

**Document accompagnant l'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique les travaux
de création de la ligne 4 du tramway reliant les communes de Nice,
Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer**

**Exposé des motifs et considérations
justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération**

Le présent document relève des dispositions de l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique ».

Sont repris ci après, pour l'essentiel, les éléments figurants dans le dossier soumis à enquête publique, dans la déclaration de projet réaffirmant par délibération du conseil communautaire de la Métropole Nice Côte d'Azur n°1.7 du 25 septembre 2023 l'intérêt général de l'opération, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, ainsi que le rapport et les conclusions de la commission d'enquête.

I Présentation et caractéristiques du projet

Dans le cadre du schéma directeur du réseau de transport urbain 2040 de la Métropole, le projet de création de la ligne 4 est porté par la Métropole Nice Côte d'Azur autorité organisatrice des mobilités sur son territoire. Il est localisé en bordure sud du territoire de la Métropole de part et d'autre de l'embouchure du Var, dans un secteur fortement urbanisé proche du littoral.

La ligne 4 s'inscrit dans la stratégie globale de planification des transports de la Métropole et a pour but, en complément des trois lignes de tramway existantes (T1, T2 et T3) de réaliser une nouvelle liaison de transport collectif structurante sur une longueur de 71 kilomètres.

Cette nouvelle ligne relira le pôle d'échange multimodal de Saint Augustin/Grand Arenas sur la commune de Nice et le centre-ville de Cagnes-sur-Mer, en passant par Saint-Laurent-du-Var.

La réalisation de ce projet nécessite la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) et impacte de nombreuses emprises foncières privées.

Outre la réalisation de la plateforme du tramway et des équipements du système de transport, l'opération comprend la création de 14 nouvelles stations, une restructuration des voiries existantes, une requalification des espaces publics en intégrant des pistes cyclables, des aménagements paysagers, des cheminements piétons et des places de stationnement supplémentaires avec la création de parkings-relais (P+R) et la modification et la création d'ouvrages d'art permettant le franchissement des cours d'eau.

Le remisage et la maintenance des rames s'effectueront dans le centre de maintenance Charles Ginésy existant, utilisé actuellement pour l'exploitation des lignes 2 et 3 de tramway et qui sera étendu.

Le tracé a été défini afin de trouver un équilibre optimal entre les besoins des voyageurs, les contraintes environnementales, la réduction des emprises foncières autant que faire se peut, les impératifs de développement du territoire métropolitain et notamment le projet ferroviaire Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

En termes de calendrier du projet, une première tranche de travaux permettra de rejoindre Saint-Laurent-du-Var en 2026 et une seconde tranche reliera Cagnes-sur-Mer en 2028.

II Objectifs du projet

Le projet de création de la ligne 4 du tramway constitue un projet majeur pour la Métropole non seulement par l'amélioration de l'offre de transport que représente l'infrastructure mais aussi parce qu'il satisfait à plusieurs objectifs :

- réduire la part de l'automobile au profit des transports en commun et faciliter le report modal avec la création des parcs-relais,
- s'intégrer dans une stratégie urbaine globale et désengorger les axes routiers saturés entre la rive droite du Var et Nice,
- assurer une desserte de qualité des territoires, des principaux pôles économiques métropolitains, des commerces, des établissements scolaires et de santé, des espaces culturels et sportifs et des gares ferroviaires existantes,
- requalifier l'espace public, renforcer la présence de la nature en ville et développer des modes de déplacement doux,
- redynamiser les trois communes en termes d'urbanisation, d'évolution démographique et d'activités économiques.

La création de la Ligne 4 de tramway se révèle ainsi plus qu'un projet de mobilité, c'est un axe structurant majeur traversant les trois communes les plus peuplées de la métropole. C'est aussi bien un projet d'urbanisme que de transport qui va transformer la physionomie de ces communes.

La politique de mobilité durable conduite par la Métropole, vise également à accélérer la transition écologique de son territoire. Dans ce cadre, le projet permet d'agir en faveur d'une mobilité plus vertueuse en termes de bilan carbone et de réponse aux défis du changement climatique.

En ce sens, il concrétise et participe à l'atteinte des objectifs du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) métropolitain en permettant une réduction des gaz à effet de serre par la réduction de la circulation routière et la captation carbone par les végétaux.

III Bilan environnemental

Une évaluation environnementale commune valant à la fois étude d'impact du projet et évaluation environnementale dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUm a été réalisée, conformément à l'article R122-27 du code de l'environnement par le maître d'ouvrage et soumise à l'autorité environnementale compétente. La Mission Régionale d'Autorité Environnementale a émis son avis délibéré dans sa séance du 20 avril 2023.

Les collectivités impactées par le projet ont formulé un avis sur l'évaluation environnementale, conformément aux dispositions des articles L122-1 et R122-7 du code de l'environnement.

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe a identifié les principaux enjeux environnementaux suivants :

- la préservation du cadre de vie et de la santé humaine : limitations des nuisances sonores, de la pollution de l'air et des vibrations générées par le tramway,
- la prise en compte du changement climatique en termes de vulnérabilité du projet (notamment vis à vis du risque inondation) et d'adaptation du territoire (diminution des émissions de gaz à effet de serre, développement des énergies renouvelables, désimperméabilisation des sols),
- la préservation du paysage, de la biodiversité, des continuités écologiques et des sites Natura 2000.

La MRAe a formulé un certain nombre de recommandations auxquelles le maître d'ouvrage a répondu dans son mémoire.

Globalement, cette étude a permis de révéler que les effets négatifs du projet sur l'environnement étaient relativement faibles dans la mesure où l'opération n'a pas d'impact dommageable sur la santé ou la qualité de l'air. En effet, le projet propose une alternative à la voiture individuelle et donc une réduction des nuisances générées par le trafic routier.

Les atteintes du projet sur le site Natura 2000 sont négligeables selon l'évaluation environnementale.

Le projet intègre les mesures issues des recommandations de la MRAe qui devront être prises par la maîtrise d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives du projet sur l'environnement et la santé humaine, tant dans la phase travaux que pendant l'exploitation de l'infrastructure.

IV Bilan socio-économique

L'évaluation socio-économique réalisée a permis de mesurer l'utilité du projet pour la collectivité en comparant ses coûts et ses effets positifs attendus, parmi lesquels :

- le potentiel desservi : le tracé dessert une zone urbaine à la population importante, des quartiers résidentiels denses, des équipements et secteurs pourvoyeurs d'emplois, des liaisons et échanges avec les pôles multimodaux, soit un potentiel desservi de 40500 habitants et 36600 emplois à l'horizon 2035.

Par ailleurs, compte tenu du développement économique du territoire et des grands projets urbains qui verront le jour sur le périmètre de la ligne 4, parmi lesquels l'extension de l'aéroport, pour lequel le trafic voyageur passerait à 23 millions de passagers par an en 2035 avec 4000 emplois supplémentaires et de l'attractivité du projet pour les populations, le projet de ligne 4 est pertinent et opportun d'un point de vue socio-économique.

- la fréquentation prévisionnelle : la fréquentation journalière attendue est de plus de 40 000 voyageurs par jour, dont 7700 voyageurs se déporteront de leur véhicule particulier au profit de la ligne 4. Le nombre de véhicules par km évités par jour est établi à 63 000 à l'horizon 2026.

- le coût global de l'opération est estimé à 328 millions d'euros (estimation avant-projet avril 2022).

- une économie générale du projet satisfaisante.

L'évaluation socio-économique a démontré que le taux de rentabilité interne du projet qui est légèrement inférieur à celui de la ligne 2 reste néanmoins dans la fourchette des résultats obtenus pour d'autres projets de tramway et notamment pour les lignes 1, 2 et 3.

En conséquence, au regard du potentiel du réseau de tramway considérablement amélioré et des bénéfices attendus pour les usagers et les tiers, l'intérêt socio-économique et la rentabilité du projet de création de la ligne 4 sont confirmés.

V Les résultats de l'enquête publique, les adaptations apportées au projet et les réponses du maître d'ouvrage

La procédure de concertation préalable a été conduite par la Métropole Nice Côte d'Azur conformément aux dispositions de l'article L103-2 du code de l'urbanisme. Elle s'est déroulée du 15 février au 31 mars 2021. Le conseil communautaire a approuvé le bilan de la concertation publique par délibération n°1.1 du 31 mai 2021.

Après instruction, le dossier de demande de déclaration d'utilité publique, de mise en compatibilité du PLUm et parcellaire a été soumis à enquête publique. Celle-ci s'est déroulée du 12 juin au 21 juillet 2023.

La commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions motivées le 8 septembre 2023.

La commission souligne que l'enquête publique s'est passée dans de bonnes conditions, qu'elle a suscité une forte mobilisation, que les modalités juridiques pour la conduite de celle-ci, ainsi que l'ensemble des prescriptions réglementaires nécessaires à l'information du public ont été respectées et que toutes les personnes qui ont souhaité faire des observations ont eu la possibilité de s'exprimer.

Le dossier d'enquête a pu être consulté par voie dématérialisée et dans les quatre lieux d'enquête prescrits dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Des registres papiers ont été déposés en mairies et un registre numérique a été déployé permettant de recueillir les observations électroniques.

Cette enquête a totalisé 2613 observations (873 contributions ventilées) tous supports confondus. 78 contributions ont été déposées sur le registre papier dédié à l'utilité publique, 2 et 37 respectivement sur les registres de mise en compatibilité et parcellaire. Le dossier a été consulté environ 8300 fois sur le site du registre numérique.

V-1. Les résultats de l'enquête

S'agissant de l'utilité publique du projet, la commission s'est attachée à vérifier que le projet porte bien sur l'amélioration du transport à travers les objectifs susmentionnés. Elle met l'accent sur la nécessité de traiter globalement les problèmes de ruissellement le long de la RN7 notamment dans le quartier des Vespins à Saint-Laurent-du-Var, souligne l'importance de la requalification urbaine générée par le projet, l'amélioration de l'environnement, le redéploiement et l'interconnexion avec les lignes 2 et 3 du tramway déjà existantes et le réseau ferroviaire.

L'ensemble des observations, oppositions et critiques formulées par le public consignées dans le procès-verbal de synthèse établi par la commission a fait l'objet d'un mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

➤ sur l'utilité publique, l'avis de la commission est favorable, assorti de deux réserves et d'une recommandation :

- la réserve n°1 porte sur l'étude du réaménagement du boulevard Maréchal Juin à Cagnes-Sur-Mer, la commission mettant en exergue l'insécurité liée au maintien de tous les modes de déplacement sur un espace exigu, la nécessité d'une attractivité commerciale et de développement accrues par le projet et la consolidation des études de circulation.

- la réserve n°2 porte sur l'accès à l'institut Arnault Tzanck pour les personnes à mobilité réduite.

- la recommandation est ciblée sur la création de places de stationnement supplémentaires à proximité de l'église Sainte Famille à Cagnes-Sur-Mer.

➤ sur le volet de mise en compatibilité du projet avec le document d'urbanisme, la commission a également émis un avis favorable assorti de deux recommandations :

- acter dans la révision du PLUm actuellement en cours, la modification du descriptif de l'OAP « les Vespins » avec la mention de la ligne 4, la clarification des cheminements piétons en lien avec le projet et la structure paysagère de l'OAP.

- la préservation des espaces verts lorsque leur suppression n'est pas strictement nécessaire à l'emprise du projet.

Le dossier de mise en compatibilité du PLUm avec le projet portait sur les quatre points suivants :

- la création d'un emplacement réservé (ER) global pour l'ensemble de la plateforme et les parkings relais,

- le déclassement d'une surface d'environ 242 m² de l'espace boisé classé situé au sein de l'emprise du projet sur la commune de Cagnes-sur-Mer, afin de permettre la transformation du pont piéton du Brecq en pont routier. La commune de Cagnes-sur-Mer étant soumise à la loi littoral, ce déclassement a nécessité la consultation de la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites qui a émis un avis favorable dans sa séance du 25 janvier 2023.

- l'adaptation à la marge du règlement de certaines zones du PLUm,

- la modification de l'Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Les Vespins » à Saint Laurent du Var.

Le dossier de mise en compatibilité du PLUm avec le projet a fait l'objet d'un examen conjoint de l'État avec les personnes publiques associées. La réunion d'examen s'est tenue le 28 février 2023.

- sur le volet parcellaire, un avis favorable a également été donné par la commission, assorti des quatre recommandations suivantes :
- faire un examen attentif des observations ou demandes dignes d'intérêt et d'y répondre chaque fois que cela est techniquement possible,
- éviter de recourir aux expropriations chaque fois qu'une procédure moins contraignante est possible garantissant le retour de l'usage ou de la pleine propriété du bien aux ayant-droit,
- ne procéder aux expropriations que pour les besoins qui concourent strictement à la réalisation et à l'insertion harmonieuse du projet,
- apporter une attention particulière au relogement des propriétaires et des locataires concernés.

V-2. Suites données par la maîtrise d'ouvrage aux réserves et recommandations

Par délibération du conseil communautaire n°1.7 du 25 septembre 2023, la Métropole Nice Côte d'Azur s'est prononcée sur l'intérêt général de l'opération, a levé les réserves susvisées et pris en considération les recommandations émises par la commission d'enquête.

- sur la réserve n°1, la Métropole Nice Côte d'Azur s'engage à étudier le réaménagement du boulevard Maréchal Juin dans une autre logique conceptuelle que celle proposée et soumettra la nouvelle proposition d'aménagement à une consultation du public au moment le mieux adapté.

La Métropole Nice Côte d'Azur répond favorablement à l'ensemble des préoccupations de la commission, à savoir la création d'espaces ombragés, la séparation et la réduction au maximum les flux circulatoires pour des raisons d'apaisement et de sécurité, l'augmentation de l'espace dédié aux piétons, l'utilisation de revêtements perméables ainsi qu'au respect des conditions d'attractivité et de développement de ce secteur.

- sur la réserve n°2, le maître d'ouvrage s'engage à offrir une accessibilité facilitée à tous les publics en mettant en place un système motorisé type ascenseur en complément de la rampe d'accès prévue dans le projet afin de graver la différence d'altitude entre le niveau de la station de tramway et le niveau de l'institut Arnault Tzanck.

La Métropole s'engage également à prendre en compte l'ensemble des recommandations émises par la commission sur les trois volets précités.

Sur le parcellaire, il convient de noter que le maître d'ouvrage s'est engagé à prendre toutes les mesures idoines afin de limiter au maximum l'impact des emprises sur les propriétés privées et le bâti.

Par ailleurs, une commission d'indemnisation et d'accompagnement sera mise en place permettant d'informer et de traiter au mieux les préoccupations des commerçants et professionnels riverains du chantier.

V-3. Les conclusions de la commission d'enquête

La commission a réalisé une analyse bilantielle dont il ressort que :

- le projet présente bien un caractère d'intérêt général,
- les inconvénients liés au projet notamment son coût, les atteintes à la propriété et les inconvénients d'ordre social ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt général de l'opération,
- le recours aux expropriations est justifié.

VI Motifs et considérations justifiant l'utilité publique du projet

Au regard des objectifs cités en supra, cette opération va permettre la poursuite de la couverture spatiale du territoire et la construction d'un réseau maillé performant de transports publics pour réduire la dépendance automobile, assurer une desserte de qualité des grands équipements métropolitains et faire face aux grands défis environnementaux à venir.

Par ailleurs, l'ensemble des arguments qui précèdent mettent en évidence la compatibilité du projet avec les grandes orientations fixées par les documents d'urbanisme et de planification réglementaires.

VII Conclusion

Considérant que :

- le choix du transport en commun porté sur le tramway est justifié pour des raisons écologiques en tant que mode de transport propre,
- les adaptations apportées à l'issue de l'enquête ne portent pas atteinte à l'économie générale du projet, le tracé de la ligne 4 ainsi que les emprises soumises à l'enquête restent inchangées et les réclamations enregistrées pendant l'enquête ne remettent pas en cause l'assiette de l'emprise,
- l'atteinte à l'environnement reste limitée et les impacts du projet sur les déplacements, l'ambiance sonore, la qualité de l'air sont positifs,

- l'impact du projet sur la faune et la flore est limité, les mesures de compensation envisagées permettent de garantir la prise en compte des espèces protégées présentes sur le site,
- l'atteinte aux intérêts privés n'est pas disproportionnée par rapport à l'intérêt du projet pour la collectivité,
- le projet est rentable pour la collectivité du point de vue socio-économique.

Ainsi, l'intérêt général du projet est confirmé.

Compte tenu de l'ensemble du dossier, de l'instruction du projet et de motifs et considérations ci-dessus, il apparaît que les travaux de création de la ligne 4 du tramway reliant les communes de Nice, Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer sont d'utilité publique.

Nice le, **26 OCT. 2023**



Pour le préfet,
Le Secrétaire Général
SG 4522

Philippe LOOS

1922 100 68