitants, au regard notamment de l'existant et du potentiel de développement, celle-ci ne peut se faire au détriment de la desserte du centre-ville, pourvoyeur de lieux de vie et d'équipements publics par le tramway, et inscrite depuis de longue date dans les schémas de planification.



Les premières études ont fait également apparaître que le principe d'une branche du tramway à destination de l'avenue des Alpes depuis l'avenue Maréchal Juin constituait une fausse « bonne idée ». Une fréquence de 8mn sur le tronc commun induirait alors une fréquence par branche de 16mn, rendant le tramway peu attractif, malgré le doublement des secteurs desservis.

Enfin les études préliminaires de fréquentation montrent qu'une branche de tramway desservant l'avenue des Alpes sans aller à Vence avec une fréquence à 16mn aurait une fréquentation de 8000 passagers par jour alors qu'un BHNS partant de Vence jusqu'au PEM de SNCF de Cagnes en desservant l'avenue des Alpes transporterait 19 000 voyageurs par jour, avec une fréquence à 8mn par sens. Ce dernier est d'ailleurs mentionné à la pièce C § 4.5.11 et apparaît en jaune (BHNS) sur la carte du réseau restructuré à la page 82.

### 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)

**REP-MO-030**

Le § 4.5.8 de la pièce C présente le bilan positif de stationnement sur le fuseau du projet. Si l'ensemble des places en voirie ne sont pas restituées, le projet a intégré une part importante de compensation dans le calcul des jauges des parkings relais.

Ainsi, l'analyse des jauges pour le dimensionnement des parkings a été réalisée sur la base de plusieurs besoins croisés :

- l'analyse des besoins en stationnement pour l'usage tramway,
- une part compensatoire d'environ 70% des places de stationnement non restituées en voiries,
- une modulation au cas par cas des fourchettes en lien avec son emplacement géographique et les aménagements environnants.

Le changement des habitudes conduisant à opter pour du stationnement collectif plutôt que dispersé est inhérent au développement et à l'urbanisation de cette partie de la Métropole.

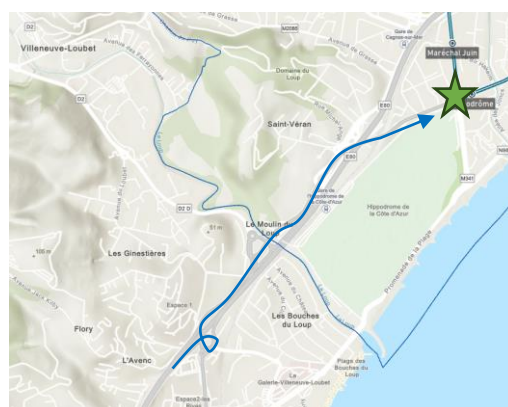
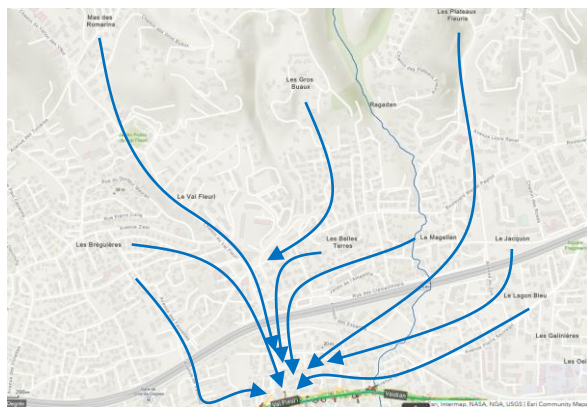
Les parking relais sont gratuits pour les usagers et abonnés du réseau lignes d'Azur avec un stationnement en durée inférieure à 24h00. L'usage mixte est bien prévu pour rendre accessibles les P+R aux riverains et "visiteurs" avec une tarification qui sera adaptée, sans limitation de durée pour le stationnement.

Enfin, l'ensemble des P+R, des parkings Saint-Pierre et Sainte-Luce, des parkings non mentionnés dans l'étude mais existants la Villette et le PEM de la gare SNCF permettent une offre de stationnement de proximité tout au long du tracé de la ligne 4 sans que les usagers soient trop éloignés.

- 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)

### REP-MO-031

Les propositions du contributeur ne sont pas exclusives, ni contradictoires mais complémentaires. Le PEM/P+R du Val Fleuri a vocation à drainer des véhicules et favoriser l'intermodalité pour des habitants provenant du Nord-Est de Cagnes-sur-Mer au Nord de l'autoroute A8 : Quartiers des Bréguières, du Val Fleuri, les Gros Baux, les Belles Terres, le mas des Romarins ; ainsi qu'à l'Ouest de St-Laurent-du-Var depuis l'avenue Sauvaigo : Quartiers des plateaux fleuris, Ragadan, Magellan, Jacquon, Lagon Bleu... Le potentiel d'attractivité des habitants pour le P+R du Val-Fleuri représente un bassin de vie de plus de 10 000 habitants.



Le PEM de la gare de Cagnes-sur-Mer est bien à proximité de la sortie d'autoroute mais depuis l'Est. Sa position est dictée par la position immuable de la gare SNCF de Cagnes-sur-Mer.

Depuis l'Ouest, la sortie d'autoroute A8 est en amont à Villeneuve-Loubet. Pour inciter les automobilistes à prendre le tramway, c'est véritablement le P+R de l'Hippodrome prévu par le projet tramway ligne 4 qui apportera la solution la plus adaptée (Cf. §3.2.6.2 et figure 62 p81 de la pièce C).

- 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)

### REP-MO-032

Les parkings relais proposent aux utilisateurs de 2 roues une offre de stationnement aux niveaux RDC conséquente et sécurisée ainsi que des services associés (gonflage et petites réparations).

Le parking relais du Parc des sports prévoit dans son enceinte au niveau RDC (bas) le stationnement des vélos et 2 roues motorisés du lycée Auguste Renoir.

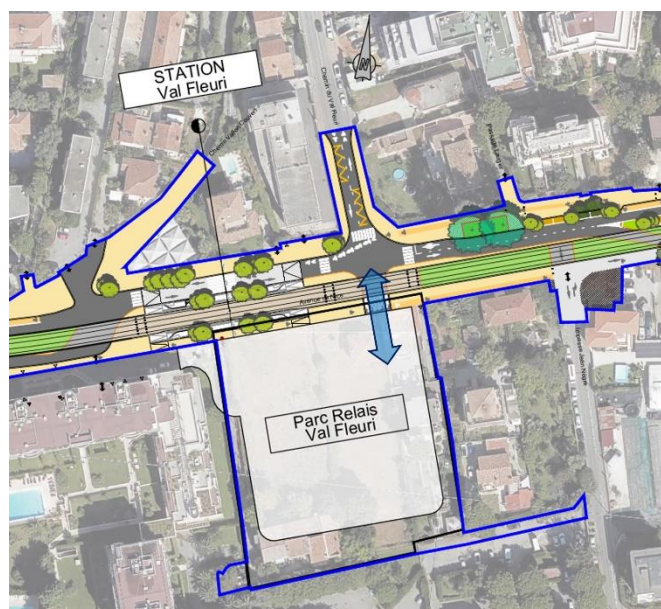
- Le parking qui sera installé au terminus bénéficiera surtout aux communes du moyen pays, plus qu'aux Cagnois.  
 Quel est l'objectif du parc relais du Val Fleuri, : le rabattement des voitures du Val Fleuri ? Quelles sont les origines et destinations des bus au parc relais ? Comment les véhicules accèdent-ils au parking ? Une contre-allée ? Où, comment ? Le MO peut-il répondre aux questions posées sur le P+R du Val Fleuri ? (E795-21)

### REP-MO-033

Le §5.2.6.2 de la pièce GD2 présente la méthodologie pour le dimensionnement des P+R en prenant compte les itinéraires interceptés.

Concernant les bus, le schéma du réseau restructuré prévoit le rabattement des lignes 41 et 42 (§4.5.11.1 de la pièce C). Ce schéma prévisionnel est amené à évoluer pour répondre au mieux aux besoins de déplacements et à la nécessité de rabattement vers le tramway.

L'accès au parking se fait directement par le carrefour en croix du Val Fleuri / Avenue de Nice avec l'ensemble des mouvements possible depuis l'Est, l'Ouest et le Nord.



## 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)

### [@497 et @736 appellent une réponse commune REP-MO-034 ci-dessous concernant la place de Gaulle](#)

#### REP-MO-034

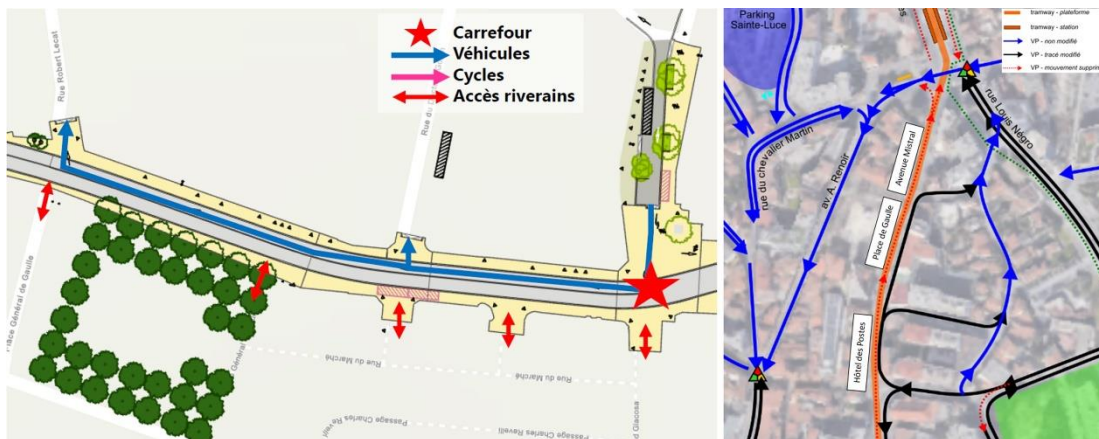
Dans l'hypercentre de Cagnes-sur-Mer, le tramway s'insérera sur l'avenue Hôtel des Postes, la place de Gaulle puis l'avenue Frédéric Mistral. La pièce C en page 58 décrit cette insertion et les aménagements du projet, un visuel de la place de Gaulle avec le tramway est présenté.

Si le secteur de l'hypercentre-ville est le cœur le plus qualitatif en matière de revêtement et de mobilier, c'est aussi celui qui présente l'espace entre façade le plus restreint. La plateforme est insérée au plus juste, entre les façades. Ce secteur sera traité en site banalisé autorisant les riverains, les commerçants, les livreurs et les ayants-droits à rouler sur une demi-plateforme du tramway.

L'avenue Frédéric Mistral sera traitée dans son débouché en site propre pour ne pas inciter des conducteurs à prendre l'hypercentre comme raccourci :

- site propre tramway : pas de circulation sur la plateforme tramway à l'exception des véhicules de secours (pompiers/police),
- site banalisé tramway : circulation de l'ensemble des véhicules sur la plateforme avec priorité donnée au tramway.

La place de Gaulle ayant été requalifiée récemment, il est retenu de reconduire l'essentiel de son aménagement : pierres de revêtement, bordures et caniveaux, matériel d'éclairage, mobilier de rue, grilles et fontes, végétalisation de pieds d'arbre. La place de Gaulle conservera son espace actuel pour y accueillir des terrasses.



- Quel sera l'itinéraire à vélo des pistes RM 6098 aux pistes de Gaule. ? 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)

#### **REP-MO-035**

Le projet de piste cyclable de l'avenue du Général de Gaule est bien connu du projet tramway. Les cyclistes les plus « sportifs » emprunteront le passage Moatti en lien avec la circulation automobile comme actuellement. Depuis l'avenue Léon Béranger, après avoir traversé sous les ouvrages existants, la piste cyclable bidirectionnelle de la route du bord de mer sera accessible via la bretelle qui sera réservée aux circulations des modes doux.

Le projet prévoit un itinéraire plus sécurisé par la possibilité d'accéder aux ascenseurs et d'emprunter la passerelle sur le parvis de la gare SNCF qui permet de traverser les voies ferrées et l'ex-RN7 puis de redescendre dans le P+R pour franchir la RM6098 au niveau de la chaussée via les traversées piétonnes sécurisées de la station tramway. Cet équipement accessible aux PMR fait suite aux demandes exprimées lors de la concertation.

#### **3.2.3.4. 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)

#### **REP-MO-036**

Le contributeur fait une proposition pertinente, l'exploitant ayant également demandé au maître d'ouvrage de renommer la station Vauban. Effectivement pour l'exploitant et les secours, il convient d'avoir des noms de station différents afin d'éviter toute erreur lors des interventions. Pour exemple la station « Garibaldi » de la ligne 1 a imposé le nom de « Garibaldi Le Château » pour la station de la ligne 2.

Il est à noter que les noms des stations ont évolué entre la concertation et l'enquête publique, et qu'elles continuent d'évoluer en phase études projet. Comme pour la ligne 3, une participation du publique pourrait être lancée afin de déterminer le nom de chaque station sur 3 propositions.

- 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)

#### **REP-MO-037**

Le Cros-de-Cagnes est principalement constitué d'immeubles qui ont des parkings privés. Les quelques places de stationnement au-devant des façades sont publiques et payantes. Le projet s'est efforcé à restituer un maximum de places en voirie pour le maintien des activités. Le §4.5.8 de la pièce C du dossier DUP détaille la démarche et le bilan positif global du projet en matière de stationnement. Au Cros de Cagnes, les axes périphériques au sud de l'avenue de Nice offrent de nombreuses places de stationnement (Massenet - Mal Lattre de Tassigny, allée des pins, Gal Leclerc, Orangers - Jean Giono - Jean Jaurès) ainsi que le parking Matteï qui sera renforcé d'un projet de parking place Saint-Pierre.

- Le CE demande au MO les raisons techniques ou 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)

### REP-MO-038

L'implantation des stations fait l'objet d'un travail itératif important qui intègre de nombreux critères (cf. §3.2.5 de la pièce C). Les distances inter-stations pour assurer un système de transport performant et attractif, la meilleure desserte possible des pôles de vie et d'activités et les connexions nécessaires avec les autres modes de déplacement pour encourager et favoriser l'intermodalité. Au stade de la concertation, menée en février-mars 2021, le Cros-de-Cagnes ne présentait qu'une seule station tramway qui faisait face à l'avenue des Oliviers tel qu'indiqué par le contributeur (voir figure 28 p 37 de la pièce C).

A l'issue de la concertation, les contributions du public et le bilan tiré par le maître d'ouvrage ont conduit à ajouter 2 nouvelles stations (cf. § 3.2.5.4) en phase AVP pour mieux irriguer encore les zones desservies. C'est ainsi qu'une nouvelle station a été introduite au Cros-de-Cagnes. Le projet prévoit donc 2 stations qui encadrent ce quartier très animé tout en améliorant la connexion avec la gare SNCF et le quartier des Bréguières. La station rajoutée au carrefour Besset permet de rejoindre le secteur de la place Saint-Pierre au Cros-de-Cagnes.



- 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)

### REP-MO-039

La position des stations fait l'objet d'une étude fine qui prend en compte l'emplacement réservé et les limites foncières, les distances inter-stations, les pôles majeurs d'activité et de résidence ainsi que les contraintes ferroviaires de tracé pour l'insertion. Dans le cas de la station Vauban, il est utile de préciser que l'implantation de la station Val fleuri est déterminée par la parcelle dédiée au P+R et faisant l'objet d'un emplacement réservé. Pour favoriser l'intermodalité, la station Val Fleuri doit être en connexion directe avec le bâtiment, ce que le projet permet par l'insertion latérale sud de la plateforme tramway et le quai trottoir. En conséquence et pour maintenir une distance inter-station qui ne pénalise par l'exploitation, la station Vauban ne peut être décalée vers l'Ouest.

Les activités énoncées par le contributeur sont donc encadrées par 2 stations tramway et demeurent à moins de 200m de chacune d'entre elles.



- 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)

#### REP-MO-040

De très nombreux schémas d'exploitation ont été envisagés dans le cadre des études d'interopérabilité. Ils ont fait l'objet d'autant de scénarii qui ont été simulés et comparés y compris celui de la poursuite de la ligne 4 vers le centre de Nice. Ce dernier génère une longueur de ligne très importante, en limite d'exploitabilité, et a pour conséquence principale d'obérer la desserte du tronçon desservant le centre-ville de Nice par la branche Aéroport ou St Isidore.

En définitive, le réseau réorganisant les lignes 2, 3 et 4 tel que présenté dans le §4.5.9.1 de la pièce est celui qui répond le mieux aux besoins de mobilité et qui totalise le plus de voyageurs sur l'ensemble des 3 lignes de tramway.

La rupture de charge, si elle n'est jamais souhaitée, devient une nécessité sur tout réseau de transport qui s'étoffe comme celui de la Métropole. La concentration des correspondances à Grand Arénas est cohérente avec la fonction de pôle d'échange multimodal de ce lieu au cœur de toutes les solutions de mobilité du territoire (tramway, train, bus et avion).

- 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

#### Voir REP-MO-041 ci-dessous

QUESTION DE LA COMMISSION AU MO :

#### QUE-CE-47

*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) ?*

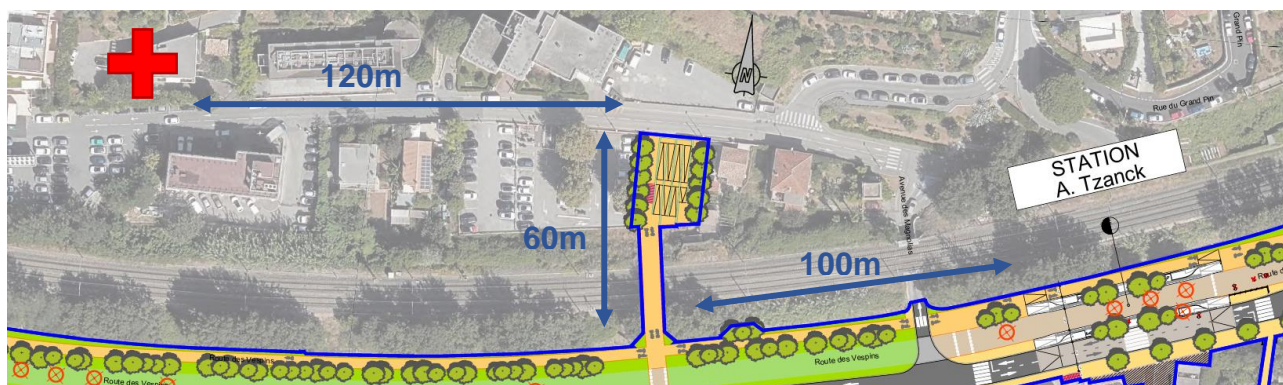
#### REP-MO-041

A la lecture des observations, la station en tant que telle ne fait pas véritablement l'objet d'un «rejet». Pour autant, les contributions font valoir une difficulté d'accès à l'institut éponyme. Cette préoccupation est tout à fait légitime lorsque l'on connaît la topographie des lieux.

Quelques compléments à la réponse apportée **REP-MO-017** (relative aux zones d'attractivité du tramway) du présent rapport :

- le maître d'ouvrage remarque, lors des échanges menés avec les riverains, que le projet d'extension de l'institut n'est pas bien connu du public. Les personnes qui se sont déjà rendues dans cet établissement, qui s'étend sur plusieurs bâtiments, savent que l'accès principal actuel est davantage au Nord sur l'avenue Maurice Donat. Le réaménagement en cours de réalisation prévoit un nouvel accès privilégié au sud sur la rue du commandant Gaston Cahuzac au plus proche du tracé du tramway mais séparé par le talus SNCF.
- concernant l'ouvrage de franchissement des voies SNCF nouvellement envisagé par le projet tramway, une coordination est mise en œuvre avec l'institut qui est actuellement propriétaire de la parcelle sur laquelle débouche le tunnel. Un parking occupe actuellement cet espace. Le maître d'ouvrage et l'institut ont l'objectif commun d'offrir le cheminement le plus confortable possible y compris et surtout pour les personnes à mobilité réduite. Si le projet présente au dossier un jeu de rampes qui permet de lisser la différence de niveau, il est évoqué entre les parties, l'opportunité d'y insérer un ascenseur pour réduire l'emprise et offrir un meilleur service et la meilleure accessibilité possible aux usagers.

Les interfaces avec le réseau ferré SNCF sont telles que la réalisation d'un ouvrage de ce type doit leur être déléguée. Sur la base des études de conception générale menées par la Métropole, la SNCF a repris à son compte la conception détaillée qui calera précisément la position définitive du franchissement au regard de l'implantation des équipements ferroviaires et afin de limiter l'impact sur l'exploitation du réseau. Il est convenu avec l'institut que le projet étudiera l'insertion d'un ascenseur dès que ces études seront abouties.



### 3.2.3.5. 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 ?

### REP-MO-042

L'observation d'inverser le sens de circulation de la rue Féraud sans attendre les travaux du tramway paraît pertinente. Certaines des adaptations prévues permettraient de résoudre des dysfonctionnements existants. Cependant, il est important de considérer les liens entre les actions unitaires proposées dans la nouvelle trame circulatoire. Les études ont consisté à mesurer les impacts de chacune de ces modifications prises séparément puis dans leur ensemble pour ne pas seulement déplacer le problème mais y apporter une solution globale.

La refonte du schéma circulatoire n'attendra pas 2028, elle sera réalisée progressivement afin de provoquer les changements d'habitude par anticipation. Elle est aussi utile pour la réalisation des travaux qui nécessitent de proposer des itinéraires alternatifs aux véhicules.

Référence au dossier de DUP :  
Pièce C §4.5.10

- R44 Le contributeur n'est pas d'accord concernant le passage du tram par Marechal Juin pour rejoindre le lycée Renoir. Il propose un passage vers la RN7 pour revenir sur l'avenue de la gare remonter l'ave Hélène Boucher pour ensuite remonter ave, des Alpes dessert la clinique ST Jean, Polygone Riviera et faire un terminal au rond-point les Vespins, offrant ainsi une possibilité d'extension vers la Colle sur Loup, ST Paul de Vence et Vence.

#### Voir [REP-MO-028](#)

- 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 ?

#### REP-MO-043

Depuis la rue de l'Eglise, qui sera mise en sens unique Est-Ouest, les accès de l'ensemble des adresses entre l'église et le futur écoquartier de la Villette seront desservies via une contre-allée telle que présentée dans la planche 4 de l'annexe à la pièce C. Une place dédiée et réservée est prévue au nord de l'église pour le corbillard ou convoi funéraire. Il n'existe plus de stationnement en voirie, hormis sur les voies adjacentes ne faisant pas l'objet de l'aménagement du projet de la ligne 4. Les participants aux funérailles devront nécessairement stationner dans les parkings Villette ou Sainte Luce, ou venir en tramway.



- @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 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.

## REP-MO-044

L'erreur relevée a effectivement échappé aux différents contrôles. Le visual est à corriger et le plan est correct. Le sens de circulation de la voie est Nord-Sud, de l'église Sainte-Famille vers le pont de l'autoroute A8 (cf. planche 4 de l'annexe à la pièce C).

Le chemin des Grands Plans, représenté en orange ci-dessous, ne constitue pas un itinéraire alternatif attractif.



En termes de trafic et en concentrant l'analyse sur l'heure de pointe du matin qui est dimensionnante sur ce tronçon, il est intéressant de mettre en exergue les éléments issus des cartes de l'annexe 4 de la pièce G-D-12 :



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

On note que la situation actuelle (550), telle que confirmée par des comptages, se verrait aggravée en 2035 sans le projet (700) alors que la trame viaire mise en œuvre par le projet de la ligne 4 renvoie des trafics inférieurs (400) à la situation de référence 2035 sans projet mais aussi inférieurs à la situation actuelle. Ce résultat est bien conforme avec la requalification du boulevard Maréchal Juin engagée par le projet de la ligne 4.

E363 Demande de précisions au MO au sujet des ce point particulier de la circulation auto : nous serons aussi certainement contraints d'emprunter les différentes rues donnant sur l'avenue de Cannes et la ville construit aussi au bout de l'avenue Germaine plusieurs bâtiments de logements sociaux et étudiants avec de nombreuses voitures qui ne pourront plus rejoindre le boulevard du Maréchal Juin. Quelles sont les voies de dégagements pour ces immeubles de l'avenue Germaine ? Si la fin du chemin des grands plans devient un cul de sac compte tenu de la piétonnisation de l'avenue Garigliano, comment allons-nous facilement sortir et rentrer en voiture du chemin des grands plans où se trouvent les nombreux parking des résidences ? Ce chemin et les petites rues adjacentes ne risquent-elles pas d'être saturées ?

## REP-MO-045

L'avenue Germaine, représentée en orange ci-dessous, n'est pas modifiée. Elle continuera de déboucher sur le chemin de la Minoterie dont la continuité est conservée avec le chemin des Grands Plans. S'il est vrai que les sorties vers l'avenue de Cannes au Sud seront à privilégier, il n'est pas créé de voie en impasse et les nombreux parkings des résidences demeureront tous accessibles.



- 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.

## REP-MO-046

Il est important de rappeler que la saturation observable actuellement du réseau viaire est due au trafic de transit. Toutes les dispositions prévues visent à ne conserver que les circulations strictement nécessaires à la vie et à l'activité du quartier. La densification énoncée par le contributeur est véritablement le moteur d'une nécessaire transition vers les transports en commun. Plus les villes s'urbanisent, moins les véhicules particuliers sont adaptés pour couvrir les besoins en déplacement. Dans le cas présent, le projet tramway T4 ne remet pas en cause l'usage de la voiture pour les riverains mais leur "réserve" les voies existantes en retirant les véhicules qui ne font actuellement que passer quotidiennement, sans même s'arrêter pour les commerces, générant des nuisances importantes.

- @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.

## REP-MO-047

L'ensemble des adresses et entrées/sorties charretières du projet est maintenu, y compris sur le boulevard Maréchal Juin. Ce contributeur pourra donc maintenir son activité en continuant d'utiliser son véhicule électrique.

Le maître d'ouvrage a bien conscience que certaines professions comme les artisans ou commerciaux n'ont pas d'autres solutions que de se déplacer avec leur véhicule de fonction. En cela le tramway ne s'adresse pas directement à eux mais d'abord aux populations et emplois se trouvant dans l'attractivité des stations (déplacements directs). Les études de circulation montrent qu'à l'horizon 2035 sans projet de tramway, la circulation va augmenter et la voirie n'arrivera plus à écouler le trafic attendu. Avec un report modal sur le tramway, la circulation en sera améliorée.

- @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

#### REP-MO-048

L'accès aux riverains et aux activités professionnelles sera maintenu pendant les travaux et à terme. Toutes les dispositions seront prises via une coordination fine pendant les travaux pour limiter au maximum les nuisances de certaines interventions ponctuelles.

L'importance du parking de la Villette pour l'activité du centre-ville est bien connue du porteur du projet. Le chantier du tramway n'a pas d'incidence immédiate majeure sur son fonctionnement mais c'est le chantier de l'écoquartier, préalable au tramway, qui va l'impacter et significativement changer cet espace.

- @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.

#### REP-MO-049

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

Par ailleurs, une commission d'indemnisation et d'accompagnement (CIA) sera mise en place par le maître d'ouvrage à l'instar de ce qui avait été fait pour la réalisation de la ligne 2. La mise en place de cette commission d'indemnisation et d'accompagnement concerne les professionnels riverains du chantier du tramway situés dans l'aménagement du tramway de façade à façade (périmètre DUP), et non dans une voie perpendiculaire ou parallèle. Les membres de la CIA présentent toutes les garanties de sérieux et d'impartialité, regroupant les partenaires publics et privés concernés par l'accompagnement économique des professionnels, fonctionnant de manière totalement indépendante sous l'autorité d'un président issu de la société civile.

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

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

- @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.

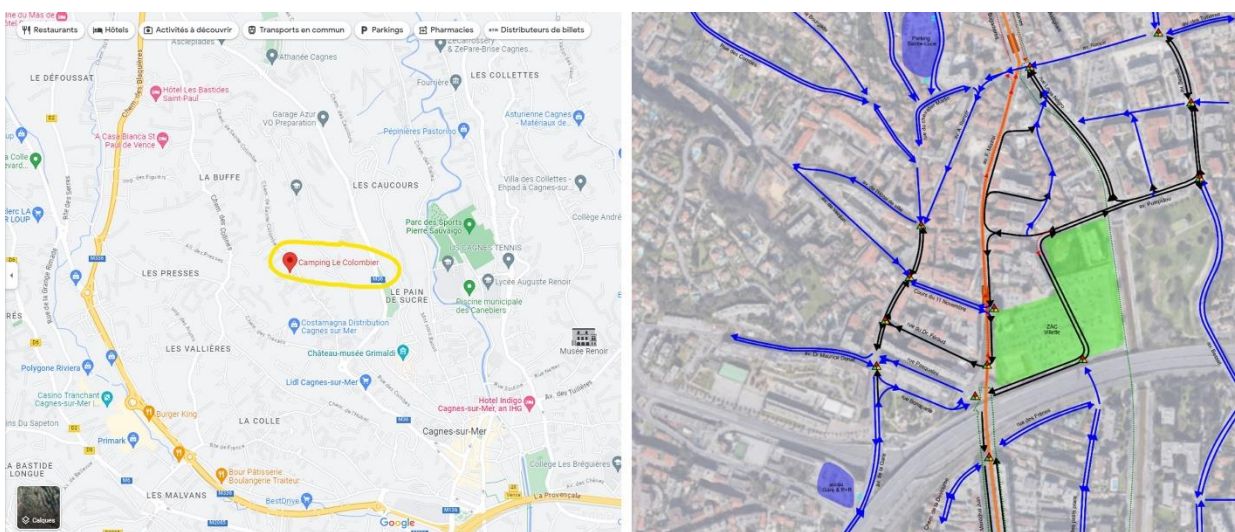
#### REP-MO-050

Le camping le Colombier est situé au Nord-Est du centre de Cagnes-sur-Mer et bien au-delà des aménagements de la nouvelle trame circulatoire (cf. carte ci-après). La nouvelle trame circulatoire n'a donc que très peu d'impact sur les accès au camping. Bien que des voies de circulation soient maintenues sur le boulevard Maréchal Juin pour les accès riverains et livraisons des commerces,

les accès au camping le Colombier se feront principalement en venant de l'Est à partir de la M36, avenue de Verdun. La nouvelle trame circulatoire prévoit la mise en double sens de l'avenue de la Gare, et c'est bien cet itinéraire qui sera pris par les clients se rendant au camping, l'avenue de la Gare étant une bien meilleure connexion avec l'autoroute A8 que le boulevard Maréchal Juin.

Accès au camping le Colombier à partir :

- du Sud-Est : avenue de la Gare > avenue de l'Hôtel de Ville > avenue de Verdun
- du Nord-Est : avenue Renoir > avenue de l'Hôtel de Ville > avenue de Verdun
- du Sud-Ouest (hors aménagements ligne 4) : avenue des Alpes M336 > chemin des Presse > chemin des Travaux ou chemin des Collines
- du Nord-Ouest (hors aménagements ligne 4) : pénétrante de Vence M336 > chemin des Collines



- 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 pétons, 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.

### QUE-CE-04

*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 ?*

### REP-MO-051

En raison de l'acuité du sujet, le maître d'ouvrage propose une longue réponse articulée autour de plusieurs points. Tout d'abord, l'aménagement est justifié par rapport aux différentes fonctions urbaines et de mobilité analysées par le maître d'œuvre, dans une démarche d'éco-conception et écartant notamment des tracés de tramway alternatifs. Le maître d'ouvrage explicite également les caractéristiques du projet au regard des préoccupations de sécurité des transports et des déplacements en modes doux. Enfin, le maître d'ouvrage esquisse dans une dernière partie des évolutions possibles du projet, dans la répartition des fonctions sur l'aménagement, les choix de traitement arboré, ainsi qu'en matière de circulation.






Parmi les multiples tracés étudiés, c'est bien l'emprunt du boulevard Maréchal Juin qui répond le mieux aux besoins en termes de zones de chalandise (population et emplois) et d'itinéraires. Il offre la plus grande cohérence avec les autres modes de transport : réseau SNCF et le PEM de Cagnes-sur-Mer avec la connexion piétonne via le passage Garigliano (230 m à pied) et le futur BHNS de l'avenue des Alpes. Pour comparaison locale, cette correspondance est inférieure en distance à celle entre la gare Thiers à Nice et la ligne 1 (330m).

**Les espaces entre la plateforme ferroviaire et les façades** vont assurer plusieurs fonctionnalités urbaines à savoir :

- les accès aux véhicules de secours et d'incendie,
- le déplacement sécurisé des piétons et modes doux,
- les accès aux véhicules pour desservir les immeubles, commerçants (livraisons et clients) ainsi que les accès aux nombreux cabinets médicaux et professions libérales,

- les stationnements pour livraisons et consultations en cabinets médicaux et professions libérales,
- l'installation des terrasses de cafés et restaurants (pouvant être combinées avec les places de livraison suivant une répartition horaire dans le respect des règles municipales),
- des espaces verts apportant ombre et fraîcheur indispensables,
- du mobilier urbain (barrière, bancs, poubelles...).

Les aménagements de cette zone de rencontre (ou « Zone 20 ») sont strictement conformes aux recommandations du CEREMA elles-mêmes intégrées dans le code de la route. Pour le boulevard Maréchal Juin, toutes les conditions de contexte sont respectées pour un fonctionnement sécuritaire et adapté. Ce type d'aménagement a fait ses preuves dans de nombreuses grandes villes : sa lisibilité et compréhension sont parfaitement intégrés par les usagers (automobilistes, piétons et cycles) et les comportements sont généralement adéquats. Le fait que ce type d'aménagement, donne la priorité aux piétons et non aux automobiliste (comme par exemple pour la zone 30) est un gage de sécurité car le code de la route s'applique.

 <b>Aire piétonne</b>	 <b>Zone de rencontre</b>	 <b>Zone 30</b>	 <b>Limitation ponctuelle 30 km/h</b>	 <b>Limitation à 50 km/h</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piétons prioritaires</li> <li>- Vélos autorisés + autres véhicules selon les règles définies par le maire</li> <li>- Allure du pas</li> <li>- Stationnement public non autorisé</li> <li>- Obligation d'un cheminement piéton continu et repérable d'une largeur d'au moins 1,40m libre d'obstacle pour le confort des PMR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Piétons prioritaires</li> <li>- Tous les véhicules sont autorisés</li> <li>- 20km/h max</li> <li>- Stationnement limité aux emplacements aménagés</li> <li>- Double sens cyclable généralisé. Aménagement cohérent avec la limitation de vitesse. Sauf exception, obligation d'un cheminement piéton repérable d'une largeur d'au moins 1,40m libre d'obstacle pour le confort des PMR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Véhicules prioritaires</li> <li>- Tous les véhicules sont autorisés</li> <li>- 30km/h max</li> <li>- Double sens cyclable généralisé. Aménagement cohérent avec la limitation de vitesse. Sauf exception obligation d'un trottoir d'au moins 1,40m libre d'obstacle pour le confort des PMR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Véhicules prioritaires</li> <li>- Tous les véhicules sont autorisés</li> <li>- 30km/h max</li> <li>- Obligation d'un trottoir d'au moins 1,40m libre d'obstacle pour le confort des PMR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Véhicules prioritaires</li> <li>- Tous les véhicules sont autorisés</li> <li>- 30km/h max</li> <li>- Obligation d'un trottoir d'au moins 1,40m libre d'obstacle pour le confort des PMR</li> </ul>	<b>Réglementation</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rues commerçantes de centre ville</li> <li>- Cheminements piétons en site propres</li> <li>- Trottoirs mixtes piétons/vélos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rues commerçantes, ou avec des équipements publics</li> <li>- Rues résidentielles</li> <li>- Rues étroites</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rues commerçantes, ou avec des équipements publics</li> <li>- Rues résidentielles</li> <li>- Zones d'activités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traversée de village</li> <li>- Pénétrante d'agglomération</li> </ul>		<b>Fonctionnalités urbaines favorisées</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Privilégier la présence d'un cheminement piéton continu et dégagé au stationnement ou à d'autres fonctionnalités</li> <li>- La circulation à double sens est recommandée</li> <li>- La priorité à droite généralisée est recommandée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La priorité à droite généralisée est recommandée</li> <li>- Traversée des piétons admise n'importe où dans la zone</li> </ul>			<b>Recommandations d'aménagement</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Convient à un trafic très faible (trafic de desserte)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Convient à un trafic inférieur à environ 8 000 véh/jour</li> </ul>			<b>Limites du dispositif</b>

Parmi les nombreuses conditions nécessaires pour la réalisation d'une zone 20 apaisée (cf comparaison des différentes réglementations applicables ci-dessus), celle concernant la nécessité d'un trafic faible est totalement respectée grâce à la mise en œuvre de la nouvelle trame circulatoire dans le centre de Cagnes-sur-Mer. Les déplacements de transit représentent plus de 60 % du trafic actuel. Ces derniers seront reportés et diffusés sur les axes périphériques. Ainsi, les pointes horaires sur le boulevard Maréchal Juin de 700 véhicules par sens seront réduits à 400 (-40%) dans le sens Nord-Sud et à 50 (-90%) dans le sens Sud-Nord. Ces données issues des trafics calculés à horizon 2035 sont présentées en détail dans l'annexe 4 de la pièce G-D-12 du dossier DUP.

Ainsi, seuls les trafics locaux de desserte (riverains, trajets liés aux activités commerciales et libérales) emprunteront l'axe ce qui apportera assurément un apaisement profitable au quartier. La circulation sera organisée sous la forme d'« anneaux » autour des blocs d'immeubles et de la plateforme tramway afin de dissuader les automobilistes de traverser cette zone de rencontre apaisée entre l'hippodrome, les rues Bir Hakeim / Garigliano et l'A8.

Il est précisé qu'en l'absence de réalisation du tramway et de la nouvelle trame circulaire, la situation en 2035 conduirait à l'asphyxie et à la paupérisation non seulement du boulevard Maréchal Juin mais du centre-ville de Cagnes-sur-Mer. Ce dernier bénéficiera donc également des bienfaits de la nouvelle trame circulaire au-delà du seul couloir emprunté par le tramway.

La mise en œuvre de la nouvelle trame circulaire apporte donc des améliorations du cadre de vie de tout le centre de Cagnes-sur-Mer en reportant le trafic de transit sur les axes périphériques avec des bénéfices en termes de bruit et de pollution. Les impacts de ces reports sur les zones périphériques ont été vérifiés pour assurer que les voiries adjacentes ont la capacité d'absorber cette charge supplémentaire sans impact préjudiciable sur la circulation, le bruit ou la qualité de l'air : avenue de la Gaude > Cyrille Besset, Renoir > Avenue de la gare, autoroute A8 ... (Annexes 4, 5 et 6 de la pièce G-D-12, mémoire en réponse à l'autorité environnementale pièce J).

Concernant la limitation à 30km/h portée par le projet sur l'ex-RN7, il convient d'indiquer que cette disposition est conforme aux vitesses actuellement pratiquées et mesurées sur cet axe. Sans que les durées de parcours soient véritablement allongées, cette limitation permet de contenir les accélérations et freinages des véhicules réduisant d'autant les nuisances sonores et la pollution.

A la sous-question d'un aménagement du boulevard piétonnisé sans circulation hormis la desserte riveraine, le maître d'ouvrage estime que cette solution aurait pour inconvénient de restreindre davantage l'afflux de clientèle, les commerces ne profitant plus ni des clients automobilistes, ni des apports des voyageurs du tramway.

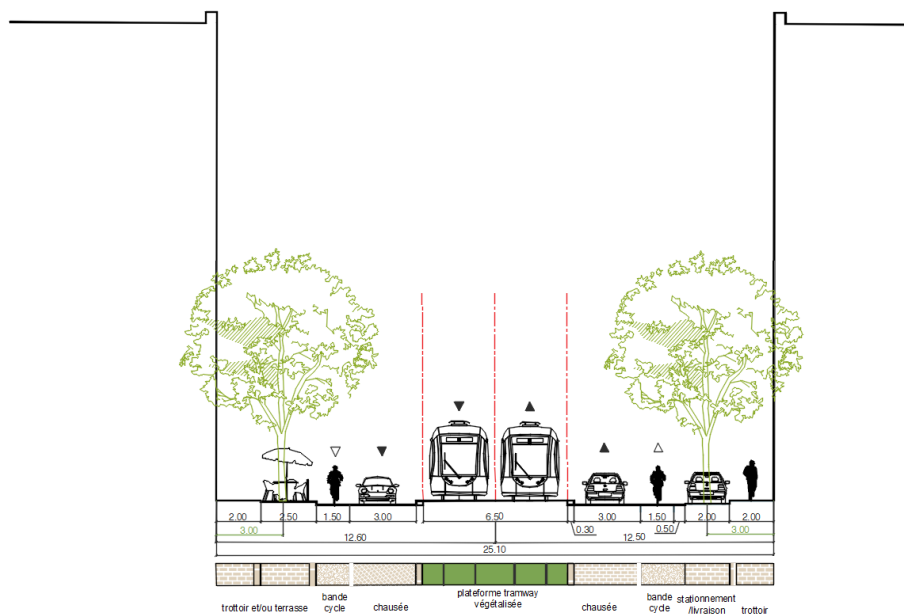
Pour revenir sur l'aménagement du boulevard Maréchal Juin et concernant la sécurité des usagers, notamment des piétons, bien évidemment, les véhicules ne seront pas autorisés à circuler sur le trottoir le long des façades, seule la bande de 2,80m entre la bande plantée et le trottoir est partagée. Il est précisé que les différents espaces : entre les alignements d'arbres (palmiers existants conservés, plantations complémentaires et stationnements) d'une part, la voie circulaire d'autre part, et enfin le trottoir le long des façades sont « structurés et hiérarchisés » grâce à l'utilisation de dallages distinctifs, de bordures basses de séparation et de mobilier.

La perspective présente en figure 35 (p46) de la pièce C a été mise à jour suite aux études plus détaillées de niveau projet (PRO). Un zoom sur la zone de rencontre est inséré ci-dessous. Pour rappel, le dossier d'enquête a été établi sur la base des études d'avant-projet (AVP), donc avec un niveau de précision et de définition de conception générale.



A la suggestion de supprimer les palmiers pour utiliser différemment les espaces (comme cela avait été envisagé au stade des études préalables et présenté lors de la concertation), il est précisé :

- la largeur disponible et exploitable entre la plateforme et les façades est de 9,30 mètres, de chaque côté du futur Tramway,
- avec une option de suppression des palmiers et une organisation plus « classique », c'est-à-dire en affectant des espaces dédiés et en conservant la priorité aux voitures, puis aux cycles et enfin aux piétons, ces derniers ne disposeraient d'une largeur de trottoir que de 2 mètres comme le montre la coupe suivante :

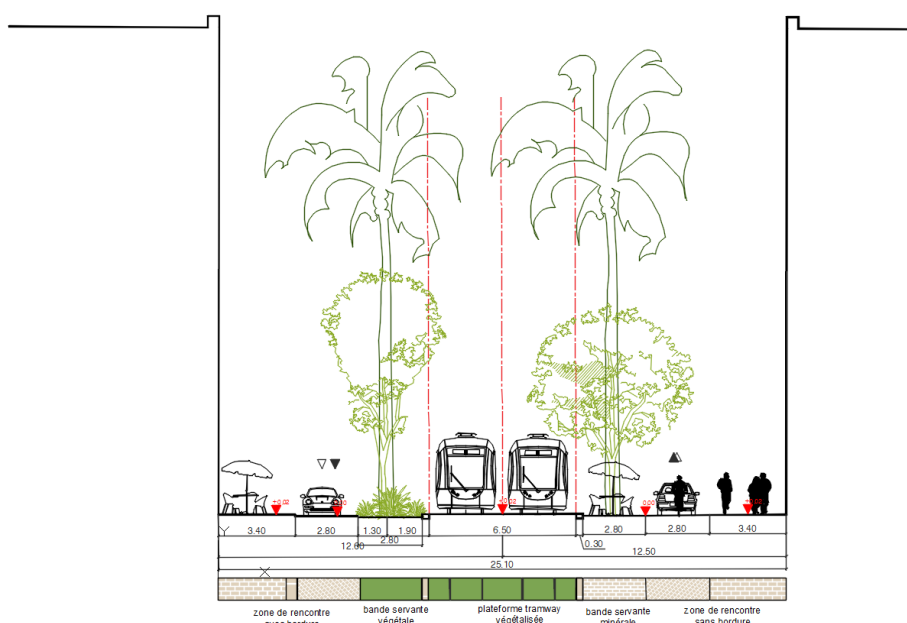


*Coupe Maréchal Juin avec suppression des palmiers et aménagement urbain avec affectation voiture, cycle et piéton séparée*

Cette largeur de 2 mètres est insuffisante au regard de la fréquentation piétonne du boulevard Maréchal Juin qui est d'abord une rue commerçante. Par ailleurs, les étals et terrasses de café ne pourraient plus se développer. Les accès aux pas de porte seraient alors plus contraints. Cette option d'aménagement justifie davantage une limitation de vitesse à 30 km/h moins favorable à l'activité d'une rue commerçante.

Enfin, ce profil renvoie les alignements d'arbres à 3 mètres des façades déjà constituées ce qui contraindrait leur expansion en étant trop proches des balcons filants présents sur la grande majorité de ce boulevard.

Ces inconvénients majeurs ont donc conduit en phase études AVP à rechercher d'autres options. L'aménagement dit « Zone 20 » a été retenu car il répond point par point aux fonctionnalités recherchées et aux conditions requises. C'est par ailleurs un projet plus ambitieux qui profitera davantage à l'amélioration du cadre de vie.



*Coupe Maréchal Juin avec maintien des palmiers et aménagement urbain en zone de rencontre*

- Il offre un espace plus confortable pour les piétons (3,40 m contre 2 m pour l'aménagement des études préalables) pouvant être localement partagé avec des terrasses ou étals à certaines heures de la journée ; grâce au principe de la zone 20, les piétons bénéficient également de l'espace circulé par les véhicules tant que ceux-ci restent en mouvement (le code de la route en zone 20 donne la priorité aux piétons), soit un espace total de 6,20 m de largeur.
- Les palmiers sont conservés, ce qui est fondamental par rapport à la démarche de développement durable engagée par le maître d'ouvrage visant à préserver autant que possible les végétaux existants (conservation du patrimoine végétal typique de ce boulevard).
- En tout état de cause, les règles de sécurité du système de transport imposent de reporter les plantations à plus de 1,80 m du bord de la plateforme ferroviaire. C'est précisément la distance disponible. De fait, il serait incompréhensible de supprimer l'alignement des palmiers existants qui ne font ni obstacle pour le tramway, ni pour les espaces piétons.
- Les palmiers seront renforcés par des plantations complémentaires denses de hauteurs intermédiaires apportant ombre et îlot de fraîcheur. Cette densité ne pourrait être autant développée sur le schéma des études préalables. En outre, la juxtaposition des grandes

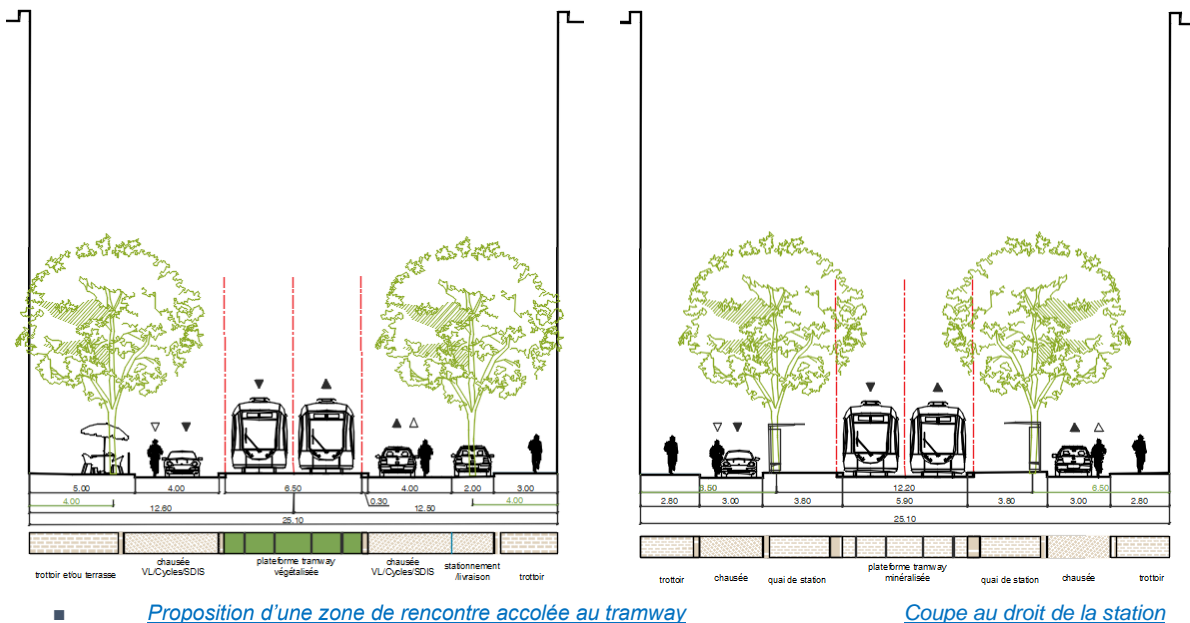
tiges (palmiers) avec des arbres de moindre hauteur permet de conserver le point de vue remarquable sur le Baou de Saint-Jeannet vers le Nord (vue sur le grand paysage).

- L'inter-distance entre les palmiers conservés est intéressante en terme d'aménagement. Ces espaces pourront être traités soit en espaces verts, soit en terrasses soit en places de stationnement / livraisons. Ces destinations seront arrêtées en concertation étroite avec les riverains et commerçants. Il est précisé que ces affectations pourront évoluer en fonction des besoins et du temps concernant les parkings et aires de livraison. Cette option d'aménagement évolutif, non figé, nous semble intéressante. En réponse à une remarque formulée par la commission d'enquête, les livraisons n'auront en aucun cas à s'effectuer en pleine voie car un nombre suffisant de places de livraison est ainsi prévu.

**Concernant le végétal**, la sauvegarde des palmiers et les plantations complémentaires présentées ci-dessus créeront une canopée de part et d'autre de la plateforme tramway qui sera elle-même enherbée. Ce parti végétal fort vient en opposition au caractère actuel exclusivement minéral et automobile. La qualité et l'attractivité de cet axe en seront largement améliorées et profiteront des îlots de fraîcheur répartis le long du boulevard Maréchal Juin.

**En réponse aux préoccupations de la commission d'enquête et soucieux de mettre en œuvre un aménagement qui satisfasse les riverains et commerçants, le maître d'ouvrage souhaite apporter une proposition complémentaire qui ne figure pas au dossier :**

- Elle maintient le principe de la zone de rencontre et conserve la mutualisation de l'espace circulé entre les vélos, les voitures voire les piétons en mouvement. Cette caractérisation nous semble indispensable pour offrir davantage de surface le long des façades. La proposition intermédiaire consiste à reporter cette bande le long de la plateforme tramway tel que présenté sur la 1ère coupe ci-dessous :



- Cette organisation impose la suppression des palmiers mais permet de ne pas séparer les surfaces de stationnement, livraison et terrasse complémentaire du trottoir. A noter que la largeur de la chaussée partagée doit être de 4m minimum pour servir de voie échelle en cas d'intervention des services de secours sur les façades.

Cette répartition alternative pourra faire l'objet d'une étude complémentaire qui déterminera sur plan l'implantation variable de la chaussée pour intégrer, le long de la plateforme tramway, les surlargeurs nécessaires pour la signalisation en carrefour, les îlots piétons et les quais tramway. La 2ème coupe ci-dessus présente la situation qui cumule les cotes les plus contraignantes pour le trottoir sur une cinquantaine de mètres au droit de la station tramway.

La végétalisation complémentaire à la plateforme tramway s'incorporera alors dans les espaces résiduels sans pouvoir constituer 2 alignements parfaitement continus.

Une étude complémentaire de circulation sera menée pour s'assurer dans le détail si des mouvements parasites de circulation sur le boulevard ne pourraient pas être optimisés, par exemple des accès riverains par des voies secondaires, l'idée étant de poursuivre le travail d'optimisation des circulations, sans contrevenir à la trame circulatoire.

Complémentairement et à la lecture des contributions, le maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes jugées utiles pour la bonne compréhension du public :

- **Concernant le bruit**, les nuisances sonores sont intimement liées à la circulation des véhicules. Ils diminuent drastiquement lorsque le trafic est réduit. La suppression du trafic de transit (mais pas du trafic local) et la suppression des bus compensé par le nouveau tramway plus silencieux vont réduire par 3 le niveau sonore actuel et tel qu'il serait mesuré en 2035 en l'absence de nouveau système de transport (cf. études acoustique intégrée au dossier en annexe 6 de la pièce G-D-12, résultats des impacts sur les récepteurs bd Maréchal Juin pages 329 à 332). Cette modification de l'ambiance sonore est indiscutablement un atout pour les nombreux appartements disposant de balcons.
- **Concernant la phase travaux**, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien que toutes les dispositions et précautions seront prises concernant le maintien des accès riverains (y compris les nombreux parkings situés à l'arrière des bâtiments) et des activités commerciales ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire communication de la population et des professionnels impactés.

Tout d'abord les travaux seront organisés par tronçon de quelques centaines de mètres et non sur la totalité du boulevard en même temps. Ensuite, les accès seront maintenus aux façades par la mise en œuvre de passerelles piétonnes lorsque la remise en état en fin de journée ne pourra être garantie. Des options de substitution de parking seront développées lorsque l'accès voiture ne sera pas possible pendant quelques jours. Les activités bruyantes seront réduites par l'emploi d'engins respectant la réglementation en termes de niveaux sonores et toujours planifiées à des heures admissibles (seront exclus le matin tôt et pendant la pause méridienne).

Enfin, pour les commerces ou activités dont la performance serait clairement remise en cause par l'activité du chantier, une commission d'indemnisation et d'accompagnement (CIA) analysera les dossiers selon une approche claire, transparente et indépendante, à l'instar de ce qui avait été fait pour la réalisation de la ligne 2 à Nice.

### 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)

#### 3.3.1.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

#### 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)

### 3.3.2. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

#### 3.3.2.1. 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

**[R226, @40, @53, R234, @305, @385, @394 et E585 appellent une réponse commune REP-MO-052 ci-dessous concernant le pont Napoléon III, la consistance des travaux et les études réalisées.](#)**

#### **REP-MO-052**

##### **Concernant le Pont Napoléon III.**

Le projet présenté au dossier de DUP de niveau avant-projet (AVP) prévoit un renforcement des piles existantes pour reprendre les efforts dynamiques liés au freinage des rames de tramway. Les pieux nouveaux sont ainsi compris-intégrés dans l'enveloppe actuelle de l'ouvrage. En aucun cas, des appuis supplémentaires ne seront créés dans le Var. Les travaux ne nécessiteront pas d'intervention dans le lit du Var, ni n'auront d'impact sur la biodiversité présente dans ce site protégé.

*Référence au dossier de DUP :*

*Pièce D §2.2.2.5*

*Pièce GD9*

Le pont Napoléon III fait l'objet de toute l'attention nécessaire. Des sondages ont été réalisés en 2022 pour établir rétrospectivement toutes les caractéristiques techniques de l'ouvrage et mener des études et calculs approfondis. La comparaison entre les charges et sollicitations des nouvelles infrastructures tramway et des rames en exploitation avec celles avant le projet renvoie une marge positive de par la réduction significative du nombre de voies possible pour les camions ( le pont Napoléon III a été conçu pour accueillir des convois de camions, même si aujourd'hui la circulation PL sur la RM6098 en bord de mer est soumise à dérogation). Les études techniques sont menées par des bureaux d'ingénierie spécialisés du maître d'œuvre. Elles font l'objet de vérifications et contrôles à plusieurs niveaux, notamment par le bureau de contrôle technique mandaté par le Maître

---

Création de la ligne 4 de tramway : mémoire du maître d'ouvrage en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique

d'ouvrage. Ces mêmes éléments sont analysés et instruits par les services de l'État compétents dans le cadre de la procédure sécurité qui régit le projet (cf. réponse à la contribution @91 [REP-MO-130](#)).

De manière complémentaire, pour les ouvrages d'art, nous renvoyons à la pièce D de la DUP laquelle précise la nature des ouvrages d'art à créer et à renforcer (chapitre 2.2.1 et 2.2.2).

- **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 !!

**[R234 et @98 appellent une réponse commune REP-MO-079 concernant la faisabilité du tracé sur la talus SNCF](#)**

**[R234 et @83 appellent une réponse commune REP-MO-011 concernant la zone rouge dans le porter à connaissance de l'Etat.](#)**

**[R234, @40, @53, R226, @305, @385, @394 et E585 appellent une réponse commune REP-MO-052 concernant le pont Napoléon III, la consistance des travaux et les études réalisées.](#)**

**[R234, @53, @162, @305, @394 et @785 appellent une réponse commune concernant la prise en compte de la faune et de la flore REP-MO-055](#)**

- **@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.

**[@295, @297, @608 et @698 appellent une réponse commune REP-MO-053 ci-dessous concernant la transformation du pont piéton du Brecq et la passerelle Bellaud](#)**

### **REP-MO-053**

Le projet de refonte de la trame circulatoire doit s'observer globalement. Pour désengorger le centre-ville, il convient de ne plus faire converger les flux véhicules vers le square Bourdet (report sur Jean Féraud > av de la gare à l'Ouest et av de la Gaude > Cyrille Besset à l'Est). Aussi, l'avenue Marcel Pagnol est fermée à la circulation automobile et dédiée au tramway et aux circulations douces. Le passage du Bellaud, qui n'est actuellement pas franchissable pour les véhicules, n'aurait alors pas de débouché. Le pont du Brecq (actuellement une passerelle piétonne comme le passage Bellaud) permet, quant à lui, de lier la raquette de l'impasse du chemin du Brecq au chemin des Salles en

---

Création de la ligne 4 de tramway : mémoire du maître d'ouvrage en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique

créant un nouvel accès au P+R et à l'avenue de la Gaude, barreau nord du schéma de la nouvelle trame circulatoire (cf. planches 1 et 2 de l'annexe à la pièce C). Le projet de réalisation de ce pont routier en lieu et place de la passerelle existante a été conçu pour générer un impact minimum sur la faune et flore du site environnant la Cagne. Des mesures particulières sont prises notamment pour limiter l'impact sur des espèces végétales protégées. Le projet a fait l'objet d'une analyse de l'autorité environnementale et de la CDNPS (commission départementale de la nature, des paysages et des sites) qui ont validé les dispositions proposées.

Le dossier soumis à la CDNPS est joint au dossier d'enquête en pièce I. Il comprend une analyse du projet sur les fonctionnalités écologiques en présence (I §3.1.1.3) et présente les mesures de réduction mises en œuvre pour limiter tout impact (I §3.1.3.2).

Concernant les conditions d'accès au centre-ville, le projet de tramway participe et concrétise un changement dans nos modes de déplacement pour une mobilité plus durable en développant le réseau de transports en commun. Cela passe en effet par un changement de nos pratiques. Les habitants des espaces collinaires seront en effet incités à laisser leur véhicule aux parkings relais pour emprunter le tramway et rejoindre le centre-ville. L'accès en voiture sera bien sûr toujours possible mais moins attractif et moins confortable que pour les utilisateurs des transports collectifs.

Référence au dossier de DUP :

Pièce D §2.2.1

Pièce I dossier soumis à la CDNPS.

Pièce GD7

- @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 ?

**[@305, @40, @53, R226, R234, @385, @394 et E585 appellent une réponse commune REP-MO-052 concernant le pont Napoléon III, la consistance des travaux et les études réalisées.](#)**

## REP-MO-054

En ce qui concerne les vibrations, nous renvoyons à la réponse à la contribution @40 dont nous rappelons ci-dessous la teneur :

La circulation d'un tramway est génératrice de vibrations pouvant avoir une perception tactile, propagation des vibrations aux sols puis aux structures des bâtis, et une perception auditive, vibrations liées au bruit solidien. Ces vibrations sont précisément analysées dans le cadre d'un projet tramway qui est tenu de démontrer le strict respect des seuils réglementaires. Les niveaux maximaux admissibles ne sont pas de nature à provoquer des fissurations mais tout au plus générer des gênes aux riverains.

L'étude menée à l'état initial et les modélisations permettent d'identifier précisément les zones qui nécessitent un traitement particulier de par la nature des sols, ouvrages et bâtiments. L'étude d'impact présente dans la pièce GD7 §1.6.3 les mesures de réduction mises en œuvre pour la ligne 4. La voie ferrée est ainsi adaptée aux endroits pertinents pour permettre un amortissement et absorber les émissions vibratoires du tramway. Ces poses anti-vibratiles ont démontré leur efficacité sur de nombreux réseaux. Elles consistent à isoler des sols la structure de la voie ferrée du tramway, communément appelée structure voie ferrée sur dalle flottante, afin d'atténuer la propagation des vibrations de -10 à -20 dB lorsque le tracé du tramway s'approche trop près de bâtiments, ou lorsque des structures de bâtis sont sensibles aux vibrations.

Elles font l'objet de contrôles après réalisation et de mesures de vibrations après la mise en service pour vérifier que les seuils de vibrations requis sont respectés. Complémentairement, le Maître d'ouvrage a décidé d'augmenter la mise en œuvre de semelles résilientes sur la ligne 4 même si les études ne l'exigeaient pas strictement. Cette disposition volontariste issue de la démarche développement durable menée dans le cadre du projet permettra d'offrir un meilleur confort aux usagers et riverains.

Enfin, en termes de suivi des incidents qui seraient imputables au projet tramway, le maître d'ouvrage demandera l'établissement de référés préventifs pour les bâtiments proches du tracé ou présentant des structures fragiles. Ces référés permettront de détenir un état initial incontestable. En dehors de ces cas, les entreprises titulaires d'un marché de construction de la ligne 4 seront tenues de réaliser un constat d'huissier avant travaux en présence des propriétaires afin de constater l'état des façades des bâtis. Ces référés et constats permettront l'instruction par des experts si des fissures apparaissent qu'elles soient dues aux travaux du tramway ou non (sécheresse avec mouvement de sol).

*Référence au dossier de DUP :*

*Pièce GD5 §1.5.3*

*Pièce GD7 §1.6.3*

*Pièce GD12 Annexe 7*

## REP-MO-055

En ce qui concerne la crainte exprimée de nuisances et destruction de la faune et flore locale, le projet de ligne 4 a fait l'objet d'une évaluation de l'impact environnemental disponible en pièce G, qui comporte un volet naturel basé sur des campagnes d'inventaires complètes de la faune et de la flore (4 saisons), réalisé par un bureau d'étude spécialisé (voir annexe GD12 et annexe 3). Les impacts sur la faune et la flore y sont évalués, et le maître d'ouvrage a appliqué la doctrine ERC, à savoir éviter les dommages à l'environnement, sinon les réduire au maximum, ou enfin les compenser. Cette évaluation environnementale a été soumise à l'avis de l'autorité environnementale dont l'avis est joint en pièce J.

Malgré l'application des différentes mesures ERC, quelques impacts résiduels sur certaines espèces ont été identifiés ; aussi, un dossier de dérogation à la destruction d'espèces protégées a-t-il été élaboré. Ce dossier est matière de l'étude d'impact laquelle en reprend les conclusions et les

mesures à mettre en œuvre. Il a également été soumis au Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN), dont l'avis est réputé favorable. Toutes les procédures réglementaires liées au code de l'environnement et notamment celles relatives à la faune et la flore ont été diligentées et ont reçu un avis favorable par les services compétents de l'État. Le dossier comprend enfin en pièce G, une évaluation appropriée des incidences NATURA 2000 (pièce GD-9)

*Référence au dossier de DUP :*

*Pièce GD7 §1.3*

*Pièce GD12 Annexe 3*

*Pièce GD 9*

## **REP-MO-056**

Sur la question du coût des ouvrages, l'ensemble du projet a été chiffré. La décomposition indiquée suivant les 19 postes CEREMA est disponible dans la pièce H de la DUP. Le coût des ouvrages d'art est de 22 millions d'euros au stade AVP et ne constitue pas un coût substantiel de l'opération. Les investigations et études de projet menées au niveau PRO dans la continuité de l'avant-projet confirment ce coût.

*Référence au dossier de DUP :*

*Pièce H §4.1*

- **@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

**[@385, @40, @53, R226, R234, @305, @394 et E585 appellent une réponse commune REP-MO-052 concernant le pont Napoléon III, la consistance des travaux et les études réalisées.](#)**

- **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

## REP-MO-057

En ce qui concerne les questions soulevées sur l'arrêt rue des Oliviers, nous renvoyons à la réponse formulée dans le chapitre §3.2.3.5 Positionnement stations, nombre [REP-MO-038](#).

Pour la distance des aménagements par rapport à la façade nord de la résidence de La Baie, les largeurs ont déjà été réduites aux minima réglementaires pour le trottoir, la bande cyclable et la voirie. Il n'existe pas non plus de surlargeur exploitable entre le tramway et la voirie.

Pour ce qui est du gong (cloche) utilisé par le conducteur du tramway, il s'agit d'un dispositif de sécurité permettant de s'annoncer aux piétons et éviter toute collision. Son usage est cadré par le règlement de sécurité d'exploitation (RSE de la Régie Ligne d'Azur). Le niveau sonore doit répondre à des exigences réglementaires strictes. Sur la ligne 2, des essais et adaptations ont été menés pour adapter et réduire son niveau en fonction de l'heure et du lieu tout en respectant la réglementation. Ainsi le niveau sonore du gong (cloche) est abaissé le soir et le matin tôt lorsque le bruit environnement est apaisé. Ce retour d'expérience profitera à la ligne 4.

Enfin les résultats de l'étude acoustique (annexe 6 de la pièce G-D-12) sur la résidence La Baie indiquent une baisse significative du bruit après aménagements de la ligne 4 (plus de -6 dBa en moyenne correspondant une sensation du bruit 4 fois moins forte qu'actuellement).

- **@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.

**[@537, E594, @481, QUE-CE-41 et QUE-CE-25 appellent une réponse commune REP-MO-058 ci-dessous concernant le devenir de l'école Fortissimo](#)**

## REP-MO-058

L'association Fortissimo (Ecole de musique) à Cagnes-Sur-Mer occupe une maison qui appartient à la commune et qui est impactée par le projet de la ligne 4 pour la réalisation du P+R Val-Fleuri. Elle relaie son inquiétude de relocalisation, et implicitement, pointe l'impact du projet T4 sur une activité collective et sociale.

Le maître d'ouvrage est naturellement soucieux de répondre au relogement de cette association, en lien avec la commune de Cagnes-sur-Mer, qui l'héberge. Les premières rencontres ont déjà permis d'établir les besoins de Fortissimo. Il lui a été précisé qu'elle pourrait rester dans les lieux au moins jusqu'à mi 2024.

Afin de réduire l'impact du projet sur la vie des quartiers, et compenser la disparition de cette maison, le maître d'ouvrage a intégré dans le programme (cf pièce D) un élément de restitution des surfaces de l'actuelle maison communale. L'architecte du Maître d'œuvre a conçu le P+R du Val-Fleuri en profitant de la dénivelée avec un niveau rez-de-jardin qui permettra d'accueillir en façade Sud un volume aménageable à destination communale de type culturel et sportif.

Le maître d'ouvrage et le Maire de Cagnes-sur-Mer reprendront contact avec l'association Fortissimo.

- **@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 ?

**[@698, @295, @297 et @608 appellent une réponse commune REP-MO-053 concernant la transformation du pont piéton du Brecq et la passerelle Bellaud](#)**

- **@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

De manière complémentaire, le sujet de la place de Gaulle est traité dans la réponse **[REP-MO-066](#)** à la contribution **@736** ci-après.

Concernant le parti paysager et les plantations, ce sujet est traité en fin de chapitre dans la réponse **[REP-MO-063](#)**

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

- @61-62 : projet aberrant coupe d'arbres si peu nombreux dans cette ville bétonnée à outrance, 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.

#### @61-62, @601, @393 et @37 appellent une réponse commune REP-MO-010 quant au choix du mode 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.

#### REP-MO-061

##### Sur la question de la prise en compte de la zone inondable.

Le projet de ligne 4 a fait l'objet d'une évaluation environnementale (Pièce G). Concernant le risque inondation, au regard de la sensibilité des enjeux hydrauliques, l'évaluation environnementale y consacre un volet spécifique (GD-8) « eaux et milieux aquatiques ».

L'ensemble des documents de planification communaux, supra-communaux, des documents de gestion du risques (PPRi, PPRif, risque sismique, risque de mouvement de terrain...), des documents à portée réglementaire concernant les milieux naturels et les documents de gestion des eaux ont été pris en compte dans le cadre du projet :

*Pièce GD5 chapitres 1.2.5 - 1.4.2 -1.3.2.1*

*Pièce GD7 chapitre 1.3.5*

*Pièce GD8 chapitre 5*

*Pièce GD 12 annexe 8 modélisations hydrauliques.*

*Pièce J Avis de l'autorité environnementale.*

L'ensemble des réglementations relatives à la gestion du risque inondation est pris en compte et des modèles hydrauliques ont été réalisés pour évaluer finement les impacts du projet.

Tous ces éléments sont disponibles dans le dossier d'enquête.

Le maître d'ouvrage tient à rassurer les contributeurs en précisant que le dossier a fait l'objet de plusieurs instructions :

- La consultation inter administrative organisée par le Préfet des Alpes-Maritimes, lequel a soumis le projet à avis des services compétents en matière de gestion du risque. Les avis ont été pris en compte dans le dossier soumis à enquête.
- L'autorité environnementale qui a rendu un avis délibéré. L'avis ne relève pas de problématique liée au risque inondation (pièce J).

Concernant la proximité à la mer, le tracé retenu, au terme d'une recherche des solutions de substitution raisonnables présentées en pièce C, s'éloigne du front de mer et permet ainsi d'anticiper

une modification du trait de côte. Par ailleurs, s'agissant de l'exposition au risque de submersion marine, le projet respecte les prescriptions du Porter à Connaissance Submersion Marine de novembre 2017 (pièce J chapitre 7).

**@162, @53, R234, @305, @394 et @785 appellent une réponse commune REP-MO-055 concernant la prise en compte de la faune et de flore.**

**@162, @61-62, @601 et @737 appellent une réponse commune ci-dessous REP-MO-063 relative au parti paysager et arboré**

### **REP-MO-063**

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler les efforts importants menés tout au long de la phase de conception pour éviter autant que possible la suppression des arbres. Plus largement, une démarche développement durable ambitieuse est native du projet T4.

Le parti paysager développé à l'occasion du projet T4, bien que généreux dans ses proportions, ne permet pas, il est vrai, de conserver l'ensemble des sujets existants malgré les efforts de conception. Un soin particulier a été donné à la conservation des sujets les plus remarquables voire emblématiques qui ponctuent le parcours dès que possible : cèdres, palmiers, quelques platanes. Cela a conduit à des adaptations de tracé pour éviter notamment de mettre à mal de beaux et vieux sujets qui participent à l'identité des lieux. De même, le tracé a été infléchi au niveau de l'avenue Marcel Pagnol pour éviter la ripisylve de la Cagne. Des mesures de protection strictes sont prévues en phase travaux pour garantir leur maintien.

Les efforts quant à la préservation et le développement de la nature en ville s'expriment clairement à travers le bilan des plantations et le bilan des espaces verts rappelés ci-dessous (extrait de la pièce C). Le bilan des arbres fait apparaître une très forte compensation : pour 1 arbre supprimé, 7 seront plantés et lorsque l'essence et la santé de l'arbre le permettent, le sujet est déplacé.

Bilan des arbres (au stade des études AVP)

Désignation		Arbre abattu	Arbre déplacé	Arbre conservé	Arbre planté	Total arbre en unité
Cagnes-sur-Mer	Secteur 01	22	4	130	315	445
	Secteur 02	42	5	29	259	288
Saint-Laurent-du-Var	Secteur 03	49	-	45	466	511
Nice	Secteur 04	53	-	161	121	282
Total en unité		166	9	365	1161	1526

Bilan des espaces verts (au stade des études AVP)

Désignation		Plateforme plantée	Terre-pleins et massifs	Total en m <sup>2</sup>
Cagnes-sur-Mer	Secteur 01	4 730	4 390	9 120
	Secteur 02	9 120	2 015	11 135
Saint-Laurent-du-Var	Secteur 03	8 102	8 700	16 802
Nice	Secteur 04	7 099	9 824	16 923
Total en m <sup>2</sup>		29 051	24 929	53 980

Le renouvellement de la palette végétale et sa diversification offrent d'autres bénéfices indéniables qu'il convient de souligner : le choix d'essences résilientes, peu consommatrices d'eau, la diversification des essences et des strates pour une meilleure résistance aux maladies, le renouvellement de sujets dont l'état phytosanitaire est fragile, une meilleure captation carbone par les végétaux (propriété des jeunes arbres) et enfin une convergence des enjeux paysagers avec les enjeux de biodiversité locale, via un travail avec un écologue.

- @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.

**[@394, @53, @162, R234, @305 et @785 appellent une réponse commune REP-MO-055 concernant la prise en compte de la faune et de flore.](#)**

**[@394, @40, @53, R226, R234, @305, @385 et E585 appellent une réponse commune REP-MO-052 concernant le pont Napoléon III, la consistance des travaux et les études réalisées.](#)**

- @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.

## REP-MO-064

La copropriété de la résidence Shangri La située impasse Chaillon, parcelle AO 353 (UF250/31) est quasiment le seul immeuble collectif impacté par le projet de la ligne 4. Malgré le faible impact, environ 4,5 m<sup>2</sup>, il devra faire l'objet d'un rescindement sur son extrémité Nord constituée d'une terrasse au 1er étage avec des buanderies et d'un appartement en rez-de-jardin (cf. photos ci-après trait bleu).

Les copropriétaires du Shangri La et leur syndic ont été rencontrés le 07 avril 2022 par le maître d'ouvrage et le 1er adjoint au Maire afin de leur exposer l'impact du projet de la ligne 4 sur la copropriété. Etant donné le faible impact du projet sur l'immeuble, le maître d'ouvrage a cherché à adapter le projet du tramway afin d'éviter l'angle de la terrasse.

Le 04 mai 2023, une solution permettant de ne pas impacter l'immeuble a été présentée aux copropriétaires et au syndic, adaptation possible avec la suppression très ponctuelle du stationnement en voirie à l'angle de la terrasse de l'immeuble. Cette adaptation place le mur de

soutènement de la route des Vespins à une trentaine de centimètres de l'angle de la terrasse ; l'accès à l'appartement en rez-de-jardin sera maintenu via un accès à l'Est à créer et le mur au Nord limitera l'effet d'ombre. Il pourra être surmonté d'une clôture avec brise-vue et doublée côté des propriétaires des terrasses par une haie végétale en pots ou autre afin de conserver une certaine intimité vis-à-vis du futur trottoir qui va se rapprocher de l'immeuble.



*En ce qui concerne la question des plantations, nous renvoyons à la réponse de la contribution @61 [REP-MO-063](#).*

**[@601, @37, @61-62 et @393 appellent une réponse commune REP-MO-010 quant au choix du mode tramway](#)**

### **REP-MO-065**

Sur la question des nuisances olfactives, tout l'enjeu d'un projet tramway est d'offrir une alternative performante, confortable et fiable au déplacement en voiture personnelle et ainsi tendre vers une mobilité durable qu'elle soit active (vélos, marche) ou collective à travers la mise en place de cet itinéraire. Il est ici question de tendre vers des modes de déplacement décarbonés dans la lignée des objectifs du PCAET métropolitain et de la stratégie nationale bas carbone. Aussi une réduction du trafic est attendue ainsi que des régulations de vitesse. L'étude relative à la qualité de l'air, démontre une amélioration sur l'axe T4. Le §1.6.1.3 met en exergue que la diminution du trafic routier entraîne une diminution globale des concentrations dans la bande d'étude sur le NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>.

- **@736** : La plaquette agrément 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 ?

### **REP-MO-066**

Le projet a retenu des plantations d'arbres jeunes : la force proposée est le 18/20 cm (circonférence du tronc à un mètre de haut). Pour certains lieux, des sujets plus âgés sont pertinents sans dépasser la force de 30/35cm.

Les sujets jeunes présentent de multiples avantages : de garantir une reprise optimale à la plantation, de pousser plus vite en meilleure santé, d'être moins sujet aux dommages du transports, de faciliter la manutention, de démarrer plus vite et de coûter peu par rapport à un arbre âgé.

---

Création de la ligne 4 de tramway : mémoire du maître d'ouvrage en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique

Il est vrai que les arbres auront besoin de temps pour atteindre de bonnes qualités d'ombrage. Néanmoins les principes de plantation exprimés supra donnent les meilleures conditions pour une pousse rapide. Le meilleur exemple pouvant justifier ce parti-pris est sûrement la ligne T2 et notamment l'avenue de la Californie qui atteste d'un bon développement des sujets qui offrent dès aujourd'hui après seulement quelques années une belle canopée.

### 3.3.2.3. 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 ?

#### **REP-MO-067**

L'ensemble des parkings relais disposera de panneaux solaires photovoltaïques en toiture. Chaque pavillon d'abri sera équipé environ 8m<sup>2</sup> de panneau solaire soit 32m<sup>2</sup> par station.

En ce qui concerne le recyclage des eaux usées dit « ré-use », dans le cadre de la démarche développement durable, une action visant à anticiper les opportunités futures de diversification de la ressource en eaux pour l'arrosage et l'entretien est prévue. Le projet T4 prévoit dans sa conception la création d'un nouveau réseau d'eau brute dans son axe Est-Ouest qui permettrait à l'avenir de répondre aux besoins d'entretien des voiries et espaces verts de façon plus vertueuse qu'avec la seule eau potable disponible en rive droite du Var, la rive gauche étant, quant à elle, déjà équipée d'un réseau d'eau brut.

*Référence au dossier de DUP :*

*Pièce C §4.6.5 et 4.6.3*

- **@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 ?

**[@53, @40, R226, R234, @305, @385, @394 et E585 appellent une réponse commune REP-MO-052 concernant le pont Napoléon III, la consistance des travaux et les études réalisées.](#)**

#### **REP-MO-068**

**En ce qui concerne la prise en compte du talus SNCF :**

La plateforme du futur tram T4 est située à l'aval de la voie SNCF ; l'implantation des ouvrages du tram n'aura aucune incidence sur le fonctionnement hydraulique de la voie SNCF. Les axes de ruissellement transversaux provenant de l'amont seront rétablis au droit de la plateforme du tramway T4 par des ouvrages hydrauliques neufs, notamment au droit du vallon d'Espartes, du vallon des Vaux et de la Cagne. Les ouvrages ainsi réalisés permettront un entretien aisé et rassurant pour les riverains. Des études hydrauliques spécifiques ont été conduites pour caractériser l'impact potentiel

de ces aménagements sur les zones inondables : les impacts sur les lignes d'eau par rapport à l'état actuel restent faibles et acceptables.

*Référence au dossier de DUP :*

*Pièce GD8*

*Pièce GD12 Annexe 8*

- @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 !

***En ce qui concerne cette contribution, nous renvoyons aux réponses [REP-MO-063](#) et [REP-MO-068](#), qui abordent respectivement les sujets plantations et inondabilité.***

- @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. ... »

## REP-MO-069

Au niveau sonore, l'étude acoustique est présentée en annexe 6 de la pièce G-D-12. Le cas du bâtiment Shangri-La est bien analysé et prévoit pour la situation après projet des niveaux sonores inférieurs aux situations 2026 et 2035 de -1 à -3 dBa sans projet de la ligne 4 (voir référence R211 dans les tableaux p 372 et 373, pour 2026 p 378 pour 2035) malgré le rapprochement de la voirie et ceci grâce à la limitation de la vitesse à 30km/h. Les niveaux sonores seront donc bien atténués après l'aménagement de la ligne 4.

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

Concernant les emprises de la copropriété impactées par le projet de la ligne 4 (appartement en rez-de-jardin), les aménagements et proposition d'adaptation sont détaillés en réponse à la contribution @601 (voir [REP-MO-064](#)).

Pour ce qui est de l'espace à containers, il sera bien entendu repositionné en limite du domaine public dans les mêmes configurations qu'aujourd'hui. Il est à noter que les études d'avant-projet qui ont permis d'établir le dossier de DUP ne vont pas jusqu'à ce type de détails qui sont traités par la suite en études de projet, voire études d'exécution.

Enfin concernant la reprise de l'accès, la rampe sera reprise avec la pente actuelle jusqu'à la limite indiquée sur l'extrait de la planche 14 de l'annexe à la pièce C. Les raccordements aux places de stationnement sont également inclus dans le réaménagement à la charge du maître d'ouvrage.

Quant aux 2 places de stationnement impactées par le projet, elles donneront lieu à l'établissement d'une indemnité, sauf si la copropriété dispose d'un espace permettant de rétablir ces 2 places de stationnement, auquel cas le maître d'ouvrage mènerait alors cet aménagement.



**Les contributions @640, @37, @165, @275, @292, @61, @62, @601 et @393 appellent une réponse commune REP-MO-010 concernant le choix du mode de transport en commun.**

### 3.3.2.4. Insertion paysagère et architecturale

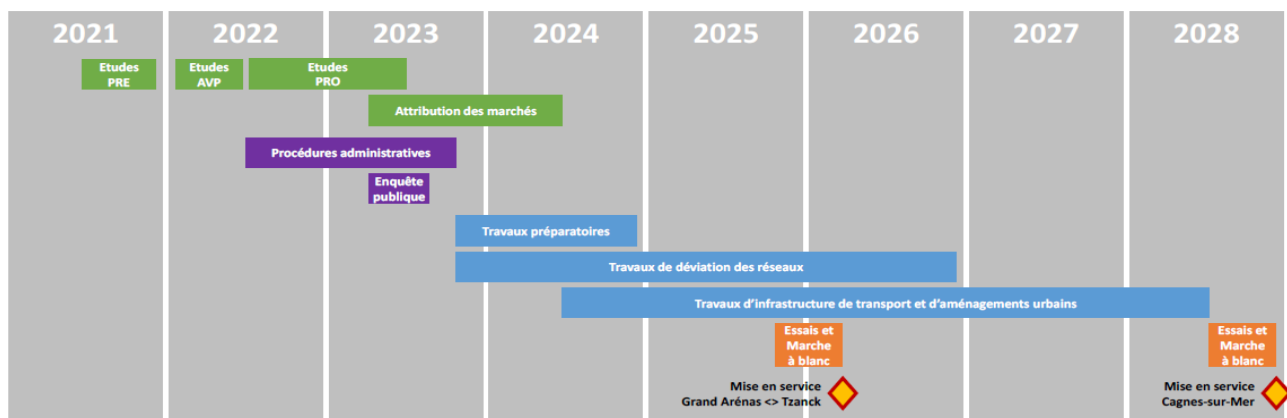
- E5, E106, Demande la date de suppression des ruines du quartier de la gare de Saint-Laurent-du-Var

#### REP-MO-070

Le § 3.1.2 de la pièce C décrit l'inscription du projet dans le temps.

Le projet de la ligne 4 est annoncé phasé avec une 1ère tranche de travaux permettant de traverser le Var en venant de Nice afin de mettre en service début 2026 la ligne 4 jusqu'à la station Tzanck à Saint-Laurent-du-Var.

Le secteur de la Gare de Saint-Laurent-du-Var est compris dans la première phase opérationnelle. Sous réserve des autorisations administratives requises, les travaux démarreront en 2024. Les déconstructions de bâtis figurent parmi les premiers travaux à réaliser.



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

Le projet de tramway ne nécessite pas la réhausse du pont. Les précisions quant à la nature des travaux sont données dans le cadre d'une réponse commune aux contributions suivantes :

**[E585, @40, @53, R226, R234, @305, @385 et @394 appellent une réponse commune REP-MO-052 concernant le pont Napoléon III, la consistance des travaux et les études réalisées.](#)**

- @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.

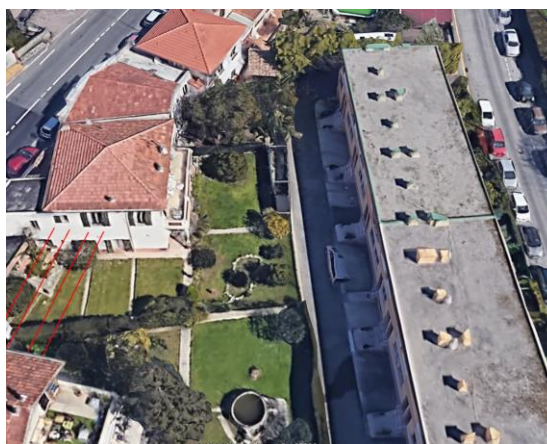
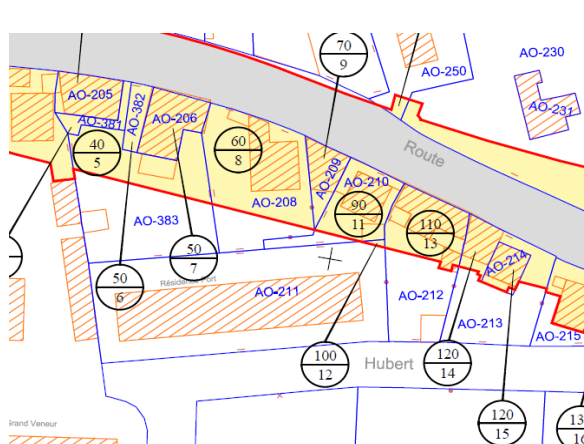
Nous serons très attentifs à la présentation de cette clôture et à la destination des terrains résiduels sur les parcelles voisines (AO 383,208, 210 et 212) et surtout de l'angle référencié 100/12 sur le plan.

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 ...

## REP-MO-071

L'emprise à acquérir sur la parcelle AO 211 est de 5 m<sup>2</sup>. Un mur venant soutenir le trottoir, voirie et plateforme du projet de la ligne 4 coupera l'angle Nord-Est de la propriété sur une longueur de 4 m. Le mur d'une hauteur de 2,50 m à 3,00 m viendra remplacer la clôture.

Cette emprise minimale n'aura aucun impact sur les accès aux garages de la copropriété.



Les dispositions en matière de plantations et les mesures de protections phoniques réglementaires présentées au dossier d'enquête seront respectées.

- @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 ?

## REP-MO-072

Les caractéristiques des stations de tramway de la ligne 4 sont décrites au § 4.5.3 de la pièce C. Le parti d'aménagement se veut novateur par rapport aux stations des lignes 2 et 3 dans le sens où les stations de la ligne 4 sont conçues comme une extension de l'espace public et non plus considérées comme un lieu d'attente du transport en commun. Y disposer des locaux commerciaux aurait tout son sens, mais obligerait à surdimensionner les quais avec des impacts importants au niveau foncier, alors que le projet cherche à minimiser cet impact.

Il est à noter que les dimensions des stations de tramway sont déterminées à partir du nombre de voyageurs attendus aux heures de pointe à l'horizon 2035. Ces voyageurs en attente correspondent à une surface de quai fixant sa largeur, la longueur du quai étant liée à celle des rames de 44 m.

En lien avec la contribution, les P+R sont en revanche conçus comme des centralités pouvant accueillir d'autres activités comme des locaux commerciaux, et en prévision d'une possible réversibilité des équipements. Ainsi le P+R du Val-Fleuri sera pourvu d'un local commercial en rez-de-chaussée et le niveau rez-de-jardin R-1 permettra d'accueillir en façade Sud, un volume aménageable à destination communale de type culturel ou sportif ouvrant sur un petit jardin arboré

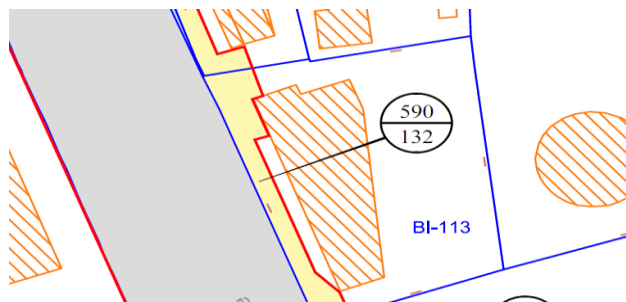
(cf. § 3.2 de la pièce D). Le P+R du parc des sports pourrait accueillir un équipement sportif de type mur d'escalade et un local type snack dédié aux lycées et aux événements sportifs.

- **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 ?

### REP-MO-073

La contribution de Mme Ameloot, UF 591, porte sur l'UF 590 copropriété le Deauville, parcelle BI-113.

Le projet de la ligne 4 impacte partiellement les jardins de cette copropriété. Le maître d'ouvrage contactera Mme Ameloot pour lui donner plus d'information sur les emprises à acquérir sur son jardin, le calendrier de la ligne 4 et sur l'effectivité d'une possible conservation de son olivier, qui supporte bien les transplantations.



- **@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 ??

### REP-MO-074

La métropole en tant qu'autorité organisatrice des transports s'efforce de mettre en œuvre une politique ambitieuse et pérenne de développement du réseau de transport en commun et de concrétiser le schéma directeur des TC qui prévoit explicitement le renforcement du maillage du TCSP de son territoire. La Ligne 4 doit, à ce titre, être considérée comme le maillon d'un projet global.

Tout l'enjeu d'un projet tramway est d'offrir une alternative performante, confortable et fiable au déplacement en voiture personnelle et ainsi tendre vers une mobilité durable et décarbonée qu'elle soit active (vélos, marche) ou collective à travers la mise en place de ce service. Dans cet objectif et dans les limites de ses champs de compétence, les conditions tarifaires ont été relevées pour tenir compte du contexte économique, en limitant la pression sur les abonnés le plus modestes : hausse maîtrisée des tarifs qui n'avaient pas augmenté depuis 2012, gratuité des P+R maintenue.

De manière précise, en ce qui concerne les dispositions tarifaires.

Au 1er juillet 2023, le ticket à l'unité est passé de 1.50 € à 1.70 € et le ticket 10 voyages avec trajet à 1€ n'existe plus comme le précise le contributeur. La nouvelle tarification est la suivante :

- de 1 à 12 tickets : 1,70 euros l'unitaire
- de 12 à 25 : 1,50 euros l'unitaire
- de 25 à 50 : 1,30 euros l'unitaire
- dès le 51ème : 1 euro l'unitaire

Cette nouvelle politique tarifaire touche principalement le voyageur occasionnel et non le travailleur utilisant les transports en commun car les abonnements ont très peu augmenté : 360 euros par an et 180 euros par an avec tarif réduit (jeune, étudiant, sénior et social).

Les tarifs évoluent pour faire face à l'augmentation du coût de l'énergie mais également pour maintenir la qualité de service. Les prix n'avaient pas augmenté depuis 2012. Celui du fameux "10 voyages" depuis 2007. En comparaison, le ticket à l'unité à Paris est à 2,10 euros, à Lyon à 2,30 euros et à Toulouse à 1,80 euro.

Il convient de souligner que les parkings relais sont gratuits pour les usagers et abonnés du réseau lignes d'Azur avec un stationnement en durée inférieure à 24h00. Ces conditions tarifaires avantageuses sont bien sûr valables pour les P+R de la ligne 4.

- **@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 !

**[@608, @295, @297 et @698 appellent une réponse commune REP-MO-053 concernant la transformation du pont piéton du Brecq et la passerelle Bellaud](#)**

- **@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.

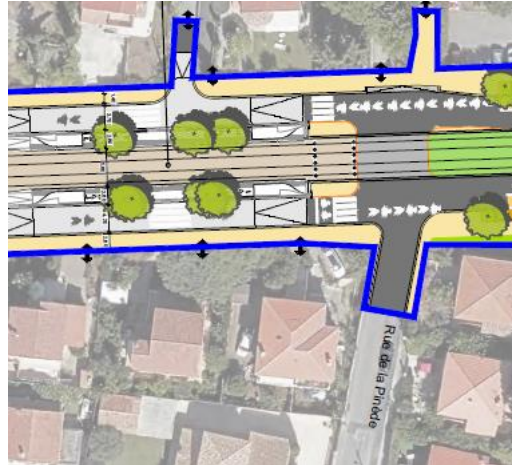
Merci de bien vouloir prendre en considération les points suivants défavorables à cette demande de déclaration d'utilité publique.

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... »

#### **La contribution @785 aborde de nombreux sujets dont les réponses appellent plusieurs thématiques :**

- En ce qui concerne les accès riverains :  
La spécificité du tramway permet de rétablir chacun des accès, quitte à déplacer le portail et clôtures. S'agissant des remarques relatives à la circulation, voir [REP-MO-004](#).
- En ce qui concerne les sujets environnementaux :  
[@785, @53, @162, R234, @305 et @394 appellent une réponse commune REP-MO-055 concernant la prise en compte de la faune et de flore.](#)
  - **En ce qui concerne les arbres.**  
Le projet au stade AVP prévoit le maintien de l'eucalyptus. Des mesures de protection pendant les travaux seront prises pour les arbres existants. De manière plus générale, nous renvoyons à la réponse [REP-MO-063](#) qui aborde ces sujets.



- [Sur la question de la zone inondable des Vespins :](#)

### REP-MO-076

Concernant le risque inondation, compte tenu du niveau d'enjeu, l'évaluation environnementale dispose d'un volet spécifique (G-8) « eaux et milieu aquatique ».

Des études hydrauliques spécifiques ont été conduites pour caractériser l'impact potentiel des aménagements sur les zones inondables : les impacts sur les lignes d'eau par rapport à l'état actuel restent faibles.

#### 3.3.2.5. 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 !

## REP-MO-077

### Sur le point 7/ Réchauffement climatique.

Le choix des revêtements s'est fait au regard de critères croisés : visibilité des parcours (distinction des cheminements) qui suppose une alternance des tons, affirmation de la plateforme, pérennité des revêtements (notamment circulés), facilité d'entretien, performance environnementale. Sur ce dernier point, l'ambition de la performance environnementale a influencé les choix. Les principes retenus sont :

- des revêtements moins polluants à la production (température, rejet, déchets) ;
- des revêtements aux matériaux locaux (transport, ressource, emploi) ;
- des revêtements à granulats recyclés (re-use, déchets-décharge, transport, ponction sur les stocks) ;
- des revêtements drainants (infiltration, récupération, traitement) ;
- des revêtements perméables (infiltration, arrosage, recharge des nappes, pollution) ;
- des mises en œuvre sur des épaisseurs moindres (matière, transport, temps de mise en œuvre).

Le maître d'ouvrage précise que les enrobés noirs pour voirie sont retenus pour leur qualité technique et qu'un revêtement clair se noircirait rapidement sur les zones fortement circulées.

La végétalisation de la plateforme constitue un enjeu majeur du projet végétal. En effet, cette dernière, de plus de 6m de large, va contribuer à l'effet d'apaisement de l'espace public apportant fraîcheur, couleur, rétention d'eau, régulation climatique, biodiversité...

L'objectif est ici de proposer une végétalisation :

- compatible avec l'exploitation d'un tramway
- adaptée au climat méditerranéen
- facilement gérable par l'exploitant tramway
- peu consommatrice de ressources en eau, (il n'est pas prévu de dispositif d'arrosage, amendements...)
- ne nécessitant qu'un entretien limité après mise en place par des entreprises spécialisées
- évitant les espèces propageant les maladies graves type Xylella

Il n'est donc pas envisagé de gazon mais bel et bien un couvert méditerranéen. (Voir Pièce J recommandation 11)

### Sur le point 8.

L'analyse des causes des congestions actuelles a fait l'objet d'une étude approfondie. Les conclusions de ce diagnostic sont rapportées dans le §2.1 de l'annexe 4 de la pièce GD12. Les profils routiers ne sont pas sous-dimensionnés au regard des zones d'habitat et de commerces traversées. C'est véritablement la nature du trafic qui est mise en exergue. Entre 63 et 65% des flux du centre correspondent à des flux de transit entre les collines et la côte. Ces flux de transit doivent être reportés sur les voies périphériques plus capacitaires. Ceci explique pourquoi le centre-ville souffre de pollution, perte de temps, accès aux locaux pénalisé et effectivement de difficulté potentielle d'accès pour les services de secours.

D'une manière générale, la mise en place de la nouvelle trame circulatoire va se réaliser avec des aménagements de voirie : mise à double sens, reprise des îlots dans les carrefours, dégagement des visibilitées, etc. Les limitations identifiées par le contributeur sur le chemin des Canebiers, le chemin des Salles et la montée sous baous sont bien connues des spécialistes en charge des études de circulation. Notamment, le virage chemin des salles / montée sous Baous a fait l'objet d'études pour agrandir ce carrefour et permettre la giration sans manœuvre des VL et utilitaires. Concernant les zones de resserrement montée sous Baous / rue Jean Féraud, celles-ci auront un trafic diminué de 100 VL à l'heure de pointe par rapport à la situation actuelle, en relation avec l'objectif de réduire le trafic arrivant sur le square Bourdet. De même cette nouvelle trame circulatoire profitera au chemin des Canebiers qui verra son trafic diminué de 50 VL à l'heure de pointe. Seule la montée sous-Baous et le chemin des Salles auront une augmentation du trafic de 50 à 200 véhicules légers à l'heure de pointe, augmentation limitée et restant en cohérence avec les caractéristiques techniques des voies.

Enfin, le projet tramway n'est pas à même de résoudre toutes les difficultés identifiées. Les impacts des modifications ont été vérifiés et les modélisations renvoient des niveaux de trafic compatibles avec les diminutions de largeur évoquées. Il convient d'ailleurs de ne pas rendre cet itinéraire trop attractif au risque de générer trop de nuisances dans des quartiers résidentiels. Le projet souhaite davantage inciter à un report sur la M36, avenue de Verdun, route de Vence, plus capacitaire (cf. zone entourée numéro 3 dans la figure 25 ci-dessous).

[Le point 10 est traité dans une réponse commune REP-MO-080 avec la contribution @598.](#)

Sur le point 11.

Concernant les questions relatives à la fourniture d'énergie à l'échelle du réseau RTE ou Enedis, l'intermittence générée par la recharge d'une rame est imperceptible. Ce choix technologique pour le projet tramway T4 (interopérable avec T2 et T3), n'a aucune incidence sur les décisions et stratégies nationales en termes de mix énergétique.

A l'échelle du réseau tramway de la Métropole NCA, ce sont plusieurs dizaines de rames qui circulent simultanément ce qui statistiquement lisse les appels de courant électrique. La technologie de rechargement ponctuel en station de la ligne 4 (idem lignes 2 et 3) ne nécessite pas de surdimensionnement de son "circuit d'alimentation" par rapport à un tramway plus classique avec une ligne aérienne de contact (LAC).

Aussi, ce sont les horaires d'exploitation qui permettent d'assurer le meilleur niveau de service à la population qui sont incompatibles avec la production solaire discontinue mais en aucun cas la technologie choisie. La question posée dépasse un peu le cadre du réseau de transport, les sources d'énergie renouvelables sont injectées sur le réseau de distribution d'énergie et profitent à l'alimentation du tramway en journée, au même titre que toutes les consommations d'énergie.

Enfin, sauf l'énergie embarquée dans les rames, il n'y a pas de stockage du courant de traction dans les installations fixes.

Sur le sujet de la consommation en phase exploitation, il peut être porté à la connaissance du contributeur que le choix de la technologie sans LAC permet que 32% de l'énergie consommée soit issue de la récupération au freinage alors qu'un système avec LAC renvoie un pourcentage variant entre 0 et 15% suivant les configurations du réseau (cf. §4.1.1 de la pièce GD10)."

Les points 12 à 14 n'appellent pas de réponse.

- @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 ?

**@736 et @497 appellent une réponse commune REP-MO-034 concernant 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 »

**@745 et @98 appellent une réponse commune REP-MO-079 ci-dessous concernant la faisabilité d'une emprise sur le talus SNCF**

**REP-MO-079**

Le projet, dans ses phases d'études amont, a analysé toutes les options possibles. De nombreux échanges techniques ont été tenus entre la SNCF et le projet T4 pour étudier les interfaces et confirmer leur compatibilité.

Au plan technique, il est important de rappeler que le talus SNCF est un ouvrage d'art, composante à part entière de l'infrastructure ferroviaire. Toute intervention sur cet ouvrage est soumise à des règles et procédures très strictes. Aussi, récupérer quelques mètres dans le domaine ferroviaire nécessiterait la création d'un soutènement de dimension importante pour reprendre les efforts de la plateforme ferroviaire. La réalisation de ces travaux ne pourrait être menée que par la SNCF et serait extrêmement contrainte par l'exploitation ferroviaire qui ne peut subir que de très courtes interruptions et dont les créneaux sont calés plusieurs années à l'avance. Il est important de rappeler que les voies ferrées concernées constituent l'axe structurant Marseille-Nice-Vintimille. Les obligations sécuritaires inhérentes à ce type de travaux sont très contraignantes.

En tout état de cause, indépendamment du coût exorbitant d'ouvrages complexes à réaliser et du planning résultant de l'intervention en domaine ferroviaire, la SNCF n'autoriserait pas cette acquisition. En effet, dans le cadre du projet de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, il est prévu la transition entre un tunnel souterrain et le passage en aérien (via une tranchée couverte) au droit des paluds. Ce projet prévoit aussi que les voies ferroviaires existantes et contigües au tramway, soient décalées vers le sud pour s'aligner aux futures voies LGV. Les futurs tracés esquissés par la SNCF occupent l'emprise actuelle du talus. A contrario, la construction d'un soutènement a été possible au droit de la nouvelle gare de Nice Saint-Augustin, car l'extension du faisceau ferroviaire se fera au nord du faisceau ferroviaire actuel.

Le tramway T4 ne peut donc pas obérer la faisabilité du futur projet LNPCA. L'extension de l'emprise du tramway ne peut se faire que côté sud, comme le prescrit exclusivement l'emplacement réservé. Sans sous-estimer l'impact des nombreuses acquisitions privées sur cette zone, le projet T4 ne peut donc pas empiéter sur le talus, même appartenant au domaine public.

## 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 ?

### [@295, @297, @608 et @698 appellent une réponse commune REP-MO-053 concernant la transformation du pont piéton du Brecq et la passerelle Bellaud](#)

- **E-594** : référence erronée → **@598** : 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.

### [@598 et C477 appellent une réponse commune REP-MO-080 ci-dessous concernant la compatibilité du projet de tramway T4 et du projet d'écoquartier de la Villette](#)

#### REP-MO-080

Le projet de l'Écoquartier de la Villette fait l'objet de plusieurs maîtrises d'ouvrage (dont la Métropole pour la voirie sud, la Société publique locale Côte d'Azur Aménagement pour la ZAC Villette) et d'une implication forte de la ville de Cagnes-sur-Mer. Les donneurs d'ordre sont parfaitement coordonnés puisque notamment les études d'impact ont été croisées pour l'analyse de leurs effets cumulés. Les bureaux d'études sont parfois communs aux différents projets.

De nombreuses revues de conception et réunions de synthèse ont été menées pour traiter les nombreuses interfaces pendant les phases études et les échanges se poursuivent pour assurer la meilleure coordination des procédures, puis de la phase travaux, notamment par des conventions d'interfaces signées entre les différentes maîtrises d'ouvrages.

- **@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.

---

Création de la ligne 4 de tramway : mémoire du maître d'ouvrage en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique

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 à plus de 10 ans de circulation routière !! La mise en place, le cheminement de l'électricité, sachant que le coût 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 là et je vous invite aller en consulter un vous serez bien surpris. Et maintenant qu'on a cassé le mythe du TRAMWAY, »

### [@643 et @707 appellent une réponse commune REP-MO-081 ci-dessous concernant l'impact du tramway en matière d'émission de polluants](#)

#### **REP-MO-081**

Il n'est pas possible d'identifier les sources des données énoncées par le contributeur. Sur quelle quantité de véhicules évités est basée l'analyse ? Les ordres de grandeur ne sont pas cohérents.

La pièce G-D-7 présente les effets du projet sur le milieu physique.

Les émissions de gaz à effet de serre constituent l'indicateur préférentiel pour évaluer la "pollution" générée par le projet telle que l'évoque le contributeur. Un bilan carbone a été effectué et sert de fondement à la démarche de développement durable conduite par le projet. Le §1.3.1 de la pièce G-D-7 détaille les résultats des émissions de la phase travaux autant que celles de la phase exploitation. On notera que la fabrication des rames ne représente que 2% des émissions du projet pour un coût total évalué à 987 teqCO2 alors que le projet permet d'éviter entre 4000 et 4500 teqCO2 générés par la circulation routière.

Concernant les "petites particules" plutôt appelées particules fines, la même pièce G-D-7 synthétise l'étude air et santé. Le §1.6.1.3 met en exergue que la diminution du trafic routier entraîne une diminution globale des concentrations dans la bande d'étude sur le NO2, PM10 et PM2,5.

## QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO

#### **QUE-CE-05**

*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)*

#### **REP-MO-082**

Cette question peut se décomposer en deux éléments de réponse : tout d'abord, l'instruction du dossier T4 vis-à-vis des servitudes réglementaires liées aux plans de prévention des risques ; puis, plus globalement, le niveau d'interfaçage entre ce dossier et les procédures de révision de ces documents de servitudes.

Le projet de ligne 4 a fait l'objet d'une évaluation environnementale (Pièce G).

L'ensemble des documents de planification communaux, supra-communaux, des documents de gestion du risques (PPRi, PPRif, risque sismique, risque de mouvement de terrain...), des documents à portée réglementaire concernant les milieux naturels et les documents de gestion des eaux ont été pris en compte dans le cadre du projet.

Pièce GD 5 chapitres 1.2.5 - 1.4.2 -1.3.2.1

Pièce GD 7 chapitre 1.3.5

Pièce GD 8 chapitre 5

Pièce GD 12 annexe 8 modélisations hydrauliques.

Pièce J Avis de l'autorité environnementale.

L'ensemble des réglementations relatives à la gestion du risque inondation est pris en compte et des modèles hydrauliques ont été réalisés pour évaluer finement les impacts du projet.

Tous de ces éléments sont disponibles dans le dossier d'enquête.

Il convient de préciser que le dossier a fait l'objet de plusieurs instructions :

- La consultation inter administrative organisée par le Préfet des Alpes-Maritimes, lequel a soumis le projet pour avis des services compétents en matière de gestion du risque. Les avis ont été pris en compte dans le dossier soumis à enquête.
- L'autorité environnementale laquelle a rendu un son avis délibéré. L'avis ne relève pas de problématique liée au risque inondation (pièce J).

S'agissant de la coordination à mener entre les deux procédures lorsque le PPRi est en cours de révision, il faut préciser que l'Etat dispose réglementairement de la possibilité d'imposer au porteur de projet de prendre en compte le niveau d'aléas le plus récent.

### **QUE-CE-06**

- 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 ?)

### **REP-MO-083**

Le projet présenté au dossier de DUP de niveau avant-projet (AVP) prévoit un renforcement des piles existantes pour reprendre les efforts dynamiques liés au freinage des rames de tramway. Les pieux nouveaux sont ainsi compris-intégrés dans l'enveloppe actuelle de l'ouvrage. En aucun cas des appuis supplémentaires ne seront créés dans le Var. Aucune modification des sections hydrauliques n'est opérée à l'occasion du projet au regard de la situation actuelle. Les travaux ne nécessiteront pas d'intervention dans le lit du Var ni n'auront d'impact sur la biodiversité présente dans ce site protégé.

*Référence au dossier de DUP :*

*Pièce D §2.2.2.5*

*Pièce GD9*

Voir en complément la réponse [REP-MO-011](#)

## **QUE-CE-07**

- 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 ?

## **REP-MO-085**

Au préalable, la maîtrise d'ouvrage souhaite rappeler, comme le souligne la Pièce C de la DUP, que le choix du mode de transport repose tant sur des composantes urbaines, paysagères, sociales, économiques que techniques. La performance sur le plan écologique n'est qu'un critère de choix qui ne saurait à lui seul justifier le tramway.

Ceci précisé, l'émergence de nouvelles technologies ne s'oppose pas à la performance « écologique » du mode tramway et ce dernier dispose d'atouts indéniables qui se vérifient au fil de temps.

Le tramway s'est imposé ces dernières décennies comme levier d'action majeur vers la mobilité durable en France, en atteste la réussite et le succès populaire de ces projets, dont ceux portés sur le territoire métropolitain.

Les atouts du tramway sont aujourd'hui connus et reconnus :

- Un mode de transport propre,
- Un mode qui permet de réduire les nuisances en ville (par réduction de la circulation automobile),
- Une performance au niveau du poids carbone

Le tramway, a été identifié comme étant l'un des modes de transport urbain les plus écologiques, compte tenu de son faible impact sur l'environnement. Une étude scientifique menée par Alstom et Carbone 4 compare l'empreinte carbone des tramways et des systèmes BHNS, donnant ainsi une meilleure idée de leur performance respective pendant tout le cycle de vie, et notamment la construction, l'exploitation et la maintenance des deux systèmes. Une analyse réalisée sur une ligne conventionnelle de 10 km en Belgique démontre que pour une capacité de transport équivalente, sur un cycle de vie de 30 ans, un système de tramway émet à peu près moitié moins de CO<sub>2</sub> qu'un système BHNS fonctionnant avec des bus diesel, et environ 30 % en moins de CO<sub>2</sub> qu'un système BHNS fonctionnant avec des bus hybrides<sup>1</sup>.

## **Une performance énergétique liée à la technologie de recharge par le sol**

Si l'analyse est imparfaite puisqu'elle ne traite pas d'un parc BHNS tout électrique par exemple, il est intéressant de préciser le maître d'ouvrage fait le choix de reconduire le choix technologique de recharge par le sol (avec récupération d'énergie au freinage) qui se montre plus performant qu'un système « classique » avec Ligne Aérienne de Contact (LAC). Un système de recharge par le sol présente entre -15 et -30 % d'économie d'énergie par rapport à un système classique avec LAC.

## **Végétalisation de l'espace urbain**

Dans la lutte contre le réchauffement climatique et l'amélioration du confort en ville, la végétalisation de l'espace urbain (en conquête et reconquête) est un autre objectif à atteindre. Sur ce registre aussi le tramway se montre performant grâce à la création d'une plateforme végétalisée aux atouts multiples, là où un mode routier ne le permet pas.

---

<sup>1</sup> Source étude comparative Alstom et Carbone 4 de novembre 2016.

### **QUE-CE-08**

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

Voir la réponse [REP-MO-079](#)

### **QUE-CE-09**

*-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 ?*

### **REP-MO-087**

Lors de l'élaboration de son PLUM, la métropole a souhaité valoriser la protection du patrimoine bâti, sites – privés ou publics- constitués de bâtis, de jardins ou d'arbres remarquables, en s'appuyant sur l'article L-151-19 du code de l'urbanisme. L'article 17 du règlement du PLUM vise à organiser cette préservation, en s'appuyant sur une liste d'éléments remarquables longue de plus de 1200 fiches sur l'ensemble du territoire métropolitain, dont on imagine qu'elle a fait l'objet d'arbitrages sensibles.

Le projet de la ligne T4 intercepte sporadiquement ces éléments patrimoniaux, notamment au Cros-de-Cagnes, mais pas sur la commune de Saint-Laurent-du-Var, ni sur celle de Nice.

Les aménagements associés à l'arrivée de la ligne T4 de tramway devront respecter les dispositions réglementaires, alors que cette même préservation n'aura certes pas lieu « pour un bâti construit à taille humaine ». Il est à noter qu'en l'absence de protection au titre de l'article L1541-19, de nombreuses habitations ont déjà été remplacées par des constructions plus denses, bien avant l'arrivée du tramway, et parfois à la seule initiative des propriétaires. Il serait dommageable pour l'essor de la métropole que la densification urbaine ait lieu, sans s'accompagner des moyens de transport adéquats.

### **-QUE-CE-10**

*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 ?*

**REP-MO-088** apporte des compléments à la [REP-MO-063](#)

Les sujets jeunes présentent de multiples avantages : garantir une reprise optimale à la plantation, pousser plus vite en meilleure santé, être moins sujet aux dommages du transport, faciliter la manutention, démarrer plus vite et coûter peu par rapport à un arbre âgé. Le maître d'ouvrage retient des plantations d'arbres jeunes : la force proposée est le 18/20 cm (circonférence du tronc à un mètre de haut). Pour certains lieux, des sujets plus âgés sont pertinents sans dépasser la force de 30/35 cm.

Il est vrai que les arbres auront besoin de temps pour atteindre les caractéristiques d'ombrage des sujets qui n'ont pu être conservés. Néanmoins, les principes de plantation exprimés supra donnent les meilleures conditions pour une pousse rapide.

Le meilleur exemple illustrant ce parti-pris est sûrement la ligne T2 et notamment l'avenue de la Californie qui atteste d'un bon développement des sujets qui offrent dès aujourd'hui, après seulement 5 années, une belle canopée.

Enfin, le renouvellement de la palette végétale et sa diversification offrent d'autres bénéfices indéniables : le choix d'essences résilientes, peu consommatrice d'eau, la diversification des essences et des strates pour une meilleure résistance aux maladies, le renouvellement de sujets dont l'état phyto—sanitaire était fragile, une meilleure captation du carbone par les végétaux (propriété des jeunes arbres) et enfin une convergence des enjeux paysagers avec les enjeux de biodiversité locale via un travail avec un écologue.

*Référence au dossier de DUP*

*Pièce C 4.5.6*

*Pièce J mémoire en réponse à la recommandation n°11*

*Pièce G7 1.7.2*

Enfin s'il est vrai que le parti paysager aura besoin de temps pour s'installer durablement, des bénéfices immédiats sont attendus. La végétalisation de la plateforme de plus de 6m de large, va contribuer à l'effet d'apaisement de l'espace public en apportant fraîcheur, couleur, rétention d'eau, régulation climatique, biodiversité...

Le triptyque désimperméabilisation de l'espace urbain, recours à des revêtements perméables et végétalisation sont des outils efficaces du rafraîchissement urbain et de la captation du carbone.

#### **-QUE-CE-11**

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

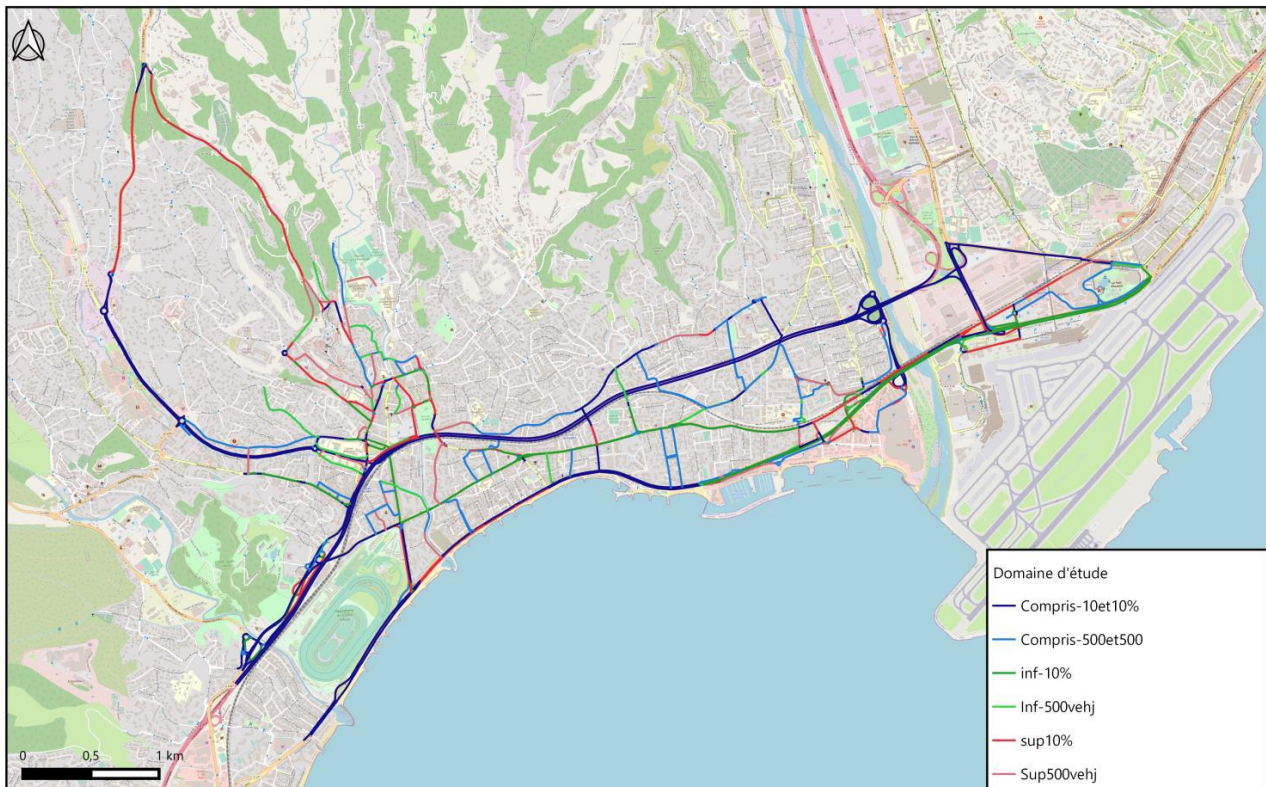
#### **REP-MO-089**

L'étude de trafic et les évolutions de circulation sont des entrants des études de la qualité de l'air et de l'étude acoustique. Une cohérence des aires d'études est donc indispensable : tel est le cas du projet de la ligne T4.

Les études spécialisées se sont basées sur l'étude de trafic réalisées à l'aide du modèle multimodal métropolitain (MM06) qui a permis de simuler un scénario dit « de projet » et de le comparer précisément au scénario de référence qui présente la situation au même horizon sans la création de la ligne T4. Le scénario projet intègre la nouvelle ligne de tramway T4 elle-même mais aussi l'ensemble des mesures d'accompagnement qu'elle entraîne et leurs conséquences :

- évolution de la trame circulatoire routière ;
- adaptation du réseau de bus pour se conjuguer avec la nouvelle ligne et favoriser le rabattement sur ce mode de transport lourd et capacitaire.

Le périmètre projet est donc un périmètre enveloppe de toutes les conséquences directes et indirectes que génère la nouvelle ligne de tramway. Il s'élargit naturellement par rapport au fuseau strict d'insertion pour comprendre l'ensemble du réseau affecté de manière significative par des variations de trafic (sup. et inf. à 10% notamment). Pour caractériser ces variations, une cartographie est dressée, elle identifie de manière claire les augmentations et baisses de trafic attribué au tramway et à la restructuration du réseau routier et bus.



L'aire d'étude acoustique est en parfaite cohérence avec l'analyse des reports de trafic sur une zone d'étude d'environ 500 mètres de part et d'autre du tracé. Les mesures adéquates sont portées en lien avec les exigences réglementaires (protection acoustique si nécessaire).

Le domaine d'étude pour la qualité de l'air montre la cohérence avec le périmètre d'évolution des déplacements, le réseau considéré a été pris au-delà du réseau routier ainsi défini en y rajoutant une bande de 600m de chaque côté pour le NO<sub>2</sub> et de 200 m pour les PM<sub>10</sub>.

*Référence au dossier DUP*

*Pièce G-7*

*Pièce J – recommandation 1*

*Pièce GD 12 Annexe 5*

*Pièce GD12 Annexe 6*

### 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

#### 3.4.1.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

#### 3.4.2.THÈMES PRINCIPAUX SOULEVES

##### 3.4.2.1. 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.

##### 3.4.2.2. 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.

#### 3.4.2.3. 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 »

#### 3.4.2.4. 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...)

#### 3.4.2.5. 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. »

### 3.4.3.QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

#### 3.4.3.1. 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)

Voir [REP-MO-053](#) pour la réponse à cette contribution.

- 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)

#### REP-MO-090

Un VAL s'apparente effectivement à un métro automatique de taille plutôt réduite. Ce mode de transport en commun urbain est plus capacitaire et présente une vitesse d'exploitation supérieure à celle d'un tramway car il n'intervient qu'en site propre (pas de carrefour, ni traversée piétonne) ce qui est une condition à son automatisation. Pour échapper aux circulations de la ville en surface, un VAL est principalement en tunnel, ouvrage souterrain et viaduc. La réalisation de ces ouvrages est plus couteuse pour le Val que pour le mode tramway.

Si un VAL peut transporter deux fois plus de voyageurs qu'un tramway, son coût au kilomètre est également plus de deux fois supérieur.

Les études, basées sur le modèle de déplacements métropolitains MM06, renvoient une fréquentation de 40 000 voyageurs/jours pour la ligne T4. Le mode tramway répond le mieux à ce besoin tout en conservant une capacité d'augmentation de l'offre à terme (en augmentant la fréquence). La demande estimée ne justifie pas un investissement supérieur type métro pour cet itinéraire.

Le bilan socio-économique, pièce H du dossier de DUP, démontre que le projet de la ligne 4 est rentable avec le mode tramway. En le remplaçant par un VAL, avec un investissement plus que doublé et une fréquentation à 40 000 voyageurs, le projet n'apparaîtrait alors plus pertinent et opportun. En outre, le mode tramway est celui qui apporte la meilleure complémentarité avec la ligne TER existante et répond le mieux aux besoins de déplacements du territoire.

Référence au dossier de DUP :

Pièce C §3.2.2

Pièce H §6

- « 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)

#### REP-MO-091

Le tramway s'intègre essentiellement dans des axes routiers urbains constitués. Les abords de l'autoroute A8 n'offrent aucune disponibilité foncière publique ni de continuité autorisant un tracé pertinent. Complémentairement, la barrière physique que constitue l'autoroute nécessite systématiquement des ouvrages au-dessus et/ou au-dessous des voies pour assurer la porosité et l'accessibilité à ce type de transport qui s'insère au plus proche des habitations, des équipements et des activités.

- « Trois propositions pour savoir si ce plan de mobilité serait techniquement réalisable » : (@748-5).

## REP-MO-092

A la lecture de la contribution qui n'est pas rapportée dans le présent rapport, les propositions du contributeur se concentrent sur le secteur de la gare de Saint-Laurent-du-Var regrettant notamment le manque de liaison entre le Nord et le Sud séparés par les voies SNCF, ce qui est tout à fait avéré. Si le projet tramway apporte une réponse intermédiaire dans le champ d'action qu'il peut défendre, l'essentiel de cette problématique trouve une solution dans le projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Ce projet d'envergure prévoit dans ses phases ultérieures un remaniement conséquent des voies ferrées existantes et de l'ensemble de la surface entre l'avenue du Général de Gaulle et la route du bord de mer. Ces aménagements projetés sont bien plus propices aux circulations piétonnes en termes d'accessibilité et de sécurité. Dans l'immédiat, le projet de tramway apporte une nouvelle solution de franchissant du réseau ferré par une passerelle accessible aux PMR, se substituant de fait à la passerelle SNCF désuète.

### 3.4.3.2. 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

### 3.4.3.3. 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)

La région sud et les autorités organisatrices de mobilité ont mis en place le Pass Sud Azur qui permet la circulation sur le réseau du TER et sur les lignes d'Azur, avec le même abonnement. Ce pass sud azur est en place sur tout le territoire des Alpes-Maritimes, avec un forfait mensuel toutes zones à 88 €. La proposition du contributeur R192-4 est non seulement possible, mais existe déjà.

### 3.4.3.4. 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)

## REP-MO-093

L'allée Jean Ledieu se situe au niveau du carrefour route des Vespins - avenue Vauban à proximité de la station tramway éponyme. Cette allée permet de desservir les habitations depuis l'avenue Sauvaigo, puis se termine en escalier pour rejoindre la route des Vespins. Entre la dernière entrée/sortie charretière (La Minoutière) et la voirie actuelle de l'allée, ce sont plus de 4 m de dénivelé sur 30 m de longueur actuellement. La pente est donc d'environ 15%. Si le maintien d'une rampe est possible pour le passage des poussettes (possibilité offerte car le propriétaire de la

parcelle AO225 a vendu au maître d'ouvrage la totalité de sa parcelle à l'amiable), le projet ne saura pas la rendre accessible aux PMR sans un aménagement spécifique et consommateur de surfaces pour organiser un jeu de rampes qui serpente afin de rendre la pente progressive conformément à la réglementation.

- 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)

#### **REP-MO-094**

La passerelle existante laisse place à une station tramway insérée dans le terre-plein central et encadrée de 4 traversées piétonnes qui seront toutes signalisées pour permettre le franchissement des 2x2 voies de la route du bord de mer en toute sécurité. A noter que la vitesse maximale des voitures sera réduite par une limitation à 50km/h contre 70km/h actuellement.

- 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)

#### **REP-MO-095**

Complémentairement au réseau de bus qui sera remanié pour favoriser le rabattement vers la L4, la Régie Lignes d'Azur propose un service de transport à la demande appelé « Lignes à la carte » pour les zones non desservies par les lignes régulières ainsi qu'un service de transport public « porte à porte » destiné aux personnes à mobilité réduite et nommé « Mobil'Azur ».

#### **3.4.3.5. 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)

#### **REP-MO-096 et se référer à la réponse [REP-MO-051](#)**

Si la largeur disponible entre les façades n'est pas suffisante pour insérer une piste cyclable indépendante, les vélos ne circulent pas sur le trottoir mais sont autorisés sur la chaussée avec une limitation de vitesse de la circulation automobile à 20km/h compatible avec cette mixité des usages.

- La piste cyclable située entre le tram et le train est-elle envisageable côté habitations ? (@502-1)

#### **REP-MO-097**

L'insertion d'une voie verte protégée entre le talus SNCF et la plateforme tramway permet la circulation des modes doux, vélos et piétons, sans les interruptions systématiques générées par les nombreuses rues transversales du trottoir Sud (cf. présentation de l'aménagement page 63 de la pièce C). L'itinéraire cyclable sera donc plus sécuritaire et attractif favorisant globalement l'usage du vélo sur ce tronçon (pas de conflits vélos-VL avec les accès). La route des Vespins sera limitée à 30km/h contre 50 aujourd'hui et les traversées évoquées par le contributeur seront signalisées permettant de rejoindre la voie verte au Nord en toute sécurité.

Il est à noter que cette voie verte a une largeur réglementaire de 3.00m, ce qui correspond à la largeur d'une piste cyclable bidirectionnelle. Elle pourra être utilisée ponctuellement par l'exploitant SNCF afin d'entretenir son talus. Elle sera également utile lors de la réalisation des travaux de la LNPCA.

Pour toutes ces raisons, le maître d'ouvrage a préféré positionner la piste cyclable entre le talus SNCF et la plateforme tramway.



- 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)

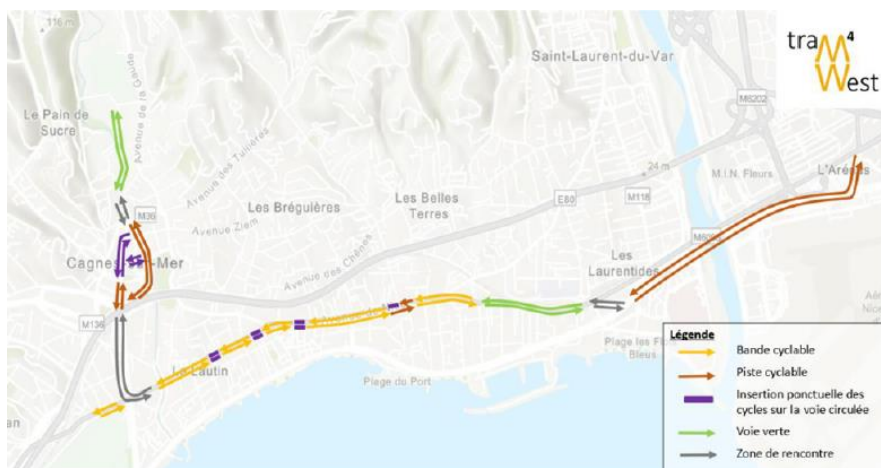
#### REP-MO-098

La continuité cyclable est assurée sur l'intégralité du linéaire. Les conflits avec les voitures sont traités dans les carrefours conformément à la réglementation en vigueur.

Le partage de certains espaces avec les piétons est rendu possible notamment via 2 voies vertes (route des Vespins et avenue Marcel Pagnol) qui ne sont pas des trottoirs car ne desservent pas des entrées/sorties charretières mais constituent une voie continue protégée de la circulation automobile.

Dans l'hypercentre de Cagnes-sur-Mer, le principe du partage a été décidé le partage via une zone de rencontre à 20 km/h pour permettre la mixité des usages dans une zone dense et active. L'itinéraire à privilégier pour un déplacement plus rapide à vélo se situant sur la rive droite de la Cagne à proximité directe des aménagements du tramway.

La carte ci-après est intégrée au dossier DUP p57 de la pièce GD7.



- 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)

## REP-MO-099

Conformément à la loi LOM, loi d'orientation des mobilités, le projet intègre un itinéraire cycle dans l'intégralité de son linéaire (§4.5.13 de la pièce C).

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

Les aménagements prennent aussi en compte les itinéraires et usages existants de façon à créer une complémentarité notamment avec la piste le long de la Cagne et celle du bord de mer qui se prolonge jusqu'à la promenade des Anglais à Nice.

Les parkings relais proposent aux utilisateurs de 2 roues une offre de stationnement conséquente et sécurisée ainsi que des services, comme le gonflage et les petites réparations.

Enfin, le projet de la ligne 4 prévoit l'accès des cycles dans les rames (§4.5.12 de la pièce C).

## 3.5. ECONOMIE GENERALE DU PROJET

### 3.5.1. 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

### 3.5.2. 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

#### 3.5.2.1. 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.

#### 3.5.2.2. 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.

### 3.5.2.3. 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.

### 3.5.3. 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

## REP-MO-100

En réponse aux contributions E52, R52 et @116, la pièce H précise toutes les données relatives au bilan socio-économique du projet de la ligne 4 (coût d'investissement, charges d'exploitation, avantages socio-économiques) et conclut à la rentabilité du projet (page 17 de la pièce H).

Pour la comparaison avec le BHNS, il est important de rappeler que le choix du mode est principalement dicté par le besoin de mobilité, c'est-à-dire, la fréquentation attendue et son évolution prévisible. Conformément aux recommandations du CEREMA, il convient que cette réflexion globale (capacité/coût/insertion urbaine/bilan GES) soit menée avec une vision à long terme. Les études ont démontré la pertinence du mode tramway pour la ligne 4 et le bilan socio-économique confirme la rentabilité socio-économique de l'opération.

Nota : la rentabilité économique absolue n'est pas recherchée pour ces projets d'intérêt général.

Enfin dans la comparaison des coûts sur les différents modes, il convient d'être vigilant à ce que tous les aménagements d'accompagnement des systèmes de transport soient bien pris en compte les mêmes. En effet des chiffres sont bien souvent annoncés sans tenir compte de la requalification de l'espace public de façade à façade. Pour la ligne 4, un projet de BHNS nécessiterait les mêmes emprises foncières, voire légèrement plus car les voies bus requièrent 1 mètre supplémentaire par rapport à la plateforme tramway (page 22 de la pièce C) et nécessiterait les mêmes aménagements de façade à façade. Les études préalables de la ligne 4 ont montré qu'un BHNS coûterait 30 % de moins qu'un tramway et ne répondrait pas à la capacité de voyageurs attendue. Par ailleurs, l'usure d'un BHNS est de l'ordre de 15 ans quand celle du tramway est de 30 ans. Le mode tramway reste donc bien le mode le plus pertinent pour la ligne 4.

- @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 !

## REP-MO-101

L'évaluation de la fréquentation attendue sur le futur tramway est issue du modèle multimodal de déplacement MM06 qui regroupe les données de l'ensemble du département des Alpes-Maritimes (données trafic, projets à venir, données sur tous les modes de déplacements, densification des populations et emplois, report modal, ...). Cet outil puissant intègre les caractéristiques de chaque bassin de population et les origines-destinations des habitants et travailleurs pour estimer les besoins quotidiens en déplacement. Ce modèle est régulièrement recalé par des comptages routiers et des sondages organisés par la Métropole notamment dans les transports en commun. La comparaison des résultats théoriques et des mesures permettent de le rendre plus juste et de conforter sa pertinence.

La prévision de fréquentation et la pertinence d'un projet tramway se mesurent à un horizon plus lointain que sa seule date de mise en service. Les 40 000 voyageurs de la ligne 4 sont calculés à horizon 2035 en prenant en compte : les besoins de déplacement des zones desservies par le projet, la restructuration du réseau bus pour permettre le rabattement vers cette nouvelle épine dorsale du réseau, le report modal lié au P+R.

Concernant la ligne 3, celle-ci a été étudiée et construite à un moindre coût en bénéficiant de l'effet de masse de la ligne 2 et des aménagements routiers déjà réalisés de la voie de 40 m, dénommée aujourd'hui avenue Simone Veil. La fréquentation attendue de 12 000 voyageurs / jour dès les premières années est aujourd'hui presque atteint selon les données de la Régie Lignes d'Azur (RLA). Il est important d'ajouter que cette ligne de tramway préfigure un quartier en plein développement, en cours de construction, et pour lequel les créations de surfaces habitables et de bureaux sont parmi les plus importantes de la métropole de Nice Côte d'Azur. D'ici à 2035, il est attendu sur la rive gauche près de 33 000 emplois et 24 000 habitants supplémentaires. La courbe de fréquentation de la ligne 3 évoluera donc concomitamment au développement de la vallée du Var. Cette ligne présente aussi un intérêt spécifique lié au stade Allianz Riviera pour lequel des services spéciaux sont organisés par RLA.

En principe, à l'arrivée de la ligne T4 selon un service Parc des Sports -CADAM, la ligne T3 devient Saint-Isidore / Le Port avec un emport de voyageurs prévisible de 83 000 passagers, donnant tout son sens à la construction de la branche située sur l'avenue Simone Veil.

Il est aussi intéressant d'évoquer la ligne 2 pour laquelle la courbe d'augmentation de la fréquentation s'est avérée plus rapide en réalité que ce que renvoyaient les modèles.

Si les chiffres issus des modèles multimodaux de déplacement reflètent théoriquement une réalité future, ils sont globalement vérifiés et indispensables pour conduire la politique de développement du territoire avec objectivité.

- @170 Que répondez-vous à cette affirmation : Métropole surendettée = augmentation de nos impôts.

### **REP-MO-153**

La Métropole Nice Côte d'Azur est endettée comme l'ensemble des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), qui sont conduits à investir afin d'offrir des services publics de haute qualité pour ses habitants garantissant ainsi une grande attractivité générant des retombées économiques profitant à l'ensemble des usagers métropolitains (tourisme, affaires, emplois).

Les investissements sont également indispensables pour mettre en place le PCAET permettant de réussir la transition écologique. Il est à noter aussi que la Métropole NCA porte en direct les investissements de ses projets de transports contrairement à certaines grandes métropoles de France qui les externalisent : Paris et la RATP, Lyon et le SYTRAL, Toulouse et TISSEO. Il est donc nécessaire de sélectionner les projets les plus judicieux. En cela, la pertinence de l'investissement de T4 est démontrée par le calcul du bilan socio-économique qui représente le bénéfice à tirer pour la société d'un investissement public dans le transport, comme précisé au paragraphe 3.1.2 de la pièce C.

Toutefois, la gestion de la pandémie, la reconstruction des vallées après la tempête Alex, la crise de l'énergie et l'inflation ont pesé sur le budget de la Métropole l'obligeant à étaler le financement de ses grands projets. Enfin, les valeurs critiques d'endettement sont bien connues des comités publics et chambres de contrôle budgétaire, évitant ainsi toute situation de « surendettement ».

Côté recettes, le niveau d'endettement n'est pas corrélé directement à la fiscalité locale, puisque la capacité de remboursement des emprunts repose avant tout sur les ratios d'autofinancement de la collectivité. La Métropole a décidé de conserver une fiscalité stable pour ne pas pénaliser les particuliers et acteurs économiques.

A noter toutefois un ajustement récent du ticket journalier qui passe de 1,50 à 1,70 euro pour un trajet ; les abonnements n'ont pas subi d'ajustement de coût et l'achat de plusieurs trajets bénéficie de réductions. En comparaison, le ticket à l'unité à Paris est à 2,10 euros, à Lyon à 2,30 euros et à Toulouse à 1,80 euro.

Enfin, la Métropole NCA a accepté d'expérimenter en 2023 le Compte Financier Unique (CFU) qui devra s'appliquer à l'ensemble des collectivités en 2024. Les objectifs de ce CFU sont de favoriser la transparence et la lisibilité de l'information financière, d'améliorer la qualité des comptes, de simplifier les processus administratifs entre l'ordonnateur et le comptable, sans remettre en cause leurs prérogatives respectives. Les CFU (budget principal et annexes) ont été délibérés au conseil métropolitain du 29 juin 2023, et l'ensemble des délibérations présentant les comptes de la métropole est consultable par le public.

- @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 ?

## REP-MO-102

Le coût total prévisionnel du projet à la concertation préalable s'élevait à 247 M€ HT (valeur mars 2019) du Grand Arénas jusqu'au parc des sports de Cagnes-sur-Mer sur la base d'études préalables.

Le dossier de l'enquête publique dans sa pièce F « appréciation sommaire des dépenses » indique un montant global du projet à 328 M€ HT (valeur avril 2022) sur la base d'études d'avant-projet.

La différence de 81 M €HT s'explique tout d'abord par l'évolution du programme du projet afin de prendre en compte les contributions issues de la concertation préalable. On peut noter principalement la réalisation de deux stations tramway supplémentaires et du parking relais de l'Hippodrome qui ne figuraient pas au dossier de concertation.

A cela viennent s'ajouter des études plus détaillées d'avant-projet faisant apparaître quelques compléments sur les aménagements nécessitant un périmètre élargi (la concertation faisait état d'une requalification sur 182 000 m<sup>2</sup> de façade à façade, alors que le dossier d'enquête publique mentionne 250 000 m<sup>2</sup> requalifiés).

Par ailleurs, dans le respect des ambitions de la Métropole tendant à la performance environnementale, le projet de ligne 4 porte une stratégie « développement durable » propre, qui trouve une traduction plurielle dans le projet avec des principes de conception visant à la désimperméabilisation des sols, à la préservation autant que possible et à la valorisation foncière, à la concrétisation d'un parti paysager riche permettant la création d'une trame brune généreuse, et à la mise en œuvre des principes d'hydrologie douce. Cette stratégie propre de développement durable à la ligne 4 nécessite également des suppléments entre les études préalables et les études d'avant-projet. A titre d'exemple, la concertation mentionne 800 arbres conservés et plantés, alors que le dossier d'enquête publique affiche plus de 1200 arbres conservés et plantés (page 6 de la pièce C).

Enfin le coût global du projet évalué en valeur mars 2019 à la concertation a fait l'objet d'une actualisation à l'avant-projet à une valeur avril 2022. L'index Travaux Publics 01 (TP01) avait une valeur de 111.3 en mars 2019 qui est passée à 126.6 en avril 2022, correspondant à une augmentation de 13.8%. Cette actualisation sur les 247 M€ HT affichée à la concertation concerne à elle seule 34 M€ sur les 81 M€ d'écart mentionnés.

### 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

### 3.6.1. 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

### 3.6.2.THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

#### 3.6.2.1. 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

#### 3.6.2.2. 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

#### 3.6.2.3. 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

3.6.2.4. 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

3.6.2.5. 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

3.6.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

3.6.3.1. 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

#### **REP-MO-103**

La résidence de Champagne située au n°69 du boulevard Maréchal Juin conservera son accès pour véhicule.

La zone de rencontre prévue sur cet axe dans le projet de la ligne 4 décrit à la page 59 de la pièce C ne remet pas en cause la circulation des véhicules et des livraisons.

L'aménagement très qualitatif du boulevard Maréchal Juin propose une importante amélioration du cadre de vie des usagers et riverains grâce à la suppression du trafic de transit qui chaque jour ne fait que passer sur cet axe, sans même que cela ne profite aux commerçants (résultat de comptages directionnels).

Référence au dossier de DUP :  
Pièce C §4.5.2.1

- R49 demande précisions sur comment accéder à la résidence et se protéger du stationnement sauvage aux abords

#### **REP-MO-104**

En ce qui concerne le stationnement sauvage, comme pour l'ensemble des entrées-sorties charretières, le pouvoir de police s'applique afin de ne pas obérer les circulations par des arrêts ou du stationnement illicite. La résidence Sun-Shine, objet de la contribution, bénéficie d'une voie privée d'accès de près de 8m de largeur. Il est à noter la restitution d'un nombre de places de stationnement important sur ce secteur : 20 en voirie, avec un profil type avenue de la Californie à Nice, et la proximité directe avec le P+R Val Fleuri dont l'usage sera mixte, ne devraient pas inciter au stationnement sauvage dans cette voie privée.

Ces accès se feront en venant de l'Est comme c'est le cas aujourd'hui sans aucune difficulté. Pour repartir vers Nice, l'insertion centrale du tramway demande aux usagers de se diriger vers l'Ouest, les véhicules pourront emprunter le chemin du Val Fleuri en direction du Nord ou faire demi-tour au carrefour Jean Jaurès / Val-en-sol. En termes d'itinéraire pour rejoindre Nice, le cheminement à privilégier est d'emprunter l'avenue Jean Jaurès vers le Sud pour rejoindre la route du bord de mer puis la promenade des Anglais.

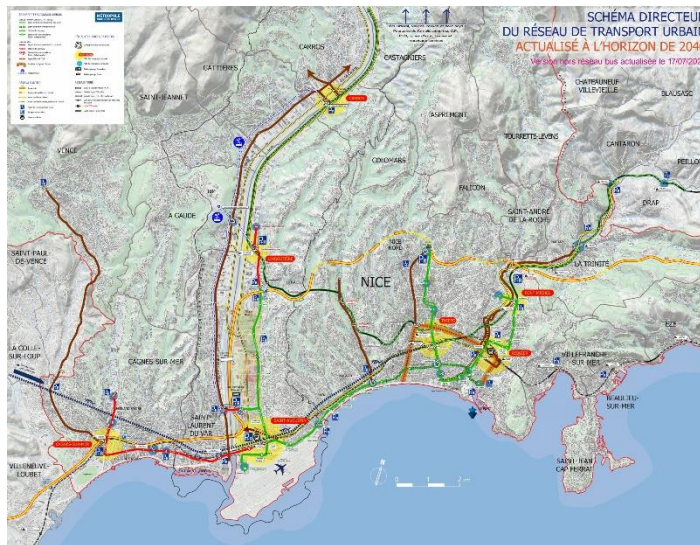
- @175 Avis du MO sur ces réductions de voies :  
Le requérant signale qu'un nombre important de réductions de voies ont eu lieu en peu de temps.  
Le projet du T4 va conduire à accroître cette réduction de voies :
  - Une réduction drastique de l'avenue de Nice (ex RN 7)
  - Une quasi-fermeture de l'avenue 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.

Voir [REP-MO-004](#)

- @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.

### REP-MO-106

Voir les réponses apportées ([REP-MO-002](#), [REP-MO-028](#) et suivantes) relatives au schéma directeur des transports 2040 et aux futurs BHNS prévus pour la desserte des communes plus au Nord et à l'Ouest, et en contact avec le projet de la ligne 4.



- 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.

### REP-MO-107

Conformément à la figure 60 page 80 de la pièce C, l'avenue Eugène Donadei sera bien en double sens jusqu'à l'impasse Lantelme au niveau de la route du bord de mer. L'accès et la sortie de cette rue se feront uniquement depuis l'avenue Henri Lantelme au Sud.

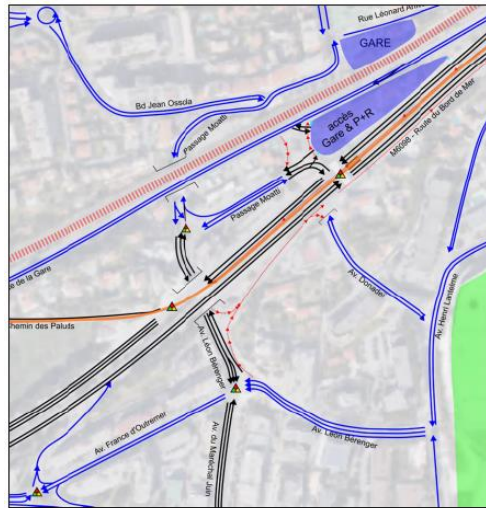


Figure 60- Réorganisation de la trame circulatoire (passage Moatti)

- 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 Lourds de livraisons carburants. Les entrées et les sorties devront se faire en toute sécurité.

#### REP-MO-108

Suite aux rendez-vous et échanges entre la maîtrise d'ouvrage et les gérants de la station-service Access – Total Energies, les girations ont été dessinées de façon à vérifier que la modification des accès reste compatible avec les besoins de la station-service.



- 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 réglera pas le problème, car il ne répond au stationnement de proximité. La suppression du parking de ce centre commercial rendra très difficile l'accès de camions de livraison, qui risquent de stationner en pleine voie et de paralyser le trafic.

#### REP-MO-109

Il est à noter la restitution d'un nombre de places de stationnement important sur ce secteur, 20 en voirie, avec un profil type avenue de la Californie à Nice, et la proximité directe avec le P+R Val

Fleuri de 300 places dont l'usage sera mixte. Les P+R comprennent une part compensatoire d'environ 70% des places de stationnement non restituées en voiries.

Ainsi, le P+R Val-Fleuri d'une capacité de 300 places et situé à 180 m du centre-commercial des Vespins, a une part de compensation déterminée à 100 places. Ainsi les usagers de l'ex-RN7 désireux d'effectuer leurs courses aux Vespins profiteront de 20 places en voirie, avec un stationnement minute ou limité à 30 mn permettant les rotations, et de 100 places aux P+R des Vespins.

Pour les camions de livraison, une ou deux aires de livraison seront positionnées en concertation avec les commerçants. Ces aires de livraison pourront être mixtes, livraison le matin et stationnement VL dans l'après-midi comme c'est le cas à Nice. Enfin grâce à une offre de mobilité supplémentaire, le tramway amènera assurément une clientèle nouvelle à ces commerçants.



- R231 Quel est le sens de cette question : Problématique si suppression totale du parking central.

## REP-MO-110

La question porte sur l'aménagement du square Bourdet présenté en page 57 de la pièce C. Il y est bien précisé que l'ensemble des parkings privés resteront accessibles via l'allée des Platanes à l'Est et l'allée des Bugadières à l'Ouest. L'allée des Bugadières est accessible en impasse depuis la rue Soutine. Des zones permettront le croisement de 2 véhicules malgré la largeur réduite de la voie. Le sens actuel de l'allée des Platanes sera inversé et l'allée sera accessible depuis l'avenue Renoir jusqu'à la rue Soutine.

La question du stationnement est aussi abordée en fin de présentation du secteur ainsi qu'au §4.5.8 de la même pièce qui démontre l'effort mené par le maître d'ouvrage projet pour présenter un bilan positif du nombre de places de stationnement sur l'ensemble des secteurs. Quand bien même il ne s'agit pas de la vocation première d'un projet tramway, le maître d'ouvrage a considéré que cette question était un critère essentiel de l'acceptabilité du projet, et de forte évolution des mobilités.



- @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. ?

### REP-MO-111

Pour reprendre l'analyse du contributeur, effectivement l'étude d'impact à la p16 du Résumé Non Technique (pièce GD2) évalue le stationnement avec une sensibilité forte du projet sur le milieu humain, socio-économique et urbain. Ce classement détermine le niveau des mesures prises par l'opération pour répondre à ce facteur important pour la population.

Le bilan de stationnement est présenté de façon explicite et globale au §4.5.8 de la pièce C. Le projet de transport tramway apporte une nouvelle solution de mobilité nécessaire pour répondre aux besoins de déplacements, actuels et à venir, sans pouvoir matériellement maintenir la majorité des places de stationnement actuellement disponible en voirie. En définitive, l'insertion de la plateforme ferroviaire dans l'espace urbain conduit à supprimer les 2/3 des places existantes. Ce bilan intermédiaire est aussi une conséquence des efforts menés pour limiter l'impact du projet sur le foncier privé.

Pour renforcer l'attractivité de la ligne, le projet tramway intègre 4 parkings éloignés de moins de 2km les uns des autres. Dans une démarche de mutualisation et pour maximiser leur remplissage, il a été décidé d'ouvrir leur accès et usage à la vie de quartier. Dès lors, il a été ajouté aux jauges de chaque parking une compensation de 70% des places perdues en voirie. La part compensatoire décidée prend en compte :

- la montée en charge progressive des usagers qui viennent déposer leur véhicule et poursuivre leur trajet en tramway. Plusieurs années sont nécessaires pour adapter les itinéraires et atteindre les jauges évaluées très en amont ;
- la diminution progressive du besoin de stationnement public - hors tramway – en raison la réduction progressive du nombre de voitures par foyer dans les zones très urbanisées et le changement de l'habitude "tout-voiture".

Ces 2 courbes aux tendances opposées conduisent à ne pas compenser 100% au risque de construire des ouvrages surdimensionnés, coûteux et moins intégrés à leur environnement. La réponse au contributeur intègre donc une dimension temporelle pour accompagner le changement et ne pas créer une rupture entre des secteurs actuellement complètement dédiés à la voiture et qui demain doivent muter pour prendre en compte le changement climatique.

- @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.

#### **REP-MO-112**

La démarche visant à concentrer les places dans du stationnement collectif plutôt que de les disperser de façon étendue sur l'ensemble de l'espace public est inhérente à l'aménagement des zones urbaines au foncier rare. La qualité de vie est nécessairement améliorée par la diminution du stationnement en voirie qui réduit le trafic automobile et la pollution de l'air, sonore et visuelle. En outre, une partie des surfaces ainsi récupérées permet aussi une végétalisation plus importante de l'espace public. Les retours d'expérience issus des métropoles françaises ou des exemples locaux présentent au contraire une attractivité renforcée des commerces : avenue Jean Médecin à Nice, Polygone Riviera à Cagnes-sur-Mer...

- R428 Comment va faire le Tramway en 2026 pour retourner sur Nice, étant donné qu'il ne pourra pas avoir une zone de retournement

#### **REP-MO-113**

Un aiguillage de changement de sens, appelé « communication » sera installé sur le chemin des Paluds de façon à permettre l'exploitation du terminus provisoire.

De façon nominale, bien que non mentionnées dans le dossier, les lignes de tramway intègrent plusieurs communications le long de leur tracé pour permettre le retournement des rames en cas d'incident. Il est ainsi possible d'isoler certains tronçons et de poursuivre l'exploitation du tramway sur la partie de la ligne qui n'est pas impactée.

- R452 Je voudrais connaître le sens de circulation entrée et sortie du Parking Relais du Val Fleuri

#### **REP-MO-114**

La planche 12 annexe à la pièce C indique les entrées du P+R qui se feront en face du chemin du Val-Fleuri, l'avenue de Nice, le chemin du Val-Fleuri et les entrées-sorties du P+R formant un carrefour en croix avec la traversée de la plateforme tramway pour la branche P+R. La pièce D page 13 précise « Les accès des voitures et des bus au site sont implantés sur une bande de 10 m au Nord de l'emprise foncière, c'est à dire du côté de l'avenue de Nice. Les voies de circulation sont rationalisées et mutualisées pour répondre à l'ensemble des contraintes d'usage et les croisements limités au strict minimum. Le cœur du rez-de-chaussée est partagé entre parking et minibus. »

- R477 → C477 : Le Mo peut-il répondre à cette contribution sur le plan de circulation et les travaux à prévoir

**[C477 et @707 appellent une réponse commune REP-MO-115 ci-dessous concernant le plan de circulation sur le secteur chemin des Canebiers / chemin des Salles \(Cagnes-sur-Mer\)](#)**

## REP-MO-115

L'analyse des causes des congestions actuelles a fait l'objet d'une étude approfondie. Les conclusions de ce diagnostic sont rapportées dans le §2.1 de l'annexe 4 de la pièce GD12. Les profils routiers ne sont pas sous-dimensionnés au regard des zones d'habitat et de commerces traversées. C'est véritablement la nature du trafic qui est mise en exergue. Entre 63 et 65% des flux du centre correspondent à des flux de transit entre les collines et la côte, qui ont vocation à être reportés sur les voies périphériques plus capacitaires. Ceci explique pourquoi le centre-ville souffre de pollution, pertes de temps, accès aux locaux pénalisés et effectivement de difficultés potentielles d'accès pour les services de secours.

D'une manière générale, la mise en place de la nouvelle trame circulatoire va se réaliser avec des aménagements de voirie : mise à double sens, reprise des îlots dans les carrefours, dégagement des visibilité, etc. Les limitations identifiées par le contributeur sur le chemin des Canebiers, le chemin des Salles et la montée sous baous sont bien connues des spécialistes en charge des études de circulation. Notamment, le virage chemin des salles / montée sous Baous a fait l'objet d'études pour agrandir ce carrefour et permettre la giration sans manœuvre des VL et utilitaires. Concernant les zones de resserrement montée sous Baous / rue Jean Féraud, celles-ci auront un trafic diminué de 100 VL à l'heure de pointe par rapport à la situation actuelle, en relation avec l'objectif de réduire le trafic arrivant sur le square Bourdet.

De même, cette nouvelle trame circulatoire profitera au chemin des Canebiers qui verra son trafic diminué de 50 VL à l'heure de pointe. Seule la montée sous-Baous et le chemin des Salles auront une augmentation du trafic de 50 à 200 VL à l'heure de pointe, augmentation limitée et restant en cohérence avec les caractéristiques techniques des voies.

Enfin, le projet de ligne de tramway n'a pas vocation ni la capacité à résoudre toutes les difficultés identifiées. Les impacts des modifications ont été vérifiées et les modélisations renvoient des niveaux de trafic compatibles avec les diminutions de largeur évoquées. Il convient d'ailleurs de ne pas rendre cet itinéraire trop attractif au risque de générer trop de nuisances dans des quartiers résidentiels. Le projet souhaite davantage inciter à un report sur la M36, avenue de Verdun, route de Vence, plus capacitaire (cf. zone entourée numéro 3 dans la figure 25 ci-dessous).

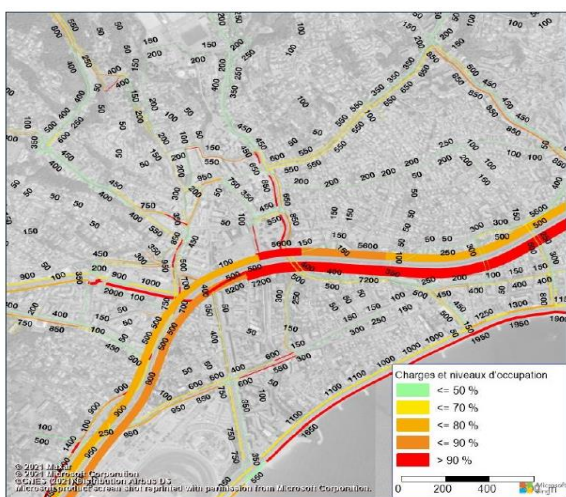


FIGURE 24 : TRAFIC EN SITUATION 2035 PRO EN HPM (CAGNES-SUR-MER)

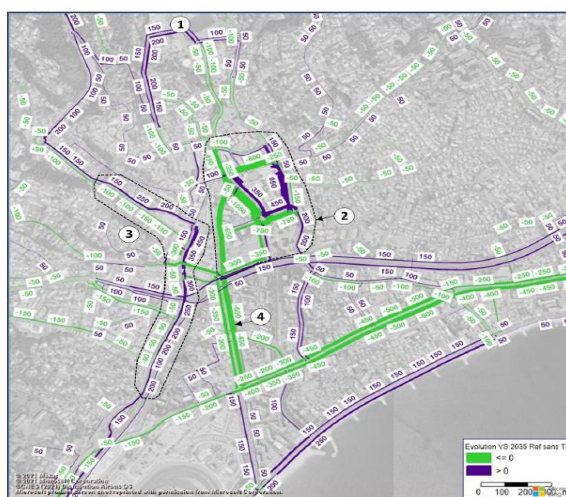


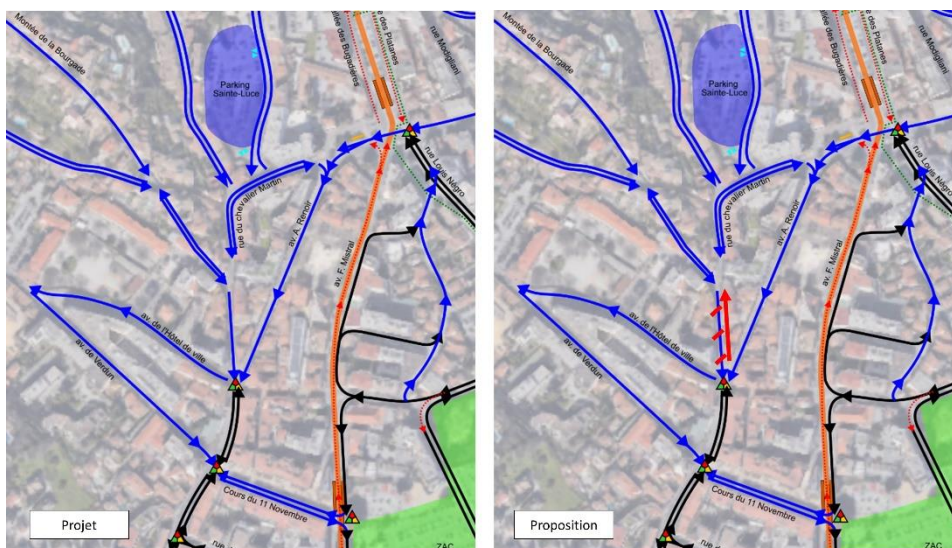
FIGURE 25 : COMPARAISON DES TRAFICS EN SITUATIONS 2035 REF ET 2035 PRO EN HPM (CAGNES-SUR-MER)

- @507 Quelles sont les réponses que le MO peut apporter à ces inquiétudes sur la circulation et propositions

## REP-MO-116

La rue du Chevalier Martin est en double sens à partir de l'avenue Renoir mais se termine en sens unique permettant aux usagers de relier la rue Jean Féraud à l'avenue de l'Hôtel de Ville puis à l'avenue de Verdun. L'étude de circulation, annexe 4 à la pièce G-D-12, précise que l'impact de la nouvelle trame circulatoire est neutre sur cette petite voirie (charge et niveau d'occupation < à 70 % à l'HPM, et <à 50% à l'HPS).

Le contributeur propose d'inverser le sens de circulation de l'extrémité de la rue Chevalier Martin. Cette proposition paraît pertinente et sera étudiée plus en détail car elle permettrait aux usagers de rejoindre le parking Sainte-Luce en venant de l'avenue de la Gare mise à double-sens, et inciterait les conducteurs à prendre l'avenue de Verdun, puis la route de Vence pour les trajets Sud—Nord à l'Est du centre-ville.



Concernant les inquiétudes sur la circulation montée sous-Baous et chemin des Salles, la réponse a déjà été apportée à la contribution C477 [REP-MO-115](#).

La proposition de création d'un tunnel (tunnel des Caucours) permettant de relier directement la route de Vence au futur pont du Brecq paraît pertinente au premier abord. Mais outre le coût du tunnel routier estimé à plusieurs dizaines de millions d'euros au regard des 300 000 euros du pont du Brecq, cette liaison engendrerait une circulation trop importante au niveau du parc des sports et devant les lycées.

- @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)

## REP-MO-117

L'étude de circulation détaillée dans l'annexe 4 de la pièce G-D-12 démontre bien au contraire que la réalisation du tramway de la ligne 4 est nécessaire pour répondre aux besoins de déplacements à horizon 2035 sans générer de congestion non maîtrisable.

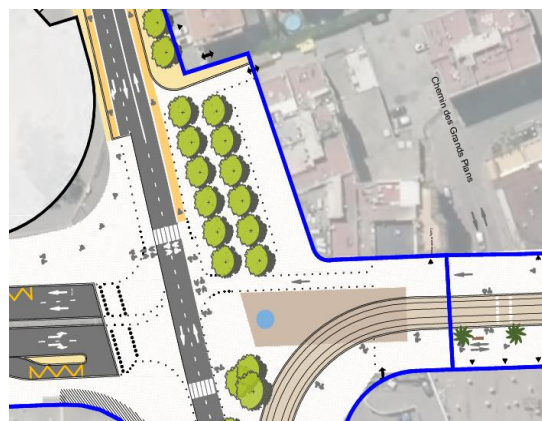
Le bilan de stationnement présenté au §4.5.8 de la pièce C explicite l'importance accordée par le projet à la problématique du stationnement en lien avec les réponses précédentes.

Les différents modes d'exploitation des parkings relais qui seront confiés à la Régie Ligne d'Azur sont en constante évolution pour répondre au mieux aux besoins de la population. Si l'usage mixte de ces ouvrages est acté, il est normal que les modalités précises ne soient pas arrêtées à ce stade, notamment en ce qui concerne la tarification pour les résidents et usagers autres que ceux liés à l'utilisation des transports en communs, sachant que la gratuité est maintenue pour ces derniers.

- 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.

## REP-MO-118

La livraison du commerce SPAR ne pose pas de difficulté particulière. Elle sera vraisemblablement plus sécuritaire qu'actuellement en utilisant la contre allée large prévue au sud du bâtiment (cf. planche 7 de l'annexe à la pièce C).



- @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 ?

[@707 et C477 appellent une réponse commune REP-MO-115 concernant le plan de circulation sur le secteur chemin des Canebiers / chemin des Salles \(Cagnes-sur-Mer\)](#)

- @746 Un accès direct à la RM 6202 bis au niveau des ISCLES 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 ?

**REP-MO-119.** Les 2 questions ci-dessus dépassent largement le périmètre du projet T4 et n'appellent pas de réponse.

QUESTION DE LA COMMISSION AU MO
---------------------------------

**QUE-CE-12**

*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 ?*

**REP-MO-120**

Les planches 7 à 15 de l'annexe à la pièce C présentent les aménagements le long de l'ex-RN7.

Sur l'avenue de Nice et la route des Vespins, 155 places de stationnement ont été restituées en voirie. Les études AVP avaient déjà permis d'identifier quelques aires de livraison basées sur l'existant et présentes sur les plans en hachures jaunes. Les études détaillées de niveau PRO (qui ont fait suite à la constitution du dossier) ont recensé exhaustivement le besoin afin d'implanter ces aires partout où cela est nécessaire. Les conditions de livraison des professionnels sont systématiquement abordées lors des rendez-vous avec les riverains.

Sur l'avenue de Nice, le maintien d'une voie de circulation dans chaque sens ne modifie en rien les contraintes générées par l'arrêt d'un camion de livraison ou d'un véhicule en panne en pleine voie. Si le cas se présentait en dépit du code de la route, la surlargeur de 2m que constitue la bande cyclable continue, permet une chaussée suffisamment large pour que les dépassements soient possibles de façon provisoire et pour pallier ces situations exceptionnelles.

**3.6.3.2. 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.

## REP-MO-121

Au 1er juillet 2023, le ticket à l'unité est passé de 1.50 € à 1.70 € et le ticket 10 voyages avec trajet à 1€ n'existe plus comme le précise le contributeur. La nouvelle tarification est la suivante :

- de 1 à 12 tickets : 1,70 euros l'unitaire
- de 12 à 25 : 1,50 euros l'unitaire
- de 25 à 50 : 1,30 euros l'unitaire
- dès le 51ème : 1 euro l'unitaire

Cette nouvelle politique tarifaire touche principalement le voyageur occasionnel et non le travailleur utilisant les transports en commun car les abonnements ont très peu augmenté : 360 euros par an et 180 euros par an avec tarif réduit (jeune, étudiant, sénior et social).

Les tarifs évoluent pour faire face à l'augmentation du coût de l'énergie mais également pour maintenir la qualité de service. Les prix n'avaient pas augmenté depuis 2012. Celui du fameux "10 voyages" depuis 2007.

Concernant la réduction du temps d'exploitation, celui-ci passe de 5h00 - 1h00 à 5h30 - 0h30. Ces nouveaux horaires se basent sur des relevés de fréquentation et n'impactent qu'une infime partie des usagers.

Enfin, il est à noter que la Métropole et la Régie Lignes d'Azur effectuent tout au long de l'année des sondages auprès des voyageurs et des enquêtes origine destination afin d'adapter au mieux l'offre des fréquences et horaires de chaque ligne, tant bus que tramway, à la demande des voyageurs.

- @601 Dépend de la réponse du MO à l'observation n°1

## Voir [REP-MO-064](#)

- @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 pourrons-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 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."

## REP-MO-122

L'étude acoustique est présentée en annexe 6 de la pièce G-D-12. Le cas du bâtiment Shangri-La est bien analysé et renvoie pour la situation après projet des niveaux sonores inférieurs aux situations 2026 et 2035 de -1 à -3 dBA sans projet de la ligne 4 (voir référence R211 dans les tableaux p 372 et 373, pour 2026 p 378 pour 2035) malgré le rapprochement de la voirie et ceci grâce à la limitation de la vitesse à 30km/h. Les niveaux sonores seront donc bien atténués après l'aménagement de la ligne 4.

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

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

Concernant les emprises de la copropriété impactées par le projet de la ligne 4, appartement en rez-de jardin, les aménagements et propositions d'adaptation sont détaillés en réponse à la contribution @601 (voir [REP-MO-064](#)).

- @643 Le MO peut-il répondre à cette analyse de l'étude ?

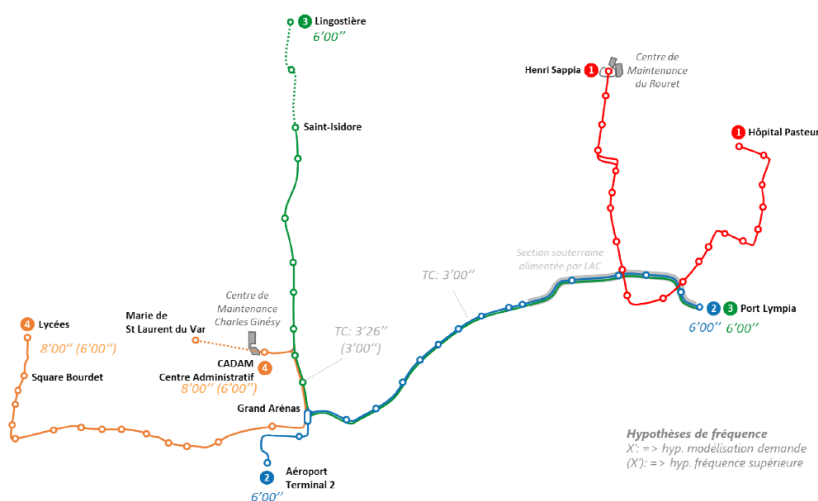
Réponses apportées dans le chapitre consacré au tracé, à partir des [REP-MO-020](#) et suivantes.

- @ 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) ?

## REP-MO-123

Les réponses précédentes apportent les éléments sur la tarification des transports d'une part et des parkings d'autre part.

Concernant la fréquence des lignes de tramway à Nice, les hypothèses prises pour le dimensionnement du réseau sont présentées dans le schéma d'exploitation §4.5.9.1 de la pièce C du dossier DUP :



A termes, les lignes 2 et 3 remaniées auront une fréquence de 6min qui se traduit par une rame toute les 3 minutes sur le tronçon commun (TC) entre Grand Arénas et le port.

La ligne 1 quant à elle fait l'objet d'un projet d'allongement des rames pour augmenter sa capacité étant considéré que la fréquence pratiquée est déjà maximale.

### 3.6.3.3. 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 ?

#### REP-MO-124

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

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

La mise en place de cette commission d'indemnisation et d'accompagnement concerne les professionnels riverains du chantier du tramway situés dans l'aménagement du tramway de façade à façade (périmètre DUP), et non dans une voie perpendiculaire ou parallèle. Les membres de la CIA présentent toutes les garanties de sérieux et d'impartialité, regroupant les partenaires publics et privés concernés par l'accompagnement économique des professionnels, fonctionnant de manière totalement indépendante sous l'autorité d'un président issu de la société civile.

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

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

- R474 Le syndic de l'immeuble le Phœbus demande un rendez-vous pour étudier les différents aspects d'aménagement

#### REP-MO-125

L'AMO Foncier du maître d'ouvrage a rencontré M. HEQUET de la copropriété le Phebus le 13 décembre 2022. Les jardins impactés par le projet de la ligne 4 sont situés devant les agences immobilières et sont collectifs, sans en avoir une utilisation particulière.

La seule inquiétude tient en ce que la petite allée est le seul passage pour accéder à la propriété, avec une pente d'environ 8 degrés et qu'il faudra veiller à ce que passage reste accessible.

La contribution du syndic le Phebus évoque une inquiétude relative à l'accès à la copropriété. Le maître d'ouvrage reprendra contact avec le syndic afin de lui expliquer plus précisément le projet de reprise de l'accès qui respectera les pentes maximales autorisées par les services de secours. Tous les travaux de modification de cette rampe d'accès, ainsi que la reprise des réseaux pouvant desservir l'immeuble sont à la charge du maître d'ouvrage. Par ailleurs, la Direction Immobilière de l'Etat fixera les indemnités qui devront être versées par le maître d'ouvrage à la copropriété pour l'acquisition des emprises nécessaires au projet de la ligne 4.



- @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 ?

**[@481, @537, E594, QUE-CE-41 et QUE-CE-25 appellent une réponse commune REP-MO-058 concernant le devenir de l'école Fortissimo](#)**

- @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 ?

**REP-MO-127**

La parcelle AM227 (UF 140) appartient à la ville de Saint-Laurent-du-Var. M. AYAT n'a jamais accepté les indemnités d'éviction proposées. Il a intenté un procès à la commune devant le TGI de

Grasse (l'affaire a été maintes fois reportée en raison des opérations d'expertise en cours, dernier report au 12/10/23). Le restaurant "la Bohême" est aujourd'hui fermé.

La maîtrise d'ouvrage lorsqu'elle sera propriétaire demandera à la Direction Immobilière de l'Etat une nouvelle estimation d'indemnité d'éviction qui ne pourra être faite qu'après la clôture du procès et en cohérence avec le verdict.



#### 3.6.3.4. 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.

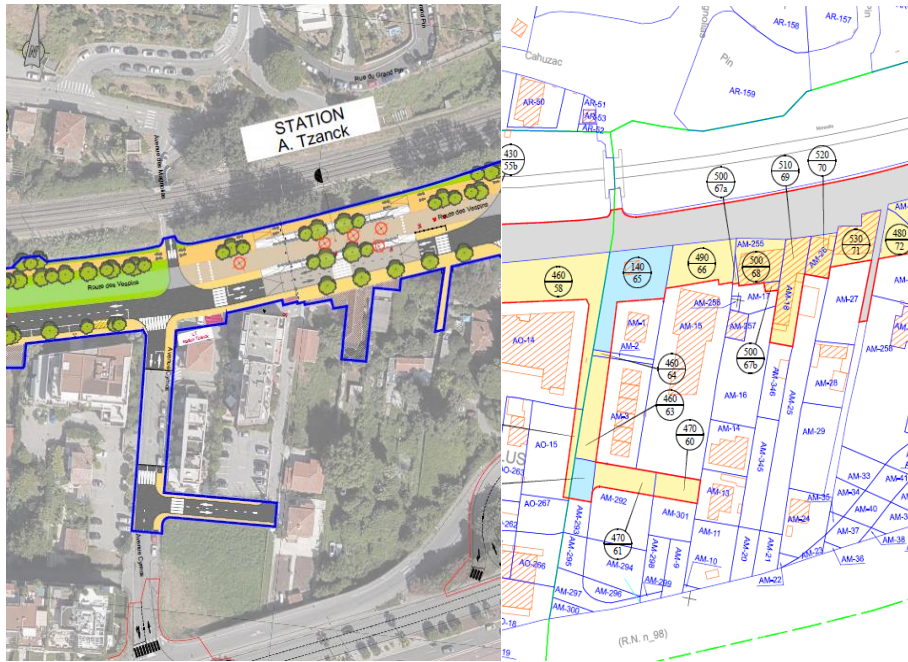
#### REP-MO-128

Le projet de la ligne 4 en prenant des emprises partielles sur l'emplacement réservé est amené à modifier les accès riverains. Dans la majorité des cas, ces modifications concernent des reprises du profil en long de l'accès et le décalage des clôtures avec le portail.

En ce qui concerne la propriété sur la parcelle AM15, la pente existante de l'accès étant déjà très importante, il n'est pas possible avec l'espace restant de rétablir l'accès depuis la route des Vespins. Le projet prévoit de restituer l'accès à la copropriété depuis l'avenue Cyrnos moyennant l'acquisition des bandes de terrain au Sud sur les parcelles AM293, AM292 et AM301 (cf. planche 15 de l'annexe à la pièce C).

Des copropriétaires de cette résidence ont déjà été rencontrés le 7 avril 2022 par le maître d'ouvrage (Mme CLARET, Mme PIAT et d'autres copropriétaires) afin de leur expliquer l'aménagement avec l'accès à leur immeuble et garages par le Sud. Les propriétaires ont fait savoir qu'ils souhaiteraient avoir également un accès piéton (escaliers) vers le Nord si possible. Les places de stationnement extérieures supprimées (environ 5) seront indemnisées.

Si le projet Vatel venait à se réaliser, compromettant l'accès au Sud, une restitution de l'accès à l'Ouest sur le terrain communal, parcelle AM1, serait également possible.



- 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 prévoise 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 ? Confirmez-vous qu'il n'y a pas d'acheminement de courant électrique dans les rails, mais plutôt une recharge par induction magnétique dans chaque station ?

Voir la réponse [REP-MO-130](#) dans le paragraphe ci-dessous « Sécurité »

- @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

**Voir les réponses au chapitre 3.4 relatif aux « autres modes de déplacement », [REP-MO-090](#) et suivantes**

- @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.

**Voir la réponse [REP-MO-129](#) dans le paragraphe « Sécurité »**

### 3.6.3.5. 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 ?

### **REP-MO-130**

A l'instar des lignes 2 et 3, le système de rechargement par le sol des rames tramway en station intègre un dispositif de sécurité qui, par une communication sécurisée entre les équipements sol et bord, assure que la mise sous tension des plots de rechargement n'intervienne qu'en présence d'une rame précisément positionnée. Le niveau de sécurité de la technologie mise en œuvre sur T2/T3 a été vérifié par les services compétents de l'Etat (OQA + STRMTG) dans le cadre de la procédure sécurité ad hoc (décret SPTG) qui garantit notamment la sécurité des personnes. Cette procédure séquencée qui suit et instruit le projet depuis la phase de conception générale, jusqu'à la réalisation et les essais se conclut par un arrêté préfectoral préalable à toute mise en service commerciale. Cette procédure sécurité se poursuit ensuite durant l'exploitation de la ligne. Le projet de la ligne 4 est soumis aux mêmes procédures et contrôles.

En réponse au risque de ruissellement, des caniveaux transversaux sont systématiquement implantés en amont et en aval des plots pour drainer le revêtement de la plateforme au droit des stations et éviter toute présence d'eau. Complémentairement, les plots de rechargement seront surélevés de 2 cm par rapport au niveau de la voie ferrée.

En cas d'inondation, le règlement de sécurité d'exploitation (RSE) de la Régie Ligne d'Azur impose, par procédure, l'inhibition de tout plot de rechargement qui serait submergé.

Comme sur toutes les installations tramway, les rails permettent le retour du courant négatif de traction. Dans le cas de Nice, ils n'ont cette fonction qu'au droit des stations et sont isolés électriquement du reste de la ligne. L'acheminement du courant ne peut s'effectuer par induction magnétique. Cela serait insuffisant pour embarquer l'énergie nécessaire au déplacement du tramway sur une distance de minimum 2 inter-stations. Pendant les 30 secondes nécessaires au transfert voyageur et au rechargement en station, un patin descend de la rame et vient en contact direct avec les plots métalliques au sol sous le tramway.

Il n'y a donc aucun risque électrique avec système de rechargement embarqué par le sol même en cas de ruissellement ou d'inondation de la voie ferrée. A contrario un système d'alimentation aérien

comme les caténaires, ou ligne aérienne de contact, demande des mesures de sécurité plus importantes.

- @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. V

## REP-MO-129

Effectivement, en cohérence avec la volonté de réduire la vitesse des véhicules et de créer des espaces apaisés et sécurisés pour les piétons et les PMR, les stations tramway, nouveaux espaces de vie, s'accompagneront de plateaux surélevés d'un peu moins de 30 cm pour faciliter les traversées et permettre des liaisons accessibles entre les trottoirs et les quais. Ces plateaux sécuriseront les traversées piétonnes grâce au ralentissement des véhicules.

## QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO

### QUE-CE-13

*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 ?*

## REP-MO-131

L'étude d'impact a pour rôle de déterminer précisément quels sont les effets du projet sur les critères environnementaux. Parmi eux, l'ambiance sonore et les vibrations font l'objet d'études approfondies dont les conclusions sont portées au dossier dans les §1.6.2 et § 1.6.3 de la pièce GD7. Pour plus de détail, voir les annexes 6 et 7 de la pièce GD12.

La démarche consiste à établir un état initial, par le biais de campagnes de mesures in situ, puis de modéliser et simuler les effets du projet sur chacun des critères. Suivant les résultats obtenus, le projet peut nécessiter la mise en place de mesures d'évitement lors de la conception. Une fois ces mesures intégrées aux modèles, de nouvelles simulations sont générées jusqu'à ce que les résultats soient satisfaisants et conformes à la réglementation.

Cette étude d'impact a fait l'objet d'une instruction par les services compétents de l'Etat et d'un avis favorable de l'Autorité Environnementale préalablement à l'organisation de l'enquête publique.

Concernant les niveaux de bruit, l'ambiance sonore est intimement liée à la circulation automobile. L'étude confirme cette corrélation. Dès lors que le trafic et/ou la vitesse diminue, les nuisances sonores diminuent. C'est le cas sur la quasi-totalité du tracé. Certains secteurs voient les niveaux réduits de 10dB soit une perception de bruit divisée par 8. A contrario, l'étude met en exergue quelques augmentations des niveaux sonores dans certaines rues adjacentes qui absorbent une partie du report de trafic ou pour des bâtiments qui seront plus proches de la voirie routière qu'actuellement. Dans ces cas précisément identifiés, des mesures sont prises par le projet pour rester parfaitement conforme à la réglementation. Elles consistent en des solutions de protection à la source, type réhausse de murs, ou à la réception, par le renforcement des isolements de façade le cas échéant.

L'impact vibratoire du projet T4 a été évalué en découpant le tracé en tronçons homogènes d'un point de vue géologique puis en regroupant les bâtiments le long du tracé en îlots permettant un traitement sur mesure pour chaque groupe de bâtiments. Ces derniers sont essentiellement résidentiels, soit la catégorie la plus contraignante et dimensionnante. Les campagnes de mesures in situ et l'étude ont permis d'identifier précisément les zones qui nécessitent un traitement particulier en raison de la nature des sols, ouvrages et bâtiments. En tout état de cause, les niveaux ne sont pas de nature à provoquer des fissurations mais uniquement un risque de gêne aux riverains.

Le périmètre d'étude couvre un bandeau de 50m de part et d'autre du tramway. Au-delà de 30m, le risque de gêne perceptible est très faible.

Les mesures de réduction mises en œuvre s'appliquent directement à la source sur le type de voie ferrée réalisée. Cette dernière est ainsi adaptée aux endroits pertinents pour permettre un amortissement et absorber les émissions vibratoires du tramway. Ces poses anti-vibratiles ont démontré leur efficacité sur de nombreux réseaux. Elles font l'objet de contrôles après réalisation.

Complémentairement, le maître d'ouvrage a décidé la mise en œuvre généralisée de semelles résilientes sur le reste de la ligne alors que les études ne l'exigeaient pas. Cette disposition volontariste permettra d'offrir un meilleur confort.

Enfin, en termes de suivi des incidents qui seraient imputables au projet tramway, le maître d'ouvrage a demandé l'établissement de référés préventifs qui, le cas échéant, permettront de détenir un état initial incontestable. Cette mesure ne vise pas la phase d'exploitation mais la phase de réalisation des travaux. Si les travaux du système de transport interviennent en surface, le projet prévoit la réalisation d'ouvrages de soutènement, réseaux enterrés et fondations en lien avec le sous-sol. Un riverain peut solliciter le maître d'ouvrage pour qu'une demande soit formulée au tribunal administratif dans le cas où son bien n'ait pas été identifié préalablement.

#### **QUE-CE-14**

*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 ?*

#### **REP-MO-132**

Les contributeurs font un amalgame rapide entre le nombre de voyageurs quotidiens et la population de la commune desservie. Toute l'analyse de l'emport de voyageurs s'opère avec l'analyse du total Habitat + Emplois. Les calculs qui ont été menés indiquent des prévisions à 40 000 voyageurs sans tenir compte des populations des communes concernées. Il en est de même dans les grandes agglomérations : à Bordeaux, les communes de Cenon et de Florac totalisent 26 000 et 18 000 habitants respectivement et sont traversées par les lignes historiques du tram bordelais. A contrario,

la ville de Tours comporte 150 000 habitants et la ligne A de tramway plafonne sous les 60 000 voyageurs quotidiens.

#### **QUE-CE-15**

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

**Voir le dernier paragraphe de la réponse [REP-MO-009](#).**

#### **QUE-CE-16**

*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.*

#### **REP-MO-133**

Le modèle multimodal MM06 intègre ce projet de renforcement de cadencement dans ses prévisions de 2035, y compris l'amélioration de la desserte de Grasse. Le chiffrage d'emport de 40 00 voyageurs quotidiens tient compte de ces évolutions. Comme expliqué dans la **REP- MO-179**, les deux modes de transport sont complémentaires et augmentent le nombre d'usagers par cette offre de transport supplémentaire.

#### **QUE-CE-17**

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

#### **REP-MO-134**

Le calcul du bilan socio-économique n'est réalisé, pour des raisons évidentes de temps et de coût, que sur le tracé retenu après la concertation. La comparaison des différentes variantes avait donné lieu à une analyse multicritères. Le bilan socio-économique n'aurait pas été fondamentalement différent : sensiblement moins de voyageurs pour les tracés littoraux, temps de trajet rallongé, évaluation financière sensiblement identique et allongement compensant le moindre coût du poste foncier.

#### **QUE-CE-18**

*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 ?*

#### **REP-MO-135**

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

### 3.7. INCIDENCES PHASES CHANTIER

#### 3.7.1. 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

#### 3.7.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

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

- Exécution du chantier
- La sécurité

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

##### 3.7.3.1. 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...) ?

#### REP-MO-136

En ce qui concerne le stationnement sauvage, comme pour l'ensemble des entrées-sorties charretières, le pouvoir de police s'applique afin de ne pas obérer les circulations par du stationnement illicite. Cette résidence bénéficie d'une voie privée d'accès de près de 8m de largeur. Il est à noter la restitution d'un nombre de places de stationnement important sur ce secteur, 20 en voirie, avec un profil type avenue de la Californie à Nice, et la proximité directe avec le P+R Val Fleuri dont l'usage sera mixte, ne devraient pas inciter au stationnement sauvage dans cette voie privée.

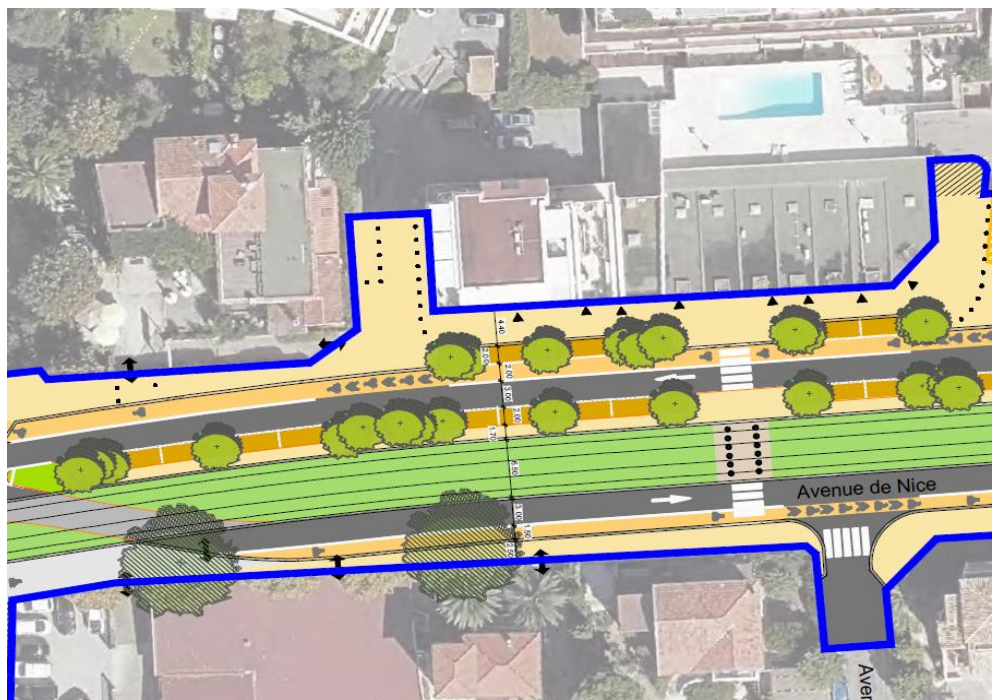


S'agissant des accès, ils se feront en venant de l'Est comme c'est le cas aujourd'hui sans aucune difficulté. Pour repartir vers Nice, l'insertion centrale du tramway demande aux usagers de se diriger vers l'Ouest, les véhicules pourront emprunter le chemin du Val Fleuri en direction du Nord ou faire demi-tour au carrefour Jean Jaurès / Val-en-sol. En termes d'itinéraire pour rejoindre Nice, le cheminement à privilégier est d'emprunter l'avenue Jean Jaurès vers le Sud pour rejoindre la route du bord de mer, puis la promenade des Anglais.

Concernant la phase travaux, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien le maintien des accès riverains et activités commerciales ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire communication de la population et des professionnels impactés. Une information continue sera organisée pour informer la population : information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et revue du tramway. Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des communes et sur les commerces notamment. Tirant expérience de la Ligne 2, la Métropole mettra en place un outil d'information et de suivi de chantier.

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

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



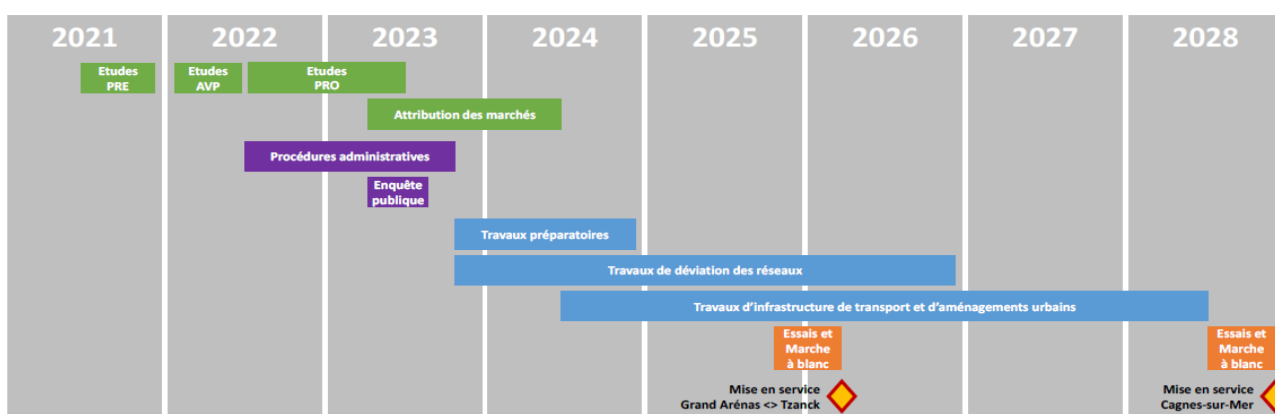
- R457 : Pouvez-vous s'il vous plaît annoncer une date de début des travaux ? Une date de début des travaux pour la parcelle AM256 peut-elle être annoncée ?

### REP-MO-137

Le § 3.1.2 de la pièce C décrit l'inscription du projet dans le temps.

Le projet de la ligne 4 est annoncé phasé avec une 1<sup>ère</sup> tranche de travaux permettant de traverser le Var en venant de Nice afin de mettre en service début 2026 la ligne 4 jusqu'à la station Tzanck de Saint-Laurent-du-Var. Dès cette première échéance, les usagers venant de Nice pourront se rendre à Cap 3000 en tramway.

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



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

- C 477 -10 : Les deux chantiers de construction de la L4 et du nouveau quartier de la 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 !

**C477 et @598 appellent une réponse commune REP-MO-080 concernant la compatibilité du projet de tramway T4 et du projet d'écoquartier de la Villette, complétée par REP-MO-138 ci-dessous :**

### **REP-MO-138**

La réalisation des deux projets simultanément est possible sous réserve d'un travail de coordination de deux chantiers, mission classique que mènera l'ingénieur OPC du maître d'ouvrage.

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

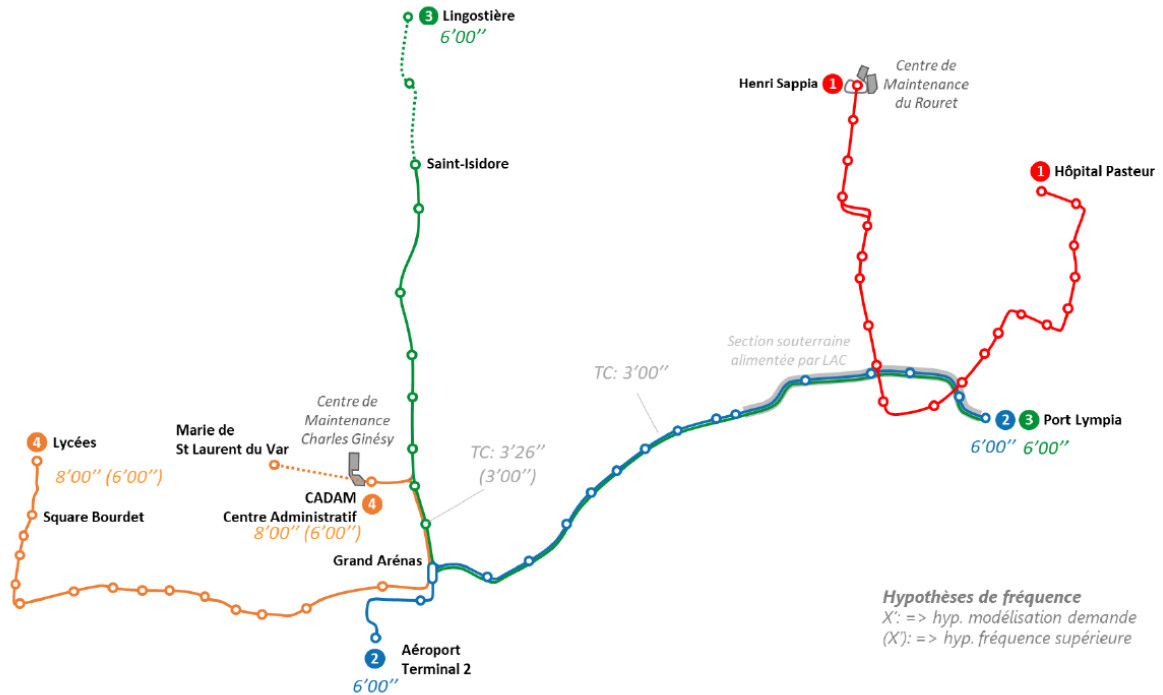
Afin de rassurer le contributeur, tous les projets connexes et travaux se trouvant dans un périmètre élargi du projet de la ligne 4 sont soumis pour avis au maître d'ouvrage afin de vérifier la compatibilité avec l'aménagement de la ligne 4 et anticiper les coordinations de chantiers.

- @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.

### **REP-MO-139**

Le §4.5.9.1 de la pièce C mentionne la restructuration du réseau de tramway. La Ligne 4 s'inscrit dans une logique d'extension d'un réseau tramway existant et structurant pour la Métropole Nice Côte d'Azur. Plusieurs scénarii d'exploitation ont été testés en concertation avec l'exploitant RLA. L'objectif de cette démarche a été d'analyser les impacts de la création de la nouvelle ligne 4 sur l'ensemble des autres lignes, principalement L2 et L3, pour proposer une nouvelle organisation du réseau cohérente avec les besoins de mobilité du territoire.

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



Le scénario d'exploitation a été établi en tenant compte de la restructuration du réseau bus qui est développée au §4.5.11 de la pièce C. Le bilan socio-économique de l'opération se base sur cette projection. En termes de fréquentation, les modèles montrent une hausse importante de la fréquentation tramway (+23%) dont l'effet est variable selon les lignes considérées, notamment en lien avec l'évolution du schéma d'exploitation des lignes de tramway.

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

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

- @343 : je suis extrêmement inquiet concernant les travaux à venir du tramway. Je suis propriétaire au 30 boulevard Maréchal Juin et mon inquiétude concerne notamment :
  - 1/ La durée de ces travaux et de la gêne pendant ces travaux
  - 2/La circulation pendant ces travaux déjà que la circulation est infernale à Cagnes-sur-Mer, je crains énormément la phase travaux
  - 3/Le stationnement des riverains pendant les travaux dont je ne connais pas les modalités. Je n'ai pas de places de parking et je dois me garer devant (j'ai un bébé) en payant depuis qu'il n'existe presque plus de place de parking gratuit à Cagnes.
  - 4/La circulation au 30 boulevard Maréchal Juin après les travaux dont je ne connais pas les modalités
  - 5/ Le stationnement au 30 boulevard Maréchal Juin pour les riverains dont j'espère que nous pourrions toujours nous garer près de notre domicile.

- @709 : Toutefois la durée des travaux me fait craindre un report de circulation sur le bord de mer et il me semble donc important de laisser la 7 praticable pendant les travaux pour la qualité de vie des riverains du bord de mer
- @640 : Au niveau sonore, quels sont les moyens décrits pour protéger notre immeuble du bruit constant ?
- @378 : Quid enfin de la survie des petits commerçants de cette zone pendant toute la durée des travaux ?

## REP-MO-140

Concernant la phase travaux, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien le maintien des accès riverains et activités commerciales ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire information préalable de la population et des professionnels impactés. Une communication continue sera organisée au bénéfice des usagers de la circulation et de la population: information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et édition spécifique d'une revue du tramway. Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des communes et sur les commerces notamment. Tirant expérience de la Ligne 2, la Métropole a également développé une application « chantiers connectés » qui permet cette information préalable continue et individualisée.

Les périodes peu touristiques et de vacances scolaires seront utilisées au maximum pour réduire les impacts des chantiers sur les déplacements domicile-travail ou domicile-école, sur l'activité des commerçants. Les emprises complémentaires seront prises en priorité afin de disposer d'un espace suffisant pour conserver les voies de circulation existantes tout en réalisant le chantier en parallèle. Ponctuellement des déviations pourront être menées. La prise en compte de l'environnement, des riverains, de la circulation, est le sujet de préoccupation déterminant, à toutes les étapes du chantier du tramway.

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

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

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

La mise en place de cette commission d'indemnisation et d'accompagnement concerne les professionnels riverains du chantier du tramway situés dans l'aménagement du tramway de façade à façade (périmètre DUP), et non dans une voie perpendiculaire ou parallèle. Les membres de la CIA présentent toutes les garanties de sérieux et d'impartialité, regroupant les partenaires publics et privés concernés par l'accompagnement économique des professionnels, fonctionnant de manière totalement indépendante sous l'autorité d'un président issu de la société civile.

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

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

Enfin concernant les gênes aux riverains, les entreprises contractualisant les marchés de travaux s'engagent à respecter l'environnement sous peine de pénalité (Plan de Respect de l'Environnement PRE, charte chantier vert). Les nuisances sonores en font partie, et par exemple, les travaux de nuit seront limités au strict minimum dans les zones d'habitat ; de même, des pauses méridiennes seront imposées aux entreprises lorsque nécessaire.

### 3.7.3.2. 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 cédées 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.

## REP-MO-141

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

Le projet de la ligne 4 ne nécessite pas l'acquisition du mur. La reprise du nivellement pour le projet avec la création d'un plateau au droit de la station du Val-Fleuri ne remet pas en cause le maintien du muret et la grille de l'école de design.

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



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

Voir [REP-MO-136](#)

## QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO

### **QUE-CE-19**

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 ?*

### **REP-MO-143**

Le maître d'ouvrage prévoit dans la gestion des travaux des zones qui seront destinées aux installations de chantier, aux zones de stockage du matériel et des matériaux. Ainsi, dans la 1ère tranche de travaux du Grand Arénas à la station Tzanck, des emprises dans le MIN Fleurs, futur PEC, (utilisées déjà pour des bases vie de la ligne 2) et dans la zone des Paluds Nord, gelée par le projet LNPCA, sont identifiées. Les emprises acquises dans les emplacements réservés serviront également ponctuellement à la logistique des chantiers.

Concernant les poussières, comme les autres nuisances sonores, les entreprises répondant aux appels d'offres des marchés de travaux doivent s'engager à respecter l'environnement à travers la production d'un Plan de Respect de l'Environnement et doivent s'engager à travers une charte chantier vert soumise à pénalités en cas d'infraction. Par ailleurs, les dossiers de consultation des entreprises (DCE) fixent ces niveaux de seuil limites, les prix étant réputés inclure ces contraintes en faveur des riverains.

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

### **QUE-CE-20**

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

### **REP-MO-144**

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

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

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

#### **QUE-CE-21**

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

#### **REP-MO-145**

La circulation d'un tramway est génératrice de vibrations pouvant avoir une perception tactile, propagation des vibrations aux sols puis aux structures des bâtis, et une perception auditive, vibrations liées au bruit solidien. Ces vibrations sont précisément analysées dans le cadre d'un projet tramway qui est tenu de démontrer le strict respect des seuils réglementaires. Les niveaux ne sont pas de nature à provoquer des fissurations mais tout au plus générer des gênes aux riverains.

L'étude menée à l'état initial et les modélisations permettent d'identifier précisément les zones qui nécessitent un traitement particulier de par la nature des sols, des ouvrages et des bâtiments. L'étude d'impact présente dans la pièce G-D-7 §1.6.3 les mesures de réduction mises en œuvre pour la ligne 4. La voie ferrée est ainsi adaptée aux endroits pertinents pour permettre un amortissement et absorber les émissions vibratoires du tramway. Ces poses anti-vibratiles ont démontré leur efficacité sur de nombreux réseaux. Elles consistent à isoler des sols la structure de la voie ferrée du tramway, communément appelée structure voie ferrée sur dalle flottante, afin d'atténuer la propagation des vibrations de -10 à -20 dB lorsque le tracé du tramway s'approche trop près de bâtiments, ou lorsque des structures de bâtis sont sensibles aux vibrations.

Elles font l'objet de contrôles après réalisation et de mesures de vibrations après la mise en service pour vérifier que les seuils de vibrations requis sont respectés. Complémentairement, le Maître d'ouvrage a décidé d'augmenter la mise en œuvre de semelles résilientes sur la ligne 4 même si les études ne l'exigeaient pas strictement. Cette disposition volontariste issue de la démarche développement durable menée dans le cadre du projet permettra d'offrir un meilleur confort aux usagers et riverains.

Pour ce qui est du bruit, l'étude acoustique annexe 6 de la pièce G-D-12 ne conclut pas à la mise en place d'écrans acoustique /mur antibruit, panneaux absorbants/absorbeurs. L'ambiance sonore est fortement diminuée sur la majeure partie du tracé de la ligne 4 par la diminution de la circulation automobile et l'abaissement de la vitesse de circulation.

Afin de rassurer la commission et les contributeurs, le maître d'ouvrage est dans l'obligation à la mise en service et en phase exploitation de réaliser des mesures acoustiques et vibratoires afin de vérifier le résultat des études d'impact. Si les niveaux réglementaires n'étaient pas vérifiés, le maître d'ouvrage serait alors dans l'obligation de compléter les aménagements avec des mesures d'isolement des façades ou des panneaux acoustiques.

Pour ce qui est du gong (cloche) utilisé par le conducteur du tramway, il s'agit d'un dispositif de sécurité permettant de s'annoncer aux piétons et éviter toute collision. Son usage est cadré par le règlement de sécurité d'exploitation (RSE de la Régie Ligne d'Azur). Le niveau sonore doit répondre à des exigences réglementaires strictes. Sur la ligne 2, des essais et adaptations ont été menés pour adapter et réduire son niveau en fonction de l'heure et du lieu tout en respectant la réglementation. Ainsi le niveau sonore du gong (cloche) est abaissé le soir et le matin tôt lorsque le bruit environnement est apaisé. Ce retour d'expérience profitera à la ligne 4.

---

Création de la ligne 4 de tramway : mémoire du maître d'ouvrage en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête publique

## 3.8. MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUM

### 3.8.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations
2	3

**Typologie** : 2 particuliers – 1 élu

### 3.8.2. 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 Cynos.
- « La modification sollicitée est la suivante : « ramener la marge de recul d'implantation des constructions par rapport à la route des Vespins à 4 mètres sur les deux sous-zones UCf et UFb4 ». Cette marge de recul est actuellement fixée à 8 mètres sur la sous-zone UCf et 5 mètres sur la sous-zone UFb4. »
- Cette demande est motivée par la recherche d'une insertion urbaine qualitative de la ligne 4 du tramway dans un secteur en devenir, dont la mutation urbaine fait l'objet de nombreux enjeux en matière d'aménagement et d'habitat avec notamment la constitution d'un nouveau pôle urbain au Sud de la commune.
- Concernant les emplacements réservés : Pas d'observation du public.

### 3.8.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

#### QUE-CE-22

- 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

[@295, @297, @608 et @698 appellent une réponse commune REP-MO-053 concernant la transformation du pont piéton du Brecq et la passerelle Bellaud](#)

#### QUE-CE-23

- 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 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. »

#### REP-MO-146

Le dossier de mise en compatibilité du PLUm via la DUP (pièce I) a fait l'objet d'un examen conjoint des personnes publiques associées le 28.02.2023 qui a donné lieu à un procès-verbal d'examen conjoint (disponible en pièce K). La commune de Saint-Laurent-du-Var a, à cette occasion, sollicité dans les mêmes termes la modification de la marge de recul sur la route des Vespins du carrefour Cyrnos jusqu'à la limite territoriale Ouest de la commune. La justification développée dans le PV est rappelée ci-dessous :

*« Cette demande repose sur la volonté de ne pas altérer ou hypothéquer le développement urbain de cet axe structurant de la Commune et permettre de constituer un front bâti harmonieux. En effet la modification de l'emprise de la voie publique nécessaire à l'insertion de la ligne de tramway va directement repousser les limites de constructibilité des parcelles en limite de voie avec pour conséquence : un retrait important de 8 m incompatible avec la génération d'un boulevard urbain qualitatif aux franges bâties « tenues », un impact fort sur la constructibilité future de parcelles d'ores et déjà impactées par le projet tramway, une perte de cohérence au regard des constructions existantes et conservées qui se présenteront en discontinuité avec les règles d'implantation futures ».*

Le maître d'ouvrage souscrit à cette analyse et se montre favorable à cette demande.

Référence au dossier DUP :

Pièce I

Pièce K annexe 6

### 3.9. PARCELLAIRE

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

- Emprises ;
- Indemnisations Expropriations ;
- Négociations Transactions.

#### 3.9.1.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 »

#### 3.9.2.THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

##### 3.9.2.1. 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.

##### 3.9.2.2. 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.

### 3.9.2.3. Négociations Transactions (22 observations)

## 3.9.3. QUESTIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

### 3.9.3.1. Emprises

#### QUE-CE-24

- 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)

#### REP-MO-147

Le maître d'ouvrage a contacté le 28 juin 2023 M. LANTELME lui apportant les réponses suivantes :

##### A. Emprise 700/122a

L'emprise à acquérir correspond à une régularisation de la voirie sur 17 m<sup>2</sup>, symbolisée aujourd'hui par un zébra. L'accès au parking privé qui longe cette emprise sera maintenu au projet.

##### B. Emprise 700/122b

L'emprise de 79 m<sup>2</sup> a été incluse au périmètre DUP, ainsi que la servitude grevant cette parcelle pour accéder à la propriété de son voisin. Des contacts sont en cours pour trouver un accord amiable, ce qui paraît possible.



#### QUE-CE-25

- 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)

**[QUE-CE-25, @481, @537, E594 et QUE-CE-41 appellent une réponse commune REP-MO-058 concernant le devenir de l'école Fortissimo](#)**

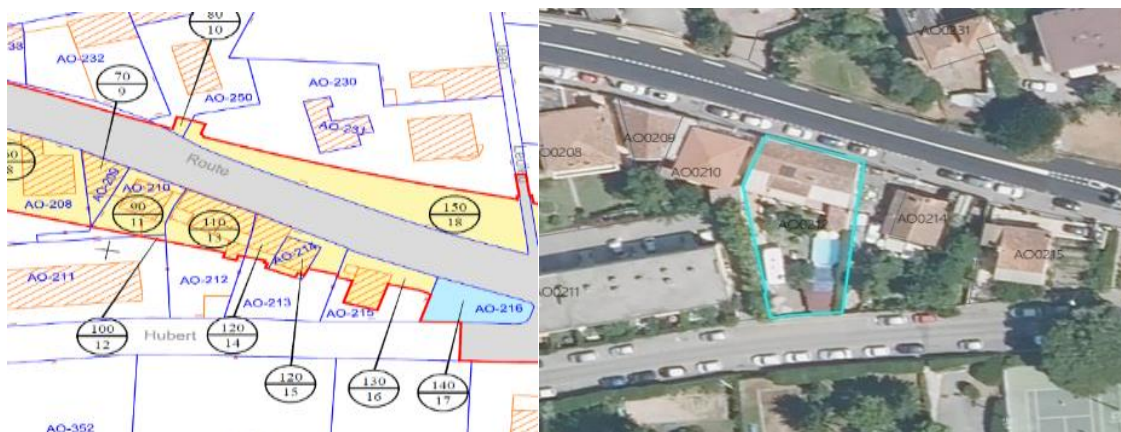
#### QUE-CE-26

- 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)

#### REP-MO-149

L'estimation de la Direction Immobilière de l'Etat pour l'impact de la ligne 4 sur la parcelle AO 212, propriété de M. GIL, a été transmise à l'intéressé, qui conteste a priori le coût global et les valeurs de référence.

Des contacts ont été pris pour vérifier ces différents éléments et examiner les possibilités d'acquisition à l'amiable.



### QUE-CE-27

- 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).

### REP-MO-150 complète la [REP-MO-141](#)

Le mur servant de clôture de la parcelle AZ 243 restera la propriété de la SCI COMORESSE malgré l'expropriation de la parcelle AZ 242.

Le projet de la ligne 4 ne nécessite pas l'acquisition du mur. La reprise du nivellement pour le projet avec la création d'un plateau au droit de la station du Val-Fleuri ne remet pas en cause le maintien du muret et la grille de l'école de design.

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



## QUE-CE-28

- 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

## REP-MO-151

Le projet, dans ses phases d'études amont, a analysé toutes les options possibles.

Il est important de rappeler que le talus SNCF est un ouvrage technique, composante à part entière de l'infrastructure ferroviaire. Toute intervention sur cet ouvrage est soumise à des règles et procédures très strictes. Aussi, récupérer quelques mètres dans le domaine ferroviaire nécessiterait la création d'un soutènement de dimension importante pour reprendre les efforts de la plateforme ferroviaire. La réalisation de ces travaux ne pourrait être menée que par la SNCF et serait extrêmement contrainte par l'exploitation ferroviaire qui ne peut subir que de très courtes interruptions et dont les créneaux sont calés plusieurs années à l'avance. Il est important de rappeler que les voies ferrées concernées constituent l'axe structurant Marseille-Nice-Vintimille. Les obligations sécuritaires inhérentes à ce type de travaux sont très contraignantes.

En tout état de cause, indépendamment du coût exorbitant d'ouvrages complexes à réaliser et du planning résultant de l'intervention en domaine ferroviaire qui impacterait la rentabilité du projet, la SNCF n'autoriserait pas cette acquisition. Dans le cadre du projet de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, il est prévu la transition entre un tunnel souterrain et le passage en aérien (via une tranchée couverte) sur la route des Vespins aux droit des Paluds. Ce projet prévoit aussi que les voies ferroviaires existantes, et contiguës au tramway, soient décalées vers le sud pour s'aligner aux futures voies LGV. Les futurs tracés esquissés par la SNCF occupent donc la totalité de l'emprise actuelle du talus.

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

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

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

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

### 3.9.3.2. 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.

## QUE-CE-29

Question du CE : Ce type de préjudice financier sera-t-il pris en compte par le MO ? De quelle manière ? (@725-1)

## REP-MO-152

Tout d'abord, les références cadastrales sont erronées. Le projet de la ligne 4 n'impacte pas les parcelles AZ 237 et AZ 236, mais les parcelles AZ 247 et AZ 248 propriété de la SCI Le Chemin représentée par Maître AGNETTI (UF1390).

Le maître d'ouvrage précise que son AMO GEOFIT a recueilli les éléments auprès de la SCI afin d'établir le dossier pour saisir la Direction Immobilière de l'Etat fin juin 2023. La DIE vient de transmettre au maître d'ouvrage l'estimation des indemnités principales et accessoires comprenant: le local à usage de bureau et d'atelier mécanique, l'appartement au niveau R+1, le terrain attenant et le panneau d'affichage.

Le maître d'ouvrage prendra contact avec le propriétaire de la SCI afin de lui présenter cette estimation. Il lui appartient de l'accepter, ou non, soit de mener une contre-expertise afin soumettre une contre-proposition raisonnable. La voie amiable reste possible après l'enquête publique, même durant la phase judiciaire lorsque le maître d'ouvrage aura saisi le juge d'expropriation. Les observations du propriétaire SCI seront donc bien prises en compte au-delà du 21 juillet 2023.

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

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



### QUE-CE-30

- LANTELME 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 ?
    - o Enfin à quelle hauteur serai-je dédommagé ?
- Le MO peut-il apporter une réponse à cette demande ? (R6-1)

Voir la réponse [REP-MO-147](#)

### QUE-CE-31

- 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)

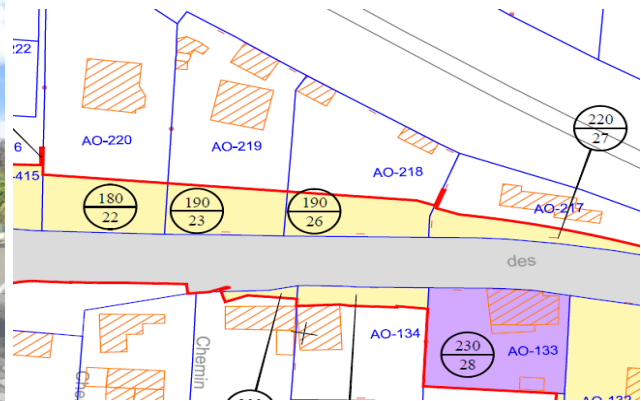
[REP-MO-154](#) complète la réponse [REP-MO-015](#)

La propriété de M. TIREL constituée des parcelles AO 218 et AO 219 (UF 190) est impactée par le projet de la ligne 4 uniquement sur le jardin.

M. TIREL a été rencontré par GEOFIT, cabinet foncier du maître d'ouvrage le 19 juillet 2022, qui lui a précisé que la maison n'est pas impactée, et a expliqué comment un mur pourrait être reconstruit.

Comme expliqué sur d'autres réponses, l'indemnisation en cas d'expropriation est déterminée par la Direction Immobilière de l'Etat par une indemnité principale destinée à compenser le préjudice direct, réel et certain, subi par l'exproprié. Cette indemnité est fixée à partir des ventes récentes de propriétés identiques dans le même secteur. Elle est égale à la valeur du bien et se trouve augmentée d'indemnités accessoires éventuelles dont l'indemnité de emploi (pour couvrir les frais exposés pour l'acquisition de biens équivalents à ceux ayant fait l'objet de l'expropriation).

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



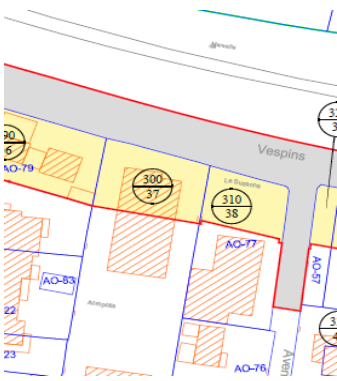
**QUE-CE-32**

- Demande de renseignements sur l'expropriation des garages AO 348 (300/37)  
Qui va prendre en charge les travaux de remise en état ?

**REP-MO-155**

La parcelle AO 348 (UF300/37) sur la commune de Saint-Laurent-du-Var concerne la résidence l'Acropolis. Le maître d'ouvrage et le 1er Adjoint au Maire ont rencontré le syndic et le conseil syndical de l'Acropolis le 8 avril 2022.

L'impact du projet de la ligne 4 leur a été indiqué et concerne des garages de la copropriété (6 places en toiture et 6 places en box doubles fermés en sous-sol). L'ensemble des travaux liés aux acquisitions foncières est à la charge du maître d'ouvrage (rescindement du bâtiment des garages, remise en état des murets et clôtures, déplacement de la barrière et des portails).



**QUE-CE-33**

- 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) ?

**REP-MO-156**

Le maître d'ouvrage de la ligne 4 de tramway n'est pas en charge du projet Vatel et ne peut donc donner de renseignement sur son avancement, même si des réunions techniques ont eu lieu avec

l'architecte en charge du projet Vatel afin de vérifier la compatibilité de ce projet et celui de la ligne 4.

Concernant le projet LNPCA, seul SNCF Réseaux peut confirmer si la future ligne de train à grande vitesse en souterrain impactera ou non l'immeuble de la parcelle AM 256

### 3.9.3.3. Négociations Transactions

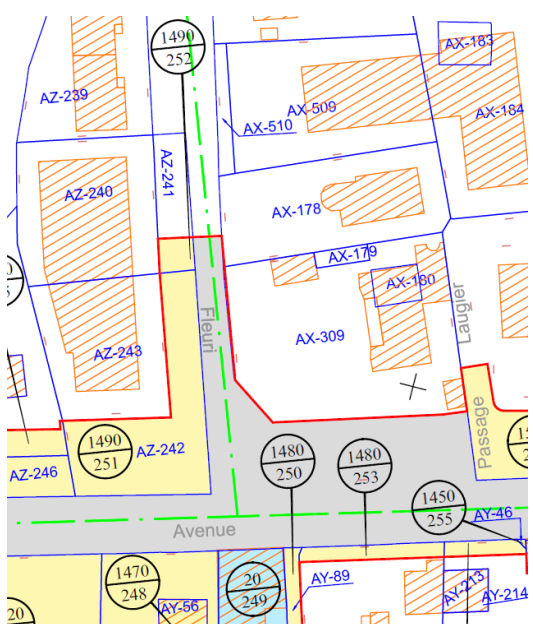
#### QUE-CE-34

- 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)

**REP-MO-157** complète les réponses [REP-MO-141](#) et [REP-MO-150](#)

L'acquisition prévue par le projet de la ligne 4 se cantonne à la régularisation de l'espace actuellement ouvert à la circulation publique, à savoir la chaussée et le trottoir. Le maître d'ouvrage n'avait pas connaissance d'un sous-sol débordant sur le trottoir et la voirie publique. La SCI COMORESSE doit sûrement évoquer un sous-sol de leur immeuble sur la parcelle AZ 240, qui elle n'est pas impactée.

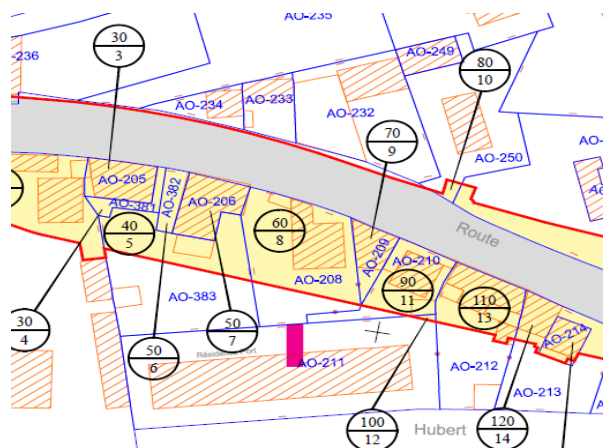
Le maître d'ouvrage ne s'oppose pas à l'acquisition de l'ensemble de la parcelle AZ241 qui est déjà 100% voirie et trottoir déjà avant-projet de la ligne 4.



- 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)

### REP-MO-158

MM GUARRACINO père et fils et Mme GAUCHER nièce sont propriétaires des parcelles AO 206, AO 382 et AO 383, et critiquent les offres d'indemnisation mais les ont acceptées mis à part pour le lot 6, M GUARRACINO estimant que l'évaluation ne tient pas compte de la rénovation de l'appartement. Il demande une nouvelle évaluation de la direction immobilière de l'Etat. Il est rappelé que c'est la DIE qui effectue les estimations des indemnités sur la base des biens immobiliers vendus récemment dans le même secteur. La visite de l'inspecteur de cette direction permet d'ajuster, à la hausse comme à la baisse, l'estimation selon l'état général du bien.



### QUE-CE-35

- 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)

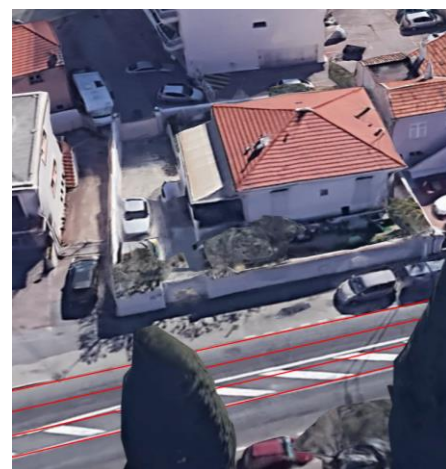
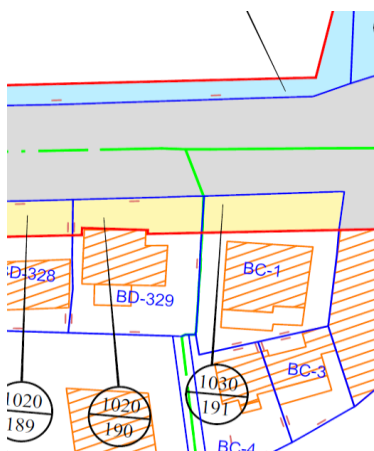
### REP-MO-159

M. et Mme REBOUR ont été rencontrés le 30 mai 2022 par la maîtrise d'ouvrage et l'élue de Cagnes-sur-Mer, et non GEOFIT.

L'impact du projet de la ligne 4 sur la propriété cadastrée BD-329 (UF 1020/190) concerne le jardin à l'avant de la maison (planche 10 de l'annexe à la pièce C). La visite s'est déroulée cordialement et la possibilité de caler la limite d'emprise sur un muret se situant à 0,80 à 1 m en avant de la maison a été évoquée avec M. et Mme REBOUR. L'aspect technique de cette demande doit être vérifié.

Concernant leur accès véhicule, il est existant sur l'avenue de Nice mais peut également se faire par l'allée des Pins.

Le maître d'ouvrage reprendra contact avec M. et Mme REBOUR afin d'étudier leurs demandes et de finaliser les aménagements conséquents aux emprises à acquérir pour le projet de la ligne 4.



- 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)

## REP-MO-160

D'une manière générale, le déplacement à l'identique des clôtures et du portillon, ou portail, sont à la charge du maître d'ouvrage. Le déplacement de ces clôtures nécessite une déclaration préalable au titre du code de l'urbanisme qui sera déposée par le maître d'ouvrage lors des libérations d'emprises avec mandat des propriétaires.

Les propriétaires de la parcelle BB 139 ont été rencontrés par le maître d'ouvrage le 27 juillet 2022, et la reconstitution à l'identique du mur de clôture avec soubassement et repositionnement du portillon ont été évoqués. Le maître d'ouvrage ne voit pas de difficulté à répondre favorablement à cette demande.



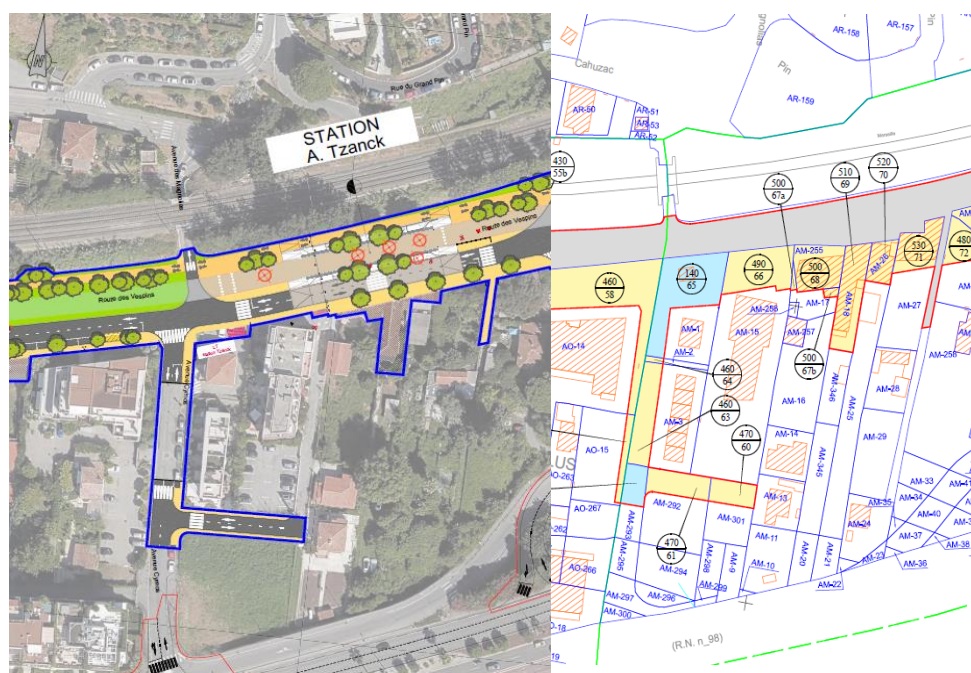
- La compensation des parkings de la parcelle AM256 à Saint Laurent du Var par un stationnement sur la parcelle AM1 est-elle confirmée ? (R457-1)

### REP-MO-161

En préambule, il est à noter une erreur sur le numéro de parcelle mentionné dans la contribution. L'immeuble Les Paluds au 932 route des Vespins est situé sur la parcelle AM 15 (UF 490/66) et non sur la parcelle AM 256.

La réponse a été apportée en partie à la contribution R456 (#74) [REP-MO-128](#) et complétée ci-après.

Le projet de la ligne 4 en prenant des emprises partielles sur l'emplacement réservé est amené à modifier les accès riverains. Dans la majorité des cas, ces modifications concernent des reprises du profil en long de l'accès et le décalage des clôtures avec le portail. En ce qui concerne la propriété sur la parcelle AM15, la pente existante de l'accès étant déjà très importante, il n'est pas possible avec l'espace restant de rétablir l'accès depuis la route des Vespins. Le maître d'œuvre prévoit de restituer l'accès à la copropriété depuis l'avenue Cyrnos moyennant l'acquisition des bandes de terrain au Sud sur les parcelles AM293, AM292 et AM301 (cf. planche 15 de l'annexe à la pièce C). Des copropriétaires de cette résidence ont déjà été rencontrés le 7 avril 2022 par le maître d'ouvrage (Mme CLARET, Mme PIAT et d'autres copropriétaires) afin de leur expliquer l'aménagement avec l'accès à leur immeuble et garages par le Sud.



### QUE-CE-36

- 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) → @593 – 1 (note du MO)

### REP-MO-162

M. AYAT est locataire commercial du « Crack » sur l'îlot Forez (cf. réponse à la contribution @593).

En relation avec la réponse à la contribution @592 **REP-MO-127**, M. AYAT est également exploitant du bar "Le crack", parcelle AM 222 appartenant à M. BERNADAC, non opposé à céder à l'amiable sa propriété.

Le maître d'ouvrage a demandé à la DIE de procéder aux évaluations des biens, murs et local commercial.



### QUE-CE-37

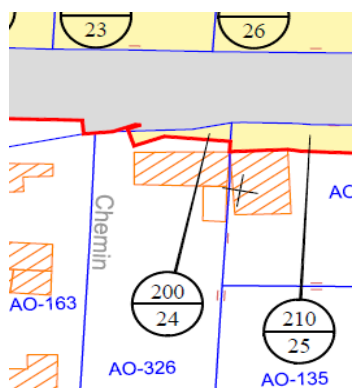
- Une emprise de 25 m2 sur la parcelle AO 326 est envisagée pour construire un mur de soutènement de la RM 6007 de plus de 3m de haut, le long de notre bâti. Après énumération des différents impacts sur leur bien, cette personne demande le retrait du mur d'au minimum deux mètres par rapport à son emplacement 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)

### REP-MO-163

La parcelle AO 326 (UF200/24) n'est impactée que très légèrement par l'aménagement de la ligne 4 sur une surface de 25 m². La maison n'est pas touchée, et c'est juste le mur soutenant la route des Vespins qui va être décalé vers le bâti de cette parcelle.

M. GIRARD, propriétaire de cette parcelle, a été rencontré très récemment le 27 avril 2023 par le maître d'ouvrage en présence du 1er adjoint au Maire et de l'AMO Foncier GEOFIT. La position du mur par rapport à sa maison lui a été indiquée sur place, l'impact étant très limité sur sa propriété.

Le maître d'ouvrage reprendra contact avec M. GIRARD pour lui présenter le résultat de cette étude.



- 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)

#### REP-MO-164

Le projet n'impacte pas le chemin des Orangers, ni le chemin du clos des Orangers, et encore moins les parcelles AO 163 et AO 164.

La demande concerne en fait l'impact sur la parcelle AO 326 dont la réponse à la contribution @621 [REP-MO-163](#) supra.



Pour ce qui est de la demande du contributeur, l'arrière de la maison de M. GIRARD n'est pas une aire de retournement mais peut servir aujourd'hui occasionnellement pour une manœuvre à condition qu'aucun véhicule n'y soit stationné. Le chemin des Orangers ne dessert que 2 propriétés, l'AO326 de M. Girard et l'AO 162. Ces 2 accès sont munis d'un portail pouvant servir à une manœuvre de retournement si des utilitaires rendaient visite à ces 2 propriétaires.



## QUE-CE-38

- 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)

## REP-MO-165

Le bâtiment se trouve sur la parcelle AO 43 (UF320/52) et appartient à M. BROCH.

Le maître d'ouvrage, ne pouvant rencontrer les locataires sans accord préalable du propriétaire, a contacté trois fois ce dernier par l'intermédiaire de son prestataire foncier, pour évoquer à la fois le sujet de propriété et celui de la location. Une rencontre a eu lieu avec l'avocat représentant le propriétaire en présence du 1<sup>er</sup> adjoint de la commune de Saint-Laurent-du-Var.

Selon l'article L.311-2 du Code de l'expropriation :

*« Le propriétaire et l'usufruitier sont tenus d'appeler et de faire connaître à l'expropriant, les fermiers, locataires, ceux qui ont des droits d'emphytéose, d'habitation ou d'usage et ceux qui peuvent réclamer des servitudes. »*

En parallèle, des locataires de la propriété se sont manifestés spontanément auprès du maître d'ouvrage. Mme SCHIANO l'a fait au travers de l'enquête publique.

Le maître d'ouvrage prendra contact avec ses interlocuteurs et le propriétaire dans le cadre de la procédure réglementaire.

## QUE-CE-39

- 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)

## REP-MO-166

En préambule à la réponse du maître d'ouvrage, il est important d'indiquer que Mme PAMPINI gérante de La Strada, propriétaire de la parcelle AO134, a été rencontrée par le maître d'ouvrage en présence du 1er adjoint au Maire de Saint-Laurent-du-Var et du maître d'œuvre le 8 avril 2022.

Il a été expliqué que seules la terrasse et la cave se situent dans les emprises du projet de la ligne 4.

La planche 14 de l'annexe à la pièce C (cf. extrait ci-après) montre que l'aménagement de la ligne 4 prend des emprises de part et d'autre de la route des Vespins en évitant lorsque c'est possible d'impacter des bâtis. Ainsi, il est prévu de prendre en face une bande de jardin de M. TIREL (cf. réponses à la contribution @319 [REP-MO-015](#)) et la terrasse de Mme PAMPINI, parcelle AO134.



Pour la phase travaux, le § 3.1.4.3 de la pièce C indique bien que toutes les dispositions et précautions seront prises pour le maintien des accès riverains et activités commerciales, ainsi que la mise en place d'une coordination des travaux qui intègre une nécessaire information des riverains et des professionnels impactés.

## QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO

### **QUE-CE-40**

*Certaines personnes dont les biens sont prévus d'être expropriés, sont venues rencontrer les commissaires enquêteurs sur les conseils des services fonciers de la Métropole ou de GEOFIT. Un grand nombre, parmi elles, sont toujours en attente de réponse. Quelle suite le MO donnera-t-il à ces demandes ?*

### **REP-MO-167**

Le maître d'ouvrage a bien conscience des fortes attentes des riverains et de commerçants impactés par le projet, et entend répondre à leurs inquiétudes. Dans cette optique, il a mobilisé une équipe

interne en charge de l'écoute et un cabinet expert foncier associé GEOFIT, chargé des questions réglementaires et faisant l'interface avec la DIE et les services métropolitains.

Depuis la concertation préalable, le maître d'ouvrage avec les élus et son prestataire foncier GEOFIT ont honoré environ 480 rendez-vous correspondant à la rencontre de plus de 300 propriétaires et copropriétaires (certains ayant été rencontrés plusieurs fois).

Les premiers rendez-vous ont été menés principalement à la demande de propriétaires impactés par le projet et demandeurs d'information. Certains riverains ont sollicité une évaluation de la partie de leur bien impacté, désireux de rentrer dans une phase d'acquisition à l'amiable. Ces rencontres se sont déroulées de la fin de la concertation jusqu'au printemps 2022.

Le cabinet GEOFIT a été mandaté par le maître d'ouvrage à partir de l'été 2022 afin d'effectuer les diagnostics des biens (propriétaires, copropriétaires, locataires, baux commerciaux, etc.) dans l'objectif de monter les dossiers de demande d'évaluation individuelle. GEOFIT a débuté avec les propriétaires rencontrés par le maître d'ouvrage, puis sur les propriétés dites prioritaires par rapport au phasage décrit au dossier pièce C (mise en service à la station Tzanck en 2026 puis à Cagnes-sur-Mer fin 2028). Il est à noter qu'en raison de leur opposition au projet, certains propriétaires ont refusé les rendez-vous ou n'ont pas donné d'informations. Il y a donc certains propriétaires, hébergeant peut-être des locataires qui n'ont pas été rencontrés.

La Direction Immobilière de l'Etat a réalisé 170 évaluations individuelles à partir des dossiers montés par GEOFIT. Sur les secteurs prioritaires, le maître d'ouvrage a transmis 40 offres officielles, dont un quart a abouti à des acquisitions à l'amiable.

Il est rappelé que la méthode d'évaluation fixe la valeur du bien en fonction du prix du marché immobilier local ; l'évaluateur de la DIE mène une étude des cessions récentes de biens comparables au bien à évaluer, dans un secteur géographique proche et soumis à des règles d'urbanisme similaires et choisit les références les plus proches des caractéristiques du bien à évaluer. Les offres transmises font donc état d'une évaluation principale à laquelle peuvent venir s'ajouter des indemnités accessoires, par exemple la compensation des revenus d'un panneau publicitaire.

Concernant le droit au relogement (Articles L 423-1 et suivants du Code de l'urbanisme), il est à noter la création d'une cellule dédiée mise en place pour les locataires. Cette cellule est composée du maître d'ouvrage, de la direction de l'habitat NCA, des communes et leur CCAS, des bailleurs sociaux). Ce dispositif est aujourd'hui engagé sur la commune de Saint-Laurent-du-Var principalement concerné par le relogement d'une douzaine de locataires.

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

Enfin, les moyens du maître d'ouvrage et de son AMO GEOFIT se concentrent sur les secteurs dits prioritaires du Grand Arénas à la station Tzanck, puis jusqu'au Val-Fleuri. Les propriétaires rencontrés et se trouvant plus à l'Ouest du Val-Fleuri ne doivent pas s'inquiéter, car les travaux dans ce secteur ne se réaliseront qu'à partir de la mi-2026, laissant davantage de temps à la phase amiable.

## QUE-CE-41

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

[QUE-CE-41, @481, @537, E594 et QUE-CE-25 appellent une réponse commune REP-MO-058 concernant le devenir de l'école Fortissimo](#)

### 3.10. RISQUES

#### 3.10.1. BILAN CHIFFRE

Nombre de contributions	Nombre d'observations
29	29

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

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

#### 3.10.2. THÈMES PRINCIPAUX SOULÈVES

Le thème risques regroupe les items inondations- submersion – tsunامي

#### 3.10.3. 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 Cagne ont déjà fait preuve de crues.

[@53 et @92 appellent une réponse commune REP-MO-168 ci-dessous concernant le risque inondation lié au fleuve Var](#)

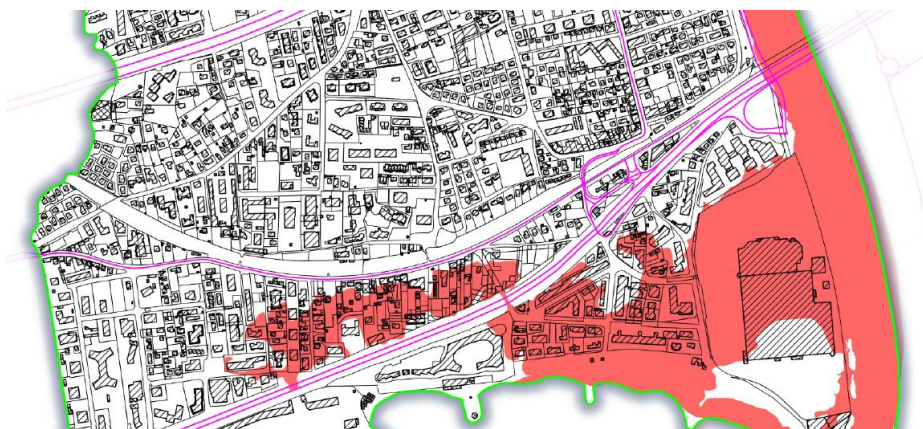
#### REP-MO-168

Le tracé de la ligne 4 de tramway n'est pas situé en zone inondable sur la rive droite dans le cadre du porter à connaissance (PAC) relatif aux débordements du Var. Par ailleurs le règlement du PPRI de la basse-vallée du Var ainsi que ce PAC autorisent la construction des infrastructures de transport.

Ce porter à connaissance fait suite à la tempête Alex et présente une augmentation du risque de débordement des digues résultant de l'engravement de l'embouchure du Var au droit de Cap 3000 et de l'aéroport. Il a vocation à évoluer favorablement lorsque le gestionnaire du Var à savoir le Conseil Départemental, et les partenaires financiers auront engagé les travaux préconisés à courte échéance sous la maîtrise d'ouvrage du SMIAGE.

Le dossier présente les différentes études hydrauliques qui démontrent que le projet ne se trouve pas dans des zones inondées et n'aggrave pas les risques d'inondation des zones traversées. Dans le cadre de sa démarche d'éco-conception, le projet s'est appliqué à mettre en œuvre les meilleures

dispositions, notamment en augmentant la perméabilité des sols, afin de réduire le risque d'inondabilité.



La pièce G-D-8 Volet « eau et milieux aquatiques » de l'étude d'impact et les études hydrauliques de la Cagne-Malvan et du secteur vallon des Vaux soumis à des PPRi au même titre que le Var présente la compatibilité du projet de la ligne 4 avec les risques inondations et les milieux aquatiques. Ces documents ont fait en amont de l'enquête publique l'objet d'une instruction par les services de l'Etat compétents dans ces domaines (DDTM service risques et eau) et d'un avis de l'autorité environnementale avec un mémoire en réponse du maître d'ouvrage constituant la pièce J du dossier de DUP.

- @305 Qu'en sera-t-il si la Cagnes viendrait à déborder emportant tout sur son passage ?

#### **REP-MO-169**

Les ouvrages existants de la Cagne et du Malvan sont dimensionnés pour contenir une crue centennale avec des hauteurs d'eau définies dans le PPR inondation en vigueur. Il est à noter que ce PPRi est relativement ancien et ne tient pas compte des aménagements du plan d'action de prévention des inondations (PAPI) qui ont été récemment réalisés sur le Malvan et qui de fait abaissent les lignes d'eau d'une crue centennale.

Le tracé de la ligne 4 vient emprunter ces ouvrages, impliquant certains renforcements mais sans en changer le gabarit hydraulique. En cela les études hydrauliques de la ligne 4 ont démontré leur conformité aux différents règlements du PPRi et sont conformes à la transparence hydraulique demandée. Il n'y a donc aucune inquiétude à avoir sur ce point, le projet ne venant modifier aucun des lits de cours d'eau (Cagne, Malvan, Vallon des Vaux ou Var).

- @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,

#### **@92 et @53 appellent une réponse commune REP-MO-168 concernant le risque inondation lié au fleuve Var**

- @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.

#### **REP-MO-170**

L'étude d'impact du dossier présente les différentes études hydrauliques qui démontrent que le projet ne se trouve pas dans des zones inondées et n'aggrave pas les risques d'inondation des zones traversées. Dans le cadre de sa démarche d'éco-conception, le projet s'est appliqué à mettre en œuvre les meilleures dispositions, notamment en augmentant la perméabilité des sols réalisés, afin de réduire le risque d'inondabilité.

Comme déjà évoqué, l'inondabilité du secteur des Vespins par ruissellement urbain est liée à sa topographie sous forme de "casier" entre les collines et le bord de mer. Les réseaux souterrains et les nappes phréatiques ne sont pas en cause. Techniquement, la capacité des ouvrages d'eaux pluviales (existants et projet) est limitée car les exutoires en aval sont contraints et les fils d'eau sont à des niveaux très bas par rapport au niveau de la mer toute proche nécessitant de passer par un poste de refoulement.

Le projet tramway, quant à lui, est positionné hors zone inondable. Un travail conjoint a été mené avec le service GEMAPI de la Métropole et la commune pour que cette problématique soit étudiée et intégrée.

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

- @802 densifications du quartier entraînant une augmentation de l'imperméabilisation d'un quartier régulièrement inondé

#### **REP-MO-171**

Les constructions sont soumises au règlement des PPRi, aux règles d'urbanisme et au règlement métropolitain de l'assainissement, de l'hydraulique et du pluvial. En ce qui concerne le rejet des eaux pluviales, les nouvelles constructions sont contraintes à en limiter le débit et à infiltrer des volumes importants nécessitant des ouvrages de rétention et d'infiltration.

- @396 zone inondable ou les propositions de solutions ne sont pas clairement développés la révision du PPRi doit être faite avant ce projet

#### **REP-MO-172** complète les [REP-MO-168](#) et [REP-MO-055](#)

Les PPRi sont révisés régulièrement, et les services de l'Etat disposent réglementairement de la possibilité d'imposer au porteur de projet le niveau d'aléas le plus récent. Il est à noter que la préfecture, en charge de ces PPR, est également autorité organisatrice de l'enquête publique de la ligne 4, et procède à l'instruction du dossier par une concertation inter-administrative des différents services de l'Etat.

Si une révision du PPRi concernait le projet de la ligne 4, le dossier en ferait mention et le projet devrait intégrer les niveaux de risques établis. En l'occurrence les travaux réalisés sur le Malvan dans le cadre du PAPI, et non intégrés dans le PPRi sont de nature à réduire l'aléa inondation.

- @510 en cas d'inondation il est plus facile de dévier des bus que le tram

### REP-MO-173

La sécurité publique évolue pour améliorer l'information des populations en cas d'évènements climatiques extrêmes et organiser en conséquence les fonctionnalités urbaines. Ainsi, il est probable que progressivement, les circulations seront très limitées afin d'éviter l'exposition aux risques des populations. Ces adaptations concerneront tous les modes de transports publics.

Précisément, il n'y a aucune difficulté à adapter ou à arrêter l'exploitation du tram en cas de risque inondation. La voie ferrée est pourvue d'aiguillages de changement de sens, dites communications croisées tout au long du parcours afin de pouvoir exploiter la ligne en mode dégradé ou partiellement en cas d'incidents ou d'évènements.

La déviation des bus n'est guère plus simple car si l'itinéraire peut être changé rapidement, l'aménagement des points d'arrêts provisoires et l'information des usagers est chronophage.

- 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.

**Même réponse qu'à la contribution @694 (voir [REP-MO-129](#) et [REP-MO-170](#))**

QUESTIONS DE LA COMMISSION AU MO
----------------------------------

### QUE-CE-41

- 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 ?

### REP-MO-174

Le projet est conforme aux PPRi Cagnes-Malvan et Var. Il a fait l'objet d'observations et de validations auprès de la DDTM (service des risques) et de l'Autorité Environnementale (MRAe). Il a également fait l'objet d'une déclaration « Loi sur l'eau ».

Le projet se déploie hors zone de submersion marine, contrairement au tracé bord de mer. Face à des intempéries exceptionnelles du type Alex, dues en grande partie au changement climatique, le développement du transport en commun avec le report modal constitue une réponse afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES), et ainsi contenir l'élévation des températures qui provoque ces phénomènes exceptionnels. En cela le projet de la ligne 4 est une réponse à la réduction de ces phénomènes.

La tempête Alex a provoqué sur la Vesubie et la Roya des crues dépassant les crues centennales, atteignant des niveaux de crue millénale. Ce type de crue n'est pas retenu dans les plans de prévention des risques inondation. Face à des phénomènes aussi exceptionnels, la réponse se situe sans doute dans la priorisation du développement des moyens d'alerte et d'évacuation.

## QUE-CE-42

- 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 ?

## REP-MO-175

Le Règlement de Sécurité de l'Exploitation explicite les conduites à tenir par les chauffeurs pour garantir aux usagers une sécurité permanente pendant le temps de transport et d'arrêt, ce qui inclut les zones de dépose ou repli, en cas d'évènements extrêmes, tant que l'exploitation n'est pas arrêtée. Ce document est contrôlé par les services d'Etat, en application du décret STPG de mars 2017.

Questions complémentaires de la commission d'enquête en date du 12 août 2023
--

### Questions complémentaires au MO

## QUE-CE-43

### Concernant Le financement du projet :

Sur le volet du financement de l'opération, le projet a récemment reçu un résultat positif de l'appel à projet national pour les transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux n°4 en obtenant, en date du 6 octobre 2021, l'accord pour une subvention de l'Etat à hauteur de 30 290 000. Pouvez préciser les termes de cet accord et s'il est prévu d'autres subventions pour le financement du projet.

## REP-MO-176

Comme pour les projets de tramway précédents, l'Etat participe sous forme de subventions au financement de l'opération de tramway T4. Le principe est de définir des postes de subventionnement (par exemple, le matériel roulant en est exclu) et de participer en pourcentage selon des plafonds définis également par domaine (postes arrêtés par la typologie du CEREMA). Le montant maximum a été arrêté en fonction de la performance de la ligne vis-à-vis des critères établis par l'Etat : volet développement durable, desserte des quartiers de la politique de la ville, nombre de passagers attendus, etc.

Les subventions de l'Etat sont conditionnées au fait d'un démarrage des travaux avant la fin de l'année 2025, selon l'avancement de l'opération. La convention est instruite par la DREAL et signée entre l'AFITF et la Métropole. Cette signature est prévue en fin d'année.

Outre l'Etat, le Conseil départemental a participé aux études globales des lignes de tramway (pour environ 500 k€ sur une opération non spécifique T4). La Région Sud intervient à travers le contrat « Nos Territoires d'Abord » Axe 1 : mobilité durable & infrastructures cyclables et piétonnes. Ce contrat pluriannuel est en cours de finalisation avec la Métropole.

## QUE-CE-44

**Concernant Saint Laurent du Var**, la piste cyclable bidirectionnelle est décalée vers le sud. Un encorbellement de l'ouvrage sur l'avenue Léon Bérenger permettrait d'aménager un trottoir le long de cette piste. Cet ouvrage supplémentaire est à l'étude. Pourquoi cette disposition exceptionnelle sur le tracé ne répond pas aux recommandations techniques.

## REP-MO-177

La question concerne la construction d'un trottoir en encorbellement sur le sud de la route du bord de mer. Cette disposition constructive particulière a été rendue nécessaire par le choix de l'insertion du tramway.

En effet, sur la route du bord de mer, il a été retenu une insertion centrale dans la continuité de celle présente sur la commune de Nice. Ce choix d'insertion permet de sauvegarder les plantations d'arbres et d'avoir une station centrale moins consommatrice d'espace (au niveau de l'avenue Donadeï) tout en conservant deux voies de circulations de part et d'autre de la plateforme. De plus, il est nécessaire de conserver une piste cycle attractive (8 000 cycles/j) et un cheminement piéton confortable.

En conséquence, les emprises se sont décalées vers le sud. La voie sud se situera sur la piste actuelle. La piste cycle se situera sur le trottoir. Il est donc nécessaire de prévoir un encorbellement pour maintenir ce trottoir compte tenu du talus très pentu.

## QUE-CE-45

**Dans le fascicule A** relatif aux informations juridiques et administratives pourquoi il n'est pas référence à la loi littorale qui concerne les 2 communes ?

La loi littorale est mentionnée concernant l'EBC à Cagnes sur Mer

Cette loi ne s'applique-t-elle pas pour la création de la ligne 4 et les installations s'y rapportant : parcs-relais, stations

## REP-MO-178

Les communes de Nice, Saint-Laurent du Var et Cagnes sur Mer sont soumises aux dispositions de la Loi Littoral et notamment au principe de l'extension de l'urbanisation en continuité avec les agglomérations et villages existants.

En application du principe d'opposabilité, le PLU métropolitain, couvrant notamment les communes concernées par le projet de Tramway T4 et soumises à la Loi Littoral, intègre les prescriptions de la Loi Littoral. Dès lors, le fascicule A du dossier de Déclaration d'Utilité Publique n'y fait pas spécifiquement référence.

Le projet de ligne T4 s'intègre sur ces communes dans des zones déjà urbanisées avec une densité significative de constructions.

Par ailleurs, il convient de préciser que lors de la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA), les services de l'Etat, garant de l'application des dispositions de la loi Littoral au niveau local (DTA) n'ont émis aucune observation ou remarque sur la non-conformité du projet avec cette dernière. Un avis favorable a même été transmis à la Métropole en date du 28 février 2023.

## QUE-CE-46

### Question concernant le temps d'accès en centre-ville de Nice

Le temps de parcours Cagnes sur Mer/Nice annoncé au dossier est de 23 minutes, il faut ajouter environ 50 minutes pour arriver à Nice ville. Ce trajet peut se faire en 10 minutes avec le TER et en 20 minutes en voiture.

Actuellement il y a un train toutes les demi-heures pour aller de Cagnes à Nice au prix de 3,30 €. La SNCF s'engage à ramener la fréquence des TER tous les ¼ heure en 2024 suite aux travaux de la phase 1 et 2 pour l'amélioration de la ligne et de la mise en œuvre de la technologie ERTMS.

Merci de nous donner votre avis sur cette question.

## REP-MO-179

La question vise à établir une comparaison entre le TER et le tramway, au travers des tarifs, des fréquences et des durées de transport.

Si, de gare SNCF à gare SNCF, le train est plus rapide, presque aussi fréquent, et d'un coût raisonnable pour les abonnés, la desserte fine des quartiers ne peut être effectuée que par le tramway, qui possède des trajectoires moins directes, est moins rapide, mais s'arrête tous les 500m. En outre, la plateforme s'intègre totalement au tissu urbain et ne crée pas de coupure entre les espaces publics desservis, contrairement au train.

Concrètement, quel que soit le système d'exploitation ferroviaire, il ne sera jamais possible d'effectuer Parc des sports - Tzanck plus rapidement qu'avec le tramway. En revanche, le train permet plus aisément d'effectuer le trajet entre le quartier Villette et Nice étoile, avenue J. Médecin.

Le TER et le tramway ne s'opposent pas. Au contraire, cette dualité offre la possibilité de maximiser chacun des deux modes de transport, dès lors que tram et train échangent leurs clients dans les pôles d'échanges multimodaux. La Métropole porte la maîtrise d'ouvrage du PEM de Cagnes-sur-Mer, de celui de St-Laurent -du-Var, celui de Nice aéroport, une connexion entre Nice Thiers et la L1, enfin celui de Pont-Michel.

En contrepartie, la Région Sud participe au financement de l'opération de tramway T4 ainsi qu'aux ouvrages ferroviaires, comme la mise en accessibilité des quais et gares.

Cette complémentarité de réseaux est également mise en œuvre dans les grandes agglomérations : exemples de Bordeaux et Strasbourg.

Nom des PEM de Bordeaux Métropole	Gare ferroviaire	Ligne de Tramway
Pessac Alouette	Pessac Alouette	B
Pessac Centre	Pessac Centre	B
Sainte Germaine	Ste Germaine	D
Cenon	Cenon	A
Gare St jean	St Jean	C, D
Blanquefort	Blanquefort	B
Bruges	Bruges	C
Bègles	Bègles	C

Nom des PEM de la Communauté urbaine de Strasbourg	Gare ferroviaire	Ligne de Tramway en échange
Gare centrale	Gare centrale	A,C,D
Hönheim	Hoenheim	B
Krimmeri stade	La Meinau	A, E
Kehl	Kehl Bahnhof	D

Chaque réseau de transports structuré dans les grandes agglomérations est constitué des armatures les plus performantes - comme le TER - jusqu'aux navettes à la demande - plus individualiste, en incorporant successivement par ordre décroissant de capacité, le tramway, les BHNS, les lignes de bus structurantes, puis les lignes de desserte très locale.