

DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

COMMUNAUTE URBAINE NICE COTE D'AZUR

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

**POUR LE PROJET DE REALISATION DE LA
LIGNE OUEST- EST DU TRAMWAY**

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

TOME 1/3

MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE :

Président : Léonard LOMBARDO

Membres : Jean-Claude CADIER – Henri CAMMAS – Denis SOLAL – Claude TILLIER

DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES
COMMUNAUTE URBAINE NICE COTE D'AZUR

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

- **PREALABLE A LA DUP,**
- **MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE NICE**
- **PARCELLAIRE,**
- **AUTORISATION DE TRAVAUX AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU**

**POUR LE PROJET DE REALISATION DE
LA LIGNE OUEST- EST DU TRAMWAY DE NICE**

Du lundi 12 décembre 2011 au vendredi 20 janvier 2012 inclus

Prescrites par arrêté de Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes
du 10 novembre 2011

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

DESTINATAIRE : - Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes
COPIES A : - Monsieur le Président de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur
- Monsieur le Maire de Nice
- Madame la Présidente du Tribunal administratif

**Présentation générale
des rapports relatifs aux 4 enquêtes conjointes A, B, C et D
Projet de tramway ligne Ouest-Est Nice**

A : Enquête préalable à la DUP

- 1 : Rapport d'enquête préalable à la DUP
- 2 : Conclusions de l'enquête DUP
 - Annexe A1 : Consultation du Maître d'Ouvrage
 - Annexe A2 : Réponses du Maître d'Ouvrage

B : Enquête de mise en compatibilité du PLU

- 1 : Rapport de mise en compatibilité du PLU
- 2 : Conclusions de l'enquête de mise en compatibilité du PLU
 - Annexe B1 : Consultation du Maître d'Ouvrage
 - Annexe B2 : Réponses du Maître d'Ouvrage

C : Enquête parcellaire

- 1 : Rapport d'enquête parcellaire
- 2 : Conclusions de l'enquête parcellaire
 - Annexe C1 : Consultation du Maître d'Ouvrage
 - Annexe C2 : Réponses du Maître d'Ouvrage

D : Enquête « Autorisation de travaux loi sur l'Eau »

- 1 : Rapport d'enquête « loi sur l'Eau »
- 2 : Conclusions de l'enquête « loi sur l'Eau »
 - Annexe D1 : Procès-verbal au Maître d'Ouvrage y compris Addendum
 - Annexe D2 : Mémoire en réponse y compris Addendum du Maître d'Ouvrage

Le présent rapport, les conclusions et toutes les annexes sont répartis comme suit :

- **TOME 1/3** : Dispositions administratives, organisation des enquêtes A, B, C & D, Observations des lettres de l'enquête A
- **TOME 2/3** : Observations des registres de l'enquête A, Observations des enquêtes B, C & D, conclusions des enquêtes conjointes A, B, C & D
- **TOME 3/3** : Annexes

TABLE DES MATIERES

1.	DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES.....	7
1-1	Désignation de la Commission d'enquête.....	7
1-2	Objet des enquêtes conjointes.....	7
1-3	Cadre juridique et réglementaire.....	8
2.	ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUETES CONJOINTES.....	9
2-1	Organisation	9
2-2	Publicité des enquêtes - information du public	13
2-3	Clôture des quatre enquêtes A, B, C et D et bilan général	14
3.	ANALYSE DES DOSSIERS DES ENQUETES CONJOINTES.....	14
3.1	ENQUETE A préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.....	16
3.1.1	Contexte et objectif de l'opération	16
3.1.2	Solutions retenues.....	17
3.1.3	Système tramway et ses équipements annexes	20
3.1.4	Tunnel et stations souterraines.....	21
3.1.5	Aménagements liés à la création de la ligne Ouest-Est.....	22
3.1.6	Impacts sur l'environnement	24
3.1.7	Impacts des travaux	25
3.1.8	Coût prévisionnel de l'opération - enveloppe globale.....	26
3.1.9	Avis des Personnes Publiques Associées	26
3.1.10	Avis des Services	27
3.1.11	Avis de l'Autorité Environnementale	31
3.1.12	Investigations de la Commission d'Enquête.....	34
3.2	ENQUETE B : Mise en compatibilité avec le PLU	36
3.2.1	Contexte et objectif de l'enquête.....	36
3.2.2	Constitution et analyse du dossier	36
3.2.3	Analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.....	36
3.3	ENQUETE C : Parcellaire	42
3.3.1	Contexte et objet de l'enquête.....	42
3.3.2	Constitution et analyse du dossier	42
3.3.3	Informations juridiques et administratives.....	42
3.4	ENQUETE D : Autorisation de travaux loi sur l'eau	44
3.4.1	Contexte et objet de l'enquête.....	44
3.4.2	Constitution et analyse du dossier	44
4.	OBSERVATIONS DU PUBLIC ET REPONSES DE LA COMMISSION POUR CHAQUE ENQUETE	47
4.01	Liste alphabétique des requérants.....	49
4.02	Thèmes	119
	Thème AUTOBUS	120
	Thème CADAM.....	122
	Thème CIRCULATION	124
	Thème COUT ET FINANCEMENT	126
	Thème DEPLACEMENTS DOUX	128
	Thème DOSSIER.....	130
	Thème EAU	132

Thème ENVIRONNEMENT.....	135
Thème EXPLOITATION.....	140
Thème INDEMNISATION ET ACCOMPAGNEMENT.....	143
Thème LIGNE EN SURFACE COTE OUEST.....	148
Thème RIQUIER	149
Thème SECURITE DES PERSONNES	151
Thème SEGURANE – GARIBALDI - GAUTIER – LE PORT	152
Thème STATIONNEMENT ET PARCS RELAIS	155
Thème STATIONS	158
Thème TRACE DE LA LIGNE	162
Thème TRAVAUX.....	165
Thème TUNNEL.....	172
Thème VICTOR HUGO.....	174
4.1 OBSERVATIONS ET REPONSES DE LA COMMISSION - ENQUETE A	
PREALABLE A LA DUP	176
4.1.1 Observations des lettres de l'enquête A	176

1. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES

1-1 Désignation de la Commission d'enquête

A la suite de la remise du projet de création de la ligne Ouest-Est du tramway par la Communauté Urbaine de Nice à la préfecture, Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes a saisi, par courrier du 20 octobre 2011, Madame la Présidente du tribunal administratif de Nice pour la désignation d'une Commission d'enquête publique.

Par décision N° E11000084/06 du 28 octobre 2011, Madame la Présidente du Tribunal Administratif a désigné une Commission, comprenant 5 titulaires et 2 suppléants, définie comme suit :

- Léonard LOMBARDO, Président de la Commission
- Jean-Claude CADIER, Président suppléant
- Henri CAMMAS
- Paul-Denis SOLAL
- Claude TILLIER

- Suppléants :

- Jean-Pierre PREZ
- Claude PELLISSIER

Il est à noter qu'aucun des membres de la Commission ne réside sur le territoire de la communauté urbaine NCA par souci d'objectivité et de conflit d'intérêts.

1-2 Objet des enquêtes conjointes

Les présentes enquêtes conjointes ont pour objet :

- **la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** pour la création de la ligne Ouest-Est du tramway et des aménagements qui lui sont liés (en particulier le centre technique Nikaïa, les parkings relais, les aménagements paysagers, les stations et quais et les différents ouvrages nécessaires, dont l'ouvrage de franchissement des voies SNCF)
Le tracé soumis à l'enquête est défini dans le dossier d'enquête.
- **la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Nice** assortie d'une étude d'impact soumise à l'Avis de l'Autorité Environnementale
- **l'enquête parcellaire** menée en vue de la procédure d'expropriation.

Cette enquête précise les limites exactes du projet et détermine les propriétaires des parcelles en vue de la notification de l'engagement de la procédure d'expropriation par le Maître d'Ouvrage.

- **Les autorisations de travaux** au titre des Articles L.214-1 à L.214-6 du Code l'Environnement (loi sur l'Eau)

Le dossier comporte les pièces relatives aux quatre enquêtes publiques conjointes suivantes :

- Enquête A : enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- Enquête B : enquête emportant mise en comptabilité du PLU de Nice ;
- Enquête C : enquête parcellaire ;
- Enquête D : enquête préalable à autorisation de travaux au titre de la loi sur l'eau ;

Ces quatre enquêtes poursuivent les objectifs suivants :

- informer le public et recueillir son avis sur l'utilité publique du projet de réalisation de la ligne Ouest-Est du tramway
- rendre compatible le PLU de Nice avec le projet pour sa réalisation.
- parvenir à la Déclaration d'Utilité Publique pour permettre à la Maîtrise d'Ouvrage d'acquérir les terrains définis dans le dossier parcellaire en application du code de l'expropriation
- informer le public sur les aménagements concernés qui sont soumis à autorisation de travaux au titre de la loi sur l'Eau

Le Maître d'Ouvrage du projet est la Communauté Urbaine de NICE COTE D'AZUR.

Le Maître Oeuvre est le groupement ESSIA qui a une expérience dans le domaine de réalisation du tramway à Strasbourg, Lyon, Montpellier et Grenoble

1-3 Cadre juridique et réglementaire

Les quatre enquêtes conjointes pour la création de la ligne Ouest-Est du tramway et les ouvrages associés sont régies entre autres par les articles:

- L.11-1-1, L.11-4, L.11-8, R.11-3-I, R.11-14-1 et suivants et R.11-19 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- L.122-1, L.126-1, L.214-1 à 6, L.414-4, R.214-1 et R.214-6 à 31 du code de l'environnement ;
- L.123-16, L.300-2 et R.123-23 du code de l'urbanisme.

Pour la réalisation du projet, les décisions suivantes ont été prises :

a) Par la Communauté d'agglomération de Nice Côte d'Azur :

- Délibération n°0-1, du conseil communautaire de Nice Côte d'Azur (NCA) du 13 décembre 2004, portant sur l'approbation du projet d'agglomération
- Délibération n°1-1,, du conseil communautaire de NCA du 30 mai 2005, autorise la saisine de la commission nationale du débat public sur l'ensemble de l'extension du réseau tramway pour l'appréciation de la notion d'intérêt national ou non de cette opération .

Mars 2012

- Délibération n°1-8, du conseil communautaire de NCA du 25 septembre 2006, portant sur l'approbation des modalités et objectifs pour la concertation publique préalable à l'extension des lignes T2 et T3 pour le transport collectif en site propre.
- Délibération n°1-4, du conseil communautaire de Nice côte d'azur du 13 novembre 2006, approuve la modification du comité de pilotage et autorise ce dernier à engager et à réaliser toutes les démarches nécessaires à l'élaboration du réseau de tramway communautaire, à l'engagement de la concertation, à la réalisation des études, dossiers administratifs et d'enquêtes préalables nécessaires au démarrage des travaux de ces nouvelles lignes.

b) Par la Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur :

- Délibération n°0-5, du conseil communautaire de Nice côte d'azur du 04 décembre 2009, portant sur l'approbation du bilan de concertation publique préalable pour la réalisation des lignes T2 et T3.
- Délibération n°0-6, du conseil communautaire de NCA du 04 décembre 2009, décide du principe d'engager la mise en œuvre du schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2030.
- Délibération n° 9-8, du Bureau communautaire de NCA du 4 octobre 2010, portant sur la demande de subvention relative au tramway dans le cadre du 2^{ième} appel à projets du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du développement Durable et de la Mer.
- Délibération n° 35-4 du conseil communautaire de NCA du 30 mai 2011, portant sur la mise en œuvre d'un fonds d'arbitrage carbone pour la réalisation de la ligne Est-Ouest du tramway.

c) Par l'Etat (Commission Nationale du Débat Public)

- Décision n° 2005/37//TRAMN/1 de la Commission Nationale du Débat Public relevant de l'Etat du 6 juillet 2005, portant sur la décision qu'il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet d'extension du réseau de tramway de l'agglomération NCA

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ENQUETES CONJOINTES

2-1 Organisation

Suite à la décision du Tribunal Administratif, la Commission d'enquête a contacté les responsables de la Direction des Relations avec les Collectivités Locales, en charge du dossier à la préfecture pour convenir de la première date de réunion avec les membres de la Commission d'enquête.

Au cours de cette réunion, en date du 8 novembre 2011, à laquelle participaient, en seconde partie, les représentants du Maître d'Ouvrage nous avons pu :

- Examiner les différents éléments du dossier,
- Aborder les aspects réglementaires relatifs à ces quatre enquêtes conjointes,
- Définir les lieux d'accueil du public ;

- Arrêter la période de l'enquête publique et les dates des permanences en fonction des jours et horaires d'ouverture des lieux de réception du public.
 Cette réunion a fait l'objet d'un relevé de conclusions du Président de la Commission et d'un compte rendu de la part de la préfecture.

La Commission d'enquête a fait compléter et clarifier le dossier par des observations formulées au Maître d'Ouvrage.

La Commission d'enquête a paraphé et visé les registres ainsi que les documents du dossier d'enquête le 9 décembre 2011 à la préfecture.

Prescription des enquêtes publiques :

L'arrêté prescrivant les présentes enquêtes publiques a été signé le 10 novembre 2011 par Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes pour la période du 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012 inclus (cf annexe).

Cet arrêté préfectoral stipule que durant cette période, le public peut prendre connaissance du dossier et exprimer ses observations aux jours, heures et lieux suivants:

- Forum de l'Architecture et de l'Urbanisme :
 Du lundi au vendredi de 8h30 à 17h30 et le samedi de 9h à 13h
- Espace Association Nice Garibaldi :
 Du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 10h à 13h et de 14h à 18h
- Arénas Immeuble « le Phare » au rez de chaussée
 Du lundi au vendredi de 8h30 à 17h30 et le samedi de 9h à 13h

Il fixe les permanences de membres de la Commission d'Enquête durant toute la durée de l'enquête aux jours et lieux suivants :

- Au Forum de l'urbanisme et d'Architecture
 Du lundi au vendredi de 9h30 à 12h30 et de 14h à 17h30
 Le samedi de 9h30 à 12h30, exceptés les samedis 24 et 31 décembre 2011
- A l'Espace des Associations Nice Garibaldi
 Le lundi et le mercredi de 9h30 à 12h30 et de 14h à 17h30
- A l'Arénas Immeuble « le Phare » (rez de chaussée)
 Le jeudi de 9h30 à 12h30 et de 14h à 17h30

LOGISTIQUE POUR L'ACCUEIL DU PUBLIC :

Pour le fonctionnement et le bon déroulement de l'enquête, il a été élaboré un « mémo » de l'enquête assorti de 4 consignes à destination du personnel de NCA décrites ci-dessous :

La consigne 1 précise le matériel nécessaire sur les lieux d'enquêtes mis à disposition par NCA et les conditions d'aménagement des points d'accueil permettant de siéger dans de bonnes conditions de confort et confidentialité.

La consigne 2 définit la procédure de prise d'un rendez-vous avec un Commissaire-enquêteur.

La consigne 3 définit les modalités d'enregistrement des requêtes et leur mise à disposition des observations au fil de l'eau pour les porter à la connaissance du public.

L'enregistrement des requêtes se fait sur les quatre types de registres identifiés dans chaque point d'accueil :

- Registre A : DUP avec étude d'impact (couleur étiquette identique au dossier)
- Registre B : Mise en compatibilité avec le PLU (couleur étiquette identique au dossier)
- Registre C : Parcellaire (couleur étiquette identique au dossier)
- Registre D : Autorisation travaux (couleur étiquette identique au dossier)

Les lettres toutes reçues au forum sont enregistrées dans un registre « L ».

Une lettre-type a été élaborée pour faciliter l'expression du public

Le dépôt des observations sous forme de lettres-type mises à disposition, permet une grande souplesse et liberté par rapport à un registre.

La consigne 4 à destination des Commissaires-enquêteurs.

Ces consignes ont servi de base à la formation du personnel NCA chargé de l'accueil et de la logistique lors de la réunion du 09 décembre 2011.

Afin de faciliter l'accès du public aux documents, la Commission d'enquête a demandé au Maître d'Ouvrage de réaliser le panneau ci-après identifiant par couleur les 4 types d'enquête avec les registres et documents associés.

TRAMWAY OUEST <> EST

> UN FUTUR QUE NOUS CONSTRUISONS ENSEMBLE <

▷ ENQUÊTE A

ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DECLARATION
D'UTILITÉ PUBLIQUE

4 enquêtes publiques conjointes

Documents liés à chaque
enquête et registre associé
(même couleur)

▷ ENQUÊTE B

Enquête de mise en compatibilité
du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)

▷ ENQUÊTE C

PARCELLAIRE
Dossier d'enquête parcellaire et plans

▷ ENQUÊTE D

PRÉALABLE À AUTORISATION
DE TRAVAUX (LOI SUR L'EAU)
(Dossier d'autorisation au titre de l'article L.214-1
et suivants du code de l'environnement)

TOME 1*

Composé de :

- Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
- Pièce B : Plan de situation
- Pièce C : Notice explicative
- Pièce D : Caractéristiques des ouvrages les plus importants
- Pièce E : Plan général des travaux
- Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce G : Etude d'impact - voir dossier vert tome 2
- Pièce H : Evaluation socio-économique du projet
- Pièce I : Annexes relatives à l'étude d'impact et l'analyse socio-économique
- Pièce J : Délibérations des collectivités et décisions de l'état
- Pièce K : Bilan de la concertation
- Pièce L : Mise en compatibilité du document d'urbanisme voir enquête B violet
- Pièce M : Notice sur les effets cumulés des projets sur la plaine du Var
- Pièce N : Notice Natura 2000

TOME 2 Etude d'impact (Pièce G du dossier)

Composé de :

- Etude d'impact du projet de ligne ouest-est et aménagements associés
- Avis de l'Autorité Environnementale

▶ Observations sur REGISTRE A

▶ Observations sur REGISTRE B

▶ Observations sur REGISTRE C

▶ Observations sur REGISTRE D

TOME 1 * : DOCUMENT COMMUN AUX ENQUÊTES A, B, C, D

Pour plus d'informations : tramway.nice.fr ou nice.fr

NICE
CÔTE
AZUR

CONSEIL
GÉNÉRAL
DES ALPES-MARITIMES



Déroulement de l'Enquête

La Commission a :

- Visé et paraphé les registres d'enquête et les documents du dossier mis à la disposition du public.
- Vérifié les aménagements des lieux d'accueil et établis des consignes à destination du personnel NCA pour la réception du public dans de bonnes conditions.
- Siégé dans les 3 lieux d'accueil (Forum d'Urbanisme et d'Architecture, Espaces Associations Garibaldi et l'immeuble « le Phare » à l'Arénas) aux dates et heures prévues (article 4 de l'arrêté).
- Remis les registres d'enquête pour clôture par le Maire de Nice.

2-2 Publicité des enquêtes - information du public

Préalablement aux enquêtes publiques, une longue période de concertation publique s'est déroulée depuis 2007.

Au total, cette concertation de 4 ans a mobilisé plusieurs milliers de personnes, lors de réunions publiques, de consultations écrites et sur internet. Elle a permis de recueillir ainsi, sur la totalité du réseau tramway étudié et des solutions proposées quelque 6 500 avis écrits individuels, 18 pétitions recueillant plus de 17 000 signatures.

Douze réunions publiques se sont tenues, rassemblant un total de 2 150 participants. Il y a eu 44 réunions avec les partenaires et institutionnels.

Au total, et au fur et à mesure que les sujets se précisaient, quatre expositions ont eu lieu pendant toute cette période, sur un maximum de 10 lieux différents, toujours sur le site géographique du projet. Ces expositions ont été également relayées par les sites internet de la communauté urbaine et certains sites des villes concernées.

Les membres de la Commission ont pu vérifier que les mesures de publicité concernant la présente enquête avaient bien été effectuées conformément à l'article 14 de l'Arrêté :

- Par les soins de la préfecture :
 - parution dans le quotidien Nice Matin du 23 novembre 2011 pour le 1^{ier} Avis et du 12 décembre 2011 pour le 2^{ième} Avis
 - parution dans Le Patriote de la Côte d'Azur des 25 novembre 2011 pour le 1^{ier} Avis et du 16 décembre 2011 pour le 2^{ième} Avis
 - parution dans Les Petites Affiches du 18 novembre 2011 pour le 1^{ier} Avis et du 9 décembre 2011 pour le 2^{ième} Avis

- Par les soins du Maire :

- Affichage de l'avis d'ouverture d'enquête publique à l'entrée de la mairie de Nice et de ses mairies Annexes ainsi qu'aux Mairies d'Aspremont, Beaulieu-sur-mer, Cagnes-sur-Mer, Cap d'Ail, Carros, Castagniers, Coaraze, Colomars, Duranus, Eze, Falicon, La Gaude, Lantosque, La Roquette-sur-Var, La Trinité, Levens, Saint-André de la Roche,

Saint Blaise, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Saint-Jeannet, Saint Laurent du Var, Saint Martin du Var, Tourrette-Levens, Utelle, Vence et Villefranche-sur-Mer.

(cf. les certificats d'affichage communiqué par la mairie de Nice en annexe)

- Par les soins du Président de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur
 - Affichage de l'avis d'ouverture d'enquête publique sur les lieux situés au voisinage des travaux projetés et visible de la voie publique, par le Maître d'ouvrage (cf annexe constat d'huissier)

En complément entre autres :

- De nombreux articles dans Nice Matin
- Un dossier de presse établi par la CUNCA
- Informations et film sur le site internet : www.nicecotedazur.org
- Plaquette « un futur que nous construisons ensemble »
- Exposition aux 3 lieux d'accueil avec une visite virtuelle sur une borne à écran tactile,

2-3 Clôture des quatre enquêtes A, B, C et D et bilan général

Le 20 janvier 2012, après les permanences de la journée, les registres A, B, C et D des 3 points d'accueil soit 12 registres au total ont été clos et signés par Monsieur le Maire de Nice.

Les registres portent au total **692 dires**.

Toutes les lettres ont été centralisées au Forum, leur classement ont été numérotées chronologiquement par date d'arrivée. On a comptabilisé **564 lettres**

Nota : 5 lettres arrivées hors délais n'ont pas été prises en compte.

On a comptabilisé **5551 visiteurs** dans les 3 points d'accueil (Arénas, Forum, Garibaldi)

3. ANALYSE DES DOSSIERS DES ENQUETES CONJOINTES

Les dossiers mis à l'enquête sont constitués :

- **du tome1/2** commun aux quatre enquêtes A, B, C et D avec les documents suivants :
 - Pièce A : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
 - Pièce B : Plan de situation
 - Pièce C : Notice explicative
 - Pièce D : Caractéristiques des ouvrages les plus importants
 - Pièce E : Plan général des travaux
 - Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
 - [Pièce G : *Etude d'impact (constituant le tome 2/2 du dossier d'enquête)*]
 - Pièce H : Evaluation socio-économique du projet
 - Pièce I : Annexes relatives à l'étude d'impact et l'analyse socio-économique

- Pièce J : Délibérations des collectivités et décisions de l'état
 - Pièce K : bilan de la concertation
 - Pièce L : Mise en compatibilité du document d'urbanisme
 - Pièce M : Notice sur les effets cumulés des projets sur la plaine du var
 - Pièce N : Notice Natura 2000
-
- **du tome 2/2** Etude d'impact (pièce G) composé de :
 - L'étude d'impact du projet de ligne ouest-est et aménagements associés
 - L'Avis de l'Autorité Environnementale

 - **du dossier parcellaire : enquête C**
 - Etat parcellaire
 - Plans parcellaires

 - **du dossier préalable à autorisation de travaux : enquête D**

L'analyse synthétique de ces documents est faite pour la compréhension du public n'ayant pu consulter les dossiers d'enquêtes

Tout ce qui concerne la description générale du projet, qui est inclus dans le chapitre 3-1, relatif à l'enquête A est commun aux 4 enquêtes conjointes A, B, C et D

3.1 ENQUETE A préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

3.1.1 Contexte et objectif de l'opération

Le cadre de cohérence du projet :

1 Le projet s'inscrit dans le schéma global des transports à l'horizon 2030 qui prévoit :

- un véritable réseau de tramway avec 4 lignes pour une desserte équilibrée du territoire
- la mise en cohérence de tous les modes de déplacement (avion, train, tramway, bus, voiture, vélo, marche à pied) avec des offres nouvelles (vélobleu, Autobleue, pistes cyclables, etc.)

2 La volonté de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur de réaliser le projet dans une démarche développement durable pour préserver l'environnement et favoriser le développement économique et social

La communauté urbaine de Nice représente la moitié du département des Alpes-Maritimes, en habitants et en emplois, concentrés sur une frange côtière étroite avec en son centre la ville de Nice, véritable cœur de bassin de vie azuréen.

La répartition inégale de la population qui occupe essentiellement la bande littorale représente une double opportunité pour utiliser l'outil tramway :

- D'une part, la forte congestion des axes routiers appelle l'utilisation de transports collectifs
- D'autre part, la situation est très favorable au fonctionnement de ces transports en raison de la densité de la population et de la présence dans la bande littorale de la plupart des équipements et services urbains

Plus concrètement :

- Les flux importants des véhicules à l'entrée ouest de la ville, en provenance notamment des grands bassins d'emplois de Sophia Antipolis et de Carros entraînent la saturation de la circulation et du stationnement dans le centre-ville. L'axe Ouest-Est supporte près de 170 000 voitures et 70 000 voyages par jour en transport en commun.

- Le projet de création de la ligne 2 du tramway, vise à relier les quartiers Ouest aux quartiers Est de la ville de Nice avec 2 points de correspondance avec la ligne T1 (au niveau de Jean Médecin et place Garibaldi) devrait supprimer à terme un flux de 20 000 voitures/jour sur la Promenade des Anglais.

- La desserte de cette ligne, avec une cadence de 3 à 4 minutes, des principaux pôles générateurs de déplacements (le port, l'aéroport, le centre administratif, l'Arénas, l'hôpital Lenval, le Nikaïa, devrait couvrir une population de 210 000 personnes et emplois à moins de 500 m du tracé.

- La ligne Ouest- Est accompagnera également les premiers projets de l'Eco-Vallée et ses éco-quartiers, dont Nice Méridia.
- La création du pôle d'échanges majeurs à Saint-Augustin sur l'emplacement du MIN actuel, constitue une véritable porte d'entrée de la Métropole où tous les modes de transport seront en inter modalité.

Ce pôle d'échanges majeurs, en plein cœur du Grand Arénas permettra les liaisons Tram-Avion, Tram-Train (TGV et TER), Tram-Voiture (parc relais de 3000 places à terme et station Auto-Bleue, Tram-Vélos(Vélo-Bleu)

L'objectif de cette nouvelle ligne de tramway contribue à renforcer la compétitivité et l'attractivité économique de la Métropole Côte d'Azur.

3.1.2 Solutions retenues

a) Le choix du parti d'aménagement

Le choix du parti a fait l'objet d'études réalisées en trois phases :

- Entre fin 2005 et début 2006 établissement du réseau tramway et les priorités de réalisation
- Entre 2006 et 2009 : détermination du tracé de référence
- Entre 2009 et 2010 : approfondissement de la solution privilégiée.

Le ratio (P+E)/km utilisé couramment en France, population et emplois potentiellement desservis par km, a montré que la ligne 2 Ouest-Est possédait le ratio le plus élevé

Dans un 2^{ème} temps, les études préliminaires ont eu pour objectif d'analyser différentes options de tracé de la ligne 2 de tramway.

Une analyse multicritères a servi de comparaison entre les différents tracés : qualité d'insertion urbaine et paysagère, impacts .sur les sites et le foncier ; zone desservies et système de déplacement ; coût global estimé d'investissement.

Une concertation publique préalable au titre de l'Art L 300-2 du code de l'urbanisme s'est déroulée entre septembre 2006 et novembre 2009, au fur et à mesure des avancements des études.

Le bilan a été tiré par le Conseil communautaire le 9 décembre 2009.

Au total, cette concertation de 4 ans a mobilisé plusieurs milliers de personnes lors de réunions publiques, de consultations écrites et d'échanges sur internet.

La solution retenue du tracé est matérialisée en bleu par le schéma ci-après :



Le tracé de la ligne en couleur bleue s'étend sur 11,3 km. Il comporte un tronc commun, de la place Ile de Beauté au pôle multimodal St-Augustin, d'une longueur de 7,7 km.

Il se divise ensuite en 2 branches distinctes, l'une se dirige vers le CADAM via le Bd Paul Montel, tandis que l'autre branche dessert le secteur de l'aéroport international Nice Côte d'Azur avec 14 stations sur le tronc commun, 2 sur la branche aéroport et 3 sur la branche CADAM.

Le tracé est en souterrain depuis la station Grosso jusqu'à la sortie rue Gautier par une trémie pour une arrivée en aérien sur la Place Ile de beauté. Depuis la station Grosso jusqu'aux stations terminus Aéroport et du centre Administratif le tramway est en aérien.

Le pôle d'échanges de Saint-Augustin situé à proximité de l'Aéroport Nice Côte d'Azur permet le rabattement des bus urbains et départementaux des communes de l'Ouest (Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var) ainsi que les échanges avec le TER.

Le dimensionnement de l'ensemble des Parc Relais est le suivant :

- Saint-Augustin : 700 places
- Ferber : 250 places
- Digue des Français : 250 places
- Magnan : 50 places

La localisation des parcs relais et des pôles d'échanges est matérialisée par la carte ci-dessous.

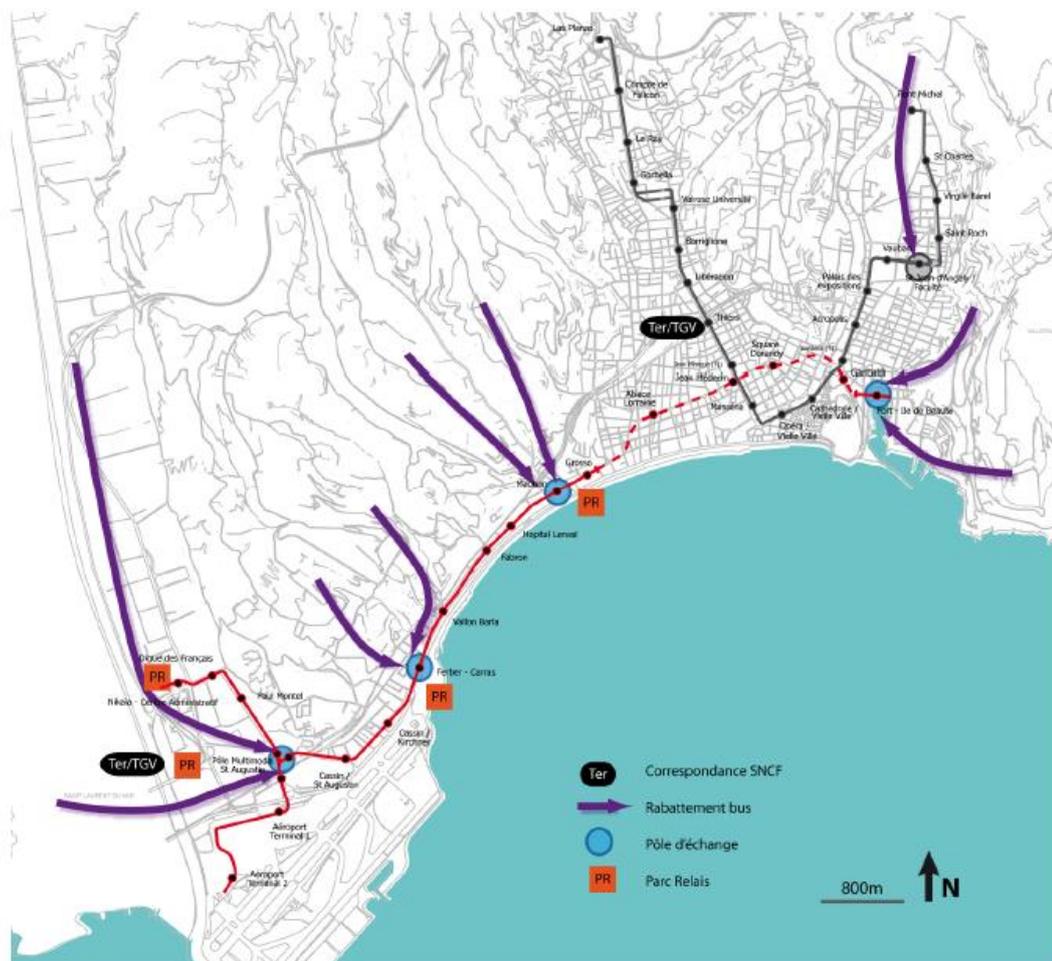


Figure 34 : Localisation des Parcs Relais et des Pôles d'échange

Desserte par secteur :

- Aéroport / St-Augustin : 2 stations sont prévues dans l'emprise de l'aéroport créant un pôle d'échange multimodal. Une troisième station et un parc relais de 700 places sont prévus au niveau du pôle multimodal de Saint-Augustin.
- Nikaïa / CADAM / St-Augustin : C'est la branche desservant le CADAM... La ligne emprunte le boulevard Paul Montel, la Digue des Français pour atteindre son terminus au niveau du Centre technique Nikaïa (centre opérationnel du tramway). 3 stations sont prévues sur ce secteur ainsi qu'un parc relais de 250 places au niveau du CADAM.
- Cassin / St-Augustin / Vallon Barla : La ligne emprunte le bld René Cassin, puis l'avenue de la Californie jusqu'au Vallon Barla. Sont prévus : 3 stations, un parc relais de 250 places (Ferber) et un pôle d'échanges au niveau de la station Ferber / Carras.
- Vallon Barla / Grosso. : La ligne emprunte l'avenue de la Californie jusqu'au pôle d'échanges Magnan. Il y est prévu 4 stations et un parc relais de 50 places avec un pôle d'échanges au niveau de la station Magnan.

- Grosso / Port - Ile de Beauté : Le tramway empreinte la section en tunnel, permettant la traversée du centre-ville depuis la rue de France jusqu'à la Place Ile de Beauté.
Longue de 3,2 km avec 4 stations souterraines, la ligne passe sous le quartier du Vieux Nice et réapparaît à la surface via une trémie dans la rue Antoine Gautier. Le terminus Port-Ile de Beauté est lui situé en surface avec un Pôle d'échanges.

b) Principes généraux d'aménagement

Rester en deçà de la capacité maximale des voies ; Restreindre au minimum les limites infranchissables ; Privilégier la symétrie des dispositifs ; Alléger l'impact des stations ; Plateforme latérale quand il y a déséquilibre de la rue, de ses rives et de ses pratiques.

c) Régulation des carrefours

Le tramway bénéficiera d'un couloir en site propre ou au minimum d'une voie d'approche aux carrefours et d'un phasage de feux adapté, lui permettant de franchir les carrefours d'une manière efficace, en y étant prioritaire.

d) Aménagement des stations de surface

Une station type est composée de 2 quais positionnés latéralement de chaque côté de la plate-forme. La longueur des quais sera de 52 m. L'aménagement des stations répondra à 4 grands principes : Renforcer la lisibilité du réseau ; Assurer le confort pour l'utilisateur ; Etre accessible à l'ensemble des usagers des transports collectifs ; Favoriser la fiabilité et la vitesse du service.

3.1.3 Système tramway et ses équipements annexes

a) Matériel prévu pour l'exploitation

Le choix s'oriente vers un matériel d'une capacité de 300 personnes/rame. Le parc nécessite 16 rames en ligne aux périodes de pointe (+ 3 rames en réserve), avec une fréquence de passage de 4 mn sur le tronç commun, pour une fréquentation attendue de 100.000 voyageurs par jour de base. Le système peut absorber jusqu'à 200.000 voyageurs par jour, avec un intervalle de 3 mn.

b) Description de la plateforme du tramway

La plateforme est isolée par rapport au terrain naturel et évite les transmissions de vibrations dans le sol. Le revêtement de la plateforme sera varié : pierre en pavés, béton travaillé, pelouses et prairies. Les eaux de drainage de la plateforme seront évacuées vers les réseaux routiers de la ville.

- L'insertion de la plateforme se fera, soit en site réservé (seul le tramway est autorisé à circuler), ou en site franchissable (les voies de circulation tramway et

véhicules légers sont séparées, mais le passage ponctuel d'un véhicule sur la plateforme est possible).

c) Alimentation électrique de la ligne

Elle se fera à l'aide d'une ligne aérienne de contact (LAC). L'énergie nécessaire à la circulation des tramways (750 V. continu) sera distribuée via des sous-stations. Afin de s'affranchir de contraintes architecturales ou techniques, il est envisagé de s'affranchir de la LAC sur certaines sections.

d) Remisage et entretien

L'exploitation de la ligne nécessite la construction d'un nouveau « dépôt tramway » car il n'y aura pas d'interconnexion « physique » possible entre la ligne 1 et la ligne Est-Ouest. De plus le dépôt de la ligne 1 n'est dimensionné que pour accueillir les rames de sa ligne. Le centre de remisage et de maintenance du tramway est situé entre l'A8 et le palais Nikaïa, à proximité du Var.

e) Service offert et temps de parcours

La fréquence de passage en période de pointe sera de 4 mn sur le tronç commun (3 mn à terme) et 8 mn sur chacune des branches (6 mn à terme). La vitesse commerciale moyenne atteindrait 21 km/h (19 km/h en surface et 25 km/h en section souterraine). Le temps de parcours sera inférieur à 30 mn pour relier le port à l'aéroport ou au CADAM.

3.1.4 Tunnel et stations souterraines

a) Caractéristiques du tracé en plan et du profil en long

Le profil en long est calé pour le tunnelier. Les bâtiments de grande profondeur sont évités afin de ne pas interférer sur leurs fondations.

- La station Grosso est en surface. Un puits de 18m de diamètre servira en phase travaux à la mise en place du tunnelier, puis ensuite à l'évacuation des passagers du tramway en cas de problème. C'est là que se situera la trémie et la tranchée couverte de sortie du tunnel.

- Secteur Alsace Lorraine / Jean Médecin :

Au droit de la station Jean Médecin le profil en long est plus profond (20m), afin de permettre au tunnel de passer sous les parois moulées de la trémie Dubouchage sans l'impacter.

- Secteur du Paillon :

Le tracé suit 2 courbes successives de 250m. Il s'agit d'éviter au maximum le MAMAC. Le tracé évite la crypte archéologique Garibaldi et passe sous la bibliothèque. Le profil en long plonge pour passer sous le Paillon et sous la

trésorerie nationale. Il présente un point bas entre le Paillon et la trésorerie nationale (24 m). Il s'agit du point le plus bas de l'ensemble du projet.

- Secteur Ségurane / Gautier :

Dans la rue Gautier il y aura une trémie d'une longueur de 76m, calée à 3m des façades. Au droit de la station Garibaldi, le profil en long est à 17.5 m de profondeur car le tracé n'est pas situé sous des bâtiments.

b) Principes de réalisation du tunnel

Le libre choix du type de tunnelier sera laissé aux entreprises. Le début du forage par le tunnelier sera fait à partir de l'extrémité du tracé. Après avoir déterminé les principaux « avantages / inconvénients » des 2 solutions, la préférence du Maître d'ouvrage se porte plutôt sur l'option « Grosso / rue de France », dont les principaux « avantages / inconvénients » sont :

- Principaux inconvénients :

Largeur de la rue de France limitée, ce qui nécessite d'étendre le chantier sur un linéaire de plus de 500 m et forte densité du bâti à caractère résidentiel de part et d'autre de la rue.

- Principaux avantages :

Impact réparti sur une surface plus large, avec possibilité de gérer de façon plus souple les circulations dans le chantier ; Maintien aisé des circulations riveraines et pompiers ainsi que des surfaces pour le stationnement des résidents ; L'itinéraire emprunté par les PL pour « acheminement/ évacuation » des matériaux engendre peu de gênes à la circulation (site propre Californie puis A8).

3.1.5 Aménagements liés à la création de la ligne Ouest-Est

a) Ouvrages d'Art impactés par le passage du tramway

- **Les viaducs du terminal T2 de l'aéroport**

Le terminus de la ligne sera situé sous cet ouvrage. Le tracé du tramway sera impacté par cet ouvrage. Il sera nécessaire de réaliser une plateforme de type béton mince.

- **Le parking G2 de l'aérogare**

Le terminus de la ligne franchit sur environ 100 m les dalles de couverture des sous-sols de ce parking. Il conviendra de s'assurer que ces structures sont en mesure de supporter les charges amenées par le tramway.

- **Ouvrage du voyageur et Santos Dumont**

Au-delà de cet ouvrage, de simples murs de soutènement soutiennent la fin de la partie rampante de l'Avenue Santos Dumont. La ligne longera les murs latéraux, en contrebas de l'ouvrage, au droit du bâtiment DHL.

- **Passage inférieur de la Caravelle**

L'ouvrage permet de franchir en passage inférieur la promenade Corniglion Molinier. Ce passage sera réservé au tramway et aux modes doux, avec un report de la circulation principale sur un carrefour à feux. Il n'y a pas d'approfondissement prévu. La L.A.C. sera supprimée sur le tronçon situé entre l'aérogare 1 et St-Augustin. La plateforme pourra être rendue mixte mais à trafic limité.

- **Pont ferroviaire Saint Augustin**

La LAC est supprimée sur ce tronçon ; la hauteur libre sous la travée permet le passage du tramway sans modification particulière de l'ouvrage.

- **Passerelle de la voie Mathis**

La LAC est supprimée sur ce tronçon, la hauteur libre sous la traverse de l'ouvrage permet le passage du tramway

- **Tunnel de Magnan**

Le tramway circulant sur l'avenue de Californie franchit le tunnel de Magnan. L'arase supérieure de cet ouvrage doit être donc préalablement élevée avec les ajustements structurels nécessaires au droit des opérations liées au tramway.

Les charges de tramway ne sont pas plus importantes que les charges qui ont été considérées pour le calcul de l'ouvrage. Cet ouvrage n'aura pas besoin d'être renforcé.

- **Ouvrages hydrauliques**

Le tramway roulant sur l'Avenue de Californie franchit les ouvrages hydrauliques de Magnan, Fabron et vallon de Barla.

Il convient de réaliser dans la plupart des cas, une dalle de répartition, fondée sur deux massifs latéraux et franchissant l'ouvrage hydraulique.

- **Passerelle de la Digue des Français**

L'insertion du tramway sur ce boulevard conduit à la démolition de l'ouvrage Passerelle de la Digue des français. Elle sera compensée par l'aménagement d'un carrefour à feux et de passages piétons sécurisés.

- **Autopont de la digue des français**

Le gabarit dégagé sous cet ouvrage permet le passage du tramway, sans la LAC, pour rejoindre le dépôt situé à Nikaïa.

b) Ouvrages d'Art à créer pour le passage du tramway

- **Ouvrage sous la voie RFF à Saint Augustin**

Il s'agit du seul ouvrage d'art à créer sur la section aérienne du tramway. Il entre dans le cadre de l'aménagement global du pôle multimodal de Saint Augustin et de la requalification urbaine du quartier de l'Arénas. Il doit permettre au tramway mais aussi au réseau de bus de franchir les voies ferrées de la ligne Marseille-Vintimille, en passage inférieur.

La conception/réalisation de cet ouvrage, se fera sous maîtrise d'ouvrage RFF dans le cadre de la gare TGV de Saint Augustin.

Les contraintes de nivellement conduisent à un abaissement du carrefour actuel avec le Bd René Cassin, devant le lycée hôtelier ; la côte actuelle TN de 5,50 NGF devrait passer à 2,65 NGF.

- **Murs de soutènement de la zone Arénas**

Le tracé du tramway doit être abaissé par rapport au niveau actuel du terrain naturel, notamment entre l'ouvrage à créer sous les voies ferrées et l'ouvrage de la Caravelle. Ces différences de niveaux, ne peuvent être traitées par des talus par manque de place et conduisent à la réalisation de murs de soutènement de hauteur variable sur le Bd René Cassin.

- **Création de la galerie piétonne Lerval**

Il s'agit d'un projet de galerie piétonne à réaliser dans le tréfonds de l'avenue de la Californie entre la clinique Lerval et sa future extension. Les charges liées au tramway seront prises en compte pour le dimensionnement de cet ouvrage.

- **Mur du dépôt pétrolier de l'aéroport :**

Si le tracé du tramway impacte le mur en béton armé du dépôt pétrolier, situé le long de l'avenue Santos Dumont, il conviendra de le reconstruire à l'identique, en décalé. En effet, si ce mur n'a aucune fonction de soutènement, il remplit un rôle de protection et d'anti-déflagration vis-à-vis de la route.

3.1.6 Impacts sur l'environnement

*Nice Côte d'Azur s'est fixée comme ambition de réduire sensiblement la place de la voiture dans les déplacements avec une **réduction de 30% de gaz à effet de serre d'ici l'horizon 2020.***

L'analyse de la ligne T1 révèle d'une part que 8% des clients étaient anciennement des automobilistes et d'autre part qu'une baisse considérable du bruit de - 4 dB en moyenne a été mesurée.

Les transports routiers sont responsables d'environ 80% des oxydes d'azote, du monoxyde d'azote et des particules rejetés dans l'air.

La future ligne Ouest- Est va faire évoluer les comportements, notamment par l'abandon de la voiture particulière pour les trajets de courte et moyenne distance, majoritaires, pour atteindre une forte réduction des émissions de CO2 et des gaz à effet de serre (-15 à -17 % de polluants) donc une amélioration de la qualité de l'air.

L'amélioration de l'environnement passe aussi par :

- **Les choix de l'aménagement urbain, du matériel roulant, des équipements et les infrastructures :**

- 1700 arbres supplémentaires en ville et engazonnement de l'essentiel de la plate-forme; Choix de végétaux à dominante méditerranéenne, pour limiter les apports en eau. Prise en compte de la notion de pollution lumineuse nocturne.
- Faciliter l'usage des parcs-relais et pôles d'échange. Optimiser le matériel roulant pour qu'il soit plus fiable, accessible et confortable ;
- Aménagement des stations souterraines de façon à en sécuriser l'accès et l'usage ; Dépassement des normes PMR (Personne à Mobilité Réduite) pour l'accessibilité.
 - Réduire et maîtriser les consommations d'énergie avec : le choix de matériel à faible consommation d'énergie ; La limitation forte de l'éclairage des arbres sur le parcours ; L'installation de mâts et panneaux solaires ; Récupération de l'énergie produite par l'exploitation des rames pour la réinjecter dans le système tramway.
- choix des revêtements pérennes et réutilisation de matériaux recyclés, si possible du chantier ; Limiter la consommation de la plate-forme en matériaux de construction.
- Répondre aux besoins des habitants, activités riveraines et visiteurs.

- **Les options au niveau des travaux :**

- Les achats liés au projet seront effectués avec des critères de Développement Durable ;
- Limitation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) en privilégiant le mode d'approvisionnement le plus favorable en terme de bilan carbone, comme le transport sur rail ou par bateau ;
- Intégration des clauses sociales dans les marchés ; embauche de chômeurs ou d'apprentis formés ;
- Intégration de la Charte « Chantier Vert » aux C.C.T.P. (Le Cahier des Clauses Techniques Particulières) des marchés travaux et exigence d'une limitation des nuisances aux riverains par des engins les moins bruyants et la mise en place de bâches pour les poussières ;
- Réutilisation ou recyclage des matériaux extraits du tunnel, in situ, ou après retraitement.

3.1.7 Impacts des travaux

La CUNCA a tiré les enseignements de l'expérience de la construction de la ligne T1 pour améliorer l'organisation et le déroulement du chantier de la ligne 2 Ouest-Est.

Les objectifs d'améliorations visés :

- moins de chantiers perturbateurs en centre-ville,
- des chantiers importants mais très localisés pour une durée limitée,
- une limitation des nuisances pour les riverains

Le tunnel va permettre de limiter le linéaire des travaux en centre-ville avec une technique éprouvée et adaptée à la géologie du site. Le percement avec un tunnelier présente l'avantage de réduire les délais avec un impact moindre sur l'environnement que les travaux en surface.

Sur une grande partie du linéaire, l'avenue de la Californie, le chantier occupera le site propre bus ce qui limitera les nuisances pour les quartiers.

L'impact circulation sera moindre que pour la ligne T1, avec le maintien d'une voie de circulation dans chaque sens, y compris au niveau des travaux des stations enterrées.

Un plan de circulation sera mis en place afin de privilégier les axes de contournement pour le trafic de transit de l'Est et l'Ouest (autoroute A8, voie Mathis) et d'éviter les zones de travaux. Des plans de circulations provisoires seront mis en place dans les quartiers pour limiter l'impact des travaux et donner la priorité à la circulation des bus.

La Commission d'enquête a pu constater, lors de la visite du 8 décembre 2011 avec le Maître d'Ouvrage et en présence de l'élue en charge du quartier, la procédure mise en œuvre sur une phase de réalisation de l'extension de la ligne T1 du tramway entre Pont-Michel et Pasteur.

Le dossier correspondant aux travaux en cours, qui nous a été remis, définit la procédure de maîtrise et de coordination de chantier en précisant la planification des interventions, les démarches administratives en terme de déclarations de travaux, d'arrêtés de circulation, de gestion de l'environnement, de réunions hebdomadaires de chantiers avec tous les acteurs intéressés.

Les plans de travaux étaient affichés et à la disposition du public à la mairie annexe concernée.

3.1.8 Coût prévisionnel de l'opération - enveloppe globale

Les coûts d'investissements sont évalués conformément aux recommandations du CERTU (Le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).

Le montant prévisionnel des travaux de réalisation de la ligne Ouest-Est du tramway et des aménagements qui lui sont liés s'élève à 639,9 millions d'euros hors taxe (valeur décembre 2009) et comprend :

- L'estimation des travaux d'infrastructure de la ligne et du système tramway ;
- L'estimation du matériel roulant et des équipements associés ;
- L'estimation des opérations d'accompagnement ; Déviation de réseaux, plans de circulation, opérations connexes.

3.1.9 Avis des Personnes Publiques Associées

Une réunion des Personnes publiques Associées a eu lieu le 20 octobre 2011 sous la présidence de Monsieur Pierre-Jean BLAZY, directeur des relations avec les collectivités locales et de Monsieur David BARJON adjoint au directeur départemental des territoires et de la mer.

Le compte rendu qui comporte la synthèse ci-après présente les avis et observations recueillies

- La DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) indique que le dossier présente des erreurs sur les références des plans de servitudes, lesquels sont en cours de révision. Elle invite le MO à se rapprocher de la SACA société aéroportuaire.

- Le Délégué militaire départemental ne signale aucune observation, dans la mesure où à terme les forces armées resteront dans la caserne Filley et où pendant les travaux un local sera mis à disposition pour le CERFA.

- Le Conseil Général des Alpes Maritimes : pas d'observations - avis favorable

- UT DREAL : pas d'observations particulière sur le projet de règlement modifié du PLU ; suggère de faire apparaître expressément que les ICPE sont autorisées. Il appelle attention sur un projet à venir (dépôt d'hydrocarbures) sur le site de l'aéroport susceptible d'avoir un impact sur le tramway.

- STAP / ABF : concernant le secteur sauvegardé, le projet est compatible avec le plan approuvé

SDIS : Pas d'observation sur l'aspect mise en compatibilité. Le SDIS confirme les observations faites sur le dossier, relatives à l'impact des travaux sur les interventions des pompiers en phase chantier, et en cas de sinistre dans le tunnel (délais et moyens). La CUNCA, préoccupée par les problèmes de secours, s'engage à poursuivre les discussions avec le SDIS.

- Chambre des métiers et de l'artisanat : pas de remarques – avis très favorable

- ARS (Agence Régionale de Santé PACA) : pas d'observations

- DDTM : Avis très favorable. Rappelle la nécessité de compléter le dossier de DUP pour ce qui est de l'élimination des déchets du chantier.

3.1.10 Avis des Services

Les réponses des services consultés par courrier de Monsieur le Préfet sont résumées ci-après en faisant ressortir les points les plus importants par service :

- **ARS (Agence Régionale de Santé PACA)**

L'ARS fait état du point sensible « eaux » en raison de la construction d'un dépôt « CADAM/NIKAIA » en limite du périmètre de protection rapprochée des Sagnes, Elle demande que toutes les précautions soient prises pour éviter la pollution des eaux souterraines. Les eaux de ruissellement devront être collectées et traitées avant leur rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

- **La DDTM (Direction Départemental des Territoires et de la Mer / Service Transports Environnement)**

La DDTM précise les points à prendre en compte pour le projet :

- Les remarques du 3 mai 2011, concernant les pompages en phase chantier, ont bien été prises en compte dans le dossier (suivi de la qualité des eaux d'exhaure, analyse des données de fonctionnement des déversoirs d'orage et suivi de la hauteur de la nappe pendant les pompages).
- L'approbation du PPRI « Basse Vallée du Var » en date du 18 avril 2011 doit être mentionnée dans le dossier. Il doit être précisé que la digue des Français au droit du CADAM et du MIN a été rehaussée et consolidée, ainsi que l'ouvrage de l'autoroute A8.
- Il faut préciser qu'un PPR mouvement de terrain a été approuvé sur le secteur de Cimiez et qu'un PPR mouvements de terrain sur toute la commune est prescrit ainsi qu'un PPRIF.
- Gestion des déchets liés au creusement du tunnel :
Le chantier va générer environ 530.000 m³ de déchets inertes. Des analyses de sol sont nécessaires pour identifier la nature de ces matériaux et prévoir leur exutoire ou réutilisation.
Il conviendra d'étudier les impacts du transport vers des sites hors département (impacts trafic et financier) et le cas échéant les possibilités de stockage temporaire avant transports des matériaux vers un lieu de stockage définitif.
Il conviendra d'être vigilant sur la fraction soluble de ces matériaux. Le matériau excavé ne pourra être transporté s'il est plein d'eau. Cette zone devra comprendre suffisamment d'espace pour permettre le dépotage des matériaux extraits et le ressuyage.
- Le tracé de la ligne 2 n'impactera pas directement les périmètres Natura 2000. Une évaluation a conclu à l'absence d'incidences significatives négatives sur le site Natura 2000 et n'aura aucun impact sur les terres agricoles.
- Nuisances sonores : Durant la phase des travaux des mesures, visant limiter les nuisances sonores, sont prévues. Des mesures de protections acoustiques, évaluées à 800 K€ seront mises en œuvre. Peu d'informations sont disponibles sur l'impact des nuisances sonores des transports de matériaux (circulation évaluée à 79 camions/jour). Après la mise en service, les effets directs de l'implantation de la ligne sur l'ambiance sonore seront globalement très faibles par rapport aux niveaux de bruit préexistants.
- Mise en compatibilité du PLU. Il conviendra de mieux expliciter les motifs de la compatibilité du projet avec le PLU. Un report sur le plan de zonage des emprises du projet permettrait d'apprécier plus aisément la compatibilité du projet / PLU.
- Concernant les ICPE, la DDTM rappelle qu'elles ne sont pas interdites par le règlement. La CUNCA indique que le dépôt pour la ligne 1 du tramway a seulement été soumis à déclaration dans la mesure où il ne comporte pas de stockage d'hydrocarbures et précise qu'il en sera de même pour le dépôt à réaliser derrière le stade.

- **Ministère de la Défense et des anciens combattants Base de défense de Draguignan**

- Le Ministère de la défense ne s'oppose pas au projet, qui aura un impact sur le devenir de la caserne Filley et le centre d'information et de recrutement des forces armées (CIRFA).

- NCA souhaite acquérir une partie de la caserne Filley, en vue d'y construire la station souterraine « Garibaldi ». Le Ministère de la Défense étudie les différentes possibilités de relogement des services touchés par cette opération. Il conviendra que NCA assure la prise en charge financière des travaux nécessaires au relogement des services concernés. Les travaux sur cette zone ne pourront être engagés tant que le relogement des services concernés ne sera pas effectif.

- **DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) Direction de la sécurité de l'aviation civile**

- Le contenu du dossier n'aborde pas ou peu les impacts sur les bâtiments et installations de la DGAC (stationnement du personnel, logements de service, enclavement du local de travail dit « Chap 30 », installations spécifiques, locaux associatifs). Il conviendra de garantir le fonctionnement de l'aéroport, le besoin de maintien ou de reconstitution des fonctions et installations indispensables à l'exercice des missions de la DGAC.

- Les références aux documents opposables (plan de servitudes aéronautiques et radioélectriques, plan de gêne sonore) sont erronées et à actualiser, Les plans de servitudes aéronautiques sont en cours de révision.

- Le traitement domanial de l'emprise du tramway sur le domaine public aéroportuaire n'est pas conforme aux dernières propositions. Une cession est évoquée, alors qu'il est plutôt envisagé une autorisation d'occupation du territoire de la SAACA au profit de NCA.

- La DGAC demande que les zonages et règlements du PLU modifié restent compatibles avec l'activité aéronautique et le fonctionnement aéroportuaire, et invite le Maître d'ouvrage à se rapprocher de la société aéroportuaire (SAACA).

- **DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) Service territorial de l'architecture et du patrimoine**

- Le dossier a fait l'objet d'une réunion de présentation à l'A.B.F et d'une séance de travail où avaient été évoqués les implantations du projet sur le secteur sauvegardé de la vieille ville et sur le « sous-secteur d'aménagement » prévu au « PSMV » (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur).

- D'autres préoccupations ont également été évoquées : La sortie du tunnel au-delà des immeubles de la rue Ségurane ; La présence du terminal Est du tram sur la place Ile de Beauté. Le traitement de la place, les implications visuelles du stationnement des rames et la gestion de la circulation de transit ne sont pas encore aboutis.

- La dernière mouture du projet reçoit un avis favorable, sous réserve de mise au point de la procédure relative à l'implantation de la station « Garibaldi », à l'intérieur du sous-secteur d'aménagement Filley du plan de sauvegarde de la vieille ville.

- Il serait souhaitable que soit minimisé l'impact sur les espaces verts identifiés et sur les jardins d'intérêt majeur (plus particulièrement le jardin Alsace / Lorraine).

- La CUNCA s'engage après la réalisation des travaux à réaménager en espaces verts lesdits espaces. Concernant le secteur sauvegardé, le projet est compatible avec le plan approuvé;

- **DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) Service régional de l'archéologie**

- Un arrêté de diagnostic archéologique a été émis par le Préfet de Région qui conditionne l'exécution des travaux. Cette opération a été confiée au Service Archéologique de la Ville de Nice qui dispose de l'agrément en archéologie préventive.

- **DREAL (Direction Régionale de l'Environnement et du Logement)**

- La ligne du tramway va passer en pied extérieur du mur qui borde les installations d'infrastructures pétrolières de l'aéroport (PIP). Cette présence constitue une cible à protéger des phénomènes dangereux susceptibles de se développer à partir des installations classées du site Nord. La réglementation impose que les aménagements / activités dangereux du site Nord s'éloignent de la cible, que constitue le tramway.

- Il est nécessaire rendre compatibles les documents d'urbanisme actuellement en vigueur, notamment le règlement du PLU, afin que celui-ci indique les zones ou les secteurs sur lesquels il sera possible d'accueillir les « installations classées » induites par le projet de création de la ligne Ouest-Est. Cette compatibilité concerne les terrains sur lesquels NCA a prévu d'aménager les ateliers de maintenance du tramway (centre technique Nikaïa).

- **EPA (Etablissement Public d'Aménagement)**

- Le projet du futur parc des expositions n'est pas mentionné. Sa réalisation est pourtant identifiée de manière constante comme l'un des deux équipements structurants majeurs de l'opération Grand Arénas.

- L'étude d'impact évoque à plusieurs reprises un parc relais à St-Augustin d'une capacité de 700 places, le rapport de présentation fait état lui de 3000 places !

- Les évocations du PPRi ne font pas toujours référence au même stade de la procédure (porter à connaissance ou dossier approuvé) et il n'est pas fait mention du schéma de cohérence hydraulique et d'aménagement d'ensemble.

- Certaines dispositions qui apparaissent comme définitives sont encore sujettes à modification en fonction des études en cours.

- **SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours)**

- Un fort impact est à prévoir pour l'ensemble des Centres d'Intervention et de Secours (CIS Fodéré / Magnan / Hancy). Ils doivent gérer les aléas liés aux difficultés de circulation et d'accessibilité aux différents bâtiments. Les services y pallieront au maximum par un suivi constant du chantier selon le modèle adopté sur les travaux de prolongation du T1.

- En surface, Le SDIS dispose de l'expérience de la ligne 1. D'après la lecture des documents présentés : l'accessibilité ; les voies «échelle» ; les voies "engin" et des hydrants, devront être maintenus pendant la phase travaux. L'implantation, des supports de la LAC, devra se faire en concertation avec le SDIS, secteur par secteur, de manière à laisser la meilleure marge de manœuvre aux échelles aériennes.

- En souterrain, la section en tunnel représente la partie la plus sensible du projet. Le SDIS n'a aucun retour d'expérience sur ce type d'ouvrage, sauf l'expérience de tunnels

routiers qui sont moins risqués par rapport au nombre potentiel de victimes exposées en cas de sinistre avec fort dégagement de fumées et gaz toxiques et/ou en cas de panique. Il faut noter que 6 rames pourraient être engagées dans l'ouvrage souterrain, soit plus de 1 800 personnes à évacuer en cas de sinistre majeur. Le plan de coupe laisse apparaître un tracé qui ne suit pas une pente régulière d'un bout à l'autre de l'ouvrage. Des "siphons" apparaissent et peuvent être des points névralgiques en cas de sinistre. L'étude des risques montre que le télescopage de 2 rames ou le feu de rame avec impossibilité de ramener la rame en station, ou effet de panique suite à une panne, peut confronter brutalement le SDIS à une opération particulière et difficile où le nombre important d'impliqués ou de victimes reste essentiel.

- Après analyse des risques, il est impératif de prévoir des puits de secours judicieusement placés sur les tronçons les plus défavorisés de manière à pouvoir évacuer le plus rapidement possible les usagers impliqués ; Réduire les distances d'investigation des équipes de secours ; Morceler les sections à désenfumer, conformément à la réglementation. Un puits de secours, c'est un ouvrage vertical à l'abri des fumées, avec sas, permettant de passer de l'escalier à la partie tunnel. Ce type d'aménagement existe en France sur des infrastructures de même type.

3.1.11 Avis de l'Autorité Environnementale

L'Avis de l'Autorité Environnementale (A.E) est joint au dossier d'enquête. Ce résumé met en exergue les points essentiels qui portent sur la qualité du dossier, en particulier sur l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

- **Contenu général du dossier et de l'étude d'impact :**

L'étude d'impact du projet comprend les différentes parties exigées par le code de l'environnement pour les infrastructures de transport. Elle est de qualité, tant sur la forme que sur le fond ; elle porte sur l'ensemble du périmètre de ce projet-programme. Elle aborde l'ensemble des thèmes qui permettent de caractériser l'environnement physique, naturel et humain, afin de le prendre en compte dans la conception du projet. L'étude est proportionnelle aux enjeux et le résumé relate ses principaux impacts et les mesures qui seront mises en œuvre pour les éviter ou les limiter.

Conformément au code de l'environnement le dossier comporte une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés.

L'étude d'impact propose une analyse complète et pertinente de l'état initial. L'approche est proportionnelle aux enjeux d'environnement et de développement durable du territoire. Elle prend en compte les dynamiques à l'œuvre, notamment en matière de développement urbain, de transports, de pression anthropique sur la vallée du Var, concernée par l'OIN.

Les enjeux environnementaux sont bien identifiés dans l'étude avec une indication des objectifs environnementaux à prendre en compte dans la conception du projet.

Elle met en exergue la « démarche développement durable et travaux » qui sera mise en œuvre avec l'objectif de minimiser les impacts caractéristiques des chantiers par l'application de la « Charte chantier vert » définie par la Communauté Urbaine NCA.

En ce qui concerne la pollution atmosphérique et gaz à effet de serre, l'étude souligne que l'impact est significatif sur la qualité de l'air.

L'étude indique que le projet prendra en compte, par des dispositions techniques adaptées, les risques liés au ruissellement urbain, notamment au droit des ouvrages d'accès aux stations souterraines) *L'AE recommande que ces mesures soient affinées au stade des études de projet avec les services compétents.*

Pour le risque sismique, l'AE précise que les normes constructives les plus récentes seront mises en œuvre pour dimensionner le tunnel. Le comportement dynamique du tunnel en cas de séisme a été étudié.

Pour l'exploitation du tramway et les risques, *L'AE recommande que soit poursuivi, au stade projet, le travail associant le SDIS, afin de préciser l'analyse des risques et les mesures permettant d'optimiser les conditions d'évacuation des usagers en cas d'incident.*

Pour le réseau de transports en commun, l'AE relève que l'impact positif du projet sur l'offre de transports en commun est bien démontré dans l'étude.

Les impacts du projet sur le domaine public aéroportuaire sont peu explicités dans l'étude d'impact : besoin de maintien ou de rétablissement des fonctions et installations indispensables à l'exercice des missions de la DGAC pendant les travaux et en exploitation). *L'AE recommande qu'une concertation approfondie soit poursuivie avec les acteurs concernés (Services de l'Etat et SACA, société aéroportuaire) au stade des études de projet, en lien avec les études conduites par l'EPA pour la zone Nord de l'aéroport.*

Cohérence du projet avec les divers plans et programmes concernés : (Le dossier est compatible avec : le SDAGE Rhône Méditerranée et le SAGE « Nappe et basse plaine du Var ». Le projet est conforme aux prescriptions du PPRi du Var. Plusieurs documents mettent en évidence la nécessité du développement d'un TCSP et de l'extension du réseau de tramway : DTA, PDU, SCoT en cours d'élaboration et CUCS). L'AE précise que le projet est cohérent, ou compatible le cas échéant, avec ces documents.

- Mise en compatibilité du projet avec le PLU et le PSMV de la vieille ville : *L'AE attire l'attention sur la nécessité de modifier et rendre compatibles les documents d'urbanisme, tel que le règlement du PLU, afin que celui-ci indique de manière explicite les zones ou les secteurs où il sera possible d'accueillir les ICPE induites par la création de la ligne Ouest-Est. Cette compatibilité d'occupation et d'utilisation du sol concerne en particulier les terrains d'assiette du centre de maintenance des rames.*

- Le choix de conduire une évaluation des effets cumulés avec d'autres projets sur ce secteur est justifié et les conclusions sont pertinentes.

- L'étude d'impact présente une analyse détaillée des méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement. En complément de ce chapitre dédié, les références à

certaines méthodologies ou approches normatives sont également précisées dans le corps de l'étude d'impact.

- Dans l'évaluation des incidences Natura 2000, le projet est localisé en contexte urbanisé hors site Natura 2000. Parmi les 3 sites situés à proximité, la ZPS « Basse vallée du Var » étant la plus susceptible d'être concernée par le projet, une évaluation des incidences du projet a été réalisée. Elle conclut, de façon justifiée, en l'absence d'incidences significatives négatives du projet sur le site Natura 2000.

- Dans l'étude sanitaire, l'étude aborde l'ensemble des 3 volets à étudier pour un tel projet, à savoir: effets potentiels sur la pollution de l'air, des eaux superficielles ou souterraines et l'ambiance sonore.

- Pour la prise en compte de l'environnement par le projet, l'AE constate que plusieurs points du projet seront approfondis au cours de la phase d'étude ou d'instruction ultérieure notamment :

- dans le traitement architectural et paysager des installations liées au tramway et des espaces urbains restructurés, nécessiter d'associer l'ABF dans les secteurs relevant de sa compétence où le projet pourra donner lieu à des prescriptions ;

- dans l'optimisation des conditions d'évacuation en cas d'incident, par la poursuite de l'association du SDIS, en cohérence avec la procédure menée au titre de la réglementation relative à la sécurité des transports guidés ;

- dans l'articulation avec d'autres projets en cours (le projet d'installations pétrolières lié à l'aéroport, les projets de L'EPA Plaine du Var, le pôle multimodal de St-Augustin).

- dans la gestion des déchets, en analysant de façon précise la nature et l'état des matériaux excavés et des filières de valorisation, traitement ou stockage possibles en fonction des caractéristiques identifiées.

• Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

L'étude d'impact est de bonne qualité globale, complète, claire, bien illustrée et proportionnée aux enjeux. *Quelques éclairages complémentaires pourront être apportés pour tenir compte des observations formulées dans le présent avis.*

C'est d'un projet performant de transport en commun, apportant des réponses positives aux enjeux environnementaux liés à un usage important de la voiture en ville (diminution des émissions de polluants atmosphériques et de dioxyde de carbone, amélioration de l'ambiance sonore, partage de l'espace au profit des piétons et transports en commun, valorisation de l'espace public et du paysage urbain).

Le projet prend également en compte les autres enjeux environnementaux, qui caractérisent le territoire, notamment la préservation de la ressource en eau, la préservation du bâti, la protection des monuments historiques, les richesses archéologiques.

La phase travaux restera une étape délicate, concentrant des impacts significatifs auxquels des réponses crédibles sont apportées dans le dossier.

L'AE recommande de poursuivre la consultation des services de l'État et des différents acteurs impliqués, parmi lesquels le public, qu'il s'agisse des riverains ou des usagers.

3.1.12 Investigations de la Commission d'Enquête

En phase préparatoire, la Commission d'enquête a tenu une réunion de travail le 8 novembre 2011 en préfecture avec le Maître d'Ouvrage pour examiner les aspects réglementaires relatifs à ces 4 enquêtes conjointes et d'arrêter la période de l'enquête, les lieux et les dates de permanences (relevé de conclusions du 8 novembre 2011 en annexe).

Le contrôle des documents du dossier a fait l'objet d'observations pris en compte par le Maître d'Ouvrage (Annexe).

- Les 15 et 23 novembre 2011 réunion avec le MO pour l'approfondissement de l'étude des dossiers avec la visite des 3 lieux de permanence.

- Le 29 novembre 2011 reconnaissance du tracé de la ligne Ouest-Est du tramway avec le MO

- Le 8 décembre 2011 réunion avec le personnel NCA en charge de l'enquête publique pour une formation du personnel d'accueil, sur les bases des consignes établies par la Commission d'Enquête.

- Contrôle de l'affichage

- Le 8 décembre 2011 visite du Centre Technique Nice-Nord « Las Planas » et du chantier sur l'extension du T1 entre Pont-Michel et Pasteur qui a permis à la Commission d'Enquête d'apprécier l'organisation et le déroulement d'une phase travaux.

En complément d'information la Commission d'Enquête a rencontré les organismes suivants concerné par le projet et qui ont fait l'objet de compte rendus :

- Visites du 6 décembre 2011 et 10 février 2012 à Monsieur Christian WEIL Capitaine des pompiers du SDIS

Le Capitaine a mis l'accent notamment sur la nécessité de disposer de puits d'accès à mi-distance des stations pour faciliter les interventions des pompiers dans une zone limitée à 400m.

- Rencontre avec Mme Véronique GORIN Responsable à l'EPA le 6 décembre 2011.

- Rencontre avec Messieurs Thierry BAUDUIN et Frédéric GOZLAN du Pôle technique de l'Aéroport le 8 décembre 2011.

Bien que très favorable au projet, ils doivent adresser au Président de la Commission d'Enquête un courrier explicitant leurs préoccupations.

- Rencontre de Mme Valérie TIRAN Responsable RFF le 8 décembre 2011.

- Rencontre avec Claude SABONADIÈRE Délégué Côte d'Azur DGCA et Mme Christelle SAVIO-SOULA du SNIA le 9 décembre 2011

- Rencontre avec Mme CESARI-GEIGER Directrice de l'ADAAM le 9 décembre 2011.
Un CDROM relatif au Schéma Multimodal des Transports et des Déplacements des Alpes Maritimes nous a été remis à cette occasion.
Un compte rendu de la réunion faisant apparaître les points importants a été rédigé et diffusé au sein de la Commission.

3.2 ENQUETE B : Mise en compatibilité avec le PLU

3.2.1 Contexte et objectif de l'enquête

Le dossier de mise en compatibilité avec le PLU est constitué par la Pièce L du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette enquête est rendue nécessaire par le fait de modifications de type d'occupation des sols par rapport au Plan Local d'Urbanisme en vigueur sur la commune de Nice. Ces modifications touchent principalement les zones impactées par le tracé du Tramway.

3.2.2 Constitution et analyse du dossier

Le document L de mise en compatibilité avec le PLU comprend le descriptif, la notice explicative du Projet, le contexte et objectifs de l'opération, le tracé et les aménagements liés à la réalisation de la ligne 2. Cette partie a été déjà développée précédemment dans le chapitre 3-2 de l'enquête A préalable à la DUP.

3.2.3 Analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

Le projet de réalisation de la ligne Ouest-Est, à ce stade, implique des modifications du PLU actuellement en vigueur sur la commune de NICE. Ces modifications ne concernent aucun espace boisé classé, et portent essentiellement sur des ajouts de mentions dans le règlement des zonages concernés, ou de modification, ou suppression de classement destinés à réaliser les travaux.

Les zones du PLU et secteurs particuliers concernés par le projet sont :

UA : Zone urbaine dense correspondant au centre-ville et à ses quartiers périphériques

UD : Zone de développement futur privilégié et de développement des éco-quartiers

UF : Zone dédiée aux équipements collectifs, elle comprend 16 secteurs, chacun identifiant la spécificité de l'équipement concerné

UM : Zone sur laquelle une forme urbaine précise est définie et des règles graphiques spécifiques

N : Zone naturelle ou forestière à protéger

De plus, sur le tracé du tramway certains secteurs sont des « secteurs à protéger » Pour ces secteurs à protéger, il existe des contraintes particulières à respecter contraintes décrites dans le PLU et rappelées dans le document de mise en compatibilité du PLU chapitre 11 (§ 1.2)

- Les jardins d'intérêt majeur (JIM)

Deux Jardins d'Intérêt Majeur sont concernés par le tracé du tramway et en particulier par la réalisation de stations enterrées : le square Durandy et le square Alsace-Lorraine

- Les Espaces Verts Identifiés (E.V.I.)

Un EVI est situé dans les emprises du projet, le square du Général Bouvier.

Le tracé du tramway rencontre un grand nombre « d'emplacements réservés » (ER) en particulier pour l'élargissement de voiries. La présence de ces emplacements réservés n'est pas incompatible avec la réalisation du tramway et cela ne nécessite pas, de ce fait, de les modifier.

Le projet est concerné par les « servitudes d'utilité publiques » suivantes :

- Servitudes de protection des Monuments Historiques (périmètre de protection de 500m)
- Servitudes de protection des sites naturels et urbains
- Servitudes de protections des captages d'alimentation en eau potable (AEP)
- Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques
- les servitudes relatives aux chemins de fer
- les servitudes radioélectriques de protection des installations de navigation et d'atterrissage

Analyse de la compatibilité du projet avec le Plan Local d'Urbanisme

- La zone UA est une zone urbaine dense correspondant au centre-ville et à ses quartiers périphériques. : L'aménagement du tramway ne fait pas partie des occupations et utilisations interdites dans cette zone, donc le projet est compatible avec le règlement de la zone UA.
- La zone UD est une zone de développement futur privilégié et de développement des éco-quartiers : L'aménagement ne fait pas partie des occupations et utilisations interdites dans cette zone, donc le projet est compatible avec le règlement de la zone UD.
- La zone UF est une zone d'équipements et de service public ou d'intérêt collectif.

Plusieurs parties du tracé du tramway dans cette zone UF ne sont pas compatibles avec le règlement actuel du PLU

- Secteur UFa : La réalisation de la ligne Ouest-Est-correspond à « une construction ou installation nécessaire aux services publics ou d'intérêt collectif ». Toutefois, elle n'est pas directement liée à l'activité aéroportuaire et aéronautique. Il apparaît donc nécessaire d'ajouter au règlement de la zone UFa une mention permettant le passage du tramway et la réalisation des aménagements lui étant liés.

- Secteur UFv : Les installations prévues dans cette zone concernent une partie du centre technique Nikaïa ; il convient d'ajouter au règlement une mention permettant la réalisation de toutes les activités et occupations du sol liées au centre technique
- Secteur UFe : La réalisation de la ligne Ouest-Est-correspond à « une construction ou installation nécessaire aux services publics ou d'intérêt collectif ». Toutefois, elle n'est pas liée au fonctionnement routier et autoroutier. Il apparaît donc nécessaire d'ajouter au règlement de la zone UFe une mention permettant le passage du tramway et la réalisation des aménagements lui étant liés.
- Secteur UFj : La réalisation de la ligne Ouest-Est correspond à « une construction ou installation nécessaire aux services publics ou d'intérêt collectif ». Toutefois, elle n'est pas liée à l'enseignement, aux loisirs, au sport, à la culture. Il apparaît donc nécessaire d'ajouter au règlement de la zone UFj une mention permettant le passage du tramway et la réalisation des aménagements lui étant liés.
- La zone UM comprend 7 secteurs qui font l'objet de règles graphiques spécifiques.

L'aménagement ne fait pas partie des occupations et utilisations interdites. De plus, ces zones comportent des prescriptions en termes de hauteurs de constructions, qui sont respectées par le projet. La réalisation de la ligne Ouest-Est est donc compatible avec le règlement des secteurs UM1, UM2, UM3 et UM5.

- La zone N est une zone naturelle ou forestière à protéger. Elle comprend notamment le secteur Nj, correspondant aux jardins, cimetières et aux terrains de sports. Le secteur Nj est un secteur dans lequel les occupations du sol autorisées doivent être liées aux activités de sport, de loisir, aux cimetières ou aux jardins publics. La réalisation du projet n'est donc pas compatible avec le règlement du secteur Nj. Il convient donc de créer un secteur spécifique Nt qui permette la réalisation des travaux, mais impose le rétablissement du jardin après travaux.

Analyse de la compatibilité du projet avec le PSMV

Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) de la Vieille Ville a été approuvé par décret en date du 17 décembre 1993. Ce PSMV constitue un document d'urbanisme tenant lieu de PLU. L'architecte des bâtiments de France assure la surveillance générale du secteur sauvegardé en vue de préserver son caractère esthétique et de conserver les immeubles qui présentent un intérêt historique. Il a la responsabilité d'autoriser les travaux susceptibles d'y être entrepris

Le rapport de présentation du document L de « mise en compatibilité du PLU » indique que dans la caserne Filley concernée par le sous- secteur « C » du PSVM, la restructuration des bâtiments est possible dans le cadre d'une opération publique.

Deux bâtiments seront démolis dans le cadre du projet (angle rue Sincaire et rue Ségurane) ; ils ne sont ni protégés, ni à conserver et peuvent donc être « conservés, améliorés ou remplacés ». L'aménagement est compatible avec le règlement du PSMV.

A noter que les travaux sont soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France

Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme supra communaux en vigueur et les enjeux environnementaux

Les documents concernés sont respectivement :

- La loi littoral

L'article L 146-4 III du code de l'urbanisme précise « qu'en dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs désignés à l'article 2 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 précitée. La création de la nouvelle ligne de tramway n'est pas concernée par cette disposition de la loi littoral, puisque le projet est situé en milieu urbain.

- La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes- Maritimes

Le projet de ligne de tramway n° 2, suivant analyse effectuée au chapitre 6 du document L « mise en compatibilité du PLU » est compatible avec la DTA

- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

La procédure d'élaboration du SCoT est toujours en cours actuellement.

- Le Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi).

La future ligne Est-Ouest de tramway, ainsi que l'ensemble des équipements mis en place, seront ainsi compatibles avec les prescriptions du PPRi en cas d'aléa exceptionnel

- Le plan de déplacement urbain (PDU) de Nice Côte d'Azur

Le projet constitue un nouvel axe de desserte inter-quartier qui améliore la sécurité des déplacements et les conditions de mobilité.

Il est donc compatible avec le Plan de Déplacement Urbain de Nice Côte d'Azur

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Nice

Présentation générale de la procédure de mise en compatibilité :

La mise en compatibilité du PLU est régie par l'article R. 123-35-3 du Code de l'Urbanisme. L'utilité publique du projet de l'extension du réseau tramway à Nice sera prononcée conformément aux conditions prévues à l'article L 123.16 du Code de l'Urbanisme.

Après examen des modifications induites au PLU de la commune concernée, par les organismes mentionnés à l'article du Code de l'Urbanisme rappelé ci-dessus, l'acte déclaratif d'utilité publique du projet est réputé valoir approbation des modifications portées.

Ainsi l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU de la ville de Nice.

Motifs de la mise en compatibilité

Les objets de la mise en compatibilité du PLU de Nice sont les suivants :

- Ajout d'une mention pour les règlements UFa, UFe, UFj et UFv,
- Création d'un nouveau secteur Nt autorisant la réalisation de travaux dans les espaces verts mais imposant la restitution du jardin après travaux,
- Réduction sur le plan de zonage du périmètre du jardin Alsace-Lorraine (réduction du JIM et du secteur Nj) et classement des emprises travaux en secteur Nt,
- Suppression sur le plan de zonage du secteur Nj et du JIM au niveau du square Durandy et classement du jardin en secteur Nt,
- Suppression sur le plan de zonage de l'Espace Vert Identifié Colonel Bouvier,
- Inscription sur le plan de zonage d'une zone de protection pour le tunnel et modification de l'annexe 5.2.3. Liste des prescriptions.

Modifications du règlement

Ces modifications portent sur la zone UF d'équipements collectifs, sur la zone naturelle N ainsi que sur la définition des Jardins d'Intérêt Majeur (JIM) dans le Titre I, Dispositions générales.

Les modifications qui seront apportées pour les secteurs impactés consistent dans le rajout d'autorisation de réalisations tenant compte de la construction du tramway et listées ci-après :

- Secteur UFa :

«les constructions, ouvrages et installations destinées aux services publics et d'intérêt collectif liés aux transports en commun en site propre. »

- Secteur UFv

« les constructions et installations destinées au transport (parking, tramway, pôle d'échange,...) et aux équipements publics d'infrastructure, au centre de maintenance du tramway, à l'animation ou au fonctionnement de ce centre ou de son parc relais, y compris les constructions et installations destinées au service public ou d'intérêt collectif et aux commerces »

- Secteurs UFe (Autoroute) et UFj (Partie couverte du Paillon)

« les constructions, ouvrages et installations destinées aux services publics et d'intérêt collectif liés aux transports en commun en site propre. »

- Création d'un secteur Nt en zone N

La création de ce secteur est motivée par la nécessité d'effectuer des travaux dans les secteurs de la zone naturelle N. En règle générale ces travaux s'effectuent dans des espaces verts qui seront restitués au plus proche de l'état initial après les travaux du tram.

Modifications du Plan Directeur

- La modification du zonage du PLU concerne : la suppression de l'EVI du square Colonel Bouvier,
- la réduction du secteur Nj et du JIM du jardin Alsace Lorraine et le classement des emprises travaux en secteur Nt,
- la suppression du secteur Nj et du JIM du square Durandy et le classement du jardin en secteur Nt,
- la représentation d'une zone de protection pour le tunnel.

Toutes ces modifications sont illustrées dans le document L de « mise en compatibilité du PLU » chapitre 4 (§ 7)

Mise en compatibilité des Pièces Annexes du PLU

Une partie du tracé de la ligne Ouest-Est étant située en souterrain, le tunnel est représenté sur le Plan Directeur afin que soit instituée une zone de protection. A ce titre, il est nécessaire de compléter l'annexe 5.2. Listes, et plus précisément le document 5.2.3. Liste des prescriptions pour signaler le passage du tunnel lié au tramway.

3.3 ENQUETE C : Parcellaire

3.3.1 Contexte et objet de l'enquête

Le contexte et le projet de réalisation de la ligne Ouest-Est du tramway est décrit dans les chapitres de l'enquête A préalable à la DUP.

La présente enquête parcellaire a pour objet de déterminer aussi exactement que possible les emprises foncières au projet de réalisation de la ligne sur le territoire de la commune de Nice et d'identifier les propriétaires réels ou autres titulaires de droits concernés avec les origines hypothécaires de propriété de biens immobiliers concernés tant en secteur aérien qu'en tréfonds, tels que présentés en pièce D du dossier parcellaire.

3.3.2 Constitution et analyse du dossier

Le dossier contient :

- le plan de situation (Pièce A)
- la notice de présentation (Pièce B)

- les plans parcellaires (Pièce C)

Ce dossier contient 8 planches graphiques par sections de la commune

Les limites des parcelles à maîtriser tant en secteur aérien qu'en tréfonds sont précisés dans les plans parcellaires.

- l'état parcellaire (Pièce D)

Les tableaux parcellaires indiquent, pour chaque unité foncière, l'identité des propriétaires, le lieu-dit, la nature, le n° d'ordre au plan parcellaire et la situation cadastrale avant et après cession.

3.3.3 Informations juridiques et administratives

Les propriétaires, mandataires, gérants, administrateurs ou syndics identifiés dans l'état parcellaire, avisés par lettre recommandée avec avis postal de réception conformément aux dispositions de l'article R11-22 du code de l'Expropriation devront fournir par référence à l'article R11-23 du même code, toutes indications relatives à leur identité et leur qualité ou, à défaut tous renseignements en leur possession sur les propriétaires actuels ainsi que sur la situation locative du bien.

Lors du déroulement de l'enquête parcellaire, les observations sur les limites des biens immobiliers concernés sont consignées sur le registre d'enquête parcellaire ouvert à cet effet ou adressées par écrit au maire qui les joint au registre, au Président de la commission d'enquête.

Après la clôture de l'enquête, la commission d'enquête donne son avis sur l'emprise des ouvrages projetés et dresse un procès – verbal de l'opération qu'il transmet au préfet lequel, déclare par arrêté, cessibles les propriétés ou parties de propriété dont la cession est nécessaire, conformément aux dispositions de l'article L11-8 du code de l'Expropriation.

Au-delà de l'arrêté de cessibilité et de sa notification aux propriétaires , mandataires, gérants ou syndics et dans le délai maximum de 6 mois suivant le prononcé du dit arrêté, le préfet transmettra au greffe de la juridiction de l'Expropriation, l'ensemble des documents permettant le prononcé de l'ordonnance de d'expropriation.

A défaut d'accord amiable, l'indemnité d'expropriation sera fixée par le juge relevant de l'ordre judiciaire.

3.4 ENQUETE D : Autorisation de travaux loi sur l'eau

3.4.1 Contexte et objet de l'enquête

Le contexte et le projet de réalisation de la ligne T2 Ouest-Est du tramway avec les aménagements liés est décrit dans les chapitres de l'enquête A préalable à la DUP. La ligne T2 qui relie l'Ouest à l'Est de la ville a une longueur de 11,2 km dont 3,2 km en tunnel souterrain ; elle comporte 19 stations dont 4 stations souterraines et un Centre Technique Nikaïa.

Pour la réalisation de ces ouvrages, la Communauté Urbaine a sollicité une enquête publique au titre de la loi sur l'eau dans le cadre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

L'enquête « loi sur l'eau » a pour objet de recueillir les avis sur les installations, ouvrages et activités pouvant avoir un impact sur les eaux et les milieux aquatiques.

Le dossier de l'enquête identifie les enjeux et les domaines susceptibles d'être impactés par le projet au niveau de la ressource en eau (rejets et pollutions notamment en phase travaux), des risques naturels PPR (inondation, mouvement de terrain) et d'expliciter les dispositions mises en œuvre pour la préservation de l'environnement (suivi de la qualité des eaux d'exhaure en phase chantier, du niveau de la nappe phréatique,...).

L'étude aborde la cohérence du projet avec les divers plans et programmes concernés notamment la compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône Méditerranée et le Schéma des Eaux « nappe et basse plaine du Var ».

3.4.2 Constitution et analyse du dossier

Le dossier soumis à l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau comprend :

- L'identification du maître d'ouvrage,
- La présentation du projet : emplacement et nature des travaux, et les rubriques de la nomenclature concernées,
- Le document d'incidence relatif aux aménagements impactant les milieux aquatiques,
- Les moyens de surveillance et d'entretien de la future opération.

Le document d'incidence constitue la majeure partie du présent document. Il s'articule en plusieurs parties :

- La description de l'état initial du secteur d'étude, portant sur : la climatologie, la géologie, les eaux souterraines, les eaux superficielles et la faune et flore inféodées aux milieux aquatiques ;
- L'appréciation des incidences du projet sur les milieux aquatiques ;
- La présentation des mesures de réduction et/ou de compensation des impacts constatés ;
- La compatibilité de l'opération avec les documents réglementaires (SDAGE 2010-2015, SAGE « Nappe et Basse Plaine du Var », PPR de la Basse Plaine du Var...).

Ce dossier reprend le détail du contexte général et la description du projet ; ces sujets sont également traités dans les chapitres relatifs à l'enquête A.

La nature des travaux, ouvrages, travaux, et activités relatifs à la réalisation de la ligne Ouest Est du tramway s'inscrit dans plusieurs rubriques prévues par les articles R.214-1 et suivants du code de l'environnement. Ces textes définissent les seuils de prélèvements au-delà desquels le projet est soumis à autorisation.

Pour l'analyse des chiffres, il y a lieu de considérer deux périodes distinctes concernant le projet décrit : la première couvre les travaux de réalisation de la ligne, la seconde la période d'exploitation, après la mise en service.

A/ En période de travaux

Durant la phase travaux de la partie souterraine de la ligne, aussi bien en ce qui concerne la construction des stations que pour la réalisation du tunnel lui-même, le dossier fait état de prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère.

- Art R.214-1, rubrique 1.1.2.0 : les eaux pompées en phase travaux dans les stations Alsace-Lorraine, Jean-Médecin et square Durandy concernent un volume estimé à 1 577 000 m³/an, supérieur au seuil de 200 000 m³/an, prévu à l'alinéa 1;
- Rubrique 1.2.1.0 : Les eaux de pompage de la station Garibaldi en phase travaux, seront très probablement issues de la nappe d'accompagnement du fleuve Paillon, selon la délimitation des aquifères dans le SDAGE Rhône-Méditerranée. Leur volume est estimé à 39 l/s. Ce volume représente un pourcentage de 78% du débit de référence du fleuve Paillon, estimé lui à 50 l/s en moyenne. Ce pourcentage de prélèvement est supérieur au seuil de 5% prévu par le texte référencé dans son premier alinéa.
- Rubrique 2.2.3.0 concernant les rejets d'eau de surface : la quantité de Matières En Suspension (MES) rejetée est estimée à 770 kg/jour, quantité supérieure au seuil R2 (défini à 90kg/jour)

Les eaux de ruissellement des plateformes de chantier en surface, situées en zone urbaine imperméabilisée, seront évacuées dans le réseau communal après leur traitement local au niveau des sites de chantier.

B/ En période d'exploitation de la ligne

Aucun prélèvement d'eau superficielle n'est envisagé.

Pour la partie souterraine de la ligne, un pompage permanent au niveau des parois moulées des stations souterraines est prévu afin d'extraire les infiltrations dans le tunnel. Le volume estimé de ce pompage est de 75 l/h par station, auquel il faut ajouter 300 l/h par km de tunnel, soit 960 l/h pour les 3,2 km de la longueur totale du tunnel.

Au regard de la rubrique 1.2.1.0 de l'article R.214-1, il convient de considérer que les eaux extraites de la station Garibaldi et du quart de la longueur du tunnel sont originaires de la nappe d'accompagnement du Paillon. Leur volume de 75 l/h pour la station, augmenté de 960/4 l/h pour la partie du tunnel considérée, représente 315 l/h, soit 0.09 l/s. Ce volume totalise moins de 1% du débit estimé du Paillon (50 l/s), donc reste notablement inférieur au seuil de 2% fixé par le texte.

La seule surface imperméabilisée créée par le projet sera celle du Centre Technique Nikaïa. Néanmoins, il a été prévu des ouvrages de rétention pour les eaux de ruissellement de ce centre ainsi que pour les parcs-relais de Saint-Augustin et Ferber-Carras.

Enfin pour ce qui concerne la circulation des rames du tramway, aucune pollution supplémentaire n'est à prévoir puisqu'elle remplacera une partie du trafic routier. La qualité des eaux superficielles et/ou souterraines ne devrait donc pas être négativement impactée.

⇒ En conclusion, et sur la base des données chiffrées fournies par le Maître d'Ouvrage, le projet est **soumis à AUTORISATION pendant la période du chantier et ne sera pas soumis à AUTORISATION dans sa phase d'exploitation.**

4. OBSERVATIONS DU PUBLIC ET REPONSES DE LA COMMISSION POUR CHAQUE ENQUETE

ANALYSE GENERALE DES OBSERVATIONS 4 ENQUETES

La Commission a relevé pour les enquêtes conjointes A, B, C et D

- **692 dires** dans les 12 registres
- **564 lettres**

5551 visiteurs ont été comptabilisés dans les 3 points d'accueil (Arénas, Forum, Garibaldi).

Chaque dire comporte une ou plusieurs observations. La Commission a examiné chaque dire et lettre en sélectionnant les observations relevant de chaque type d'enquête. Cette sélection a permis de définir le nombre d'observations correspondant aux différentes enquêtes A, B, C ou D.

Nota : 5 lettres, arrivées hors délais, n'ont pas été prises en compte par les présentes enquêtes et ont été néanmoins annexées aux registres.

La Commission d'enquête a jugé intéressant de faire apparaître une synthèse sur les modes d'expression du public en fonction de l'avis favorable ou défavorable manifesté au projet.

Synthèse des observations du Public

- Favorables :

Certains intervenants soulignent que le projet proposé convient tout à fait au niveau de sa conception « bien pensée et de la qualité du dossier complet ». D'autres mettent en valeur le lien réel avec la ligne T1 qui désengorgerait la circulation notamment sur la Promenade ainsi que la liaison Aéroport/CADAM jugée indispensable également. D'autres expriment une satisfaction particulière pour les aménagements prévus conduisant à une ville plus belle et plus verte avec un cadre de vie requalifié qui contribuera au rayonnement international pour la Métropole.

Pour l'extension de la ligne Ouest-Est, c'est un bon tracé qui va permettre de désengorger les quartiers Ouest / Ceci fait penser à celui de Bordeaux qui dessert bien les quartiers / Projet magnifique qui ne peut qu'enthousiasmer le cadre administratif expatrié que je suis en région parisienne. Non motorisé, c'est un argument de poids qui me donne envie de revenir à Nice / D'accord avec le projet, important pour les gens qui travaillent. / Favorable au projet, à réaliser rapidement pour rendre la promenade aux piétons / Absolument pour ; il faut diminuer la circulation automobile / Ce projet est digne et à la hauteur de la première métropole de France / Ne tergiversez plus, faites-là, on n'attend qu'elle / Je suis pour la ligne très bien faite / La ligne 2 permettra de circuler d'Est en Ouest beaucoup plus facilement, désengorgerait la ville et rendrait la ville aux piétons / Bravo pour ce nouveau

Mars 2012

47 / 383

projet, ravie que la ligne T2 aille jusqu'au port / Belle audace, magnifique présentation. Un véritable plus pour l'économie locale, le tourisme et l'environnement / Il était nécessaire de faire quelque chose pour désengorger le centre-ville / Je suis totalement pour cette ligne : joli projet / Favorable au projet de transport en commun et à la re-végétalisation de la ville /. Si certains se félicitent pour cet excellent projet, ils préconisent le respect du budget prévu et demandent un plan d'accompagnement économique pour anticiper les changements en fonction des impacts des aménagements sur le commerce. Nombreux expriment également la souhait de prévoir dans une prochaine étape un prolongement jusqu'à la gare de Riquier.

- Défavorables

Certains marquent une préférence pour une solution aérienne partant d'Alsace-Lorraine - Jean Médecin pour relier T1 et T2 générant une économie de budget / ce projet va coûter beaucoup plus que prévu / avec quel financement ? La ligne souterraine semble trop coûteuse, dangereuse pour les riverains, en cas de séisme, ou de montée des eaux / développer à la place des bus propres dans les couloirs réservés pour faire des économies en temps de crise / pas une véritable connexion entre les stations car les tracés aériens pour T1 et souterrain pour T2 se croisent à plus de 20m en vertical et à plus de 50 m en horizontal / le coût est plus cher qu'en surface / Pourquoi une trémie dans la rue Antoine Gauthier / Il serait plus intéressant de faire sortir le tramway sur la place ile de Beauté ou sur le quai Cassini / la ligne en surface sur la Promenade des Anglais pour réduire les risques de circulation des nombreuses voitures et les nuisances / un projet dangereux pour l'exploitation et la sécurité.

Ne « tuez » pas le quartier des Antiquaires en faisant sortir le tramway rue Antoine Gautier / L'arrêt du tramway au port est une aberration, il doit être en gare de Riquier / Le tunnel ne permet pas aux touristes d'apprécier le cœur de ville / propose un autre tracé en aérien, pour chasser les voitures du centre-ville / projet qui va étouffer les petits commerces de la Californie / le souterrain est utopique / Contre le projet sur l'axe Ségurane car les immeubles sont du 18^{ième} siècle sans fondation et sous- sol constitué de matériaux géologiques instables, gorgées d'eau.

Non au tramway (tunnel en zone de séisme possible) / pas favorable au projet, cela va détruire la beauté des places, faire mourir les arbres / Pas indispensable pour une petite ville comme Nice, trop cher / contre le projet dont l'utilité est discutable et le coût prohibitif / trop de nuisances pour les riverains de Californie et rue de France : entrée du chantier du tunnel / opposition au projet : 6 lignes de bus passent déjà à Grosso et desservent toutes les directions / dans l'état, projet inepte et inadapté à notre environnement.

Appréciation de la Commission d'Enquête

Si les transports en communs sont une attente très forte de la population, les solutions ne sont pas aisées dans le choix du tracé et de la mise en cohérence de tous les modes de déplacement pour répondre au mieux à la mobilité urbaine et au développement économique de la Communauté Urbaine NCA.

Bien que le projet ait été soumis préalablement à des réunions de concertation et des réunions publiques, l'enquête a permis d'accueillir 5551 visiteurs dont 1276 ont exprimé leurs avis sur le projet avec des positions souvent très affirmées.

4.01 Liste alphabétique des requérants

Nombre total de Dires : 1256

dont 564 Dires par Lettres et 692 Dires dans les Registres

Nombre total d'Observations de : **1921**

réparties ainsi dans les 4 enquêtes conjointes

<i>Enquête A préalable à la Déclaration d'Utilité Publique</i>	1707
<i>Enquête B de mise en compatibilité du PLU</i>	2
<i>Enquête C parcellaire</i>	117
<i>Enquête D préalable à autorisation loi sur l'eau</i>	95

Demandeur	Référence	Type d'enquête
A		
A. Chantal	<i>FA 153</i>	A
A.L.	<i>FA 47</i>	A
ABADIE Michèle	<i>L 223</i>	A
ABID (Hotel Carlone) Raoul	<i>L 302</i>	A
ACCFA Association	<i>L 505</i>	A
ACDD Assos	<i>FC 51</i>	A
ACHIARDI Bernard	<i>L 421</i>	A
ADDIS Mireille	<i>L 233</i>	A
ADDIS Victor	<i>L 239</i>	A
ADEN	<i>L 344-1</i>	A
ADEN	<i>L 344-2</i>	A
ADEN	<i>L 344-3</i>	A
ADEN	<i>L 344-4</i>	A
ADHEC	<i>AA 16</i>	A
ADNET Jean Louis	<i>L 93</i>	A

Mars 2012

49 / 383

AEROPORT Nice	<i>L 94</i>	A
AEROPORTS Côte d'Azur	<i>L 82-1</i>	A
AEROPORTS Côte d'Azur	<i>L 82-2</i>	A
AEROPORTS Côte d'Azur	<i>L 82-3</i>	C
AEROPORTS Côte d'Azur	<i>L 82-4</i>	C
AGACCIO Josette	<i>L 11</i>	C
AGASSANT J.F.	<i>GA 73-1</i>	A
AGASSANT J.F.	<i>GA 73-2</i>	A
AGASSANT J.F.	<i>GA 73-3</i>	A
AGOSTINI	<i>GA 195</i>	A
AGOSTINO	<i>L 172</i>	A
AHONO	<i>L 56</i>	A
AIRAULT G	<i>GA 54</i>	A
AKOUN Claude	<i>L 101</i>	A
ALBARELLI G.	<i>GA 100-1</i>	A
ALBARELLI G.	<i>GA 100-2</i>	A
ALBARELLI G.	<i>GA 100-3</i>	A
ALBARELLI G.	<i>GA 100-4</i>	A
ALLARD Anne Marie	<i>GA 255</i>	A
ALLEN Timothy	<i>L 76</i>	A
ALLOUCHE Jocelyne	<i>L 439</i>	A
ALVAREZ Robert	<i>L 100</i>	A
AMANDOLA Cabinet	<i>FC 6</i>	C
AMEDEO J.	<i>GA 138</i>	A
AMIONE Elias	<i>L 251</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-1</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-10</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-11</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-12</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-13</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-14</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-15</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-16</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-17</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-18</i>	A

AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-19</i>	D
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-2</i>	D
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-3</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-4</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-5</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-6</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-7</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-8</i>	A
AMIS de la TERRE Lambert Martine	<i>L 532-9</i>	A
AMMIRATI Jean Paul	<i>L 387</i>	A
ANDERFELT Osa	<i>GA 53</i>	A
ANDRE G.	<i>GA 80</i>	A
ANDRES H.	<i>FA 145-1</i>	A
ANDRES H.	<i>FA 145-2</i>	A
ANDRES H.	<i>FA 145-3</i>	A
ANDRIO E.	<i>FA 2</i>	A
ANDRIO Emilie	<i>L 2</i>	A
Annulé par l'auteur	<i>GC 6</i>	A
Anonyme	<i>AC 5</i>	A
Anonyme	<i>FA 14</i>	A
Anonyme	<i>FA 16-2</i>	A
Anonyme	<i>FA 17</i>	A
Anonyme	<i>FA 18</i>	A
Anonyme	<i>FA 30</i>	A
Anonyme	<i>FA 43</i>	A
anonyme	<i>FA 60</i>	A
Anonyme	<i>FA 64</i>	A
Anonyme	<i>FA 65</i>	A
Anonyme	<i>FA 67-1</i>	A
Anonyme	<i>FA 67-2</i>	A
Anonyme	<i>FA 67-3</i>	A
Anonyme	<i>FA 67-4</i>	A
Anonyme	<i>FA 68</i>	A
Anonyme	<i>FA 69-1</i>	A
Anonyme	<i>FA 69-2</i>	A

Anonyme	<i>FA 70-2</i>	A
Anonyme	<i>FA 73-1</i>	A
Anonyme	<i>FA 73-2</i>	A
Anonyme	<i>FA 90-1</i>	A
Anonyme	<i>FA 90-2</i>	A
Anonyme	<i>FA 93</i>	A
Anonyme	<i>FA 97</i>	A
Anonyme	<i>FA 98</i>	A
Anonyme	<i>FA 110</i>	A
Anonyme	<i>FA 114</i>	A
Anonyme	<i>FA 126</i>	A
Anonyme	<i>FA 226</i>	A
Anonyme	<i>FB 10</i>	A
Anonyme	<i>FB 16</i>	A
Anonyme	<i>FB 17</i>	A
Anonyme	<i>FB 19</i>	A
Anonyme	<i>FB 32</i>	A
Anonyme	<i>FC 8</i>	A
Anonyme	<i>FC 10-1</i>	A
Anonyme	<i>FC 10-2</i>	A
Anonyme	<i>FC 14</i>	A
Anonyme	<i>FC 25</i>	A
Anonyme	<i>FC 30</i>	A
Anonyme	<i>FC 34</i>	A
Anonyme	<i>FC 40</i>	A
Anonyme	<i>FC 42</i>	A
Anonyme	<i>FC 47</i>	A
Anonyme	<i>FC 72-1</i>	A
Anonyme	<i>FC 72-2</i>	D
Anonyme	<i>FC 90</i>	A
Anonyme	<i>FC 92</i>	A
Anonyme	<i>GA 12-1</i>	A
Anonyme	<i>GA 12-2</i>	A
Anonyme	<i>GA 19</i>	A
Anonyme	<i>GA 21</i>	A

Anonyme	<i>GA 26</i>	A
Anonyme	<i>GA 29</i>	A
Anonyme	<i>GA 32</i>	A
Anonyme	<i>GA 33</i>	A
Anonyme	<i>GA 34</i>	A
Anonyme	<i>GA 48</i>	A
Anonyme	<i>GA 49</i>	A
Anonyme	<i>GA 58</i>	A
Anonyme	<i>GA 64</i>	A
Anonyme	<i>GA 66</i>	A
Anonyme	<i>GA 72</i>	A
Anonyme	<i>GA 84</i>	A
Anonyme	<i>GA 86</i>	A
Anonyme	<i>GA 87</i>	A
Anonyme	<i>GA 94-1</i>	C
Anonyme	<i>GA 94-2</i>	A
Anonyme	<i>GA 94-3</i>	A
Anonyme	<i>GA 96</i>	A
Anonyme	<i>GA 131</i>	A
Anonyme	<i>GA 137</i>	A
Anonyme	<i>GA 141</i>	A
Anonyme	<i>GA 154-1</i>	A
Anonyme	<i>GA 154-2</i>	A
Anonyme	<i>GA 154-3</i>	A
Anonyme	<i>GA 155-1</i>	A
Anonyme	<i>GA 155-2</i>	A
Anonyme	<i>GA 155-3</i>	D
Anonyme	<i>GA 161-1</i>	A
Anonyme	<i>GA 161-2</i>	A
Anonyme	<i>GA 167</i>	A
Anonyme	<i>GA 186</i>	A
Anonyme	<i>GA 187</i>	A
Anonyme	<i>GA 210</i>	A
Anonyme	<i>GA 215-1</i>	A
Anonyme	<i>GA 215-2</i>	A

Anonyme	<i>GA 217</i>	A
Anonyme	<i>GA 235</i>	A
Anonyme	<i>GC 2</i>	A
Anonyme	<i>GD 1-1</i>	D
Anonyme	<i>GD 1-2</i>	A
Anonyme	<i>L 113</i>	A
Anonyme	<i>L 148</i>	C
Anonyme	<i>L 157</i>	A
Anonyme	<i>L 425</i>	A
Anonyme	<i>L 503-1</i>	A
Anonyme	<i>L 503-2</i>	A
Anonyme	<i>L 503-3</i>	A
Anonyme	<i>L 503-4</i>	A
Anonyme	<i>L 503-5</i>	A
Anonyme	<i>L 503-6</i>	A
ANSELMi Maria Concetta	<i>L 275-1</i>	A
ANSELMi Maria Concetta	<i>L 275-2</i>	A
ANSELMi Maria Concetta	<i>L 275-3</i>	A
ANSELMi Maria Félicita	<i>L 276-1</i>	A
ANSELMi Maria Félicita	<i>L 276-2</i>	A
ANSELMi Maria Félicita	<i>L 276-3</i>	A
ANZALONE Donatella	<i>AA 12</i>	A
AONZO Stella	<i>L 30-1</i>	D
AONZO Stella	<i>L 30-2</i>	A
AONZO Stella	<i>L 30-3</i>	A
AONZO Stella	<i>L 30-4</i>	A
AONZO Svella	<i>FC 2-1</i>	A
AONZO Svella	<i>FC 2-2</i>	A
AONZO Svella	<i>FC 2-3</i>	D
AQ	<i>FB 14-1</i>	A
AQ	<i>FB 14-2</i>	A
AQ	<i>FB 14-3</i>	A
AQ	<i>FB 14-4</i>	A
ARAGON JC Architecte	<i>L 409</i>	A
ARIANE	<i>GA 88</i>	A

ARMAL Delphine	<i>L 159</i>	A
ARMAND	<i>FA 4</i>	A
ARNAUD Colette	<i>FA 227</i>	A
ARNELLO Francis	<i>L 61-1</i>	A
ARNELLO Francis	<i>L 61-2</i>	A
ARNELLO Francis	<i>L 61-3</i>	A
ARTERO Bijouterie	<i>L 458</i>	A
ARTERO SARL (Joaillerie)	<i>L 319-1</i>	A
ARTERO SARL (Joaillerie)	<i>L 319-2</i>	A
ASIN Guenaelle	<i>GA 263</i>	A
ASS ŒUVRE St Pierre	<i>L 97-1</i>	A
ASS ŒUVRE St Pierre	<i>L 97-2</i>	C
ASSO Commerçants Carras	<i>L 277-1</i>	A
ASSO Commerçants Carras	<i>L 277-2</i>	A
ASSO Commerçants Carras	<i>L 277-3</i>	A
Asso des amis du rail Azuréen	<i>L 271-1</i>	A
Asso des amis du rail Azuréen	<i>L 271-2</i>	A
Asso des amis du rail Azuréen	<i>L 271-3</i>	A
Asso des amis du rail Azuréen	<i>L 271-4</i>	A
Asso des amis du rail Azuréen	<i>L 271-5</i>	A
Asso des amis du rail Azuréen	<i>L 271-6</i>	A
Asso des Citoyens Laurentins	<i>AA 15</i>	A
ASSO PARALYSES de France	<i>L 407</i>	A
ASSOC. Antiquaires Galerie	<i>L 256</i>	A
ASSOC. Antiquaires du Port Galerie	<i>L 255</i>	A
ALTMANN		
Association des Paralysés de	<i>FD 10</i>	A
ASSOS "Touche pas à mon Port" Koteniez Evelyne	<i>L 543-1</i>	A
ASSOS "Touche pas à mon Port" Koteniez Evelyne	<i>L 543-2</i>	A
ASSOS "Touche pas à mon Port" Koteniez Evelyne	<i>L 543-3</i>	A
ASSOS NICEA	<i>L 310</i>	A
Assos Port Avenir Martinez	<i>L 522</i>	A

Assos POULS DE NICE	<i>FA 189-1</i>	A
Assos POULS DE NICE	<i>FA 189-2</i>	D
ASSOS Racines du Pays Niçois	<i>L 517</i>	A
Assos Renaissance CA Miraglia	<i>FA 206</i>	A
Assos Vivre à Ségurane	<i>L 523</i>	A
AUBERT Christiane	<i>GA 221-1</i>	A
AUBERT Christiane	<i>GA 221-2</i>	A
AUDA Michel	<i>FC 81-1</i>	A
AUDA Michel	<i>FC 81-2</i>	D
AUDE A.	<i>GA 116</i>	A
AUDIBERT Louis Ange	<i>GA 120-1</i>	A
AUDIBERT Louis Ange	<i>GA 120-2</i>	A
AUDIBERT Louis Ange	<i>GA 120-3</i>	A
AUDOLY Marion	<i>L 102</i>	A
AUGERAMI Vincent	<i>L 15</i>	A
AUSTRUY Françoise	<i>L 234</i>	A
AVOINE Bernard	<i>L 199</i>	A
AZRA Georgette	<i>L 198-1</i>	C
AZRA Georgette	<i>L 198-2</i>	C
AZUREENNE D'EXPLOITATION Les Robotins	<i>L 291-1</i>	A
AZUREENNE D'EXPLOITATION Les Robotins	<i>L 291-2</i>	D
AZUREENNE D'EXPLOITATION Les Robotins	<i>L 291-3</i>	A

B

B.	<i>FA 123</i>	A
BA E.	<i>FA 109</i>	A
BABISE Jean Luc	<i>L 459</i>	A
BACH Marie Thérèse	<i>FA 193-1</i>	A
BACH Marie Thérèse	<i>FA 193-2</i>	D
BALDASSARI L.	<i>FA 196-1</i>	A
BALDASSARI L.	<i>FA 196-2</i>	D
BALDELLI Thiery	<i>L 62</i>	A
BALERA Alexandre	<i>AA 20-1</i>	A
BALERA Alexandre	<i>AA 20-2</i>	A
BALERA Alexandre	<i>AA 20-3</i>	A
BALLATORE Pierre	<i>GA 97</i>	A
BALLATORE Pierre	<i>L 182-1</i>	A
BALLATORE Pierre	<i>L 182-2</i>	A
BALZET M.	<i>AC 2</i>	A
BANAUDO José	<i>GA 93-1</i>	A
BANAUDO José	<i>GA 93-2</i>	A
BANAUDO José	<i>GA 93-3</i>	A
BANAUDO José	<i>GA 93-4</i>	A
BANAUDO José	<i>GA 93-5</i>	A
BANAUDO José	<i>GA 93-6</i>	A
BANAUDO José	<i>GA 93-7</i>	A
BANULS Pierre	<i>FC 79-1</i>	A
BANULS Pierre	<i>FC 79-2</i>	A
BANULS Pierre	<i>FC 79-3</i>	A
BARAILLER Catherine et JP	<i>L 140-1</i>	A
BARAILLER Catherine et JP	<i>L 140-2</i>	A
BARAILLER Catherine et JP	<i>L 140-3</i>	A
BARAILLER Jean Pierre	<i>GA 214-1</i>	A
BARAILLER Jean Pierre	<i>GA 214-2</i>	A
BARAILLER Jean Pierre	<i>GA 214-3</i>	A
BARAILLER Jean Pierre	<i>GA 214-4</i>	A
BARAILLER Jean Pierre	<i>GA 214-5</i>	A

BARBERIS Ets	<i>L 294</i>	A
BARBERO Gilberte	<i>AA 4-2</i>	A
BARBIER DE REUILLE Paul et	<i>GA 35-1</i>	A
BARBIER DE REUILLE Paul et	<i>GA 35-2</i>	A
BARBIERI Philippe	<i>L 210</i>	C
BARDEAU	<i>L 403</i>	A
BAROUCH Claude	<i>FC 71</i>	A
BARTHES	<i>GA 178</i>	A
BARTOCCI Mario	<i>FA 104</i>	A
BARTOLI C	<i>FA 7-2</i>	A
BATTEAU Pascale	<i>FA 200</i>	A
BAUD R	<i>AA 2</i>	A
BAUDUIN Frédéric	<i>L 564-1</i>	A
BAUDUIN Frédéric	<i>L 564-2</i>	A
BAUDUIN Frédéric	<i>L 564-3</i>	A
BAUDUIN Frédéric	<i>L 564-4</i>	A
BECHEREL Marcel	<i>FA 25</i>	A
BECHEREL Marcel	<i>FC 17</i>	A
BECQUE Alfred	<i>FB 18</i>	A
BECUWE Xavier	<i>GA 163</i>	A
BEDAT Sylvain	<i>GA 175</i>	A
BEGUE Gérard	<i>L 204</i>	A
BEHAR Nathalie	<i>GA 136</i>	A
BELABED Leïla	<i>L 38</i>	C
BELIN Mireille	<i>L 388</i>	A
BELLEZZA Pierre	<i>GA 3</i>	A
BELLIARDO Jean	<i>L 20</i>	A
BELLIER-ORENGO (DEPO M-F)	<i>L 288-1</i>	D
BELLIER-ORENGO (DEPO M-F)	<i>L 288-2</i>	D
BELLON Julien	<i>FA 133</i>	A
BENAMOU	<i>GA 260</i>	A
BENATTA Kamel	<i>L 512</i>	A
BENGUIGUI Chantal	<i>L 217</i>	A
BENSA Christian	<i>L 435</i>	A
BERETTE Luigine	<i>FA 86</i>	A

BERGEMONT Lili	<i>L 166-1</i>	A
BERGEMONT Lili	<i>L 166-2</i>	A
BERGEMONT Lili	<i>L 166-3</i>	A
BERGES C.S. 2 Ségurane	<i>L 380-1</i>	A
BERGES C.S. 2 Ségurane	<i>L 380-2</i>	D
BERGES C.S. 2 Ségurane	<i>L 380-3</i>	A
BERGES C.S. 2 Ségurane	<i>L 380-4</i>	A
BERGES C.S. 2 Ségurane	<i>L 380-5</i>	A
BERGES C.S. 2 Ségurane	<i>L 380-6</i>	A
BERGES C.S. 2 Ségurane	<i>L 380-7</i>	A
BERMON Philippe	<i>FA 102</i>	A
BERNARDI	<i>GA 105</i>	A
BERNOT Philippe	<i>L 520</i>	A
BERTAIN Clotilde	<i>FA 62-1</i>	A
BERTAIN Clotilde	<i>FA 62-2</i>	D
BERTHOLON Gérard	<i>L 279</i>	A
BERTHOUD SCI	<i>AC 1</i>	C
BERTULI Josyane	<i>FC 61-1</i>	A
BERTULI Josyane	<i>FC 61-2</i>	A
BERTULI Josyane	<i>FC 61-3</i>	A
BERTULY Josyane	<i>L 109</i>	A
BESANCON M.	<i>GA 85</i>	A
BESSON Bernard	<i>FA 77-1</i>	A
BESSON Bernard	<i>FA 77-2</i>	A
BESSON Bernard	<i>FA 77-3</i>	A
BEUZON Claude	<i>GA 45</i>	A
BINAISSE Eugénie	<i>GA 124</i>	A
BINET Eric	<i>FA 34</i>	A
BINOUCAND D.	<i>GA 103</i>	A
BLANC Michel	<i>L 245</i>	A
BLANCHI Faiul	<i>L 418</i>	A
BLONDEL Jérôme	<i>L 456</i>	A
BOELE Gilbert	<i>L 193</i>	C
BOELE Gilbert	<i>L 209</i>	C
BOHLER JJ	<i>FA 203</i>	A

BOLHER Madeleine	<i>GA 245-1</i>	A
BOLHER Madeleine	<i>GA 245-2</i>	A
BONAVE HERLAUT H�el�ene	<i>L 163</i>	C
BONDIL Roger	<i>L 3</i>	A
BONDRA	<i>L 185</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>FA 201-1</i>	D
BONIFAS Gilbert	<i>FA 201-2</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>FA 201-3</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>FA 201-4</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>FA 201-5</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>FA 201-6</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>FC 86-1</i>	D
BONIFAS Gilbert	<i>FC 86-2</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>FC 86-3</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>FC 86-4</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>FC 86-5</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>FC 86-6</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>FD 20</i>	A
BONIFAS Gilbert	<i>L 417</i>	A
BONJOUE L.	<i>GA 190</i>	A
BONNARD Maurice	<i>L 552</i>	A
BONNET G.	<i>FC 5</i>	A
BONNET Gilles	<i>FA 85</i>	A
BONVOUX Danielle	<i>L 428-1</i>	D
BONVOUX Danielle	<i>L 428-2</i>	A
BORCHIELLINI Marcelle	<i>FC 53</i>	A
BORGHIERO Laurent	<i>L 25</i>	A
BORTOLIN Lorenzo	<i>L 103</i>	A
BOSANO Andr�e	<i>L 79-1</i>	C
BOSANO Andr�e	<i>L 79-2</i>	A
BOSANO Andr�e	<i>L 79-3</i>	C
BOSANO Andr�e	<i>L 79-4</i>	A
BOSETTI Gabrielle	<i>GA 74</i>	A
BOSNAKOGLU Hamtyien	<i>L 313</i>	A
BOSQUELLE D.	<i>GA 99</i>	A

BOSSE VIDAL Jean Yves	<i>FA 79</i>	A
BOSSE-VIDAL Jean Yves	<i>FC 23</i>	C
BOSSO Christophe	<i>L 548-1</i>	A
BOSSO Christophe	<i>L 548-2</i>	A
BOSSO Christophe	<i>L 549-1</i>	A
BOSSO Christophe	<i>L 549-2</i>	A
BOSSO Christophe	<i>L 549-3</i>	A
BOSSO Christophe	<i>L 549-4</i>	A
BOUAZIS Joëlle	<i>L 116-1</i>	A
BOUAZIS Joëlle	<i>L 116-2</i>	A
BOUAZIS Joëlle	<i>L 116-3</i>	A
BOUAZIZ Joelle	<i>L 155</i>	A
BOUCHER THOUVENY Thierry	<i>L 244-1</i>	A
BOUCHER THOUVENY Thierry	<i>L 244-2</i>	A
BOUCHER THOUVENY Thierry	<i>L 290-1</i>	A
BOUCHER THOUVENY Thierry	<i>L 290-2</i>	A
BOUCHER THOUVENY Thierry	<i>L 290-3</i>	D
BOUCHER THOUVENY Thierry	<i>L 290-4</i>	A
BOUCHER-THOUVENY	<i>FC 57-1</i>	A
BOUCHER-THOUVENY	<i>FC 57-2</i>	C
BOUDE-GARRIL	<i>L 176</i>	A
BOULEGUE Danielle	<i>L 415</i>	A
BOURDELY Julie	<i>L 455</i>	A
BOURDIER Philippe	<i>L 219</i>	A
BOURGEOIS Gabrielle	<i>L 375</i>	A
BOURGEOIS Julien	<i>L 64-1</i>	A
BOURGEOIS Julien	<i>L 64-2</i>	A
BOURGUET	<i>FA 28-1</i>	A
BOURGUET	<i>FA 28-2</i>	A
BOUSSER MC	<i>FA 216</i>	A
BOUTEILLER	<i>GA 266-1</i>	A
BOUTEILLER	<i>GA 266-2</i>	A
BOUTEILLER	<i>GA 266-3</i>	A
BOUTEILLER	<i>GA 266-4</i>	A
BOUTEILLER	<i>GA 266-5</i>	A

BOUTRAUD Olivier	<i>L 538-1</i>	A
BOUTRAUD Olivier	<i>L 538-2</i>	A
BOUZEREAU Dominique	<i>L 358</i>	A
BOUZEREAU Maurice	<i>L 357-1</i>	A
BOUZEREAU Maurice	<i>L 357-2</i>	A
BRACCO J.	<i>GA 62</i>	A
BRACCO N,	<i>GA 63</i>	A
BRANZ Josette	<i>GA 9</i>	A
BREHAM Jean Paul	<i>FA 197-1</i>	A
BREHAM Jean Paul	<i>FA 197-2</i>	D
BREHAM Jean Paul	<i>FA 197-3</i>	A
BREHAM Jean Paul	<i>FA 197-4</i>	A
BRELURUT Alain	<i>FA 152</i>	A
BRENGA Jeannine	<i>L 108</i>	A
BRENGA-DALMASSO Anjèle	<i>L 110</i>	A
BRETTE Brigitte	<i>L 128</i>	A
BRIFONOLI Dan	<i>L 118</i>	A
BRIGNOLI Gabrielle	<i>L 121</i>	A
BROWN David	<i>FA 134</i>	A
BROWN Jacqueline	<i>GA 18-1</i>	A
BROWN Jacqueline	<i>GA 18-2</i>	A
BRUGO Bruno	<i>GA 144</i>	A
BRUNO François	<i>GA 123</i>	A
BRYCH Lucien et famille	<i>L 306</i>	A
BUCHER Suzanne	<i>GA 140</i>	A
BUJAUD	<i>FB 21-1</i>	A
BUJAUD	<i>FB 21-2</i>	A
BUN	<i>FA 48</i>	A
BUON Michele	<i>FA 46</i>	A
BURCKER E.	<i>FA 127</i>	A
BUSQUET H	<i>FA 38</i>	A
BV	<i>GA 201-1</i>	A
BV	<i>GA 201-2</i>	A

C

C. Q. V. Hugo (J. Pastorelle)	<i>FD 17-1</i>	A
C. Q. V. Hugo (J. Pastorelle)	<i>FD 17-2</i>	A
C. Q. V. Hugo (J. Pastorelle)	<i>FD 17-3</i>	A
C. Q. V. Hugo (J. Pastorelle)	<i>FD 17-4</i>	D
C. Q. du Port et Masséna	<i>GA 2-1</i>	A
C. Q. du Port et Masséna	<i>GA 2-2</i>	A
C.D.O.Sportif (Ehrmann)	<i>L 531</i>	A
C.Q. Carras/Les Bosquets/St Hélène VIGNAL Pierre	<i>L 181</i>	A
C.R.	<i>GA 27-1</i>	A
C.R.	<i>GA 27-2</i>	A
C.S. Le Métropole (Taboni)	<i>FC 88-1</i>	C
C.S. Le Métropole (Taboni)	<i>FC 88-2</i>	A
C.S. Le Métropole (Taboni)	<i>FC 88-3</i>	D
C.S. Le Métropole (Taboni)	<i>FC 88-4</i>	A
C.S. Résidence 14 V.H.	<i>L 474-1</i>	A
C.S. Résidence 14 V.H.	<i>L 474-2</i>	D
C.S. Résidence 14 V.H.	<i>L 474-3</i>	A
C.S. Résidence 14 V.H.	<i>L 474-4</i>	A
C.V.F.P.	<i>FA 24-1</i>	A
C.V.F.P.	<i>FA 24-2</i>	A
CABINET DALBERA	<i>L 534</i>	A
CABROL Daniel	<i>L 429</i>	A
CAËSSY Chrystelle	<i>GA 149</i>	A
CAILLAUD Jean Noël	<i>GA 10</i>	A
CAILLETAUD Florent	<i>FA 107-1</i>	A
CAILLETAUD Florent	<i>FA 107-2</i>	A
CAILLETAUD Florent	<i>FA 107-3</i>	A
CAILLETAUD Florian	<i>L 132-1</i>	A
CAILLETAUD Florian	<i>L 132-2</i>	A
CAILLEUX	<i>GA 92</i>	A
CALANDRI Serge	<i>GA 46</i>	A
CALVO Antoine	<i>FC 43-1</i>	A

CALVO Antoine	<i>FC 43-2</i>	A
CALVO Antoine	<i>FC 43-3</i>	A
CAMAGI Olga	<i>L 267</i>	C
CAMILLERI	<i>FA 29-1</i>	A
CAMILLERI	<i>FA 29-2</i>	A
CANAC Hervé	<i>FA 198-2</i>	A
CAP Garibaldi Commerçant	<i>L 529-1</i>	A
CAP Garibaldi Commerçant	<i>L 529-2</i>	A
CAP Garibaldi Commerçant	<i>L 529-3</i>	A
CAPPELLINO Myriam	<i>L 36</i>	A
CARELO	<i>L 144</i>	A
CARLIN Françoise	<i>L 81</i>	C
CARLIN Jean Pierre & Martine	<i>L 80-1</i>	C
CARLIN Jean Pierre & Martine	<i>L 80-2</i>	A
CARLIN Jean Pierre & Martine	<i>L 80-3</i>	A
CAROS Jean Pierre	<i>L 229-1</i>	A
CAROS Jean Pierre	<i>L 229-2</i>	D
CARPE Diem !	<i>FA 118</i>	A
CARQUIN M. et Mme	<i>GA 31</i>	A
CASSAN Michel	<i>FA 76</i>	A
CATTA Jacques	<i>FC 87-1</i>	A
CATTA Jacques	<i>FC 87-2</i>	A
CAUCHI J.	<i>FB 8</i>	A
CAUVIN Alain	<i>GA 14</i>	A
CAVAGLIA Catherine	<i>L 385-1</i>	A
CAVAGLIA Catherine	<i>L 385-2</i>	C
CAVAGLIA Catherine	<i>L 385-3</i>	D
CAVAGLIA Jean	<i>L 384-1</i>	A
CAVAGLIA Jean	<i>L 384-2</i>	C
CAVAGLIA Jean	<i>L 384-3</i>	D
CAVAGLIA Jean	<i>L 384-4</i>	A
CAVAGLIA Jean	<i>L 384-5</i>	A
CAVAGLIA Jean	<i>L 385-4</i>	A
CAVAGLIA Jean	<i>L 385-5</i>	A
CAVALIE Bernard	<i>FA 198-1</i>	A

CAVALIER Elodie	<i>FA 235</i>	A
CAVIGAL NICE SPORTS Pijarowski JC	<i>L 282</i>	A
CAYROL	<i>GA 139</i>	A
CAZADE Michel	<i>GA 176-1</i>	A
CAZADE Michel	<i>GA 176-2</i>	A
CAZADE Michel	<i>GA 176-3</i>	A
CAZENAVE Christelle	<i>FA 150</i>	A
CCI de Nice Cote d'Azur	<i>L 248-1</i>	A
CCI de Nice Cote d'Azur	<i>L 248-2</i>	A
CCI de Nice Cote d'Azur	<i>L 248-3</i>	A
CCI de Nice Cote d'Azur	<i>L 248-4</i>	A
CCI de Nice Cote d'Azur	<i>L 248-5</i>	A
CCI de Nice Cote d'Azur	<i>L 248-6</i>	A
CCI Direction des Ports	<i>L 467</i>	A
CELADAKIS Mme	<i>FA 194-1</i>	A
CELADAKIS Mme	<i>FA 194-2</i>	C
CELLO Josette	<i>AA 13</i>	A
CENIANA	<i>GA 200</i>	A
CER Auto Ecole	<i>L 406</i>	A
CERETTO Simone	<i>L 259</i>	A
CHABOT David	<i>L 164-1</i>	A
CHABOT David	<i>L 164-2</i>	A
CHAMBARD S.	<i>FD 15-1</i>	A
CHAMBARD S.	<i>FD 15-2</i>	A
CHAMBON D.	<i>FC 38-1</i>	A
CHAMBON D.	<i>FC 38-2</i>	A
CHANGER D'ERE Dire N° 1	<i>FA 217</i>	A
CHANGER D'ERE Dire N° 2	<i>L 489</i>	D
CHANGER D'ERE Dire N° 3	<i>L 490</i>	A
CHANGER D'ERE Dire N° 4	<i>L 491</i>	A
CHAPUIS Bernard	<i>L 408-1</i>	A
CHAPUIS Bernard	<i>L 408-2</i>	C
CHAREC Alain	<i>FB 22</i>	A
CHARLES Hubert et Renée	<i>L 485-1</i>	A
CHARLES Hubert et Renée	<i>L 485-2</i>	D

CHARPEIL Patrick	<i>L 86</i>	A
CHAUVEAU M. Claude	<i>L 539</i>	A
CHAZEAX Jean Claude	<i>L 227</i>	A
CHEFSON C.	<i>FA 178</i>	A
CHEFSON Gilles	<i>FA 136-1</i>	A
CHEFSON Gilles	<i>FA 136-2</i>	A
CHEFSON Gilles	<i>FA 136-3</i>	A
CHEPSON A	<i>FA 40-1</i>	A
CHEPSON A	<i>FA 40-2</i>	A
CHEPSON A	<i>FA 40-3</i>	A
CHEPSON A	<i>FA 40-4</i>	A
CHEPSON A	<i>FA 40-5</i>	A
CHEPSON A	<i>FA 40-6</i>	A
CHEREAU Mathilde	<i>FA 233</i>	A
CHIARETTA Adolpho	<i>L 32</i>	A
CHIRAS Lilea	<i>FA 177</i>	A
CHOLEWA Georges	<i>GA 135</i>	A
CHOUX M.G.	<i>GA 130-1</i>	D
CHOUX M.G.	<i>GA 130-2</i>	A
CHOUX M.G.	<i>GA 130-3</i>	A
CIAIS Christiane	<i>FA 160</i>	A
CIAULAN Mme	<i>GA 172-1</i>	A
CIAULAN Mme	<i>GA 172-2</i>	A
CICCOLI Nicole (Restaurant)	<i>L 318-1</i>	A
CICCOLI Nicole (Restaurant)	<i>L 318-2</i>	A
CINDOUX	<i>GA 234</i>	A
CINEMA Variétés (Aubert)	<i>FC 70-1</i>	D
CINEMA Variétés (Aubert)	<i>FC 70-2</i>	C
CINEMA Variétés (Aubert)	<i>FC 70-3</i>	A
CIOCO Etienne (Territoire 1)	<i>FA 22</i>	A
CIRIO Jean Pierre	<i>AC 6</i>	C
CITROEN NOBIS Ch.	<i>L 399</i>	A
CLARYS Serge	<i>L 55-1</i>	A
CLARYS Serge	<i>L 55-2</i>	A
CLAUDON Evelyne	<i>GA 121</i>	A

CLAUZIC Jacques	<i>FA 119</i>	A
CLAVEL Didier	<i>FA 9</i>	A
CLEMENTINA Livio	<i>FA 94</i>	A
CLERMONT Michel	<i>L 398-1</i>	A
CLERMONT Michel	<i>L 398-2</i>	C
CLOITRE Daniel	<i>L 104</i>	A
COELSCH Rachel	<i>AA 21</i>	A
COHEN Bruno	<i>FC 89</i>	C
COLLINO Dominique	<i>FC 54</i>	A
COLOMBINO et DURAND	<i>L 395</i>	A
Comité de Défense Quartier du Port	<i>L 274</i>	A
CONCAS Marc (CG des AM)	<i>L 414-1</i>	A
CONCAS Marc (CG des AM)	<i>L 414-2</i>	A
CONCAS Marc (CG des AM)	<i>L 414-3</i>	A
CONCAS Marc (CG des AM)	<i>L 414-4</i>	A
CONCAS Marc (CG des AM)	<i>L 414-5</i>	A
CONCAS Marc (CG des AM)	<i>L 414-6</i>	A
CONEDERA Gilles	<i>FC 55</i>	A
CONEDERA M. Claude	<i>FC 52</i>	A
CONSTANT Michèle	<i>L 420</i>	A
COPPOLANI François	<i>FA 159</i>	A
COPPOLENI	<i>FA 45-1</i>	A
COPPOLENI	<i>FA 45-2</i>	A
CORINO M. et Mme	<i>FA 84</i>	A
CORRENSON Patrick	<i>L 386</i>	A
CORSI Nadine	<i>GA 244</i>	A
CORTASSA Duilo	<i>FA 105</i>	A
COSIMI Annie	<i>GA 248-1</i>	A
COSIMI Annie	<i>GA 248-2</i>	A
CÔTE M.	<i>GA 101-1</i>	A
CÔTE M.	<i>GA 101-2</i>	A
CÔTE M.	<i>GA 101-3</i>	A
CÔTE M.	<i>GA 101-4</i>	A
COUDEL Françoise	<i>L 281-1</i>	A
COUDEL Françoise	<i>L 281-2</i>	A

COUDOULET Arlette	<i>L 27</i>	A
COUGNAUD	<i>L 43</i>	A
COURTOISIER Michel	<i>FA 6</i>	A
COUSIN	<i>GA 118</i>	A
CRBMS	<i>L 285</i>	A
CROS Bernard	<i>FA 188-1</i>	A
CROS Bernard	<i>FA 188-2</i>	A
CROS Bernard	<i>FA 188-3</i>	A
CROS Bernard	<i>FA 188-4</i>	A
CROS Bernard	<i>FA 188-5</i>	A
CROSBIE C	<i>GA 50-1</i>	A
CROSBIE C	<i>GA 50-2</i>	A
CROUST-CHAUD SARL	<i>L 317</i>	A
CRULLI Gérard	<i>L 480</i>	A
CUGLIETTA Tino	<i>L 323-1</i>	A
CUGLIETTA Tino	<i>L 323-2</i>	C
CUINET R.	<i>FA 222</i>	D
CUMBO Orazio	<i>L 41</i>	A
CUTRONA	<i>FA 92</i>	A

D

DABES Jorg	<i>FD 2-1</i>	D
DABES Jorg	<i>FD 2-2</i>	D
DABES Jorg	<i>FD 2-3</i>	D
DABRETON C.	<i>FA 155</i>	A
DAGUET Magali	<i>L 105</i>	A
DAISER Jorg	<i>FA 81-1</i>	A
DAISER Jorg	<i>FA 81-2</i>	A
DAISER Jorg	<i>FA 81-3</i>	A
D'ALBA LUCA Ellovanni	<i>FA 101</i>	A
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 334</i>	C
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 335</i>	C
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 336</i>	C
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 337</i>	C
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 339</i>	C
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 340</i>	C
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 341</i>	C
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 342</i>	C
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 343</i>	C
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 402-1</i>	A
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 402-2</i>	D
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 410-1</i>	A
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 410-2</i>	A
DALBERA Cabinet de Gestion	<i>L 410-3</i>	D
DALLO J.	<i>FA 124</i>	A
DALMAS Alexis	<i>L 183</i>	A
DALMAS CLASS	<i>GA 150</i>	A
DAMBREVILLE Alain	<i>GA 5</i>	A
DAMBREVILLE Monique	<i>L 34</i>	A
DAVIN G.	<i>GA 204</i>	A
DE LA CHAPELLE Arnaud	<i>L 422-1</i>	C
DE LA CHAPELLE Arnaud	<i>L 422-2</i>	A
DE PARONAC Axel	<i>L 359</i>	A
DE SIETER F.	<i>L 369</i>	A

DE VOGUE Hugues	<i>GA 95-1</i>	A
DE VOGUE Hugues	<i>GA 95-2</i>	A
DEBRIL Jean Pierre	<i>FA 120</i>	A
DECAILLON	<i>GA 262</i>	A
DEGIOVANNI Mme	<i>GA 242-1</i>	A
DEGIOVANNI Mme	<i>GA 242-2</i>	A
DEGIOVANNI Mme	<i>GA 242-3</i>	A
DEL GIUDICE Jennifer	<i>FA 35</i>	A
DELACHE Solange	<i>L 518-1</i>	A
DELACHE Solange	<i>L 518-2</i>	A
DELAGE Michel	<i>FA 146</i>	A
DELANEF Louis	<i>L 134</i>	A
DELAPORTE Etienne	<i>FA 61</i>	A
DELEAGE Jean - Pierre	<i>L 154-1</i>	A
DELEAGE Jean - Pierre	<i>L 154-2</i>	A
DELEAGE Jean - Pierre	<i>L 154-3</i>	A
DELIMAL / URBANIA	<i>L 73-1</i>	C
DELIMAL / URBANIA	<i>L 73-2</i>	C
DELIO Michèle	<i>GA 220</i>	A
DELLA TORRE Guido	<i>FA 95</i>	A
DELORD Daniel	<i>L 37</i>	A
DELTA PECHE	<i>FA 21</i>	A
DELTA PECHE	<i>L 212</i>	A
DEMIAUX C.	<i>FD 1-1</i>	D
DEMIAUX C.	<i>FD 1-2</i>	D
DENAUVER CL	<i>GA 164</i>	A
DENIS STRINA Micheline	<i>L 440</i>	A
DENRY D	<i>L 71-1</i>	A
DENRY D	<i>L 71-2</i>	D
DERVIEUX Maddy	<i>GA 177</i>	A
DESMARTY Chantal	<i>L 299</i>	A
DESRUELLES Alain	<i>L 225</i>	C
DETALENCOURT Guy	<i>GA 216</i>	A
DEVAUX Pierre	<i>L 91-1</i>	A
DEVAUX Pierre	<i>L 91-2</i>	A

DEVAUX Pierre	<i>L 91-3</i>	A
DEVAUX Pierre	<i>L 91-4</i>	A
DEVAUX Pierre	<i>L 91-5</i>	D
DEVAUX Pierre	<i>L 91-6</i>	A
DEVAUX Pierre	<i>L 91-7</i>	A
DEVAUX Pierre	<i>L 91-8</i>	A
DHOLLANDE Yves	<i>FA 122</i>	A
DHOLLANDE Yves	<i>FA 225</i>	A
DI FANTINO Jean	<i>FA 111</i>	A
DI PRISCO Ilva	<i>L 89</i>	A
DLOUSSKY Nathalie	<i>GA 57</i>	A
DO CARMO Nancy	<i>FC 75</i>	A
DOLMENA	<i>GA 37</i>	A
DORIA Claudio	<i>L 554-1</i>	A
DORIA Claudio	<i>L 554-2</i>	A
DORIA Claudio	<i>L 554-3</i>	A
DORNIL Alain	<i>FA 33</i>	A
DOUBLET Marie	<i>L 58</i>	A
DOYLE Dominique	<i>L 22</i>	A
DRIBES Jörg	<i>FB 1</i>	B
DROMWIK W.J.	<i>FB 2</i>	A
DROUOT S.	<i>GA 129</i>	A
DUBOIS Claude	<i>FC 58</i>	A
DUBOS Dominique	<i>L 293</i>	A
DUCHENE Thierry (cinéma variété)	<i>L 289-1</i>	C
DUCHENE Thierry (cinéma variété)	<i>L 289-2</i>	C
DUCHENE Thierry (cinéma variété)	<i>L 289-3</i>	D
DUCHENE Thierry (cinéma variété)	<i>L 289-4</i>	C
DUCLERC Mme	<i>FA 12</i>	A
DUCOTE Yves	<i>FC 12</i>	A
DUHAMEL Philippe	<i>FA 135</i>	A
DUHEN Fabien	<i>L 436</i>	A
DUMAS H.	<i>GA 117</i>	A
DUMONT-LAUGIER Denise	<i>FC 76</i>	A
DURAND Alain	<i>FA 56</i>	A

DURAND Claude	<i>FA 58</i>	A
DURANDY M. et Mme	<i>GA 36-1</i>	A
DURANDY M. et Mme	<i>GA 36-2</i>	A
DURANDY M. et Mme	<i>GA 36-3</i>	D
DUTTO J.	<i>FA 78</i>	A

E

EE-LV	<i>L 460</i>	A
EE-LV	<i>L 464</i>	A
EE-LV	<i>L 465</i>	A
EE-LV	<i>L 466-1</i>	A
EE-LV	<i>L 466-2</i>	D
EE-LV (O. Rémy et L. Lanquar)	<i>FA 214</i>	A
EE-LV (O. Roman et J.	<i>FA 208</i>	A
EF	<i>AA 6</i>	A
EGOFF Alain	<i>GA 56</i>	A
ELION	<i>FA 215</i>	A
ELIOT Jacques	<i>GC 3</i>	A
ELOIT Jacques	<i>GA 16</i>	A
ELOY-ALTMANN JS (Antiquaire)	<i>FA 229</i>	A
EMMERY Pierre	<i>L 441</i>	A
ERCOLANI Gérard	<i>L 528</i>	A
ERDF Dir opé Méditerranée	<i>L 188-1</i>	C
ERDF Dir opé Méditerranée	<i>L 188-2</i>	C
ERDF Dir opé Méditerranée	<i>L 188-3</i>	A
ERKELEM Michel	<i>GA 168</i>	A
ESCHELBACHER Rudolf	<i>FA 106-1</i>	A
ESCHELBACHER Rudolf	<i>FA 106-2</i>	A
ESCHELBACHER Rudolf	<i>FA 106-3</i>	A
ESCHELBACHER Rudolf	<i>FA 106-4</i>	A
ESCOTA (ALLAIN Th.)	<i>L 542</i>	A
ESCOTA LHOMOND Liliane	<i>L 326</i>	C
ESCOTA Mme TOSCHI (Foncier)	<i>AC 4</i>	A
ESCRIBE Dominique	<i>FB 30</i>	A
ESCRIBE Dominique	<i>L 483</i>	A
ESKINAZI Franck	<i>L 416</i>	A
ESTAQUE Mireille	<i>L 99</i>	C
EUGENE Michel	<i>FB 31</i>	A
EUSEBI J.	<i>FA 130</i>	A

F

FALANDRY C.	<i>GA 147</i>	A
FALVA Madeleine	<i>L 206-1</i>	A
FALVA Madeleine	<i>L 206-2</i>	A
FALVA Madeleine	<i>L 206-3</i>	A
FANAUMUM Ferdinando	<i>GA 159-1</i>	A
FANAUMUM Ferdinando	<i>GA 159-2</i>	A
FARAGOU A. (Architecte)	<i>L 499-1</i>	A
FARAGOU A. (Architecte)	<i>L 499-2</i>	C
FARAGOU César	<i>FC 82</i>	A
FARAGOU Ginette	<i>L 500-1</i>	A
FARAGOU Ginette	<i>L 500-2</i>	C
FARAGOU Ginette	<i>L 500-3</i>	D
FARAUT D	<i>FC 11-1</i>	A
FARAUT D	<i>FC 11-2</i>	A
FARAUT D	<i>FC 11-3</i>	A
FARAUT Françoise	<i>L 145-1</i>	A
FARAUT Françoise	<i>L 145-2</i>	A
FARIOLI Y.	<i>GA 219</i>	A
FAUGUE JP	<i>L 563-1</i>	A
FAUGUE JP	<i>L 563-2</i>	D
FAY Didier	<i>GA 212</i>	A
FC	<i>FA 174</i>	D
FCNA Fèd. Commerce Niçois	<i>L 481</i>	A
FENASSE H.	<i>FC 68</i>	A
FENET Bertrand	<i>L 272-1</i>	A
FENET Bertrand	<i>L 272-2</i>	A
FENET Bertrand	<i>L 272-3</i>	D
FENET Bertrand	<i>L 272-4</i>	D
FENET Bertrand	<i>L 272-5</i>	D
FERRARI Jean Pierre	<i>L 216</i>	A
FERRARI Sandra, Olga	<i>L 311</i>	A
FERRER Manuela	<i>L 484</i>	A
FERRIER M. et Mme	<i>GA 228-1</i>	A

FERRIER M. et Mme	<i>GA 228-2</i>	A
FERRIER M. et Mme	<i>GA 228-3</i>	A
FERRIER M. et Mme	<i>L 331</i>	A
FINCKER François	<i>FA 175</i>	A
FIVEL Marie	<i>L 495</i>	D
FLORANICE Sarl	<i>L 300-1</i>	A
FLORANICE Sarl	<i>L 300-2</i>	A
FLORANICE Sarl	<i>L 300-3</i>	A
FONDREUELLE Vivian	<i>FA 151</i>	A
FONTAINE Alain	<i>L 356</i>	A
FONTANA Robert	<i>L 258</i>	A
FONTANA Stéphane	<i>L 260</i>	A
FORTABAT Alexandre	<i>FC 84-1</i>	A
FORTABAT Alexandre	<i>FC 84-2</i>	A
FORTABAT Alexandre	<i>FC 84-3</i>	A
FORTABAT Alexandre	<i>FC 84-4</i>	A
FORTABAT Alexandre	<i>FC 84-5</i>	A
FOUPRINIER Janie	<i>GA 122</i>	A
FOUQUES Lucien	<i>GA 250-1</i>	A
FOUQUES Lucien	<i>GA 250-2</i>	A
FOUQUES Lucien	<i>GA 250-3</i>	A
FOUQUES Lucien	<i>GA 250-4</i>	A
FOUQUES Lucien	<i>GA 250-5</i>	A
FOUQUES Lucien	<i>GA 252</i>	D
FOUQUES Maeva	<i>FA 176</i>	A
FOURNET Yves	<i>L 280-1</i>	A
FOURNET Yves	<i>L 280-2</i>	A
FOURNET Yves	<i>L 280-3</i>	A
FOURNET Yves	<i>L 280-4</i>	A
FOURNIER Mariane	<i>L 273</i>	A
FRAISSIEX du BOST Zénobie	<i>L 69-1</i>	D
FRAISSIEX du BOST Zénobie	<i>L 69-2</i>	A
FRAISSIEX du BOST Zénobie	<i>L 69-3</i>	A
France Colette	<i>L 21</i>	A
FRANKEL C.	<i>GA 142</i>	A

FRASSINELLI M. et Mme	<i>GA 165-1</i>	A
FRASSINELLI M. et Mme	<i>GA 165-2</i>	A
FRERY Bruno	<i>L 424</i>	A
FRESLON Guy	<i>L 57</i>	A
FRIGNAC J.	<i>GA 30-1</i>	A
FRIGNAC J.	<i>GA 30-2</i>	A
FRIGNAC Josette	<i>L 54-1</i>	A
FRIGNAC Josette	<i>L 54-2</i>	A
FRIGNAC Josette	<i>L 232-1</i>	A
FRIGNAC Josette	<i>L 232-2</i>	A
FRISON Catherine	<i>L 194</i>	A
FRISON Marie	<i>L 187-1</i>	A
FRISON Marie	<i>L 187-2</i>	A
FROBERT Georges	<i>L 362</i>	A
FUCHS Roland	<i>GA 241</i>	A

G

G.O.	<i>L 114</i>	A
GABORIAN O.	<i>GA 194</i>	A
GADSECA F. Maquard	<i>FD 23-1</i>	A
GADSECA F. Maquard	<i>FD 23-2</i>	A
GADSECA F. Maquard	<i>FD 23-3</i>	A
GADSECA F. Maquard	<i>FD 23-4</i>	A
GADSECA F. Maquard	<i>FD 23-5</i>	D
GAECHTER Rémi (Cons.	<i>L 448</i>	A
GAGGERO Sylvia	<i>AA 19</i>	A
GAGGERO Sylvie	<i>L 266-1</i>	A
GAGGERO Sylvie	<i>L 266-2</i>	A
GALAIS	<i>L 35</i>	A
GALLIENA Jacqueline	<i>FD 7-1</i>	A
GALLIENA Jacqueline	<i>FD 7-2</i>	A
GALLO Félicie	<i>GA 11</i>	A
GAMBINO Michel	<i>L 350</i>	A
GANDOLFI	<i>AA 17</i>	A
GARCIA Gilbert	<i>L 161</i>	A
GARCIA Jacqueline	<i>L 124</i>	A
GARCIA M. et Mme	<i>FC 26-1</i>	A
GARCIA M. et Mme	<i>FC 26-2</i>	A
GARCIA M. et Mme	<i>L 559</i>	A
GARDET François	<i>GA 206-1</i>	A
GARDET François	<i>GA 206-2</i>	D
GARDET François	<i>GA 206-3</i>	A
GARDET François	<i>GA 206-4</i>	A
GARDINEL A.	<i>GA 202-1</i>	A
GARDINEL A.	<i>GA 202-2</i>	A
GARDON Fabienne	<i>GA 71</i>	A
GARGUILO	<i>AC 3</i>	A
GASPARD Daniele	<i>L 354</i>	C
GASTAUD M.H.	<i>GA 112</i>	A
GAUBATI Annaelle	<i>FA 57</i>	A

GAUBERTI Robert	<i>L 184-1</i>	A
GAUBERTI Robert	<i>L 184-2</i>	A
GAUBERTI Robert	<i>L 184-3</i>	A
GAUBERTI Robert	<i>L 184-4</i>	A
GAUBERTI Robert	<i>L 184-5</i>	A
GAUBERTI Robert	<i>L 184-6</i>	A
GAUCHIER Rémi	<i>L 494-1</i>	A
GAUCHIER Rémi	<i>L 494-2</i>	C
GAUCHIER Rémi	<i>L 521</i>	A
GAUIRAN Maryse	<i>L 551-1</i>	A
GAUIRAN Maryse	<i>L 551-2</i>	A
GAUTERO Jacques	<i>GA 169</i>	A
GAUTERO Jacques M. & Mme	<i>L 215</i>	A
GAUTERO Jean Luc	<i>L 264</i>	A
GAUTRET Steve	<i>L 63</i>	A
GAYETTI	<i>FA 139</i>	C
GENAUD Odette	<i>L 51-1</i>	A
GENAUD Odette	<i>L 51-2</i>	A
GERBAUDO Pauline	<i>GA 104</i>	A
GHIAZZA André	<i>FA 91</i>	A
GIACONE	<i>GA 182</i>	A
GIAUFFRET Juliette	<i>L 190-1</i>	C
GIAUFFRET Juliette	<i>L 190-2</i>	A
GIAURET Vladimire	<i>FC 27-1</i>	A
GIAURET Vladimire	<i>FC 27-2</i>	A
GIBB Marie Reine	<i>L 540-1</i>	A
GIBB Marie Reine	<i>L 540-2</i>	A
GIL Diego	<i>L 561</i>	A
GILETTA L. Mme	<i>GA 166-1</i>	A
GILETTA L. Mme	<i>GA 166-2</i>	A
GILLES F.	<i>FA 204-1</i>	A
GILLES F.	<i>FA 204-2</i>	A
GILLES F.	<i>FA 204-3</i>	A
GILLES F.	<i>FA 204-4</i>	A
GILLI E.	<i>GA 208</i>	A

GILLI Eric	<i>L 513</i>	A
GINOUX Nicole	<i>L 68</i>	A
GIORDANO Marie Madeleine	<i>L 411-1</i>	A
GIORDANO Marie Madeleine	<i>L 411-2</i>	D
GIORDANO Montoveri	<i>FA 103</i>	A
GIR MARALPIN (Molinari)	<i>FA 121</i>	A
GIR MARALPIN (Molinari)	<i>L 426-1</i>	A
GIR MARALPIN (Molinari)	<i>L 426-2</i>	A
GIR MARALPIN (Molinari)	<i>L 426-3</i>	A
GIR MARALPIN (Molinari)	<i>L 426-4</i>	A
GIR MARALPIN (Molinari)	<i>L 426-5</i>	A
GIR MARALPIN (Molinari)	<i>L 426-6</i>	A
GIR MARALPIN (Molinari)	<i>L 426-7</i>	A
GIR MARALPIN (Molinari)	<i>L 426-8</i>	A
GIR MARALPIN (Molinari)	<i>L 426-9</i>	A
GIR MARALPIN MOLINARI Jacques	<i>L 96-1</i>	A
GIR MARALPIN MOLINARI Jacques	<i>L 96-2</i>	A
GIR MARALPIN MOLINARI Jacques	<i>L 96-3</i>	A
GIRONDE Daniel	<i>GA 251</i>	A
GIULONE H.	<i>FA 161-1</i>	A
GIULONE H.	<i>FA 161-2</i>	A
GLANZIER Jacques	<i>L 173</i>	A
GOMEZ Michel (ELOY-ALTMANN)	<i>L 546-1</i>	A
GOSSELIN Jocelyne	<i>FA 13</i>	A
GOSSELIN Jocelyne	<i>FC 13</i>	A
GRANELLA	<i>FA 11</i>	A
GRASSIN DELYLE Mme	<i>GA 42-2</i>	A
GREINER J.	<i>GA 28</i>	A
GREUET Brigitte	<i>L 33</i>	A
GRIENET Madeleine	<i>L 203-1</i>	A
GRIENET Madeleine	<i>L 203-2</i>	D
GRIENET Madeleine	<i>L 203-3</i>	A
GRIENET Madeleine	<i>L 203-4</i>	A
GRIENET Madeleine	<i>L 203-5</i>	A
GRIENET Madeleine	<i>L 203-6</i>	A

GRILLO Gérard	<i>L 23-1</i>	C
GRILLO Gérard	<i>L 23-2</i>	C
GRIMA Nicole	<i>L 224</i>	A
GRINCEY P.	<i>FC 45-1</i>	A
GRINCEY P.	<i>FC 45-2</i>	A
GROS Maurice	<i>L 174</i>	A
GROS Roger	<i>FC 48</i>	A
GROSSET-GRANGE Anne	<i>AB 2-1</i>	A
GROSSET-GRANGE Anne	<i>AB 2-2</i>	A
GROSSI Raymonde	<i>L 305</i>	A
GUEDAT	<i>GA 8</i>	A
GUETTA Mme	<i>L 412-1</i>	A
GUETTA Mme	<i>L 412-2</i>	D
GUEYDAN Delphine	<i>AC 7</i>	A
GUICHARD Jacques	<i>L 235</i>	A
GUICHARD Liliane	<i>L 237</i>	A
GUIDACIELU G.	<i>FB 27</i>	A
GUILLAUME	<i>GA 157</i>	A
GUSTINELLI	<i>L 197</i>	A

H

HABIB Salima	<i>L 378</i>	A
HABITANTS SS et KW	<i>FC 37</i>	A
HACQUIN M.C.	<i>AA 1</i>	A
HAMARA Joan	<i>FA 112</i>	A
HANAN Richard	<i>L 519</i>	A
HARDY Philippe	<i>GA 257</i>	A
HARIVEL Mathieu	<i>GA 114</i>	A
HEMZACEK JP	<i>FD 8</i>	A
HERAUD Marcelle	<i>L 365</i>	A
HERNANDEZ-NICAISE Mari-Luz (CM Nice)	<i>L 469-1</i>	A
HERNANDEZ-NICAISE Mari-Luz (CM Nice)	<i>L 469-2</i>	A
HERNANDEZ-NICAISE Mari-Luz (CM Nice)	<i>L 469-3</i>	D
HERNANDEZ-NICAISE Mari-Luz (CM Nice)	<i>L 469-4</i>	A
HERRMANN Patrice	<i>L 366</i>	A
HOCQUARD F.	<i>FA 128-1</i>	A
HOCQUARD F.	<i>FA 128-2</i>	A
HOSTIN F.	<i>FC 9</i>	A
HOTEL GOUNOD Tschann Michel	<i>L 115</i>	A
HOTEL SPLENDID Tschann Michel	<i>L 117</i>	A
HUAUX Guy	<i>L 226</i>	C
HUNEBELLE Léonor	<i>FB 29-1</i>	A
HUNEBELLE Léonor	<i>FB 29-2</i>	A
HUNEBELLE Léonor	<i>FB 29-3</i>	A
HUYMANN A.	<i>GA 247</i>	A
HVIDSTEN Axel	<i>L 504-1</i>	A
HVIDSTEN Axel	<i>L 504-2</i>	A
HVIDSTEN Axel	<i>L 504-3</i>	A

/

ICARDO Yves	<i>L 67-1</i>	D
ICARDO Yves	<i>L 67-2</i>	A
ICARDO Yves	<i>L 67-3</i>	A
ICART Jean (CG 06)	<i>L 478</i>	A
IGOULEM D.	<i>FA 199-1</i>	A
IGOULEM D.	<i>FA 199-2</i>	A
Illisible	<i>AA 10</i>	A
Illisible	<i>AA 18-1</i>	A
Illisible	<i>AA 18-2</i>	A
Illisible	<i>AA 18-3</i>	A
Illisible	<i>FA 52</i>	A
Illisible	<i>FA 53</i>	A
illisible	<i>FA 71</i>	A
Illisible	<i>FA 88-1</i>	A
Illisible	<i>FA 88-2</i>	A
Illisible	<i>FA 116-1</i>	A
Illisible	<i>FA 116-2</i>	A
Illisible	<i>FA 116-3</i>	A
Illisible	<i>FA 131-1</i>	A
Illisible	<i>FA 131-2</i>	A
Illisible	<i>FA 137</i>	A
Illisible	<i>FA 141-1</i>	A
Illisible	<i>FA 141-2</i>	A
Illisible	<i>FA 141-3</i>	A
Illisible	<i>FA 142</i>	A
Illisible	<i>FA 147</i>	A
Illisible	<i>FA 148</i>	A
Illisible	<i>FA 162</i>	A
Illisible	<i>FA 167-1</i>	A
Illisible	<i>FA 167-2</i>	A
Illisible	<i>FA 183</i>	A
Illisible	<i>FA 185</i>	A
Illisible	<i>FA 228</i>	A

Illisible	<i>FA 234</i>	A
Illisible	<i>FB 4-1</i>	A
Illisible	<i>FB 4-2</i>	A
Illisible	<i>FB 9-1</i>	A
Illisible	<i>FB 9-2</i>	A
Illisible	<i>FC 46</i>	A
Illisible	<i>FC 59</i>	A
Illisible	<i>FC 60</i>	A
Illisible	<i>FC 63</i>	A
Illisible	<i>FC 66</i>	A
Illisible	<i>FC 73-1</i>	A
Illisible	<i>FC 73-2</i>	A
Illisible	<i>FC 73-3</i>	A
Illisible	<i>FC 74</i>	A
Illisible	<i>FC 77</i>	D
Illisible	<i>FC 78</i>	D
Illisible	<i>FC 80</i>	A
Illisible	<i>FD 14</i>	A
Illisible	<i>GA 7-1</i>	A
Illisible	<i>GA 7-2</i>	A
Illisible	<i>GA 7-3</i>	A
Illisible	<i>GA 7-4</i>	A
Illisible	<i>GA 59</i>	A
Illisible	<i>GA 128</i>	A
Illisible	<i>GA 158-1</i>	A
Illisible	<i>GA 158-2</i>	A
Illisible	<i>GA 188</i>	A
Illisible	<i>GA 189</i>	A
Illisible	<i>GA 191</i>	A
Illisible	<i>GA 192</i>	A
Illisible	<i>GA 196</i>	A
Illisible	<i>GA 198</i>	A
Illisible	<i>GA 203</i>	A
Illisible	<i>GA 232</i>	A
Illisible	<i>GA 233</i>	A

Illisible	<i>L 479</i>	A
Illisible Jacky	<i>FA 143</i>	A
IMMO 3000 COSTE Georges	<i>L 443-1</i>	A
IMMO 3000 COSTE Georges	<i>L 443-2</i>	A
IMMO 3000 COSTE Georges	<i>L 443-3</i>	A
INIAL JL.	<i>FA 80</i>	A
IPPERTI Bernard	<i>L 238</i>	A
IRMA Jean	<i>L 7</i>	A
IRONDELLE C et R	<i>L 550</i>	A
ISAAC JP Immobilière Nicoise	<i>L 400</i>	A
ISTAS Alain	<i>L 13</i>	C
Italie Flowie	<i>FB 15</i>	A
Italie Silvana	<i>FB 11</i>	A
IZARN Roger	<i>FA 1</i>	A
IZZILO Robert (Pompom Rouge)	<i>L 457</i>	A

J

JADSEN T.	<i>GA 207-1</i>	A
JADSEN T.	<i>GA 207-2</i>	A
JADSEN T.	<i>GA 207-3</i>	A
JAMME André	<i>L 12-1</i>	C
JAMME André	<i>L 12-2</i>	A
JANER André	<i>FA 96-1</i>	A
JANER André	<i>FA 96-2</i>	A
JEUDY-MARTELLI	<i>L 515</i>	A
JL	<i>FB 13</i>	A
JOUBE Christian	<i>L 130-1</i>	C
JOUBE Christian	<i>L 130-2</i>	A
JOULIAN Muriel	<i>L 72</i>	A
JOURE Christian	<i>FA 8</i>	A
JOUSSET J.J.	<i>GA 125-1</i>	A
JOUSSET J.J.	<i>GA 125-2</i>	A
JOUSSET Joseph	<i>L 136</i>	A
JOUVE Christian	<i>L 147</i>	A
JUILLARD Michel	<i>FA 31-1</i>	A
JUILLARD Michel	<i>FA 31-2</i>	A
JUILLARD Michel	<i>FA 31-3</i>	A
JUILLARD Michel	<i>FA 31-4</i>	A
JUILLARD Michel	<i>FA 31-5</i>	A
JULIEN Christian	<i>L 160</i>	A

K

KEAYS	<i>L 189</i>	A
KEAYS Béatrice	<i>GA 15-1</i>	C
KEAYS Béatrice	<i>GA 15-2</i>	C
KEAYS Béatrice	<i>L 84</i>	A
KEAYS Béatrice	<i>L 149</i>	C
KHAIDA José	<i>L 253-1</i>	A
KHAIDA José	<i>L 253-2</i>	C
KHAIDA José	<i>L 253-3</i>	A
KHAIDA José	<i>L 253-4</i>	A
KHAIDA José	<i>L 254-1</i>	A
KHAIDA José	<i>L 254-2</i>	C
KIRKDORFFER Mme	<i>FA 59-1</i>	A
KLEIN Eric	<i>L 83</i>	A
KLEIN Liliane	<i>FA 117</i>	D
KRAL Hugues	<i>L 462</i>	A
KREBS Bernard	<i>GA 143</i>	A
KRIEF	<i>GA 42-1</i>	A
KRIEF NIMROD Mambo Pizza	<i>L 453</i>	A
KRIMMER Ingeborg	<i>L 74-1</i>	A
KRIMMER Ingeborg	<i>L 74-2</i>	A
KY 288 (Alsace Lorraine)	<i>FB 33-1</i>	A
KY 288 (Alsace Lorraine)	<i>FB 33-2</i>	A
KY 288 (Alsace Lorraine)	<i>FB 33-3</i>	A
KY 288 (Alsace Lorraine)	<i>FB 33-4</i>	D
KY 288 (Alsace Lorraine)	<i>FC 91</i>	A
KY 288 (Alsace Lorraine)	<i>FD 24</i>	A
KY 288 (Alsace Lorraine)	<i>GA 258</i>	A

L

LA BARRE Pierre	<i>L 445</i>	A
LA CASA Monique	<i>L 126-1</i>	A
LA CASA Monique	<i>L 126-2</i>	A
LA CASA Monique	<i>L 241</i>	A
LA CORTE Joelle	<i>L 125</i>	A
LA CORTE Robert	<i>L 123</i>	A
LA GRAPPE D'OR	<i>L 195-1</i>	A
LA GRAPPE D'OR	<i>L 195-2</i>	A
LA PICA Louis (Pré. Syndic)	<i>L 202</i>	C
LABREURE	<i>L 60</i>	A
LAFARGE Ciment (Chéron)	<i>GA 238</i>	A
LAFFARGUE Christine	<i>L 392</i>	A
LAFORCE Florence	<i>FC 3</i>	A
LAFORGE Florence	<i>L 31-1</i>	D
LAFORGE Florence	<i>L 31-2</i>	C
LAFORGE Florence	<i>L 31-3</i>	A
LAFORGE Florence	<i>L 31-4</i>	A
LAFOUASSE Marie José	<i>GA 240-1</i>	A
LAFOUASSE Michel	<i>GA 240-2</i>	A
LAGARDE Jean Claude	<i>L 230</i>	A
LAGAUTRIERE Jean	<i>L 446-1</i>	A
LAGAUTRIERE Jean	<i>L 446-2</i>	D
LAGAUTRIERE Jean	<i>L 446-3</i>	A
LAHIETTE Pierre	<i>FD 21-1</i>	A
LAHIETTE Pierre	<i>FD 21-2</i>	A
LAHIETTE Pierre	<i>FD 21-3</i>	A
LAHIETTE Pierre	<i>FD 21-4</i>	A
LAHIETTE Pierre	<i>FD 21-5</i>	A
LAHIETTE Pierre	<i>FD 21-6</i>	A
LAHIETTE Pierre	<i>FD 21-7</i>	A
LALEURE Prof.	<i>GA 115</i>	A
LALLOUETTE Maino	<i>GA 109-1</i>	A
LALLOUETTE Maino	<i>GA 109-2</i>	A

LALLOUETTE Terence	<i>GA 110-1</i>	A
LALLOUETTE Terence	<i>GA 110-2</i>	A
LAMBELET du GAY Anita	<i>GA 254-1</i>	A
LAMBELET du GAY Anita	<i>GA 254-2</i>	D
LAMBELET du GAY Anita	<i>GA 254-3</i>	A
LAMBELET du GAY Anita	<i>GA 254-4</i>	A
LAMBERT Martine	<i>FA 230</i>	A
LAMBERT Martine	<i>FD 26</i>	A
LAMEYRE Marie Claude	<i>GA 17</i>	A
LAN AN LOÏ Régis	<i>L 349-1</i>	A
LAN AN LOÏ Régis	<i>L 349-2</i>	A
LANQUAR Laurent	<i>L 473-1</i>	A
LANQUAR Laurent	<i>L 473-2</i>	A
LARUANDE Jacques	<i>L 449</i>	A
LARUNCAS Raoul	<i>FC 39</i>	A
LASO JM	<i>FA 7-1</i>	A
LASO M.	<i>GA 38</i>	A
LASSEGUE Claude Jacques	<i>L 177-1</i>	C
LASSEGUE Claude Jacques	<i>L 177-2</i>	C
LASSEGUE Claude Jacques	<i>L 177-3</i>	A
LASSEGUE Claude Jacques	<i>L 177-4</i>	C
LASSEGUE Claude-Jacques	<i>L 201</i>	A
LATAPIECASE Danielle	<i>AA 11</i>	A
LAUGERI René	<i>GA 151</i>	A
LAUGIER Ph.	<i>GA 89</i>	A
LAUMONDAIS Hervé	<i>FA 10</i>	A
LAURENT Marie Jeanne	<i>GA 223</i>	A
LAVAL Benoît	<i>L 270</i>	A
LE BAHIA Conseil Syndical	<i>FB 25-1</i>	A
LE BAHIA Conseil Syndical	<i>FB 25-2</i>	A
LE BAHIA Conseil Syndical	<i>FB 25-3</i>	A
LE BAHIA Conseil Syndical	<i>FB 25-4</i>	A
LE BAHIA Conseil Syndical	<i>FB 25-5</i>	A
LE BAHIA Conseil Syndical	<i>FB 25-6</i>	A
LE BAHIA Conseil Syndical	<i>FB 25-7</i>	A

LE BREUS Jean Louis	<i>L 119</i>	A
LE BRIS Caroline	<i>FC 56</i>	C
LE CAM Frédéric	<i>L 301</i>	A
LE GALL Yves	<i>L 262-1</i>	A
LE GALL Yves	<i>L 262-2</i>	A
LE LORRAIN Andrée	<i>FA 211</i>	D
LE PIVERT Michel	<i>GA 4</i>	A
LEANDRO Corrado	<i>L 364</i>	A
LEBECQUE André	<i>L 348-1</i>	A
LEBECQUE André	<i>L 348-2</i>	A
LEBECQUE André	<i>L 348-3</i>	A
LEBECQUE André	<i>L 348-4</i>	A
LEBLANC Magali (Boite à Journaux)	<i>L 316</i>	A
LEBON Jean Pierre	<i>L 44-1</i>	A
LEBON Jean Pierre	<i>L 44-2</i>	A
LEBORG PELLEGRIN Janine	<i>L 486</i>	D
LECONTE Chantal	<i>GA 20</i>	A
LECONTE Chantal	<i>L 53</i>	A
LEFEVRE	<i>FD 13</i>	A
LEFEVRE	<i>FD 22-1</i>	A
LEFEVRE	<i>FD 22-2</i>	A
LEFEVRE	<i>FD 22-3</i>	A
LEGENDRE J	<i>FD 9</i>	A
LEGOYET Patricia	<i>L 433</i>	A
LEGRAND Marie	<i>L 555</i>	C
LEGRAS	<i>GA 184</i>	A
LEITOUNDJIAN Alain	<i>GA 218</i>	A
LELEYTER Gilbert	<i>L 397</i>	A
LELLOUCHE Frédéric	<i>FA 156</i>	A
LELORRAIN Andrée	<i>L 372</i>	A
LEMAIRE Serge	<i>L 265</i>	A
LEMOR Patrick	<i>L 292</i>	A
LEROUX Marcel	<i>L 49</i>	A
LEROUX Philippe	<i>L 482-1</i>	A
LEROUX Philippe	<i>L 482-2</i>	A

LES ALTERNATIFS	<i>GA 225</i>	A
LES ALTERNATIFS (Nice)	<i>L 304</i>	A
LESOURD André	<i>L 516</i>	A
LESUEUR Sébastien	<i>L 107</i>	A
LEVY Paul	<i>L 162-1</i>	A
LEVY Paul	<i>L 162-2</i>	A
L'HUILLIER Diane	<i>GA 231</i>	A
LIAUTAUD Danielle	<i>L 222</i>	A
LIBERALI Mme	<i>FA 221</i>	A
LIPRAUDI Marie Claude	<i>GA 6</i>	A
LOGET David	<i>L 131-1</i>	A
LOGET David	<i>L 131-2</i>	A
LOGET David	<i>L 131-3</i>	A
LOGET David	<i>L 131-4</i>	A
LOGET David	<i>L 131-5</i>	A
LOMBARD Fabrice	<i>L 405</i>	C
LOMBARD Fabrice (UF 170 / UF	<i>L 322</i>	C
LOPEZ Jean Yves	<i>GA 40-1</i>	A
LOPEZ Jean Yves	<i>GA 40-2</i>	A
LOPEZ Jean Yves	<i>GA 40-3</i>	A
LOPEZ Jean Yves	<i>GA 60</i>	A
LOPEZ Paul	<i>L 42</i>	A
LORANO Ch.	<i>FA 165</i>	A
LOREN	<i>FA 51</i>	A
LORNET Jean Pierre	<i>L 360-1</i>	A
LORNET Jean Pierre	<i>L 360-2</i>	A
LOVERDI André	<i>L 169-1</i>	A
LOVERDI André	<i>L 169-2</i>	A
LUCIANO Bernard	<i>L 196</i>	A
LUFTMAN Edith	<i>L 218</i>	A
LUINI Sophie	<i>L 413</i>	A
LURAT Paul	<i>FA 157-1</i>	A
LURAT Paul	<i>FA 157-2</i>	A
LURAT Paul	<i>FA 158</i>	A
LURON	<i>FA 44</i>	A

LUSARDI Annie (Conseil syndical)	<i>FC 65-1</i>	A
LUSARDI Annie (Conseil syndical)	<i>FC 65-2</i>	A
LUSARDI Annie (Conseil syndical)	<i>FC 65-3</i>	A
LUSARDI Annie (Conseil syndical)	<i>FC 65-4</i>	C
LUSARDI Annie (Conseil syndical)	<i>FC 65-5</i>	C
LUSARDI Annie (Conseil syndical)	<i>FC 65-6</i>	A
LYCEE Guillaume Appolinaire	<i>L 14-1</i>	A
LYCEE Guillaume Appolinaire	<i>L 14-2</i>	A

M

M. MARRA	<i>AA 9</i>	A
MACCHI Jean	<i>L 87</i>	A
MACCHIATI Silvana	<i>L 432-1</i>	A
MACCHIATI Silvana	<i>L 432-2</i>	A
MACHEU Nadjida	<i>L 46</i>	A
MAGUERITE	<i>FC 36</i>	A
MAKKY Rose	<i>L 368</i>	A
MALAUSSENA Robert	<i>L 207</i>	A
MALLARONI Dominique	<i>GA 162</i>	A
MALOLEPSZY Françoise	<i>L 434</i>	A
MALTERE Daniel	<i>GA 237-1</i>	A
MALTERE Daniel	<i>GA 237-2</i>	A
MANAIRA L.	<i>GA 265</i>	A
MANCINI Simone	<i>FA 172-1</i>	A
MANCINI Simone	<i>FA 172-2</i>	A
MANDUECH	<i>FA 5</i>	A
MANGILPAN Alain	<i>L 374</i>	A
MANIVON G.A.	<i>FD 16</i>	A
MANROUBIA Shawn	<i>GA 24</i>	A
MANSUY Odile	<i>GA 243-1</i>	A
MANSUY Odile	<i>GA 243-2</i>	A
MANUEL Bernard (Vice Pres C.Q.	<i>L 470</i>	A
MARACCIOLE G.	<i>GA 113</i>	A
MARASCE Paul	<i>FA 140-1</i>	A
MARASCE Paul	<i>FA 140-2</i>	A
MARCERON JP	<i>FA 42-1</i>	A
MARCERON JP	<i>FA 42-2</i>	A
MARCERON JP	<i>FA 42-3</i>	A
MARCERON JP	<i>FA 42-4</i>	A
MARCEROU Claude	<i>L 129</i>	A
MARI Mathieu	<i>L 390</i>	A
MARS Jacqueline	<i>GA 82</i>	A
MARTEAU Mme	<i>GA 249</i>	A

MARTEL Tatiana	<i>L 553-1</i>	A
MARTEL Tatiana	<i>L 553-2</i>	A
MARTIN Gilles	<i>GA 78</i>	A
MARTIN MC	<i>GA 79-1</i>	A
MARTIN MC	<i>GA 79-2</i>	A
MARTY Nathalie	<i>L 383-1</i>	A
MARTY Nathalie	<i>L 383-2</i>	A
MASSOFERRI Jacqueline	<i>GA 102</i>	A
MASSONI R. (Com de Quartier 14)	<i>GB 2</i>	A
MASSONI Roger	<i>GA 81-1</i>	A
MASSONI Roger	<i>GA 81-2</i>	A
MASUCCO	<i>L 98-1</i>	A
MASUCCO	<i>L 98-2</i>	A
MATTEI Alexandre	<i>AA 5-1</i>	A
MATTEI Alexandre	<i>AA 5-2</i>	A
MATTIA J.	<i>FB 23</i>	A
MAUREL Martine	<i>L 85</i>	A
MAURENT M.	<i>FA 125</i>	A
MAX-VERINE Anne	<i>L 261</i>	C
MAZZOLINI Flavia	<i>L 211</i>	A
MEHL Jean Louis	<i>L 493</i>	A
MEIROV	<i>L 167</i>	A
MENA Abel	<i>FC 15-1</i>	A
MENA Abel	<i>FC 15-2</i>	A
MENARD Dominique (ELOY-	<i>L 546-2</i>	A
MENGEAUD Magali	<i>L 394</i>	A
MENIER Brigitte	<i>FA 192-1</i>	A
MENIER Brigitte	<i>FA 192-2</i>	D
MENIER Brigitte	<i>FA 192-3</i>	A
MENNESSIER Jacqueline	<i>FA 212-1</i>	D
MENNESSIER Jacqueline	<i>FA 212-2</i>	A
MENNESSIER Jacqueline	<i>FA 212-3</i>	A
MENNESSIER Jacqueline	<i>FA 212-4</i>	A
MENNESSIER Jacqueline	<i>FA 212-5</i>	A
MENNESSIER Jacqueline	<i>L 537-1</i>	A

MENNESSIER Jacqueline	<i>L 537-2</i>	D
MENNESSIER Jacqueline	<i>L 537-3</i>	A
MENNESSIER Jacqueline	<i>L 537-4</i>	A
MERCANTINI Jean Claude	<i>L 175</i>	A
MERCIER Robert	<i>L 545</i>	A
MESEGUER Francis	<i>L 381</i>	A
MIANET Albert	<i>FA 187</i>	A
MICHAUT Williams	<i>FB 26</i>	A
MICHAUT Williams	<i>FC 69-1</i>	A
MICHAUT Williams	<i>FC 69-2</i>	A
MICHEL	<i>L 1-1</i>	A
MICHEL	<i>L 1-2</i>	D
MICHEL Ariane	<i>L 18</i>	A
MICHEL Thérèse	<i>FB 7-1</i>	A
MICHEL Thérèse	<i>FB 7-2</i>	A
MICHELET Jean Luc	<i>FA 89-1</i>	A
MICHELET Jean Luc	<i>FA 89-2</i>	A
MICHELLAND Raymonde	<i>L 472</i>	A
MICOLAY Y H	<i>L 152-1</i>	A
MICOLAY Y H	<i>L 152-2</i>	C
MICOLAY Y H	<i>L 152-3</i>	C
MIGNON Robert	<i>L 171</i>	A
MILANI CAPIALBI Rodolfo	<i>L 200</i>	A
MINARD Michel	<i>L 16</i>	A
MINASSIAN Nicole	<i>FC 32</i>	A
MINELLE Claude	<i>L 442</i>	A
MINOIS Jean	<i>FC 28</i>	A
MINOIS Jean	<i>FC 29-1</i>	A
MINOIS Jean	<i>FC 29-2</i>	A
MINOIS Jean	<i>FC 29-3</i>	A
MIOT Michel	<i>FC 49-1</i>	A
MIOT Michel	<i>FC 49-2</i>	A
MIQUEL Jean Carlos	<i>L 283</i>	A
MIR Jean	<i>FD 5</i>	A
MIROUX Claude	<i>GA 44</i>	A

MOLIN Dal	<i>AB 1-1</i>	A
MOLIN Dal	<i>AB 1-2</i>	A
MOLINARI (Gir Maralpin) Jacques	<i>FA 72</i>	A
MOLTA J.	<i>FA 166-1</i>	A
MOLTA J.	<i>FA 166-2</i>	A
MONNET Christian	<i>L 557</i>	A
MONNOT André	<i>FA 190-1</i>	A
MONNOT André	<i>FA 190-2</i>	A
MONNOT André	<i>FA 190-3</i>	A
MONNOT André	<i>FA 190-4</i>	C
MONNOT André	<i>FA 190-5</i>	A
MONNOT André (SCI Renand)	<i>L 287-1</i>	D
MONNOT André (SCI Renand)	<i>L 287-2</i>	A
MONNOT André (SCI Renand)	<i>L 287-3</i>	C
MONTANT S.	<i>GA 213-1</i>	A
MONTANT S.	<i>GA 213-2</i>	A
MONTEILS Maryse	<i>GA 108-1</i>	A
MONTEILS Maryse	<i>GA 108-2</i>	A
MONTI Hélène	<i>FA 59-2</i>	A
MONTIGLIO Jean Pierre	<i>L 242</i>	A
MORALES Michel	<i>FC 35</i>	A
MORISOT J.M.	<i>GA 127</i>	A
MOSCATELLI Jean Frédéric	<i>GA 70</i>	A
MOSCHETTI Christine	<i>FA 27</i>	A
MOSSA Paul	<i>FD 25</i>	A
MOUFFET Danielle et Pascal	<i>L 95</i>	A
MOUNIER JL	<i>FC 18</i>	A
MOUSSE Joël	<i>FB 12</i>	A
MUIA Gérard	<i>FA 213</i>	A
MULILHE	<i>GA 75</i>	A
MUNOZ Chantal	<i>L 419</i>	A

N

NACCACHE Angélique	<i>FA 54</i>	A
NAPOLITANO Mme	<i>FA 55</i>	A
NARDIN	<i>GA 43</i>	A
NARDINI Jean Louis	<i>L 28-1</i>	C
NARDINI Jean Louis	<i>L 28-2</i>	A
NAS F.	<i>FA 82</i>	A
NCA ATHLETISME	<i>L 213</i>	A
NEEB CL	<i>GA 246</i>	A
NEGRE-CALVI Catherine	<i>FA 195</i>	A
NEY Jean Gabriel	<i>L 246</i>	A
NEY Jean Gabriel	<i>L 297</i>	A
Nice Union Maritime VOISIN Thierry	<i>L 498</i>	A
NICODEM	<i>L 39</i>	A
NICOLAS Brigitte	<i>FA 32</i>	A
NICOLAY Elyse (Présidente du	<i>FC 64</i>	A
NICOLAY L.	<i>L 346</i>	A
NICOLAY / KHAIDA SyndicSalmon	<i>L 249-1</i>	C
NICOLAY / KHAIDA SyndicSalmon	<i>L 249-2</i>	B
NICOLAZO Annick	<i>L 90-1</i>	A
NICOLAZO Annick	<i>L 90-2</i>	A
NIDEA NICOLETTI Pascal	<i>L 468</i>	C
NOBLES Stéphane	<i>GA 69</i>	A
NOUSCHI André	<i>GA 224-1</i>	A
NOUSCHI André	<i>GA 224-2</i>	A
NOUSCHI André	<i>GA 224-3</i>	A
NOUSCHI André	<i>GA 224-4</i>	A
NOVELLI Janine	<i>GA 226</i>	A
NYHESF C.	<i>GA 259</i>	A

O

OBERTI R.	<i>FC 24-1</i>	A
OBERTI R.	<i>FC 24-2</i>	A
ODASSO Laurence	<i>GA 41</i>	A
ODDO Christian	<i>FA 138</i>	A
ODDOLI Georges	<i>L 471</i>	A
ODELLO R.	<i>GA 209-1</i>	A
ODELLO R.	<i>GA 209-2</i>	D
ODELLO R.	<i>GA 209-3</i>	A
OEHLERIL Chris	<i>GA 111-1</i>	A
OEHLERIL Chris	<i>GA 111-2</i>	A
OLLIER Alexis	<i>FC 4</i>	A
OMEGA SARL Conduite	<i>L 296</i>	A
ORANGE France	<i>L 404</i>	A
ORGANINI Hélène	<i>GA 106</i>	A
ORLANDO Claudio	<i>L 65</i>	A
ORSATI Sandrine	<i>GA 76-1</i>	A
ORSATI Sandrine	<i>GA 76-2</i>	A
ORTS J.	<i>GA 173</i>	A

P

PACCIMO Charles	<i>GA 253-1</i>	A
PACCIMO Charles	<i>GA 253-2</i>	D
PACCIMO Charles	<i>GA 253-3</i>	A
PAJMA Monique	<i>FA 37</i>	A
PALAZZOTI Florent	<i>FA 41</i>	A
PAOLI Mme	<i>L 324</i>	A
PAPAROUSA JF	<i>FA 205-1</i>	A
PAPAROUSA JF	<i>FA 205-2</i>	A
PAPAROUSA JF	<i>FA 205-3</i>	A
PARIGI Jean	<i>L 355</i>	A
PARMENTIER René	<i>L 77-1</i>	A
PARMENTIER René	<i>L 77-2</i>	D
PASCAL Alexandre	<i>L 6</i>	A
PASCAL Audrey	<i>FC 1</i>	A
PASCAL Audrey	<i>L 9</i>	A
PASERO Christine	<i>L 240</i>	A
PASSERIN Maurice	<i>L 26</i>	C
PASTOR Michel	<i>AA 3</i>	A
PASTORELLI Francis	<i>L 120-1</i>	A
PASTORELLI Francis	<i>L 120-2</i>	A
PATRAQUE	<i>FA 3</i>	A
PAUL Aline	<i>L 19</i>	A
PEDINI	<i>FA 16-1</i>	A
PEGRE	<i>FD 11</i>	A
PELLEGRIN Yannick	<i>FA 99</i>	A
PELLETIER R.	<i>FD 6</i>	A
PERASLENG	<i>GA 199</i>	A
PEREZ Mme	<i>FC 41</i>	A
PERRAUDAT	<i>FB 5-1</i>	A
PERRAUDAT	<i>FB 5-2</i>	A
PERRAUDAT	<i>FB 5-3</i>	A
PERRIN Jacqueline	<i>L 547-1</i>	A
PERRIN Jacqueline	<i>L 547-2</i>	A

PERRONE Mathieu	<i>L 165</i>	A
PERTUISET Elisabeth	<i>GA 47</i>	A
PES Christian	<i>GA 261</i>	A
PETITION	<i>L 487</i>	D
PETITION (10 organismes)	<i>L 338-1</i>	A
PETITION (10 organismes)	<i>L 338-2</i>	A
PETITION (10 organismes)	<i>L 338-3</i>	A
PETITION (10 organismes)	<i>L 338-4</i>	A
PETITION (10 organismes)	<i>L 338-5</i>	A
PETITION Arrivée Quai Cassini	<i>L 524</i>	A
PETITION Assos Antiquaires	<i>L 382</i>	A
PETITION Co. défense quartier du	<i>FA 184-1</i>	A
PETITION Co. défense quartier du	<i>FA 184-2</i>	A
PETITION Contre la Trémie	<i>L 526</i>	A
PETITION Copro. Palais du Square	<i>L 153-1</i>	A
PETITION Copro. Palais du Square	<i>L 153-2</i>	A
PETITION Copro. Palais du Square	<i>L 153-3</i>	A
PETITION Copropriétaires	<i>L 488</i>	D
PETITION Création Achat Minute	<i>L 506</i>	A
PETITION pomecolo	<i>L 328</i>	A
PETITION Quai Cassini en	<i>L 525</i>	A
PETITION Station sous Ile de	<i>L 527</i>	A
PETITION THEBAULT Julie	<i>L 501</i>	A
PETITION - Ste Hélène BRENGA	<i>L 544</i>	A
PETITION (Non à une tranchée à ciel ouvert) Thibault Julie	<i>L 329-1</i>	A
PETITION (Non à une tranchée à ciel ouvert) Thibault Julie	<i>L 329-2</i>	A
PETITION (Quai Cassini) MIANET Albert (Pharmacie)	<i>L 309</i>	A
PETITION C. Def. Q. Barla-Rép-	<i>L 327-1</i>	A
PETITION C. Def. Q. Barla-Rép-	<i>L 327-2</i>	A
PETTION Riquier Toselli C.	<i>L 438</i>	A
PEYRAT Jacques	<i>FB 24-1</i>	D
PEYRAT Jacques	<i>FB 24-2</i>	A

PHALIP Pierre	<i>GA 197</i>	A
PHILIP Alain (Avis du public)	<i>L 370</i>	A
PHILIP Maurice	<i>L 541</i>	A
PICAT Bernard	<i>L 70</i>	A
PICCIOTTO C.	<i>FA 223</i>	A
PICCIOTTO Carmelo	<i>L 496</i>	A
PICOUET Huguette	<i>L 431</i>	A
PINCO Dominique	<i>L 75</i>	A
PIOLI Véronique	<i>FC 16</i>	C
PIOTON Emmanuel	<i>L 8-1</i>	A
PIOTON Emmanuel	<i>L 8-2</i>	A
PIZZA-BISSO Chahed Nouredine	<i>L 303</i>	A
PLASSE Madeleine	<i>L 430</i>	A
POINAS André	<i>FA 202-1</i>	A
POINAS André	<i>FA 202-2</i>	D
POINAS Philippe	<i>L 278-1</i>	A
POINAS Philippe	<i>L 278-2</i>	D
POLLOGHINI F.	<i>GA 205</i>	A
POMMARD Maurice	<i>FA 236</i>	A
PONCIN Yves	<i>L 158</i>	A
PONS Corinne	<i>L 401-1</i>	A
PONS Corinne	<i>L 401-2</i>	D
PORTIER Denis	<i>L 533</i>	A
POURCEL Claude	<i>L 353</i>	A
POURIEL Claude	<i>L 502-1</i>	A
POURIEL Claude	<i>L 502-2</i>	A
POVERO Graziella	<i>GA 156</i>	A
PRATS V.	<i>GA 170</i>	A
PREDHONNE M. et Mme	<i>FA 83</i>	C
PREDHUMEAU Arlette	<i>L 361</i>	A
PREDHUMEAU Chantal	<i>L 509</i>	A
PREDHUMEAU Laura	<i>L 508</i>	A
PREDHUMEAU Véronique	<i>L 376</i>	A
PRG - PICARD Jean Christophe	<i>L 437-1</i>	A
PRG - PICARD Jean Christophe	<i>L 437-2</i>	A

PRUD'HOMME Gabriel	<i>GA 77</i>	A
PUJOL-REY	<i>GA 39</i>	A
PY Herbert	<i>L 450</i>	A

Q

QUINCY Mme

FB 6

A

R

R.R.	<i>L 112</i>	A
RACLE	<i>FD 4</i>	A
RADIGEOIS Maurice	<i>L 298-1</i>	A
RADIGEOIS Maurice	<i>L 298-2</i>	A
RADIGEOIS Maurice	<i>L 298-3</i>	A
RADIGEOIS Maurice	<i>L 298-4</i>	A
RADIGUE Marilynne	<i>L 48</i>	A
RADIGUE Philippe	<i>L 47</i>	A
RADISSON BLU Hotel	<i>L 325-1</i>	A
RADISSON BLU Hotel	<i>L 325-2</i>	A
RAFFINI Stéphanie	<i>L 236</i>	A
RAGUZ J. Luc	<i>FC 62</i>	C
RAIA Louis	<i>L 186</i>	A
RAIBAUDI Simone	<i>L 221</i>	A
RAIMOND-BUCH Jeanine	<i>L 535-1</i>	A
RAIMOND-BUCH Jeanine	<i>L 535-2</i>	D
RAIMOND-BUCH Jeanine	<i>L 535-3</i>	A
RAIMOND-BUCH Jeanine	<i>L 535-4</i>	A
RAIMOND-BUCH Jeanine	<i>L 535-5</i>	A
RAIMOND-BUCH Jeanine	<i>L 535-6</i>	A
RAIMONDO Ange et Vanna	<i>L 142-1</i>	A
RAIMONDO Ange et Vanna	<i>L 142-2</i>	C
RAIMONDO Patrice	<i>L 141</i>	C
RAMIN Nicole	<i>FA 108</i>	A
RAMPAL Agnés	<i>GA 1</i>	A
RAPALINO Roger	<i>L 307</i>	C
RAPALINO Roger	<i>L 308</i>	A
RAPEGNO Remy	<i>FA 170-1</i>	A
RAPEGNO Remy	<i>FA 170-2</i>	A
RAPEGNO Remy	<i>FA 170-3</i>	A
RASSE Gabrielle	<i>FA 132</i>	A
RASSOULI Suzanne (Coiffure)	<i>L 314</i>	A
RAVEU	<i>L 170</i>	A

RAYBAUD Michel	<i>FA 169-1</i>	A
RAYBAUD Michel	<i>FA 169-2</i>	A
RAYBAUD Michel	<i>FA 169-3</i>	A
RAYBAUD Michel	<i>FA 169-4</i>	A
RAYBAUD Michel	<i>FA 169-5</i>	A
RAZEAU Christian	<i>FA 50-1</i>	A
RAZEAU Christian	<i>FA 50-2</i>	A
RAZEAU Christian	<i>FA 50-3</i>	D
RAZEAU Christian	<i>FD 19</i>	A
RAZEAU Christian	<i>L 205</i>	A
RAZEAU Christian Christian	<i>FB 28</i>	A
REBELLI André	<i>FA 218</i>	A
REBELLI André	<i>L 451</i>	A
REBELLO	<i>FA 219</i>	A
REBUFFEL Michel	<i>L 191-1</i>	D
REBUFFEL Michel	<i>L 191-2</i>	A
REBUFFEL Michel	<i>L 192</i>	A
REDEZ Nader	<i>L 510</i>	A
Référence non utilisée	<i>AA 8-2</i>	A
Référence non utilisée	<i>GA 90</i>	A
Référence non utilisée	<i>GA 126</i>	A
Référence non utilisée	<i>GA 179</i>	A
Référence non utilisée	<i>FC 22</i>	A
RENAUD DEMARIA	<i>L 40</i>	A
RENOUX Emmanuel	<i>L 391</i>	A
RESSAIRE Daniel	<i>FA 154</i>	A
REVEST Marc (Le Bar à Crêpes)	<i>L 514</i>	A
RIBOT Marie	<i>GA 65</i>	A
RICCI G.	<i>GA 183</i>	A
RICCI Marcel	<i>L 17</i>	A
RIDUCCI	<i>AA 7-1</i>	A
RIDUCCI	<i>AA 7-2</i>	A
RIES Florence	<i>GC 4</i>	A
RIGAUD Claude	<i>L 135</i>	A
RIVERANE Opéra	<i>FC 50</i>	A

ROALANE	<i>FC 67</i>	C
ROBINET Gérard	<i>FA 66</i>	A
ROCHEBLAVE	<i>GA 152-1</i>	A
ROCHEBLAVE	<i>GA 152-2</i>	A
ROCHE-CROS Mme	<i>FA 191-1</i>	A
ROCHE-CROS Mme	<i>FA 191-2</i>	A
ROCHE-CROS Mme	<i>FA 191-3</i>	A
ROCHE-CROS Mme	<i>FA 191-4</i>	A
RODRIGUEZ Germaine	<i>L 363</i>	A
ROHER Paul	<i>L 214</i>	A
ROLLIN M.	<i>FA 75-1</i>	A
ROLLIN M.	<i>FA 75-2</i>	D
ROLLIN M.	<i>FA 75-3</i>	A
ROMAGNAN P.	<i>FC 7</i>	A
ROMAN Yves	<i>GB 1</i>	A
ROMBI Bernard	<i>L 345</i>	A
RONCLERE Alain	<i>FD 12</i>	A
RORLAN A.	<i>FA 180</i>	A
ROS P.	<i>FB 3</i>	A
ROSSELO	<i>FA 207</i>	A
ROSSINI Christophe	<i>L 511</i>	A
ROSSO C.	<i>FA 224</i>	A
ROSTAGNI Claire	<i>L 393</i>	A
ROUILLARD Daniel	<i>L 243-1</i>	C
ROUILLARD Daniel	<i>L 243-2</i>	A
ROUILLARD Daniel	<i>L 243-3</i>	A
ROULANT Paul	<i>GA 227</i>	A
ROUX A.	<i>FA 164</i>	A
RUF JL	<i>GA 211-1</i>	A
RUF JL	<i>GA 211-2</i>	A
RV SARL (Restaurant)	<i>L 320</i>	C

S

SABATIER Philippe	<i>L 475</i>	C
SABATIER Philippe	<i>L 497</i>	C
SAISSI	<i>AA 8-1</i>	A
SALLOT Marie Augustine	<i>GC 1</i>	C
SALLES Anne Marie	<i>L 379-1</i>	A
SALLES Anne Marie	<i>L 379-2</i>	D
SALMON (cabinet)	<i>GA 51</i>	C
SALVADORI Corine	<i>L 133</i>	A
SAMITIER Georges	<i>L 150</i>	A
SAMITIER - COTTO Georges	<i>L 151</i>	A
SAMOUN Irène	<i>L 444-1</i>	A
SAMOUN Irène	<i>L 444-2</i>	D
SAMPIERO Guy (prés. Trad.	<i>GA 174</i>	A
SANNA Thibaut	<i>L 92-1</i>	A
SANNA Thibaut	<i>L 92-2</i>	A
SANSON Jacqueline	<i>GA 67</i>	A
SANSON Jacqueline	<i>L 138</i>	A
SANT Raphael	<i>FA 163</i>	A
SANTARSIERO - SCUDO Anne	<i>L 558</i>	D
SANTUCCI Robert	<i>L 228</i>	A
SARL AVOMIGO SPAR	<i>FA 39</i>	A
SARL SUPROCYCLES PICCOLO S.	<i>L 477</i>	A
SARL TELEPHONE EUROPEEN	<i>L 312</i>	A
SARL Téléphone Européen	<i>L 220</i>	A
SARRAIRE Danièle	<i>L 59</i>	A
SARRUT Robert	<i>FA 181</i>	A
SAUVAGE Marede	<i>FC 33</i>	A
SCALTEILY	<i>GA 180</i>	A
SCHIEB Pierre Alain	<i>FD 3</i>	A
SCHWARTZ Joseph	<i>L 29</i>	C
SCI TILLANDSIA (M. Faragou)	<i>GC 5-1</i>	C
SCI TILLANDSIA (M. Faragou)	<i>GC 5-2</i>	C
SCIARRA J.	<i>GA 13</i>	A

SCIORTINO Sylvia	<i>L 447</i>	A
SCOCERI Josiane	<i>GA 236-1</i>	A
SCOCERI Josiane	<i>GA 236-2</i>	A
SCOCERI Josiane	<i>GA 236-3</i>	A
SCOCERI Josiane	<i>GA 236-4</i>	A
SCP FRANCK BERLINGER :	<i>L 463-1</i>	A
SCP FRANCK BERLINGER :	<i>L 463-2</i>	C
SEELMAYER (Hotel Elysée	<i>L 88</i>	C
SEGARRA Eric	<i>GA 145</i>	A
SEHOLTES Michel	<i>FC 21</i>	A
SELERON	<i>L 5</i>	A
SELVA Monique	<i>L 24-1</i>	A
SELVA Monique	<i>L 24-2</i>	D
SEMON A.M.	<i>FA 115</i>	A
SENAC Patrick	<i>L 156</i>	C
SENNES Geneviève	<i>L 269-1</i>	A
SENNES Geneviève	<i>L 269-2</i>	C
SENNES Geneviève	<i>L 269-3</i>	A
SENNES Geneviève	<i>L 269-4</i>	A
SENNES Geneviève	<i>L 562-1</i>	A
SENNES Geneviève	<i>L 562-2</i>	C
SENNES Geneviève	<i>L 562-3</i>	C
SENNES Geneviève	<i>L 562-4</i>	A
SEPPECHER Sébastien	<i>L 268</i>	A
SEREN Jean Marc	<i>L 66</i>	C
SERINDAT	<i>GA 181</i>	A
SERPAGLI Luciano	<i>L 10</i>	A
SEVERINO Marie	<i>L 122-1</i>	A
SEVERINO Marie	<i>L 122-2</i>	A
SEVERINO Marie	<i>L 122-3</i>	A
SEYS Palizio	<i>GA 134</i>	A
SGARBI Guy et Louise	<i>L 50</i>	A
SGD	<i>FA 19</i>	A
SICCARDI Christian	<i>FA 144-1</i>	A
SICCARDI Christian	<i>FA 144-2</i>	A

SICCARDI Christian	<i>FA 144-3</i>	A
SIMONEAU Joël	<i>GA 68</i>	A
SIMONNEAU Joël	<i>L 137</i>	A
SIRY PACE Colette	<i>FA 23-1</i>	A
SIRY PACE Colette	<i>FA 23-2</i>	A
SIRY PACE Colette	<i>FA 23-3</i>	A
SIRY-PACE Colette	<i>GA 229-1</i>	A
SIRY-PACE Colette	<i>GA 229-2</i>	A
SIRY-PACE Colette	<i>GA 229-3</i>	A
SIX Micheline	<i>L 377</i>	A
SKANDER Salima	<i>L 295-1</i>	A
SKANDER Salima	<i>L 295-2</i>	A
SKANDER Salima	<i>L 295-3</i>	A
SKANDER Salima	<i>L 295-4</i>	A
SKANDER Salima	<i>L 295-5</i>	A
SMIL Serge	<i>FC 20</i>	A
SMITH P.D.	<i>GA 171</i>	A
SOLARI Louis	<i>GA 256</i>	A
SOMMIER M. et Mme	<i>FA 26</i>	A
SOULIER J.C.	<i>FA 20</i>	A
SPAR MARCHE Natera JM	<i>L 315-1</i>	A
SPAR MARCHE Natera JM	<i>L 315-2</i>	A
SPERANZE A.	<i>FA 15-1</i>	A
SPERANZE A.	<i>FA 15-2</i>	A
SPINOSI Jean	<i>GA 239-1</i>	A
SPINOSI Jean	<i>GA 239-2</i>	A
SPINOSI Jean	<i>GA 239-3</i>	A
SPPEF Ostalier Michel	<i>FA 168-1</i>	A
SPPEF Ostalier Michel	<i>FA 168-2</i>	A
SQUARCIONI Paulo	<i>L 427</i>	A
STEPH	<i>AA 14</i>	A
SUSINI Jean Claude	<i>FA 113</i>	A
SUSINI Jean Claude	<i>L 257-1</i>	A
SUSINI Jean Claude	<i>L 257-2</i>	A
SUSINI Jean Claude	<i>L 257-3</i>	A

SUTTET Roger (C.Q. N°7)	<i>GA 185</i>	A
SZEPETOWSKI Cabinet	<i>L 286-1</i>	A
SZEPETOWSKI Cabinet	<i>L 286-2</i>	A

T

TADLAOUI Chahrazade	<i>L 507-1</i>	A
TADLAOUI Chahrazade	<i>L 507-2</i>	A
TANUCCI Paola (XtremCafé)	<i>L 454</i>	A
TASSANO Williams	<i>L 461</i>	A
TASSONE M. et Mme	<i>L 106</i>	A
TEMESSE	<i>L 373</i>	A
TERTI Marc	<i>GA 107-1</i>	A
TERTI Marc	<i>GA 107-2</i>	A
THEBAULT Julie	<i>FC 85-1</i>	A
THEBAULT Julie	<i>FC 85-2</i>	A
THIERY Roger et LARTIGUE	<i>L 396</i>	A
THOMAS Véronique	<i>L 560-1</i>	A
THOMAS Véronique	<i>L 560-2</i>	A
TILLANDSIA SCI	<i>L 330-1</i>	A
TILLANDSIA SCI	<i>L 330-2</i>	A
TILLANDSIA SCI	<i>L 330-3</i>	A
TILUEL Mme	<i>FD 18</i>	A
TISSUS TOSELLI	<i>L 127</i>	A
TITONE Rémy	<i>FA 74-1</i>	A
TITONE Rémy	<i>FA 74-2</i>	A
TIZOUN JB	<i>FB 20</i>	A
TONOLINI	<i>FA 182</i>	A
TONOLONI	<i>FA 70-1</i>	A
TOSAN Gisèle	<i>GA 23</i>	A
TOSELLI A.	<i>GA 193</i>	A
TOSELLI Etienne	<i>L 52</i>	A
TOSELLI ML	<i>GA 146</i>	A
TOSELLI Pierre	<i>FA 149</i>	A
TOSELLI Serge (Tissus)	<i>GA 91</i>	A
TOUFIK B	<i>GA 153</i>	A
TRAYNARD Emmanuel	<i>GA 83-1</i>	A
TRAYNARD Emmanuel	<i>GA 83-2</i>	A
TRAYNARD Emmanuel	<i>GA 83-3</i>	A

TRICAUD-GIBB Dr	<i>FA 87-1</i>	A
TRICAUD-GIBB Mme	<i>FA 87-2</i>	D
TROPIN Roger	<i>L 231</i>	C
TRUCHI Sébastien	<i>L 423</i>	A
TUMMINELLO Gilles	<i>L 452</i>	A
TURCAT Frédéric	<i>L 139</i>	A
TURCAT Frédéric	<i>L 146</i>	C
TYCH et VICERS Valerie	<i>GA 25-1</i>	A
TYCH et VICERS Valerie	<i>GA 25-2</i>	A
TYCH et VICERS Valerie	<i>GA 25-3</i>	A

U

UNION MARITIME	<i>FA 231</i>	A
URBANIA NICE UFFI	<i>L 321</i>	A
URBANIA NICE UFFI	<i>L 250</i>	A

V

VACHET Colette	<i>L 78</i>	C
VACONDIO Marie	<i>L 530</i>	C
VAILHERE-DELEAGE Catherine	<i>L 143-1</i>	A
VAILHERE-DELEAGE Catherine	<i>L 143-2</i>	A
VAISSIERES J. Luc	<i>L 371</i>	A
VALAY M	<i>GA 55</i>	A
VALLEE	<i>GA 160</i>	A
VAN ZANDIJCKE Anne	<i>FA 179</i>	A
VANNIER	<i>FC 19</i>	C
VANNIER-MOREAU	<i>FA 36-1</i>	A
VANNIER-MOREAU	<i>FA 36-2</i>	A
VANNIER-MOREAU	<i>FA 36-3</i>	A
VANNIER-MOREAU	<i>FA 36-4</i>	A
VANNIER-MOREAU	<i>FA 36-5</i>	A
VANNIER-MOREAU	<i>FA 36-6</i>	A
VANNIER-MOREAU	<i>FA 36-7</i>	A
VANNIER-MOREAU Martine	<i>L 252-1</i>	A
VANNIER-MOREAU Martine	<i>L 252-2</i>	A
VANNIER-MOREAU Martine	<i>L 332</i>	A
VANONI Paulin	<i>L 389-1</i>	A
VANONI Paulin	<i>L 389-2</i>	A
VASSALLO Richard	<i>L 476</i>	A
VASSORT	<i>L 367</i>	A
VATTOIS Jean Paul	<i>FA 220</i>	A
VEJDOVSKY Miche	<i>L 180-1</i>	A
VEJDOVSKY Miche	<i>L 180-2</i>	D
VEJDOVSKY Miche	<i>L 180-3</i>	A
VEJDOVSKY Michel	<i>L 111-1</i>	A
VEJDOVSKY Michel	<i>L 111-2</i>	A
VEJDOVSKY Michel	<i>L 111-3</i>	A
VEJDOVSKY Michel	<i>L 111-4</i>	D
VENERI Anna et Guiseppe	<i>GA 132-1</i>	A
VENERI Anna et Guiseppe	<i>GA 132-2</i>	A

VERGER A.	<i>GA 148</i>	A
VERGER Alain	<i>L 178</i>	A
VERGER René	<i>L 179</i>	A
VERINE Etienne	<i>GA 222-1</i>	A
VERINE Etienne	<i>GA 222-2</i>	A
VERINE Etienne	<i>L 263-1</i>	A
VERINE Etienne	<i>L 263-2</i>	A
VERREMAN Pierre	<i>L 45</i>	A
VERREMAN Régine	<i>GA 22</i>	A
VESCORI Paolo	<i>GA 133</i>	A
Veuve PATALACCI Grause	<i>L 347</i>	A
VIALE Lucienne	<i>L 536-1</i>	A
VIALE Lucienne	<i>L 536-2</i>	D
VIALE Lucienne	<i>L 536-3</i>	A
VIALE Lucienne	<i>L 536-4</i>	A
VIALE Lucienne	<i>L 536-5</i>	A
VICARI Charles	<i>AA 4-1</i>	A
VICTOR CG 06 Riquier	<i>L 351-1</i>	A
VICTOR CG 06 Riquier	<i>L 351-2</i>	A
VICTOR CG 06 Tunnel?	<i>L 352-1</i>	A
VICTOR CG 06 Tunnel?	<i>L 352-2</i>	A
VICTOR CG 06 Tunnel?	<i>L 352-3</i>	A
VICTOR Jacques (CG 06)	<i>FA 209-1</i>	A
VICTOR Jacques (CG 06)	<i>FA 209-2</i>	A
VICTOR Jacques (CG 06)	<i>FA 209-3</i>	A
VICTOR Jacques (CG 06)	<i>FA 209-4</i>	A
VICTOR Jacques (CG 06)	<i>FA 210</i>	A
VICTORIA Agency	<i>L 208</i>	A
VIDARD	<i>L 492</i>	A
VIGNOLO Hélène	<i>GA 264</i>	A
VINCENSIMI Paule	<i>GA 119</i>	A
VISENTIN Isabelle	<i>GA 61</i>	A
VISSIERE Denise	<i>FC 44-1</i>	A
VISSIERE Denise	<i>FC 44-2</i>	A
VITRY Ghislaine	<i>FA 63-1</i>	A

VITRY Ghislaine	<i>FA 63-2</i>	A
VOGEL JP	<i>GA 98</i>	A
VOISIN Blaise	<i>L 556-1</i>	A
VOISIN Blaise	<i>L 556-2</i>	A
VOISIN Thierry	<i>FA 232</i>	A
VOLPI-PERROIS J René	<i>GA 52-2</i>	A
VOLPI-PERROIS Suzanne	<i>GA 52-1</i>	A
VONESCHEN Alex	<i>L 284</i>	A

W

WATTIAU Gérard	<i>FA 100</i>	A
WEIL	<i>FA 49</i>	A
WEIL G.	<i>FA 186-1</i>	A
WEIL G.	<i>FA 186-2</i>	A
WEIL G.	<i>FA 186-3</i>	A
WEIL G.	<i>FA 186-4</i>	A
WERNER Monique	<i>GA 230</i>	A
WIEVIORKA Thérèse	<i>L 247</i>	A
WIEVLORKA Th.	<i>FA 171</i>	A
WOUSSEN Cédon	<i>L 4</i>	A

Y

YACHT CLUB de Nice

L 333

A

YZEBE V.

FA 173

A

Z

Z. Patricia	<i>FC 31-1</i>	A
Z. Patricia	<i>FC 31-2</i>	A
ZAMITI	<i>FC 83</i>	A
ZOLPO	<i>L 168-1</i>	A
ZOLPO	<i>L 168-2</i>	A
ZOLPO	<i>L 168-3</i>	A
ZURCKA L.	<i>FA 129</i>	A

4.02 Thèmes

Des observations portant sur les mêmes sujets ayant été exprimées par bon nombre de requérants, la Commission d'enquête a établi des réponses par thèmes définis ci-après. Les réponses à chaque observation peuvent donc dans nombreux cas faire référence à ces thèmes.

Thème AUTOBUS

(Correspondances bus / tram, modifications du réseau de bus...)

Synthèse des observations du Public

Les observations du public sur le devenir du réseau de bus après réalisation du tramway portent sur deux points :

- Que deviennent les lignes environnant le tracé du tramway après les travaux ? Comment sera organisé le réseau ?
- Pourquoi ne pas réorganiser et amplifier le réseau de bus existant en augmentant les lignes en site propre et en multipliant les autobus à grande capacité. Le coût du projet en serait fortement diminué.

Une observation demande où passeront les bus qui arrivent au port par la rue Antoine Gautier puisque celle-ci sera interdite aux voitures, dont la réponse est : le bus sur ce trajet est remplacé par le tramway.

Appréciation de la Commission d'Enquête

Le dossier d'enquête présente à titre indicatif les grands pôles d'échange bus/tram :

- *Saint-Augustin. Ce pôle comportera la gare routière régionale et sera desservi par deux lignes urbaines passantes (9 et 15), 3 lignes départementales passantes (110, 210 et 250), et 7 lignes urbaines en terminus (52, 54, 55, 57, 59, 70 et 94).*
- *Ferber-Carras. Il s'agit d'un pôle uniquement de rabattement, c'est-à-dire que les lignes de bus concernées auront toutes leur terminus dans ce pôle. 7 lignes sont concernées : 11, 60, C, 8 et P en bus standard et 65 et 73 en minibus.*
- *Magnan. Hormis la ligne 22 qui desservira ce pôle tout en étant maintenue, les autres lignes (3, 60, 62 et T75) auront leur terminus à ce pôle. Concernant ce pôle, la circulation et le stationnement des bus de rabattement sont représentés page 115 du tome 1 du dossier, pièce C, notice explicative.*
- *Port/Ile de Beauté. Ce pôle continuera à être desservi par 6 lignes passantes (14, 20, 27, 30, T32 et 112) et 3 lignes dont le terminus sera dans ce pôle (7, 81 et 100).*

Ces pôles d'échange sont décrits à titre indicatif, car, après la mise en service de la ligne de tramway, il est probable que certains trajets devront être modifiés après avoir analysé l'application du nouveau plan de circulation à mettre en œuvre tout au long de la ligne. La Commission souhaite que cette réorganisation soit faite en concertation avec la population et les organismes concernés.

En ce qui concerne l'alternative que représente le tramway par rapport au bus, l'avantage va sans conteste au tramway dans la mesure où la capacité d'une rame est de l'ordre du double d'un bus articulé, et que la vitesse moyenne d'exploitation est nettement supérieure. En outre, le tramway présente l'avantage d'être beaucoup moins polluant que le bus.

*Enfin, il n'est pas question que le tramway soit une solution complètement alternative au bus. Cela ne peut être le cas que sur le tracé de sa ligne.
Tous les autres transports en commun seront assurés par bus de capacités différentes suivant la population à desservir et la largeur des voies de desserte.*

Thème CADAM

(Centre technique, terminus NIKAIA, parc des sports Charles Ehrmann,...)

Synthèse des observations du Public

Dans l'ensemble peu d'observations ont concerné le terminus au Centre Administratif Départemental des Alpes Maritimes (C.A.D.A.M.). Quelques questions très spécifiques ont été posées par le public, principalement sur le devenir de la Halle de sport près du Stade Charles Ehrmann et de la piste d'athlétisme attenante, ces deux équipements étant voués à la destruction pour laisser place au Centre Technique du tramway.

Le Centre Régional de Biologie et de Médecine du Sport (C.R.B.M.S.) souhaiterait le maintien de son implantation en l'état actuel près du stade Charles Ehrmann. Si non, le CRBMS souhaite que des solutions alternatives soient proposées pour son remplacement, si le projet du centre technique du Tram est maintenu à son emplacement.

Un élu du Conseil Municipal demande que soit reconsidérée l'implantation du futur Centre Technique du Tram compte tenu que deux équipements importants seront condamnés : piste d'athlétisme de 250 m indispensable notamment à l'échauffement des athlètes lors de rencontres de haut niveau et halle dédiée à l'athlétisme en salle. La destruction de ces deux installations est en totale contradiction avec la volonté de relancer l'athlétisme à Nice. La halle des sports sert également dans la journée aux enfants des écoles primaires, aux collégiens et lycéens.

Certains requérants demandent la réalisation d'installations équivalentes dans l'enceinte du Stade Ch. Ehrmann avant la destruction de celles existantes ou bien le déplacement du Centre Technique.

Certaines personnes déplorent la distance au CADAM depuis le terminus.

Cf. Annexe A2, questions 1 & 17.

Appréciation de la Commission d'Enquête

La ligne Est-Ouest préfigure avec sa branche aéroport/Paul Montel un morceau de la ligne T3 qui ira de l'aéroport à Lingostière desservant la totalité de la Plaine du Var. Par rapport au schéma voté, une branche supplémentaire a été rajoutée sur la « Digue des Français » au nord du quartier des Moulins pour accéder au futur dépôt. Elle permet également de desservir dans le même temps le CADAM, la salle de spectacle NIKAIA et le parc des sports C. Ehrmann.

Un parc relais de 250 places est prévu au niveau du CADAM.

Le franchissement du carrefour Digue des Français / route de Grenoble par le tramway a un impact non négligeable sur le carrefour : la distance à parcourir par les rames est importante, et leur vitesse de franchissement sera faible. Cependant, le carrefour apparaît en mesure de supporter cet impact.

L'insertion du tracé du tramway dans le secteur du CADAM constitue une des extrémités de la ligne et son entrée dans le futur centre technique qui doit s'implanter sur une partie du stade Charles Ehrmann. Un scénario paysagé, type parc urbain, est retenu pour le traitement de ce secteur. L'emprise traitée regroupe l'espace compris entre le

stade Charles Ehrmann, le futur centre technique et la voie d'accès à l'A8, englobant une partie du parking des Pins.

Dans le cadre des différentes concertations précédant l'enquête publique, un certain nombre d'avis ont été émis et ont été rapportés dans le dossier de l'enquête :

- Plusieurs avis convergent pour dire qu'il faut que la ligne T2 desserve le CADAM et la cité des Moulins, ou que ces secteurs de haute densité d'utilisateurs soient desservis dès la mise en service de l'extension vers l'ouest, sans attendre la mise en service de la totalité de T3 dans la Plaine du Var.
- A l'ouest, la desserte de lieux comme le CADAM, l'aéroport, ou encore du futur pôle multimodal de St-Augustin est appelée des vœux du plus grand nombre.
- Concernant la position des élus, huit tracés (sur voirie) ont été présentés. Quatre n'ont fait l'objet d'aucun commentaire (tracés « mixte » et « cœur de ville » du Maître d'Ouvrage + tracés des « alternatifs » et des « verts »). Les autres ont été présentés/argumentés par l'assemblée sous l'angle de leurs points positifs, en se référant plus ou moins aux critères établis précédemment. Toutes les propositions, à l'exception d'une seule, entérinaient la desserte des deux terminaux de l'aéroport en tramway ainsi que le CADAM / Saint Augustin.

Les interrogations concernant la suppression de la Halle des Sports et de la piste d'athlétisme apparaissent légitimes au regard des services que ces deux équipements peuvent rendre pour les athlètes et la jeunesse des lycées et collèges.

Le terminus du tram dans cette zone est un besoin évident pour desservir le CADAM où se concentrent la plupart des services de l'Etat, de la Préfecture et du Conseil Général (3000 emplois – 300 000 visiteurs annuels). L'accès piétonnier depuis le terminus du tramway à l'entrée du CADAM sera requalifié à partir de la solution existante. A l'heure actuelle l'acheminement peut se faire en empruntant le passage sous la voie de desserte de l'aéroport et de l'autoroute A8, aucune voie de circulation n'étant à traverser.

En cas de manifestation au stade Charles Ehrmann ou à la salle de spectacles NIKAIA, le tramway servira de moyen de transport à haut débit favorisant ainsi l'accès à ces deux centres de manifestation.

Par ailleurs, la ligne 2 du tramway doit disposer à un de ses deux terminus d'un centre technique principalement dédié à l'entretien et la maintenance des rames. Il sert par ailleurs au stockage des rames quand le tramway n'est pas en fonctionnement (actuellement entre 1h et 5h du matin). Compte tenu du concept de la ligne 2 par rapport à la ligne 1, aucune liaison par rail n'est possible entre ces deux lignes. Le centre technique de Las Planas ne peut donc pas être utilisé pour l'entretien et le stockage des rames de la ligne 2.

Ce centre technique doit disposer d'une surface suffisamment vaste pour remplir ces deux missions. Ceci impose pratiquement l'utilisation des surfaces envisagées pour sa construction : l'emprise de la halle des sports et celle de la piste d'athlétisme.

En ce qui concerne donc le devenir des deux équipements sportifs situés à cet emplacement, une solution doit être trouvée dans un secteur le plus proche possible. Cette solution, même temporaire devra prendre effet avant la destruction de la halle des sports. Une demande sera faite en ce sens au maître d'ouvrage par la commission d'enquête.

Thème CIRCULATION

(Plan de circulation véhicules, livraisons, aménagement des voies de circulation, gestion des carrefours, ...)

Synthèse des observations du Public

Les observations du public portent sur les conséquences de la construction de la ligne T2 pendant le chantier, mais aussi après sa mise en service.

Sur la partie ouest, les observations portent sur la suppression de deux files de circulation jusqu'au carrefour des Grenouillères (Bld. René Cassin). Le public craint la paralysie de cet axe qui « va tuer les petits commerces ».

Les deux voies sont indispensables pour gérer la circulation lorsqu'il y a un problème sur la Promenade ou la voie rapide. Certains évoquent l'impossibilité de se garer en double file.

Sur la partie est de la ligne, les observations portent sur les interrogations concernant le trafic automobile : Où va passer le flux automobile venant des ferries ?

Le trafic auto sera-t-il vraiment réduit suite à la mise en service du tramway ?

Comment va s'organiser la circulation des bus ?

Comment orchestrer la circulation avec 25000 véhicules par jour qui passent sur la place Ile de Beauté ?

Comment sera réorganisé le plan de circulation ?

Sur un plan plus général, comment sera réglée la gestion des croisements avec le tramway ?

Par ailleurs, de nombreuses personnes, notamment sur la partie de ligne de Grosso au carrefour des Grenouillères, sont très préoccupées par les livraisons aux commerces, notamment ceux qui sont approvisionnés par des camions de gros tonnage ou de grande longueur.

Enfin, quelques demandes portent sur la gestion des carrefours et la priorité qui doit bénéficier au tramway.

Complément d'information du Maître d'ouvrage

Voir annexe A2. Question n°2.

Appréciation de la Commission d'Enquête

L'un des buts de la réalisation d'un tramway, transport en commun à grande capacité (300 places par rame avec une fréquence en heure de pointe de 4 minutes et un temps de trajet garanti), est de réduire la circulation automobile.

La suppression de deux voies de circulation entre Grosso et le carrefour des Grenouillères va dans le sens d'une circulation apaisée le long des voies du tramway.

Cependant, sur ce tronçon de la ligne, de nombreux commerces ou activités sont installés.

Avec la suppression de 2 voies de circulation, de nombreux commerçants, prestataires de service ou professions libérales, craignent les difficultés d'accès et de livraisons.

Concernant les accès sur ce secteur de la ligne, ils ne poseront pas de problèmes aux véhicules particuliers ou aux petits véhicules utilitaires. En revanche, concernant les poids-lourds de moyen et fort tonnage ou grande longueur, la Commission demande au maître

d'ouvrage de vérifier que les accès aux commerces recevant ce type de véhicules restent bien accessibles et de revoir le plan de circulation dans ce sens.

Sur la partie en centre-ville les conditions de circulation seront peu impactées grâce à la ligne tramway en tunnel. Mais il est nécessaire d'adapter le plan de circulation aux nouvelles contraintes générées par l'installation du tramway.

A l'extrémité est de la ligne, des problèmes de circulation risquent de se produire en raison de la réduction du nombre de voies sur la place Ile de Beauté.

Le thème « circulation » concerne, en outre, notamment la question des livraisons par les véhicules utilitaires et les poids-lourds qui approvisionnent les commerces et activités. Le dossier, dans son volume 1/2 pièce C, présente le long du tracé du tramway, des zones hachurées vertes qui représentent probablement des aires de livraison, bien que la légende ne le précise pas. A la lecture des observations reçues, il apparaît que celles-ci ne correspondent pas toujours aux besoins réels existants.

Exemple : pour le garage Citroën (74 Bld. René Cassin) qui reçoit un camion transporteur de voitures par jour, aucune aire de livraison n'est prévue devant celui-ci.

En conséquence, la Commission demande que la question des accès, notamment des véhicules utilitaires de tous tonnages, soit étudiée au cas par cas et que soient prévues dans le projet définitif l'aménagement des aires de livraison nécessaires avec, si possible, la mise en place d'une surveillance de l'usage abusif de ces aires afin de ne pas porter atteinte aux activités commerciales.

Enfin, concernant la gestion des carrefours, il apparaît indispensable, pour des raisons évidentes de maintien de la vitesse commerciale du tramway, qu'un système de gestion des carrefours permettent de suffisamment anticiper l'arrivée d'une rame pour que celle-ci soit prioritaire sur tout autre véhicule, sauf, bien entendu, les véhicules de police et de secours.

Thème COUT ET FINANCEMENT

(Cout du projet, capacité de financement, impact sur la fiscalité, ...)

Synthèse des observations du Public

- **Sur le coût** du projet les observations du public sont nombreuses.

Certains se déclarent opposés au projet trop coûteux en particulier pour la partie prévue en souterrain risquant d'aggraver l'endettement de la ville de Nice.

Certains sont sceptiques sur la véracité des coûts annoncés et pensent que des coûts additionnels n'ont pas été pris en compte.

D'autres pensent qu'un autre tracé en aérien rendrait le même service à un coût moindre et plus acceptable en temps de crise.

D'autres se demandent comment est-il possible de tolérer, dans une période où tous les éléments sont au rouge, de privilégier une solution dont les coûts sont multipliés par 3 au minimum par rapport à une solution aérienne et affirment la nécessité de veiller à la bonne gestion des deniers.

- **Sur le financement :**

Certains intervenants qui s'interrogent sur le financement posent les questions suivantes :

- Comment la Communauté Urbaine NCA va financer 750 millions d'euros ?
- Qui va payer ?
- Quelle va être la part du contribuable pour financer le projet ?
- Le dossier fait état de subventions attendues à hauteur de 21 % du budget total, soient 161 millions d'euros ; un intervenant s'interroge sur le caractère proportionnel ou forfaitaire de ces subventions et sur l'assurance de les obtenir, compte tenu des difficultés actuelles.
- Un intervenant, considérant le projet intergénérationnel, trouve le projet intéressant s'il est réalisé dans les limites du cadrage budgétaire avec des financements à maturité longue (au moins sur 50 ans) pour éviter de s'appuyer trop sur les taxes locales et durant des périodes de crise.

Certains favorables au projet attendent sans tarder la construction de la ligne pour le développement et la requalification de la ville. D'autres qui préconisent néanmoins la maîtrise de l'enveloppe budgétaire et expriment une satisfaction particulière pour les aménagements prévus conduisant à une ville plus belle et plus verte avec un cadre de vie requalifié.

Appréciation de la Commission d'Enquête

En préalable, la Commission relève que le choix d'un tramway est une décision politique et d'orientation pour le développement de la Communauté Urbaine dans un projet global à long terme avec des avantages et des inconvénients. Ce projet inscrit au Schéma Directeur des Transports Urbains est conforme aux orientations prises par les grandes villes françaises.

La Commission note, outre l'ambition de préserver le cœur de la cité pour son attractivité, que le projet est un outil de dynamisation économique et de cohésion territoriale pour les prochaines décennies

Outre le port, l'aéroport et le Centre Administratif, la ligne Ouest-Est relie entre eux la plupart des grands pôles économiques de développement de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur (Arénas, et son extension future le Grand Arénas et la future Eco-Vallée, Opération d'Intérêt National).

La Commission se réfère aux éléments du dossier d'enquête « coût du projet et bilan de rentabilité socio-économique » et « soutenabilité financière du projet ».

Le dossier qui a été présenté à l'enquête publique comportait un bilan socio-économique du projet qu'il est impossible de développer ici en quelques lignes. Le bénéfice par euro investi est de 0,7 €. Comme le financement est essentiellement d'origine publique, il s'agit également du bénéfice par euro public investi.

L'Instruction cadre de mai 2005 recommande de prendre en compte le coût d'opportunité des fonds publics. Le bénéfice du projet par euro public investi dans le cadre du projet de création de la ligne Ouest-Est est supérieur à ce coût d'opportunité des fonds publics, qui s'élève à 0,3 euro par euro public investi. Le taux de rentabilité interne atteint 6,3%. Il est supérieur au seuil de 4% correspondant au taux fixé par le Commissariat Général du Plan afin de garantir une utilisation optimale des ressources publiques.

- Concernant les subventions, il est espéré autour de 160 M€, soit environ 25 % du montant de l'opération : cf. annexe A2 question 9.

Les indications montrent que l'utilisation des fonds publics est conforme au taux fixé par le Commissariat Général du Plan et que le retour sur investissement est atteint en 19 ans.

Le coût du projet intègre les avantages socio-économiques apportés aux usagers tels que le gain de temps, de régularité, l'amélioration générale de la qualité de vie des habitants, et la diminution des nuisances.

La Communauté Urbaine a adopté :

- par délibération n°9.8, en date du 4 octobre 2010 à l'unanimité, la demande de subvention relative au tramway dans le cadre du 2^{ième} appel à projets du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer estimant le projet à 780 millions d'euros TTC*
- par délibération n°35.4 en date du 30 mai 2011, la mise en œuvre d'un fonds d'arbitrage carbone pour la réalisation de la ligne Ouest-Est de 1 million d'euros visant à valoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre.*

En se basant sur ces éléments, la baisse du coût d'exploitation, l'exhaustivité des coûts présentés et un surcoût admis pour un projet aussi structurant pour l'avenir, la Commission considère que le coût du projet ne fait pas obstacle à la reconnaissance de son utilité publique.

Thème DEPLACEMENTS DOUX

(Cheminements piétonniers et pistes cyclables)

Synthèse des observations du public

Parmi les observations du public on relève le souhait d'espaces importants pour les pistes cyclables, d'aménagements cyclables en particulier la réalisation de parcs à vélos aux abords des stations du tramway. On note la demande d'une piste cyclable sur l'avenue Californie, en complément de celle de la Promenade, l'observation d'une attention particulière aux carrefours de Cassin, route de Grenoble et la Digue des Français ainsi que la requalification de la voie entre la station NIKAIA et le CADAM assurant la création d'un cheminement piétonnier dans ce secteur qui sera particulièrement fréquenté.

Appréciation de la Commission d'Enquête

La Commission précise que les circulations douces répondent à la réglementation et aux orientations du PDU, (vélos et piétons) avec des propositions dans les différents secteurs du projet :

Dans le secteur NIKAIA - Centre Administratif – Saint-Augustin :

- *Bd Paul Montel : cheminement piétons associé à un cheminement cycles unidirectionnel sur chaque trottoir ;*
- *Digue des Français : l'emprise du trottoir nord est augmenté, sécurisant les sorties d'écoles par rapport à la voirie. Une emprise est aménagée au sud de la plateforme pour un cheminement piéton en relation avec le quartier des Moulins ;*
- *Secteur du Centre Administratif : des cheminements piétons sont aménagés, d'une largeur minimale de 5m, associés à des parvis dégagés, au droit de la station et au droit de la sortie du stade, permettant des flux de piétons importants ;*
- *Aménagement d'itinéraires cyclables dans le secteur de Saint-Augustin, le long du passage reliant l'aéroport au pôle multimodal ;*

Dans le secteur Aéroport - Saint-Augustin

- *Aéroport : cheminement piétons, d'une largeur minimale de 2,5m, accompagne le tramway sur l'ensemble de son tracé au sein de l'aéroport*
- *Aménagement d'un parvis piéton au droit du terminal 1 ;*
- *Ouvrage de la Caravelle : cheminement piétons et cyclistes sous l'ouvrage existant, de part et d'autre de la plateforme tramway. Cheminement cyclistes montant et descendant depuis le pôle multimodal de Saint-Augustin se raccordant à la piste cyclable existante de la Promenade des Anglais. Cheminement piétons montant et descendant depuis le pôle multimodal et depuis l'aéroport, se raccordant à la promenade des Anglais ;*
- *Saint-Augustin : cheminement cycliste en site partagé avec les voies bus. Cheminement piétons sur des emprises latérales de 8 m et sur une emprise centrale de 10,5m.*

Dans le secteur Saint-Augustin – Vallon Barla

Une piste cyclable est aménagée sur un tronçon du Bd René Cassin pour rejoindre les aménagements existants sur la Promenade des Anglais. Des connexions cyclables à

certaines intersections sont aménagées pour rejoindre les pistes existantes sur la Promenade des Anglais.

Dans le secteur Vallon Barla – Grosso

- *Aucune piste cyclable n'est prévue sur l'avenue de la Californie, des connexions cyclables à certaines intersections seront aménagés pour rejoindre les pistes cyclables proches de la Promenade des Anglais ;*
- *Mise en place de zones de circulation apaisées notamment sur l'axe France/Californie/Cassin : une zone 30 est aménagée sur cet axe, ce qui permet de concilier l'apaisement des circulations automobile avec la circulation des deux-roues, sans pour autant aménager des pistes cyclables spécifiques ;*

Dans le secteur Grosso - Garibaldi

- **Alsace-Lorraine** : piste cyclable créée sur le Bd Victor Hugo
- **Jean Médecin** : l'intersection entre l'avenue Jean Médecin et la rue Victor Hugo est piétonne avec une circulation tolérée pour les ayants droits ;
- **Durandy** : le trottoir devant l'édicule de sortie est élargi.

Dans le secteur Garibaldi-Port-Ile de Beauté

- **Garibaldi** : le trottoir devant l'édicule de sortie est élargi.
- *recalibrage des trottoirs sur la rue Ségurane*
- **Rue Gautier** : mixte (tramway, piétons) mais plus d'automobiles, sauf riverains.
- *Au nord de la place Ile de Beauté, Esplanade de 18m de large jusque sous les arcades, au sud, trottoir conséquent de 19m de large traversé par la plateforme ; La piste cyclable existante sur le quai Papacino supérieur est prolongée sur le trottoir au sud de la place.*

Sur le principe général :

Des stationnements sécurisés pour les cycles et des stations pour les « Vélo Bleu » sont prévus à proximité des stations et sur la totalité de l'itinéraire du tramway.

Le rayon de desserte piétonne autour des stations étant de 500 m, la quasi-totalité de la bande littorale ainsi qu'une grande partie du centre-ville bénéficieront d'un accès piéton fortement amélioré.

La conception de ces aménagements associés au projet du tram vise à accroître la qualité de vie pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite par l'aménagement de nouveaux espaces publics, l'élargissement des trottoirs équipés d'éclairage modernisé.

Au vu de ces propositions, la Commission d'Enquête considère que les circulations douces sont prises en compte d'une manière satisfaisante dans le projet en réponse aux préoccupations du public.

Thème DOSSIER

(Observations sur les documents du dossier d'enquête, ...)

Synthèse des observations du Public

Des observations écrites et verbales, il ressort une appréhension du public pour l'examen de ces dossiers volumineux et peu pratiques à consulter. Des intervenants auraient souhaité pouvoir consulter les dossiers sur internet pour mieux les étudier sans contraintes horaires. Le fait d'avoir organisé 4 enquêtes conjointes en même temps pour un projet aussi important a été interprété comme une volonté de mettre à l'écart le citoyen des affaires de la cité.

Les observations majeures relevées :

- des documents, des plans pas suffisamment précis, parfois incomplets et comportant des légendes illisibles
- le manque d'informations sur des points qui auraient pu être davantage développés tels que le coût/ une étude plus conséquente et plus complète sur la géologie et l'hydrologie / l'étude d'impact qui minimise les risques d'une inondation avérée et les dangers du ruissellement des eaux/ le souhait de voir figurer dans le dossier une synthèse de la géologie et de la lithologie sur le tracé intégrant les forages carottés récemment /Qu'en est-il par exemple de la présence possible de formations gypseuses perturbantes évoquées par le professeur E. Gilli, le tunnel les rencontre sous le Paillon !/ meilleure information sur l'accumulation des eaux au nord de la ligne souterraine/ Manque d'information sur la nature des travaux dans certains secteurs.
- l'absence du bilan socio- économique de la ligne 1 indispensable pour une bonne évaluation du retour d'exploitation et de la capacité de remboursement des emprunts/absence d'inventaire des installations existantes (forages, puits, fondations spéciales,...)
- Insuffisance et fiabilité des informations
L'étude d'impact ne donne pas d'information sur les risques de remontée de nappe au voisinage des extrémités Est et Ouest où les trémies forment un barrage continu à la nappe./Certains s'interrogent sur la pertinence des modélisations faites sur l'impact hydrogéologique des infrastructures et dans lequel ne sont pas pris en compte les cours d'eau dont le fleuve Paillon ; ils sollicitent un complément d'étude / risques liés à la montée des eaux souterraines, de la mer et à un éventuel tsunami ?
- Au niveau de l'enquête parcellaire il est relevé les observations suivantes :
Des imprécisions sur le zonage et les limites de certaines propriétés / des erreurs sur les adresses des syndics./ les copropriétaires du 54 Victor Hugo signalent que les plans parcellaires n'ont pas un degré de précision requis pour une enquête parcellaire et signalent une divergence entre les plans publiés sur le site internet du tramway, ceux exposés au Forum et ceux du dossier / la société TILLANDSIA ne disposait pas d'information sur les zones à démolir et/ou à exproprier / une distorsion dans l'application cadastrale, en limite du Domaine Public Autoroutier.

- au niveau du dossier expropriation :
Lettres d'expropriation dans une forme très administrative (rue Antoine Gautier par exemple) ont été adressées à des copropriétaires non concernés générant des incompréhensions et inquiétudes. / les modalités d'indemnisation ne figurent pas au dossier.

Appréciation de la Commission d'Enquête :

La Commission d'Enquête comprend les difficultés d'appréhension de ces dossiers volumineux et complexes à consulter. Un allègement aurait pu être envisagé en évitant de répéter les mêmes informations dans certains documents pour les rendre plus accessibles au public.

Elle a fait corriger, avant la mise à l'enquête du dossier, certaines erreurs matérielles et remplacer des plans illisibles ; les plans du parcellaire qui ne laissaient pas apparaître clairement les bâtiments existants ; ils ont été repris par le Maître d'Ouvrage, bien que la présentation aurait pu encore être améliorée pour une lecture plus aisée.

Les commissaires enquêteurs, en siégeant tous les jours, ont été très sollicités pour l'accès à l'information et les recherches nécessaires pour répondre à la demande du public.

La Commission d'Enquête rejoint l'appréciation de l'Autorité Environnementale sur la bonne qualité globale de l'étude d'impact, bien illustrée et proportionnée aux enjeux.

Les remarques au niveau du parcellaire sont toutefois à pondérer car l'objet de l'enquête est de vérifier l'identité des propriétaires et de s'assurer des emprises foncières par retour d'un questionnaire au service foncier de Nice Côte d'Azur.

La Commission d'Enquête comprend les remarques du public, notamment la demande de mise en ligne des différents dossiers pour mieux les consulter sur internet. La Commission d'Enquête l'avait suggérée, avant l'ouverture de l'enquête publique, au Maître d'Ouvrage, lequel a préféré mettre sur son site internet une synthèse des dossiers et compléter l'information du public par une exposition de grands panneaux sur les lieux d'enquête avec une animation vidéo en 3D sur chaque site, outil de communication bien apprécié.

Thème EAU

(Inondations caves, nappes phréatiques, cours d'eau souterrains, ...)

Synthèse des observations du Public

Circulation des eaux souterraines

Les observations du Public font état de nombreuses rivières souterraines, ou qui ont été canalisées au fur et à mesure de l'urbanisation de la ville ; des quartiers sont érigés sur d'anciennes cressonnières. Le sous-sol niçois est réputé fragile, peu cohérent et gorgé d'eau.

Il est rapporté que de nombreux immeubles sont, régulièrement ou occasionnellement, l'objet d'inondations dues à des remontées d'eau par les sous-sols.

Il est également rappelé que des inondations importantes ont affecté la ville au cours des dernières décennies.

Des requérants justifient notamment leurs inquiétudes par un rapport hydrologique établi à leur demande par Eric Gilli, géologue, Professeur à l'Université de Paris, qui conclut à « *de graves lacunes concernant la définition du contexte hydrogéologique* » et à la nécessité « *d'études complémentaires et d'une synthèse hydrogéologique plus poussée* ». Compte tenu de ce qui précède, des personnes craignent que des travaux souterrains n'aggravent ces désordres : le tunnel et les autres ouvrages de génie civil souterrains, gares et trémies d'accès, ne risquent-ils pas, par leur ampleur, de constituer un barrage à la circulation des eaux souterraines, occasionnant une remontée du niveau des eaux en sous-sol

Influence de la nappe phréatique

Bon nombre d'intervenants s'inquiètent des risques liés à la structure hétérogène du sol dans lequel des poches de gypse peuvent être présentes (rapport Gilli). / Certains signalent que les constructions autour du square Durandy ont été établies sur d'anciennes cressonnières ; le sous-sol étant truffé de poches d'eau, ils craignent des affaissements d'immeubles anciens sans fondations / Le tunnel projeté et les parois des stations vont constituer un barrage pour les nappes phréatiques et l'écoulement des eaux /. La réalisation des ouvrages souterrains entrainera des modifications dans l'hydrogéologie environnante et des perturbations sur les fondations des immeubles comme cela a déjà été constaté lors de la construction de parkings souterrains. / L'étude d'impact ne donne pas d'information sur les risques de remontée de nappe au voisinage des extrémités Est et Ouest du tunnel où les trémies forment un barrage continu à la nappe./ Certains s'interrogent sur la pertinence des modélisations faites sur l'impact hydrogéologique des infrastructures et sollicitent un complément d'étude / risques liés à la montée des eaux souterraines, de la mer et à un éventuel tsunami ?

Remontées des eaux / inondation caves

Les riverains du tracé souterrain s'inquiètent pour les fondations des immeubles lors du passage du tunnelier, ainsi que des risques de fissures, la fragilisation des structures et des infiltrations depuis le sous-sol, avec pour conséquence les risques d'inondation des caves et parkings souterrains.

Les propriétaires du Cinéma « Variétés » craignent, eux, une accentuation des montées des eaux dans l'une des salles par fortes pluies.

La copropriété du 22 rue Tonduti de l'Escarène signale la présence de cavités d'eau en sous-sol et la nécessité d'activer en permanence une pompe de relevage.

Procès-verbal et réponse du Maitre d'Ouvrage

Conformément à la procédure d'enquête, un procès-verbal (cf. annexe D1) a été adressé au Maitre d'Ouvrage du projet pour lui faire part des observations recueillies au titre de l'enquête publique « Loi sur l'eau ». Le Maitre d'Ouvrage y a répondu par un mémoire (cf. annexe D2).

Appréciation de la Commission d'Enquête

La commission d'enquête forge son opinion :

- *sur les études de modélisation de l'impact du projet sur les eaux souterraines et la synthèse de l'étude géologique et hydrogéologique tirée du rapport « Mangan » dont les conclusions et recommandations sont les suivantes : « le projet ne devrait pas avoir d'incidence significative sur les zones (points bas, constructions enterrées, parkings souterrains, caves...) et points sensibles environnants (captages, forages géothermiques...). L'incidence possible sur la stabilité des masses gypseuses (dissolutions) est par contre difficile à apprécier.../... Ces conclusions sont bien entendu provisoires et devront être vérifiées et au besoin précisées lors des phases d'études suivantes. »*
- *les documents d'incidence relevant du Dossier d'Autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants et R.214-1 et suivants du Code de l'Environnement explicitent*
 - *la description de l'état initial du secteur d'étude, portant sur : la climatologie, la géologie, les eaux souterraines, les eaux superficielles et la faune et flore inféodées aux milieux aquatiques;*
 - *l'appréciation des incidences du projet sur les milieux aquatiques;*
 - *la présentation des mesures de réduction et/ou de compensation des impacts constatés;*
- *la compatibilité de l'opération avec les documents réglementaires (SDAGE 2010-2015, SAGE « Nappe et Basse Plaine du Var », PPR de la Basse Plaine du Var...).*

Ce dernier document précise que « L'effet de barrage lié à la construction des infrastructures souterraines étanches (tunnel et stations) se manifestera probablement par une remontée des niveaux à l'amont et une baisse à l'aval. Ce basculement piézométrique sera d'autant plus important que le tracé enterré est orienté perpendiculairement à la direction générale des écoulements naturels, les ouvrages opposeront donc une résistance hydraulique maximale. », et ajoute « L'impact principal concernant les eaux souterraines proviendra essentiellement au cours de la phase travaux, lors de la réalisation du tunnel, des stations en parois moulées et du pompage des eaux d'exhaures en fond de fouilles. ».

La Commission d'Enquête partage la position des professionnels et experts qui préconisent d'approfondir la connaissance du milieu par des investigations complémentaires. La Commission note avec satisfaction que la première campagne d'études hydrogéologiques qui a été menée préalablement à l'enquête publique, sera complétée par d'autres mesures et observations qui seront effectuées avant et pendant la réalisation des ouvrages.

Compte tenu de la forte présence d'eau et de matériaux fins dans le sous-sol niçois, le choix du creusement du tunnel à l'aide du tunnelier à pression de boue a été retenu car il est le mieux adapté à ce contexte géologique et hydrogéologique.

La mise en place d'un management des risques qui sert de fil conducteur tout au long du projet associant la Direction du Tramway de Nice Côte d'Azur, Maître d'Ouvrage, la Maitrise d'œuvre, forte de son expérience entre autres du métro de Lyon, l'APAVE, le contrôle technique, et le Groupement d'Entreprises retenu qui va permettre d'optimiser les meilleures solutions techniques est une organisation adaptée pour la conduite et la réalisation du projet dans de bonnes conditions.

Ce management de projet est rassurant, par la prise en compte de tous les aléas possibles et en définissant pour chacun d'eux la criticité du risque associé et donc la mise en œuvre des solutions adaptées. Ainsi, le projet ne devrait pas avoir d'incidence significative sur les impacts hydrogéologiques.

Thème ENVIRONNEMENT

(Impact sur l'environnement et paysages urbains, arbres, espaces verts, pollutions, valorisation culturelle et touristique...)

Synthèse des observations du Public

Les arbres et la requalification urbaine

Des requérants s'opposent à l'abattage d'arbres sur le jardin Alsace Lorraine ! / On nous parle du Grenelle de l'environnement et puis on décide tout simplement de couper 700 arbres ! On évite, de nous indiquer la taille des arbres qui seront replantés en remplacement. / Il est mentionné « on veillera à ne pas détruire les arbres pendant la nidification », certains requérants soulignent le vague de la formule. Avant que les petits arbres replantés arrivent à une taille qui leur permette d'être, à nouveau, un refuge pour les animaux : il n'est rien indiqué ! / Les arbres à replanter sur le boulevard Victor Hugo devront être d'une certaine taille pour la restitution de l'aspect du Boulevard. Les arbres coupés, même s'ils sont remplacés par des sujets plus jeunes, le bilan CO2 sera négatif. / Opposition à l'abattage des arbres et palmiers avenue de la Californie. / La réalisation du tramway doit contribuer à « rendre la ville aux piétons et aux cyclistes » et à contribuer à une « requalification urbaine ».

Valorisation culturelle et touristique

De quelle façon le passage du tramway réussirait-il à valoriser l'architecture du Musée des Beaux Arts ? / Pourquoi ne pas mettre des œuvres d'art ou des expositions dans les stations souterraines ?

Les espaces verts

On passe par pertes et profits la réduction du Jardin « Alsace Lorraine », mais on met en avant les milliers de m² de plaques de gazon, dont on va recouvrir le projet. Rien sur les milliers de m³ d'eau et les kilos de fertilisants chimiques utilisés pour fabriquer et entretenir ces pelouses. L'engazonnement de la plateforme est une erreur, il n'y a qu'à voir ce qu'il en est des zones engazonnées sur la ligne 1.

La pollution et les nuisances sonores

Il faut diminuer la pollution en évitant d'entamer des travaux longs polluants pour la réalisation d'infrastructures trop gourmandes en énergie. Il faut être intraitable sur les gâchis que sont ces travaux « pharaoniques ». / Le choix du tracé en souterrain tendrait plutôt à ne pas nuire à la circulation automobile et ne repoussera pas les voitures à la périphérie : donc pas de diminution de la pollution atmosphérique. / Inquiétude sur les conséquences des vibrations dues aux travaux ou à la circulation du tramway en souterrain, sur les immeubles (comparaison avec le métro parisien).

L'impact sur la faune

Il est mentionné : « en milieu urbain l'impact sur la faune est limitée sauf pour les oiseaux », c'est complètement faux.

Appréciation de la Commission d'Enquête

Les arbres et la requalification urbaine

- *La Commission observe que l'aménagement urbain s'accompagnera de la plantation de nouveaux arbres venant améliorer la climatisation naturelle et la*

biodiversité urbaine de la ville, dans le respect de son caractère méditerranéen. Le Maître d’Ouvrage annonce que près de 2 400 arbres seront plantés et 950 seront conservés. Seuls 700 arbres seront enlevés, soit pour des raisons sanitaires, soit pour permettre l’implantation du tramway et améliorer la qualité des espaces publics. La Commission prend bonne note qu’au final, cela représente un solde positif d’environ 1700 arbres supplémentaires le long du tracé du tramway.

- *Concernant la requalification sur les différents secteurs du trajet, la Commission constate que :*

- Boulevard Paul Montel : *la structure végétale existante (alignements de pins et palmiers) sera conservée et la plateforme du tramway sera végétalisée ;*

- Digue des Français : *la structure végétale existante (alignements de pins) sera également conservée.*

- Centre Administratif : *la plateforme du tramway sera végétalisée, en liaison avec le parc urbain.*

- Secteur St Augustin à Barla Grosso : *l’ensemble de la plateforme sera végétalisée. Les abords de la plateforme tramway seront plantés d’arbres de deuxième grandeur (20m), et d’arbustes. Les plantations existantes sur les trottoirs seront conservées au maximum, densifiées et complétées par des arbres de troisième grandeur (8-10m), et des arbustes.*

- Secteur Grosso Garibaldi : *le square Alsace-Lorraine sera restitué à l’identique ; les alignements de grands arbres au niveau de Jean Médecin et Victor Hugo seront maintenus sur l’espace piéton nouvellement créé ; le square Durandy sera complètement réaménagé.*

- Place Ile de Beauté : *la place sera replantée d’une triple rangée d’arbres qui camoufleront les mouvements du tramway, mais dégagera cependant la vue sur le parvis de l’église Notre-Dame-du-Port.*

- *La Commission apprécie l’effort fourni par le Maître d’ouvrage pour requalifier le paysage urbain tout au long du tracé de son projet, y compris dans sa partie souterraine (Bd Victor Hugo).*

Valorisation culturelle et touristique

- *La Valorisation culturelle et touristique sera toujours présente grâce à l’implantation d’œuvres d’art, la conception d’équipement des stations souterraines pour l’accueil d’œuvres éphémères en écho avec les événements dans la ville.*
- *Les monuments historiques sont soumis aux dispositions de la loi du 31 décembre 1913. Ces dispositions organisent un régime protecteur s’imposant lors de la réalisation de tous travaux ; ce régime est plus ou moins contraignant selon que les travaux sont relatifs à un immeuble classé, en cours de classement, inscrit ou situé dans le champ de visibilité d’un édifice inscrit ou classé. Pour les immeubles situés dans le champ de visibilité, tous travaux nécessitent l’obtention d’une autorisation préalable (L621-31 du code du patrimoine). L’objectif fondamental est de préserver et valoriser le caractère du Monument Historique. Les travaux seront menés en veillant notamment à respecter un paysage de qualité aux abords du chantier*

(gestion des déchets, mise en place de barrières, ...) afin d'en minimiser l'importance.

Les espaces verts

- La Commission prend conscience que les emprises nécessaires pour la réalisation des travaux, en particulier au droit des stations enterrées, impacteront temporairement plusieurs parcs et jardins :
- Au niveau du jardin Alsace-Lorraine, les emprises travaux nécessiteront l'occupation temporaire d'environ 1 500 m² (sur les 8 850 m² que comptent le jardin), dont la moitié sera in fine replantée et réaménagée en concertation avec la Ville de Nice.
- Concernant le square Durandy, la réalisation de la station nécessite l'occupation temporaire de l'ensemble de l'espace. Il sera bien entendu réaménagé et replanté après travaux.
- Enfin, le square Bouvier, présentant un aspect relativement dégradé aujourd'hui sera supprimé dans le cadre des travaux.
- La Commission note avec satisfaction qu'une fois les travaux terminés, les espaces verts seront réaménagés et plantés en collaboration avec la Ville de Nice et que la réalisation de la ligne Ouest-Est s'accompagnera de la création d'un « ruban vert » sur l'axe Californie / rue de France / boulevard René Cassin / Boulevard Paul Montel (77 000 m² de plate-forme traitée, en majorité recouverte de gazon) et de nouveaux espaces verts (32 000 m² de bandes traitées).

La pollution et les nuisances sonores

- La Commission ne peut que se rendre à l'évidence, les axes de circulation étant saturés, ils induisent de fortes pollutions et nuisances, comme le démontrent les observatoires du Plan de Développement Urbain. C'est pour cela que le Maître d'ouvrage a choisi de mettre désormais en place des modes de déplacements d'une grande capacité de transport. Les embouteillages et l'asphyxie croissante, pénalisent l'accès à l'hyper centre. Le bruit et la pollution de l'air font progressivement perdre son attrait au secteur côtier. Le tramway inversera cette tendance, en facilitant l'accès au cœur du bassin de vie.
- Concernant le centre-ville, la Commission comprend que l'effort d'aménagement consistera essentiellement à agir sur les axes saturés, le stationnement et les modes doux de façon à réduire la congestion et les pollutions et nuisances qui lui sont liées. Des mesures ont été réalisées sur la qualité de l'air et le niveau sonore sur la ligne tramway existante (avant et après sa mise en service) et sur les tracés potentiels des futures lignes tramway. L'analyse des polluants montre une forte baisse des émissions polluantes là où passe le tramway. Un fort potentiel

d'amélioration de la qualité de l'air est envisageable à proximité de la future ligne Ouest-Est, d'autant que les niveaux de pollution sont aujourd'hui élevés, en particulier sur les axes Californie et Promenade des Anglais, malgré une baisse sensible du trafic automobile due aux réductions progressives des capacités de la voirie. Il apparaît également que globalement le bruit est très sensiblement inférieur aux niveaux constatés avant les travaux de la ligne 1, avec une diminution globale de 4 dB.

- *La Commission comprend parfaitement l'inquiétude des riverains envers les éventuelles conséquences des vibrations dues aux travaux ou à la circulation du tramway, tant en surface qu'en souterrain, sur les immeubles ou l'environnement sonore.*
 - 1 - *Les vibrations liées à la réalisation de la section enterrée* : *Le mode d'excavation par tunnelier est d'un meilleur résultat que tout autre procédé. La problématique chantier sera plutôt sur les postes des stations enterrées,, dans les zones d'excavation supérieures. Des essais de vibrations sur les modes de foration seront réalisés, afin de définir en accord avec l'entreprise le seuil acceptable.*
 - 2 - *Les vibrations générées par le contact rail-roue*: *La plate-forme transmet au sol les vibrations générées par le contact rail-roue que l'on appelle le bruit « solidien ». Il ne faut pas confondre ce bruit avec le bruit aérien qui résulte simplement d'une transmission acoustique par l'air.*
 - 3 - *Concernant le tunnel* : *les rails du tunnel devraient se situer entre 20 et 30 mètres sous la surface du sol, donc à une relative grande profondeur. Par ailleurs, des retours d'expériences ont montré qu'avec un tunnel tel que présenté aujourd'hui, **il n'y aurait pas d'impact pour les habitants situés au-dessus du tunnel.** Des solutions seront recherchées pour répondre à ce risque, aussi bien pour la section aérienne, que pour la section en tunnel. Ces mesures consistent notamment dans l'intégration de dispositifs anti-vibratiles d'atténuation 10 Db, lors de la pose de voie.*

Toutefois, la Commission attire l'attention du Maitre d'Ouvrage sur la pollution sonore potentielle induite par les émergences des systèmes de ventilation des stations et ouvrages souterrains.

- *En résumé, la Commission s'accorde à penser, qu'au-delà de l'évolution positive de la mobilité en transports publics, le projet aura un effet notable sur la qualité de l'air et le niveau sonore perçu par les riverains, ainsi que sur les espaces publics de la ville.*

L'impact sur la faune

- *Des inventaires ont été dressés par le bureau d'études ECO-MED faisant apparaître un total, de 44 espèces dans la zone d'étude. On retrouve des espèces variées dont certaines spécifiques de la région méditerranéenne.*
- *Le Maitre d'Ouvrage spécifie que la basse vallée du Var accueille de nombreuses espèces d'oiseaux, ce qui lui a valu d'intégrer le réseau Natura 2000 en tant que zone de protection spéciale, dont certaines espèces sont protégées et avérées à*

l'extrémité Ouest de l'aire d'étude rapprochée et que les habitats présents dans l'aire d'étude ne sont pas favorables à leur fréquentation par ces espèces. Le projet étant intégralement situé en milieu urbain, l'impact sur la faune en phase travaux est faible. Les seules espèces présentes sont relativement communes (rouge-gorge, moineau domestique, mésange, hirondelle,...). Cela s'explique principalement par l'isolement géographique et donc écologique dont souffrent ces milieux engendrant ainsi une fonctionnalité écologique relativement altérée. Outre les oiseaux, de petits mammifères (hérisson, écureuil,...) peuvent être rencontrés dans les parcs urbains.

- *La Commission constate que les études nécessaires ont été menées et que l'impact du projet sur la faune reste limité.*

Thème EXPLOITATION

(Choix du matériel, alimentation électrique, entretien et agencement des rames, ...)

Synthèse des observations du Public

Certaines observations du public pointent le fait que les 2 lignes ne soient pas raccordées et que les voitures des 2 lignes ne soient pas interchangeable. La solution de 2 lignes complètement séparées entraînera une forte augmentation des frais de maintenance.

On déplore que les lignes de tram ne constituent pas un réseau :

- Aucune interconnexion entre les lignes 1 et 2 ;
- Ruptures de charges mal commodes ;
- Pas d'alternative en cas d'incident naturel ou techniques sur les lignes.

L'argument de la non interconnexion entre les deux lignes amène des suggestions de modification de la partie souterraine : l'entrée en souterrain à la rue du Congrès rapprocherait considérablement cette entrée de la ligne 1. Cela permettrait de prévoir en surface une connexion à moindre coût entre les 2 lignes, connexion qui ne serait utilisée qu'en qualité de voie de secours (transfert de rame d'une ligne à l'autre) et donnerait plus de souplesse à l'exploitation de l'ensemble du réseau du tramway.

Sur le gabarit des rames une suggestion est faite : il me paraît insuffisant de limiter à 2,65 m la largeur du tram alors qu'il existe des possibilité de gabarit supérieur : à Karlsruhe : 2,8 m.

Les éléments de confort sont aussi soulignés pour cette deuxième ligne, tels que l'utilisation de vitres fumées ou la possibilité de valider son ticket à chaque extrémité des wagons. On souhaiterait également que les éléments de sécurité soient renforcés pour éviter les chutes de personnes, en particulier des personnes âgées.

D'autres questions diverses concernant l'exploitation et les aménagements du tramway ont trait à :

- L'alimentation du tramway par des lignes aériennes (LAC) sur tout son parcours ;
- Des espaces réservés dans les rames pour embarquer vélos et poussettes ;
- Ne souhaite pas de fixation des « caténaires » sur les façades des immeubles.

Appréciation de la Commission d'Enquête

Les éléments synthétiques concernant la définition et les modes d'exploitation du tramway sont décrit dans le paragraphe 3.1.3 du présent rapport. Des éléments complémentaires sont rappelés ci après, motivant les principales options prises dans le cadre de l'exploitation de la ligne 2 du tram.

Une démarche de développement durable (DD) a été mise en place et s'appuie en particulier sur une exploitation économe, évolutive et efficace du réseau tramway :

- *Optimisation du matériel roulant pour qu'il soit le plus fiable, accessible et confortable possible, en choisissant des rames fiables à l'exploitation, à grande capacité, à faible consommation d'énergie, à climatisation et éclairage optimisés, aux revêtements intérieurs les moins émetteurs de polluants, à plancher bas, plat et avec des portes doubles, permettant d'accueillir bagages et poussettes.*

- *Limitation de la consommation d'électricité, en récupérant l'énergie produite par l'exploitation des rames pour la réinjecter dans le système tramway (matériel roulant, éclairage des stations et équipements, transferts d'énergie en ligne 1 et ligne Est-Ouest...).*
- *S.A.E. (Système d'Aide à l'Exploitation) équipant tous les véhicules et permettant de donner les informations en temps réel aux voyageurs pour le tramway.*

Le choix du matériel roulant s'est donc vers un matériel de grande capacité, permettant ainsi de répondre aux besoins sur le long terme. Seul le matériel de type tramway de largeur 2,65 m sur voies ferrées permet d'atteindre aujourd'hui des capacités de 300 personnes par rame à raison de 4 personnes au m², espace qui garantit un confort de transport agréable.

Le nombre de rames nécessaires pour l'exploitation de la ligne est défini à partir de l'estimation de temps de parcours et de battement et du schéma d'exploitation. Selon les analyses effectuées, le temps de rotation, c'est-à-dire le temps mis pour effectuer un aller-retour augmenté du temps en terminus, s'établit à 64 minutes pour chacune des antennes de la ligne Est-Ouest. Il faut ainsi, aux fréquences retenues à la mise en service (4 minutes sur le tronç commun), 8 rames en ligne sur chaque antenne aux heures de pointe.

Le parc de matériel nécessaire est alors de 16 rames en ligne aux périodes de pointe avec 3 rames en réserve soit un total de 19 rames pour une fréquentation attendue autour de 100.000 voyageurs par jour.

Le problème de la maintenance qui est soulevé par les différentes questions doit s'analyser à la lumière du futur développement du tramway. Déjà, en l'état actuel, le Centre Technique de Las Planas qui a vocation de faire la maintenance et le stockage des rames ne pourrait accueillir l'ensemble des rames de la ligne 1 et de la ligne 2. Ce centre de Las Planas, actuellement surdimensionné pour la ligne 1 qui s'arrête à Pont Michel, utilisera sa pleine capacité dans le cadre de l'extension jusqu'à la Trinité, tant au point de vue stockage des rames dont le nombre augmentera qu'au point de vue maintenance de ces rames.

A l'Ouest, le futur centre technique du CADAM est dimensionné pour accueillir la ligne 3 qui remontera vers le nord ainsi que la future ligne 4 qui doit rejoindre Cagnes-sur-Mer. On peut considérer que le besoin de deux centres techniques pour un projet global de 4 lignes de tramway apparaît logique.

Pour mutualiser certains moyens de maintenance, il peut apparaître possible d'utiliser par exemple l'outillage du centre technique de Las Planas qui sert à la rectification des essieux des rames des 2 lignes. Cette opération relativement fréquente (de l'ordre de 3 fois par an pour chaque essieu) et très pointu techniquement, utilise une machine très couteuse. Les essieux pourraient être acheminés d'un centre à l'autre par voie routière pour le réalésage des roues du bogie.

L'interchangeabilité des rames pourrait poser problème vu le système d'alimentation de chacune d'elles. Les rames de la ligne 2 doivent supporter sur des sections de l'ordre de 800 m une alimentation autre que la Ligne Aérienne de Contact (LAC). Actuellement, sur la ligne 1 cette distance est nettement inférieure. Suivant le système qui sera retenu au final pour la ligne 2, les rames risquent fortement de ne pas être compatibles. La fixation de la LAC, peut se faire, selon les cas, à l'aide de suspentes ancrées sur les façades ou au moyen de poteaux implantés au sol.

Enfin, un requérant proposerait des rames plus larges. Compte tenu de l'impact sur l'emprise du tramway, qui dans le projet actuel apparaît limitée par rapport aux voies de circulation et du diamètre du tunnel, la solution vient plutôt d'une augmentation de la longueur des rames et des cadences des rames. La largeur des rames en service dans

l'hexagone correspondent à une dimension plutôt inférieure à 2,65 m, largeur qui doit être adoptée par le tramway de Nice et de manière générale préconisée pour les tramways de grande capacité.

Thème INDEMNISATION ET ACCOMPAGNEMENT

(Gêne liée aux travaux, garantie en cas de dégradations, perte d'exploitation, accompagnement des petits commerces et régularisation foncière, ...)

Le thème indemnisation et accompagnement concerne tous les riverains du tracé de la ligne de tramway T2 qui, à des degrés plus ou moins élevés, craignent de subir des préjudices liés à sa réalisation. Ces préjudices éventuels ont plusieurs origines :

1. Les expropriations nécessaires à la réalisation des travaux : celles-ci se subdivisent en expropriation de bâtiments, expropriations de terrains en surface, expropriations en tréfonds pour la réalisation du tunnel et des stations souterraines, occupations temporaires en surface pour réalisation des travaux en souterrain.
2. Les dégâts éventuels aux biens immobiliers causés par les travaux, notamment le passage du tunnelier sous des immeubles, la construction des stations enterrées ; ainsi que les dégâts causés par l'activité des chantiers en surface.
3. Les pertes de revenus causées par la diminution d'activité des commerçants, prestataires de service, professions libérales,... générées par les nuisances des chantiers en surface, les installations de chantier du tunnelier et des stations souterraines, à proximité des chantiers des trémies.

La partie accompagnement concerne les mesures provisoires qui seraient à prendre pour faciliter la cohabitation des riverains de la future ligne et les aménagements nécessaires pour la réaliser.

Les observations du public :

1- Expropriations.

a) Bâtiments principaux à exproprier pour démolition :

- Caserne Filley (2 bâtiments au 1 rue Catherine Ségurane) : Le public s'est très peu préoccupé de cette expropriation qui concerne une propriété de l'Etat dont l'accord de principe semble acquis.
- Copropriété 20, 22 et 24 rue Catherine Ségurane : les copropriétaires de cet immeuble se sont fortement exprimés, certains à plusieurs reprises, contre cette expropriation et contre le tracé du tramway qui passe sous leur immeuble à très faible profondeur, et fait courir des risques importants à ses structures porteuses. Certains copropriétaires, qui le sont depuis une date récente, ne comprennent pas que la Ville de Nice n'ait pas exercé son droit de préemption. Certains copropriétaires ont exprimés leur acceptation résignée de leur expropriation avec indemnisation conforme aux règles du droit de l'expropriation et sont décidés à abandonner leur bien. D'autres préfèrent trouver une solution contractuelle de relogement provisoire avec le Maître d'Ouvrage si elle est assortie de toutes les garanties de remise en

état d'origine de leur immeuble en cas de survenue de désordres, voire d'effondrement.

- Copropriété 2-4 rue Antoine Gautier : trois copropriétaires sont concernés par l'expropriation de tout ou partie de leurs lots en vue du maintien d'un accès automobile à la cour centrale de cette copropriété. Une solution moins traumatisante a été proposée par l'un des propriétaires concernés.

Éléments apportés par le Maître d'Ouvrage :

Cf. en annexe les éléments de réponse apportée par le M.O. à la lettre L330 annexe A2, paragraphe 3 (impact sur le bâti) et 6 (impact pour la SCI Tillandsia).

Appréciation de la Commission :

Pour la copropriété du 20, 22, 24 rue Ségurane, la Commission rappelle que l'Architecte des Bâtiments de France s'opposant à tout permis de démolir de cet immeuble, la Ville de Nice s'expose à de coûteux travaux de remise en état en cas de désordres, voire à une reconstruction à l'identique en cas d'effondrement. La Commission estime, en outre, que l'étude d'une poursuite du tracé en tunnel jusqu'au quai Cassini ou sous la place Ile de Beauté devrait être approfondie, ce qui permettrait de maintenir une plus grande distance en hauteur du niveau inférieur de l'immeuble, lui faisant courir probablement moins de risques de désordres. Cette étude doit prendre en compte la prolongation éventuelle de la ligne vers la gare de Riquier, en conformité avec le Schéma Directeur des Transports Urbains.

Pour la Copropriété du 2-4 rue Antoine Gautier, la Commission recommande d'étudier la solution proposée par Monsieur Alain Faragou et la S.C.I TILLANDSIA, exposée dans la lettre L330.

b) Expropriations de terrains en surface :

La plupart des expropriations de terrains ont deux raisons d'être mises en œuvre : la réalisation de la ligne elle-même et de ses abords d'une part, la régularisation de nombreux alignements déjà réalisés mais qui n'ont pas fait l'objet d'une officialisation par acte notarié ou administratif. Le public s'est beaucoup plus exprimé par incompréhension de la deuxième cause plutôt que ceux concernés par la première, certains croyant qu'ils allaient être expropriés de leur appartement ou de leur garage, d'autres ne comprenant pas qu'on les dérange pour si peu ! La plupart souhaitaient savoir s'ils seraient indemnisés et à quelle hauteur.

Appréciation de la Commission :

La plupart des expropriations de terrains ont été bien comprises par le public après rencontre avec un commissaire enquêteur. Il est cependant dommage que les notifications de ces expropriations n'aient pas été préparées à l'avance par une communication appropriée. Concernant leurs indemnités il est évident qu'elles seront fixées en toute indépendance et légalité, avec tous les recours possibles en cas de désaccord.

c) Expropriations en tréfonds :

Les expropriations en tréfonds, notifiées à tous les propriétaires d'immeubles ou de terrains concernés par le passage du tunnel ou des éléments des stations souterraines sous leurs emprises, ont, dans l'ensemble, été mal comprises. La plupart découvraient l'existence de ce type d'expropriation. Cette méconnaissance a entraîné des inquiétudes sur la pérennité de ces immeubles (voir la réponse de la Commission au paragraphe suivant). Ils ont aussi découvert que cette expropriation n'avait pas de conséquences sur la propriété de leur immeuble et de son terrain d'assiette, mais créait des servitudes de construction et de fondations au-dessus de l'emprise de ce tréfonds. Certains demandent quelle indemnisation leur sera versée ?

Appréciation de la Commission :

Après explications, les propriétaires ont bien compris la raison de ces expropriations et de ses conséquences, mais comme pour les expropriations de terrains, souhaitent savoir s'ils seront indemnisés et à quelle hauteur.

d) Expropriations temporaires en surface :

Ces expropriations concernent essentiellement des terrains situés hors de l'emprise future des stations enterrées. Elles ne donneront lieu à expropriation définitive que sur certaines parties de chantier, peu importantes en nombre et en surface. Pour la plupart, il s'agit d'espaces compris entre des immeubles et les emprises nécessaires pour la réalisation des chantiers ; dans beaucoup de cas, il s'agit de jardins fermés qui seront restitués à leurs propriétaires après la fin des chantiers.

Appréciation de la Commission :

Ces expropriations, ou mises à disposition, ne seront nécessaires qu'en cas d'impossibilité de trouver un accord contractuel amiable avec les propriétaires. Dans le cas contraire, des contrats de mise à disposition du Maître d'Ouvrage des parcelles concernées pourront être établis avec des garanties de remise à l'état des lieux initial (référés préventifs, garanties financières, indemnisation de la perte de jouissance, ...).

2 – Dégâts éventuels aux immeubles.

De très nombreuses observations concernent les dégâts éventuels aux immeubles, suite au passage du tunnelier sous de nombreux immeubles, aux chantiers des stations souterraines à proximité d'immeubles, aux dégâts éventuels causés par l'activité des chantiers et des installations de chantiers correspondantes. Quelles sont les garanties données aux populations concernées ? Y aura-t-il des états des lieux préalables aux travaux ? Le public sera-t-il informé précisément du calendrier des travaux ?

Eléments apportés par le Maître d'Ouvrage :

Voir annexe n° A2 – Question n°11.

Appréciation de la Commission d'Enquête :

Plusieurs cas se présentent dans ces observations et les réponses que le dossier d'enquête peut y apporter :

- a) *Les immeubles dont les structures sont estimées fragiles de part leur ancienneté et leurs structures. Au stade du dossier, 250 à 260 immeubles sont concernés par le passage du tramway en souterrain ; il est estimé qu'une vingtaine sont réputés sensibles. Des travaux de confortement préalables au creusement du tunnel et des stations sont prévus, notamment sous l'immeuble du 20-22 rue Ségurane.*
- b) *Les autres immeubles feront l'objet d'un diagnostic préalable afin de déceler leurs éventuelles fragilités et, soit de réaliser des travaux de confortement, soit de mettre en place un système d'observation renforcé (voir ci-dessous).*
- c) *Un système d'observation sera mis en place sur les immeubles concernés avant le début des travaux, maintenu pendant la durée des travaux afin de déceler les éventuels mouvements de structure, et prolongé après la mise en service afin de s'assurer que les immeubles n'ont pas bougé ou que les tassements éventuels sont stabilisés.*
- d) *Une procédure judiciaire de référé préventif sera initiée avant tous travaux. Elle consistera en la désignation d'un (ou plusieurs) expert(s) judiciaire(s) chargé(s) de réaliser un constat visuel contradictoire d'état des lieux (communs ou privatifs) de tous les immeubles concernés par les travaux souterrains. Ces constats seront renouvelés après la mise en service du tramway pour vérifier l'évolution éventuelle des structures de ces immeubles. En cas d'apparition de désordres en cours de chantier, les propriétaires pourront saisir le Maître d'Ouvrage pour un nouveau constat et la mise en œuvre rapide des réparations nécessaires.*
- e) *Des assurances responsabilité civile, décennales travaux, tous risques chantier seront souscrites par le Maître d'Ouvrage et tous les autres intervenants avec, indique le maître d'ouvrage, « des modalités particulières... d'intervention rapide des assurances ».*
- f) *Concernant le calendrier des travaux, la Commission insiste (voir thème travaux) pour que la concertation et l'information du public soit assurées de la manière la plus étroite tout au long du déroulement du chantier.*

3 - Perte de revenus.

Les inquiétudes des riverains du chantier, notamment des commerçants, des prestataires de service, des professions libérales,... proviennent de leurs interrogations sur les pertes de revenus possibles générées par les nuisances de chantier (bruit, poussière, pollution,...), l'accessibilité et le stationnement fortement réduits pendant la durée du chantier, la perte de visibilité des commerces (palissades de chantiers, locaux du personnel de chantier, installations techniques , centrale à mortier, centres de traitement des boues, ateliers, etc...).

Appréciation de la Commission d'Enquête :

En remarque préliminaire, la Commission estime que dans la plupart des cas, l'installation d'un tramway (en surface) est plutôt bénéfique pour les commerces situés le long du parcours à partir de sa mise en service, notamment si on a augmenté et bien aménagé les espaces piétonniers.

Par contre, il est indéniable que le chantier et ses installations ont un effet négatif sur l'activité, notamment commerciale, tel que le remarquent les personnes qui se sont exprimées sur le sujet.

L'indemnisation peut être une solution, mais qui peut avoir un effet pervers, c'est que, si l'on compense à l'euro près ceux qui ont des pertes de revenus avérées, cela n'empêche pas le commerce de périliter, car les riverains prennent de nouvelles habitudes d'achat, ils ne reviennent pas forcément aux anciennes après la mise en service.

La Commission estime donc que, s'il ne faut pas refuser toute indemnisation, des mesures intelligentes d'accompagnement peuvent permettre de « limiter la casse ». Chaque cas doit être étudié individuellement et recevoir une réponse adaptée, concertée avec les personnes concernées. Ainsi, par exemple, le long des chantiers en surface, des aménagements visuels bien étudiés pourraient rendre leur environnement plus agréable et compenser, au moins en partie, la perte de visibilité de ces activités. La lettre L425, anonyme, propose à ce sujet, des solutions intéressantes qui méritent d'être étudiées, voire mises en œuvre.

En conclusion de ce « thème », la Commission d'Enquête demande qu'une Commission d'indemnisation et d'accompagnement soit instituée pour toute la durée du chantier, afin de mettre en œuvre les mesures adaptées à la compensation des préjudices subis par les riverains du chantier

Thème LIGNE EN SURFACE COTE OUEST

(Concerne les riverains de : Bd. Montel, Arénas, Bd R. Cassin, Av. Californie, Rue de France).

Ce thème concerne la partie ouest de la ligne qui présente une certaine unité. Son tracé, qui va du carrefour François Grosso à Saint-Augustin, puis vers le CADAM et NIKAIA, avec une antenne de desserte de l'aéroport, longe des quartiers urbains d'immeubles élevés, bâtis le long d'avenues ou boulevards de largeurs importantes. Cette ligne mènera, dans le futur, vers les nouveaux quartiers urbains de Nice qui vont se développer le long du fleuve Var et, à terme, traverser le Var pour desservir Cagnes-sur-Mer, voire d'autres communes au-delà.

Synthèse des observations du Public

Les observations du public se retrouvent pour la plupart dans les observations d'autres thèmes, notamment les thèmes travaux, indemnisation et accompagnement avant la mise en service, puis circulation et livraisons, stationnement, déplacements doux et stations après la mise en service.

Éléments apportés par le Maître d'ouvrage

Voir annexe A2. Question n°22.

Appréciation de la Commission d'Enquête

Concernant le positionnement des stations, de nombreuses personnes constatent certaines incohérences ou carences. Ainsi, l'absence de station au carrefour Californie / Saint-Augustin / Carras interroge de nombreuses personnes qui demandent le déplacement de la station Fabron vers l'église Sainte-Hélène, étant reconnu qu'une station devant l'hôpital Lentral est indispensable ; voire la création d'une station supplémentaire près de l'église Sainte-Hélène, ce à quoi le Maître d'ouvrage ne semble pas opposé.

Plus loin, sur la ligne, le Président de l'Association Syndicale Libre de l'Arénas constate que la station Cassin Saint-Augustin se trouve à près de 500 m de l'axe de la place centrale de l'Arénas, ensemble immobilier où travaillent 8000 personnes.

La station Saint-Augustin Est, apparemment plus proche, ne l'est pas en réalité car placée de l'autre côté de la voie ferrée par rapport à la ligne de tramway.

La station Saint-Augustin Sud, qui serait plus proche, présente l'inconvénient de se trouver sur la « bretelle » de l'aéroport, donc avec une fréquence moindre de passage.

Une modification de la répartition et de la localisation des stations sur ce dernier secteur paraît indispensable à la Commission.

Thème RIQUIER

(Prolongement de la ligne, correspondance gare S.N.C.F....)

Synthèse des observations du Public

A cause de quelques commerçants d'Arson et de pétitions faites dans des conditions pour le moins sujettes à réflexion, que l'on n'aille pas à la gare Riquier, cela aurait encore démultiplié l'efficacité du projet, renforcé les échanges train/ tram/ bus, permis d'offrir un vrai choix alternatif à la voiture. Les riverains de Riquier souhaitent le retour de cette proposition et la création d'un pôle multimodal. L'intermodalité ferroviaire est prioritaire à l'échelle du projet, car les dispositions du schéma directeur des transports, visent à faciliter les échanges entre les différents modes de transport. / A Riquier, il y a des espaces disponibles pour les parkings / le quartier en a besoin pour doper son activité / le quartier est très peuplé. Une réflexion doit être conduite pour une desserte de la gare de Riquier, l'arrivée au port ne répondant à aucune logique de transport. Aucun parc relais n'y est réalisable. / Les habitants du quartier et les usagers de la gare Riquier ont lancé une pétition. Un projet ambitieux ne peut pas occulter la nécessité de construire une véritable inter modalité entre le tramway et la gare de Riquier.

Les partisans d'un tracé en surface

Une pétition (2300 signatures) demande que la desserte de Riquier au profit d'un tracé tout en surface soit réétudiée et soumise à la population. / Pourquoi ne pas faire passer le tramway Bd Riquier où il y a peu de commerces ? / Il faudrait remonter vers la place Blanqui et la gare Riquier en surface en évitant absolument la rue Arson. Cette option serait bien entendu moins onéreuse avec une économie réalisée de l'ordre de 60 à 70 millions €.

Les partisans d'un tracé en souterrain

D'autres pensent qu'il faut absolument rejoindre en souterrain, la gare de Riquier. Ce quartier regorge d'usagers potentiels et ainsi diminuer le % de circulation et à fortiori celui des pollutions. / La station du port doit être souterraine et ensuite poursuivre en souterrain jusqu'à Riquier. / Préconise un trajet en souterrain direct depuis la gare Riquier jusqu'à la station Durandy avec une station intermédiaire à Acropolis.

Appréciation de la Commission d'Enquête

En janvier 2011, suite aux études techniques et à l'appréciation des impacts sur la rue Arson, Nice Côte d'Azur a décidé de reporter la section Port-Gare de Riquier dans le temps. Le tramway sera donc en terminus à la Place Ile de Beauté lors de sa mise en service.

Le schéma directeur de transports urbains communautaire, à l'horizon 2030, a pris en compte les avis formulés lors des différentes concertations et prévoit notamment un supplément de tracé entre la Place Ile de Beauté et la gare de Riquier.

Le Plan de Déplacements Urbains de Nice Côte d'Azur, approuvé le 28 janvier 2008, définit plusieurs actions dans le corridor du tramway. Entre autre : il préconise, en attendant le déplacement de la gare de Riquier et la constitution à terme d'un pôle d'échanges majeur intégrant les lignes départementales en provenance de l'est de l'agglomération, d'organiser l'intermodalité avec l'aménagement des correspondances des bus (en passage et en terminus) avec le tramway et la mise en place d'un parking de rabattement (proche de l'arrêt tramway) pour les habitants des collines, a capacité évolutive (100 places dans un premier temps, avec possibilité d'extension).

La Commission d'Enquête constate avec satisfaction que la totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier.

Thème SECURITE DES PERSONNES

Synthèse des observations du Public

Le public considère généralement qu'un ouvrage souterrain recevant du public pose un certain nombre de problèmes de sécurité liés à la conception (accidents, séismes, inondations, accès aux voies et tunnel...) ou à l'exploitation (agressions, vols, incivilités, etc.).

Appréciation de la Commission d'Enquête

Se référer aux compléments d'information apportés par le Maître d'Ouvrage dans l'annexe A2, question 18.

La Commission note que l'ensemble des risques liés à l'exploitation d'installations souterraines a été identifié et pris en compte par la Maitrise d'Ouvrage, tant pour ce qui concerne les événements accidentels que pour ce relève des agressions et incivilités. Ainsi la vidéosurveillance, présente dans les infrastructures souterraines, sera également étendue à l'ensemble des rames.

Néanmoins, la Commission souhaite rappeler, l'Avis de l'Autorité Environnementale en date du 3 novembre 2011 dans lequel il est recommandé « que soit poursuivi, au stade projet, la travail associant le Service Départemental d'Incendie et de Secours, afin de préciser l'analyse des risques et les mesures permettant d'optimiser les conditions d'évacuation des usagers en cas d'incident ».

Thème SEGURANE – GARIBALDI - GAUTIER – LE PORT

(Aménagement du secteur, positionnement du terminus Est, ...)

Synthèse des observations du Public

Un certain nombre de personnes s'opposent au passage de la ligne en tranchée couverte dans les rues Catherine Ségurane et Antoine Gautier. Les motivations généralement exprimées sont résumées ci-dessous :

- L'incompréhension du tracé choisi entre la place Garibaldi et le port, le passage par les rues Ségurane et Gautier n'étant pas le plus direct ;
- Le positionnement de la gare Garibaldi, perçu comme à la fois trop excentré et éloigné de la station de la ligne 1 ;
- Le refus de la trémie rue Antoine Gautier qui détruirait l'unité du quartier des antiquaires, poserait des problèmes d'accès aux commerces et rendrait les livraisons difficiles ;
- Le refus du terminus sur la place Ile-de-Beauté pour des raisons liées à l'esthétique du lieu et particulièrement de son église ;
- La crainte pour la pérennité des immeubles anciens et classés situés le long des voies, qui pourraient être déstabilisés par le creusement de la tranchée, ou de la gare souterraine Garibaldi, eu égard à la qualité du sous-sol, à l'hydrologie locale et à la structure des vieux immeubles ;
- Le refus des résidents de l'immeuble situé 20-22 rue Ségurane d'être contraints de quitter leur logement, leur quartier et leurs habitudes ;
- Le porche (à construire au 18 bis rue Philibert, en remplacement de celui du 4 rue A Gautier) qui risquerait de constituer une gêne à l'accès des camions dans la cour pour effectuer les livraisons/enlèvements de marchandises. La démolition de l'immeuble au 18 bis rue Emmanuel Philibert risquerait d'affecter la solidité du reste du bâti et d'entraîner la disparition d'activités : night-club EAGLE, galerie Hierro-Desuilles et agence Faragou ;
- La désorganisation de la circulation automobile dans le quartier et l'augmentation des encombrements, consécutives à la fermeture de la rue Antoine Gautier et à la réduction de l'espace dédié à la circulation automobile sur la place Ile de Beauté, déjà très chargée au moment des mouvements de ferries ;
- Les nuisances attendues du chantier : bruits, poussières, difficultés à circuler et à stationner pour les résidents ;
- Les propositions que le terminus soit situé sur le quai Cassini ou en souterrain sous la place Ile de Beauté.

Complément d'information apporté par le Maitre d'Ouvrage à la demande de la Commission

Cf. annexe A2 questions 35 & 3.

Arrivée sur le quai Cassini

Le dossier d'enquête publique de la ligne Ouest-Est de tramway prévoit un terminus en surface, au niveau de la place Ile-de-Beauté. Cet aménagement nécessite de mettre en

Mars 2012

152 / 383

place une trémie dans la rue Gautier et implique un réaménagement complet de la place Ile-de-Beauté.

L'arrivée du tramway en surface, sur la place Ile-de-Beauté, a fait l'objet d'un débat lors de l'enquête publique.

L'installation d'une station souterraine sous la place Ile-de-Beauté n'a pas été retenue en raison de son impact financier (+30 à 40 M €) et des difficultés hydrogéologiques rencontrées spécifiquement sur le secteur du Port.

Dans ce contexte, nous avons étudié une solution alternative qui consiste à installer la station tramway sur le quai Cassini inférieur.

Cette solution aurait pour avantage :

- de rétablir totalement les circulations dans la rue Gautier en s'affranchissant de la trémie de sortie. Les accès riverains sont maintenus dans les conditions actuelles. L'acquisition et la démolition d'une petite construction rue Emmanuel-Philibert, qui était nécessaire au rétablissement des accès dans la solution mise à l'enquête publique, sont évités ;
- de passer plus profondément, donc dans de meilleures conditions, sous les fondations de l'immeuble classé, situé à l'angle des rues Ségurane et Gautier ;
- de ne pas impacter le fonctionnement actuel de la place Ile-de-Beauté.

Cette solution aurait pour inconvénient :

- de devoir percer le mur classé du quai ;
- d'apporter de nouvelles contraintes aux modalités d'exploitation du port.

L'arrivée du tramway, directement sur le quai Cassini, permettrait de ne pas avoir à réaménager la place de l'Ile-de-Beauté, le quai Papacino et la rue Gautier qui resteraient ainsi en l'état.

Le fonctionnement des carrefours ne serait plus contraint par le passage des tramways qui bénéficie d'un traitement prioritaire.

Sur le domaine portuaire, l'emprise tramway se limiterait aux deux quais de la station, aux deux voies ferrées et aux appareils d'aiguillage permettant le rebroussement des tramways. Pour faciliter l'insertion de cette station tramway sur le quai Cassini et contrairement à un aménagement classique sur voirie, des adaptations seraient apportées :

- peu de mobiliers urbains seraient implantés, afin de ne pas encombrer le quai ;
- la zone de rebroussement serait traitée afin qu'elle puisse être circulée par des véhicules pour faciliter l'exploitation du port. Les rails seraient alors noyés dans l'enrobé ;
- les équipements nécessaires à une mise en place de service partiel seraient installés à Garibaldi. Un terminus provisoire y sera donc possible, lorsque l'organisation d'événements importants sur la place et les quais (tels que la fête du port par exemple) le nécessiterait.

La réalisation du terminus sur le quai Cassini devrait se faire en préservant l'exploitation du Port.

L'emprise limitée de la plateforme tramway permettrait de conserver les voies de circulation actuelles présentes dans l'emprise portuaire. Seul le stationnement serait impacté avec la suppression de quelques places le long du mur de quai, stationnement qui serait compensé par la réalisation du parking de la Douane sous maîtrise d'ouvrage de Conseil Général des Alpes-Maritimes.

En conséquence, et s'agissant d'une modification non substantielle, la Métropole pourrait envisager de retenir cette solution alternative d'insertion de la station tramway sur le quai Cassini.

En conclusion, l'arrivée du tramway sur le quai Cassini permettrait de ne pas impacter les accès actuels au port et préserverait globalement les aménagements existant de la place Ile-de-Beauté.

Appréciation de la Commission d'Enquête

Le dossier d'enquête expose les raisons du choix du parti pour le secteur du tunnel entre Jean Médecin et Garibaldi : parmi les trois options possibles, la variante 1 (Durandy – Ségurane) a été privilégiée car son tracé présente moins de points durs (crypte sous la place Garibaldi, sous-sol) et limite les impacts sur la vie du quartier (place Garibaldi et rue Cassini lieux commerçants et circulés).

La station s'implante à l'angle Sud Est de la place Garibaldi, au début de la rue Catherine Ségurane. La station Garibaldi sera une station de connexion avec la ligne 1, la liaison se fera par le passage sous les arcades Est et Nord de la place.

Il faut également noter que l'emplacement de la station, sur l'emprise foncière de la caserne Filley, ne requiert aucune expropriation de biens privés.

Compte tenu des différentes problématiques exposées par le public concernant la survie de l'activité économique identitaire du quartier des antiquaires et du fort risque de désorganisation de la circulation automobile dans le secteur, compte tenu également qu'aucun parc-relais n'est prévu à proximité du port pour réduire la circulation automobile et compenser ainsi les effets induits par la fermeture de la rue Gautier et la réduction des voies sur la place Ile de Beauté, la Commission constate la forte opposition locale au tracé « semi-souterrain », entre la place Garibaldi et le port.

Pour ce qui concerne le terminus du port, la Commission prend acte de la position (voir supra) du Maître d'Ouvrage sur l'étude en cours d'une solution alternée qui consisterait à faire arriver le tramway sur le quai Cassini.

Elle note, de plus, l'impossibilité géotechnique à réaliser une station souterraine sous la place Ile de Beauté : en effet la construction d'un tel ouvrage nécessiterait la mise en place de parois moulées souterraines de 30 à 40 m de haut; or, il coule à cet endroit un bras souterrain de l'ancien Paillon, qui se jette dans le bassin du port et un ouvrage profond s'opposerait à son écoulement naturel et entraînerait de graves désordres hydrologiques.

La Commission souhaite que l'étude en cours aboutisse à la mise en œuvre d'une solution souterraine jusqu'au quai Cassini, solution qui réduirait fortement les contraintes redoutées dans le quartier, tout en préservant l'entière fonctionnalité de la ligne Ouest-Est.

Thème STATIONNEMENT ET PARCS RELAIS

(Places de stationnement, arrêts « minute », ...)

Synthèse des observations du Public

Les parcs relais

Des requérants regrettent l'absence d'un parc-relais au bas de l'avenue Fabron, dont ils demandent la création, sachant que l'ancien parc des miniatures de l'avenue Impératrice Eugénie pourrait peut-être faire l'affaire. / 50 places à Magnan, semblent insuffisantes pour les résidents des collines, lorsque l'on sait que les bus sur Magnan sont souvent pleins / Le public se demande également où va se situer le parc relais ? Ils proposent : soit d'augmenter la fréquence des bus vers les collines, actuellement mal desservies, Soit de porter à au moins 300 places ce parking. / En général il est demandé de prévoir davantage de parc-relais. L'expérience de la ligne 1 prouvant que les automobilistes pouvaient intelligemment abandonner le centre-ville.

Le stationnement

Suite à la suppression de 53 places de stationnement à Ferber-Carras, où vont se garer les riverains ? Où vont se garer les clients des commerces ? Les professions libérales ont des patients qui arrivent en ambulance. Comment ces véhicules vont-ils déposer les passagers handicapés ? / En créant davantage de petits parkings tout le long du parcours, il y aurait moins de double file et d'automobilistes qui tournent en rond à la recherche d'une hypothétique place de stationnement. / Qu'en est-il du stationnement pour les riverains du quartier Cassin / Kirchner ? Il sera très compliqué, coûteux et insupportable de se garer dans son quartier.

Les arrêts minute

Certains axes (ex Californie, Cassin Est) verront non seulement leur nombre de places de stationnement fortement réduit mais aussi la circulation réduite à une voie. Or dans ces secteurs de nombreux commerces ont une importante clientèle de passage utilisant souvent comme place d'arrêt-minute la voie de droite à défaut de places de stationnement disponibles. / Ils demandent que des zones d'arrêt-minute soient envisagées en collaboration avec les socioprofessionnels pour les phases « travaux » et « après travaux ». / Une commerçante demande par quel moyen on va pallier la suppression de plus de 330 places de parking entre les Bosquets et le parc Phoenix. Il est inutile en « banlieue » d'avoir de larges trottoirs et aucune possibilité de s'arrêter même quelques minutes.

Stationnement quartier du port

Le parking de la douane ne pourra servir qu'à soulager les parkings du port et « Infernet ». Quelle est la solution envisagée pour le stationnement place Ile de Beauté ? / A défaut, le terminus sur le quai permettrait de piétonner le port. Le seul problème est la création du parking relais pour tous les véhicules. / Arrivant de l'est de Nice en voiture, quelle solution pour stationner avant de prendre le tram, à ce jour, il existe peu de places au port.

Appréciation de la Commission d'enquête

Le stationnement

- *Afin de déployer une offre de transport de qualité l'objectif recherché sera de faciliter l'usage des parcs-relais et pôles d'échange, par leur emplacement et leur confort (places abritées, abris à deux roues couverts, places PMR),*
- *Le Plan de Déplacements Urbains de Nice Cote d'Azur (PDU), définit plusieurs actions dans le corridor du tramway :*
- *Renforcer le contrôle du stationnement, introduire le tarif résidents à faible coût bénéficiant également aux petits commerçants, artisans et professionnels de santé à domicile, définir les quartiers de ces tarifs et concernant les voies peu commerçantes, réduire progressivement les poches de stationnement gratuit.*
- *Après concertation, définir les zones de stationnement payant du centre en distinguant le centre-ville, zone de tarification 1 (confondue avec le périmètre de la zone environnementale marchandise) et une zone 2 autour des axes forts du Transport en Commun en Site Propre (norme stationnement PLU).*
- *Préconiser un tarif faible pour le stationnement de très courte durée.*
- *Réduire l'écart des tarifs entre parcs autos et voirie de manière à rendre les parcs plus intéressants au-delà d'une heure.*
- *Considérer une révision du PLU, avec l'introduction de normes plafond pour les activités.*
- *Instaurer un quota minimal de places de stationnement vélo sur voirie et en parc de stationnement.*
- *Prendre en compte les deux-roues motorisés (à distinguer du vélo) et les autoriser à stationner seulement aux endroits permis.*
- *Principe d'implantation des stationnements : Des places de stationnement payantes seront créées aux abords de la plateforme lorsque les emprises le permettront.*
- *Impacts sur le stationnement après mise en service : L'insertion du tramway impacte l'offre actuelle de stationnement. Le long du trace, 30 % de l'offre de stationnement actuel (environ 340 places) est supprimée du fait de l'insertion du tramway. Afin de restituer une offre de stationnement similaire à l'offre actuelle, plusieurs actions peuvent être mise en œuvre : Une incitation aux résidents à utiliser les parkings en ouvrage, qui ne sont pas saturés :/ Communication sur les abonnements dans les parkings le long du trace (Arénas, Bosquets, Californie, Lenval, Magnan, Louis de Coppet) / Généralisation du tarif résidents à l'heure actuelle, seuls les parkings Louis de Coppet, Lenval et Bosquets disposent d'un tarif résident plus attractif que le simple abonnement (à Bosquets, il consiste en une réduction de plus de 15 %) / Une amélioration du taux de rotation, notamment par*

une généralisation du stationnement payant ou le stationnement en zone bleue sur l'ensemble du tracé.

Les parcs relais

- *La Commission d'Enquête constate qu'il existe déjà un déficit de places de stationnement dans le quartier du port ; elle considère que ce phénomène sera aggravé par l'arrivée de la ligne Ouest-Est de tramway. Elle note toutefois un certain nombre d'actions en faveur du stationnement dans le quartier figurent au PDU.*
- *La réalisation de cette ligne s'accompagne de la création de 4 parcs relais et de 4 pôles d'échange permettant les connexions avec le réseau de bus existant : Saint-Augustin : 700 places / Ferber : 250 places / Digue des Français : 250 places / Magnan : 50 places (il sera aménagé dans un parking souterrain existant). Soit un total de 1250 places supplémentaires, ce qui porte à 2500 places l'offre supplémentaire en Parcs Relais sur les lignes 1 et 2 du tramway. A noter qu'il s'agit d'estimations basées sur des comportements actuels (et aussi sur des capacités foncières disponibles) et que des dispositions seront prises pour augmenter significativement ce nombre de places en cas de demande accrue.*
- *D'autre part il faut reconnaître que les axes de circulation sont saturés, induisant de fortes pollutions et nuisances. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles NCA a choisi de mettre désormais en place des modes de déplacements les plus forts en capacité de transport et les moins consommateurs d'espace. En effet, il devient possible de réduire l'espace de voirie dédié aux seuls déplacements en voiture et au stationnement, sans diminuer la capacité à se déplacer, grâce à une offre de transports publics plus performante qui utilise une surface moins grande. Ce qui permet une redistribution de ces espaces publics limités aux autres usages : piétons, vélos, espaces plus conviviaux pour les habitants et visiteurs dans les quartiers concernés par les futures lignes.*
- *La Commission note également le peu d'attractivité du terminus du Port pour les habitants de l'Est du département qui n'y disposeront d'aucun parc-relai pour y laisser leur véhicule afin de poursuivre leur trajet dans les transports urbains.*

Les arrêts minute

- *Les stationnements spéciaux : pour les livraisons, les emplacements seront disposés à proximité des commerces ; les besoins sont recensés d'après ce qui est proposé aujourd'hui, c'est à dire les emplacements existants plus les besoins observés, agrémenté des conclusions de l'enquête commerces réalisée dans le cadre des Etudes Préliminaires.*
- *Les emplacements (2,5 m de largeur minimum x 17 m de long) seront réalisés en encoche dans le trottoir, délimitée par une bordure.*

Thème STATIONS

(Nombre, positionnement, correspondance avec T1, ...)

Synthèse des observations du Public

Prévoir des arrêts supplémentaires desservant en priorité les zones commerçantes. Il manque des stations dans les lieux très habités : entre Garibaldi et Durandy et entre Médecin et Alsace-Lorraine, ce qui permettrait aux habitants des quartiers des « musiciens » et « carré d'or » d'avoir leur station.

Les stations Grosso/Alsace Lorraine sont trop distantes. Avec une station place Bottero/Gambetta et l'autre à Meyerbeer ce serait plus fonctionnel et plus près des commerces.

Les 2 stations de correspondance imposent des parcours longs et complexes, tant en surface, qu'en souterrain. Effet dissuasif de l'accès aux stations souterraines pour les personnes âgées chargées de bagages, encombrées de poussettes.

Déplacement de l'arrêt de tramway prévu à Fabron Sainte-Hélène.

Certains s'interrogent sur la connexion « Gare SNCF / St Augustin-Tram » et demandent si un arrêt proche sera prévu ? S'il s'agit de la plate-forme multimodale ? Demandent la création d'échanges entre les bus interurbains et les bus Niçois pour se rendre au centre-ville de Nice.

Demande du déplacement de 35 à 40m vers l'Ouest de la station Alsace-Lorraine pour remédier aux inconvénients en termes d'expropriation, de troubles de jouissance.

Il manque 4 stations. Proposition : le rajout d'une station entre Fabron et René Cassin où les distances avoisinent les 800 m entre stations / Un réaménagement des stations permettant sur la partie en surface comprise entre le Parc Phoenix et le CUM, un rythme de stations tous les 400m.

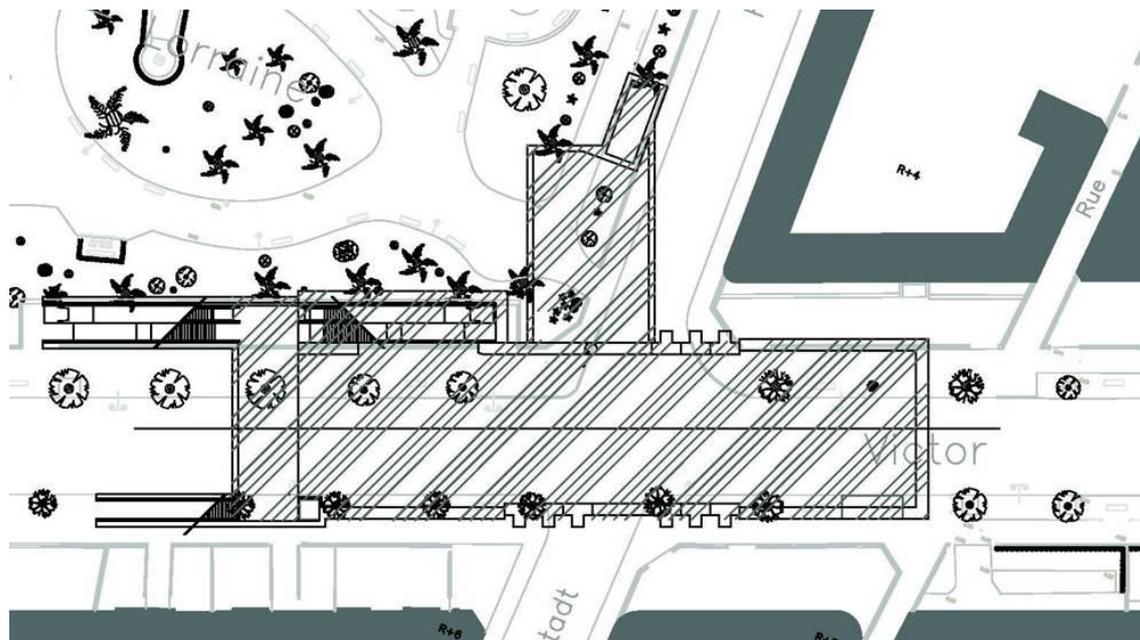
Informations complémentaires du Maître d'ouvrage sur requête de la Commission

Déplacement de la station Alsace-Lorraine d'une quarantaine de mètres vers l'Ouest :

Un des principes directeurs des études a été de limiter au maximum l'implantation d'ouvrages définitifs dans des parcelles privées, aussi bien pour les travaux que pour l'usage définitif.

En quoi la parcelle de l'immeuble est impactée par le projet ?

- tout d'abord, ce n'est que la partie devant l'immeuble de la parcelle qui est concernée par le projet (les 216m² indiqués).
- Cette utilisation n'est nécessaire que durant les phases provisoires de travaux nécessaires pour ériger la future station Alsace-Lorraine.
- En effet, une fois la station érigée, bien que la zone considérée restera de possession publique (car des structures souterraines de la future station seront présentes en sous-sol), le fonctionnement privatif de cette zone devant l'immeuble sera rétabli à l'identique de l'initial.
- Comme suggéré, le parc est judicieusement choisi pour accueillir les accès principaux de la station.
- Il nous est néanmoins nécessaire, pour réaliser cette station d'intervenir, dans la zone de 216m² devant l'immeuble.



Les soutènements sont en bordure de la parcelle de l'immeuble. Néanmoins, une fois les soutènements réalisés dans le sous-sol, la surface sera rétablie à l'identique de l'initial. Durant les phases travaux, toutes les servitudes nécessaires à l'accès piéton de l'immeuble (ou au maintien de la défense de l'immeuble par les pompiers) seront maintenues. De plus, nous prévoyons aussi d'utiliser cette zone de la parcelle pour établir des déviations provisoires de réseaux afin de libérer l'emprise de la future station pour les travaux : une fois la station construite et recouverte, nous rétablirons ces réseaux par-dessus la dalle de la station, afin de libérer la parcelle en question. Ne subsistera plus qu'en souterrain les soutènements de la station.

L'excavation de la station, puis son aménagement et son recouvrement se feront en respectant un processus précis visant à assurer une déformation acceptable des soutènements ne venant pas solliciter la stabilité des immeubles avoisinants. La suite des phases de conception nous verra aussi intervenir pour caractériser de manière plus précise la constitution de l'immeuble et le relevé de son état.

Appréciation de la Commission d'Enquête

Distance entre station

Le Maître d'ouvrage spécifie dans son dossier que sur la ligne T1 la distance moyenne inter-station est de 440 m. Sur la ligne T2 il n'y a que les stations : Grosso - Alsace Lorraine (900 m), Alsace Lorraine - Jean Médecin (830 m) et Square Durandy – Garibaldi (790 m) qui sont plus distantes. La Commission prend acte que les implantations des gares souterraines ont été choisies pour éviter le maximum d'expropriation en profitant des espaces publics disponibles (jardins Alsace-Lorraine et Durandy).

Cependant la Commission est consciente que le repositionnement des stations de surface pourrait être envisagé.

Correspondances T1/T2

La Commission note que la station Jean Médecin de la Ligne T1 sera déplacée au Sud vers le carrefour avec le Bd Victor Hugo afin de créer un véritable pôle d'échanges piéton avec la T2. En ce qui concerne la station Garibaldi qui est située au Sud-Est de la place du même nom, sur la rue Catherine Ségurane, l'accès à la station du T2 n'est pas

concevable sur la place Garibaldi (secteur sauvegardé), le seul endroit jugé le moins pénalisant pour réaliser la station c'est bien à la hauteur de la caserne Filley (propriété de l'Etat), située au début de la rue Ségurane. La liaison se fera par le passage sous les arcades Est et Nord de la place.

La station Fabron

La Commission constate que l'arrêt de tramway prévu Fabron correspond à l'emplacement de l'actuelle station de bus vers les collines, il en est de même pour l'arrêt de Vallon Barla. La Commission relève la pertinence des propositions concernant le déplacement de la station Fabron vers l'Ouest pour constituer une station commune Fabron - Sainte-Hélène.

La station Saint-Augustin

La Commission d'enquête constate que cette station sera intégrée au niveau du Pôle Multimodal de Saint-Augustin. Seule la partie directement liée au système tramway sera aménagée par N.C.A. Le pôle multimodal de Saint-Augustin fera partie de l'OIN (l'Opération d'Intérêt National de la Plaine du Var) et plus particulièrement de l'opération d'aménagement du Grand Arénas, dont l'EPA (Etablissement Public d'Aménagement) de la Plaine du Var est maître d'ouvrage.

Le Maître d'ouvrage indique dans le dossier que le pôle multimodal de Saint-Augustin constituera la structure principale de nouveau quartier, liant les différents modes de déplacement (ligne Est-Ouest de tramway, ligne tramway T3, ligne future tramway T4, gare routière régionale, lignes de bus desservant Nice, future gare TGV, aéroport, parkings relais) par un nouvel espace public majeur où les flux en modes doux (tramway, bus en site propre, cycles, piétons) seront privilégiés.

Les lignes s'inséreront dans le pôle d'échange par l'axe Nord-Sud qui leur sera dédié. Les lignes passantes disposeront d'un quai le long de cet axe.

Le pôle d'échange multimodal accueillera un important parc relais dont 700 places dédiées au tramway.

La Commission observe que le principal pôle, situé à Saint Augustin optimisera l'intermodalité entre l'avion (proximité de l'aéroport), le TGV, le TER, le tramway et la voiture.

Station Alsace-Lorraine

La Commission prend acte que le Maître d'ouvrage a pris pour principe de limiter au maximum l'implantation d'ouvrages définitifs pour le projet de tramway dans des parcelles privées, aussi bien pour les travaux que pour l'usage définitif. Que ce n'est que la partie devant l'immeuble de la parcelle qui est concernée par le projet (les 216m² indiqués) et que cette utilisation n'est nécessaire que durant les phases provisoires de travaux nécessaires pour ériger la future station et que le fonctionnement privatif de cette zone devant l'immeuble sera rétabli à l'identique de l'initial, mais qu'il est néanmoins nécessaire, pour réaliser cette station d'intervenir, dans la zone de 216m² devant l'immeuble. La Commission estime qu'il appartient au Maître d'Ouvrage de préciser les conditions juridiques et techniques de ce rétablissement.

La Commission relève également que durant les phases travaux, toute les servitudes nécessaires à l'accès piéton de l'immeuble (ou au maintien de la défense de l'immeuble par les pompiers) seront maintenues. D'autre part le Maître d'ouvrage interviendra pour caractériser de manière plus précise la constitution de l'immeuble et le relevé de son état. Il faut relever également que les études présentées à ce stade sont des études

préliminaires, dont les Entreprises proposeront par la suite des détails de plus en plus précis (phase avant-projet, puis projet) visant justement à affiner ce tracé et l'interface avant tout travaux.

Thème TRACE DE LA LIGNE

(Evolution du choix des dessertes des quartiers, variantes étudiées,...)

Synthèse des observations du Public

Le tracé de la ligne a recueilli beaucoup d'observations et de courriers de la part du public. Si l'on excepte les secteurs de Riquier et du quartier du Port (Séguirane – Gautier – Ile de Beauté) qui sont traités séparément par un autre thème, comme le choix d'une section souterraine l'est également, beaucoup de propositions originales ont été exprimées.

- Gares RFF : de nombreuses personnes souhaiteraient la desserte des gares de Thiers et de Riquier ;
- Certaines personnes reviennent sur des options qui ont été écartées pendant la phase de maturation du projet ; ex : la Promenade des Anglais, ou des tracés en centre-ville (de France – Masséna, Victor Hugo ou Joffre en surface, etc.) ;
- Des correspondances plus faciles et des itinéraires composés sans rupture de charge rendus possibles par l'interconnexion physique des lignes en surface ;
- Un certain nombre d'observations en faveur de l'utilisation des couloirs de bus existants qui avaient été initialement prévus dans cette optique ;
- Des options innovantes comme le train-tram, à l'exemple de ce qui a été réalisé à Mulhouse ;
- Des tracés nouveaux, ex : Palais des Expositions – Pierre Sola – Riquier ;
- Quelques observations suggèrent l'arrêt de la ligne 2 à la place Garibaldi, point de correspondance avec la ligne T1. Les différentes argumentations évoquent la proximité du port, le souci de ne pas dénaturer le quartier des antiquaires, de ne pas modifier la perspective de la place Ile de Beauté, ou simplement l'économie qui serait réalisée.

Appréciation de la Commission d'Enquête

Se référer au complément d'information apporté par le Maître d'Ouvrage à la demande de la Commission dans l'annexe A2, questions 30 & 31.

Le dossier d'enquête décrit la méthode d'approche, les options étudiées et les raisons du choix du tracé.

Plusieurs tracés ont été étudiés. Les études réalisées ont été organisées en 3 phases :

- *une première phase entre fin 2005 et début 2006 pour établir le réseau tramway et les priorités de réalisation,*
- *puis une deuxième phase entre 2006 et 2009 pour déterminer le tracé de référence,*
- *et enfin une troisième phase entre 2009 et 2010 pour approfondir la solution privilégiée.*

La première phase a vu la définition des périmètres prioritaires à desservir dans l'agglomération niçoise, sur la base des densités de population, d'emplois, des équipements à desservir ainsi que de la fréquentation des bus et axes routiers.

Les lignes ont été définies pour aboutir à l'élaboration d'un schéma de réseau de tramways avec :

- *Une ligne T2 scindée en 2 tronçons : T2 entre le port et Saint-Augustin et T4 entre Saint-Augustin et Cagnes-sur-Mer.*

- Une ligne T1 s'étendant jusqu'à la Trinité.
- Une ligne T3, de l'aéroport vers la plaine du Var, en rive gauche, dans l'objectif de structurer les futurs quartiers urbains.

L'évaluation budgétaire de l'ensemble a conduit à en phaser la réalisation dans le temps. Compte tenu du ratio « Population et Emplois potentiellement desservis par kilomètre de ligne », et de sa fréquentation estimée, la ligne T2 a été considérée comme le tronçon prioritaire à réaliser.

La seconde phase a vu l'analyse des différentes options de tracé, dont le périmètre Dans le secteur de l'hyper-centre, entre le Paillon et Grosso, 5 tracés différents ont été successivement étudiés, dont 3 ont été rapidement abandonnés :

- Le tracé « Liberté-Joffre » qui empruntait les couloirs de bus existants a été écarté en raison des fortes contraintes et du manque de clarté pour les usagers liés aux sens de circulation dissociés ;
- La variante empruntant le boulevard Victor-Hugo n'a pas été retenue du fait de la difficulté d'organiser un schéma de circulation dans le centre ville et des travaux nécessaires pour le croisement avec la ligne 1 ;
- L'option empruntant l'avenue Thiers, malgré son passage à proximité de la gare SNCF, a été abandonnée par son tracé trop au nord qui présentait un déficit de desserte des quartiers de l'hyper-centre.

Subsistaient alors deux tracés préférentiels : la boucle « Californie-Liberté-Joffre », traversant le cœur commerçant de la ville et celui empruntant la Promenade des Anglais. Parallèlement, l'étude de la liaison Port – Centre-ville dégagait deux tracés possibles par la rue Cassini ou par la rue Barla.

A l'Ouest, entre Ferber et le Centre, deux axes préférentiels étaient retenus : la tracé Californie et celui de la Promenade des Anglais.

Au niveau de l'aéroport, de fortes contraintes techniques pour la construction d'un ouvrage de franchissement du Var et des enjeux de préservation du milieu naturel à l'embouchure ont conduit à reporter à plus tard la traversée du fleuve.

5 variantes ont également été considérées entre Saint-Augustin et le Centre Administratif, avant que le tracé Montel – Digue des Français s'impose.

La phase d'approfondissement des études s'est concentrée sur deux solutions : la première empruntant les axes Californie, Liberté, Joffre avec des tracés où les deux sens de circulation étaient dissociés, et la solution Promenade des Anglais.

Un troisième itinéraire est apparu, lors de la concertation publique, qui comprenait la traversée du centre-ville par l'avenue de la Californie, puis ensuite en souterrain entre Grosso et le Port.

La boucle n'a finalement pas été retenue à cause des sens de circulation dissociée et des fortes contraintes liées aux travaux et l'option Promenade a enfin été écartée du fait du défaut de desserte du centre-ville et du port et d'un tracé perçu comme trop touristique et pas assez utilitaire.

C'est donc à l'issue d'une longue période d'études et de concertation publique que le tracé tunnel est ressorti comme le plus favorable et a été inscrit au schéma directeur du réseau de transport urbain voté par Nice Côte d'Azur en décembre 2009.

Enfin une phase d'optimisation a eu lieu en 2010, pour affiner le détail de certains secteurs.

La Commission constate que le choix du tracé a fait l'objet d'études approfondies, menées selon une méthodologie qui a consisté à d'abord déterminer les objectifs du projet, pour ensuite identifier un certain nombre d'options différentes, pour finalement, après

l'élimination des autres options, converger vers le tracé retenu. La concertation, également mise en œuvre, a permis la participation démocratique du Public aux choix du tracé.

La Commission considère que la desserte par la ligne Ouest-Est des quartiers situés entre l'aéroport et le port, avec un embranchement vers le CADAM, répond aux objectifs fixés par le Schéma Directeur des Transports Urbains, approuvé par le Conseil Communautaire en décembre 2009.

La Commission précise que l'arrivée à la gare de Riquier, dont la réalisation a été reportée, ne fait pas partie du projet actuel ; elle prend néanmoins acte de cette demande, traitée par ailleurs dans le Thème Riquier.

Thème TRAVAUX

(Gène chantier, archéologie, confortement des bâtis, coordination travaux, sécurité chantier, aménagements et accès provisoires riverains et commerces, balisage, ...)

Synthèse des observations du Public

L'impact des travaux pendant leur durée a fait l'objet de très nombreuses observations. Celles-ci se répartissent entre :

- Les travaux du tracé aérien (partie ouest). Les riverains redoutent l'impact sur les activités économiques, sur la circulation et les livraisons. Les habitants le long de cette partie du tracé redoutent la réduction des accès et des stationnements dans ce secteur.
- L'installation de chantier du tunnel rue de France. L'option installation de chantier à l'extrémité est (Séguane-Port) est très mal perçue pour les personnes qui l'évoquent car trop contraignante dans ce tissu urbain très dense avec une circulation automobile intense. Cette option semble abandonnée par le Maître d'ouvrage car trop compliquée à mettre en œuvre et dont les inconvénients dépassent largement les avantages. L'option installation de chantier rue de France, qui sera probablement l'option choisie, donne lieu à de nombreuses observations des riverains, notamment les commerçants.
- Les installations de chantier des stations et la circulation automobile et piétonne aux alentours. Les riverains habitant à proximité redoutent la réduction des voies de circulation et les difficultés de stationnement et d'accès à leurs immeubles pendant la réalisation des stations.
- L'impact des travaux du tunnel, des stations et des trémies sur les immeubles. Les habitants sont très inquiets des conséquences possibles du passage du tunnelier sous leurs immeubles, de la construction des stations dont le niveau est très profond et à proximité des façades de leurs immeubles, des sorties en surface du tunnel, notamment sur la partie haute de la rue Gautier où les livraisons aux commerçants, et plus particulièrement les antiquaires, seront rendues très difficiles, voire impossibles.
- Le surcroît de circulation des camions. De nombreuses observations font état de la perturbation que va générer la circulation des camions d'approvisionnement des différents chantiers et l'évacuation des déblais ou déchets sur les trajets prévus dans le dossier d'enquête.
- Les travaux du tracé en aérien (partie est). Les préoccupations des riverains rejoignent celles du tracé ouest avec des particularités sur la circulation des bus, des voitures arrivant de l'est du département, particulièrement pendant les travaux de réaménagement de la place Ile de Beauté. En outre, certains font ressortir, d'une part, la présence probable de vestiges archéologiques en souterrain dans cette partie de la ligne, d'autre part le risque d'altération de

l'environnement urbain de qualité architecturale remarquable ou de dégâts conséquents pour le patrimoine immobilier dans cette partie de la ligne.

1 – Les travaux du tracé aérien partie ouest :

Le dossier d'enquête prévoit 3 tronçons de travaux :

- a) Boulevard René Cassin – Avenue de la Californie – Rue de France.
- b) Digue des Français (CADAM – dépôt) - Boulevard Montel.
- c) Saint Augustin - Aéroport.

Ces travaux auront une durée évaluée entre 5 et 9 mois par tronçon pour la déviation des réseaux, puis de 9 à 17 mois pour la réalisation des plateformes de voiries et voie ferrée, puis de 6 à 12 mois de finition pour les voiries et abords voie ferrée, enfin 10 à 16 mois d'équipement et essais peu impactants pour les riverains.

On peut donc considérer que les travaux en surface pour la partie ouest devraient durer entre 20 à 38 mois au total. Le planning succinct, page 363 du dossier d'enquête, prévoit environ 27 mois pour l'ensemble de la section en surface, ce qui correspond à la version optimiste des délais mentionnés.

Les inquiétudes des riverains de ce secteur portent essentiellement sur les activités économiques, la circulation et le stationnement (livraisons, arrêts minute, etc...). En effet, pendant les travaux, les impacts négatifs du chantier vont se répercuter sur la vie de ce secteur en raison de la pollution, du bruit, de la modification de certains accès, la perte d'attractivité, et donc la baisse de fréquentation des commerces et services.

Appréciation de la Commission :

Le dossier (page 420) évoque une enquête auprès de 200 activités impactées sur le tracé. Ses résultats ne sont pas joints au dossier. Il sera sûrement nécessaire d'actualiser les retours de cette enquête afin de répondre au mieux aux demandes des riverains, dont certains pensent qu'ils n'ont pas été entendus. Le thème « Indemnisation et accompagnement » traite cette demande.

La Commission a pu constater lors de sa visite sur le chantier de l'extension de la ligne n°1 (Pont-Michel – Pasteur), qu'un phasage bien organisé pouvait réduire la durée des périodes les plus impactantes sur telle ou telle portion du tracé et, ainsi, limiter les nuisances dans le temps. Il sera donc impératif d'organiser un phasage similaire afin d'aboutir au même résultat.

2 – L'installation du chantier du tunnelier

Le dossier d'enquête montre, page 375, que l'installation de chantier va occuper environ 540 m le long de la rue de France, depuis le carrefour avec le boulevard François Grosso et une centaine de mètres pour l'installation de la centrale à béton sur la partie basse de ce même boulevard.

Les observations exprimées sur ce secteur du projet montrent une forte opposition à la solution « tunnel » en raison de la présence de l'installation de chantier pendant de nombreux mois, sans que le planning succinct de la page 363 du dossier ne précise réellement sa durée. Les oppositions proviennent prioritairement des commerces et des activités qui redoutent, outre les nuisances de bruit, pollution, circulation de camions, d'installation de palissades de chantier, réduisant fortement leur visibilité et donc leur attractivité.

Beaucoup d'autres observations proviennent des habitants riverains de cette portion de la rue de France et du bas du boulevard Grosso, lesquels redoutent, comme les

commerçants ou exploitants d'autres activités, la réduction de la circulation sur la rue de France (une voie dans chaque sens sera maintenue), du stationnement ramené à quelques dizaines de places le long de la rue de France, de l'accessibilité aux immeubles, mais également des nuisances sonores, olfactives, polluantes, etc.... devant leurs immeubles d'habitation.

Là aussi, l'opposition au tracé en « tunnel » s'exprime en raison de la présence de ces installations.

Appréciation de la Commission :

Les observations des riverains sur l'impact des installations de chantier du tunnelier sont nombreuses et souvent très radicales puisque demandant l'abandon de la solution du tracé en tunnel pour éviter les nuisances collatérales qui se chiffrent probablement en années.

Outre ces nuisances, qui semblent inévitables à la Commission, celle-ci attire également l'attention du Maître d'ouvrage sur les questions de sécurité des personnes : mélange de la circulation des camions du chantier, des bus, des voitures, etc.... traversée des piétons d'un côté à l'autre de la rue de France, organisation de parkings riverains entre la zone des ateliers et les stationnements du personnel du chantier.....

Une attention et un accompagnement particuliers et permanents devront être organisés pour ce secteur de travaux, sous le contrôle des Coordinateurs Sécurité et Protection de la Santé (S.P.S.).

3 – Les installations de chantier des stations

Les observations du public, sur les chantiers des stations de la partie en tunnel, portent notamment sur les installations en surface qu'ils vont générer. Le présent paragraphe traite de l'impact en surface des chantiers et de leurs installations. Le dossier d'enquête montre, schématiquement, des pages 384 à 391, l'organisation de ces différents chantiers, délimitant les emprises restant disponibles pour les voitures et les piétons selon les trois phases de chacun des chantiers des 4 stations.

Le public redoute les perturbations sur la circulation des voitures et des piétons, le bruit, la pollution, la poussière..., et souhaiterait être plus informé sur le calendrier et la durée des travaux. Parmi les observations reçues, Orange France, dans sa lettre L 404 du 12 janvier 2012, fait ressortir l'importance des travaux de déplacement des réseaux de communications électroniques préalables à la construction des stations, avec une phase provisoire, et leur rétablissement à leur nouvelle emprise en fin de travaux des stations.

a) Station Alsace-Lorraine :

Le chantier de cette station trouve beaucoup d'opposition de la part de ses riverains car pendant toute la durée des travaux une seule voie de circulation sera maintenue sur le boulevard Victor Hugo et que, pendant la phase 1, les débouchés des rues Cronstadt et du passage Merlanzone sur le boulevard Victor Hugo seront fermés.

En outre, les occupations foncières temporaires pour les besoins d'emprise du chantier inquiètent beaucoup les propriétaires concernés, notamment ceux des immeubles n°63, 65, 67, 69, 71 et 73 boulevard Victor Hugo d'une part, de l'immeuble 54 boulevard Victor Hugo d'autre part.

Appréciation de la Commission :

Concernant les occupations temporaires d'emprises privées, il semble que les immeubles des n° 63 à 73 ne soient concernés que par une expropriation en tréfonds et que les jardins privatifs le long du boulevard ne soient pas impactés par les travaux en surface. Ce point devra être confirmé par le maître d'ouvrage. Concernant l'immeuble du n°54, il est bien concerné par une expropriation avec restitution d'usage privatif du jardin le séparant de la rue. Leur contractualisation avec les riverains devra faire l'objet d'une importante concertation préalable afin de lever toutes les incompréhensions ressenties par le public sur ces points particuliers.

b) Station Jean Médecin :

Les observations du public spécifiques à cette station, concernant les nuisances générées par le chantier et ses installations, rejoignent celles reçues pour la station Alsace-Lorraine et plus précisément la fermeture pendant la phase 1 des rues Raynardi et Melchior de Vogüe en phases 2 et 3. En outre, ce secteur est concerné par des expropriations en tréfonds et des occupations temporaires non encore définitivement arrêtées au moment de l'approbation du dossier d'enquête.

Appréciation de la Commission :

Les installations de chantier de cette station étant comparables dans leur principe à celles de la station Alsace-Lorraine, la Commission rappelle son appréciation sur le chantier de celle-ci, avec, cependant, une attention particulière à porter à la concertation avec les commerçants ou prestataires de service concernés par ce chantier, afin de leur permettre au maximum de conserver une activité normale.

c) Station Durandy :

Pour cette station, l'emprise du chantier se trouvant entièrement sous des emprises publiques et n'impactant les voies de circulation que pour des déviations momentanées sur le jardin public, les observations du public portent essentiellement sur la démolition-reconstruction du jardin, réaménagé récemment.

Une observation pose la question de la conformité aux dispositions du legs particulier ayant permis de réaliser ce jardin.

Appréciation de la Commission :

Outre les questions de stationnement soulevées par le public, la sécurité d'accès aux immeubles pour les riverains devra faire l'objet d'une attention particulière.

d) Station Garibaldi :

Cette station est caractérisée par le fait qu'elle est entièrement réalisée sur des emprises

bâties, propriétés de l'Etat, qu'elle servira au démontage du tunnelier (puits), et qu'elle ne pourra donc être terminée qu'une fois le tunnelier démonté et enlevé. Par ailleurs, la dernière partie du tunnel se fera de manière traditionnelle (parois moulées et dalles).

Appréciation de la Commission sur la station Garibaldi :

Cette station ne nécessite pas d'expropriation du domaine privé. L'emprise du chantier permettra de maintenir les voies d'accès aux riverains et des cheminements piétonniers de substitution pendant certaines phases de chantier.

Appréciation générale de la Commission sur les installations de chantier des stations :

Outre les prescriptions du Maître d'Ouvrage auprès des entreprises (Charte chantier vert, limitation des nuisances sonores ou olfactives, contrôle de la pollution émise par les engins de chantier, entretien des voies, cheminements piétonniers...), il sera indispensable d'organiser une concertation et une communication de qualité sur les évolutions de chantier, mais sans doute aussi un système d'alerte par les riverains (numéro vert, points info-tramway...) en cas d'incident ou d'accident lié à ces chantiers.

4 – L'impact des travaux du tunnel, des stations et des trémies sur les immeubles

L'impact des travaux sur les immeubles situés au dessus du tunnel, à côté des stations et des trémies du tunnel mobilise beaucoup d'intervenants à l'enquête, inquiets des conséquences de ces travaux sur les structures des immeubles dans un contexte géologique hétérogène et une hydrogéologie mal connue. La Copropriété du 8 place Garibaldi a mandaté M. Eric GILLI, Géologue, Professeur d'Université pour réaliser une analyse générale du dossier d'enquête publique et une analyse ponctuelle de l'immeuble, laquelle conclut que « Les documents fournis dans le cadre de l'enquête publique montrent que ces contextes géologiques et hydrogéologiques restent encore mal définis. Il est de ce fait impossible de confirmer que les travaux souterrains auront un impact négligeable sur l'immeuble. »

Appréciation de la Commission :

*Le dossier d'enquête, dans son chapitre 7 : Phase travaux/Approche globale, « Etudes géotechniques des stations et du tunnel » précise : « Le creusement du tunnel peut provoquer des tassements en surface liés au déconfinement du sol autour de celui-ci. Ces tassements sont maximaux au droit du tunnel et s'atténuent en s'éloignant de part et d'autre de l'axe du tunnel. » puis plus loin : « Les études ont montré qu'aucun tassement différentiel significatif en surface ne **devrait** être observé ; » enfin, plus loin, à propos de l'impact des travaux sur les eaux souterraines au droit des chantiers des stations : « Le débit maximal pompé sera de 320 m³/h. La durée approximative de ces chantiers est **estimée** à plus d'un an. »*

Le rapport Mangan (annexe 5 du dossier, volume 1) regrette de n'avoir eu qu'un délai de 3 mois pour recueillir les données de forages déjà réalisés et les interpréter et « apporter toutes les réponses aux questions posées, ce qui laisse subsister de multiples zones d'ombre. Il est par contre certain que celles-ci pourraient être progressivement levées par des investigations supplémentaires. » M. Mangan, expert géologue et hydrogéologue, liste plus loin les contraintes envisagées à ce stade du projet : Entre le boulevard Grosso et la rue Bottero, la géométrie du substratum reste incertaine en l'absence de forages, mais ce point devra être vérifié. Ensuite, dans le chapitre « Principales contraintes envisagées à ce stade », il insiste sur les catégories de ces contraintes : nature des terrains à excaver ; la résistance mécanique des formations ; l'extension, la nature et la productivité des nappes souterraines ; le risque de karstification (effondrements possibles) des masses gypseuses ; les incidences possibles sur l'environnement urbain.

Compte tenu de la prudence des conclusions de M. Mangan, pointant notamment les risques liés aux conséquences du creusement du tunnel, de la construction des stations par la technique des parois moulées butonnées, des reprises en sous-œuvre

nécessaires sur certains immeubles à structures hétérogènes, la Commission estime que toutes les précautions nécessaires doivent être prises, c'est-à-dire de multiplier les investigations préalables et de prendre le temps de les interpréter avant tout début des travaux.

5 – Le surcroît de circulation de camions :

Un certain nombre d'observations remarquent que les énormes volumes de terres à évacuer va générer une noria continue de camions de gros tonnage pendant toute la durée des chantiers du tunnel et des stations souterraines, entraînant bouchons, pollution supplémentaire, bruit pour les riverains.

Appréciation de la Commission :

Cette préoccupation est prise en compte par le Maître d'ouvrage dans le cadre de la démarche Développement durable, et les obligations faites aux entreprises d'utiliser des véhicules aux dernières normes en vigueur en matière d'émissions de CO2. La Commission note, toutefois, que le choix du site Grosso-rue de France pour l'entrée du tunnelier est beaucoup moins pénalisante que l'option Ségurane en raison de la proximité du raccordement à l'autoroute A8 par l'échangeur Nice-Promenade des Anglais. Il serait souhaitable que le Maître d'Ouvrage impose sur l'ensemble des chantiers l'application de la charte « Chantier propre » établie par le CG06.

6 – Les travaux du tracé en aérien (partie Est).

Cette partie du tracé ne concerne qu'une longueur d'un peu plus de 300 mètres (sortie trémie Gautier-extrémité des voies place Ile de Beauté. Les travaux se dérouleront en trois phases, comme la partie ouest : déviation des réseaux, réalisation des plateformes de voiries et voie ferrée, finition des voiries et abord voies ferrées, équipements et essais. Il n'y a pas d'indication spécifique sur la durée de cette partie du chantier dans le dossier, qui devrait, compte tenu de sa faible longueur, être assez courte.

Le dossier d'enquête ne donne pas d'autres précisions particulières sur ce secteur de la ligne.

Le public s'est peu exprimé sur les travaux de cette partie du tracé si ce n'est pour regretter que la station soit en face de l'Eglise, d'autres pour déplorer que l'aménagement de la place soit modifié, notamment par déplacement des arbres.

Appréciation de la Commission :

Outre que la station n'est pas prévue face à l'Eglise mais dans la partie ouest de la Place Ile de Beauté, il n'y a pas vraiment de remarques concernant les travaux sur cette place, l'attention du public étant plus focalisée sur une éventuelle arrivée du tramway sur le quai Cassini ou sous la place pour une poursuite en souterrain vers la gare de Riquier permettant, en outre, d'éviter la trémie de la rue Gautier. La Commission réitère donc sa recommandation exprimée dans la réponse sur le secteur ouest concernant les riverains.

Les remarques concernant les vestiges archéologiques existants probablement sur cette partie du tracé sont pris en compte par l'obligation d'arrêt du chantier en cas de découverte, et d'intervention immédiate des spécialistes de l'archéologie préventive. Ces éventuelles découvertes entraîneraient probablement un surcoût de travaux et un allongement de la durée de ceux-ci. Quant au patrimoine architectural remarquable, dont la densité est sans doute la plus importante sur ce secteur de la ligne, mais existe

également sur d'autres parties, tout aménagement doit être soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France qui sera obligatoirement saisi.

Thème TUNNEL

(Choix du tunnel, géologie et technique de construction, ...)

Synthèse des observations du Public

Les principales observations concernant le passage du tramway en souterrain sont principalement des avis opposés au passage en tunnel pour diverses raisons :

- Le problème du coût.
- Le fait que le passage en profondeur risque de rencontrer des difficultés au niveau des nappes phréatiques, de l'écoulement des eaux et des contraintes hydrologiques.
- Des risques d'affaissement et de dommages collatéraux.
- Une exploitation dangereuse, spécifique au tunnel, avec des risques de sécurité en cas d'incidents sur une rame.
- Vibrations engendrées sur les immeubles par le passage du tram en souterrain.
- Enterrée, la ligne 2 n'aura pas de contact physique avec la ligne 1.
- Le fait que ce passage en souterrain ne permettra pas de faire une requalification des zones traversées par le tram s'il était en surface.
- Des désagréments de type « socio psychologiques » causés aux passagers au moment du passage en souterrain, solution abandonnée dans de nombreuses villes au vu des études menées.

Une solution alternative, proposée par certains élus consiste à différer l'entrée en souterrain à la hauteur de la rue du Congrès et de poursuivre en surface la ligne Est-Ouest entre la rue de France et la rue du Congrès en passant en surface par les rues Bottero et Maréchal Joffre.

Cela permet :

- de s'affranchir des contraintes hydrologiques évoquées ci-dessus ;
- de supprimer 1,3 km de tunnel ;
- de réaliser une économie évaluée à 130 millions d'euros ;
- de passer en surface dans des zones très peu commerçantes donc sans nuisances pour l'activité économique.

On peut noter aussi les inconvénients causés par le creusement du tunnel, en particulier les norias de camions pour évacuer les déblais.

Appréciation de la Commission d'Enquête

En centre-ville, des stations Port de Nice / Ile de Beauté à Grosso, la ligne circule en tunnel (3,2 km), avec 4 stations souterraines émergeant aux principaux points de densité du centre-ville. Par ailleurs, le tracé de la section souterraine intercepte par deux fois la ligne 1 actuelle.

Ainsi, le tracé empruntant l'avenue de la Californie et traversant le centre-ville par un tunnel est ressorti comme le plus favorable. Ce tracé présente en effet de nombreux avantages :

- *Il optimise complètement la desserte de l'hyper centre économique et touristique de Nice.*

- *Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain.*
- *Il relie directement les 2 grands points d'entrée sur la Côte d'Azur que sont l'aéroport et le port de Nice, en passant par l'hyper centre, locomotive économique et touristique de NCA ; c'est une offre de transport performante et rapide avec une bonne vitesse commerciale pour relier la ville d'aujourd'hui à celle de demain (Eco-vallée)*
- *Il facilite les connexions en quai à quai avec l'important réseau des bus des collines qui se rabattront sur le tramway.*
- *Il permet de conserver le site propre bus en surface dans l'hyper centre pour des dessertes complémentaires en provenance de collines et vallons non desservis par le tramway.*
- *Le tunnel permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales, et autres événements d'ampleur comme le Carnaval*

Le tunnel présente au minimum 1,5 diamètre du tunnel de 10 m de couverture soit 15 m dans toute la zone du tracé aussi bien sous le bâti que sous les axes routiers. Ceci permet d'éviter de créer des points bas entre les stations mais aussi d'assurer des niveaux de tassement acceptables au niveau de la surface.

C'est pourquoi, afin d'éviter un impact travaux trop important et d'offrir une desserte efficace du centre-ville, il a été choisi « d'enterrer » le tramway dans un tunnel reliant Grosso à la Place Ile de Beauté.

L'analyse du coût global du tramway a été intégrée dans le thème « Coût ». L'impact du tunnel est en effet important pour l'enveloppe financière du projet, mais les avantages retirés sont substantiels comme il est décrit dans le dossier d'enquête.

Les risques liés aux problèmes des nappes phréatiques sont explicités dans la thématique « Eau », ainsi que dans le dossier d'enquête.

Les lignes 1 et 2 du fait de la présence du tunnel pour la ligne 2 à l'endroit du croisement avec la ligne 1 n'ont pas effectivement de contacts physiques. Mais aux 2 points de « croisement » (Jean Médecin et Garibaldi), des stations souterraines sont prévues pour passer d'une ligne à l'autre. De plus, la ligne 1 est particulièrement chargée dans la zone du centre-ville et une surcharge supplémentaire serait de nature à nuire à son bon fonctionnement.

Concernant la requalification des zones non touchées par le tramway et qui auraient pu l'être si le tramway passait en surface, il faut noter que les zones aux alentours des stations profiteront de « l'effet tramway » et particulièrement le Boulevard Victor Hugo.

Les solutions alternatives sont traitées dans le thème « Tracé ».

Enfin, l'usage des moyens de transport en souterrain est couramment utilisé (métro). L'intérieur des rames sera bien entendu éclairé au passage dans le souterrain rendant un aspect continu entre la surface et le tunnel ce qui rendra la transition surface tunnel plus agréable et moins perturbatrice.

Thème VICTOR HUGO

(Impact de la réalisation de la ligne sur les aménagements du Bd Victor Hugo, ...)

Synthèse des observations du Public

Différents types d'inquiétude se sont manifestés sur la « station Alsace-Lorraine », parfois sur des motivations différentes et des niveaux divers :

- Certains habitants du quartier demandent que la sortie du tram se fasse sur le boulevard Gambetta et la construction de la station au niveau du jardin Alsace-Lorraine, autrement dit que la station soit repoussée vers l'Ouest, c'est à dire s'implante à partir du carrefour Avenue Gambetta – Boulevard Victor Hugo. Ceci permettrait de libérer l'axe de la rue Cronstadt / Guiglia qui sera ainsi préservé du chantier. Cette solution permettrait d'éviter toute expropriation « temporaire » ou définitive dans ce secteur.
- De la même manière, les copropriétaires de l'immeuble 54 Bd Victor Hugo demandent également le déplacement de la station de 40m vers l'Ouest en s'appuyant sur un dossier d'expertise faisant état de l'imprécision des plans parcellaires sur l'emprise des ouvrages publics au droit de l'immeuble et de la divergence des plans entre ceux publiés sur le site internet du tramway et ceux exposés au Forum. Ils expriment leurs inquiétudes sur les risques immobiliers qui leur paraissent importants en reprochant que l'estimation de la capacité de résistance actuelle des fondations de l'immeuble ne figure pas au dossier.
- Inquiétudes pour la population du Boulevard Victor Hugo à cause de la durée et des inconvénients des travaux et de leur nature dans une zone sismique.
- Opposition aux expropriations concernant les parcelles KT8 et KT 9 au niveau du passage V. Hugo
- Inquiétudes pour l'environnement : suppression des arbres (platanes) sur le Bd Victor Hugo et modification du jardin Alsace-Lorraine. Le Bd Victor Hugo va perdre charme et beauté.
- Est-ce que le projet réduira aussi le trafic des voitures sur le Boulevard Victor Hugo?
- Un requérant suggère de placer la sortie de la gare J. Médecin sur le trottoir sud du boulevard V. Hugo.

Le souci principal réside dans la gêne occasionnée pendant les travaux et éventuellement les désordres que ces travaux pourraient causer aux immeubles avoisinants et à l'environnement.

Par ailleurs, il y a certaines questions spécifiques sur l'implantation de la station Alsace-Lorraine : préservation du jardin, opposition à la présence d'un escalier de sortie de la station devant l'immeuble du 8 Bd V. Hugo et de bouches d'aération, difficulté, pendant les travaux de repérer le cabinet dentaire du 8 Bd V. Hugo, etc.

Appréciation de la Commission d'Enquête

La Station Alsace Lorraine se situe à 660 m (axe station) du puits Grosso (coté tranchée couverte) et à 756 m de la station Jean Médecin. L'accès de la station se situe le long du boulevard Victor Hugo, d'une part sur l'emprise du parc et d'autre part, sur le trottoir opposé, coté rue de Cronstadt. L'ascenseur est implanté sur le trottoir coté Sud.

Mars 2012

174 / 383

L'accès principal, dans le jardin, se fait par une large trémie d'escalier qui s'implante à l'arrière de la grille, en limite du trottoir. Cette trémie accessible par deux entrées, est constituée d'un mur végétalisé qui accompagne la descente des usagers du tramway jusqu'au niveau de la salle des billets. Cette disposition permet d'amplifier le caractère paysagé du site tout en rendant perceptible la lumière du jour et le végétal jusque dans l'espace souterrain. Depuis la salle des billets, un escalier fixe et deux escaliers mécaniques assurent la liaison avec la mezzanine basse, laquelle forme palier pour répartir les voyageurs vers chacun des deux quais.

Dans ce secteur, le profil en long du tunnel est à 20m de profondeur par rapport au terrain naturel. Ce profil en long est quasiment plat.

Le boulevard V. Hugo comportera 2 voies, dans le sens est-ouest, de circulation routière, une piste cyclable et les trottoirs seront élargis.

Le square Alsace Lorraine est restitué à l'identique et le boulevard Victor Hugo, dans la partie impactée par les travaux sera requalifiée. Les arbres supprimés pour l'exécution des travaux seront conservés si possible pour être replantés ou remplacés. Les jardins privés qui seront détruits pendant les travaux seront restitués à l'identique.

Comme pour tous les secteurs concernés par les travaux, un phasage est défini, permettant une meilleure lisibilité pour l'avancement des travaux et les aménagements nécessaires à la circulation des piétons et des véhicules :

La station Jean-Médecin sera, de loin, la plus fréquentée de la ligne, avec près de 3500 montées + descentes en heure de pointe du soir, notamment en raison des correspondances avec la ligne 1. La station d'Alsace Lorraine (plus de 1000 montées + descentes en heure de pointe du soir) figure parmi les stations les plus fréquentées.

L'intersection entre l'avenue Jean Médecin et la Rue Victor Hugo est désormais piétonne avec une circulation tolérée pour les ayants droit. La station Jean Médecin de la Ligne T1 est déplacée vers le sud afin de créer un véritable pôle d'échanges piéton avec la ligne T2. Pour cette station d'interconnexion recevant plus d'usagers, les escaliers mécaniques du niveau quai ont été doubles et la station présente un escalator montant et un descendant pour chaque quai

Déplacement de la station Alsace-Lorraine vers l'Ouest : cf. annexe A2, question 21 et annexe C2, question L249..

L'impact des travaux est important en particulier pendant le creusement de la station (trou d'environ 60 m sur 20 m), avant la mise en place de la dalle de couverture. La gestion de ces travaux d'une manière générale se fera comme dans les autres secteurs en concertation avec les riverains. Tous les impacts négatifs, en particulier sur la circulation des véhicules et des piétons seront pris en compte pendant les travaux.

Le trafic du boulevard Victor Hugo, comme dans tous les autres secteurs du centre-ville devrait diminuer au profit de l'usage du tramway.

Une partie du jardin Alsace-Lorraine est protégée (présence d'arbres remarquables) et ne sera pas bien entendu utilisée pendant les travaux. Pendant les travaux, des mesures d'accompagnement sont prévues, en particulier pour la signalétique et l'accès aux commerces, aux cabinets des professions libérales, etc.)

4.1 OBSERVATIONS ET REPONSES DE LA COMMISSION - ENQUETE A PREALABLE A LA DUP

Les observations concernant l'enquête A «préalable à la DUP» sont résumées et examinées ci-après par ordre chronologique.

Au vu des questions posées, la Commission d'enquête a demandé au Maître d'Ouvrage des informations sur certains points (Annexe A1).

Le Maître d'Ouvrage a rédigé un document en réponse (Annexe A2).

4.1.1 Observations des lettres de l'enquête A

L 1-1 **MICHEL**

NICE

Demande Résumée :

Contre la ligne de tramway Ouest-Est.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La commission en prend acte.

Voir thème(s) : Tunnel,

L 2 **ANDRIO Emilie**

3 Rue François 1er

Demande Résumée :

Souhaiterait savoir si au terminus du tramway Place Ile de Beauté, il va y avoir une station de bus desservant Villefranche, Monaco, ou si tous les bus partiront tous de la station multimodale proche de l'aéroport

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le dossier d'enquête présente à titre indicatif les pôles d'échange, la mise en service du tramway va entraîner une réorganisation de la circulation et de certains arrêts de bus tout au long de la ligne. Nous suggérons au Maître d'Ouvrage de faire cette réorganisation en concertation avec la population et tous les acteurs concernés.

Voir thème(s) : Autobus,

L 3 **BONDIL Roger**

71 Avenue Borriglione

Demande Résumée :

Le terminus du tramway doit être place Riquier, il n'y a plus de ligne de transport direct Riquier / le Port, l'intérêt général doit passer avant les intérêts privés.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 4 WOUSSEN Cédon

57 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Inquiets pour les fondations de leur immeuble de 1932 et pour le bruit généré en sous terrain par le tramway

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le creusement du tunnel se fera par un « tunnelier » à une profondeur excluant tout interception physique avec les soutènements et de fait avec les réseaux du bâtiment. Le creusement du tunnel fera l'objet d'une surveillance accrue et d'un suivi des bâtiments, aussi bien structurels que fonctionnels.

Concernant le bruit, le tunnel de 10m de diamètre est constitué de parois rondes en béton armé. Il est situé au minimum à 15m en dessous des bâtis. Les rails sont posés sur des matières antivibratoires. Ces 2 éléments garantissent pour les immeubles un niveau pratiquement insignifiant pour les nuisances sonores.

Voir thème(s) : Environnement, Travaux,

L 5 SELERON

71 Promenade des Anglais

Demande Résumée :

Bravo pour le projet

Réponse de la Commission d'Enquête :

La commission en prend acte

L 6 PASCAL Alexandre

18 C Rue Ségurane

Demande Résumée :

Pourriez-vous me dire si pendant les travaux entre la place Garibaldi et la trémie rue Antoine Gautier, il ne sera pas possible de circuler ou de stationner rue Ségurane ? Quand est-ce que sont prévus les travaux pour cette section ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il est prévu que pendant la durée des travaux entre la place Garibaldi et la rue Antoine Gautier la rue Ségurane restera ouverte à la circulation des riverains et des services de secours.

Le planning prévisionnel, encore assez peu détaillé à ce stade du projet, indique que la réalisation du génie civil de la partie souterraine se fera entre le second semestre 2013 et fin 2015.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Travaux,

L 7 IRMA Jean

18 Corniche André De Joly

Demande Résumée :

Oui pour la ligne 2 jusqu'au port avec arrêt sur la place. Une correspondance car est plus commode. Pas de terminus à Garibaldi. Souhaite que le tramway aille jusqu'à la gare Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Riquier,

L 8-1 PIOTON Emmanuel

26 Boulevard Victor Hugo

Mars 2012

177 / 383

Demande Résumée :

Les stations du centre-ville sont trop éloignées.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°20.

Voir thème(s) : Stations,

L 8-2 PIOTON Emmanuel

26 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Il faut créer un pôle multimodal à la gare Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 9 PASCAL Audrey

7 Place Général Goiran

Demande Résumée :

Sur le point d'emménager dans une cour intérieure au 18 rue Catherine Ségurane, souhaiterait savoir quel impact aura la construction de la ligne 2 au niveau du parcours en souterrain sur cette artère.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le parcours en souterrain se situant en profondeur relativement importante, entre 20 et 30m du sol, il n'y a pas d'impact sur les immeubles confirmé par des retours d'expériences d'autres réalisations similaires.

Voir thème(s) : Travaux, Tunnel,

L 10 SERPAGLI Luciano

61 Avenue Henriot

Demande Résumée :

Défavorable au projet. Dépense inutile

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Coût,

L 12-2 JAMME André [2]

2 Rue Bottero

Demande Résumée :

Projet inadapté à la ville / Coût exorbitant / Délais trop longs / Projet pharaonique / Folie des grandeurs.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce projet a vu le jour, suite à un consensus de la population, après une large concertation qui a débuté en septembre 2006. Différents thèmes ont été abordés : opportunité de réaliser un réseau de tramway / les objectifs de desserte, de déplacements et d'aménagement urbain à prendre en compte pour les différents tronçons et leur degré de priorité / les tracés à privilégier pour les lignes T2 de Nice à Cagnes sur Mer et T3 dans la plaine du Var / etc.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°9.

Voir thème(s) : Coût,

Mars 2012

178 / 383

L 14-1 LYCEE Guillaume Appolinaire [7] 29 Boulevard Vérany

Demande Résumée :

Nous pensons qu'il devrait y avoir un arrêt commun pour les lignes à Garibaldi (ou en tout cas qu'il y ait une connexion entre eux).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le projet de ligne Ouest-Est du tramway soumis à l'enquête publique prévoit effectivement une gare Garibaldi, située sous le début de la rue Ségurane, assurant la correspondance avec la ligne 1.

L 14-2 LYCEE Guillaume Appolinaire [7] 29 Boulevard Vérany

Demande Résumée :

La couleur du tram devrait être plus originale, comme par exemple avoir des nuances de bleu (ou encore agrémentée de petits dessins), de vert, ou tout simplement blanc. Il pourrait y avoir une couleur pour chaque ligne pour mieux les différencier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les choix de couleurs et de décoration des rames n'étant pas encore arrêtés à ce stade du projet, votre suggestion est transmise au maître d'ouvrage.

L 15 AUGERAMI Vincent 3 bis Avenue Caravadossi

Demande Résumée :

On est d'accord

Réponse de la Commission d'Enquête :

La commission en prend acte

L 16 MINARD Michel 6 Rue Guiglia

Demande Résumée :

Très beau et fonctionnel projet que j'approuve à 100 %. Demande la transmission par courriel de détails techniques.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 17 RICCI Marcel 8 Avenue de la Madelon

Demande Résumée :

Il semblait à Madame RICCI que le terminus du T2 à l'est était la gare de Nice-Riquier (une voie par Arson et l'autre par le Bd de Riquier.)

A défaut le terminus sur le quai permettrait de piétonner le port. Le seul problème est la création du parking relais pour tous les véhicules

Réponse de la Commission d'Enquête :

L'objet de l'enquête ne concerne pas la liaison avec la gare de Riquier.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Riquier, Stationnement & Parc Relais,

L 18 MICHEL Ariane 25 Rue X. de Maistre

Demande Résumée :

Favorable au projet. Cout du transport en tramway moins onéreux qu'en taxi

Réponse de la Commission d'Enquête :

Mars 2012

179 / 383

La Commission en prend acte.

L 19 PAUL Aline

11 Rue Andrioli

Demande Résumée :

Demande si le Tram va passer sous son immeuble

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tramway va passer sous la rue Andrioli dans sa partie nord par rapport au carrefour Andrioli / Rue de France.

L 20 BELLIARDO Jean

Rue Scaliéro

Demande Résumée :

L'abandon du segment « Port-Riquier » est une erreur / quartier très peuplé / L'intérêt de quelques-uns a prévalu sur l'intérêt général.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 21 France Colette

15 Rue Braille

Demande Résumée :

Apprécie le projet- aimerait un peu plus de surveillance

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête en prend acte

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 22 DOYLE Dominique

4 Avenue Lépine

Demande Résumée :

La ligne Est-Ouest est indispensable...

Néanmoins, pourquoi vouloir à tout prix réaliser un terminus au port ?

La place Garibaldi n'est qu'à quelques centaines de mètres...

Cette prolongation me semble tout à fait inutile et hors de prix.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le projet de ligne Ouest-Est du tramway, soumis à l'enquête publique, prévoit une station place Garibaldi pour la desserte de la vieille ville et pour assurer la correspondance avec la ligne 1.

Le terminus Est de la ligne a été prévu place Ile de Beauté afin de permettre aux usagers du port, ainsi qu'aux personnes en provenance des villes de l'Est du département d'emprunter les transports urbains.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 24-1 SELVA Monique

57 bis Boulevard de Cessole

Demande Résumée :

Le problème de l'eau sera inéluctable à Nice étant donné les ruisseaux qui se jettent dans la mer dans les quartiers que le tramway va traverser.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Eau,

L 25 BORGHIERO Laurent

1 Boulevard Sappia

Demande Résumée :

Demande un prolongement de la ligne 2 à Villefranche quand elle sera fini

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le Plan de Déplacement Urbain fixé jusqu'en 2030 ne prévoit pas le prolongement du tramway jusqu'à Villefranche.

L 27 COUDOULET Arlette

4 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Elle s'inquiète des désordres possibles pouvant être causés par les travaux de forage du souterrain et de la construction de la station Garibaldi toute proche. Elle rappelle que l'immeuble est dans le PPSVM. Son Syndic contactera NCA.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Travaux, Tunnel,

L 28-2 NARDINI Jean Louis [2]

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

Demande que le terminus se fasse au niveau du quai du port.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 30-2 AONZO Stella

7 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Implantation exacte de la station Alsace-Lorraine

Réponse de la Commission d'Enquête :

Elle se trouve dans l'axe du boulevard V. Hugo en face des immeubles N° 61, 59, et 57.

Voir thème(s) : Dossier, Stations,

L 30-3 AONZO Stella

7 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Sécurité pendant les travaux ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°19.

Des clôtures de chantiers seront installées à la place des grilles qui auront été enlevées.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 30-4 AONZO Stella

7 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Remise en état à l'identique après les travaux ?

Que deviennent les arbres devant notre immeuble ?

Mars 2012

181 / 383

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le Maître d'ouvrage s'est engagé à requalifier le paysage urbain tout au long du tracé de son projet, y compris dans la partie surface au dessus du tunnel, en particulier au niveau du Bd Victor Hugo : réhabilitation des voies de circulation, trottoirs, espaces verts et replantation d'arbres.

Voir thème(s) : Environnement,

L 31-3 LAFORGE Florence

67 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

La perspective d'avoir devant l'immeuble pendant plusieurs années des matériaux et des engins de chantier avec le bruit et les nuisances, ainsi que le manque de sécurité puisque la grille de fermeture de notre jardin sera supprimée, nous préoccupe également. Après les travaux nous n'avons pas la certitude d'une remise en état à l'identique ni que les surfaces expropriées nous seront rendues. Pourquoi le N°65 du bd Victor Hugo n'est-il pas exproprié ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, la Maitre d'Ouvrage a précisé ces points dans l'annexe C2, questions L29 & L31.

La Commission considère que le complément d'information du Maitre d'Ouvrage répond à la question.

Voir thème(s) : Eau, Travaux,

L 31-4 LAFORGE Florence

67 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Les arbres seront-ils abattus devant notre immeuble ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le complément d'information du Maitre d'Ouvrage, apporté dans la réponse à la question précédente, précise que « Les jardins privatifs sont laissés en l'état et aucune intervention n'est prévue à l'intérieur de ceux-ci ».

Voir thème(s) : Environnement,

L 32 CHIARETTA Adolpho

24 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Je suis d'accord pour ce projet.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission prend acte de votre commentaire.

L 33 GREUET Brigitte

13 bis Avenue Caravadossi

Demande Résumée :

Excellent projet, mais une station intermédiaire avec la station Jean Médecin et Alsace-Lorraine serait souhaitable.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Stations,

L 34 DAMBREVILLE Monique

21 Avenue Jean Lorrain

Demande Résumée :

Très bon projet ; Terminus place Ile de Beauté sur le quai

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 35 GALAIS

Impasse Achille

Demande Résumée :

Demande un prolongement de la ligne 2 à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Riquier,

L 36 CAPPELLINO Myriam

11 Avenue Cap de Nice

Demande Résumée :

Propose de confier la décoration des stations souterraines à des artistes de l'Ecole de Nice et à de jeunes talents niçois.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Stations,

L 37 DELORD Daniel

105 Avenue Léopold II

Demande Résumée :

Arrivant de l'est de Nice en voiture, quelle solution pour stationner avant de prendre le tram pour rejoindre le centre de Nice ?

A ce jour, il existe peu de places au port (quais + petit parking).

Aucune autre remarque sur ce beau projet.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, la Maitre d'Ouvrage a précisé ces points dans l'annexe A2, questions 2 & 28.

La Commission considère que le complément d'information du Maitre d'Ouvrage répond à la question.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Stationnement & Parc Relais,

L 39 NICODEM

10 Rue Foncet

Demande Résumée :

Quelle garantie aurons nous en cas d'affaissement de ou des immeubles

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le parcours en souterrain se situant en profondeur relativement importante, entre 20 et 30m du sol, il ne devrait pas y avoir d'impact sur les immeubles à en juger par des

retours d'expériences d'autres réalisations

La Commission d'enquête précise qu'un état des lieux sera réalisé avant travaux par des experts, si des désordres devaient être constatés le Maître d'Ouvrage y apportera remède par la garantie travaux.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux, Tunnel,

L 40 RENAUD DEMARIA

6 Boulevard Riquier

Demande Résumée :

Cette ligne 2, avec les travaux cyclopéens en sous-sol, la disposition des stationnements, la restriction de circulation des voitures, est superfétatoire. Propose d'étoffer les lignes de bus. Il faut abandonner ce projet qui ne permet même pas de joindre la gare de Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission constate que cette observation demande l'annulation du projet dont elle prend acte.

Voir thème (s) : Tunnel, Riquier, Stationnement, Circulation.

L 41 CUMBO Orazio

15 Rue Cassini

Demande Résumée :

Je vous fais part de mon accord pour la ligne nouvelle tramway ouest-est.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 42 LOPEZ Paul

18 Rue Dr Figliera

Demande Résumée :

« Félicitation pour ce futur projet. »

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 43 COUGNAUD

80 Avenue Brancolar

Demande Résumée :

Pas d'arrêt devant la Gare ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

De quelle gare s'agit-il?

Voir thème(s) : Riquier,

L 44-1 LEBON Jean Pierre

43 bis Boulevard Grosso

Demande Résumée :

Attire l'attention sur la grande incertitude technique et financière qui pèse sur le tramway qui devient métro dans la partie la plus ancienne de la ville.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût,

L 44-2 LEBON Jean Pierre

43 bis Boulevard Grosso

Demande Résumée :

Propose une ligne en surface qui passerait au coeur du « quartier des musiciens », puis au bas de la colline de Cimiez jusqu'au port, amenant à une transformation de tout le Nice du XIXème siècle. Ces quartiers, très beaux dans leur architecture seraient rénovés, ce qui assurerait au centre ville un autre avenir.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tunnel,

L 45 VERREMAN Pierre43 Boulevard Princesse
Grâce de Monaco**Demande Résumée :**

Pourquoi le nouveau tramway ne rejoint-il pas le port de Nice, le transfert Aéroport /port serait plus judicieux

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête précise que la ligne Ouest-Est permet la connexion des deux grands pôles générateurs de déplacements que sont l'aéroport et le port. Le positionnement de la station au port est prévu pour pouvoir rejoindre ultérieurement la gare de Riquier

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 46 MACHEU Nadijda

10 Rue Guiglia

Demande Résumée :

Souhaite plus de lignes de bus à partir de l'arrêt Bottero Gambetta/Alsace Lorraine vers la gare SNCF

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation ne concerne pas l'objet de l'enquête.

Voir thème(s) : Autobus,

L 47 RADIGUE Philippe

12 bis Rue François Guizol

Demande Résumée :

Je souhaiterais que le terminus EST du tram se situe sur le quai CASSINI.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N°35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 48 RADIGUE Marilyne

12 bis Rue François Guizol

Demande Résumée :

Demande l'arrêt du tram quai Cassini.

Réponse de la Commission d'Enquête :*Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°35.**L'arrivée sur le quai Cassini est envisagée par le Maître d'Ouvrage après études complémentaires.**Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Stations,***L 49 LEROUX Marcel**

230 Avenue de Fabron

Demande Résumée :

Avis favorable pour la réalisation de cette ligne rapidement

Réponse de la Commission d'Enquête :*La Commission en prend acte***L 50 SGARBI Guy et Louise**

54 Chemin du Mt Gros

Demande Résumée :

Demande que soit repris le premier projet AEROPORT-CADAM-GARE DE RIQUIER

Réponse de la Commission d'Enquête :*La Commission vous renvoie au(x) thème(s)**Voir thème(s) : Riquier,***L 51-1 GENAUD Odette**

13 Corniche André De Joly

Demande Résumée :

Favorable au terminus à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :*La Commission en prend acte.**Voir thème(s) : Riquier,***L 51-2 GENAUD Odette**

13 Corniche André De Joly

Demande Résumée :

Favorable à la ligne toute en surface (coût et sécurité).

Réponse de la Commission d'Enquête :*Ce tracé optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres événements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.**Voir thème(s) : Coût, Sécurité des personnes,*

L 52 TOSELLI Etienne

Avenue Lympia

Demande Résumée :

Pour les habitants, il est nécessaire que le tram passe place Ile de Beauté en souterrain, ou en surface ça ne sera pas plus moche que les clochards.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 53 LECONTE Chantal

8 Boulevard Lech Walesa

Demande Résumée :

Je suis très favorable à ce projet mais reste dans le doute quant à la partie souterraine qui me semble trop coûteuse et n'a guère d'intérêt.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N°31.

Voir thème(s) : Coût, Tunnel,

L 54-1 FRIGNAC Josette

17 Rue Cassini

Demande Résumée :

Angle rues de F. Guizol et de Cassini le tramway va-t-il représenter une nuisance sonore supplémentaire ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Des mesures ont été réalisées sur le niveau sonore sur la ligne tramway T1 existante (avant et après sa mise en service) une baisse sensible du trafic automobile dû aux réductions progressives des capacités de la voirie. Il apparaît que globalement le bruit est très sensiblement inférieur aux niveaux constatés avant les travaux de la ligne. Les résultats obtenus montrent que globalement le bruit généré par le tramway est largement inférieur au bruit routier qui sera toujours globalement masqué par le bruit routier et inférieur à ce qu'il serait sans tramway.

Voir thème(s) : Environnement,

L 54-2 FRIGNAC Josette

17 Rue Cassini

Demande Résumée :

Où va passer le flux automobile venant des ferrys ? / Le trafic auto sera-t-il vraiment réduit ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les 6 voies actuelles sont remplacées par 2 voies Est/Ouest et 1 voie Ouest Est et les 2 voies du nouveau tramway côté port, ce qui aura pour conséquence de réduire le volume du trafic sur la place Ile de beauté. D'un point de vue acoustique on peut donc dire que les effets du projet sont globalement positifs. De nombreux points noirs « bruit » devraient ainsi être supprimés avec la réalisation du tramway. Le projet d'extension du tramway à Nice a un impact acoustique général bénéfique sur l'ensemble du tracé où les niveaux de bruit existants sont assez importants.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°2.

Voir thème(s) : Circulation,

L 55-1 CLARYS Serge

8 Boulevard Lech Walesa

Demande Résumée :

Quelle place comptez-vous laisser aux véhicules des entreprises qui doivent œuvrer sur le trajet ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Circulation,

L 55-2 CLARYS Serge

8 Boulevard Lech Walesa

Demande Résumée :

Pourquoi ne pas le faire passer sous le trottoir de la Promenade des Anglais ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette question est hors sujet de l'enquête. Seul un tracé par la Promenade des Anglais en surface a été étudié et rejeté par le Maître d'ouvrage.

Voir thème(s) : Tunnel,

L 56 AHONO

37 Rue Bonaparte

Demande Résumée :

Avis défavorable : pense que cette nouvelle ligne gâcherait le paysage de cette belle

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête en prend acte mais précise que la partie tunnel est envisagée pour préserver le cœur de la cité.

Voir thème(s) : Environnement,

L 57 FRESLON Guy

50 Allée des Moineaux

Demande Résumée :

Demande si IKEA s'installe à Nice, où et quand ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ne concerne pas l'objet de l'enquête

L 58 DOUBLET Marie

14 Avenue St Jean Baptiste

Demande Résumée :

Le tram passe t'il sous mon immeuble ?

Dispositions prises ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tunnel du tram passera au nord de l'aplomb de votre immeuble. Donc il n'y aura aucun impact pour votre immeuble.

Voir thème(s) : Tunnel,

L 59 SARRAIRE Danièle13 Boulevard de l'armée
des Alpes**Demande Résumée :**

Projet d'arriver à Riquier suspendu ?

Plus de « Noctambus » pour aller le soir à St Jean d'Angely – Quartier dangereux la nuit.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Autobus, Gautier/Port/Séguirane, Sécurité des personnes,

L 60 LABREURE

14 Avenue Bidault

Demande Résumée :

Propose de laisser la ligne 2 en surface et de F. Grosso et aller rejoindre la ligne 1 par l'avenue Thiers en abandonnant la jonction « République Garibaldi le Port pour l'instant ».

Réponse de la Commission d'Enquête :

Relier l'aéroport à la gare SNCF Thiers, sans changement de ligne de tramway serait son seul avantage. Mais les inconvénients seraient très nombreux et rédhibitoires. Seulement la correspondance avec la gare est déjà prise en charge par la station « Thiers » de la ligne 1, à moins de 200 m à pied de la gare. Ce tracé resterait en lisière de l'hyper centre-ville, calé sur de grosses coupures urbaines que sont la voie ferrée au nord et la montée du Bd de Cimiez à l'ouest, avec de ce fait une offre de transport moins efficace en terme de desserte. Cette ligne n'assurerait plus la traversée de la ville de Nice.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 61-1 ARNELLO Francis9 Avenue des arènes de
Cimiez**Demande Résumée :**

Installation de l'IKEA : la ligne arrivera-t-elle au stade ? Parkings ? Avec IKEA ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation ne fait pas partie de l'objet de l'enquête.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 61-2 ARNELLO Francis9 Avenue des arènes de
Cimiez**Demande Résumée :**

Tram intramuros : stations très éloignées les unes des autres !

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Stations,

L 61-3 ARNELLO Francis9 Avenue des arènes de
Cimiez**Demande Résumée :**

Arrivée du tram au port impératif ? Pourquoi ne pas éviter le port et terminer à Riquier ?

Réponse de la Commission d'Enquête :*La desserte des quartiers de l'aéroport au port est conforme au Schéma Directeur des Transports Urbains adopté en décembre 2009 par le Conseil Comunnautaire.**Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Riquier,***L 62 BALDELLI Thiery**

FALICON

Demande Résumée :

Pour l'extension de la ligne Est-Ouest, c'est un bon tracé qui va permettre de désengorger les quartiers ouest.

Ceci fait penser à celui de Bordeaux qui dessert bien les quartiers.

Réponse de la Commission d'Enquête :*La Commission en prend acte.***L 63 GAUTRET Steve**

4 Rue Montolivo

Demande Résumée :

La ligne T2 est une nécessité pour la ville de Nice. Le choix du tracé en souterrain est un bon choix pour la vitesse et la régularité, très bénéfique car le tracé en sous-sol permet de conserver les couloirs de bus, desserte alternative de Gambetta à Garibaldi. Bravo pour ce beau projet.

Réponse de la Commission d'Enquête :*La Commission en prend acte.***L 64-1 BOURGEOIS Julien**

50 Avenue Giacobi

Demande Résumée :

Avis favorable sur le projet,

Réponse de la Commission d'Enquête :*La Commission en prend acte***L 64-2 BOURGEOIS Julien**

50 Avenue Giacobi

Demande Résumée :

Ne voit pas de véritable correspondance entre les lignes T2 et T1 tant à Garibaldi qu'à Jean Médecin

Réponse de la Commission d'Enquête :*La Commission précise que 2 stations de correspondance des voyageurs sont proposées à Jean Médecin et Garibaldi entre les 2 lignes T1 en aérien et T2 en souterrain. Cette correspondance sera réalisée dans des lieux conçus et aménagés de sorte à faciliter les cheminements piétons dans un confort optimal et en toute sécurité**Voir thème(s) : Stations,*

L 65 **ORLANDO Claudio**

31 Rue Arson

Demande Résumée :

Regrette que le tronçon Gare de Riquier- Port ne soit plus d'actualité

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier ultérieurement conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 67-2 **ICARDO Yves**

11 Rue Cassini

Demande Résumée :

Transparence sur les couts réels au cours des travaux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, questions N°10 et 11.

Un bilan régulier sur le montant des travaux effectués sera réalisé par le MO

Voir thème(s) : Coût,

L 67-3 **ICARDO Yves**

11 Rue Cassini

Demande Résumée :

Demande l'arrêt de la ligne à Massena ou Garibaldi (desserte du port secondaire)

Réponse de la Commission d'Enquête :

La ligne 2 Ouest-Est est une nécessité de transport en commun. Ce projet CADAM – Port doit se faire dans son ensemble. Il ne couvre pas bien entendu les objectifs du plan de déplacement urbain de la ville de Nice. La ligne ne prévoit pas d'arrêt à Masséna mais à Jean Médecin. L'arrêt à Jean Médecin ne ferait que reporter les travaux à plus tard ce qui serait certainement une solution globalement plus onéreuse.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 68 **GINOUX Nicole**

13 Rue Massenet

Demande Résumée :

Favorable au passage de la ligne 2 en souterrain en centre ville. Elle me permettra d'aller au Port plus facilement.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 69-2 **FRAISSIEX du BOST Zénobie**

11 Rue Cassini

Demande Résumée :

Quelle sera la participation financière de la ville ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, la Maitre d'Ouvrage a précisé ces points dans l'annexe A2, question 9.

Voir thème(s) : Coût,

L 69-3 FRAISSIEX du BOST Zénobie

11 Rue Cassini

Demande Résumée :

Pourquoi ne pas faire la ligne place Masséna ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ces points dans l'annexe A2, question 13.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 70 PICAT Bernard

12 Rue Garneray

Demande Résumée :

Approuve le projet, mais souhaiterait qu'il soit souterrain jusqu'à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 71-1 DENRY D

40 Boulevard Gambetta

Demande Résumée :

Avis défavorable sur le projet à un coût exorbitant où les budgets ne seront jamais respectés.

Il suggère le renforcement du réseau de bus avec des bus à motorisation électrique pour éviter la pollution.

Il fait état de risques d'inondation car les petites rivières sous la vallée du paillon descendent vers la mer

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte ; elle précise que la capacité du tram est beaucoup plus importante et plus rapide qu'un bus électrique pour atteindre l'objectif de desservir 105 000 personnes/jour. Les 2 lignes de tramway permettront de desservir 260 000 personnes soit les 2/3 de la population niçoise et supprimeront de nombreuses voitures qui se gareront dans des parcs-relais réalisés à cet effet.

Voir thème(s) : Autobus, Coût, Eau,

L 72 JOULIAN Muriel

8 Rue de Foresta

Demande Résumée :

Parcours des voitures et surtout des bus de Garibaldi à Ile de Beauté ainsi que dans les

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°2.

Voir thème(s) : Autobus, Circulation,

L 74-1 KRIMMER Ingeborg

111 Corniche André De Joly

Demande Résumée :

Je suis favorable à l'extension du tramway et au nombre et la position des arrêts prévus, à une exception près : pourquoi ne pas prolonger le tramway jusqu'au quai où se trouvent les bateaux de croisière ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 3 & 35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 74-2 KRIMMER Ingeborg

111 Corniche André De Joly

Demande Résumée :

J'ai vu que le tramway va desservir des salles comme NIKAIÀ. Récemment un samedi soir, j'ai attendu le tramway pendant presque une heure. J'ai appris que c'était à cause d'un match de football. Il faudrait qu'en cas de tels événements, la fréquence soit considérablement augmentée.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Concernant la fréquence des rames, il est prévu que les rames circulent à un intervalle de 4 minutes sur le tronç commun de la ligne entre Saint-Augustin et le port, cette fréquence pouvant être réduite à 3 minutes au besoin; compte tenu de la desserte alternative des embranchements vers l'Aéroport et vers le CADAM, la fréquence normale de desserte du NIKAIÀ sera de 6 à 8 minutes selon les cas. Cette fréquence pouvant bien entendu être adaptée en fonction de besoins particuliers.

Voir thème(s) : Exploitation,

L 75 PINCO Dominique

62 Boulevard Montel

Demande Résumée :

Demande de dos d'âne sur notre boulevard

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette demande pourra être examinée dans le cadre des concertations de quartier avec le MO pendant les travaux du tramway.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 76 ALLEN Timothy

40 Rue Verdi

Demande Résumée :

Avis favorable sur le projet

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte

L 77-1 PARMENTIER René

NICE

Demande Résumée :

Le tunnel va passer sous ma maison qui est assez ancienne et ne résistera peut être pas aux vibrations. Le trajet est gorgé d'eau et meuble (risque de fissures et d'éboulement). Pourquoi ne pas garder la ligne en site propre avec trolley-bus sur pneus ? Moins de travaux et plus économique.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tunnel,

L 79-2 BOSANO André [2]

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Ils proposent « pas de tramway rue Ségurane » / Un arrêt place Garibaldi / de passer en souterrain par la rue Cassini.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette solution impactera irrémédiablement la place Garibaldi (L'ABF s'y opposerait). Il y aurait également un impact sur de nombreux commerces et sur la circulation, la rue Cassini étant une artère importante. Durant les travaux, l'impact aurait été très important (tranchée couverte et éventuellement trémie) tant pour la circulation que la vie du quartier. Le projet proposé est privilégié, car son tracé présente moins de points durs (crypte sous la place Garibaldi) impact moins le quartier.

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°36.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 79-4 BOSANO André [2]

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Ils ont créé une association des propriétaires (Vivre à Ségurane) et ils vont prendre un avocat.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 80-2 CARLIN Jean Pierre & Martine [2]

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Pourquoi ne pas arrêter le tramway place Garibaldi, ou modifier le tracé pour passer sous la rue Cassini ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le projet de la ligne Ouest-Est du tramway, sous-tendu par le principe d'une liaison directe entre l'aéroport et le port a évolué au fur et à mesure de la concertation publique qui a envisagé divers tracés entre 2007 et 2010. Le passage sous la rue Cassini n'a pas été retenu compte tenu de son impact économique probable sur le quartier pendant la période des travaux.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 80-3 CARLIN Jean Pierre & Martine [2]

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Signale également que 50% des usagers de la ligne 1 ne paieraient pas leur trajet.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation ne fait pas partie de l'objet de l'enquête.

Voir thème(s) : Exploitation,

L 82-1 AEROPORTS Côte d'Azur

Rue Costes et Bellonte

Demande Résumée :

Pour la traversée de la Promenade des Anglais, le Conseil de surveillance préconise le percement d'un nouveau passage sous la promenade des Anglais afin de laisser passer le flux de véhicules particuliers et professionnels ainsi que le tramway. Concernant la sortie de l'aéroport au niveau du terminal 1, Nice Côte d'Azur propose la mise en place d'une voie de surface au niveau du passage de la Caravelle avec un système de feux permettant l'accès à la Promenade des Anglais.. Cette nouvelle voie, en substitution d'un élargissement de passage sous la Promenade, pourrait être de nature à régler la question de cette sortie à la double condition que les études complémentaires de circulation en confirment la fonctionnalité et que sa construction intervienne en même temps que l'arrivée du tramway.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a donné des informations correspondant à l'enquête(DUP) dans son mémoire Annexe A2 (question L82-1) et à l'enquête Parcellaire en Annexe C2 (question L82)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne, Travaux,

L 82-2 AEROPORTS Côte d'Azur

Rue Costes et Bellonte

Demande Résumée :

Concernant le passage du tramway en zone nord aéroportuaire
Souhaite que les principes présentés dans le projet Grand Arénas soient appliqués afin de mieux respecter les principes de fonctionnement de l'Aéroport et son intégration avec le Pôle Multimodal.

Le problème de dévoiement des réseaux (courant fort, courant faible, divers réseaux d'eau , gaz) nécessaires à l'implantation des voies restent à traiter avec un impact financier important pour NCA.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Dans son mémoire de réponse Annexe A2 (référence L82-2) au rapport d'enquête, le Maître d'Ouvrage a donné sa réponse

La Commission d'enquête acte la proposition du Maître d'ouvrage concernant le projet « Grand Arénas » de l'EPA qui précise les limites d'intervention entre les 2 parties. Les projets devront s'adapter à la typologie du tramway

L 83 KLEIN Eric

2 -6et8 Rue de Foresta

Demande Résumée :

Pour aller de la place Garibaldi à la place Ile de Beauté, les voitures et bus suivent le parcours : place Garibaldi, rue Ségurane, rue Antoine Gautier, place Ile de Beauté. Par où passera la circulation lorsque la rue Antoine Gautier sera fermée à la circulation ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Sur ce trajet précis le dossier d'enquête montre page 522 que les sens de circulation rue Cassini, rue Ségurane sont inchangés. Il y aura donc obligation d'aller au bout de la rue Ségurane, puis la rue de Foresta pour reprendre le quai Lunel. Cependant, il est probable que le plan de circulation sera revu après la mise en service pour rationaliser ce trajet.

Voir thème(s) : Autobus, Circulation,

L 84 KEAYS Béatrice

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

UF 163 : Elle propose que la station souterraine « Alsace Lorraine » ne soit pas construite au pied de son immeuble, mais plus loin vers le 61-67 afin de diminuer les nuisances aux résidents (de son immeuble). De plus elle souhaite que les accès à cette station soit repoussés au carrefour Bd Gambetta / avenue Victor Hugo, voir même directement sur le Bd Gambetta. Elle argumente son choix en invoquant le fait qu'il n'y a aucun commerce sur le Bd Victor Hugo et que les stations de bus sont déjà sur Gambetta.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°20 et 21.

Voir thème(s) : Stations,

L 85 MAUREL Martine

8 Avenue Valdiletta

Demande Résumée :

Avis favorable

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte

L 86 CHARPEIL Patrick

23 Avenue Scudéri

Demande Résumée :

Bon projet dans l'ensemble. Sortie Ile de Beauté privilégiée.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 87 MACCHI Jean

24 Avenue Gallieni

Demande Résumée :

Par mesure d'économie pas de tramway en souterrain !!!

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission rappelle que le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage propose dans son mémoire, question N°7 en annexe A2, une étude comparative entre le tracé porté à l'enquête et un tracé aérien du dossier d'enquête

.La Commission d'enquête attire l'attention sur le fait que la comparaison n'a de sens que si l'on prend en compte tous les paramètres pour en mesurer tous les impacts "avantages et inconvénients" offerts par les des deux options

Voir thème(s) : Coût,

L 89 DI PRISCO Ilva

8 Boulevard Riquier

Demande Résumée :

Souhaite voir le tramway aboutir à la gare Riquier, voire à la faculté Saint-Jean d'Angély, en version souterraine..

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Riquier,

L 90-1 NICOLAZO Annick

2 - 4 Rue Balatcheno

Demande Résumée :

Favorable à un arrêt à Garibaldi

Si la ligne allait jusqu'au port, demande l'arrêt sur les quais

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°35.

L'arrivée sur le quai Cassini est envisagée par NCA après études complémentaires.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Stations,

L 90-2 NICOLAZO Annick

2 - 4 Rue Balatcheno

Demande Résumée :

Projet très couteux

Projet pas forcément nécessaire car réseau de bus important

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le réseau de Bus ne rend pas le même service qu'un tramway en termes de capacité et de régularité de desserte.

Voir thème(s) : Coût,

L 91-1 DEVAUX Pierre

11 bis Avenue de la Vallière

Demande Résumée :

Très favorable à la création de la ligne 2 du tramway de Nice, mais :

L91-1 : L'option tunnel a fait monter de 50% le coût prévisionnel des travaux alors qu'on cherche partout comment faire des économies ;

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût, Tunnel,

L 91-2 DEVAUX Pierre

11 bis Avenue de la Vallière

Demande Résumée :

Cette option tunnel interdit toute modification ultérieure, alors que créer une nouvelle station aérienne est envisageable à tout moment.

D'autre part les quais doivent être dimensionnés selon la longueur maximale des rames.

Impact sur la circulation automobile : la fréquentation de la ligne 1, qui a doublé depuis l'ouverture de la ligne, montre à l'évidence que le tramway a fait de nouveaux adeptes parmi les automobilistes. En termes d'économie d'énergie et de pollution le gain est donc certain. Un transport en commun, dès lors qu'il est souterrain, perd ces avantages en même temps qu'il perd de son attractivité, l'automobiliste n'ayant plus autant de raisons d'abandonner son véhicule au garage.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N°31.

Voir thème(s) : Eau, Tunnel,

L 91-3 DEVAUX Pierre

11 bis Avenue de la Vallière

Demande Résumée :

De plus, le projeteur a espacé les stations sous la ville alors qu'il aurait dû faire l'inverse, rendant le tramway moins attractif que la voiture ou le bus, d'autant plus que le centre-ville sera dégagé. La comparaison avec la ligne 1 est parlante puisque la distance moyenne entre deux stations est 50% plus grande pour la solution enterrée.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Stations,

L 91-4 DEVAUX Pierre

11 bis Avenue de la Vallière

Demande Résumée :

Les alluvions récentes sont souvent peu consolidées et les travaux peuvent occasionner des accidents comme ceux qui ont perturbé le récent tunnel de Toulon, voire provoquer des tassements de terrain avoisinant et des désordres dans les immeubles proches.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Stations, Travaux,

L 91-6 DEVAUX Pierre

11 bis Avenue de la Vallière

Demande Résumée :

D'autre part l'étude d'impact semble muette sur la destination des 300 000 m3 de déblais provenant du tunnel et des gares.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Au moment de la rédaction du dossier (juin 2011), les reconnaissances de sol étaient encore

en cours de réalisation ; de fait la répartition exacte des quantitatifs de sols selon leur type n'était

pas connue.

De même, il n'a pas été encore mené d'analyse formelle sur la nature de ces matériaux quant à

leur classe de déchets et leur acceptation potentielle en Installation de stockage des déchets inertes. Cette analyse est préconisée dans le cadre des reconnaissances futures sur la phase Avant-Projet de l'opération.

Une première analyse à dire d'experts envisage qu'une valorisation des déblais est peu envisageable. Ils sont alors considérés alors comme déchets à éliminer.

Voir thème(s) : Travaux,

L 91-7 DEVAUX Pierre

11 bis Avenue de la Vallière

Demande Résumée :

Sécurité : qu'on le veuille ou non et malgré les caméras de vidéosurveillance, la descente des stations souterraines en période de faible affluence sera dissuasive pour plus d'un.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N°18.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 91-8 DEVAUX Pierre

11 bis Avenue de la Vallière

Demande Résumée :

Rappelons enfin que la précédente municipalité, avait retenu ce principe pour la ligne 2 et que le tracé du site propre bus avait été choisi pour permettre une transformation bus-tram.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 31.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 92-1 SANNA Thibaut

5 Rue Dante

Demande Résumée :

Globalement, la ligne 2 du tramway peut se concevoir. En revanche, la partie souterraine sur 3,6 km apparaît proprement surréaliste ! Pour plusieurs raisons : le coût est délirant (1/3 du projet soit environ 250M€ = le viaduc de Millau) et implique un endettement des Niçois colossal !!

L'aménagement des stations souterraines avec déplacement des conduites de gaz, d'eau et d'électricité sera très coûteux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût, Travaux, Tunnel,

L 92-2 SANNA Thibaut

5 Rue Dante

Demande Résumée :

Le risque technique sur les fondations des immeubles : il n'y a pas de précédent de tunnelier dans le monde dans un terrain composé d'alluvions (quid du glissement de terrain).

La partie souterraine mérite d'être abandonnée et remplacée.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Travaux,

L 93 ADNET Jean Louis

3 Rue de la Tour

Demande Résumée :

Avis favorable Excellent projet pour la liaison Aéroport et le cœur de la ville qui renforce l'attractivité de Nice pour ses habitants et les visiteurs

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte

L 95 MOUFFET Danielle et Pascal

5 Rue Gautier

Demande Résumée :

Nous avons un quartier homogène d'une centaine d'antiquaires (rues Ségurane, Antoine Gautier et Emmanuel Philibert). Le projet du tracé par Ségurane et Antoine Gautier va détruire ce quartier d'antiquaires. Pourquoi ne pas tracer tout droit par Cassini, ou rester en souterrain avec arrivée directe sur le port ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

Demande Résumée :

Le refus d'un tracé souterrain : la réalisation du tramway doit contribuer à « rendre la ville aux piétons et aux cyclistes » (moins d'auto) ; il doit également, par son occupation des espaces publics, être l'occasion de procéder à une « requalification urbaine ».

Réponse de la Commission d'Enquête :

A coté de la position radicale préconisée par le mémoire qui souhaiterait que le tramway boute toute circulation automobile au dehors de la cité, il existe une solution moyenne qui permet la cohabitation des transports urbains avec le « moins d'autos ».

Dans une ville comme Nice où l'espace est compté et les voiries étroites, la superposition des circulations peut se faire par l'utilisation du sous-sol.

Historiquement, la définition du tracé de la ligne Ouest-Est du tramway niçois a connu plusieurs phases depuis 2005. Dans le secteur de l'hypercentre, 5 tracés différents ont été successivement étudiés, dont 3 ont été rapidement abandonnés :

- *Le tracé « Liberté-Joffre » a été écarté en raison des fortes contraintes et du manque de clarté liés aux sens de circulation dissociés ;*
- *La variante « Victor-Hugo » n'a pas été retenue du fait de la difficulté d'organiser un schéma de circulation dans le centre ville et des travaux nécessaires pour le croisement avec la ligne 1 ;*
- *L'option « Thiers », malgré son passage à proximité de la gare SNCF, a été abandonnée par son tracé trop au nord qui présentait un handicap pour la desserte des quartiers de l'hypercentre ;*

Il subsistait alors deux tracés préférentiels : la boucle « Californie-Liberté-Joffre », traversant le cœur commerçant de la ville et celui empruntant la promenade des Anglais. Un troisième, itinéraire est apparu, issu de la concertation publique : il s'agit du tracé présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique, avec sa portion souterraine.

La boucle n'a finalement pas été retenue à cause des sens de circulation dissociés et des fortes contraintes liées aux travaux et l'option Promenade a enfin été écartée du fait du défaut de desserte du centre ville et du port.

Les études d'impact montrent que, après mise en service, la circulation automobile à l'horizon 2020 devrait globalement décroître dans Nice : forte baisse sur l'axe Cassin-Californie (-60%), baisse significative (estimée à 8%) sur Victor-Hugo, et environ -12% sur la place Ile de Beauté. La partie enterrée de la ligne contribue donc, elle-aussi, à la réduction de la circulation automobile.

Les travaux entrepris pour la mise en œuvre de la ligne Ouest-Est vont être l'occasion de requalifier un certain nombre de voiries de la ville : la Digue des Français, le bd Paul-Montel, les accès à l'aéroport, les avenues René Cassin et de la Californie, les rues Ségurane et Antoine Gautier, la Place Ile de Beauté, les squares Alsace-Lorraine et Durandy, pour ne citer que ces lieux, verront leurs aménagements repensés, intégrant de nouveaux espaces piétons et cyclistes et accueillant une végétation plus riche. Le cadre de vie dans la ville sera donc amélioré.

Voir thème(s) : Circulation, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 96-2 GIR MARALPIN MOLINARI Jacques MENTON**Demande Résumée :**

Un tram enterré pose des problèmes d'accessibilité notamment pour les personnes à mobilité réduite et d'insécurité pour les personnes.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les gares souterraines ont été conçues pour permettre leur accès aux personnes à mobilité réduite : escaliers mécaniques et ascenseurs conduiront les voyageurs des trottoirs de la ville aux quais du tramway. Les rames seront dotées d'un plancher bas afin de faciliter l'accueil des personnes handicapées.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes, Tunnel,

L 96-3 GIR MARALPIN MOLINARI Jacques MENTON**Demande Résumée :**

... et peut se révéler générateur de surcoûts d'exploitation.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 12.

Voir thème(s) : Coût, Exploitation, Tunnel,

L 97-1 ASS ŒUVRE St Pierre 3 Rue Bottero**Demande Résumée :**

La ligne 2 du tramway va-t-elle supprimer de la voie des bus située rue Bottéro ? cette suppression faciliterait la vie des riverains

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le Tramway n'a pas d'impact direct avec la rue Bottéro, il la croise en souterrain. ;.

La mise en service du tramway va nécessairement entraîner une réorganisation de la circulation et des arrêts de bus tout au long de la ligne.

Le Maître d'ouvrage nous a précisé que pour le centre-ville, entre Grosso et Garibaldi, les couloirs de bus existants seront configurés pour accueillir des navettes électriques, les taxis, les autobleues et les vélos, favorisant ainsi, en complément de la ligne tramway en souterrain, l'usage des modes doux.

Voir thème(s) : Autobus, Circulation,

L 98-1 MASUCCO 15 Avenue Mt Fleury**Demande Résumée :**

A-t-on les moyens d'un tramway souterrain ? Un fonds d'indemnisation pour les commerçants, pour une ligne en surface, serait moins onéreux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût, Indemnisation et Accompagnement,

L 98-2 MASUCCO

15 Avenue Mt Fleury

Demande Résumée :

La jonction avec la gare de Riquier au lieu du port serait plus fonctionnelle.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Riquier,

L 100 ALVAREZ Robert

21 Avenue Bieckert

Demande Résumée :

Comment seront évacués les déblais de l'excavation ?

Y-a-t-il plusieurs endroits sur le parcours pour le chargement des camions et où sont-ils ?

Je ne crois pas qu'il puisse avoir un seul endroit où arrive le tuyau d'évacuation. Si oui où se trouvera-t-il ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

L'évacuation des déblais du chantier se fait, sous forme de boues, par l'arrière du tunnelier au moyen de tuyaux que la machine déroule derrière elle au fur et à mesure de sa progression.

Il existe deux sites possibles pour positionner le puits d'entrée du tunnelier : la première, à l'Ouest sur le site de Grosso et la seconde, à l'Est, au début de la rue Ségurane, au niveau de la caserne Filley. Le choix entre les deux solutions se fera ultérieurement, en concertation avec l'entreprise retenue pour la réalisation du tunnel.

Dans les deux cas, un espace de manœuvre et de chargement des camions doit être aménagé à proximité du puits d'entrée ; cet espace pourrait donc se situer selon le cas, soit, à l'Ouest dans la rue de France, soit à l'Est, éclaté dans la rue Ségurane, sur le port et la place Ile de Beauté.

Voir thème(s) : Travaux,

L 101 AKOUN Claude

21 Rue Mgr Daumas

Demande Résumée :

Projet à faire en 2 étapes : En premier, la partie souterraine entre Grosso et le Port

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les travaux seront cadencés avec plusieurs chantiers en parallèle définis par la MO du projet comme il a été décrit dans le dossier d'enquête publique en prenant en compte l'efficacité du cadencement.

Voir thème(s) : Travaux,

L 102 **AUDOLY Marion**

PARIS

Demande Résumée :

Etant conservateur du patrimoine en archéologie, et par ailleurs niçoise d'origine, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les opérations d'archéologie préventive et les découvertes occasionnées par la construction de la ligne 1.

Je souhaiterais savoir si les opérations archéologiques ont été d'ores et déjà prises en compte dans le projet de la ligne 2, et si l'Etat, par l'intermédiaire du Préfet, a déjà émis des prescriptions de diagnostics ou de fouilles.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Compte tenu de la richesse historique de la ville de Nice, les travaux sont fortement susceptibles d'engendrer la découverte de vestiges archéologiques. A ce titre, la problématique archéologique a été prise en compte le plus tôt possible en amont de la conception du projet. Une étroite collaboration s'est instaurée entre le maître d'ouvrage, le service archéologique de la ville de Nice et la Direction Régionale de l'Architecture et de la Culture (DRAC) afin de définir la meilleure stratégie à adopter.

Sur la base des recherches documentaires effectuées dans le cadre de cette étude, des connaissances de la ville de Nice et de l'étude de carottages réalisées dans le cadre de la campagne d'exploration géotechnique, des sites stratégiques ont été identifiés afin de bien orienter le diagnostic archéologique préventif. En fonction des résultats de ce diagnostic, des fouilles préventives seront réalisées.

Indépendamment de ces procédures préalables, lors de l'exécution des travaux, et notamment lors des phases de terrassement relatives aux interventions sur les déplacements de réseaux, des précautions particulières seront prises au regard de la découverte fortuite de gisements archéologiques. Dans cette configuration, les entreprises et le Maître d'œuvre auront devoir et ordre de suspendre les travaux et d'informer les services compétents de l'archéologie pour évaluer la pertinence et l'exploitation des éventuelles découvertes.

Voir thème(s) : Travaux,

L 103 **BORTOLIN Lorenzo**

4 Rue St Gaetan

Demande Résumée :

Préférence pour le tracé sur la Promenade, opportunité pour le tourisme.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à une large concertation de la population, le tracé par la promenade des Anglais n'a pas été retenu.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 104 CLOITRE Daniel

10 Rue du Congrès

Demande Résumée :

Souhaite savoir si les bus qui passent rue Maréchal Joffre seront supprimés en totalité. Sinon, quelles seront les lignes maintenues ? Actuellement des vibrations se font sentir au passage des bus.....

Réponse de la Commission d'Enquête :

La rue Maréchal Joffre n'est pas impactée par le tracé du tramway qui passe en souterrain sous le bd. Victor Hugo, parallèle à la rue Maréchal Joffre. En ce qui concerne la circulation des bus

celle-ci sera réorganisée après la mise en service du tramway.,

Voir thème(s) : Autobus,

L 105 DAGUET Magali

14 Rue Lascaris

Demande Résumée :

Suite au visionnage de votre animation...

Par où vont passer les véhicules qui actuellement viennent de la Promenade des Anglais pour se rendre à Monaco par la Basse Corniche ?

La place Ile de Beauté sera supprimée (arrivée en aérien de la ligne 2 au port).

A priori, au vu de l'animation, la chaussée nord reste en sens unique (sens de circulation Est-Ouest).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 2.

Le projet soumis à l'enquête publique prévoit effectivement le terminus Est de la ligne Ouest-Est du tramway sur la place Ile de Beauté, en surface.

Après réalisation, la place Ile de Beauté présentera, du sud au nord, un espace piéton arboré en bordure du garde-corps dominant le quai Cassini, 2 voies de tramway, un autre espace piéton arboré, 3 voies de circulation automobile (dont une en sens Est-Ouest et deux en sens Est-Ouest) et enfin, un autre espace piéton arboré au pied de l'église et des arcades.

Il n'est donc pas prévu de supprimer la circulation automobile sur la place Ile de Beauté, où elle sera maintenue dans les deux sens, en coexistence avec le terminus du tramway.

Voir thème(s) : Circulation, Gautier/Port/Séguane,

L 106 TASSONE M. et Mme [2]

2 Boulevard Grosso

Demande Résumée :

UF 370 : Nous avons une entrée de garage rue de Poitiers, cette rue est en sens unique, on y accède par la rue de France. Pendant les travaux, quelle est la solution choisie pour que l'on puisse toujours accéder à la rue de Poitiers depuis la rue de France?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il y aura en permanence le maintien des accès aux bâtiments pour les riverains et les services de secours (pompiers, ambulances...).

L 107 LESUEUR Sébastien

6 ter Avenue Durante

Demande Résumée :

Il regrette qu'une station de plus ne soit pas créée entre Alsace-Lorraine et Jean Médecin, par exemple sur le boulevard Victor Hugo en son milieu, ce qui permettrait aux habitants des quartiers des « musiciens » et « carré d'or » d'avoir leur station.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°20.

Voir thème(s) : Stations,

L 108 BRENGA Jeannine

219 Promenade des Anglais

Demande Résumée :

L'arrêt de tramway prévu à Fabron correspond à l'actuel arrêt de bus vers les collines. Par contre, à St Hélène, il y a l'Urssaf des A.M. / une école / une église / un hôtel international Madison, aucun arrêt n'y est prévu. Il serait souhaitable de déplacer la station Fabron vers St Hélène, au niveau de la station d'essence ELF.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La faisabilité de cette proposition va être étudiée par NCA. Si rien ne s'y oppose elle recevra un avis favorable.

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°22 et 23.

Voir thème(s) : Stations,

L 109 BERTULY Josyane

8 Rue Dante

Demande Résumée :

Pourrait-on savoir sous quelles rues exactement passe le souterrain entre Grosso et Alsace-Lorraine ? Les anciens immeubles datent du XIX siècle risquent d'être ébranlés et de subir des dommages irréparables.pour y remédier ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Sous le boulevard Gambetta et les rues Bottero, Saint-Philippe, Dante, Frigerio, Astrid et de France.

Voir thème(s) : Tunnel,

L 110 BRENGA-DALMASSO Anjèle

219 Promenade des Anglais

Demande Résumée :

L'arrêt de tramway prévu à Fabron correspond à l'actuel arrêt de bus vers les collines. Par contre, à St Hélène, il y a l'Urssaf des A.M. / une école / une église / un hôtel international Madison, aucun arrêt n'y est prévu. Il serait souhaitable de déplacer la station Fabron vers St Hélène, au niveau de la station d'essence ELF.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La faisabilité de cette proposition va être étudiée par NCA. Si rien ne s'y oppose elle recevra un avis favorable.

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°22 et 23.

Voir thème(s) : Stations,

L 111-1 VEJDOVSKY Michel

5 Rue Dante

Demande Résumée :

Partie tunnel : solution grevée de très lourds défauts :
Coût de 900 millions, triple environ d'un trajet en surface par la Promenade des

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût,

L 111-2 VEJDOVSKY Michel

5 Rue Dante

Demande Résumée :

Espacement excessif des 4 stations centrales.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 111-3 VEJDOVSKY Michel

5 Rue Dante

Demande Résumée :

Risque énorme de dérive financière en raison des aléas géologiques que ne conjurent pas les sondages.

Risque juridique certain en cas de sinistres multiples sous des immeubles de valeur.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 112 R.R.

Place Wilson

Demande Résumée :

Si l'on creuse un tunnel, nous trouverons plein de vestiges archéologiques, surtout vers Garibaldi et nous mettrons 2 fois plus de temps pour finir ce tramway. On en a besoin tout de suite. On est déjà en retard !

Réponse de la Commission d'Enquête :

La problématique archéologique a été prise en compte le plus tôt possible en amont de la conception du projet. Une étroite collaboration s'est instaurée entre le maître d'ouvrage, le service archéologique de la ville de Nice et la Direction Régionale de l'Architecture et de la Culture (DRAC) afin de définir la meilleure stratégie à adopter. Sur la base des recherches documentaires effectuées dans le cadre de cette étude, des connaissances de la ville de Nice et de l'étude de carottages réalisés dans le cadre de la campagne d'exploration géotechnique, des sites stratégiques ont été identifiés afin de bien orienter le diagnostic archéologique préventif. En fonction des résultats de ce diagnostic, des fouilles préventives seront réalisées.

L 113 Anonyme

Boulevard Carabacel

Demande Résumée :

Il faut faire passer le tramway en surface, les Niçois ne descendront pas à 25 m sous terre pour remonter ensuite à l'air libre, 4 ou 500 mètres plus loin.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Toutes les stations souterraines sont dotées d'escaliers roulants et d'ascenseurs !

L 114 G.O.

NICE

Demande Résumée :

Nous devons veiller à la bonne gestion des deniers publics, donc pas de tunnel à 250 millions d'euros, moins de frais de communication et plus d'efficacité.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le dossier qui a été présenté à l'enquête publique comportait un bilan socio-économique du projet qu'il est impossible de développer ici en quelques lignes. Le bénéfice par euro investi est de 0,7 €. Comme le financement est essentiellement d'origine publique, il s'agit également du bénéfice par euro public investi.

L'Instruction cadre de mai 2005 recommande de prendre en compte le coût d'opportunité des fonds publics. Le bénéfice du projet par euro public investi dans le cadre du projet de création de la ligne Ouest-Est est supérieur à ce coût d'opportunité des fonds publics, qui s'élève à 0,3 euro par euro public investi. Le taux de rentabilité interne atteint 6,3%. Il est supérieur au seuil de 4% correspondant au taux fixé par le Commissariat Général du Plan afin de garantir une utilisation optimale des ressources publiques.

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°9.

Voir thème(s) : Coût,

L 115 HOTEL GOUNOD Tschann Michel

3 Rue Gounod

Demande Résumée :

Avis favorable à cette ligne qui desservira une station Alsace Lorraine proche de l'Hôtel pour l'intérêt des clients à la recherche de transports en commun propres pour venir de l'aéroport rapidement et d'aller à Acropolis aussi rapidement

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte

L 116-1 BOUAZIS Joëlle [2]

19 Rue Lascais

Demande Résumée :

Favorable à la ligne T2, mais regrette le terminus sur la Place Ile de Beauté qui risque d'en dégrader l'harmonie. Suggère une station sur les quais.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 35.

La Commission prend acte d'une étude en cours pour installer le terminus Est de la ligne sur le quai Cassini.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 116-2 BOUAZIS Joëlle [2]

19 Rue Lascais

Demande Résumée :

Déplore l'absence de parc-relai au port qui ôtera tout l'aspect incitatif pour les automobilistes à abandonner leur voiture au profit des transports urbains.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 28.

La Commission constate l'absence de parc relais à proximité du terminus Est, au port.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Séguane, Stationnement & Parc Relais,

L 116-3 BOUAZIS Joëlle [2]

19 Rue Lascais

Demande Résumée :

Propose le terminus à la gare de Riquier où des espaces RFF permettraient la création d'un parc-relais.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Riquier,

L 117 HOTEL SPLENDID Tschann Michel

50 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Avis favorable à cette nouvelle ligne, mais reste très attentif à la partie souterraine du tramway qui passe sous le bâti de l'immeuble

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte ; le creusement en souterrain, se situant en profondeur relativement importante, entre 20 et 30m du sol, il ne devrait pas provoquer d'impact sur les immeubles à en juger par les retours d'expériences sur d'autres réalisations

Voir thème(s) : Travaux,

L 118 BRIFONOLI Dan

19 Dundonld Str.

Demande Résumée :

Utilisation de la Prom pour limiter la circulation automobile

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à une large concertation de la population, le tracé par la promenade des Anglais n'a pas été retenu.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 119 LE BREUS Jean Louis

3 Boulevard du Parc

Demande Résumée :

Souhaite acquérir un appartement dans un immeuble rue de France /angle Grosso. Inquiétudes sur les vibrations, bruits de roulement générés par le tramway qui passe en souterrain devant l'immeuble en comparaison avec le métro parisien

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tunnel se situant à une profondeur entre 15 et 20m ; à cette profondeur les vibrations amorties par des dispositifs anti-vibratiles n'ont pas d'impacts à la surface ; le tram qui roule moins vite ne peut être comparé à un métro.

A la demande de la Commission, le Maître d'Ouvrage a donné des informations dans l'annexe A2 à la question n°16

Voir thème(s) : Environnement,

L 120-1 PASTORELLI Francis

2 Avenue Lorenzi

Demande Résumée :

Qu'est-il prévu pour sortir avec des fauteuils roulants des stations souterraines?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tramway et les stations seront complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite : quai au niveau du plancher des rames, plancher bas intégral, portes larges pour les fauteuils, emplacements réservés dans les stations et les rames, ascenseurs et escalators dans les stations souterraines.

L 120-2 PASTORELLI Francis

2 Avenue Lorenzi

Demande Résumée :

J'aurais souhaité que le tramway passe par la promenade des Anglais car moins onéreux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite aux différentes concertations le tracé par la Promenade des Anglais prévu initialement n'a pas été retenu au bénéfice de Californie.

Le dossier d'enquête explicite les critères de choix.

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 121 BRIGNOLI Gabrielle**Demande Résumée :**

Projet intéressant, mais il aurait pu être prolongé à une ou 2 stations pour permettre à la population de Frank Pilatte d'en bénéficier. J'aurais souhaité que la coulée verte devienne coulée bleue.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Aucun tracé étudié, ni aucune planification antérieure n'a prévu une telle prolongation. La coulée verte est hors du sujet de l'enquête.

L 122-1 SEVERINO Marie

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

J'habite mon appartement, 22 rue Ségurane, vendu en viager à mes neveux et nièces. Je tiens à y rester pour mes vieux jours. Je m'oppose à sa vente.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 122-2 SEVERINO Marie

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Je m'oppose aux travaux du tunnel sous mon immeuble.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tunnel,

L 122-3 SEVERINO Marie

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Je m'oppose aux travaux qui m'obligeraient à quitter mon appartement.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Travaux,

L 123 LA CORTE Robert

207 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Demande le terminus à la place Blanqui (NDLR : devant gare Riquier)

Réponse de la Commission d'Enquête :

La totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Riquier,

L 124 GARCIA Jacqueline

6 Rue St Jean d'Angely

Demande Résumée :

Très beau projet, mais problème du cout.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission prend acte de votre appréciation. Elle vous renvoi au thème pour réponse sur le cout.

Voir thème(s) : Coût,

L 125 LA CORTE Joelle

207 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Demande le prolongement à Riquier qui favoriserait les déplacements avec le train

Réponse de la Commission d'Enquête :

La totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Riquier,

L 126-1 LA CASA Monique

3 Rue Scaliéro

Demande Résumée :

Souhaiterait un espace réservé dans les rames pour les poussettes et objets encombrants.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Exploitation,

L 126-2 LA CASA Monique

3 Rue Scaliéro

Demande Résumée :

Suggère un rappel au civisme par un affichage bien visible dans les rames, concernant l'utilisation des téléphones portables.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation ne fait pas partie de l'objet de l'enquête.

L 127 TISSUS TOSELLI

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

Activité de commerce de gros rue A Gautier : beaucoup de livraisons de camions par le porche du 4 rue Gautier : crainte que l'accès de remplacement envisagé rue Emmanuel Philibert ne permette pas l'accès aux camions de gros gabarit (25 – 30T). Propose rues Ségurane et A Gautier en souterrain avec sortie Place Ile de Beauté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 35.

La Commission prend acte d'une étude en cours pour installer le terminus Est de la ligne sur le quai Cassini.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 128 BRETTE Brigitte

219 Promenade des Anglais

Demande Résumée :

Demande le déplacement de la station Fabron à mi distance de Lenval et Barla et serait plus proche de l'hôtel Radisson, la sécurité sociale et l'église Ste Hélène.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°22.

La CE est favorable à une telle demande

Voir thème(s) : Stations,

L 129 MARCEROU Claude

234 Quartier de la Lanterne

Demande Résumée :

Propose une modification du tracé du tunnel ainsi que son raccourcissement : passage sous les rues de France et Masséna pour rejoindre la ligne 1 en surface

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission estime que le coût du tunnel en serait diminué, mais qu'il perdrait l'essentiel de son intérêt qui est de s'affranchir des difficultés de mise en œuvre d'une ligne aérienne en centre ville et de la forte réduction des nuisances liées aux travaux en surface (modifications de réseaux, réaménagement des voies sur le tracé, difficultés de passage dans certaines rues étroites...)

Voir thème(s) : Coût, Tunnel,

L 130-2 JOUBE Christian

272 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Sort des 2 groupes de palmiers de 15 m de haut (NDLR : devant notre immeuble ?)

Fixation de la ligne aérienne : poteaux ou tendeurs entre deux façades ?

Que deviennent les parkings situés devant notre immeuble ?

Combien de voies de circulation routière devant notre immeuble ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé sa position sur les voies de circulation sur la Californie dans l'Annexe A2, question N°26.

Voir thème(s) : Circulation, Environnement,

L 131-1 LOGET David

14 Rue Beaumont

Demande Résumée :

Il semble qu'il manque des stations souterraines.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Stations,

L 131-2 LOGET David

14 Rue Beaumont

Demande Résumée :

Le cout du projet n'est pas disponible au sein de l'exposition.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le coût estimé du projet était disponible dans le dossier soumis à l'enquête publique dans la pièce F ; le montant est de 639,9 millions d'euros HT. Un panneau d'exposition avec le détail de ce coût était également affiché sur les lieux d'enquête.

Voir thème(s) : Coût, Dossier,

L 131-3 LOGET David

14 Rue Beaumont

Demande Résumée :

Regrette l'abandon de la desserte de Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Riquier,

L 131-4 LOGET David

14 Rue Beaumont

Demande Résumée :

Propose de demander l'avis de la population sur les œuvres et artistes exposés le long du parcours.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Rien ne s'oppose à une telle consultation de la population, qui n'entre toutefois pas dans le cadre de la présente enquête.

Voir thème(s) : Environnement,

L 131-5 LOGET David

14 Rue Beaumont

Demande Résumée :

Tarif plus cher vers les aérogares ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les conditions tarifaires sont du domaine de l'exploitation de la ligne de tramway après sa mise en service et n'ont pas encore été définies à ce stade du projet.

Voir thème(s) : Exploitation,

L 132-1 CAILLETAUD Florian

7 Rue Fontan

Demande Résumée :

Projet d'utilité publique, mais, desserte de la gare de Riquier indispensable.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Riquier,

L 132-2 CAILLETAUD Florian

7 Rue Fontan

Demande Résumée :

Pourquoi ne pas consulter la population par référendum municipal, pour optimiser l'enquête publique ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

En toute hypothèse, une consultation par référendum ne permettrait à la population que de s'exprimer par oui ou non sur un projet, alors que les termes de l'article L123-3 du code de l'environnement qui régit l'enquête publique, lui donnent un rôle consultatif beaucoup plus étendu puis qu'ils disposent qu'elle est destinée à « recueillir les appréciations, suggestions et contre-propositions du public ».

L 133 SALVADORI Corine

19 Rue Soleau

Demande Résumée :

Avis favorable pour faciliter les déplacements avec un gain de temps

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 134 DELANEF Louis

10 Rue Raiberti

Demande Résumée :

Considère que la mise en œuvre d'une solution prolongeant le tunnel jusqu'à la place Ile de Beauté, telle qu'exposée par le Comité de Défense des quartiers du Port et de l'environnement (voir lettre L345) ne pose pas de problèmes techniques insurmontables pour les ingénieurs, chercheurs et entrepreneurs. Une telle solution préserve la place Ile de Beauté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne, Tunnel,

L 135 RIGAUD Claude

23 Rue de Rivoli

Demande Résumée :

Avis favorable

Souhaite connaître l'impact sur la circulation des bus sur l'avenue Maréchal Joffre

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission prend acte de l'avis favorable.

La mise en service du tram va induire des modifications au niveau de la circulation et des arrêts de bus tout le long du tracé de la ligne T2. La Commission préconise que cette réorganisation soit faite en concertation avec la population et les organismes concernés.

Voir thème(s) : Autobus,

L 136 JOUSSET Joseph

1 Rue St Aignan

Demande Résumée :

Avis favorable mais regrette que cette ligne ne passe pas par la Promenade des Anglais. Souhaite un prolongement vers une station à l'entrée de la Place Ile de Beauté

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission prend acte de cet avis favorable.

Le tracé par la Promenade des Anglais n'a pas été retenu suite au résultat des réunions de concertation qui a donné une préférence par la voie Californie.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 137 SIMONNEAU Joël

5 bis Rue Mirabeau

Demande Résumée :

Avis favorable dans la mesure de l'arrivée au port en souterrain

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte ; elle demande au Maître d'Ouvrage d'étudier cette possibilité.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 138 SANSON Jacqueline

2 Rue Gautier

Demande Résumée :

Nice a su garder vivant le 2ème quartier d'antiquaires de France après Paris. Demande que le tramway reste en souterrain jusqu'à la place Ile de Beauté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne, Tunnel,

L 139 TURCAT Frédéric

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

KO 225 / Ce projet de la ligne du tram avec terminal au port de Nice est nuisible à l'intérêt des riverains, il amène une gêne non négligeable à l'accès de mon local commercial. Je suis formellement opposé à ce projet dont les conséquences commerciales catastrophiques sont facilement prévisibles pour les intéressés. Il s'agit purement et simplement d'un étouffement de ce quartier spécifique et donc de sa mort programmée.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Indemnisation et Accompagnement,

L 140-1 BARAILLER Catherine et JP [2]

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

KO 225 / Le tracé est inexplicable quant à son utilité véritable et va porter un coup fatal à l'ensemble de nos commerces par une politique d'aménagement incohérente à notre égard. Le quartier des antiquaires qui figure dans le périmètre protégé par les Beaux Arts, ne pourrait être valablement traité comme un simple quartier de passage.

Réponse de la Commission d'Enquête :

L'architecte des bâtiments de France assure la surveillance générale du secteur sauvegardé en vue de préserver son caractère esthétique et de conserver les immeubles qui présentent un intérêt historique. Il a la responsabilité des travaux susceptibles d'y être entrepris. Il n'a pas fait d'objection sur le projet tel qu'il est présenté dans le dossier d'enquête.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Séguane,

L 140-2 BARAILLER Catherine et JP [2]

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

On peut se demander en égard aux difficultés budgétaires de notre région quels seront les montages financiers exacts que nous subiront en plus de plein fouet.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le dossier qui a été présenté à l'enquête publique comportait un bilan socio-économique du projet qu'il est impossible de développer ici en quelques lignes. Le bénéfice par euro investi est de 0,7 €. Comme le financement est essentiellement d'origine publique, il s'agit également du bénéfice par euro public investi. L'Instruction cadre de mai 2005 recommande de prendre en compte le coût d'opportunité des fonds publics. Le bénéfice du projet par euro public investi dans le cadre du projet de création de la ligne Ouest-Est est supérieur à ce coût d'opportunité des fonds publics, qui s'élève à 0,3 euro par euro public investi. Le taux de rentabilité interne atteint 6,3%. Il est supérieur au seuil de 4% correspondant au taux fixé par le Commissariat Général du Plan afin de garantir une utilisation optimale des ressources publiques.

- Concernant les subventions, il est espéré autour de 160 M€, soit environ 25 % du montant de l'opération : Etat > 54,3 M€ / Conseil Général > 58 M€ / Région PACA > en cours de demande / Europe > 3M €. Ce financement sera à renouveler sur les années suivantes / SACA (société aéroportuaire) > 15 M€ à confirmer. NCA financera le solde après déductions des subventions accordées.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°9.

Voir thème(s) : Coût,

L 140-3 BARAILLER Catherine et JP

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

KO 225 / Le tronçon final, place Garibaldi / port de Nice ne correspond à aucune nécessité réelle, le comptage quotidien d'une moyenne de 520 bus met en évidence la quasi vacuité de ce moyen de transport sur ce tronçon.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il y aura un pôle d'échanges Port/Ile de Beauté vers lequel se rabattons les bus des communes littorales situées à l'Est de Nice (Villefranche sur Mer, Saint Jean Cap Ferrat, Beaulieu sur Mer...). Avec la réalisation de la nouvelle ligne de tramway, plusieurs tronçons de lignes départementales seront en doublon, il importera, dans un souci d'économie des moyens, de réorganiser les lignes départementales en les rabattant sur le tram. Les lignes de la basse Corniche continuent d'accéder en centre-ville, mais seront rabattues à terme au Port.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 142-1 RAIMONDO Ange et Vanna

Camin Jean Benis

Demande Résumée :

Nous avons été surpris de l'expropriation de nos appartements (22 rue Ségurane), dont un acheté en viager à notre tante (voir lettre L122). Notre immeuble est classé et situé dans une zone protégée (17^e siècle). Il est possible qu'il ne résiste pas aux

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Stations,

L 143-1 VAILHERE-DELEAGE Catherine

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Cette demande est de la même veine que la précédente :

- La solution Cassini en souterrain puis en surface jusqu'à la place Ile de Beauté est plus évidente.
- La solution sortie souterraine que le quai Cassini touche notre immeuble.
- La solution Cassini est-elle vraiment pénalisante pour le commerce ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 143-2 VAILHERE-DELEAGE Catherine

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

La double courbe (Garibaldi, Ségurane, Gautier) rallonge le tracé et donc le coût. Immeuble 22 rue Ségurane protégé.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 144 CARELO

1 Rue Gautier

Demande Résumée :

Opposé à la trémie sur Antoine Gautier, qui l'empêcherait de charger et décharger ses marchandises.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 35.

La Commission prend acte d'une étude en cours pour installer le terminus Est de la ligne sur le quai Cassini.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 145-1 FARAUT Françoise

17 Boulevard Carnot

Demande Résumée :

Souhaite le terminus place Garibaldi pour éviter d'accentuer l'encombrement du quartier du port (ferries, écoles, commerces, circulation automobile, riverains...).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 13 & 31.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 145-2 FARAUT Françoise

17 Boulevard Carnot

Demande Résumée :

Seconde option : terminus sur le quai Cassini.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 147 JOUVE Christian

272 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

De part et d'autres du site propre des bus, il existe 2 voies de circulation dans chaque sens qui vont se réduire à une voie de circulation dans chaque sens. Le moindre stationnement temporaire (notamment devant UBALDI) bloquera toute la circulation Est Ouest. C'est aberrant !

Réponse de la Commission d'Enquête :

La situation d'un véhicule arrêté sur une voie unique constitue une infraction et ne doit pas se produire : Les stationnements sur la chaussée sont interdits, sauf dérogation particulière.

Voir thème(s) : Circulation,

L 150 SAMITIER Georges

51 Avenue des Baumettes

Demande Résumée :

Comment seront protégées les stations du tramway en sous sol ?

L'escalator pour traverser Dubouchage près de Nice Etoile a été vite déserté à cause des agressions et de l'insalubrité des lieux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°18 §5.

Compte tenu des ces mesures, la CE considère que le niveau de sécurité deviendra similaire a celui d'une station en surface.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes, Stations,

L 151 SAMITIER - COTTO Georges

51 Avenue des Baumettes

Demande Résumée :

De quelle façon le passage du tramway réussirait il à valoriser l'architecture du Musée des Beaux Arts ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

L'espace Rue de France / Grosso sera réhabilité avec l'arrivée du tramway ce qui permettra de donner un aspect plus valorisant à l'accès au musée des Beaux Arts.

Voir thème(s) : Environnement,

L 152-1 MICOLAY Y H

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

KY 288 – UF 163 / Demande le déplacement de la station vers le jardin Alsace Lorraine, pour libérer l'angle Victor Hugo - Guiglia. L'expropriation de leur jardin va créer un problème pour l'accès des ambulances et des pompiers, car il y a dans l'immeuble 3 cabinets médicaux. Aujourd'hui il y a 2 grands portails et de l'espace pour les recevoir.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La construction de la ligne 2 du tramway est d'intérêt général. Même dans les cas où des demandes peuvent paraître respectables, la déclaration d'utilité publique, qui permettra la réalisation de cette ligne, n'a pas pour objectif assigné par la loi de protéger ou favoriser les intérêts particuliers. La commission d'enquête essaye quand elle l'estime possible, de concilier l'intérêt général et les intérêts particuliers, mais jamais au détriment de l'intérêt général.

Voir thème(s) : Stations,

L 153-1 PETITION Copro. Palais du Square

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

KY 288 – UF 163 / Proposition de construction de la station souterraine en face du jardin « Alsace Lorraine » en remplacement de l'angle BD Victor Hugo / rue Guiglia, pour éviter les troubles de jouissance et coûts associés. ils proposent que les accès de cette station souterraine soit construits sur le Bd Gambetta pour les raisons suivantes : Cette sortie est éloignée de plusieurs centaines de mètres des commerces les plus proches, Les moyens de transport se trouvent déjà sur le plus fréquenté et connu Bd Gambetta. A noter, que Bd Victor Hugo il n'y a été admis ni ligne, ni arrêt de bus. Cette sortie de tramway serait une exception.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°20 et 21.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Stations,

L 153-2 PETITION Copro. Palais du Square

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

KY 288 – UF 163 / Si ce projet a besoin de dévier les réseaux, il pourra les dévier côté jardin « Alsace Lorraine », sans avoir à « déranger » les immeubles voisins, les passants de la rue Hérold et les 2 copropriétés qui se trouvent sur le Bd Victor Hugo en face de leur immeuble.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête laisse le soin à NCA d'apprécier si cette solution technique peut-être envisageable.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Stations, Travaux,

L 153-3 PETITION Copro. Palais du Square

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

KY 288 – UF 163 / Il doit être possible de construire cette station souterraine à l'angle du jardin « Alsace Lorraine » côté Gambetta à distance respectable des copropriétés résidentielles. Le long du Bd Gambetta il n'y a que de petits arbres encore jeunes qui sont facilement remplaçables. Cette option est la solution la plus logique, la plus facile à mettre en œuvre et probablement la moins coûteuse. Pour la durée des travaux, les usagers du jardin « Alsace Lorraine » peuvent se rendre dans un autre jardin du Bd Victor Hugo.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête laisse le soin à NCA, ainsi qu'à l'Architecte des Bâtiments de France, d'apprécier si cette solution technique peut-être envisageable.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N°20 et 21.

Voir thème(s) : Environnement, Stations,

L 154-1 DELEAGE Jean - Pierre

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Il ne conteste pas les bienfaits de ce nouvel outil de transport en commun, mais s'étonne de voir un tracé préférant exproprier un immeuble plutôt que de prendre la rue Cassini, plus directe pour se rendre au port.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette solution impactera irrémédiablement la place Garibaldi (L'ABF s'y opposerait). Il y aurait également un impact sur de nombreux commerces et sur la circulation, la rue Cassini étant une artère importante. Durant les travaux, l'impact aurait été très important (tranchée couverte et éventuellement trémie) tant pour la circulation que la vie du quartier. Le projet proposé est privilégié, car son tracé présente moins de points durs (crypte sous la place Garibaldi) impact moins le quartier.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°36.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 154-2 DELEAGE Jean - Pierre

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Il s'étonne du choix d'utiliser un trajet souterrain 3 fois plus cher qu'un aérien.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce tracé présente de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres événements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°7.

Voir thème(s) : Coût,

L 154-3 DELEAGE Jean - Pierre

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Il s'étonne également du choix de vouloir un terminus au port, alors qu'il y a entre Garibaldi et la place de l'Île de Beauté que 250 m.

Réponse de la Commission d'Enquête :

NCA a décidé de reporter la section Port-Gare de Riquier dans le temps. Le tramway sera donc en terminus à la Place Île de Beauté lors de sa mise en service. Cependant, la totalité du projet est conçu de manière à être compatible avec un éventuel prolongement.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°36.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 155 BOUAZIZ Joelle

47 Boulevard Général

Demande Résumée :

Souhaite que le tramway arrive à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 157 Anonyme

sans adresse

Demande Résumée :

Demande un passage du tramway en surface (on pourrait diminuer le nombre de Bus sur cet axe est-ouest, d'où économie.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°31.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 158 PONCIN Yves

38 Rue Gal

Demande Résumée :

Trouve aberrant l'abandon du terminus de la ligne à la gare de Riquier. Ne peut-on prolonger en souterrain sur 500 m environ et éventuellement laisser le terminus en souterrain à Riquier, ou bien l'une des voies sur le bd. Riquier et l'autre par la rue Arson ?

Autre solution : prolonger la ligne par le bd. De l'Armée des Alpes jusqu'à la ligne 1 sur le bl. Saint Roch. Les terminus des 2 lignes seraient alors à Pasteur puis à la Trinité. Il faudrait revoir le plan de circulation dans le secteur.

Dans tous les cas, pas de terminus de surface devant l'église du port ni une fin en

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le terminus à Riquier n'est pas abandonné, il est reporté à plus tard.

Voir thème(s) : Riquier,

L 159 ARMAL Delphine

49 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Le tramway doit répondre à l'attente des usagers niçois :

- La desserte de l'hôpital Lenval est donc indispensable, d'autant que les possibilités de parking sont réduites dans le quartier.
- La toute première enquête avalisant le parcours actuel des bus (Grosso, avenue Dante, avenue Maréchal Joffre) me semble plus agréable que la section envisagée sous terre. Il s'agit d'un tramway et non d'un métro.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le projet à l'enquête prévoit bien une station devant l'hôpital Lenval.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 160 JULIEN Christian

80 Rue Pégurier

Demande Résumée :

La traversée par le tramway de la 202 à la hauteur du CADAM va poser un sérieux problème de trafic auto. Un grand nombre de véhicules venant de la plaine du Var accède à l'A8 par l'entrée à hauteur de Nikaïa . On ne peut pas demander aux usagers de pénétrer l'A8 à hauteur de St Isidore. Le passage du tramway accentuera le blocage du trafic routier.. Il en est de même des usagers venant de Nice Ouest (digue des Français, Saint Augustin par la route de Grenoble)

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête attire l'attention du Maître d'ouvrage sur cette question importante afin d'y remédier. La mise en service du tram va induire des modifications au niveau de la circulation tout le long du tracé de la ligne T2. La Commission suggère que cette réorganisation soit faite en concertation avec la population et les organismes concernés.

Voir thème(s) : Circulation,

L 161 GARCIA Gilbert

46 bis Rue Pégurier

Demande Résumée :

Requêtes concernant les accès et passages handicapés pour les quartiers Carras, Ferber, Arénas :

Pour les piétons handicapés ou pas, a-t-on prévu, eu égard à la circulation intense des voitures et tramway, des accès aériens, souterrain, passerelle

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tramway et les stations seront complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite (quai au niveau du plancher des rames, plancher bas intégral, portes larges pour les fauteuils, emplacements réservés dans les stations et les rames, ascenseurs et escalators dans les stations souterraines.

Si des points n'ont pas été pris en compte il est encore temps de le signaler aux représentants des Associations des Handicapés qui sont consultées au niveau des projets conformément à la législation.

Voir thème(s) : Stations,

L 162-1 LEVY Paul

272 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Trois centres médicaux ou paramédicaux existent dans le secteur du N° 272 av de la Californie. Des patients à mobilité réduite y arrivent en ambulance et/ou transports assis. Quelles sont les possibilités de stationnement ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 24, 25, 26 & 27.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 162-2 LEVY Paul

272 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Pourquoi ne pas utiliser le site actuel des bus pour le tracé du tramway en conservant les voies de circulation automobiles de part et d'autre ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 2.

Le tramway sera positionné en lieu et place du site propre des bus sur l'axe René Cassin, Californie rue de France.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Déplacement doux, Tracé de la ligne,

L 164-1 CHABOT David

27 Rue Tuadel

Demande Résumée :

Avis favorable pour le développement et la requalification de la ville en améliorant de façon sensible les déplacements entre l'Est et l'Ouest.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête en prend acte

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 164-2 CHABOT David

27 Rue Tuadel

Demande Résumée :

Il lui semble que le projet doit comporter une station Place Ile de Beauté dont le quartier est un pôle important pour la ville et un secteur stratégique pour l'économie touristique.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête confirme l'existence d'une station terminus Place Ile de

Voir thème(s) : Stations,

L 165 PERRONE Mathieu

96 Rue Cassini

Demande Résumée :

Il y a déjà un déficit de places de stationnement sur le bd René Cassin, au niveau du Parc Phénix, or le projet prévoit la suppression des 2 files de parking, de part et d'autre du boulevard.

Je souhaite que le tram, les voies de circulation automobile et les 2 files de parking subsistent sur cette voie.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 2, 24, 25, 26, 27 & 29.

Voir thème(s) : CADAM, Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 166-1 BERGEMONT Lili

NICE

Demande Résumée :

Les Niçois sont habitués au soleil. Ils ne vivent pas sous terre. Pensez-vous vraiment qu'ils descendront prendre le tramway en sous-sol comme à Paris ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Tunnel,

L 166-2 BERGEMONT Lili

NICE

Demande Résumée :

Que deviendront les bus en surface ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Autobus,

L 166-3 BERGEMONT Lili

NICE

Demande Résumée :

Cette opération est très couteuse, alors qu'il n'y a plus d'argent dans les caisses. L'endettement de la ville et de NCA est très important !!

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût,

L 167 MEIROV

NICE

Demande Résumée :

- Intégrer un maximum de bénévoles à l'équipe du chantier ;
- Recruter un maximum d'ouvriers pour réduire le temps de réalisation ;
- Travailler en équipes : 3 x 8 dans le tunnel, puisqu'aucune gêne pour les riverains, et 2 x 6 (8h00 – 20h00) en surface ;
- « L'organisation, elle doit être phase par phase. Ne jamais passer sur certaine partie de la ligne à la phase suivante sans qu'elle le soit sur tout le reste de la ligne ».

Réponse de la Commission d'Enquête :

Toutes ces propositions sont du domaine de la maîtrise d'œuvre, en dehors du cadre de la présente enquête.

Voir thème(s) : Travaux,

L 168-1 ZOLPO

234 Boulevard de la
Madeleine

Demande Résumée :

La France a accumulé une dette de 1700 milliards d'euros. La région, le département et la ville n'ont pas d'argent.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Coût,

L 168-2 ZOLPO234 Boulevard de la
Madeleine**Demande Résumée :**

Pourquoi choisir le tracé le plus cher ? Pourquoi ne pas réaliser un tramway en surface

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Tracé de la ligne, Tunnel,

L 168-3 ZOLPO234 Boulevard de la
Madeleine**Demande Résumée :**

Les stations entre Grosso et le port sont trop éloignées les unes des autres.
Je suis favorable au tramway mais opposé à ce projet.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 22.

Voir thème(s) : Stations,

L 169-1 LOVERDI André

3 Boulevard Carlone

Demande Résumée :

Non au tracé en souterrain. C'est la solution la plus chère et la ville n'a plus d'argent.
Oui à un tram à niveau, par exemple suivant la ligne 10 du bus.
Oui à la ligne 2 du tram, bien plus utile au Niçois qu'un stade de foot.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 13 & 31.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne, Tunnel,

L 169-2 LOVERDI André

3 Boulevard Carlone

Demande Résumée :

Non aux dépenses inutiles ; c'est la crise, assez de gaspillage d'argent public.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût,

L 170 RAVEU

23 Rue Gioffredo

Demande Résumée :

Vous avez le pouvoir de changer le tracé du tram... Agissez dans l'intérêt des niçois, choisissez un trajet bon pour les niçois, c'est-à-dire pas trop onéreux et qui transporte le maximum de gens. Non au tram en souterrain. Non à des stations insuffisantes entre Grosso et le Port.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le Commission d'enquête n'a pas le pouvoir de changer le projet mis à l'enquête, mais seulement de faire rapport des observations reçues du public et de donner un avis dans ses conclusions motivées.

Pour le reste de l'observation,

Voir thème(s) : Stations, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 171 MIGNON Robert

50 Boulevard Bischoffsheim

Demande Résumée :

Comment allez-vous financer ce projet pharaonique ? Pourquoi ne pas faire un premier tronçon Cadam/Aéroport/Masséna (Jean Médecin) et prolonger vers l'Ariane la ligne 1 plutôt que de refaire une ligne Masséna-Garibaldi en souterrain ? Ce serait plus utile et raisonnable pour tous les niçois.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La prolongation de la ligne 1 ne fait pas partie du dossier d'enquête.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 172 AGOSTINO

108 Rue de France

Demande Résumée :

Non au tramway en souterrain. Les niçois ne sont pas habitués à descendre sous terre, ou à monter (on est en train de détruire les ouvrages sur le paillon). Oui à un tram de surface.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tunnel,

L 173 GLANZIER Jacques

37 Boulevard Grosso

Demande Résumée :

Un regret sur le choix de faire passer la ligne par l'Av de la Californie, alors que la promenade des Anglais aurait pu bénéficier d'une diminution de trafic et devenir une voie piétonne comme pour Jean Médecin

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé par la Promenade des Anglais n'a pas été retenu suite résultat des réunions de concertation qui a donné une préférence par la voie Californie

Voir thème(s) : Circulation, Tracé de la ligne,

L 174 GROS Maurice

8 Rue Chabrier

Demande Résumée :

L'arrêt du tramway au port est une aberration, l'arrêt doit être en gare de Riquier qui était au début du projet. Quelques commerçants de la rue Arson ont fait modifier le

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 175 MERCANTINI Jean Claude

165 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

En tant que riverain du Bd Mont Boron, je souhaite le prolongement de la ligne 2 jusqu'à la gare de Riquier car ce terminus relierait le train, et les stations autobleu, vélobleu et taxi. Les stationnements auto seront moins utilisés par les usagers de la SNCF.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une autre étape conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Autobus, Riquier, Stationnement & Parc Relais,

L 176 BOUDE-GARRIL

1 Avenue St Joseph

Demande Résumée :

Souhaite que le Tramway arrive au port de Nice de préférence en souterrain.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N°35

La Commission d'enquête en prend acte et demande au Maître d'Ouvrage d'examiner la faisabilité de cette proposition...

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 177-3 LASSEGUE Claude Jacques

69 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Pour la sécurité modalités d'accès « pompiers » et ambulance

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Victor Hugo, Sécurité des personnes, Travaux,

L 178 VERGER Alain

213 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Les riverains de Riquier souhaitent le terminus à Riquier, malgré l'opposition des commerçants et les pétitions faites dans des conditions pour le moins sujettes à réflexion. Elles étaient présentées au public par les commerçants eux-mêmes. Evidemment les clients n'osaient pas refuser de signer.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 179 VERGER René

219 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour l'arrivée du tram à la gare de Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 180-1 VEJDOVSKY Miche

5 Rue Dante

Demande Résumée :

La solution « tram » et notamment par sa partie souterraine est grevée de très lourds défauts : 1) Cout de 900 millions au départ, soit le triple d'un trajet en surface par la Promenade des Anglais

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le cout estimée en décembre 2009 est de 758,7 M€ TTC (Voir 4 de A2).

Le différentiel en coût d'investissement entre les deux solutions, en prenant en compte l'indemnisation de commerces riverains est de 132 M €HT. Ce montant d'investissement seul ne permet pas d'apprécier comparativement la performance.

Voir thème(s) : Coût,

L 180-3 VEJDOVSKY Miche

5 Rue Dante

Demande Résumée :

Espacement excessif des 4 stations centrales.

Favorable à un tracé par la Promenade des Anglais moins cher et plus efficace.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°20.

Les stations centrales pour accéder au tramway en souterrain ont été disposées en fonction des contraintes techniques (trou initial de surface d'environ 60m X 30m) et de l'espace disponible en surface pour réaliser les travaux.

Suite à une large concertation de la population, le tracé par la promenade des Anglais n'a pas été retenu.

Voir thème(s) : Stations, Tracé de la ligne,

L 181 C.Q. Carras/Les Bosquets/St

NICE

Hélène VIGNAL Pierre**Demande Résumée :**

Déplacement de la station Fabron vers Barla – Lenval à peu près à égale distance

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°22.

La CE est favorable à une telle demande

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Stations,

L 182-1 BALLATORE Pierre

5 Boulevard Franck Pilatte

Demande Résumée :

Pour le projet présenté où passera la circulation automobile venant de la Place Garibaldi, rue Ségurane et qui emprunte aujourd'hui la rue Antoine Gautier pour rejoindre le port. Continuer Place Guynemer entraîne une saturation Quai Lunel

Réponse de la Commission d'Enquête :

La mise en service du T2 va générer une réorganisation de la circulation, la Commission demande à ce que cela fait en concertation avec les représentants des riverains.

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N°2.

Voir thème(s) : Circulation, Gautier/Port/Ségurane,

L 182-2 BALLATORE Pierre

5 Boulevard Franck Pilatte

Demande Résumée :

Si techniquement possible en souterrain depuis Garibaldi faire passer le tram sous la rue Cassini ou sous la rue Antoine Gautier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'étude et de concertation.

Le passage par la rue Cassini entrainerait la création d'une station impacterait fortement la Place Garibaldi restaurée récemment et les nombreux commerces d'une artère importante.

La Commission demander au Maître d'Ouvrage la possibilité d'une étude sous la rue Antoine Gautier comme il le propose dans son mémoire en réponse en Annexe A (questions n°35/36)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 183 DALMAS Alexis

34 Route de Turin

Demande Résumée :

Conducteur de « bus-tram », il demande pourquoi sur la ligne 2 il n'y a pas de caténaire dans le tunnel.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tunnelier aura un diamètre de 9.80 m environ, il permettra le passage de 2 voies de tramway dans le même tube ainsi que le passage de tous les équipements de sécurité, caténaire, feux de signalisation, etc. Mais sur la section Garibaldi - Port/Ile de Beauté, afin de préserver la qualité architecturale de la place Ile de Beauté (secteur sauvegardé), il est envisagé un système d'alimentation autre que par caténaire. C'est à la station Garibaldi que se fera le « lever/baisser pento ».

L 184-1 GAUBERTI Robert

21 Rue Philibert

Demande Résumée :

Pourquoi annoncer un budget de 760 millions d'euros évalué en 2009 ? Ne serait-il pas plus honnête de présenter un budget évalué en 2015 ? (certainement un milliard d'euros ?).

Réponse de la Commission d'Enquête :

La valeur de l'euro 2015 n'est actuellement pas connue et pour cause nous sommes en 2012 !

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°9 et 10.

Voir thème(s) : Coût,

L 184-2 GAUBERTI Robert

21 Rue Philibert

Demande Résumée :

Avez vous provisionné les travaux exceptionnels concernant les dégâts causés par le tunnelier sur les immeubles du parcours ? (souvenez vous du parking Marshall, du tunnel Malraux, du parking Saleya.....).

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°11.

Voir thème(s) : Coût,

L 184-3 GAUBERTI Robert

21 Rue Philibert

Demande Résumée :

Où allez-vous trouver les 600 millions d'euros ou plus, exactement les 800 à 1000 millions d'euros ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

- Le dossier qui a été présenté à l'enquête publique comportait un bilan socio-économique du projet qu'il est impossible de développer ici en quelques lignes. Le bénéfice par euro investi est de 0,7 €. Comme le financement est essentiellement d'origine publique, il s'agit également du bénéfice par euro public investi.

- L'Instruction cadre de mai 2005 recommande de prendre en compte le coût d'opportunité des fonds publics. Le bénéfice du projet par euro public investi dans le cadre du projet de création de la ligne Ouest-Est est supérieur à ce coût d'opportunité des fonds publics, qui s'élève à 0,3 euro par euro public investi. Le taux de rentabilité interne atteint 6,3%. Il est supérieur au seuil de 4% correspondant au taux fixé par le Commissariat Général du Plan afin de garantir une utilisation optimale des ressources publiques.

- Concernant les subventions, il est espéré autour de 160 M€, soit environ 25 % du montant de l'opération : Etat > 54,3 M€ / Conseil Général > 58 M€ / Région PACA > en cours de demande / Europe > 3M €. Ce financement sera à renouveler sur les années suivantes / SACA (société aéroportuaire) > 15 M€ à confirmer. NCA financera le solde après déductions des subventions accordées.

Voir thème(s) : Coût,

L 184-4 GAUBERTI Robert

21 Rue Philibert

Demande Résumée :

A quoi va ressembler la place (Ile de beauté ?), elle n'en aura plus que le nom car ce sera un parking à tramway et des voies de circulation pour voitures et bus. Avoir fait une mise (en lumière) pour en arriver là !

Réponse de la Commission d'Enquête :

La création de la station Port-Ile de Beauté aura l'avantage d'être à l'origine d'une requalification de cette place emblématique de Nice, ce qui va permettre de lui redonner une urbanité propice à son usage par les habitants du quartier, de l'agglomération et des touristes. Elle sera traitée de manière à prendre en compte le caractère historique du lieu (pas de mobilier urbain, ouverture du parvis de l'église sur le port). Il y aura la création d'un aménagement qui privilégiera la préservation de la qualité architecturale de la Place qui est la partie principale du projet de PSMV (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur) du port.

Voir thème(s) : Environnement,

L 184-5 GAUBERTI Robert

21 Rue Philibert

Demande Résumée :

Où est le parking sur le port ? Pour inciter les automobilistes à garer leurs véhicules et prendre le tram pour aller en ville. Le parking de la douane ne pourra servir qu'à soulager les parkings du port et « Infernet ». Comment gérer l'arrivée ou le départ des 400 véhicules pour la Corse ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Concernant le tracé Promenade, qui avait été privilégié mi-2008, les avis ont été très partagés. Il en est ressorti qu'un certain nombre d'inconvénients contrebalançait les avantages apportés par cette solution : Une desserte trop orientée vers les touristes et non vers les Niçois / Une desserte du Port et du centre-ville « oubliée » puisque ce tracé se terminait place Masséna (pas de possibilité de prolongement en tunnel) / Une interrogation sur la compatibilité avec les manifestations culturelles, touristiques et Sportives / Une difficile gestion de la réduction de la circulation routière sur la Promenade des Anglais / Une « concurrence » avec le site propre bus existant sur Californie. Ainsi, le tracé Californie est ressorti comme le plus favorable avec, en plus, l'opportunité unique d'améliorer sensiblement le cadre de vie des riverains en réaménageant ce boulevard.

Quant au tracé en souterrain, il a de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres évènements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.

Voir thème(s) : Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 184-6 GAUBERTI Robert

21 Rue Philibert

Demande Résumée :

A quoi va ressembler le quartier des antiquaires ? Surtout la rue Antoine Gautier ? Alors pourquoi ne pas revenir au premier projet à partir de Grosso, parcours sur la « prom » et terminus au jardin Albert 1er > correspondance avec la ligne 1. Au moins pourquoi ne pas faire le terminus de la ligne 2 à Jean Médecin. A quoi sert la déserte de Durandi Garibaldi et le port, la ligne passe à quelques minutes. Un arrêt à Jean Médecin permettrait, avec les économies réalisées, de poursuivre la ligne 2 encore plus à l'ouest.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Concernant le tracé Promenade, qui avait été privilégié mi-2008, les avis ont été très partagés. Il en est ressorti qu'un certain nombre d'inconvénients contrebalançait les avantages apportés par cette solution : Une desserte trop orientée vers les touristes et non vers les Niçois / Une desserte du Port et du centre-ville « oubliée » puisque ce tracé se terminait place Masséna (pas de possibilité de prolongement en tunnel) / Une interrogation sur la compatibilité avec les manifestations culturelles, touristiques et Sportives / Une difficile gestion de la réduction de la circulation routière sur la Promenade des Anglais / Une « concurrence » avec le site propre bus existant sur Californie. Ainsi, le tracé Californie est ressorti comme le plus favorable avec, en plus, l'opportunité unique d'améliorer sensiblement le cadre de vie des riverains en réaménageant ce boulevard.

Quant au tracé en souterrain, il a de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres événements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 185 BONDRA

Boulevard Stalingrad

Demande Résumée :

D'accord pour le terminus place Ile de Beauté, même plus loin, gare Riquier, comme le projet initial.

Réponse de la Commission d'Enquête :

En janvier 2011, suite aux études techniques et à l'appréciation des impacts sur la rue Arson, NCA a décidé de reporter la section Port-Gare de Riquier dans le temps. Le tramway sera donc en terminus à la Place Ile de Beauté lors de sa mise en service. Cependant, la totalité du projet est conçu de manière à être compatible avec un éventuel prolongement.

Voir thème(s) : Riquier,

L 186 RAIA Louis

16 Avenue de la

Demande Résumée :

Contre ce projet de tramway en souterrain qui va coûter très cher, il suffit de modifier les infrastructures existantes pour développer le projet en surface.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce projet a vu le jour suite à un consensus de la population après une large concertation qui a débuté en septembre 2006. Différents thèmes ont été abordés : opportunité de réaliser un réseau de tramway / les objectifs de desserte, de déplacements et d'aménagement urbain à prendre en compte pour les différents tronçons et leur degré de priorité / les tracés à privilégier pour les lignes T2 de Nice à Cagnes sur Mer et T3 dans la plaine du Var / etc.

Ce tracé présente de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres évènements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 187-1 FRISON Marie

Boulevard St Roch

Demande Résumée :

Favorable à la ligne 2 ouest-est qui va permettre de relier de manière efficace l'aéroport et l'ouest de Nice au port en desservant tout le centre-ville, il faut vite faire cette ligne 2.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 187-2 FRISON Marie

Boulevard St Roch

Demande Résumée :

Il est déconcertant de voir qu'à cause de quelques commerçants d'Arson que l'on n'aille pas à la gare Riquier. La rue Arson n'est qu'un tuyau à voitures et les commerces sont la plupart des commerces de quartier qui n'ont aucun intérêt à voir passer autant de voitures. Aller à Riquier aurait encore démultiplié l'efficacité du projet, renforcé les échanges train/ tram/ bus. Permis d'offrir un vrai choix alternatif à la voiture aux milliers d'habitants du quartier Arson/Port.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 188-3 ERDF Dir opé Méditerranée

LA GARDE (83)

Demande Résumée :

Nécessité de maintenir un accès pour gros ensembles routiers (transports exceptionnels de 70T) à l'entrée de l'établissement EDF.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cf. réponse L188-1.

Voir thème(s) : CADAM,

L 189 KEAYS

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Ne comprend pas pourquoi la station Alsace-Lorraine se trouve presque en face de son immeuble avec emprise du chantier en partie dans son jardin. Pourquoi ne pas repousser la construction de cette station vers le bl. Gambetta et la sortie sur Gambetta face au jardin Alsace-Lorraine ? Demande un renforcement des fondations de l'immeuble.

Réponse de la Commission d'Enquête :

D'après le dossier d'enquête la paroi moulée limite Nord de l'extrémité Est de la station se trouverait à environ 3 mètres de la cour anglaise qui éclaire le ½ sous-sol de l'immeuble entraînant une destruction-reconstruction complète du jardin.

La Commission souhaite que soit étudiée la possibilité de repousser vers l'ouest la station pour éviter les risques générés par cette proximité.

Voir thème(s) : Stations, Tunnel,

L 190-2 GIAUFFRET Juliette

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Pourquoi la commune n'a pas fait valoir son droit de préemption sur mon appartement acheté en mars 2010 ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Pour la question de la préemption, la solution « tunnel » a émergé lors de la concertation publique courant 2009. Il est probable que les études n'étaient pas suffisamment avancées lors de l'achat de l'appartement en mars 2010 pour que la commune use de son droit de préemption.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 191-2 REBUFFEL Michel

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

- Pourquoi ne pas faire simple en passant par Cassini ?
- Pourquoi pas un tunnel faisant sortir place Ile de Beauté sans détruire les vues ?
- Pourquoi le fait du prince a-t-il droit de cité en démocratie ?
- Dans une période spécialement difficile, pourquoi ne pas faire le plus simple au moindre coût ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 192 REBUFFEL Michel

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

La présente observation du même auteur que la précédente, confirme les interrogations exprimées ci-dessus.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Même réponse de la Commission qu'à la lettre L191-1 et 191-2.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement,

L 194 FRISON Catherine

Boulevard Mantega Righi

Demande Résumée :

Projet très bien à réaliser vite

Souhaiterait un prolongement à Riquier.

Pourquoi ne pas mettre des œuvres d'art ou des expositions

Réponse de la Commission d'Enquête :

La totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Environnement, Riquier,

L 195-1 LA GRAPPE D'OR

99 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Je suis contre le tracé du tramway devant ma boutique, pour les gênes occasionnées par les travaux, par la suppression d'une voie de chaque côté de l'avenue avec une perte énorme de chiffre d'affaire pour ma boutique. J'espère que vous avez prévu des emplacements livraison et des arrêts minutes pour nos clients. Est-il prévu une étude concernant la fiabilité des vieux immeubles et les conséquences des travaux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement,

L 195-2 LA GRAPPE D'OR

99 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Demande la création d'une commission d'indemnisation.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne, Travaux,

L 196 **LUCIANO Bernard**

22 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour le Tram à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 197 **GUSTINELLI**11 Boulevard de l'armée
des Alpes**Demande Résumée :**

Pour le tram à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 199 **AVOINE Bernard**

14 Avenue Cochois

Demande Résumée :

Ancien directeur du projet du métro de Turin, je souhaiterais vous apporter mon expertise en tant qu'assistant à la maîtrise d'ouvrage NCA.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation, offre de service au Maître d'ouvrage, est hors du sujet d'enquête publique.

L 200 **MILANI CAPIALBI Rodolfo**

29 - 31 Rue de France

Demande Résumée :

Avis favorable, embellissement de la ville

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte

L 201 **LASSEGUE Claude-Jacques**

69 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Observation à propos de la station souterraine Alsace Lorraine. La présentation vidéo du projet donne envie à tout un chacun de profiter d'un pareil tramway. En balance de ce projet grandiose, on peut se demander si un parcours tout à l'air libre sur la Promenade des Anglais...d'un coût bien plus abordable pour les finances locales, sans altérer le site général,

Remarques et appréciations de nombreux niçois,....dubitatifs quant au rapport service / coût final vrai.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 203-1 GRIENET Madeleine

5 Avenue Massena

Demande Résumée :

S'inquiète du coût de la partie souterraine, vis-à-vis de l'endettement ;

Réponse de la Commission d'Enquête :*Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 9.**Voir thème(s) : Coût,***L 203-3 GRIENET Madeleine**

5 Avenue Massena

Demande Résumée :

Passage naturel sur la promenade des Anglais, « depuis Apollon vers le Méridien » ;

Réponse de la Commission d'Enquête :*Voir thème(s) : Tracé de la ligne,***L 203-4 GRIENET Madeleine**

5 Avenue Massena

Demande Résumée :

Sécurité des personnes dans la partie souterraine ?

Réponse de la Commission d'Enquête :*Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 18.**Voir thème(s) : Sécurité des personnes,***L 203-5 GRIENET Madeleine**

5 Avenue Massena

Demande Résumée :

Coulée verte : désertique et délinquante la nuit ?

Réponse de la Commission d'Enquête :*Voir thème(s) : Environnement, Sécurité des personnes,***L 203-6 GRIENET Madeleine**

5 Avenue Massena

Demande Résumée :

Animations diverses : kiosques, musique, potagers, conteneurs pour compostage....

Réponse de la Commission d'Enquête :*Voir thème(s) : Environnement,***L 204 BEGUE Gérard**

6 Rue du 11 Novembre

Demande Résumée :

Accord pour le tram pour un départ à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :*La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun**Voir thème(s) : Riquier,*

L 205 RAZEAU Christian

sans adresse

Demande Résumée :

Que devient la halle couverte d'athlétisme à coté du stade Ch. Hermann ?

Si elle démolie, où elle sera reconstruite ?

Coût de la reconstruction si nécessaire ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°1.

La CE précise qu'il peut être envisagé de reconstruire la Halle des sports derrière le stade Charles Hermann ou bien de la maintenir sur place.

Voir thème(s) : CADAM,

L 206-1 FALVA Madeleine

74 Corniche André De Joly

Demande Résumée :

Pourquoi pas un tracé par l'avenue de la République au-delà de la place Garibaldi.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 206-2 FALVA Madeleine

74 Corniche André De Joly

Demande Résumée :

« Eviter » les passages souterrains ;

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Tunnel,

L 206-3 FALVA Madeleine

74 Corniche André De Joly

Demande Résumée :

Espaces verts très appréciés

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Environnement,

L 207 MALAUSSENA Robert

7 Rue Lascais

Demande Résumée :

Pour le tram sur le quai Cassini côté Fontaine

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'étude et de concertation.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Riquier,

L 208 VICTORIA Agency

6 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Impact des travaux sur la parcelle LA 392 (accès, phasage). Indemnisation pour le commerce ? Scénario de déroulement des indemnisations ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 211 MAZZOLINI Flavia

7 Rue Sincaire

Demande Résumée :

Prendre en compte le déplacement des personnes handicapées.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tramway et les stations seront complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite (quai au niveau du plancher des rames, plancher bas intégral, portes larges pour les fauteuils, emplacements réservés dans les stations et les rames, ascenseurs et escalators dans les stations souterraines

Voir thème(s) : Stations,

L 212 DELTA PECHE

272 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Réclame une aire permettant de recevoir les 10 livraisons quotidiennes de son activité.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest,

L 213 NCA ATHLETISME

Parc Charles Hermann

Demande Résumée :

S'inquiète de la construction du centre technique sur les emplacements des installations sportives du stade Charles Erhmann : aire de lancers, halle de sport, piste de 250m et terrains de basket.

Demande la réalisation d'installations équivalentes dans l'enceinte du stade Ch. Erhmann avant la destruction de celles existantes.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 1.

Voir thème(s) : CADAM,

L 214 ROHER Paul

6 Rue Ronsard

Demande Résumée :

Retour du questionnaire de la direction foncière de NCA

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le questionnaire ne concerne pas la Commission d'Enquête mais le service foncier de NCA à qui il convient de le transmettre.

L 215 GAUTERO Jacques M. & Mme [2]

16 bis Rue Ségurane

Demande Résumée :

Le tramway passera près de la surface entre Garibaldi et le port, or, lors des constructions d'immeubles les inondations de caves ont été nombreuses, ce qui se produira rue Ségurane-Cassini etc.....

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Eau, Gautier/Port/Ségurane,

L 216 FERRARI Jean Pierre

39 Rue Dct Richelmi

Demande Résumée :

Ne pas desservir la gare SNCF de Riquier, ce serait priver d'un transport en commun rapide, écologique et moderne, les milliers d'usagers qui l'empreinte quotidiennement ainsi que les habitants de ce quartier populeux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 217 BENGUIGUI Chantal

10 - 12 Rue de France

Demande Résumée :

Projet satisfaisant.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 218 LUFTMAN Edith

20 Rue Verdi

Demande Résumée :

Projet satisfaisant.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 219 BOURDIER Philippe

16 Rue Garneray

Demande Résumée :

Souhaite la prolongation jusqu'à la gare de Riquier avec raccordement à la ligne 1 : sa mère âgée n'a plus de moyen de locomotion pour se rendre à sa banque Bd St-Roch. Depuis la mise en service de la ligne 1, le bus N°5 a été supprimé.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Riquier,

L 220 SARL Téléphone Européen

90 Rue de France

Demande Résumée :

Locataire d'un magasin sis au 90 rue de France. Craint une baisse du CA et de son activité à cause des travaux du tramway. A déjà vécu pareille situation lors de la construction de la ligne 1 avec deux commerces sis av Malausséna et Bd de la République.

Sollicite une indemnisation.

Observation identique à L312

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 221 RAIBAUDI Simone

8 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Souhaite connaître l'emplacement exact des sorties de la station Jean Médecin trottoir Nord et s'il est prévu une sortie au droit de la rue Melchior de Vogüe. Il apparaît un escalator devant la banque BNP et une sorte d'abri en verre au droit de la rue Melchior de Vogüe).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Au droit de la rue Melchior de Vögüe, il y a de part et d'autre un édicule d'accès de 2,5m de haut en verre. Vous reporter au schéma de l'annexe A2 question FA/190.

Voir thème(s) : Stations,

L 222 LIAUTAUD Danielle

63 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Les jardins devant son immeuble seraient rasés ?

Travaux en extérieurs très perturbants.

Craintes que ces travaux déstabilisent les sols et ébranlent les fondations des immeubles.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le § 4 du thème travaux répond à cette question concernant en particulier les craintes de déstabilisations.

Voir thème(s) : Travaux, Tunnel,

L 223 ABADIE Michèle

28 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Demande l'arrêt de la ligne 2 à Garibaldi.

Etant antiquaire rue Gauthier, s'inquiète pour le chargement des véhicules

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé de la ligne 2 prévoit l'arrivée au port avec une extension possible vers la gare Riquier. De ce fait, il y aura une station de la ligne 2 à Garibaldi. Une solution concernant la rue Gautier est en cours d'étude : l'arrivée sur le quai Cassini permettrait de s'affranchir de la trémie et de redonner l'espace aux véhicules rue Gautier (Voir réponse à la question 35 annexe A2)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 224 GRIMA Nicole

8 Rue Philibert

Demande Résumée :

Souhaite stations supplémentaires entre Grosso et Jean Médecin.
Souhaiterait que la ligne 2 aille jusqu'à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

L'installation d'une station souterraine supplémentaire pourrait, certes, améliorer à la marge l'offre tramway, mais pénaliserait l'économie du projet (environ 30 M €) et la vitesse commerciale (environ 2 mn de temps de parcours en plus).

La totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévu en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Riquier, Stations,

L 227 CHAZEAUX Jean Claude

32 Avenue Beau Site

Demande Résumée :

Pas assez d'arrêts entre Grosso et Jean Médecin. L'arrêt Alsace-Lorraine serait mieux placé plus près ou carrément sur le boulevard Gambetta. De Médecin au Port 2 arrêts, et entre Grosso et Médecin, un seul. Ce n'est pas normal. Il serait préférable que la ligne en souterrain soit plus au nord pour drainer plus de monde et reliée à la gare. La plupart des niçois ne loge pas sur la Promenade des Anglais mais beaucoup plus au nord. Merci de penser à eux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Stations, Tracé de la ligne,

L 228 SANTUCCI Robert

17 Rue Tonduiti de l'Escarène

Demande Résumée :

La section Port – Riquier étant devenue caduque, le tronçon Port – Garibaldi n'a plus de raison d'être car, par la rue Cassini, le port se trouve à 200 mètres environ de la place Garibaldi. On peut envisager de ne plus construire en tunnel la portion ligne 2 Garibaldi – Jean Médecin par Durandy, par connexion ligne 1/ligne 2. Solution qui réduirait le coût.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 229-1 CAROS Jean Pierre

44 Rue Dct Richelmi

Demande Résumée :

Président du Comité de Quartier Riquier-Richelmi, pour le départ du tramway de la place Garibaldi vers l'ouest par le boulevard de la Californie. Nous ne sommes point favorable au terminus au Port ou à Riquier, quartier dont le sous-sol est plein d'eau et les immeubles anciens sans fondations. Le commerce de proximité aurait le même sort que la rue République.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne, Tunnel,

L 230 LAGARDE Jean Claude

17 Rue Tonduti de l'Escarène

Demande Résumée :

Contre la partie souterraine entre Garibaldi et la connexion Jean Médecin. La station Garibaldi de la ligne 1 passe par la connexion Jean Médecin comme l'ensemble des autres stations de la ligne 1. D'où l'inutilité de creuser cette portion de tunnel dans notre quartier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 232-1 FRIGNAC Josette

17 Rue Cassini

Demande Résumée :

Rue Guizol passent actuellement 6 lignes de bus et 18 sur le port en 3 rues, d'où des embouteillages fréquents ; Vous projetez une réduction à 2 ou 3 voies avec mise en voie piétonne autour de l'église, ça sera le parcours de contournement du port pour Riquier ou Monaco, le trafic étant très dense, comment résoudre tout cela !

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°2.

Voir thème(s) : Circulation, Gautier/Port/Séguane,

L 232-2 FRIGNAC Josette

17 Rue Cassini

Demande Résumée :

Rue Guizol où se situeront les arrêts pour les bus conservés ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Autobus, Gautier/Port/Séguane,

L 233 **ADDIS Mireille**

209 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour le tram à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 234 **AUSTRUY Françoise**

211 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour le tram à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 235 **GUICHARD Jacques**

200 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour le tram à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 236 **RAFFINI Stéphanie**

207 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour le tram à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 237 **GUICHARD Liliane**

200 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour le tram à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 238 IPPERTI Bernard

207 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour le tram à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 239 ADDIS Victor

209 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour le tram à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 240 PASERO Christine

207 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour le tram à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une étape ultérieure conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 241 LA CASA Monique

3 Rue Scaliéro

Demande Résumée :

Il faudrait que les poussettes soient repliées car il est plus que très souvent impossible de rentrer dans la rame, il devrait y avoir une plate forme pour cela.

Réponse de la Commission d'Enquête :

NCA souhaite optimiser le matériel roulant de la future ligne T2, pour qu'il soit le plus fiable, accessible et confortable possible, en choisissant des rames à grande capacité, à climatisation et éclairage optimisés, aux revêtements intérieurs les moins émetteurs de polluants, à plancher bas, plat et avec des portes doubles, permettant d'accueillir bagages et poussettes,

Voir thème(s) : Exploitation,

L 242 MONTIGLIO Jean Pierre

10 Avenue de Buenos Aires

Demande Résumée :

- 1 – Pas de tunnel sous le boulevard Victor Hugo (coût – Paysage).
- 2 – Plus de stations.
- 3 – Plus de parkings de dissuasion.
- 4 – Tracé Garibaldi – le Port par rue Cassini.
- 5 – Liaison tram-train des pignes dans la plaine du Var.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La remarque n° 5 est en dehors du sujet de l'enquête, mais cette liaison sera possible lors de la réalisation de la ligne 3, évoquée dans le dossier.

Voir thème(s) : Stationnement & Parc Relais, Stations, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 243-2 ROUILLARD Daniel

11 Rue Defly

Demande Résumée :

Demande à connaître la profondeur réelle minimum garantie et non estimée du tunnel à réaliser sous la parcelle.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Dans le dossier d'enquête publique est fournie la coupe de la section souterraine du tracé permettant de vérifier les profondeurs prévues pour les éléments de génie civil. La différence entre le terrain naturel de la rue Defly et le plan de roulement prévu est de 34,5m. Cette zone est la plus profonde de la section souterraine.

Voir thème(s) : Travaux,

L 243-3 ROUILLARD Daniel

11 Rue Defly

Demande Résumée :

Demande 3 constats d'huissiers détaillés de l'état du bâtiment, aux frais de NCA, avant le début des travaux, après les travaux et 5 ans après la mise en service, afin de disposer d'éléments objectifs constatant d'éventuels désordres provoqués.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Relativement aux procédures de constat, le Maître d'ouvrage s'engage, comme cela est habituellement le cas sur ce type de projet, à faire réaliser des référés de constat préventifs des bâtiments (à l'extérieur comme à l'intérieur, dans tous les locaux) au droit de la section souterraine. Le bâtiment évoqué fait partie de la campagne de référés préventifs.

Des constats seront réalisés postérieurement aux travaux en cas de désordres

Voir thème(s) : Travaux,

L 244-1 BOUCHER THOUVENY Thierry

136 Rue de France

Demande Résumée :

Pharmaciens rue de France, s'interrogent de l'impact que vont avoir les travaux du tunnel sur leur activité, la visibilité et l'accessibilité à leur commerce...Redoutent les nuisances de bruit, poussière, les difficultés de livraisons....accessibilité aux handicapés ou personnes à mobilité réduite.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s).

Voir thème(s) : *Travaux, Tunnel,*

L 244-2 BOUCHER THOUVENY Thierry

136 Rue de France

Demande Résumée :

Craignent que les travaux et installations de chantier entraînent une désaffection de leur commerce. Demandent à être associés à l'aménagement du chantier...

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : *Indemnisation et Accompagnement,*

L 245 BLANC Michel

23 Boulevard Franck Pilatte

Demande Résumée :

Le positionnement du terminus en surface place Ile de Beauté est incohérent avec le tissu urbain (bâti ancien et la circulation très importante autour de cette place, plus de 2.500 véhicules par jour). La réduire ne surface reviendrait à asphyxier ce secteur. La seule arrivée possible est sur le quai Cassini en passant en souterrain sous les rues Ségurane et Antoine Gautier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : *Gautier/Port/Ségurane, Tunnel,*

L 246 NEY Jean Gabriel

123 Rue de France

Demande Résumée :

Gérant d'un centre de formation linguistique, je me joins à mes voisins commerçants de la rue de France pour faire part de ma vive inquiétude à l'approche des travaux occasionnés par l'installation de la ligne 2 du tramway. La nuisance sonore, notamment, sera très importante. Nous ne pourrons pas poursuivre notre activité dans un environnement bruyant. Je m'oppose donc à ce projet de creusement du tunnel tel qu'il est présenté à l'enquête publique.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : *Travaux,*

L 247 WIEVIORKA Thérèse

26 Rue Cros de Capeu

Demande Résumée :

Le passage du tramway en souterrain me semble une aberration économique. Le surcoût énorme par rapport à une ligne en surface est totalement injustifié. La ligne 1 a embelli la ville de Nice en surface. Continuons de l'embellir avec la ligne 2.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : *Coût,*

L 248-1 CCI de Nice Cote d'Azur

20 Boulevard Carabacel

Demande Résumée :

Avis très favorable à la réalisation de cet axe structurant qui contribuera à améliorer sensiblement les déplacements Ouest/Est et permettra de relier les principaux pôles urbains

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

A la demande de la Commission, le Maître d'ouvrage a apporté des éléments de réponse aux questions objet de la lettre de la CCI dans l'Annexe A2 (réf 248)

Voir thème(s) : Circulation, Stationnement & Parc Relais, Stations, Travaux,

L 248-2 CCI de Nice Cote d'Azur

20 Boulevard Carabacel

Demande Résumée :

Constat d'une évolution par rapport au projet présenté en 2009 dont certaines posent question en particulier le terminus au port.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 248-3 CCI de Nice Cote d'Azur

20 Boulevard Carabacel

Demande Résumée :

La mise en place avant, pendant et après les travaux un dispositif d'accompagnement du tissu économique car la réalisation des trémies et des stations souterraines occasionneront des gênes importantes pour les activités riveraines et alentour

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête est favorable à cette proposition

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 248-4 CCI de Nice Cote d'Azur

20 Boulevard Carabacel

Demande Résumée :

Compte tenu de la complexité et des difficultés engendrées, une solution plus économe consisterait à étudier le terminus à la station Garibaldi/Ségurane, soit à 400m du terminus proposé sur la place Ile de Beauté Dans ce cas, des aménagements favorisant les cheminements piétonniers vers le quartier des antiquaires et le port nous paraissent indispensables.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête pense que cette solution est restrictive et ne s'inscrit pas dans le Schéma Directeur de Développement des Transports en Commun.et obère toute prolongation vers la gare de Riquier

Voir thème(s) : Coût, Stations,

L 248-5 CCI de Nice Cote d'Azur

20 Boulevard Carabacel

Demande Résumée :

Sur le plan de circulation, le dossier d'enquête évoque les évolutions quantitatives de trafic sur les grands axes mais sans appréciation des réserves de capacité et de la saturation. Il apparaît nécessaire de préciser ces points notamment pour les principaux carrefours de croisement avec le tramway tel que Magnan et le port, pour les axes et carrefours associés subissant des reports de trafics dans chacun des secteurs.

Réponse de la Commission d'Enquête :

*La mise en service du tramway va générer une réorganisation de la circulation.
En complément des informations du dossier, le Maître d'ouvrage apporte, à la demande de la Commission, des informations sur les plans de circulation des voitures à la question n°2 de son mémoire sur l'enquête A joint en annexe du rapport*

Voir thème(s) : Circulation,

L 248-6 CCI de Nice Cote d'Azur

20 Boulevard Carabacel

Demande Résumée :

Sur le plan de stationnement, on note une suppression de 30% du stationnement en surface avec certains secteurs plus impactés tel que Cassin et Californie. Or plusieurs quartiers sont déjà en manque de places comme Californie ou le quartier du port. Le dossier d'enquête indique qu'une communication auprès des riverains sur les abonnements dans les parkings existants sera mise en place. Dans ce cadre il conviendrait de préciser dans le dossier les nombres de places et taux de remplissage des différents parkings concernés.

Par ailleurs, certains axes (ex Californie, Cassin Est) verront non seulement leur nombre de places de stationnement fortement réduit mais aussi le nombre de voies de circulation réduite à un sens. Or dans ces secteurs de nombreux commerces ont une importante clientèle de passage utilisant souvent comme place d'arrêt-minute la voie de droite à défaut de places de stationnement disponibles.

Demande donc que des zones d'arrêt-minute soient envisagées en collaboration avec les socioprofessionnels pour les phases « travaux » et « après travaux »

Demande pour l'organisation des travaux une concertation avec les entreprises riveraines en amont et pendant les travaux en vue de limiter les nuisances sur le tissu économique. Une charte chantier devra être établie dans ce cadre.

Demande la mise en place d'un plan d'accompagnement économique avec le Maître d'Ouvrage en vue d'anticiper les changements en fonction des impacts commerciaux des aménagements. Concernant les impacts du projet sur les activités économiques, la CCI souhaite avoir l'enquête réalisée auprès des commerces riverains par le Maître d'Ouvrage en vue de la préparation du plan d'accompagnement économique.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Concernant la suppression de 30% du stationnement en surface le Maître d'Ouvrage qui réfute cette affirmation y répond à la question n°29 de son mémoire lié à l'enquête A joint en Annexe.

Le tramway est positionné en lieu et place du site propre, en site axial il permet une gestion de la rue plus simple, en laissant libre accès aux portes cochères et aux commerces, et en facilitant le fonctionnement des carrefours. L'emprise axiale du tramway permet d'avoir de part et d'autre de la plateforme environ 8,5m qui peuvent être utilisés en fonction des contraintes locales en matière de stationnement ou d'activités commerciales. La Commission pense qu'il y a de la place à la négociation avec les socioprofessionnels pour définir entre autres des arrêts minutes.

La Commission d'enquête est favorable à l'établissement d'une charte chantier pour limiter la nuisance sur le tissu économique ainsi que la mise en œuvre d'un plan d'accompagnement économique pour soutenir les commerces.

Voir thème(s) : Stationnement & Parc Relais,

L 250 URBANIA NICE UFFI

15 Quartier St Philippe

Demande Résumée :

Représentant la Copropriété sise 25 Rue Saint-Philippe.

Des précautions devront être prises pour que les travaux en souterrain n'affectent pas cet immeuble ancien.

L'expropriation du tréfonds qui est avancé dans le dossier n'apporte aucune précision sur les travaux que les propriétaires seront éventuellement autorisés à faire. Aucune précision sur le mode de calcul de l'indemnisation.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tunnel,

L 251 AMIONE Elias

8 Quai des Docks

Demande Résumée :

Demande l'arrivée quai Cassini, car la place Ile de Beauté est un nœud routier de plus de 25000 véhicules par jour, ce qui reviendrait à asphyxier complètement ce secteur.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°35.

L'arrivée sur le quai Cassini est envisagée par le MO après études complémentaires.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 252-1 VANNIER-MOREAU Martine

272 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

- La suppression de 53 places de stationnement : Le parking Ferber qui sera ouvert aux riverains sera insuffisant pour les accueillir ainsi que les autres véhicules des collines.

- Les deux voies de circulation dans les deux sens seront réduites à 50 %. Les ambulances qui déposeront les patients dans les nombreux cabinets médicaux de l'immeuble bloqueront la circulation, ainsi que les clients de la banque qui n'iront pas au parking Ferber pour quelques minutes.

- La piste cyclable n'est plus prévue. Est-elle remplacée par celle de la Promenade côté sud ?

- Les trottoirs de bus construits pour le tram seront-ils conservés ?

- Les légendes des plans du dossier sont incomplètes, c'est bien regrettable.

- Où sont prévus les compteurs télécom placés à l'angle de l'avenue Californie ?

- Pour quelle raison est-il demandé aux copropriétaires une expropriation de 7 m ?

- Financement : Coût total des travaux, répartition, quel montant déjà collecté, quel montant la ville devra emprunter ?

- Où sont prévus les compteurs télécom placés à l'angle de l'avenue Californie ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 252-2 VANNIER-MOREAU Martine

272 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

- Par souci d'esthétique est-il possible d'alimenter le tram par les rails et non par des caténaires fixées en façade ?
- Est-il possible de conserver les magnifiques palmiers ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Concernant l'alimentation électrique des rames, le système n'est pour l'instant pas définitivement adopté. La demande est transmise au Maître d'ouvrage.

Voir thème(s) : Environnement, Exploitation,

L 253-1 KHAIDA José [2]

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Déplacement de la station souterraine « Alsace Lorraine », avec translations vers le jardin de 40 à 50 mètres. Ceci pour éviter toute expropriation, temporaire ou définitive, en raison de l'ancienneté de l'immeuble, des fondations instables. Sans oublier les nombreux désagréments pour l'ensemble de l'immeuble : travaux à la hauteur des fenêtres du RDC, bruits, pollutions extrêmes.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Nous en prenons bonne note de cette proposition, relativement satisfaisante pour les résidents du 54 ! Nous laissons au soin du Maître d'ouvrage de décider si cette proposition est techniquement envisageable.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°20 et 21.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Stations,

L 253-3 KHAIDA José [2]

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

3 cabinets médicaux doivent avoir un accès libre pour les personnes à mobilité réduite, les mamans avec les poussettes, les malades handicapés, les ambulances et les pompiers.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il y aura en permanence le maintien des accès aux bâtiments pour les riverains et les services de secours (pompiers, ambulances...).

Voir thème(s) : Victor Hugo, Sécurité des personnes, Travaux,

L 253-4 KHAIDA José [2]

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

La paroi moulée de la station [Alsace Lorraine] dans notre jardin entraînerait la perte de la conciergerie (sic). Vu l'importance des travaux sous terre (tréfonds), la stabilité des fondations pourrait être remise en cause avec dédommagements très importants !

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 254-1 KHAIDA José

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Médecin pédiatre, je sollicite votre attention sur le fait que pour une patiente, l'accès à mon cabinet sera très difficile, voire impossible (poussettes).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il y aura en permanence le maintien des accès aux bâtiments pour les riverains et les services de secours (pompiers, ambulances...).

Voir thème(s) : Victor Hugo, Sécurité des personnes, Travaux,

L 255 ASSOC. Antiquaires du Port Galerie

19 Rue Philibert

ALTMANN**Demande Résumée :**

Opposition totale du projet de tronçon rue Ségurane et Antoine Gautier, dont la réalisation ne permettrait pas d'exercer notre activité professionnelle (accès, livraisons, achalandages, relations de proximité).

La trémie constitue la disparition d'un maillage interprofessionnel (salons, portes ouvertes, nocturnes,...)

Demande l'étude d'une solution qui prenne en compte les observations ci-dessus.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation. La Commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage la possibilité d'étudier une autre solution sans la trémie.(voir information du Maître d'Ouvrage dans l'Annexe A2(question n°35)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 256 ASSOC. Antiquaires Galerie

17 Rue Philibert

Demande Résumée :

Dénonce le tronçon du tracé terminal « EST » qui débouche sur des inconvénients majeurs pour les intéressés sans apporter la preuve de son utilité générale, eu égard aux autres tracés proposés par les élus locaux.

Cette prise de position, nette et définitive, ne tient pas compte des dégâts collatéraux (destruction d'immeubles anciens et coûts importants)

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation. La Commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage la possibilité d'étudier une autre solution sans la trémie.

Le creusement du tunnel, se situant entre 20 et 30m de profondeur, ne devrait pas provoquer d'impact sur les immeubles du fait qu'il n'a pas d'efforts exercés latéralement et si on se réfère aux retours positifs des autres réalisations avec le tunnelier.

Voir thème(s) : Coût, Gautier/Port/Ségurane,

L 257-1 SUSINI Jean Claude

10 Place Garibaldi

Demande Résumée :

Option en aérien : Pourquoi ne pas partir de Riquier, direction rive droite du Paillon par ou sous Pierre Sola ou encore depuis l'hôpital Pasteur, soit en aérien, soit en trémie sous chaussée, rive droite du Paillon par Bd Pasteur, Pauliani, Pastorelli ou Hôtel des postes (station Maréchal) etc.

- Option en souterrain : Depuis le quai Cassini, tranchée fermée sous Antoine Gautier (sans couper quai Papacino routier) jusqu'à Ségurane. De là, continuer directement sous la colline du château et sous l'ancienne gare routière pour atteindre Durandy. Cette solution me paraît comporter un minimum de risques de désordres, sauf à passer des calcaires (type Rauba Capeu) qu'un tunnelier sait très bien traverser et maintenir en place.

- La station Garibaldi semble un peu superfétatoire puisque seulement 300 m séparent le port de Garibaldi tram 1, on s'épargnerait alors les inconvénients de ce mini parcours où par exemple les 300 véhicules de la rue de la Providence en amont de Sincaire n'ont que cette seule issue, caserne, église St Martin et collège Ségurane de surcroît.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Pour déterminer le tracé de cette deuxième ligne de tramway une large concertation a été offerte au public, votre contribution aurait pu être utile. Tout le monde pouvait s'exprimer. Il fallait exposer ces options au cours de cette concertation dont le résultat a déterminé l'actuel tracé et ses options, le tout présenté lors de l'enquête publique.

En ce qui concerne le « mini tronçon » Garibaldi / port : en janvier 2011, suite aux études techniques et à l'appréciation des impacts sur la rue Arson, NCA a décidé de reporter la section Port-Gare de Riquier dans le temps. Le tramway sera donc en terminus à la Place Ile de Beauté lors de sa mise en service. Cependant, la totalité du projet est conçu de manière à être compatible avec un éventuel prolongement.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 257-2 SUSINI Jean Claude

10 Place Garibaldi

Demande Résumée :

Par quel(s) extrémité(s) et dans quel sens se fera la prolongation du chantier ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Rien n'est encore déterminé, ce sera au choix du futur Maître d'œuvre.

L 257-3 SUSINI Jean Claude

10 Place Garibaldi

Demande Résumée :

Quelle est la procédure prévue pour les constats préalables et à qui appartiendront-ils ? Ceci au cas où certains bâtiments existants réagiraient au passage dans leurs tréfonds.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 258 FONTANA Robert

203 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour le tram à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Riquier,

L 259 CERETTO Simone

Impasse Achille

Demande Résumée :

Pour le tram à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Riquier,

L 260 FONTANA Stéphane

203 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Pour le tram à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Riquier,

L 262-1 LE GALL Yves

74 Avenue Brancolar

Demande Résumée :

Souhaite l'abandon de ce tracé et le retour à la solution « Liberté-Hôtel des Postes ». Le tunnel semble une solution moins perturbante que les travaux en surface, mais présentent des inconvénients importants : beaucoup plus cher, désordres dans les immeubles voisins, coût d'exploitation plus cher, stations non modulable en fonction du trafic, pas d'interconnexion avec la ligne 1, incompatibilité du matériel roulant avec celui de la ligne 1.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 262-2 LE GALL Yves

74 Avenue Brancolar

Demande Résumée :

Pourquoi ne pas relier dès maintenant la ligne jusqu'à la gare de Riquier ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Exploitation, Riquier,

L 263-1 VERINE Etienne

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Le tracé retenu entre les places Garibaldi et Ile de Beauté est coûteux, traumatisant pour le quartier et inutile.

L'immeuble 22 rue Ségurane est très fragile car construit sur un terrain hétérogène et sans fondations profondes.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Séгурane, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 263-2 VERINE Etienne

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Deux solutions, soit la ville acquiert la totalité de cet immeuble, soit la ville envisage une indemnisation partielle pour des travaux de consolidation au niveau actuel du sous sol et non en tréfonds.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

L 264 GAUTERO Jean Luc

16 Rue Cassini

Demande Résumée :

Ne comprends pas l'intérêt de prolonger le tram au-delà de Garibaldi jusqu'au Port en raison des travaux du tunnel qui sont un risque pour la stabilité des bâtiments de ce quartier protégé et du coût de ceux-ci. Souhaite le terminus place Garibaldi.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût, Tunnel,

L 265 LEMAIRE Serge

216 Route de Bellet

Demande Résumée :

Préférence de tracé pour l'arrivée Est du tramway : sous la place Ile de Beauté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 266-1 GAGGERO Sylvie

216 Route de Bellet

Demande Résumée :

Habite à Ventabrun sur la colline de Bellet. Souhaiterait utiliser le tramway pour se rendre à son travail à l'aéroport de Nice, mais la desserte par le bus 62 est peu pratique, trop rare.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Autobus, Ligne surface coté Ouest,

L 266-2 GAGGERO Sylvie

216 Route de Bellet

Demande Résumée :

Le parking Magnan n'est prévu que pour 50 places : trop peu pour les résidents des collines de Bellet, St-Antoine de Ginestière, Fabron, St-Pierre de Féric....)

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 25.

Voir thème(s) : Autobus, Ligne surface coté Ouest, Stationnement & Parc Relais,

L 268 SEPPECHER Sébastien

49 Rue Estienne d'Orves

Demande Résumée :

Le parking de Magnan ne comporte que 50 places, ce qui est insuffisant pour la population de ce secteur

Réponse de la Commission d'Enquête :

Dans ce secteur très dense occupé par du bâti, le Maître d'Ouvrage propose l'alternative d'intégrer des parcs-relais dans les différents parkings publics.

Un parc-relais de 50 places est envisagé dans un parking souterrain, celui de Bricorama (311 places) dans le secteur de Magnan ; ce secteur urbain très dense en bâti n'offre pas d'autre possibilité ; le parking des Bosquets sur l'axe tramway constitue une alternative qui pourrait être étudiée.

Voir thème(s) : Stationnement & Parc Relais,

L 269-1 SENNES Geneviève

8 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Exploite un cabinet dentaire au RDC du 8 bd Victor Hugo (cadastrée LA231), au droit de la gare souterraine Jean-Médecin.

Souhaite retrouver la pleine propriété, ou la jouissance privative des 388 m2 de jardin expropriés, dans l'état initial (ferronneries spécifiques coûteuses et plantes et arbustes).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 19.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 269-3 SENNES Geneviève

8 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Procédure d'indemnisation de la perte d'exploitation ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Victor Hugo, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 269-4 SENNES Geneviève

8 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Demande que son cabinet soit signalé (avec le cheminement pour y parvenir) sur les clôtures du chantier, dans la mesure où sa plaque professionnelle apposée sur la façade de l'immeuble, risque d'être masquée par les installations de chantier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les principes de travaux prévoient le maintien de l'accès piéton privatif au bâtiment « le Renaissance », la signalétique du cabinet pourra être adaptée pendant les phases de travaux en concertation avec cette personne.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Travaux,

L 270 LAVAL Benoit

11 Rue Hancy

Demande Résumée :

Souhait d'une interconnexion intermodale avec la gare de Riquier et une extension jusqu'à Vauban via le Bd Armée des Alpes et les voies du T1
Souhaite un maillage du T2 avec les lignes de bus avec une information en temps réel et aux arrêts.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation, l'interconnexion avec la gare de Riquier est hors objet de l'enquête. Sa réalisation est inscrite au Schéma Directeur des Transports pour une réalisation ultérieure. La mise en service du T2 va réorganiser le réseau tout en maintenant à un niveau complémentaire des lignes de bus urbains et périurbains. La Commission demande au Maître d'Ouvrage d'associer à cette réorganisation les Comités de quartiers et les Associations d'usagers.

Voir thème(s) : *Autobus, Riquier,*

L 271-1 Asso des amis du rail Azuréen

156 Boulevard Napoléon III

Demande Résumée :

La traversée de la ville en souterrain constitue déjà des divergences d'appréciations et soulève de nombreuses questions sur un projet onéreux et soumis aux aléas des percements en tunnel.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce tracé présente de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres évènements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°7.

Voir thème(s) : *Coût, Tracé de la ligne,*

L 271-2 Asso des amis du rail Azuréen

156 Boulevard Napoléon III

Demande Résumée :

Le terrassement et le transport des déblais par camions auront au moins 2 impacts ;
a) sur la circulation dans la ville ; b) sur la santé des résidents qui respireront les poussières fines évacuées dans l'atmosphère, se combinant à l'environnement niçois, déjà soumis à un fort taux de pollution. Et ce durant plusieurs années !

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : *Environnement, Travaux,*

L 271-3 Asso des amis du rail Azuréen

156 Boulevard Napoléon III

Demande Résumée :

Concernant les fondations des immeubles sur le passage ou contigu au tracé, les incidences sur la nappe phréatique, possibles découvertes de vestiges... autant de mesures à mettre en œuvre pour leur protection qui va forcément rallonger dans le temps de réalisation l'ouvrage et alourdir le projet déjà très onéreux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La problématique archéologique a été prise en compte le plus tôt possible en amont de la conception du projet. Une étroite collaboration s'est instaurée entre le maître d'ouvrage, le service archéologique de la ville de Nice et la Direction Régionale de l'Architecture et de la Culture (DRAC) afin de définir la meilleure stratégie à adopter. Sur la base des recherches documentaires effectuées dans le cadre de cette étude, des connaissances de la ville de Nice et de l'étude de carottages réalisés dans le cadre de la campagne d'exploration géotechnique, des sites stratégiques ont été identifiés afin de bien orienter le diagnostic archéologique préventif. En fonction des résultats de ce diagnostic, des fouilles préventives seront réalisées.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe D2, Chapitre 3.

Voir thème(s) : Travaux,

L 271-4 Asso des amis du rail Azuréen

156 Boulevard Napoléon III

Demande Résumée :

Il y a des règles de sécurité à observer : L'écart entre 2 stations est de 800 m respectant l'arrêté ministériel qui exige au minimum une sortie de secours en surface tous les 800 m, mais pas les préconisations du GART, qui prévoit 400 m entre 2 stations de tramway en centre urbain ! L'obligation d'un accès routier et parking en tête de tunnel, des pistes autorisant le croisement des véhicules de secours, le franchissement des voies ferrées permettant l'accès des véhicules de secours à chaque tête de tunnel, le désenfumage mécanique du tunnel, un cheminement pour l'évacuation des personnes en cas d'incendie dans le tunnel.... Ces points spécifiques et d'autres viendront s'ajouter aux charges d'entretien courants.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°18.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 271-5 Asso des amis du rail Azuréen

156 Boulevard Napoléon III

Demande Résumée :

Les stations souterraines soulèvent des problèmes d'insécurité pour les usagers.

Réponse de la Commission d'Enquête :

En ce qui concerne la sécurité, afin de permettre une évolutivité ainsi qu'une adaptation des équipements implantés en stations, les parois longitudinales des stations sont ponctuées de boîtes de raccordement intégrées aux parements, qui permettront à la demande d'implanter soit de la signalétique, caméras de sécurité, éclairage ou éclairage de secours, haut-parleurs.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°18.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 271-6 Asso des amis du rail Azuréen

156 Boulevard Napoléon III

Demande Résumée :

Le souterrain projeté par la ville sur le tracé de la ligne 2 double le coût en limitant l'offre de transport aux usagers. La recherche d'un autre tracé en surface s'avère nécessaire pour alléger : le coût global du projet / l'engagement financier de la ville de Nice / la participation des contribuables. Proposition d'un tracé vu par l'AAR : desserte de la gare Riquier et du port, correspondance avec la ligne 1 (Garibaldi et Nice Etoile), stations en surface tout au long du parcours et coût nettement inférieur. Pour rejoindre Dubouchage, le tracé sur Carabacel offre des avantages: desserte de centre étudiants, lycées et d'activités actuelles et futures.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Pour déterminer le tracé de cette deuxième ligne de tramway une large concertation a été offerte au public, votre contribution aurait pu être utile. Tout le monde pouvait s'exprimer. Il fallait exposer ces options au cours de cette concertation dont le résultat a déterminé l'actuel tracé et ses options, le tout présenté lors de l'enquête publique.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°7.

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 272-1 FENET Bertrand

13 Rue Gounod

Demande Résumée :

La partie géologique du dossier est le résumé d'une étude qui s'appuie sur le recensement des données connues, du sous sol Niçois. Une campagne de forages a eu lieu depuis, destinée à améliorer une connaissance très insuffisante. Il est rappelé page 407 : « Variations possibles entre les sondages, des différences significatives peuvent être observées dans la réalité ». Pour une bonne information au public, la synthèse de la géologie et de la lithologie sur le tracé, à partir des forages carottés réalisés depuis, n'aurait-elle pas dû figurer dans ce dossier ? Qu'en est-il par exemple de la présence possible de formations gypseuses perturbantes évoquées par le professeur E. Gilli. Le tunnel les rencontre sous le Paillon !

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce point est traité en § 4 : « L'impact des travaux du tunnel, des stations et des trémies sur les immeubles » figurant dans la réponse thématique « Travaux ».

Mars 2012

262 / 383

Voir thème(s) : Dossier, Travaux,

L 272-2 FENET Bertrand

13 Rue Gounod

Demande Résumée :

Le professeur E. Gilli mets l'accent sur les risques réels, souligne que les connaissances en la matière sont incomplètes et que le « premier risque serait de se tromper sur le contexte géologique et de donner aux entreprises un cahier des charges incomplet ». Or, le dossier mis à l'enquête publique fait état d'études préalables, à la campagne de forages destinée à connaître l'état d'un substratum particulièrement hétérogène au droit du tunnel. N'y a-t-il pas là un manque de cohérence ? Y a-t-il eu de nouveaux rapports à la suite de ces sondages ? Pour la bonne règle et une bonne information du public ne devraient-ils pas figurer dans ce dossier ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe D2, Chapitres 4 ; 5, 6 et réponses « L180 VEJDOVSKY & L272 FENET » dans le chapitre 8.

Voir thème(s) : Dossier,

L 273 FOURNIER Mariane

6 Prince Maurice

Demande Résumée :

Profondément défavorable au projet :
contre la partie souterraine, problèmes de cout, de pollution, des nappes phréatiques, de sécurité, ...

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte..

Voir thème(s) : Coût, Eau, Sécurité des personnes,

L 274 Comité de Défense Quartier du Port

22 bis Boulevard Stalingrad

Demande Résumée :

Le comité de défense fort de 341 adhérents demande la création d'un terminal sur le quai Cassini et non pas en surface sur la place Ile de Beauté avec un passage en souterrain sous la rue Antoine Gautier.

La création de la trémie constitue un impact défavorable pour l'environnement des commerces, la survie des antiquaires et sur la circulation notamment avec les sorties des bateaux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation. La Commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage s'il est possible d'étudier une autre solution sans la trémie.(voir information du Maître d'Ouvrage dans l'Annexe A2(question n°35)

Voir thème(s) : Circulation, Gautier/Port/Séguane,

L 275-1 ANSELMi Maria Concetta

109 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Commerces sur la Californie. Manque de stationnements : commerçants, clients et livraisons.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 26, 27 & 29.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 275-2 ANSELMi Maria Concetta

109 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Place pour exposer ses produits à l'extérieur ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La possibilité d'exposer ses produits sur les espaces publics est soumise à une autorisation municipale qui n'entre pas dans le cadre de la présente enquête.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest,

L 275-3 ANSELMi Maria Concetta

109 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Indemnisation de la perte d'exploitation ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement,

L 276-1 ANSELMi Maria Félicita

107 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Identique à L275-1

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 276-2 ANSELMi Maria Félicita

107 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Identique à L275-2

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest,

L 276-3 ANSELMi Maria Félicita

107 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Identique à L275-3

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement,

L 277-1 ASSO Commerçants Carras

231 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Contre la suppression de 2 voies de circulation sur l'avenue de la Californie : entrave à la fréquentation des commerces, problème de sécurité sur la file de stationnement accolée à la voie du tramway, blocage en cas d'accident de la circulation, bus quittant leur arrêt bloqueront la circulation.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 2, 26, 27 & 29.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 277-2 ASSO Commerçants Carras

231 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Demande à être informé du phasage des travaux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Travaux,

L 277-3 ASSO Commerçants Carras

231 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Quelles sont les dispositions prévues pour indemniser le manque à gagner des commerçants.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Tracé de la ligne,

L 278-1 POINAS Philippe

22 Rue Tonduiti de l'Escarène

Demande Résumée :

Souligne le risque d'affaissement et de fissuration de l'immeuble ainsi que le risque de gêne occasionné par les vibrations du tram.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tunnel,

L 279 BERTHOLON Gérard

51 Rue Barberis

Demande Résumée :

Marque une préférence pour la variante 2 soit une station sous la place Ile de Beauté

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission rappelle que le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Stations, Tracé de la ligne,

L 280-1 FOURNET Yves [2]

51 Corniche Fleurie

Demande Résumée :

K W 211 / Le Deulce France, 10 rue Dante / Pourquoi ne pas revenir au tracé en surface, alors que les derniers travaux effectués dans la rue Dante pour le remplacement de diverses canalisations ont pris en compte, par la confection d'une dalle béton devant servir à supporter, les futurs rails du tram ? (recherchez dans vos archives pour retrouver ces éléments).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce tracé présente de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres évènements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 280-2 FOURNET Yves [2]

51 Corniche Fleurie

Demande Résumée :

K W 211 / Le Deulce France, 10 rue Dante / Comment tolérer, dans une période où tous les éléments publics et privés financiers sont au rouge, de privilégier une solution dont les coûts sont multipliés par 3 au minimum par rapport à une solution aérienne ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°7.

Voir thème(s) : Coût,

L 280-3 FOURNET Yves [2]

51 Corniche Fleurie

Demande Résumée :

K W 211 / Le Deulce France, 10 rue Dante / Pourquoi ne tient-ont pas compte des utilisateurs handicapés en respectant les distances entre station (600m maximum), alors qu'une station aérienne permettrait d'y répondre positivement, certainement à des coûts moindres !

Réponse de la Commission d'Enquête :

Des textes fixent les dispositions techniques destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées les installations ouvertes au public lors de leur construction, leur création ou leur modification, pris en application de l'article R.11-19-1 du Code de la construction et de l'habitat. Le projet tient compte de cette réglementation.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°23,

Voir thème(s) : Stations,

L 280-4 FOURNET Yves [2]

51 Corniche Fleurie

Demande Résumée :

K W 211 / Le Deulce France, 10 rue Dante / Pourquoi vouloir prendre autant de risques sous des immeubles datant, alors qu'une solution aérienne nous mettrait tous à l'abri de désagréables surprises quant à nos biens.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce tracé présente de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres événements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 281-1 COUDEL Françoise

39 Avenue Aimé

Demande Résumée :

Supprimer la partie souterraine : trop chère.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 7.

Voir thème(s) : Coût, Tunnel,

L 281-2 COUDEL Françoise

39 Avenue Aimé

Demande Résumée :

En faveur du circuit Promenade des Anglais

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 282 CAVIGAL NICE SPORTS Pijarowski

2 Rue El Nouzah

Demande Résumée :

Espaces sportifs supprimés au Parc des Sports Charles Ehrmann : aire de lancers, halle couverte, piste de 250 M, terrains de basket pour la construction du centre de maintenance.

Nécessaire d'envisager de nouvelles implantations équivalentes, avant la destruction des installations existantes.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 1.

Voir thème(s) : CADAM,

L 283 MIQUEL Jean Carlos

CAP D'AIL

Demande Résumée :

Demande à revoir la disposition de la ligne souterraine sur 3,5 km afin de ne pas obérer les finances locales et rendre le tramway à la ville

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête rappelle que le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation .La création d'une station sous la place Ile de Beauté n'a pas été retenue en raison de son impact financier et des difficultés hydrologiques sur le secteur du port.

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 284 VONESCHEN Alex

7 Chemin de la Madonette

Demande Résumée :

Préférence pour la variante2 sous la place Ile de Beauté

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête rappelle que le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation. La création d'une station sous la place Ile de Beauté n'a pas été retenue en raison de son impact financier et des difficultés hydrologiques sur le secteur du port.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 285 CRBMS

155 Route de Grenoble

Demande Résumée :

De la part du Centre Régional de Biologie et de Médecine du Sport : Souhaiterais le maintien du CRBMS en l'état actuel près du stade Charles Ehrmann ou d'indiquer les solutions alternatives disponibles, si le projet du centre technique du Tram est maintenu à notre emplacement.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°1.

La CE précise qu'il peut être envisagé de reconstruire la Halle des sports derrière le stade Charles Hermann ou bien de la maintenir sur place.

Voir thème(s) : CADAM,

L 286-1 SZEPETOWSKI Cabinet

18 bis Rue Gautier

Demande Résumée :

La copropriété et les locaux de l'agence Faragou sont fortement et directement impactés par le projet du tramway, plus particulièrement par la trémie sortant rue Gautier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 286-2 SZEPETOWSKI Cabinet

18 bis Rue Gautier

Demande Résumée :

D'un point de vue général, ne comprend pas le choix du tracé, qui aurait pu passer par la rue Cassini. Le tracé choisi par Ségurane en tunnel aura un coût plus élevé.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût, Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 287-2 MONNOT André (SCI Renand)

6 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

L'interconnexion « toute relative » entre ligne 1 et 2 (distance et dénivelé entre les stations)

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il n'y aura pas d'interconnexion physique entre les 2 lignes ce qui nécessiterait quasiment un tracé pour la ligne 2 tout en surface ce qui n'a pas été retenu. Il y aura possibilité de correspondance entre les 2 lignes à Jean Médecin facilitée par le déplacement de la station surface de la ligne 1 vers le carrefour de Victor Hugo / Jean Médecin..

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 290-1 BOUCHER THOUVENY Thierry

136 Rue de France

Demande Résumée :

Pharmacie. S'oppose au projet de creusement de tunnel.

Livraisons, circulation des clients, stationnements, PMR, piétons ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais, Travaux,

L 290-2 BOUCHER THOUVENY Thierry

136 Rue de France

Demande Résumée :

Date de début des travaux, durée prévue, palissades (emplacements, hauteur, distance des vitrines), traversée des piétons, place pour PMR devant la mairie annexe sera-t-elle conservée ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Eau, Travaux,

L 290-4 BOUCHER THOUVENY Thierry

136 Rue de France

Demande Résumée :

Souhaite être associé à l'aménagement du chantier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Travaux,

L 291-1 AZUREENNE D'EXPLOITATION Les 126 et 132 Rue de France
Robotins

Demande Résumée :

SAV électroménager

L291-1 : Circulation et stationnement des clients ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 2 & 29.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Stationnement & Parc Relais, Travaux,

L 291-3 AZUREENNE D'EXPLOITATION Les 126 et 132 Rue de France
Robotins

Demande Résumée :

Nuisances dues aux circulations du chantier ? Suggère le début Ouest de la rue de France (adossé à la place Magnan) pour les manœuvres des engins de chantier (libre de commerce).

Réponse de la Commission d'Enquête :

La circulation des camions dans les deux sens se fera par l'Ouest, en direction de Magnan, en empruntant le site propre bus sur 2,5 km, avant de rejoindre l'autoroute A8.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Travaux,

L 292 LEMOR Patrick 90 Rue de France

Demande Résumée :

Agence immobilière, vitrine à l'angle du Bd Grosso.

Inquiet de la réalisation des travaux : baisse du passage et de l'activité.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Travaux,

L 293 DUBOS Dominique 90 Rue de France

Demande Résumée :

Commerce : snack. Adhère au groupement des commerçants de la rue de France.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 294 BARBERIS Ets 90 Rue de France

Demande Résumée :

Commerce. Inquiet pour l'activité déjà en baisse et le maintien de l'emploi de ses 6 salariés.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 295-1 SKANDER Salima

139 Rue de France

Demande Résumée :

Commerce. S'oppose au projet tel que présenté et au creusement du tunnel.
Inquiète pour son activité déjà en baisse. Accessibilité et stationnement des clients ?
Sécurité ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Travaux,

L 295-2 SKANDER Salima

139 Rue de France

Demande Résumée :

Souhaite connaître : date de début des travaux, durée, hauteur et largeur des palissades et distance par rapport à son commerce, possibilité de stationnement pendant les travaux ?

Places de stationnement des N°s 100 et 121 jusqu'aux 163 & 164 seront-elles maintenues ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Victor Hugo, Travaux,

L 295-3 SKANDER Salima

139 Rue de France

Demande Résumée :

Quid des nuisances dues au chantier : va et vient des camions ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Travaux, Tunnel,

L 295-4 SKANDER Salima

139 Rue de France

Demande Résumée :

Chambre de Commerce et d'Industrie est-elle partenaire du projet ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Au cours de la phase de concertation, entre 2006 et 2007, plusieurs réunions ont eu lieu avec les principaux acteurs et partenaires institutionnels du territoire, notamment le 8 mars 2007 avec la Chambre de Commerce et d'Industrie. Parmi les autres réunions, une s'est tenue le 23 mars 2007 avec le Conseil de Quartier N°3 Estienne d'Orves, Saint Philippe, Grosso, le Piol.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Dossier,

L 295-5 SKANDER Salima

139 Rue de France

Demande Résumée :

Une commission d'indemnisation sera-t-elle créée ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement,

L 296 OMEGA SARL Conduite

100 Rue de France

Demande Résumée :

Je suis très inquiet sur la nature des travaux de la ligne 2 du tramway qui va passer dans la rue de France, à notre hauteur et dont les répercussions risquent d'être désastreuses pour mon activité en terme :

- Nuisances de tout ordre.
- De libre passage à ma clientèle.
- Entrave aux départs et arrivées de mes véhicules de conduite qui sont au nombre de six.
- De stationnement.
- D'accès à ma clientèle et autre.
- De sécurité.

Ceci me semble très dangereux au bon fonctionnement de ma société, avec des pertes conséquentes qui entraîneraient obligatoirement licenciement (J'ai 5 employés en contrat CDI), et faillite de mon auto-école.

- Pour l'ensemble de ces raisons, je m'oppose à ce projet sans que des garanties écrites ne nous soient données ainsi que des annulations de contraintes financières (cotisations, charges, et autres.....) car perte financière, il y aura obligatoirement.
- Je n'accepterai, en aucun cas, que tout ce travail, depuis mon ouverture en 1997 soit détruit, non pas par mon incompétence, mais par un projet d'embellissement, qui ne verra le jour que

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement, Sécurité des personnes, Travaux,

L 297 NEY Jean Gabriel

123 Rue de France

Demande Résumée :

Gérant d'un Centre de formation linguistique, je me joins à mes voisins commerçants de la rue de France, afin de vous faire part de ma vive inquiétude pour l'activité de mon entreprise, à l'approche des travaux occasionnés par l'installation de la Ligne 2 du tramway. Notre établissement est situé au croisement de la rue de France et du boulevard Grosso. Il s'avère que la nuisance sonore sera très importante, vu notre situation à proximité immédiate du creusement du tunnel. Notre activité ne peut être exercée que dans un environnement calme, afin de préserver un niveau minimum de concentration des apprenants. Si cette condition n'est pas respectée, notre activité ne peut en aucun cas se poursuivre. D'autre part, il nous est impossible matériellement et financièrement de suspendre notre activité, même durant quelques mois. Dans ce contexte précis je ne peux que m'opposer catégoriquement à ce projet de creusement du tunnel tel qu'il est présenté dans l'enquête publique.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 298-1 RADIGEOIS Maurice

125 Rue de France

Demande Résumée :

J'ai appris que les travaux de creusement du tunnel auront lieu devant mon commerce et dureront plusieurs années. Ce projet, s'il est mené à son terme, signe l'arrêt de ma société. Les répercussions désastreuses que les travaux engendreront sur l'activité de mon magasin en terme de : nuisances de tout ordre, avec le va et vient incessant des camions vides et ceux chargés de gravats extraits du sous-sol / d'accessibilité difficile, voire impossible (ou interdite) des clients du magasin / de stationnement interdit des véhicules / de sécurité.

Pour l'ensemble des raisons je m'oppose catégoriquement au projet de creusement du tunnel tel qu'il est présenté dans l'enquête publique.

Mon magasin se situe: Juste en face d la Mairie Annexe Magnan, et entre les commerces « COLOR FUSION Coiffure » et « PROMAN Intérim ».

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement, Sécurité des personnes, Travaux,

L 298-2 RADIGEOIS Maurice

125 Rue de France

Demande Résumée :

S'agissant des travaux de creusement du tunnel jusqu'au port : date de début des travaux ? Durée des travaux ? Hauteur et longueur des palissades ? distance d'emplacement par rapport à mon commerce ? Des parkings de délestage sont-ils prévus pour maintenir l'activité du quartier ? La circulation des véhicules et des piétons sera-t-elle maintenue pendant toute la durée des travaux ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il y aura en permanence le maintien des accès aux bâtiments pour les riverains et les services de secours (pompiers, ambulances...).

En ce qui concerne la programmation des travaux :

Travaux génie civil de la section souterraine > 2ème semestre 2012.

Travaux section en surface > 2ème semestre 2014.

Marche à blanc et mise en service > Fin 2016.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Travaux,

L 298-3 RADIGEOIS Maurice

125 Rue de France

Demande Résumée :

Les risques d'inondation : depuis 2 ans nous avons vécu 2 alertes d'inondations provoquées par les tempêtes et une forte mer. La mer et les galets ont été projetés jusqu'au début de la rue Paul Valéry. Le site de l'Institut national de l'audiovisuel (TNA) que je vous invite à consulter, propose des photos et des vidéos d'archives de rues inondées par la mer à Nice en 1959, et notamment la rue Paul Valéry et la rue de France, à l'endroit même où le creusement du tunnel est projeté. Tous les anciens du quartier se souviennent de cette catastrophe. La communauté urbaine de Nice Côte d'Azur et ses partenaires n'ignorent pas l'existence de tels risques d'inondations qui vont se reproduire tôt ou tard, Mesurent-ils le danger qu'ils font courir aux usagers du tramway et le coût des différentes interventions, notamment celle pour évacuer du sous-sol l'eau de mer ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe D2, Chapitres 5.3.

Voir thème(s) : Eau,

L 298-4 RADIGEOIS Maurice

125 Rue de France

Demande Résumée :

S'agissant du projet de réalisation de la ligne 2 : durée totale des travaux ? La Chambre de Commerce et d'industrie de Nice Côte d'Azur est-elle partenaire du projet ? La création d'une commission d'indemnisation est-elle envisagée ? - L'aménagement de parkings de délestage sont-ils prévus et à quel endroit ? Les trottoirs et les routes jouxtant le tramway seront-ils refaits ? Des places de stationnement sont représentées sur le tracé du tramway à hauteur des n°100 et n°121 rue de France jusqu'au n°163 et n°164 de la même rue. Ces places seront-elles maintenues de part et d'autre du passage du tramway, et payantes dans le projet.

Réponse de la Commission d'Enquête :

En ce qui concerne la durée des travaux :

Travaux génie civil de la section souterraine > 2ème semestre 2012.

Travaux section en surface > 2ème semestre 2014.

Marche à blanc et mise en service > Fin 2016.

Il y a eu un dispositif de concertation permanent avec les partenaires institutionnels et techniques (réunions de travail, comité de pilotage, comité technique), ainsi qu'avec des publics spécifiques : Union Patronale des Alpes Maritimes, C.C.I., Chambre des Métiers, Associations de commerçants, chambre d'agriculture, les Conseils de quartiers des territoires de la Ville de Nice.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N°29.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement, Stationnement & Parc Relais, Travaux,

L 299 DESMARTY Chantal

90 Rue de France

Demande Résumée :

Je suis locataire d'un commerce sis 90, rue de France et au vu des travaux de tramway prévus, très proches de mon magasin, je crains une perte d'exploitation et une perte évidente de chiffre d'affaire.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement,

L 300-1 FLORANICE Sarl

144 Rue de France

Demande Résumée :

Les débuts des travaux du tramway sont prévus pour juillet 2012 devant mon magasin. Je me pose beaucoup de questions concernant ces travaux, ainsi que la survie de mon point de vente, durant les 5 années de travaux. A ce jour je m'oppose au projet du tramway de la ligne n°2 tel qu'il est présenté dans l'enquête publique.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 300-2 FLORANICE Sarl

144 Rue de France

Demande Résumée :

Les nuisances seront multiples voire invivables / Une seule voie de circulation ? Je n'ai alors aucune possibilité de livraison / plus de stationnement ? Les clients en voitures qui représentent 80% de ma clientèle ne pourront plus accéder à mon magasin ? Sans compter les préjudices sonores, accessibilité, sécurité, etc.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 300-3 FLORANICE Sarl

144 Rue de France

Demande Résumée :

Je me vois déjà dans l'obligation de demander une prise en charge de ma perte d'exploitation par une commission d'indemnisation ainsi qu'une consultation sur l'avancée des travaux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement,

L 301 LE CAM Frédéric

1 Rue Cordier

Demande Résumée :

Ayant un cabinet de kinésithérapeute, s'inquiète des travaux de creusement du tunnel devant son cabinet : les patients risquent de ne pas le localiser ou d'éviter le quartier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Pendant les travaux des réunions de chantiers seront organisés avec les riverains pour prévenir au maximum les nuisances causées par les travaux. Des suggestions pourront être faites pour prévoir des signalétiques particulières provisoires pour guider les clients vers les lieux d'activité des professions libérales mal repérées à cause des travaux.

L 302 ABID (Hotel Carlone) Raoul

2 Boulevard Grosso

Demande Résumée :

Suite aux travaux proches de son établissement, cette personne craint une perte de fréquentation qui entraînera une chute importante de son chiffre d'affaire.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite aux travaux proches de son établissement, cette personne craint une perte de fréquentation qui entraînera une chute importante de son chiffre d'affaire.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 303 PIZZA-BISSO Chahed Noureddine

4 Boulevard Grosso

Demande Résumée :

Possède un commerce de pizzas à emporter à l'adresse ci avant et craint une baisse de son chiffre d'affaire pendant les travaux. Il est inquiet pour son avenir.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Une demande d'indemnisation pour perte d'exploitation pourra être présentée au MO.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement,

L 304 LES ALTERNATIFS (Nice)

36 Rue Dabray

Demande Résumée :

Conclusions de leur demande :

- Réalisation immédiate du prolongement de la ligne 1 par l'Ariane jusqu'à La Trinité
- Réalisation de la ligne 2 en surface du Cadam jusqu'à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°31.

Aucune des solutions envisagées pour un tracé en surface n'est véritablement pas satisfaisante.

Le prolongement de la ligne 1 à la Trinité n'est pas prévue dans l'immédiat et dans tous les cas bien après la réalisation de la ligne 2.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 305 GROSSI Raymonde [2]

1 Rue Gautier

Demande Résumée :

Avec CHAPELAINE Nicole, sont inquiètes pour les répercussions sur l'assise de leur immeuble (adresse ci-avant), des travaux d'installation du tram et ultérieurement à son passage.

Y a t'il des précautions qui seront prises pendant les travaux : capteurs installés dans les sous sols ? et pouvons nous avoir l'assurance qu'il n'y aura pas de problèmes de vibrations dues au passage du tram.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Travaux,

L 306 BRYCH Lucien et famille

17 Rue Pastorelli

Demande Résumée :

Le square Durandy a été légué à la ville de Nice sous réserve que ce patrimoine rest dans son objet (bibliothèque et jardin d'agrément et de lecture). La construction de la station risque de déroger à ces réserves.

Pourquoi ne pas faire la station dans la partie orientale du jardin Wilson ?

Ne pas oublier la fragilité des immeubles 15,17 et 19 rue Pastorelli et plus particulièrement le N° 17 qui s'affaisse vers l'est.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°37.

Le square Durandy sera remis à son état initial et la bibliothèque n'est pas touchée par le projet.

Voir thème(s) : Travaux,

L 308 RAPALINO Roger

102 Rue de France

Demande Résumée :

Défavorable au tramway. Les lignes de bus desservent correctement tous points de la ville. La réalisation du tramway rendra la vie difficile pendant les travaux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tramway permettra d'avoir une capacité de transport plus importante avec des temps de trajet nettement inférieur à ceux du Bus. Les lignes de Bus seront restructurées pour tenir compte du passage du tramway. La fréquentation sans cesse croissante de la ligne 1 est un exemple de l'attractivité du tramway.

Voir thème(s) : Travaux,

L 309 PETITION (Quai Cassini) MIANET

50 Boulevard Stalingrad

Albert (Pharmacie) [155]**Demande Résumée :**

Demande l'arrivée sur le quai Cassini ou (variante 2) sous la place Ile de Beauté

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°35.

L'arrivée sur le quai Cassini est envisagée par NCA après études complémentaires.

Mars 2012

277 / 383

Voir thème(s) : *Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,*

L 310 ASSOS NICEA

38 Rue Dabray

Demande Résumée :

Pas favorable au trajet en souterrain qui ne contribuera pas à réduire la circulation automobile et à humaniser le paysage urbain.
Déploie l'abandon du projet d'arriver à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°31.

Aucune des solutions envisagées pour un tracé en surface n'est véritablement pas satisfaisante.

La totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévu en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : *Riquier, Tracé de la ligne,*

L 311 FERRARI Sandra, Olga [2]

90 Rue de France

Demande Résumée :

Demande une indemnisation pour perte de chiffre d'affaires en raison des travaux Rue de France, à 100 m de son institut de beauté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement,

L 312 SARL TELEPHONE EUROPEEN

90 Rue de France

Demande Résumée :

Identique à L220

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cf. L220.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 313 BOSNAKOGLU Hamtyien

90 Rue de France

Demande Résumée :

Est très préoccupé par les travaux rue de France qui entraîneront une baisse importante de la fréquentation de son épicerie et donc de son chiffre d'affaires.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 314 RASSOULI Suzanne (Coiffure) 118 Rue de France

Demande Résumée :

S'oppose catégoriquement au creusement du tunnel dont les travaux entraîneraient « l'arrêt de mort » de sa société en raison de nuisances de tout ordre, d'accessibilité difficile, de sécurité, de manque de stationnement, etc...

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux, Tunnel,

L 315-1 SPAR MARCHÉ Natera JM 120 /124 Rue de France

Demande Résumée :

S'oppose catégoriquement au creusement du tunnel qui entraînerait « l'arrêt de mort » de son commerce en raison de nuisances de tout ordre, d'accessibilité difficile, de perte de chiffre d'affaires, de sécurité, de manque de stationnement, etc...

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 315-2 SPAR MARCHÉ Natera JM 120 /124 Rue de France

Demande Résumée :

La création d'une commission d'indemnisation est-elle prévue ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 316 LEBLANC Magali 126 Rue de France

Demande Résumée :

Est très inquiète par les travaux car, outre les nuisances sonores, une voie de circulation va être supprimée. Où vont se garer ses clients en arrêt minute, est-il prévu des stationnement en épis sur le trottoir assez large ou de laisser libre des stationnements ?

Y aura-t-il une table ronde pour répondre à toutes mes interrogations et des indemnisations envisagées pour les commerçants ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Circulation, Indemnisation et Accompagnement,

L 317 CROUSTICHAUD SARL 171 Rue de France

Demande Résumée :

Son commerce ne survivra pas à 4 années de travaux sans aide.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement,

L 318-1 CICCOLI Nicole (Restaurant)

131 Rue de France

Demande Résumée :

S'oppose au projet de la ligne 2 du tramway tel qu'il lui a été présenté. Pourquoi un projet aussi pharaonique en souterrain ? Son commerce se trouve à la sortie du tunnel. Comment vont se dérouler les travaux, comment vont être aménagés les lieux,

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Circulation, Travaux, Tunnel,

L 318-2 CICCOLI Nicole (Restaurant)

131 Rue de France

Demande Résumée :

Il est inadmissible qu'à l'heure actuelle il soit impossible de connaître les plans définitifs des travaux qui doivent à priori débiter dans 6 mois. Des indemnités sont-elles prévues ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le dossier d'enquête est constitué avec un avant-projet qui permet de comprendre la faisabilité du projet. Le planning est prévisionnel et indicatif.

Voir thème(s) : Dossier, Indemnisation et Accompagnement,

L 319-1 ARTERO SARL (Joaillerie)

132 Rue de France

Demande Résumée :

S'oppose au projet de la ligne 2 du tramway tel qu'il est présenté dans le dossier. Les travaux de creusement du tunnel auront lieu devant sa boutique ce qui occasionnera des nuisances en tout genre, des problèmes d'accessibilité pour ses clients, de stationnement, de sécurité en raison de la palissade de 2 m enclavant son commerce et le rendant particulièrement vulnérable et exposé aux braquages. Il propose d'autres tracés : passage du tramway en aérien sur la Promenade, creusement du tunnel soit au niveau de la piscine Jean Médecin, soit au carrefour réunissant la rue de France et les avenues Bellet et Californie, et creusement du tunnel devant l'église du Port.

Par ailleurs, diverses questions sont posées : date et durée des travaux, hauteur et longueur des palissades, possibilité de s'équiper d'une vidéo-surveillance, parkings de délestage pour maintenir l'activité du quartier, circulation des véhicules et des piétons pendant les travaux, des places de stationnement sont-elles prévues de part et d'autre du passage du tramway, les risques d'inondation prévisibles du tunnel par un coup de mer.

Demande la hauteur du muret de la trémie devant son magasin. Demande également si trottoir et route seront refaits devant sa boutique.

La Chambre de commerce est-elle partenaire de ce projet ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce ne sont pas les travaux de creusement qui se feront devant sa boutique, mais les installations de chantier nécessaires au tunnel qui seront mises en place pendant toute la durée du chantier.

Pour la hauteur du muret de la trémie, celui-ci n'ayant qu'une fonction de garde-corps, devrait avoir une hauteur d'environ 1m.

L'ensemble des abords de la ligne sera refait (inclus chaussée, trottoir, bordures, aires

Mars 2012

280 / 383

de livraison, etc...).

Voir thème (s) : Tunnel, Travaux, Circulation, Stationnement et parcs relais, Tracé de la ligne, Ségurane-Gautier-Le Port.

Voir thème(s) : Stationnement & Parc Relais, Travaux, Tunnel,

L 319-2 ARTERO SARL (Joaillerie)

132 Rue de France

Demande Résumée :

La création d'une commission d'indemnisation est-elle prévue ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement,

L 321 URBANIA NICE UFFI

25 Quartier St Philippe

Demande Résumée :

Voir lettre n° L250

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir lettre n° L250

Voir thème(s) : Tunnel,

L 323-1 CUGLIETTA Tino

73 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

L'expropriation de sa parcelle KV2 et les travaux du tramway entraîneraient une résiliation de bail de la part de ses locataires qui ont effectué de gros travaux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les travaux exécutés par les locataires sont concernés par le chantier du tramway dans la mesure où le passage du tunnelier créerait des désordres structurels à l'immeuble, lequel n'est pas concerné par l'expropriation en tréfonds qui intéresse seulement les jardins donnant sur le boulevard. Un constat d'état des lieux sera fait avant et après travaux.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement,

L 324 PAOLI Mme

Boulevard Napoléon III

Demande Résumée :

Est opposée à la construction du tunnel en raison des risques de fragilisation du sol et des fissures irrémédiables provoquées sur les immeubles situés sur son parcours.

Par ailleurs, l'accès au tunnel ne serait guère accessible pour les handicapés, les personnes âgées, les mères de famille etc...

Propose le tracé Californie / Buffa / Dante / Liberté / Hôtel des Postes et retour par Pastorelli / Joffre.

Quels bus circuleront après les travaux, ou circuleront les voitures pendant et après les travaux, où pourront-elles stationner ?

Rappelle que des parkings souterrains n'ont pu être réalisés sur Grosso et Rue de France en raison de la nature du sol.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Concernant l'accessibilité aux handicapés et aux personnes à mobilité réduite, la réglementation fait obligation au Me d'ouvrage de l'appliquer pour accéder au tram,

Mars 2012

281 / 383

même en sous-sol (ascenseurs).

Voir thème(s) : Autobus, Circulation, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 325-1 RADISSON BLU Hotel

233 Promenade des Anglais

Demande Résumée :

Avis favorable, projet qui embellit la ville et qui contribuera au rayonnement national et international de notre belle cité

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête en prend acte

L 325-2 RADISSON BLU Hotel

233 Promenade des Anglais

Demande Résumée :

Demande la réintégration de l'arrêt Saint Hélène afin de desservir l'hôtel qui accueille 120 000 clients par an afin de leur permettre de bénéficier de ce nouveau mode de transport pour rejoindre le centre-ville et d'autre part, nous permettre de rester compétitif par rapport à la concurrence niçoise.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête est favorable à l'étude de cette demande.

Voir thème(s) : Stations,

L 327-1 PETITION C. Def. Q. Barla-Rép-

Boulevard Riquier

Demande Résumée :

Nous demandons avec force et détermination que le tracé en sous-sol fasse la jonction avec la gare Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 327-2 PETITION C. Def. Q. Barla-Rép-

Boulevard Riquier

Demande Résumée :

La gare Riquier, devra être rénovée et équipée pour les personnes à mobilité réduite.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation ne fait pas partie de l'objet de l'enquête.

L 328 PETITION pomecolo [14]

Boulevard Riquier

Demande Résumée :

La pétition pour demander la prolongation vers la gare de Riquier et contre le tracé en souterrain s'est avérée être un succès (2300 signatures). La population est largement favorable au prolongement vers la gare de Riquier et opposé à son terminus au port ainsi qu'au tracé souterrain. Nous demandons à ce que la desserte de Riquier au profit d'un tracé tout en surface soit réétudié et soumis à la population.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'Enquête prend bonne note de vos observations et vous rappelle qu'en janvier 2011, suite aux études techniques et à l'appréciation des impacts sur la rue Arson, NCA a décidé de reporter la section Port-Gare de Riquier dans le temps. Le

tramway sera donc en terminus à la Place Ile de Beauté lors de sa mise en service. Cependant, la totalité du projet est conçu de manière à être compatible avec un éventuel prolongement.

Voir thème(s) : Riquier,

**L 329-1 PETITION (Non à une tranchée à 4 Rue Gautier
ciel ouvert) Thibault Julie [276]**

Demande Résumée :

Pétition contre le projet en trémie du tramway rue Antoine Gautier en raison de la défiguration de ce secteur sauvegardé, de la disparition inévitable des commerces, la suppression des accès aux véhicules de livraison et d'urgence, de la saturation du secteur du fait de la réduction des flux de circulation, etc...

Demandent que le projet reste souterrain jusqu'à son terminus, soit une ligne souterraine rue Gautier – Place Ile de Beauté avec terminus aérien Quai Cassini.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

**L 329-2 PETITION (Non à une tranchée à 4 Rue Gautier
ciel ouvert) Thibault Julie [276]**

Demande Résumée :

Demandent également des garanties pour la préservation et la mise en valeur du patrimoine foncier, historique, commerçant et humain ; ainsi que des mesures d'accompagnement et/ou compensatoires précises pour les riverains touchés par les nuisances du tramway.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Environnement,

L 330-1 TILLANDSIA SCI 18 Rue Philibert

Demande Résumée :

Cette demande est accompagnée d'un dossier argumentant ses propositions Etonnement du choix du tracé du projet présenté au dossier (option trémie sortant rue Antoine Gauthier) différent du projet souterrain lors de l'Assemblée générale du 4 /11/2011 du Comité de défense des quartiers du port et de l'Environnement : option tramway en souterrain rue Antoine Gautier sortant Quai Cassini.

Réponse de la Commission d'Enquête :

A la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a apporté les éléments de réponse dans l'Annexe A2 question n° L330 et dans l'Annexe C2 (question 286)

Le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation. La Commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage s'il est possible d'étudier une autre solution sans la trémie.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 330-2 TILLANDSIA SCI

18 Rue Philibert

Demande Résumée :

Pourquoi la ligne Ouest-Est du tramway ne va-t-elle pas jusqu'à la gare de Riquier pour établir une vraie connexion Tram/train avec Beaulieu, Villefranche sur Mer et Monaco et inciter les habitants de ces communes voisines à ne plus prendre leurs voitures pour venir dans le centre de Nice.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête ; le prolongement jusqu'à la gare de Riquier est inscrit au schéma directeur de développement des transports collectifs pour une réalisation ultérieure. La Commission demande au Maître d'Ouvrage d'inscrire cette proposition dans sa programmation dans un délai raisonnable pour répondre à cette demande justifiée.

Voir thème(s) : Circulation, Riquier,

L 330-3 TILLANDSIA SCI

18 Rue Philibert

Demande Résumée :

Le projet avec la trémie rue Antoine Gautier ne répond pas à une bonne intégration dans le tissu urbain La trémie ne laisse que de part et d'autre de sa sortie qu'un faible trottoir de faible largeur de 3 m et non 3 m comme noté dans la pièce D du dossier. Les impacts pour le quartier, ses habitants et ses commerçants sont importants. L'Agence FFARAGOU fait une proposition de construction d'un porche au 18 bis rue Emmanuel Philibert identique à celui de l'accès à la cour 4 rue Antoine Gautier avec l'avantage de limiter les expropriations prévues à 1 seule (la boîte de nuit « le Eagle »)

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse ci-dessus L330-1

La Commission trouve que la proposition de construction du porche présentée par l'Agence FARAGOU est pertinente car elle limite les difficultés techniques et les expropriations ; elle demande au Maître d'Ouvrage de prendre en compte cette proposition.

Voir thème(s) : Dossier,

L 331 FERRIER M. et Mme

19 Rue Lascais

Demande Résumée :

Refuse quoi que ce soit en souterrain et est d'accord pour le terminus en surface sur la place Ile de Beauté. Comment vont-ils accéder à leurs 3 garages compte tenu du projet présenté. Sont inquiets pour l'immeuble 8 Rue Dante qui est très ancien et dont les caves sont inondées par grosse mer.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Circulation, Tunnel,

L 332 VANNIER-MOREAU Martine

272 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Même lettre que L252

Réponse de la Commission d'Enquête :

Même lettre que L252

L 333 YACHT CLUB de Nice

2 Quai Entrecasteaux

Demande Résumée :

Peu favorable à une arrivée sur la place Ile de Beauté, en raison de l'impact négatif sur la circulation automobile.

Opposé au terminus sur le quai Cassini : difficultés de circulation autour du bassin, suppression de stationnements, difficulté pour les opérations portuaires (avitaillement, réparations...), risque de départ des plaisanciers.

Favorable à une station souterraine sous la place Ile de Beauté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 338-1 PETITION (10 organismes) [10]

NICE

Demande Résumée :

Nous vous faisons part de notre crainte de troubles de circulation, sur la voirie collinaire et aux abords immédiats de l'axe Magnan / Arénas, induits directement, dans un premier temps par le chantier et ensuite par l'exploitation de la ligne 2 du tramway.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°2.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Travaux,

L 338-2 PETITION (10 organismes) [10]

NICE

Demande Résumée :

Nous réaffirmons que cette réalisation est indispensable et que son tracé est également celui qu'il fallait choisir en ce qui concerne notre secteur géographique. Nous sommes motivés par le désir de voir s'intégrer au mieux cet outil de transport, qui est attendu avec impatience par tous.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 338-3 PETITION (10 organismes) [10]

NICE

Demande Résumée :

Il faut pallier, par anticipation, à une incidence qui pourrait être néfaste pour les automobilistes de ces quartiers, en réalisant une bretelle d'accès sur la voie Nord de la voie Mathis, au bas de l'avenue Fabron ; Réaliser une bretelle de sortie sur la voie Nord de l'AUS, à hauteur du lycée des Eucalyptus (prévue lors de la construction).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation ne fait pas partie de l'objet de l'enquête.

L 338-4 PETITION (10 organismes) [10]

NICE

Demande Résumée :

Mars 2012

285 / 383

Nous regrettons l'absence d'un parc-relais au bas de l'avenue Fabron et la difficulté d'accès au parking Magnan-Bricorama, voire aussi au parking des Bosquets. Il faudrait créer un parc relais dans le secteur du bas de l'avenue Fabron : l'ancien parc des miniatures de l'avenue Impératrice Eugénie pourrait peut être faire l'affaire. Alimenter le tramway grâce de petites navettes fréquentes en provenance des collines avec des places de parking de dissuasion, en nombre suffisant, à chaque point de départ.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°24.

Voir thème(s) : Stationnement & Parc Relais,

L 338-5 PETITION (10 organismes) [10]

NICE

Demande Résumée :

Il serait souhaitable que le tronçon rue de France jusqu'au bout du Bd René Cassini soit traité intégralement en revêtement dur comme la grande majorité du tram de la ligne 1 pour des raisons de sécurité en cas d'accident ou de catastrophe majeure afin que les services de secours puissent l'utiliser, fusse au détriment d'un ruban vert certes écologique et harmonieux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Environnement, Exploitation,

L 344-1 ADEN

14 Boulevard Sappia

Demande Résumée :

Cette association indique que le tracé proposé semble correspondre aux besoins des déplacements des Niçois. Elle estime par contre que le point terminus serait plus crédible sur le Quai Cassini au Port.

Concernant l'organisation du chantier, souhaite une concertation rigoureuse entre les divers intervenants.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 344-2 ADEN

14 Boulevard Sappia

Demande Résumée :

La sécurité dans les stations souterraines doit être étudiée de très près et la mise en place de « portes de quai » envisagée.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 344-3 ADEN

14 Boulevard Sappia

Demande Résumée :

Le tracé proposé maintient à un niveau suffisant le réseau urbain et périurbain de bus.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Mars 2012

286 / 383

Voir thème(s) : *Autobus,*

L 344-4 ADEN

14 Boulevard Sappia

Demande Résumée :

Le projet soumis à l'enquête a sa justification dans la mesure où il permet également l'utilisation au maximum des « parcs-relais » pour faciliter aux automobilistes l'entrée dans la ville.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Stationnement & Parc Relais,

L 345 ROMBI Bernard

23 Boulevard Franck Pilatte

Demande Résumée :

Le positionnement du terminal en surface sur la place Ile de Beauté est incohérent avec le tissu urbain et la circulation très importante autour de cette place qui, réduite dans sa surface reviendrait à asphyxier ce secteur. La seule solution possible est donc la création du terminal Quai Cassini en passant en souterrain par les rues Ségurane et Gautier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 346 NICOLAY L.

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Pour des raisons géologiques, économiques, de circulation et d'accès, il est inconcevable de situer la station accolée à l'immeuble. Le projet doit être revu.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie aux thème(s)

Voir thème(s) : Tunnel,

L 347 Veuve PATALACCI Grause

116 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Pourquoi tant de travaux. Nous avons déjà été trop morcelé ! Pensons surtout à la propreté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Travaux,

L 348-1 LEBECQUE André

25 Avenue Giordan

Demande Résumée :

Propose la solution en surface moins coûteuse et plus avantageuse pour les commerçants après les travaux que le passage du tramway en souterrain.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission rappelle que le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation.

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a proposé dans

Mars 2012

287 / 383

l'annexe A2, question N°9 une étude comparative entre le tracé proposé à l'enquête et un tracé aérien du dossier d'enquête.

Sans pouvoir apporter un jugement sur cette analyse, la Commission attire l'attention que la comparaison n'a de sens que si l'on prend en compte tous les paramètres pour en mesurer tous les impacts avantages et inconvénients offerts par les deux options.

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 348-2 LEBECQUE André

25 Avenue Giordan

Demande Résumée :

Suggère l'alimentation par LAC généralisée moins couteuse que l'APS

Réponse de la Commission d'Enquête :

La grande majorité du tracé sera alimenté par LAC excepté les sections Cassin/Saint Augustin-Aéroport terminal1/Niikaïa/CADAM ou il est nécessaire d'utiliser un système d'alimentation alternatif pour s'affranchir des limites de gabarit routier sous plusieurs ouvrages : Pont Saint Augustin, Autopont Digue des Français, ouvrages sous voies RFF et de la Caravelle.

Voir thème(s) : Exploitation,

L 348-3 LEBECQUE André

25 Avenue Giordan

Demande Résumée :

Suggère une correspondance de quai à quai depuis la future gare multimodale avec les autobus navettes qui desservent les terminaux 1 et2

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tramway, investissement important, pour relier l'Ouest à l'Est du département est prévu pour desservir l'aéroport avec une liaison tram/aéroport passant par la gare multimodale de St Augustin. Le tramway présente l'avantage par rapport au bus d'avoir des rames du double en capacité et une vitesse moyenne d'exploitation nettement supérieure.

Voir thème(s) : Autobus,

L 348-4 LEBECQUE André

25 Avenue Giordan

Demande Résumée :

Pourquoi ne pas prolonger la 2ième ligne du port vers la gare de Riquier via la rue Arson qui pourrait être piétonne.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête ; le prolongement jusqu'à la gare de Riquier est inscrit au schéma directeur de développement des transports collectifs pour une réalisation ultérieure

Voir thème(s) : Riquier,

L 349-1 LAN AN LOÏ Régis

144 Rue de France

Demande Résumée :

Est sceptique sur la pertinence d'un passage souterrain de la ligne compte tenu des contraintes techniques lourdes et incertaines (sol, proximité des niveaux de nappes, proximité des fondations des immeubles) et du coût non maîtrisable.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les sondages effectués le long du parcours du tunnel ont permis de mieux connaître le sous-sol niçois du point de vue géologique, géotechnique et hydrogéologique. Ces reconnaissances complétées par plus de 500 sondages réalisés dans le passé sur des opérations situées à proximité du projet. Ces sondages ont permis de déterminer précisément la nature des sous-sols et la nappe phréatique.

Le creusement du tunnel, se situant entre 20 et 30m de profondeur, ne devrait pas provoquer d'impact sur les immeubles du fait qu'il n'a pas d'efforts exercés latéralement et si on se réfère aux retours positifs des autres réalisations avec le tunnelier.

Voir thème(s) : Coût, Tunnel,

L 349-2 LAN AN LOÏ Régis

144 Rue de France

Demande Résumée :

Est persuadé qu'un tracé par la promenade des Anglais en aérien est une meilleure solution par la réduction des nuisances chantier, diminution du trafic voitures, intégration paysagère, coût et délai maîtrisable et moins important par rapport au souterrain (gain d'au moins 30%)

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite aux différentes concertations et réunions publiques, le tracé par la Promenade des Anglais prévu initialement n'a pas été retenu au bénéfice de Californie.

Pour le coût, se reporter à la réponse faite au L348-1

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 350 GAMBINO Michel

78 Route de Grenoble

Demande Résumée :

Favorable pour un tracé en aérien

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission rappelle que le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 351-1 VICTOR CG 06 Riquier [3]

NICE

Demande Résumée :

« A Riquier, la multimodalité et les populations ignorées »

Outre l'opposition au choix du tracé notamment pour la partie souterraine, les élus font observer le fait que de ne pas réaliser une connexion avec la gare de Riquier ne constitue pas une offre de transports en commun efficace qui prenne en compte les souhaits de la population. Cette connexion permettrait de traiter les flux de déplacements de circulation Sud-Nord et inversement dans des secteurs où les concentrations automobiles sont déjà particulièrement importantes.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête ; le prolongement jusqu'à la gare de Riquier est inscrit au Schéma Directeur des Transports de NCA pour une réalisation ultérieure. Compte tenu d'une forte demande, la Commission demande au Maître d'ouvrage de prévoir cette réalisation assez rapidement.

Voir thème(s) : Riquier, Tunnel,

L 351-2 VICTOR CG 06 Riquier [3]

NICE

Demande Résumée :

Ces élus préconisent des choix techniques et financiers qui s'inscrivent dans un schéma global de déplacements cohérent et assurant le meilleur maillage possible du territoire urbain avec la prise en compte l'intérêt collectif de l'ensemble des quartiers et populations sur le circuit envisagé

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête précise que le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation.

Il précise que le tracé s'inscrit dans le Schéma Directeur des Transports de Nice Côte d'Azur approuvé en décembre 2009, lequel fixe les grands principes de développement en intégrant l'ensemble des modes de transports terrestres (train, tramway, bus, voiture individuelle, etc.) et les relations à établir entre eux au droit des espaces d'intermodalité (gare multimodale, pôle d'échanges, gare routière, parc-relais, etc.).

Le concept du réseau de déplacements ainsi défini est basé sur la complémentarité entre les modes ; le tramway est surtout adapté pour les flux internes à l'agglomération, avec des intervalles de passage courts et des stations rapprochées.

Les 2 lignes de tramway ont pour objectif de desservir 260 000 personnes soit les 2/3 de la population niçoise.

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 352-1 VICTOR CG 06 Tunnel? [3]

NICE

Demande Résumée :

Le coût de 758 M d'euros qui risque de grimper dans ce type de projet et qui va repousser dans le temps le prolongement de la ligne 1 jusqu'à l'Ariane et la Trinité et la réalisation de la ligne 3

D'autres coûts sont très mal identifiés : la ressource en eau due au rejet et pollutions en phase travaux, les déchets, la sécurité en phase travaux et exploitation, la réalisation des connexions avec les autres modes et divers réseaux, le coût de l'énergie en technique souterraine (éclairage, ventilation et services).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le Maître d'Ouvrage a confirmé à la Commission avoir pris toutes les mesures pour s'assurer de la maîtrise des coûts dans le cadre de l'enveloppe budgétaire prévue et approuvée par le Conseil communautaire NCA.

Voir thème(s) : Autobus, Coût,

L 352-2 VICTOR CG 06 Tunnel? [3]

NICE

Demande Résumée :

Les incohérences et aberrations du tracé

La confusion entre « correspondance et connexion » conduit à préciser que l'interconnexion entre la ligne L1 et L2 est impossible, les tracés se croisant à des niveaux différents de près de 20m en vertical et parfois de plus de 50m en horizontal. Cette absence d'interconnexion a pour effet de faire obstacle à la banalisation des matériels roulants nécessaire en cas de secours pour véhicules accidentés et événements d'exploitation particulier et génère la duplication des centres d'entretien

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission confirme qu'il s'agit dans ce cas d'une correspondance car les lignes se situent à des niveaux différents. La correspondance des voyageurs entre les stations est conçue dans des lieux aménagés de sorte à faciliter le cheminement piéton dans un confort optimal et en toute sécurité.

Le matériel roulant envisagé pour la ligne 2 de nouvelle génération sera certainement équipé d'un nouveau système qui ne sera pas compatible avec les installations fixes de la ligne 1.

A la demande de la Commission, le Maître d'Ouvrage a bien voulu apporter des informations dans son mémoire de réponse en annexe A2 (questions N°32 et 33).

Voir thème(s) : Exploitation, Tracé de la ligne,

L 352-3 VICTOR CG 06 Tunnel? [3]

NICE

Demande Résumée :

Projet dangereux sur l'exploitation et la sécurité.

Le profil en long est extrêmement sévère et tourmenté. Les 2 trémies d'extrémité présentent de fortes rampes de 8% limite pour un tramway, et plusieurs points bas dont le plus accusé entre les stations Garibaldi et Durandy correspond au franchissement par en dessous des fondations présumées sur pieux de bois de bâtiments anciens.

Ces points bas constituent des points critiques en cas d'évènements naturels (crues, inondation du Paillon) mais aussi en cas d'incidents d'exploitation.

Les quatre stations souterraines requièrent-elles le fonçage de leurs fouilles à une cote inférieure au niveau de la mer.

A l'exemple de certaines villes, les modes de déplacement en souterrain sont, des lieux où est ressentie une très forte insécurité par la population et les voyageurs.

Les chantiers correspondants (dont la mise en place du tunnelier) s'étendent-ils en surface sur plus de 500m ?

Les charrois engendrés par les travaux d'excavation et de forage sont-ils estimés à 74 Poids Lourds par jour ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Sur l'aspect technique d'exploitation, la Commission d'enquête qui n'a pas d'expertise particulière s'en réfère au Maître d'Ouvrage.

Par contre au niveau de la sécurité que les stations seront sécurisés et équipé de caméras de surveillance. Le tunnel sera fermé la nuit en période de non fonctionnement.

A la demande de la Commission, le Maître d'Ouvrage a apporté des éléments d'information, dans son mémoire en réponse Annexe D2 (L352), sur les points bas qui ne sont pas critiques vis-à-vis des évènements naturels.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes, Tunnel,

L 353 POURCEL Claude

St LAURENT DU VAR

Demande Résumée :

Le tracé devrait se faire par une prolongation de la ligne desservant l'aéroport en construisant une passerelle sur le Var puis faire remonter la ligne jusqu'à la gare SNCF et ensuite prolonger vers l'ouest.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La prolongation de la ligne vers l'ouest, même si elle est évoquée dans le dossier, ne fait pas partie de la présente enquête.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 355 PARIGI Jean

2 Boulevard Montel

Demande Résumée :

Dans le cadre du projet présenté, y aura-t-il des places de stationnement ou d'autres types de parking sur le boulevard Paul Montel ?

L'emplacement du marché forain a disparu du plan, c'est un sujet très sensible ! il sert au marché le jeudi et le reste du temps aux services de Nikaïa.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Mars 2012

292 / 383

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Stationnement & Parc Relais,

L 356 **FONTAINE Alain**

28 Boulevard Cassin

Demande Résumée :

En raison de la diminution des voies sur le boulevard René Cassin et du stationnement sauvage, il aura beaucoup de mal à accéder à son garage. Souhaite faire pose un arceau de stationnement au ras du trottoir.
Est également inquiet pour sa sécurité et celle de sa famille.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La demande de pose d'arceau ne peut être satisfaite sur le domaine public car elle relève du pouvoir de police du Maire pour faire respecter l'accès au portail de sa propriété.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 357-1 **BOUZEREAU Maurice**

51 Avenue Vittone

Demande Résumée :

Pour des raisons de coût, d'esthétique et de développement durable il émet 2 remarques concernant le tracé :

La partie souterraine trop onéreuse ne permet pas aux touristes d'apprécier le cœur de ville et propose un autre tracé en aérien entre Grosso et La Buffa et l'hôtel des postes/ St Roch vers Iles de Beauté

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission rappelle que le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation.

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a proposé dans l'annexe A2, question N°9 une étude comparative entre le tracé proposé à l'enquête et un tracé aérien du dossier d'enquête.

Sans pouvoir apporter un jugement sur cette analyse, la Commission attire l'attention que la comparaison n'a de sens que si l'on prend en compte tous les paramètres pour en mesurer tous les impacts avantages et inconvénients offerts par les deux options.

Voir thème(s) : Coût, Environnement, Stationnement & Parc Relais, Tracé de la ligne,

L 357-2 **BOUZEREAU Maurice**

51 Avenue Vittone

Demande Résumée :

Demande le terminus à Riquier avec la création d'une station multimodale en aérien afin de réduire l'utilisation de véhicules et éviter les stationnements anarchiques dans le quartier du port.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête ; le prolongement jusqu'à la gare de Riquier est inscrit au Schéma Directeur des Transports de NCA pour une réalisation ultérieure

Voir thème(s) : Riquier, Stationnement & Parc Relais, Stations,

L 358 **BOUZEREAU Dominique**

51 Avenue Vittone

Demande Résumée :

Demande intégrée avec L357

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût, Riquier, Tracé de la ligne,

L 359 DE PARONAC Axel

NICE

Demande Résumée :

Avis favorable mais avec un terminus sur le quai du Port
1 Extension jusqu'à la gare de Riquier pour respecter les règles d'intermodalités encouragés par Grenelle II.
2 Demande plus de stations pour les rapprocher.

Réponse de la Commission d'Enquête :

*La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une autre étape conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun
La Commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage l'examen d'un rééquilibrage des stations aériennes.*

Voir thème(s) : Riquier, Stations,

L 360-1 LORNET Jean Pierre

Demande Résumée :

Se félicite de l'arrivée de la ligne 2 du tramway qui ne doit pas avoir pour seul objectif de relier le Port à l'Aéroport en 30 minutes, mais aussi de bien desservir le cœur de la ville.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Riquier, Stations,

L 360-2 LORNET Jean Pierre

Demande Résumée :

Il conviendrait à son sens de créer une station supplémentaire sur le boulevard Victor Hugo. De même, la destination future de l'hôpital Saint Roch n'étant pas fixée, mais qui sera probablement le siège d'une ou plusieurs entreprises ou collectivités, il convient donc de prévoir la desserte par une autre station, autre que celle de Durandy. Concernant le port, sa préférence va pour une desserte sur les quais pour ne pas sacrifier l'architecture et la splendeur de la place Ile de Beauté. Regrette que la gare de Riquier ne soit pas le terminus de cette ligne.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

L 361 PREDHUMEAU Arlette

172 bis Avenue de la
Californie

Demande Résumée :

Demande à ce que l'organisation des travaux et les aménagements prévus ne génèrent pas la fermeture de certains commerces de proximité nécessaire pour la vie

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage de porter une attention particulière à cette demande en préconisant la création d'une commission travaux pour prendre en compte les suggestions des riverains et des commerçants.

Mars 2012

295 / 383

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 362 FROBERT Georges

180 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Avantage : Tramway dans les couloirs de bus actuels. Inconvénient : Les rétrécissements des trottoirs, côté Nord : ils sont déjà empruntés par des cyclistes au grand dam des piétons, qui risquent de se faire renverser. Quant aux parkings en épis, pensez aux véhicules qui doivent sortir en marche arrière : les conducteurs seront toujours en tort. Enfin de compte, les trottoirs seront élargis, pour être rétrécis par les parkings !

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Stationnement & Parc Relais,

L 363 RODRIGUEZ Germaine

172 bis Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Avis défavorable pour le tramway qui va étouffer les petits commerces de la Californie pour ne pas déranger la Promenade des Anglais. Ce n'est qu'une question d'intérêts

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse L 361

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Tracé de la ligne, Travaux,

L 364 LEANDRO Corrado

174 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Demande le passage du tramway sur la promenade des Anglais.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à une large concertation de la population, le tracé par la promenade des Anglais n'a pas été retenu.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 365 HERAUD Marcelle

225 Promenade des Anglais

Demande Résumée :

Avis défavorable pour le passage Av de la Californie car cela va nuire tous les commerces du quartier et les personnes âgées seront obligées d'aller dans les grandes surfaces

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse L361

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 366 HERRMANN Patrice

26 Avenue Ste Marguerite

Demande Résumée :

Avis défavorable avec le projet qui va tuer les petits commerçants qui rendent beaucoup de services dans le quartier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse L361

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 367 VASSORT

181 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Avis défavorable avec le projet qui va tuer les petits commerçants qui rendent beaucoup de services dans le quartier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse L361

Voir thème(s) : *Indemnisation et Accompagnement, Tracé de la ligne, Travaux,*

L 368 MAKKY Rose

174 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Avis défavorable pour le tramway qui va étouffer les petits commerces de la Californie pour ne pas déranger la Promenade des Anglais. Ce n'est qu'une question d'intérêts.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse L361

Voir thème(s) : *Tracé de la ligne,*

L 369 DE SIETER F.

180 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Pas favorable au projet pour son passage Av de la Californie qui va contraindre les petits commerces à la fermeture alors qu'ils sont essentiels à notre vie citadine.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse L361

Voir thème(s) : *Tracé de la ligne,*

L 370 PHILIP Alain (Avis du public)

NICE

Demande Résumée :

Résultats de l'enquête « Nice Côte d'Azur DEMAIN » lancée par la ville de Nice du 3 octobre au 9 décembre 2011 (avant l'enquête) sur les 2 questions suivantes :

Une station place Garibaldi en souterrain : 900

Un prolongement vers une station à l'entrée de la place Ile de Beauté : 380

54 personnes proposent d'autres solutions (1334 réponses ont été enregistrées).

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission prend acte de cette enquête

Voir thème(s) : *Stations, Tracé de la ligne,*

L 371 VAISSIERES J. Luc

174 bis Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Avis défavorable pour le tramway qui va étouffer les petits commerces de la Californie pour ne pas déranger la Promenade des Anglais. Ce n'est qu'une question d'intérêts.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse L361

Voir thème(s) : *Indemnisation et Accompagnement, Tracé de la ligne,*

L 372 LELORRAIN Andrée

11 Rue Fricero

Demande Résumée :

Le creusement du tunnel sous l'immeuble 11 Rue Fricero présente un risque pour la solidité de celui-ci. Emet donc toutes réserves quant à ce tracé qui doit prendre en compte l'état du sous-sol.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tunnel,

L 373 TEMESSE

174 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Est contre le tramway sur la Californie qui va nuire aux commerces qui travaillent beaucoup avec le stationnement en double file.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Tracé de la ligne,

L 374 MANGILPAN Alain

172 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Opposé à la réalisation de trottoirs immenses : souhaite conserver les trottoirs en leur état actuel et les places de stationnement.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 2, 26, 27 & 29.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Stationnement & Parc Relais,

L 375 BOURGEOIS Gabrielle

174 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Craint que le projet ne crée trop de servitudes et aboutisse à la fermeture des commerces essentiels pour « nous » les personnes âgées.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission ne voit aucune raison objective pour que la mise à disposition d'un espace élargi pour les piétons soit une contrainte pour les commerces qui verront au contraire leur fréquentation s'en trouver facilitée.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest,

L 376 PREDHUMEAU Véronique172 bis Avenue de la
Californie**Demande Résumée :**

Contre l'aménagement de la Californie avec une seule voie de circulation dans chaque sens, contraire à l'esprit «village » de ce quartier avec tous ses commerces, indispensables aux personnes âgées.

Supprimer la possibilité de stationner quelques minutes en double file conduirait à la fermeture des commerces.

Il y a des trottoirs larges sur la promenade : inutile d'en refaire juste à coté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 2, 26, 27 & 29.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 377 SIX Micheline

172 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Contre l'aménagement de la Californie qui réduirait la possibilité de faire ses courses en voiture auprès des commerçants du quartier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 2, 26, 27 & 29.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 378 HABIB Salima

37 bis Rue Barla

Demande Résumée :

Contre le projet du tramway sur la Californie. Craint la fermeture des commerces, essentiels pour la vie du quartier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 379-1 SALLES Anne Marie

10 Avenue Giordan

Demande Résumée :

Je souhaite que Nice ne soit ni sinistrée, ni endettée et que les commerçants puissent travailler.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Coût,

L 380-1 BERGES C.S. 2 Ségurane [7]

2 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Le tracé souterrain présente des stations trop éloignées.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Stations,

L 380-3 BERGES C.S. 2 Ségurane [7]

2 Rue Ségurane

Demande Résumée :

La distance est trop grande entre les stations des lignes 1 et 2 à Garibaldi.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La distance entre les stations des lignes 1 et 2 à Garibaldi sera d'environ 125 mètres, facilement couverte à pied en 3 minutes, sans se presser.

Le positionnement de la station souterraine au début de la rue Ségurane répond à deux exigences qui sont de ne pas dénaturer la place Garibaldi et de limiter les expropriations d'emprises privées.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Stations,

L 380-4 BERGES C.S. 2 Ségurane [7]

2 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Durée de l'excavation à l'entrée de la rue Ségurane ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La durée prévisionnelle du chantier sur le rue Ségurane est d'environ 3 à 4 ans.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Travaux,

L 380-5 BERGES C.S. 2 Ségurane [7]

2 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Craignent les répercussions négatives sur le cadre de vie : bruits, vibrations, fermeture de commerces. Souhaitent des garanties écrites.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 16.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Travaux,

L 380-6 BERGES C.S. 2 Ségurane [7]

2 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Les coûts risquent d'exploser.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût, Gautier/Port/Ségurane,

L 380-7 BERGES C.S. 2 Ségurane [7]

2 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Proposent le terminus place Garibaldi, proche du port.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 13.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 381 MESEGUER Francis

18 bis Rue Ségurane

Demande Résumée :

Le terminus au port ne présente que des inconvénients :

1. Pas de parc-relai ;
2. Proximité de la place Garibaldi ;
3. Sous-sol fragile sous A Gautier et Ségurane ; risques pour l'immeuble du 22 rue Ségurane.
4. Pour une gare multimodale à Riquier ou des terrains RFF permettraient la réalisation de parkings.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 13.

La place Garibaldi est située à environ 400/450 mètres de la place Ile de Beauté par le cheminement piétonnier le plus direct. La Commission est que cette distance justifie amplement une station supplémentaire.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Riquier, Stationnement & Parc Relais, Travaux,

L 382 PETITION Assos Antiquaires [63]

17 Rue Philibert

Demande Résumée :

Pétition remise par huissier, 63 signatures.

Craignent que le projet ne provoque la disparition du quartier des antiquaires : difficultés de livraison, d'accès des clients.

Refusent le tracé Garibaldi-Ile de Beauté : trouver un itinéraire différent ou créer une navette bus à partir de Garibaldi.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 13 & 35.

Une solution permettant l'arrivée du tramway sur le quai Cassini est à l'étude.

Voir thème(s) : Circulation, Gautier/Port/Ségurane,

L 383-1 MARTY Nathalie

25 Quartier St Augustin

Demande Résumée :

Souhaite un arrêt à Carras, important centre commerçant et de vie de quartier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 22 & 23.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Stations,

L 383-2 MARTY Nathalie

25 Quartier St Augustin

Demande Résumée :

Opposée au tracé souterrain, couteux et dangereux et contraire aux habitudes des Niçois qui aiment la lumière et le soleil.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Coût, Sécurité des personnes, Tunnel,

L 384-1 CAVAGLIA Jean

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

La trémie défigurerait la rue et entrainerait la mort des commerces et de l'identité de la rue.

Nuisances liées aux conditions de circulation sur la place Ile de Beauté : rétrécissement à 2 voies : accès vers et depuis la basse corniche asphyxiés.

Nuisances liées aux travaux.

Secteur sauvegardé : immeuble datant de 1830, fondations sur pieux bois, crainte pour la solidité du bâtiment.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N°35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tunnel,

L 384-4 CAVAGLIA Jean

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

Cout élevé pour la collectivité : expropriations, travaux de consolidation des immeubles.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût,

L 384-5 CAVAGLIA Jean

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

Suggère tracé en surface depuis Garibaldi, jusqu'au port par la rue Cassini.

Un tracé souterrain jusqu'à la place Ile de Beauté répondrait à leurs attentes, solution évoquée par M. le Maire lors d'une AG de l'association de défense du quartier.

Tous ces arguments justifient notre opposition à la trémie rue A Gautier, aux expropriations et démolitions prévues.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cf. réponse L384-1.

Une solution permettant l'arrivée du tramway sur le quai Cassini est à l'étude.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 385-1 CAVAGLIA Catherine

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

Identique à L384-1

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tunnel,

L 385-4 CAVAGLIA Jean

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

Identique à L384-4

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût,

L 385-5 CAVAGLIA Jean

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

Identique à L384-5

Réponse de la Commission d'Enquête :*Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,***L 386 CORRENSON Patrick**

161 Boulevard Mt Boron

Demande Résumée :

Demande l'arrivée du tram à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :*La totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.**Voir thème(s) : Riquier,***L 387 AMMIRATI Jean Paul**

32 Rue Arson

Demande Résumée :

Demande l'arrivée du tram à Riquier, avec trajet du Tram par la rue Arson vers l'aéroport et le boulevard Riquier vers la gare Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :*La totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.**Voir thème(s) : Riquier,***L 388 BELIN Mireille**

61 Avenue Clémenceau

Demande Résumée :

Demande l'arrivée du Tram à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :*La totalité du projet de la ligne 2 est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.**Voir thème(s) : Riquier,*

L 389-1 VANONI Paulin

59 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

L'emprise des travaux de réalisation de la station souterraine « Alsace Lorraine » représente une zone située le long du Bd Victor Hugo, commençant Bd Gambetta et se terminant à cheval sur les rues Cronstadt / Guiglia, devant notre immeuble. Les travaux d'excavation et de terrassement devront se réaliser sur toute la largeur du Bd Victor Hugo, donc à proximité des fondations de notre immeuble. Il s'agit d'un immeuble construit en 1905 avec des matériaux de qualité moyenne. Nous exprimons de fortes réserves quant aux risques de diverses détériorations du bâtiment pendant les travaux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Stations, Travaux,

L 389-2 VANONI Paulin

59 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Notre proposition serait de déplacer la station en direction du Bd Gambetta. Ce qui ne provoquerait pas de nuisances supplémentaires concernant les immeubles situés côté impair Bd Victor Hugo, entre le 61 et le 69, immeubles qui sont de construction plus récente (1938). Ce qui permettrait d'éviter les risques liés aux travaux d'excavation et de terrassement concernant notre immeuble mais aussi l'immeuble côté pair N° 54 également de construction très ancienne, situé en face du Palais Yolande. Ce déplacement rapprocherait les accès à la station « Alsace Lorraine » des arrêts de bus et commerces situés sur le Bd Gambetta. Cela permettrait de conserver, pendant les travaux, la circulation sur l'axe des rues Cronstadt / Guiglia en direction de la gare

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°20 et 21.

Voir thème(s) : Stations, Travaux,

L 390 MARI Mathieu [2]

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

Favorable à une arrivée sous la place Ile de Beauté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°35.

L'installation d'une station souterraine sous la place Ile-de-Beauté n'a pas été retenue en raison de son impact financier (+30 à 40 M €) et des difficultés hydrogéologiques rencontrées spécifiquement sur le secteur du Port. L'arrivée sur le quai Cassini est envisagée.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 391 RENOUX Emmanuel

61 Avenue Clémenceau

Demande Résumée :

Demande l'arrivée du tram à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La totalité du projet de la ligne 2 est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Riquier,

L 392 LAFFARGUE Christine

26 Boulevard Stalingrad

Demande Résumée :

Favorable au projet. Elle pourra prendre le tram au port.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La commission en prend acte.

L 393 ROSTAGNI Claire

26 Boulevard Stalingrad

Demande Résumée :

Favorable. Souhaiterais une arrivée à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La totalité du projet de la ligne 2 est conçue de manière à être compatible avec un prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Riquier,

L 394 MENGEAUD Magali

12 Quai Papacino

Demande Résumée :

Favorable au projet

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 395 COLOMBINO et DURAND [2]

sans adresse

Demande Résumée :

Demande de revoir la disposition de la ligne souterraine pour ne pas obérer les finances locale et rendre le tramway à la ville.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 396 THIERY Roger et LARTIGUE

sans adresse

Bernadette [2]

Demande Résumée :

Même demande que la L395

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 397 LELEYTER Gilbert

83 Avenue St Barthélémy

Demande Résumée :

Préférence pour l'arrivée au port SOUS la place Ile de Beauté

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°35.

L'installation d'une station souterraine sous la place Ile-de-Beauté n'a pas été retenue en raison de son impact financier (+30 à 40 M €) et des difficultés hydrogéologiques rencontrées spécifiquement sur le secteur du Port. L'arrivée sur le quai Cassini est envisagée.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 398-1 CLERMONT Michel

10 Place Garibaldi

Demande Résumée :

L'étude d'un tracé reliant directement le port à la place Durandy avec un passage sous la colline du château devrait exister. Par ailleurs, on peut justifier que le port soit desservi, mais l'étude d'un tracé évitant un passage sous le Paillon devrait être proposée (Port - gare Riquier - Pasteur- Durandy). La liaison « Port / Aéroport » mériterait d'être justifiée. Il ne paraît pas vraiment évident qu'un flux important de voyageurs nécessite un parcours aussi direct.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Pour déterminer le tracé de cette deuxième ligne de tramway une large concertation a été offerte au public, votre contribution aurait pu être utile. Tout le monde pouvait s'exprimer. Il fallait exposer ces options au cours de cette concertation dont le résultat a déterminé l'actuel tracé et ses options, le tout présenté lors de l'enquête publique.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 399 CITROEN NOBIS Ch.

74 Boulevard Cassin

Demande Résumée :

Pour cette société, il est indispensable qu'elle dispose d'une zone de chargement – déchargement de véhicules.

Demande que le « tourné à gauche » rue Cassin soit maintenu pour permettre l'accès à leur société.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte et vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Circulation,

L 400 ISAAC JP Immobilière Nicoise

10 Rue Gioffredo

Demande Résumée :

Malgré les assurances qui lui ont été faites, s'inquiète des conséquences du percement du tunnel sur l'immeuble 10 Rue Gioffredo puisque le seul trafic des bus entraîne des vibrations dans les sols et que le faux-plafond de la pharmacie s'est effondré.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tunnel,

L 401-1 PONS Corinne

67 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Très inquiète des nuisances des travaux : sonores, gêne pour circuler sur les trottoirs, obstacles dangereux, difficultés d'accès. Handicapée, pourra-t-elle se déplacer en sécurité ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Travaux, Tunnel,

L 402-1 DALBERA Cabinet de Gestion

4 Rue Defly

Demande Résumée :

L'impact sur le bâti existant est largement sous estimé au regard du percement du tunnel. Si le projet devait se réaliser, demande expressément qu'un Expert désigné par le Tribunal, au frais de la ville, fasse un constat de l'état actuel du bâti.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Travaux, Tunnel,

L 403 BARDEAU

54 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Pourquoi la station Alsace Lorraine n'est pas construite 50 m plus loin devant le jardin, propriété du domaine public pour éviter des nuisances, des travaux de renforcement et des contentieux ? Cette solution, moins coûteuse, rapprocherait la station Gambetta, axe majeur pour la correspondance.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût, Stations, Travaux,

L 404 ORANGE France

MARSEILLE

Demande Résumée :

Le Directeur de l'unité pilotage du réseau sud-est France télécom attire l'attention sur les conséquences financières et en durée de travaux préliminaires et de remise en état en fin sur la quasi-totalité de la ligne. Il conteste le choix du tunnel qui entraîne des coûts induits pour les opérateurs de réseaux qui seront au détriment d'investissement plus productifs et du confort des riverains

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne, Travaux,

L 406 CER Auto Ecole

112 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Le projet de creusement du tunnel, s'il est mené à terme, mettra en péril sa société en raison de nuisances divers, accès difficile des clients et de ses véhicules pour les prendre en charge, etc...

Par ailleurs, diverses questions sont posées : date et durée des travaux, stationnement, circulation des voitures pendant les travaux, emplacements deux roues ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 407 ASSO PARALYSES de France

3 NICE

Demande Résumée :

L'AFP souhaiterait rencontrer le Maître d'ouvrage pour débattre des problèmes d'accessibilité aux handicapés et notamment de l'installation des ascenseurs, de la signalétique et du cheminement pour les mal voyants, message sonores et messages visuels pour les personnes sourdes.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il s'agit pour les stations souterraines d'établissements recevant du public (ERP) soumis au respect des normes d'accessibilité aux handicapés et aux personnes à mobilité réduite en général. La Commission départementale d'accessibilité sera consultée lors de la Déclaration Préalable ou du Permis de Construire.

Voir thème(s) : Stations,

L 408-1 CHAPUIS Bernard

69 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

L'expropriation temporaire des rez-de-jardin du 61 au 73 bl. Victor Hugo pour la réalisation de la station Alsace-Lorraine gênera considérablement les résidents. Pourquoi ne pas installer le chantier sur l'emprise du jardin Alsace-Lorraine, ce qui réduirait le coût et les difficultés de passage pour les occupants des immeubles ? Toutefois, il est très favorable à la solution du tramway en souterrain. Les copropriétaires du 67/73 bld. Victor Hugo exigent une restitution des parcelles après travaux, mais aussi leur remise en état à l'identique.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Favorable au Tramway. L'expropriation des 61 à 73 bld V. Hugo est une expropriation en tréfonds qui ne concerne que les jardins en surface.

Voir thème(s) : Travaux,

L 409 ARAGON JC Architecte

6 Place Sasserno

Demande Résumée :

Le dossier présenté ne satisfait pas les riverains du Port. Il présente une étude par lui réalisée soit : dernier tronçon de la rame et station enterrés jusqu'à la place Ile de Beauté.

Cela permettrait de créer un axe de 12 m de large double sens dans l'axe de la place Ile de Beauté, de limiter la circulation sur la place, d'augmenter la surface réservée aux piétons, de créer un parking enterré sous la gare de 170 places et des activités commerciales pour le quai Cassini.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le Me d'ouvrage, intéressé par cette proposition, émet cependant des réserves en raison de la présence d'eau souterraine à faible profondeur. La Commission souhaiterait que soit approfondie la solution proposée afin d'infirmier ou confirmer sa faisabilité.

Voir thème(s) : Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 410-1 DALBERA Cabinet de Gestion

8 Place Garibaldi

Demande Résumée :

Les éléments du site internet sont très succincts par rapport au dossier effectivement présenté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Dossier,

L 410-2 DALBERA Cabinet de Gestion

8 Place Garibaldi

Demande Résumée :

Celui-ci présente de nombreuses insuffisances, notamment en ce que les solutions alternatives au tracé souterrain n'ont pas été sérieusement étudiées, mais il apparaît surtout que les incidences du projet sur le bâti sont manifestement sous-estimées. En effet les conclusions du rapport GILLI sont accablantes et démontrent que le tramway en souterrain ferait courir au bâti des risques inconsidérés.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne, Tunnel,

L 411-1 GIORDANO Marie Madeleine

8 bis Rue des Roses

Demande Résumée :

Le projet de tramway en souterrain ne réduira nullement la circulation en ville puisque les voitures continueront de passer dessus et n'est pas rassurant en matière de sécurité. Par contre, le coût est exorbitant. Que se passerait-il en cas de tremblement de terre.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le MO a pris en compte les risques sismiques, notamment « l' Eurocode 8 ».

Voir thème(s) : Coût, Sécurité des personnes, Tunnel,

L 412-1 GUETTA Mme

38 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Exprime son opposition totale au tramway en souterrain en raison des risques liés à la présence d'eau en sous-sol. Par ailleurs, le coût est astronomique, et ce pour ne pas réduire la circulation.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût, Environnement, Tunnel,

L 413 LUINI Sophie

5 Avenue Romain Roland

Demande Résumée :

Est opposée au passage du tramway en souterrain. Où est le bénéfice ? Les voitures passeront dessus et la pollution sera la même. Par contre, le coût est gigantesque et sera certainement augmenté. Il faut se contenter d'un tram en surface.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût, Environnement, Tunnel,

L 414-1 CONCAS Marc (CG des AM)

NICE

Demande Résumée :

Pose la question de la pertinence du tramway en souterrain :

- Excavations et traitement de déblais (1500 tonnes – 70 camions / jour) important.
 - Incertitudes techniques et financières (risque de surcout) sur le creusement du tunnel.
- Des études complémentaires doivent être conduites au titre des sondages

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°31.

Aucune des solutions envisagées pour un tracé en surface n'est véritablement pas satisfaisante.

Des sondages ont été réalisés et de nouveaux sondages et examen des bâtis concernés par le tunnel seront effectués avant le démarrage des travaux.

Voir thème(s) : Tunnel,

L 414-2 CONCAS Marc (CG des AM)

NICE

Demande Résumée :

S'interroge sur les demandes d'expropriation envoyées aux propriétaires des immeubles sis au 22 rue Ségurane et au 4 rue Antoine Gautier qui vont entraîner des conséquences graves pour les familles. L'avis de l'ABF devrait être requis.

L'implantation de la gare souterraine « Garibaldi » entraîne la démolition d'une partie de la caserne Filley et plus précisément le bâtiment d'architecture 1930.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les habitants du 22 rue Ségurane qui souhaiteraient revenir dans leur logement après les travaux pourront le faire à condition que le bâtiment soit jugé habitable suite aux travaux et qu'une convention ait été passée avec NCA avant le début des travaux.

L'ABF n'a pas donné son accord pour la destruction du bâtiment.

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé le cas de la caserne Filley dans l'Annexe A2, question N°39. L'architecte des bâtiments de France a donné un avis favorable au projet tramway dans ce secteur.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 414-3 CONCAS Marc (CG des AM)

NICE

Demande Résumée :

La trémie de sortie rue Gautier sonnera le glas de l'activité professionnelle des commerçants et plus particulièrement des antiquaires. Ceci portera un coup fatal à l'attractivité du port.

La solution d'une gare souterraine au centre de la place Garibaldi avec passage en souterrain rue Cassini est inenvisageable.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°35.

L'arrivée quai Cassini, si cette solution était retenue, permettrait de supprimer la trémie rue Gautier.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 414-4 CONCAS Marc (CG des AM)

NICE

Demande Résumée :

Des contributions à l'enquête publique envisagent une arrivée sur le quai Cassin : cette hypothèse est à proscrire formellement.

Lorsque le tramway arrivera quai Cassini, il laissera un trou de tunnel de largeur minimale de 10 m. et supposera l'utilisation constante de l'escalier monumental, souvent à une heure tardive (le tramway circule de 6 heures à 1 heure du matin)

La présence des rails du tramway supprimera 120 places de parking.

L'arrivée sur le quai Cassini va saturer le boulevard Stalingrad en particulier en période estivale au débarquement des automobilistes sortant des ferries en provenance de la Corse.

Ceci pourra entraîner le départ immédiat de la grande plaisance et obligera à sécuriser les quais à une heure tardive.

Il est impératif d'abandonner le funeste projet de terminus sur la Pace Ile de Beauté et de repenser par voie de conséquences à un autre trajet.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ces points dans l'Annexe A2, questions N°3 et 35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Séguane,

L 414-5 CONCAS Marc (CG des AM)

NICE

Demande Résumée :

On ne peut également déplorer le fait que le tracé de cette ligne 2 ne présente pas de connexion directe avec la gare Riquier qui avec 5000 voyageurs par jour est la cinquième gare des Alpes-Maritimes. Cette gare est fréquentée par des personnes allant travailler vers l'est de Nice en particulier à la principauté de Monaco.

Une réflexion doit être conduite pour une desserte de la gare de Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La totalité du projet de la ligne 2 est conçue de manière à être compatible avec un prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Riquier,

L 414-6 CONCAS Marc (CG des AM)

NICE

Demande Résumée :

Le choix du souterrain (pour une partie du trajet) est génératrice d'un surcout de plus de 300 millions € qui pourraient compenser la nécessaire indemnisation des commerces pouvant être impactés par l'implantation du tramway en surface.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°31.

Voir thème(s) : Coût, Tunnel,

L 415 BOULEGUE Danielle

24 Rue Scaliéro

Demande Résumée :

Espère que Nice ne s'écroulera pas avec les plus de 3 kms de tunnel.
Semble totalement illogique que le tramway allant au port, il ne relie pas la gare de Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tunnel est une opération parfaitement réalisable et ne mettra aucunement en péril la ville de Nice.

La totalité du projet de la ligne 2 est conçue de manière à être compatible avec un prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Riquier, Travaux,

L 416 ESKINAZI Franck

50 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Donne un avis défavorable :

- conséquences sur l'environnement du trajet en souterrain
- incertitude d'un tel projet dans un terrain sismique
- cout exorbitant des travaux

Réponse de la Commission d'Enquête :

La commission en prend acte

Voir thème(s) : Coût, Environnement, Tunnel,

L 417 BONIFAS Gilbert

27 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Formule et explique son opposition au projet du tramway

-Le passage du tunnelier pour creuser le trajet souterrain va créer inévitablement inondations et fissures, déstabilisant la structure d'immeubles et apporteront des nuisances aux riverains du tracé. La ligne enterrée est injustifiable.

-Les couts de construction de la ligne 2, en raison du parcours souterrain, sont prohibitifs et pèseront lourdement sur les finances publiques et ainsi sur les contribuables locaux. Le cout de 750 millions d'euros ne correspond déjà plus à la réalité et il faudra ajouter les indemnisations des riverains.

-Le tramway doit circuler en surface.

-Enterrée, la ligne 2 n'aura pas de contact physique avec la ligne 1. A Montpellier 3 lignes interconnectées vont permettre la création de 5 itinéraires.

-Le tram-métro n'aura qu'un nombre d'arrêts réduit qui ne le mettent guère au service d'une population vieillissante.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût, Eau, Stations, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 418 **BLANCHI Faiul**

CONTES

Demande Résumée :

Très inquiète pour le terminal du Port compte tenu de la circulation sur le port de Nice de véhicules lourds. Ceci va occasionner des bouchons et un autre terminal serait peut être plus favorable.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°35.

L'arrivée sur la quai Cassini, envisagée par le MO permettra de préserver la place ile de Beauté dans son état actuel.

Voir thème(s) : Circulation, Gautier/Port/Séguane,

L 419 **MUNOZ Chantal**

11 Avenue Pauliani

Demande Résumée :

Approuve le projet avec une réserve sur la longueur du tunnel. Aurait préféré les précédentes propositions Californie ou promenade moins onéreuse

Réponse de la Commission d'Enquête :

La longueur du tunnel est prévue pour préserver l'hypercentre de Nice.

La Commission rappelle que le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation.

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a proposé dans l'annexe A2, question N°9 une étude comparative entre le tracé proposé à l'enquête et un tracé aérien du dossier d'enquête.

Sans pouvoir apporter un jugement sur cette analyse, la Commission attire l'attention que la comparaison n'a de sens que si l'on prend en compte tous les paramètres pour en mesurer tous les impacts avantages et inconvénients offerts par les deux options.

Voir thème(s) : Tunnel,

L 420 **CONSTANT Michèle**

33 Avenue de Valrose

Demande Résumée :

Indique que le souterrain est utopique, de prévoir une hausse des prix et les petits commerces sont pénalisés

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le souterrain est un choix qui émane des réunions de concertation et des réunions publiques.

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 421 ACHIARDI Bernard

44 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Avis défavorable au projet de ligne tramway/métro Place Alsace Lorraine- Victor Hugo avec les observations suivantes :

L421-1 Sur le plan géologique le sol ne permet pas une telle réalisation

L421-2 Atteinte à l'industrie touristique et au respect de l'architecture du quartier.

Le site favorable serait préférable sur la voie rapide et arrivée centre-ville près de la gare SNCF

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission rappelle que le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation

Les sondages le long du tracé ont permis de déterminer la nature du sous-sol et la hauteur de la nappe phréatique, le tunnelier est une technique éprouvée et adaptée pour la réalisation d'un ouvrage enterré sans difficulté.

Le futur tramway avec sa liaison à la future gare intermodale de Saint Augustin et l'aéroport et le port constitue un outil de développement économique et touristique.

Voir thème(s) : Tunnel,

L 422-2 DE LA CHAPELLE Arnaud

63 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Nécessité de prévoir un accès pour les ambulances durant la période des travaux

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête attire l'attention du Maître d'Ouvrage sur la nécessité de maintenir les accès d'une manière générale pour les riverains et la sécurité des personnes et des biens.

Voir thème(s) : Environnement, Victor Hugo, Sécurité des personnes,

L 423 TRUCHI Sébastien

3 Rue des Œillets

Demande Résumée :

Le tramway devrait aller jusqu'à Lingostière lors de sa livraison et non pas dans un second temps.

Dans le sens Sud Nord pour le développement de la plaine : desserte lingostière, de Nice Stadium et de Saint Isidore

Dans le sens Nord Sud en se garant dans les parkings Lingostière et de Nice Stadium pour se rendre dans la ville sans voiture.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Hors Objet de l'enquête

L 424 FRERY Bruno

BLAUSSAC

Demande Résumée :

Avis défavorable au projet proposé pour les raisons suivantes :

Le port de Nice est stratégique pour notre activité avec une expédition de 30% de nos ventes

Notre activité industrielle et commerciale génère une centaine d'emplois directs et environ 500 emplois indirects

La station prévue sur la place Ile de Beauté à l'arrivée sur le port va sérieusement perturber le trafic et menace la pérennité de notre activité via le port et, en conséquence le futur de notre usine et de nos sous-traitants.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête en prend acte et attire l'attention du Maître d'Ouvrage pour trouver une solution afin de ne pas pénaliser votre activité. En réponse à la CCI Nice Côte d'Azur qui se préoccupe de cette question, le Maître d'Ouvrage y a répondu dans son mémoire, à la demande de la Commission, par une réponse dans l'annexe A au rapport (question L248)

Voir thème(s) : Circulation, Stations,

L 425 Anonyme

sans adresse

Demande Résumée :

Proposition de solutions d'accompagnement des entreprises, commerces et autres, concernés par les travaux du tramway.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette lettre fait des propositions très variées pour accompagner les entreprises et riverains concernés par les travaux sur l'ensemble des chantiers en surface. La Commission invite le Maître d'ouvrage à prendre connaissance attentivement de ces propositions.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 426-1 GIR MARALPIN (Molinari)

MENTON

Demande Résumée :

Le retour d'expérience (bilan) sur la ligne 1 n'est pas traité comme l'exige la Loi.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le dossier d'enquête préalable à la DUP des travaux nécessaires à la réalisation de la Ligne 2 du tramway, ne concerne que le projet du T2, tout ce qui n'a pas trait au T2 est hors sujet et notamment la « non production du bilan des résultats économiques et sociaux de la ligne T1 ».

L 426-2 GIR MARALPIN (Molinari)

MENTON

Demande Résumée :

Les normes de sécurité sur les ouvrages souterrains ne sont pas respectées. 2 inter-stations de longueur supérieure à 800 m (Médecin-Alsace Lorraine 830 m et Alsace Lorraine-Grosso 900 m), requièrent l'implantation de puits d'accès pour les secours. Or, ces dispositions ne figurent sur aucun des documents de l'enquête publique.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Erreur, ce sont des distances entre axes des stations. La longueur du tunnel proprement dit est :

Du puits Grosso (côté Tranchée couverte) à la station Alsace Lorraine (axe station) 660 m.

De la station Alsace Lorraine à la station Jean Médecin 756 m.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°18.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 426-3 GIR MARALPIN (Molinari)

MENTON

Demande Résumée :

L'intermodalité ferroviaire à Nice Riquier est prioritaire à l'échelle du projet, car les dispositions du schéma directeur des transports, visent à faciliter les échanges entre les différents modes de transport. L'abandon de la partie « Port-Riquier » prive la ligne T2 d'une intermodalité majeure en gare de Nice Riquier, dont le trafic en pleine croissance, pourrait dépasser même ceux des gares de Menton ou d'Antibes. L'intermodalité tramway/TER est d'intérêt primordial à l'échelle de Nice et elle est d'un intérêt primordial pour la fréquentation de la Ligne 2.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 426-4 GIR MARALPIN (Molinari)

MENTON

Demande Résumée :

La desserte de l'aéroport est rendue inappropriée par l'antenne de l'aéroport, dont le cadencement est réduit de moitié. L'intermodalité essentielle s'avère être celle des TER : quand 2 inter-stations ferroviaires seulement séparent Riquier de l'aéroport, il faut en parcourir 15 en tramway ! Il revient à l'Autorité aéroportuaire d'assumer de façon cohérente et radicalement novatrice (navettes électriques éventuellement guidées), à la fois la desserte interne de la zone, qu'elle gère et sa liaison avec la gare intermodale de St Augustin.

Réponse de la Commission d'Enquête :

A terme le cadencement des rames sera porté à 3 mn, donc à 6 mn sur le tronçon de l'aéroport, avec effectivement 15 stations (de 4h30 à 1h30 comme la ligne 1 actuelle). Pour ce qui est du TER, il est loin d'être cadencé à ce rythme. Il y a 40 circulations TER en semaine (entre 5h et 22h30), ce qui fait un cadencement moyen de 26 mn. De plus le TER ne dessert pas les terminaux T1 et T2 de l'aéroport. Il n'y aurait aucun intérêt à affréter des navettes électriques pour assurer la desserte de la gare multimodale de St Augustin, sans compter que cela occasionnerait une rupture de charge supplémentaire.

Voir thème(s) : *Exploitation,*

L 426-5 GIR MARALPIN (Molinari)

MENTON

Demande Résumée :

Médiocre desserte de l'hypercentre-ville (espacement exagéré des stations).

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°19.

Voir thème(s) : *Stations,*

L 426-6 GIR MARALPIN (Molinari)

MENTON

Demande Résumée :

Avec la section en souterrain, renoncement à la requalification de la voirie publique comme avec le tramway de surface.

Réponse de la Commission d'Enquête :

C'est évident. De même si le tramway arrivait en souterrain quai Conti, le projet ne prévoirait plus la requalification de la place Ile de beauté.

Cependant, il y a une requalification du boulevard Victor Hugo qui va conserver qu'une voie de circulation et va se voir doté de trottoirs plus larges ainsi que d'une piste cyclable.

Voir thème(s) : *Environnement,*

L 426-7 GIR MARALPIN (Molinari)

MENTON

Demande Résumée :

Du fait du tracé souterrain de la L2, l'interconnexion entre L1 & L2 est impossible, les tracés se croisant à des niveaux différents. Cette absence d'interconnexion a pour effets : de faire obstacle à la banalisation des matériels roulants / de rendre impossible des transferts de matériel roulant qui pourraient se révéler utiles dans diverses circonstances : d'imposer la duplication des centres d'entretien et dépôt.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le matériel roulant qui sera sélectionné pour le T2 sera plus moderne que sur le T1. De plus, pour des raisons techniques (longueur de ligne sans LAC), le matériel du T1 aurait été incompatible pour circuler sur le T2. Ce qui fait que l'interconnexion des 2 lignes n'est pas nécessaire pour l'instant. Le choix du matériel roulant s'oriente vers un matériel de grande capacité, permettant ainsi de répondre aux besoins sur le long terme. D'autre part une interconnexion des 2 lignes compromettrait (à cause du tronç commun) un cadencement à 3 mn sur chacune des lignes.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°32.

Voir thème(s) : *Exploitation, Stations, Tracé de la ligne,*

L 426-8 GIR MARALPIN (Molinari)

MENTON

Demande Résumée :

Les 2 gares de correspondance L1/L2 se situent l'une au niveau de l'intersection des avenues Jean Médecin et Victor Hugo, l'autre à la Place Garibaldi. L'une et l'autre de ces correspondances se révèlent particulièrement incommodes et imposent des parcours longs et complexes, tant en surface, qu'en souterrain.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La station Jean Médecin de la Ligne T1 est déplacée afin de créer un véritable pôle d'échanges piéton. Pour la station Jean Médecin, station d'interconnexion recevant plus d'usagers, les escaliers mécaniques du niveau quai ont été doubles et la station présente un escalator montant et un descendant pour chaque quai.

La station Garibaldi s'implante à l'angle Sud-est de la place Garibaldi, au début de la rue Catherine Ségurane. La station Garibaldi sera une station de connexion avec la ligne 1, la liaison se fera par le passage sous les arcades Est et Nord de la place.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°32.

Voir thème(s) : Exploitation, Stations,

L 426-9 GIR MARALPIN (Molinari)

MENTON

Demande Résumée :

Le choix d'un tel tracé souterrain, outre son coût de réalisation, se révèlera coûteux à l'exploitation. Outre celles requises pour la maintenance des stations souterraines (éclairage, ventilation et services), les dépenses d'énergie entraînées par le profil accidenté du tracé, seront loin d'être compensées par le freinage par récupération.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°7 et 12.

Voir thème(s) : Coût, Exploitation,

L 427 SQUARCIONI Paulo

60 Boulevard V. Barrel

Demande Résumée :

Souhaite une transversale qui permette d'aller de Pasteur à Nice centre (gare centrale) sans passer par Massena

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation ne fait partie de l'objet de l'enquête.

L 428-2 BONVOUX Danielle

63 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Crainte de ressenti de vibrations et de fissurations de notre immeuble.

Je ne suis pas du tout favorable à ce projet tel qu'il est prévu actuellement dont le cout sera certainement très élevé.

Ne voit pas l'utilité de la station Alsace Lorraine, la délinquance et la prostitution pouvant s'y installer.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les rails du tramway en souterrain sont munis de système amortisseur de vibration ce qui diminuera considérablement la transmission de vibration à la structure du tunnel ou de la chaussée en surface, ainsi que les problèmes de fissuration qui pourraient du au passage du tramway.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 429 CABROL Daniel

39 Avenue du Mt Alban

Demande Résumée :

Pour l'interconnexion du tramway avec la gare de Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête ; le prolongement jusqu'à la gare de Riquier est inscrit au Schéma Directeur des Transports de NCA pour une réalisation ultérieure

Voir thème(s) : Riquier,

L 430 PLASSE Madeleine

83 Quartier St Augustin

Demande Résumée :

Satisfaite que le tramway arrive chez eux. Une préférence pour le trajet en surface, mais surtout privilégier la sécurité.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 431 PICOUET Huguette

31 Avenue Colombo

Demande Résumée :

Souhaite un tramway en surface pour observer le spectacle de la rue et l'abandon du tunnel car trop cher.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé émane de nombreuses concertations et réunions publiques avec des critères de choix sur les différentes qui ont été développées dans le dossier d'enquête. Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a proposé dans l'annexe A2, question N°9 une étude comparative entre le tracé proposé à l'enquête et un tracé aérien du dossier d'enquête.

Sans pouvoir apporter un jugement sur cette analyse, la Commission attire l'attention que la comparaison n'a de sens que si l'on prend en compte tous les paramètres pour en mesurer tous les impacts avantages et inconvénients offerts par les deux options.

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 432-1 MACCHIATI Silvana

27 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Opposition au projet souterrain.

Le tracé souterrain prévu doit traverser des matériaux géologiques instables, gorgées d'eau. Dans ces conditions, il paraît inévitable que le passage du tunnelier crée inondations et fissures, déstabilisant la nature de nombreux immeubles le long de son parcours. Il est à craindre des dégâts irréparables dans le secteur historique concerné

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les sondages effectués le long du parcours du tunnel ont permis de mieux connaître le sous-sol niçois du point de vue géologique, géotechnique et hydrogéologique. Ces reconnaissances complétées par plus de 500 sondages réalisés dans le passé sur des opérations situées à proximité du projet. Ces sondages ont permis de déterminer précisément la nature des sous-sols et la nappe phréatique.

Le creusement du tunnel, se situant entre 20 et 30m de profondeur, ne devrait pas provoquer d'impact sur les immeubles du fait qu'il n'a pas d'efforts exercés latéralement et si on se réfère aux retours positifs des autres réalisations avec le tunnelier.

Voir thème(s) : Coût, Victor Hugo, Tunnel,

L 432-2 MACCHIATI Silvana

27 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Le coût des travaux sera plus élevé que prévu et est disproportionné par rapport au service attendu

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le Maître d'ouvrage a confirmé la maîtrise des coûts pour la réalisation du projet ; le service rendu est important car il va permettre de relier l'ouest à l'Est de la ville avec un transport de 105 000 passagers par jour et avec le T2 il est possible de desservir les 2/3 de la population niçoise.

Voir thème(s) : Coût, Environnement, Victor Hugo,

L 433 LEGOYET Patricia

6 Avenue Castellane

Demande Résumée :

Opposition au projet souterrain au coût astronomique et sans intérêt pour l'impact sur la circulation donc de la pollution car les voitures vont passer dessus.

L'impact du tracé souterrain sur le patrimoine architectural du centre-ville a toutes les chances de s'avérer désastreux, car tous les niçois savent bien que le sous-sol de ce secteur est gorgé d'eau

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation.

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a proposé dans l'annexe A2, question N°9 une étude comparative entre le tracé proposé à l'enquête et un tracé aérien du dossier d'enquête.

Sans pouvoir apporter un jugement sur cette analyse, la Commission attire l'attention que la comparaison n'a de sens que si l'on prend en compte tous les paramètres pour en mesurer tous les impacts avantages et inconvénients offerts par les des deux options

Les parcs-relais ou stationnement incitatif pour les voitures, situé en périphérie des villes sont destinés à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun. Ainsi le T2 est prévu pour réduire le nombre d'automobiles en ville de l'ordre de 20 000. Le tunnel a pour but de préserver l'hypercentre de Nice et en lui permettant de réserver cet espace pour faciliter les manifestations sociales ou des événements comme le carnaval.

Voir thème(s) : Circulation, Coût, Indemnisation et Accompagnement, Tunnel,

L 434 MALOLEPSZY Françoise

27 Rue Kaar

Demande Résumée :

Propose un trajet différent : démarrer place Grimaldi, rue de la Buffa puis la Californie. Ne souhaite pas l'aménagement en souterrain car la sécurité n'est pas assurée.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°31.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes, Tracé de la ligne,

L 435 BENSA Christian [2]

27 Boulevard Dubouchage

Demande Résumée :

Habitants et copropriétaires de l'immeuble « l'artistique » au 27 Bd Dubouchage qui date de 1895 construit sans fondations. Surélevé de 3 étages en 1953 nous avons des fentes dans tout l'immeuble et à chaque rénovation nous subissons des dégâts. Nous sommes aussi l'immeuble du théâtre de la photographie accueillant du public et dont les planchers n'ont pas été renforcés.

Nous craignons des conséquences d'un percement du sol à 15m. Pourquoi ne pas partir de l'arrêt Jean Médecin (double usage et économie)

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le creusement du tunnel, se situant entre 20 et 30m de profondeur, ne devrait pas provoquer d'impact sur les immeubles du fait qu'il n'a pas d'efforts exercés latéralement et si on se réfère aux retours positifs des autres réalisations avec le tunnelier

En parallèle aux études projet, la Direction Tramway NCA engage une campagne de référés préventifs. Ces permettront de faire un état initial du bâti à l'intérieur comme à l'extérieur.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes, Stations, Travaux, Tunnel,

L 436 DUHEN Fabien

34 Avenue Michel de Cimiez

Demande Résumée :

Avis très défavorable pour le projet en souterrain. Coût prohibitif au vu du bénéfice supposé, la nature du sol étant impropre à ce genre de réalisation. On peut avoir des doutes sérieux sur l'avantage que cela aurait sur un tram en surface et cela ne réduirait en rien la circulation automobile et la pollution.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cf réponse plus haut L432

Voir thème(s) : Coût, Travaux, Tunnel,

L 437-1 PRG - PICARD Jean Christophe

NICE

Demande Résumée :

L'interruption entre les travaux de la ligne 1 et ceux de la ligne 2 est aberrante. La ligne doit desservir la gare Riquier, ce qui n'est pas le cas. Le passage en souterrain n'est pas bon en raison de nuisances diverses.

Cette mise en souterrain pose d'importants problèmes, aussi bien à la réalisation qu'à l'exploitation. Le coût est énorme et le passage en souterrain empêchera toute connexion entre la ligne 1 et 2, et surtout ne permettra pas de requalifier les quartiers desservis, notamment en réduisant la place de l'automobile. Il y a lieu de prévoir des cheminements sécurisés pour les piétons et les cyclistes.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Stations,

L 437-2 PRG - PICARD Jean Christophe

NICE

Demande Résumée :

Il faudra également prévoir une indemnisation correcte des commerçants, et pas seulement ceux implantés sur le tracé même du tramway.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Riquier,

L 438 PETTIION Riquier Toselli C. [90]

29 Rue Scaliéro

Demande Résumée :

Cette pétition réclame le terminus du tramway à la gare de Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Riquier,

L 439 ALLOUCHE Jocelyne

12 Avenue Notre Dame

Demande Résumée :

Emet un avis défavorable pour le tramway en souterrain qui n'arrêtera pas le flot de voitures vers le centre ville.

Par ailleurs, le secteur concerné fait partie d'un patrimoine historique qui va subir des dégâts irréparables. La facture est quant à elle prodigieuse pour un bénéfice nul.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette personne est défavorable au projet en souterrain.

Voir thème(s) : Coût, Tunnel,

L 440 DENIS STRINA Micheline

20 bis Avenue des Fleurs

Demande Résumée :

Je suis à 100% « pour » la ligne N° 2, moins de pollution, plus de verdure, suppression importante de tous ces bus si nuisibles (odeurs, bruits, vibrations, etc.) à condition que les habitants sur le passage n'en subissent pas de conséquences.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Environnement,

L 441 EMMERY Pierre

28 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Le projet de la ligne 2 semble parfaitement opportun, mais est défavorable au projet en l'absence d'informations fiables.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Dossier,

L 442 MINELLE Claude

63 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Suite aux études des spécialistes géologiques s'oppose au passage du tram en souterrain ce qui est inutile (les trajets ne manquent pas) et cela va coûter très cher.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°31

Voir thème(s) : Coût, Tunnel,

L 443-1 IMMO 3000 COSTE Georges

125 Rue de France

Demande Résumée :

Opposé aux travaux de creusement du tunnel. Craint des nuisances liées au chantier : accessibilité réduite, stationnement impossible, qui mettrait son commerce en péril. Souhaite savoir si des parkings sont prévus pour maintenir l'activité, si la circulation des piétons et des véhicules sera maintenue pendant la durée des travaux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais, Travaux,

L 443-2 IMMO 3000 COSTE Georges

125 Rue de France

Demande Résumée :

Souhaite connaître précisément : la date de début et la durée des travaux, les hauteurs et longueurs des palissades ainsi que leurs emplacements par rapport à son commerce.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Travaux,

L 443-3 IMMO 3000 COSTE Georges

125 Rue de France

Demande Résumée :

La création d'une commission d'indemnisation est-elle envisagée ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 444-1 SAMOUN Irène [3]

73 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Un autre itinéraire, en surface, pourrait-il être envisagé ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 31.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 445 LA BARRE Pierre

80 Rue Maréchal Joffre

Demande Résumée :

Accès garage par le passage Melanzane.

1. D'après le dossier d'enquête tome 2 p 386, la sortie du passage Merlanzone sur le bd Victor Hugo serait impossible pendant la phase 1 de la construction de la gare d'Alsace-Lorraine ; or il est impossible de sortir dans le sens Nord-Sud.

Quelle sera la durée de cette phase et comment la circulation se fera-t-elle ?

2. En phase 2, après rétablissement de la sortie sur Victor Hugo, sera-t-il possible de tourner à gauche en direction de l'Ouest ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

1/ Le sens de circulation dans le passage Merlanzone sera adapté au fur et à mesure de l'avancement des travaux de construction de la station Alsace-Lorraine.

2/ Sur le boulevard Victor Hugo, le sens de circulation restera inchangé : de l'Est vers Ouest.

Voir thème(s) : Circulation, Victor Hugo, Travaux,

L 446-1 LAGAUTRIERE Jean [2]

9 Avenue Ste Colette

Demande Résumée :

Favorables au projet, mais avec la desserte de la gare de Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Riquier, Tracé de la ligne,

L 446-3 LAGAUTRIERE Jean [2]

9 Avenue Ste Colette

Demande Résumée :

Coût incertain.

Le dossier précise que 21% du cout prévisionnel (2009) serait pris en charge par l'Etat, la région le département, mais aucune trace des délibérations engageant ces collectivités. S'agit-il de montants forfaitaires ou proportionnels ?

Demandons l'étude d'une solution alternative en surface qui conduirait vraisemblablement à une économie de 230 millions d'euros.

Les contribuables concernés pourraient-ils être invités à se prononcer par scrutin sur l'une ou l'autre des solutions ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Se référer au complément d'information apporté par le Maître d'Ouvrage, à la demande de la Commission, dans l'annexe A2, questions 4 à 10.

En toute hypothèse, une consultation par scrutin ne permettrait à la population que de s'exprimer par rapport à des propositions précises pour le projet, alors que les termes de l'article L123-3 du code de l'environnement qui régit l'enquête publique, lui donnent un rôle consultatif beaucoup plus étendu puis qu'ils disposent qu'elle est destinée à « recueillir les appréciations, suggestions et contre-propositions du public ».

Voir thème(s) : Coût, Tracé de la ligne,

L 447 **SCIORTINO Sylvia**

102 Rue de France

Demande Résumée :

Très inquiète par les travaux du tunnel devant sa boutique pendant 3 ans, voire 4 ans. Une importante baisse de son chiffre est à prévoir. La modification ou le détournement des voies, ainsi que la suppression de stationnements, entraînera une inaccessibilité à son magasin. L'arrêt de bus devant son magasin va-t-il être supprimé ? Quand débiteront les travaux et pendant combien de temps serons-nous directement concernés ? Le quartier sera-t-il sécurisé ? Quel sera l'emplacement des palissades ? Demande un soutien financier pour « tenir le coup » pendant les travaux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 448 **GAECHTER Rémi (Cons.**

NICE

Demande Résumée :

La réalisation du centre de remisage est aujourd'hui prévu sur un terrain occupé par des activités sportives près du stade Charles Ehrmann. Deux équipements importants seront condamnés : piste d'athlétisme de 250 m indispensable notamment à l'échauffement des athlètes lors de rencontres de haut niveau et halle dédiée à l'athlétisme en salle.

La destruction de ces deux installations est en totale contradiction avec la volonté de relancer l'athlétisme à Nice. La halle des sports sert également dans la journée aux enfants des écoles primaires, aux collégiens et lycéens.

Demande un réexamen de l'implantation du futur centre technique Nikaïa aux abords du Cadam.

A défaut, le projet de la ligne Ouest-Est et dans tous les cas avant destruction de ces

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°1.

La CE précise qu'il peut être envisagé de reconstruire la Halle des sports derrière le stade Charles Hermann ou bien de la maintenir sur place.

Voir thème(s) : CADAM,

L 449 **LARUANDE Jacques**

57 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Pour éviter les troubles de jouissances et coûts associés, nous demandons que la station souterraine soit construite le long du jardin Alsace Lorraine et non à l'angle du Bd Victor Hugo et de la rue Guiglia. En la déplaçant ainsi, les rues Hérold et Guiglia seront préservées du chantier. Nous sommes plusieurs médecins à garer nos voitures rue Hérold et tous travaux à hauteur de notre immeuble risquent d'en interdire l'accès, d'autre part de nombreux patients viennent consulter en ambulance.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il y aura en permanence le maintien des accès aux bâtiments pour les riverains et les services de secours (pompiers, ambulances...).

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°20 et 21.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Stations, Travaux,

L 450 PY Herbert

57 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Pour éviter les troubles de jouissances et coûts associés, nous demandons que la station souterraine soit construite le long du jardin Alsace Lorraine et non à l'angle du Bd Victor Hugo et de la rue Guiglia. En la déplaçant ainsi, les rues Hérold et Guiglia seront préservées du chantier. Nous sommes plusieurs médecins à garer nos voitures rue Hérold et tous travaux à hauteur de notre immeuble risquent d'en interdire l'accès, d'autre part de nombreux patients viennent consulter en ambulance.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il y aura en permanence le maintien des accès aux bâtiments pour les riverains et les services de secours (pompiers, ambulances...).

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°20 et 21.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Sécurité des personnes, Stations, Travaux,

L 451 REBELLI André

22 Boulevard Mantega Righi

Demande Résumée :

Est contre le tramway enterré en raison des inconvénients qu'il génère et de son coût. En surface, il aura la même efficacité. Demande quel a été le surcoût de la ligne 1.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La question du surcoût de la ligne 1 n'est pas présentée dans le dossier d'enquête.

Voir thème(s) : Coût, Travaux, Tunnel,

L 452 TUMMINELLO Gilles

133 Rue de France

Demande Résumée :

Demande une aide financière pour ne pas être dans l'obligation, une fois de plus, de fermer définitivement.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Concerne un commerce rue de France à hauteur de l'installation de chantier.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 453 KRIEF NIMROD Mambo Pizza

99 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Souhaite savoir quand débiteront les travaux devant chez lui et demande la mise en place d'une commission d'indemnisation.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le planning joint au dossier prévoit que les travaux de génie civil de la section souterraine débiteront à mi 2012.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement,

L 454 TANUCCI Paola (XtremCafé)

126 Rue de France

Demande Résumée :

Si le projet de tramway enterré voit le jour, c'est « l'arrêt de mort » pour son commerce qui est en redressement judiciaire. Il s'oppose à ce projet et désire connaître la date de début des travaux et leur durée, la hauteur des palissades et ce qui est prévu pour le stationnement et les livraisons.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation montre les risques que peut faire courir l'installation de chantier et les travaux sur cette section de la ligne (carrefour Grosso – Magnan).

Voir également la lettre 425 qui fait des propositions intéressantes, notamment concernant les entreprises en difficultés sur ce secteur.

La commission exhorte le Me d'ouvrage à prendre en compte également les inquiétudes exprimées par cette demande.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Tunnel,

L 455 BOURDELY Julie

57 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Pour éviter les troubles de jouissances et coûts associés, nous demandons que la station souterraine soit construite le long du jardin Alsace Lorraine et non à l'angle du Bd Victor Hugo et de la rue Guiglia. En la déplaçant ainsi, les rues Hérold et Guiglia seront préservées du chantier. Nous sommes plusieurs médecins à garer nos voitures rue Hérold et tous travaux à hauteur de notre immeuble risquent d'en interdire l'accès, d'autre part de nombreux patients viennent consulter en ambulance.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il y aura en permanence le maintien des accès aux bâtiments pour les riverains et les services de secours (pompiers, ambulances...).

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°20 et 21.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Sécurité des personnes, Stations, Travaux,

L 456 BLONDEL Jérôme

57 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Pour éviter les troubles de jouissances et coûts associés, nous demandons que la station souterraine soit construite le long du jardin Alsace Lorraine et non à l'angle du Bd Victor Hugo et de la rue Guiglia. En la déplaçant ainsi, les rues Hérold et Guiglia seront préservées du chantier. Nous sommes plusieurs médecins à garer nos voitures rue Hérold et tous travaux à hauteur de notre immeuble risquent d'en interdire l'accès, d'autre part de nombreux patients viennent consulter en ambulance.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il y aura en permanence le maintien des accès aux bâtiments pour les riverains et les services de secours (pompiers, ambulances...).

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°20 et 21.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Sécurité des personnes, Stations, Travaux,

L 457 **IZZILO Robert (Pompom Rouge)** 125 Rue de France

Demande Résumée :

S'oppose au passage de la ligne 2 rue de France et dans l'avenue de la Californie qui, pendant les travaux entrainera une perte de 30 à 40 % de son chiffre d'affaire.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les concertations menées en amont de l'Enquête publique penchent en faveur d'un trajet par la Californie par rapport au trajet promenade des Anglais.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement,

L 458 **ARTERO Bijouterie** 132 Rue de France

Demande Résumée :

Même lettre que L319

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

L 459 **BABISE Jean Luc** 126 Rue de France

Demande Résumée :

S'oppose au tramway souterrain et souhaite connaître la date des travaux et leur durée, ce qu'il en sera de la circulation, et surtout de l'accessibilité pour ses patients en fauteuil roulant et des ambulances.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission attire l'attention sur l'activité du requérant de façon à ce que soit prise en compte sa demande de maintenir une accessibilité parfaite pour les personnes à mobilité réduite et les ambulances.

Voir thème(s) : Travaux, Tunnel,

L 460 **EE-LV**

Demande Résumée :

Contre le tracé proposé avec un terminus au Port, dont le coût est démesuré, et pour le prolongement de la ligne jusqu'à Riquier.

Il convient de créer un pôle multimodal à la gare de Riquier et créer une correspondance facile entre tram et train.

Il convient également de penser à la connexion des deux lignes de tram.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation rejoint les préconisations du schéma directeur de transport pour un terminus à la gare de Riquier, ainsi que la demande de nombreux requérants pour une interconnexion avec la ligne n°1. Elle met en lumière l'importance de poursuivre la ligne jusqu'à la gare de Riquier dont le surcoût serait mesuré

Voir thème(s) : Riquier, Stations, Tracé de la ligne,

L 461 TASSANO Williams

NICE

Demande Résumée :

Contre le tramway en tunnel pour des raisons de coût. Demande l'abandon des autres grands projets : coulée verte, gare du sud.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission prend acte de ces demandes d'économies budgétaires.

Voir thème(s) : Coût, Tunnel,

L 462 KRAL Hugues

189 Rue de France

Demande Résumée :

Regrette le quasi impossibilité pour un particulier de prendre une connaissance exhaustive du dossier.

Après un argumentaire fouillé, détaillé et critique sur le tracé envisagé, propose que le tracé en souterrain soit prolongé vers l'ouest jusqu'à la bifurcation vers l'aéroport, ce qui aurait pour conséquence des nuisances beaucoup moins importantes en phase travaux et après la mise en service

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne, Travaux, Tunnel,

L 463-1 SCP FRANCK BERLINGER :**Demande Résumée :**

Les syndicats des copropriétaires qu'elle représente sont opposés au percement du tunnel en raison de l'emprise dans le tréfonds, des nuisances générées par les travaux.

La Copropriété Palais du Château souhaite que le passage souterrain soit privilégié jusqu'au Port car elle désapprouve la sortie du tunnel en haut de la rue et le passage en aérien le long de l'immeuble.

Par ailleurs, aucune information technique suffisante n'existe dans le dossier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

L 464 EE-LV**Demande Résumée :**

Contre un tramway sans connexion avec la ligne 1 et les autres réseaux structurants de transport public.

Cette demande réitère le prolongement du tracé jusqu'à la gare de Riquier et propose de reprendre les études d'un trajet en surface permettant une interconnexion avec la ligne 1, le tout explicité par des schémas.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Riquier, Stations, Tracé de la ligne,

L 465 EE-LV**Demande Résumée :**

Demande que la liaison « Aéroport » soit séparée de la ligne est-ouest et que l'ensemble de son financement et de son exploitation soit pris en charge par l'exploitant de l'aéroport et non pas par la collectivité.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La question de l'exploitation de cette bretelle est soulevée par un certain nombre d'intervenants, notamment afin de ne pas réduire le trafic vers le Cadam puisque dans le contexte actuel du dossier une rame sur 2 ou 3 serait dirigée vers l'aéroport. Cette question concerne l'exploitation après la mise en service. La Commission attire l'attention du Maître d'ouvrage sur ce point.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 466-1 EE-LV**Demande Résumée :**

Contre un tracé enterré.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne, Tunnel,

L 467 CCI Direction des Ports

20

Demande Résumée :

Remise d'un dossier présentant le fonctionnement du port de Nice et sa vocation dans les domaines d'activités suivants :

- De transport des clients Corse via les ferries, des croisiéristes,
- D'activités plus technique en lien avec les cimentiers,
- D'accueil yachting et plaisance,
- D'activités touristique dans le prolongement de la promenade des Anglais

Ce document précise les usages et activités du port selon les saisons et les jours, le stationnement portuaire et/ou urbain avec les exigences minimum de dimensionnement de l'espace portuaire.

La fiche relative à l'espace »Minimum « en bord à quai pour une exploitation continue du port fait apparaître à côté d'une zone de sécurité de 2,5m de large une zone disponible pour tramway.

- Il ressort des modes de fonctionnement portuaires et des contraintes interne au périmètres concédé une difficulté aigue à accueillir un terminus de tramway sur le quai Cassini.
- En tout état de cause, un préalable à l'ensemble du projet « Terminus Port/Ile de Beauté/Cassini » sera de procéder à une révision complète de la circulation et des accès au port sur les secteurs Lunel / Papacino / Deux Emmanuel / Quai des docks / Stalingrad avant toute autre intervention.
- L'étude de circulation, à réaliser, devra s'étendre au périmètre du quartier du port jusqu'au Bd Gén Louis Delfino (+/- 800 m) en distinguant 2 cas :
 - en fonctionnement courant
 - en période d'activité « ferries ».

Pour traiter cette problématique, la Direction des ports demande la création d'un comité de pilotage et d'un comité technique avec le CG 06 et la CCI NCA pour aboutir

Mars 2012

333 / 383

Voir thème(s) : Riquier, Stations,

L 469-4 HERNANDEZ-NICAISE Mari-Luz NICE
(CM Nice)

Demande Résumée :

La réalisation de la partie souterraine implique, contrairement à ce que l'on veut nous faire croire, de très gros chantiers à ciel ouvert. Egalement, il existe le problème majeur du charroi des terres excavées : 1500 tonnes /jour.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les différentes phases des travaux ainsi que l'emprise des chantiers sont parfaitement décrites dans le dossier d'enquête. Le problème du transport des terres excavées est pris en compte avec les itinéraires prévus pour le cheminement des camions. Quatre lieux de décharge ont été identifiés hors Nice.

Voir thème(s) : Travaux,

L 470 MANUEL Bernard (Vice Pres C.Q. 13 Rue Richelieu
14)

Demande Résumée :

a Illisible ?

b Au niveau du port, il faut que la gare soit enterrée.

c Il faut que la gare de Riquier soit prise en considération pour être un terminus

d Il faudra penser à des parkings à l'est et à l'ouest

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°31 relative au terminus du Port.

La totalité du projet de la ligne 2 est conçue de manière à être compatible avec un prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Séguane, Riquier, Stationnement & Parc Relais,

L 471 ODDOLI Georges 7 Avenue Albert 1er

Demande Résumée :

Favorable au projet proposé mais demande que la station se situe Place Garibaldi.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission d'enquête pense que c'est une solution restrictive eu égard à l'investissement important et obère le prolongement jusqu'à la gare de Riquier prévu au Schéma Directeur des Transports ultérieurement

L 472 MICHELLAND Raymonde 4 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Projet super, mais ne pourrait 'on pas remplacer le « vrai » gazon par du gazon synthétique tellement + économique.

Quant au cout, vous m'effrayez. Souhaitons que vous ayez vu juste !

Réponse de la Commission d'Enquête :

L'entretien d'un gazon naturel est plus onéreux qu'un gazon synthétique, mais l'agrément et l'esthétique d'une pelouse naturelle justifie pleinement son choix d'autant plus que les variétés de pelouse qui seront utilisées seront d'entretien plus facile que la pelouse utilisée pour la ligne 1.

Voir thème(s) : Coût, Environnement,

L 473-1 LANQUAR Laurent

44 Boulevard Garnier

Demande Résumée :

Un dossier de 6 pages, « contre » le tracé proposé, en demandant une étude complémentaire, pour un tracé entièrement souterrain, de type V.A.L.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 473-2 LANQUAR Laurent

44 Boulevard Garnier

Demande Résumée :

Le tracé mixte est une aberration tant économique que technique. Si la réalisation d'un tracé souterrain dans l'hyper-centre est jugée nécessaire, il est impératif d'étudier sa faisabilité souterraine sur l'ensemble de la ligne. Afin de disposer d'une cohérence du parti pris d'aménagement souterrain adapté au territoire métropolitain, de libérer l'espace public dans un objectif d'aménagement de développement durable, il est opportun d'étudier la faisabilité d'une ligne de V.A.L souterraine grâce à une architecture de tunnel intelligente, offrant des réserves de capacité suffisantes pour un fort report modal et des économies d'échelle et de fonctionnement. Dans un objectif de développement soutenable du transport public, nous demandons à ce qu'un tracé entièrement souterrain soit étudié, si l'option souterraine en hyper-centre était

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce projet a vu le jour suite à un consensus de la population après une large concertation qui a débuté en septembre 2006. Différents thèmes ont été abordés : opportunité de réaliser un réseau de tramway / les objectifs de desserte, de déplacements et d'aménagement urbain à prendre en compte pour les différents tronçons et leur degré de priorité / les tracés à privilégier pour les lignes T2 de Nice à Cagnes sur Mer et T3 dans la plaine du Var / etc.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 474-1 C.S. Résidence 14 V.H.

14 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Durée enquête trop courte car débutée en période fêtes.

Réponse de la Commission d'Enquête :

L'enquête publique a été ouverte du 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012, du lundi au samedi, selon les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 10 novembre 2011. Ce délai de 6 semaines, supérieur à celui de 1 mois prévu par l'article L.123-7 du code de l'environnement, et qui intégrait la trêve hivernale d'une semaine entre les fêtes, permettait à chacun de participer à l'enquête selon ses propres disponibilités.

Voir thème(s) : Victor Hugo,

Mars 2012

336 / 383

L 474-3 C.S. Résidence 14 V.H.

14 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Risque sismique : un document référencé GT16R1F1 dans le dossier d'enquêtes n'est pas disponible.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La recommandation de l'Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain intitulée « Tassements liés au creusement des ouvrages en souterrain », référencée GT16R1F1 est un document technique de 41 pages, que chacun peut consulter sur internet. Compte tenu de son caractère public, l'inclusion de ce document dans le dossier d'enquête n'aurait fait que l'alourdir.

Voir thème(s) : Dossier, Victor Hugo,

L 474-4 C.S. Résidence 14 V.H.

14 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Coût : risque de dépassement du budget lié aux problèmes sus-référencés.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût, Victor Hugo,

L 476 VASSALLO Richard

185 ter Avenue de Fabron

Demande Résumée :

Avis favorable car plus rapide qu'avec les bus, pour une réduction de la circulation et la réduction de la pollution.

Il y a un bémol c'est la liaison avec la gare de Riquier qui a été oubliée lors de la ligne 1

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte. La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête, sa réalisation est prévue ultérieurement selon le Schéma Directeur des Transports.

Voir thème(s) : Riquier,

L 477 SARL SUPROCYCLES PICCOLO S.

144 Rue de France

Demande Résumée :

Suite aux travaux, craint pour les conséquences sur la pérennité de leur jeune entreprise et la fuite des clients. Demande une aide financière pour la durée des

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 478 ICART Jean (CG 06)

11 Rue Tonduiti de l'Escarène

Demande Résumée :

Préconise l'utilisation d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), cet axe ayant déjà bénéficié d'aménagements conséquents pour un Transport Collectif en Site Propre (TCSP).

Préconise l'utilisation d'une liaison du type Véhicule Autonome Léger (VAL) pour la liaison St Augustin – Aéroport.

Les distances inter stations sont beaucoup trop grandes et doivent être mieux équilibrées : Fabron mérite d'être positionnée plus à l'ouest, dito pour Magan-Lenval, trop de distance entre Grosso – Alsace Lorraine, etc ...

Propose un tracé se terminant à la gare Riquier et passant plus au nord avec une station au niveau d'Acropolis. L'arrivée au port ne répond à aucune logique de transport. Aucun parc relais n'est possible.

Le budget estimé à 750 millions € donnera probablement un cout final du milliard ! du à la complexité du sous sol, ce qui dans la situation économique particulièrement difficile milite pour la mise en œuvre d'un BHNS.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Les solutions proposées de BHNS circulant en Site Propre et VAL ne correspondent pas à l'attente de performance d'un moyen de transport rapide et de grande capacité. L'ambition affichée pour Nice est une ligne de transport rapide et à grande capacité sur l'axe Ouest-Est. Cette ambition ne peut être remplie que par l'implantation d'une ligne de tramway.

Un rééquilibrage des stations .sera étudiée par le Maître d'oeuvre et demandé par la Commission d'enquête en particulier sur l'axe Californie.

La totalité du projet de la ligne 2 est conçue de manière à être compatible avec un prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Coût, Riquier, Stations, Tracé de la ligne,

L 479 Illisible

sans adresse

Demande Résumée :

Je suis pour un terminus à Riquier
Je suis pour un trajet totalement aérien pour des raisons d'économie, les voitures seraient « chasser » du centre

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé émane de nombreuses concertations et réunions publiques sur le projet.

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a proposé dans l'annexe A2, question N°9 une étude comparative entre le tracé proposé à l'enquête et un tracé aérien du dossier d'enquête.

Sans pouvoir apporter un jugement sur cette analyse, la Commission attire l'attention que la comparaison n'a de sens que si l'on prend en compte tous les paramètres pour en mesurer tous les impacts avantages et inconvénients offerts par les des deux options.

Les parcs-relais, bon marché, vont inciter les automobilistes à les utiliser et à prendre le tramway pour se déplacer et permettra donc une réduction de voitures de l'ordre de 20 000.

. La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête, sa réalisation est prévue ultérieurement selon le Schéma Directeur des Transports

Voir thème(s) : Coût, Riquier, Tracé de la ligne,

L 480 CRULLI Gérard

42 Boulevard Stalingrad

Demande Résumée :

Avis favorable mais avec une sortie en souterrain jusqu'à la Place de Beauté.

La sortie en aérien sur Place Ile de Beauté va entraîner la paralysie de la circulation dans tout le quartier et le projet ne prévoit pas de parking.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation. La Commission d'enquête demande au Maître d'Ouvrage s'il est possible d'étudier une autre solution sans la trémie

Voir thème(s) : Circulation, Gautier/Port/Ségurane, Stationnement & Parc Relais,

L 481 FCNA Féd. Commerce Niçois

24 Boulevard St Roch

Demande Résumée :

Souhaite l'organisation de réunions avec les représentants des commerçants pour éviter les erreurs rencontrées lors des travaux de la ligne1.

Demande si des aires de livraisons le long du chantier ont été prévues ainsi que des arrêts minute.

Il conviendrait également d'établir une charte travaux et une commission

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement,

L 482-1 LEROUX Philippe

2 A Rue Gautier

Demande Résumée :

Le tracé Garibaldi, Ségurane Gautier, Ile de Beauté est un non-sens !
Destruction d'un quartier pittoresque, difficultés de circulation en direction de l'Est. Le terminus au port n'est pas nécessaire.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 13 & 35.

Une alternative à la sortie en trémie dans la rue Antoine Gautier et au terminus sur la place Ile de Beauté est en cours d'étude par le Maitre d'Ouvrage : il s'agirait d'une arrivée directe sur le quai Cassini, n'impactant ni le quartier des antiquaires ni la place Ile de Beauté.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 482-2 LEROUX Philippe

2 A Rue Gautier

Demande Résumée :

Alternative : déviation par le Palais des expositions, Pierre Sola et arrivée à la gare de Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

De nombreux tracés ont été étudiés depuis 2005. Le Schéma Directeur des Transports Urbains, adopté en fin 2009 par le Conseil Communautaire a défini les grands axes de la ligne T2 qui doit desservir les quartiers de la ville en reliant le port à l'aéroport.

Voir thème(s) : Riquier, Tracé de la ligne,

L 483 ESCRIBE Dominique

28 Rue Vernier

Demande Résumée :

Favorable au tramway et pense qu'il n'est pas nécessaire de le poursuivre au delà de la place Garibaldi.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le projet prévoit l'arrivée du tramway au port avec une extension jusqu'à la gare Riquier, extension inscrite dans le Plan de Déplacement Urbain de la ville de Nice. Pour ces raisons, l'arrêt à Garibaldi hypothéquera les objectifs du PDU.

L 484 FERRER Manuela

2 a Rue Gautier

Demande Résumée :

Commerçante rue Gautier, n'est pas d'accord avec le trajet de la ligne 2 du Tram. La sortie (de la trémie) rue Gautier serait la mort de tous les commerces. Favorable à un terminus à Garibaldi, l'arrivée au port n'étant pas une nécessité.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé dans l'Annexe A2, question N°35, la possibilité d'arriver sur le quai Cassini et donc la suppression de la trémie rue Gautier.

Concernant l'arrivée à Garibaldi, se reporter à la réponse L 483.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 485-1 CHARLES Hubert et Renée [2]

27 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Le coût de l'opération est manifestement sous estimé. Il faut choisir une solution moins coûteuse. La procédure suivie ne paraît pas satisfaire aux exigences des législations d'aménagement ou d'environnement européenne ou nationale (convention d'Aarhus, engagement national pour l'environnement, etc ...).

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Coût,

L 490 CHANGER D'ERE Dire N° 3

NICE

Demande Résumée :

Déposées pour les élus socialistes du Conseil Municipal de la Ville de Nice (P. Allemand).

Ils considèrent qu'avoir un terminus Place Ile de Beauté est un non sens pour la ligne 2 Est Ouest. Les habitants du quartier et les usagers de la gare Riquier ont lancé une pétition qui milite pour une arrivée à la gare SNCF Riquier (5000 usagers par jour). Les études d'impact auraient fait reculer Christian Estrosi (NDLR Maire de Nice). Un projet ambitieux ne peut cependant pas occulter la nécessité de construire une véritable inter modalité entre le tramway et la gare de Riquier.

Nous proposons un phasage de cette ligne 2 Est Ouest. Il s'agirait de permettre le passage du tramway en souterrain entre la rue du Congrès et la place Garibaldi sous laquelle se situerait un terminus simple comme il en existe un au Pont Michel. Cela permettrait : de ne pas porter atteinte au quartier du port (problème de trémie et de l'immeuble 22 rue Ségurane) ; de prendre en compte le fait que les résidents et les commerçants du Port de Nice n'ont pas fait preuve d'une impatience notable ; de tester sur une distance plus courte l'option tunnel ; de ramener le cout de laligne 3 de 758 million € aux environ de 600 millions €.

Concernant la jonction entre le tram et la gare de Riquier :

-Si les difficultés rencontrées par l'option tunnel se révèlent surmontables et sans surcout important, la ligne 2 pourrait être prolongée en souterrain vers la place Ile de Beauté sans inconvénient pour le commerce local et poursuivre en souterrain vers la place Blanqui (NDLR Gare Riquier). Le cout supplémentaire serait compensé par l'entrée en souterrain rue du Congrès.

-Si l'option souterraine s'avérait infaisable, il faudrait remonter vers la place Blanqui et la gare Riquier en surface en évitant absolument la rue Arson. Cette option serait bien entendu moins onéreuse avec une économie réalisée de l'ordre de 60 à 70 millions €.

-IL demeure aussi la possibilité de raccorder la gare de Riquier au réseau de la ligne 1 par la réalisation d'une boucle à partir de la place de l'Armée du Rhin. (Riquier par le Boulevard Delfino et retour par la Bd Pierre Sola avec jonction à la station Palais des Exposition.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, L489 – L490 – L491.

La Commission d'enquête prend acte des dires exprimés et considère que ces questions éminemment techniques reçoivent leurs réponses dans les explications du

Maître d'Ouvrage.

La totalité du projet est conçue de manière à être compatible avec un éventuel prolongement jusqu'à la gare de Riquier. Ce prolongement est prévu dans le schéma directeur des transports de la ville de Nice. Des aménagements au niveau des correspondances de bus sont prévus en attendant entre la gare Riquier et le terminus du tramway au port.

Voir thème(s) : Riquier, Stations, Tracé de la ligne,

L 491 CHANGER D'ERE Dire N° 4

NICE

Demande Résumée :

Déposées pour les élus socialistes du Conseil Municipal de la Ville de Nice (P. Allemand)

Complément aux Dires n°2.

L'entrée en souterrain à la rue du Congrès rapprocherait considérablement cette entrée de la ligne 1. Cela permettrait de prévoir en surface une connexion à moindre cout entre les 2 lignes, connexion qui ne serait utilisée qu'en qualité de voie de secours (transfert de rame d'une ligne à l'autre), donnerait plus de souplesse à

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question 30.

Voir thème(s) : Exploitation, Tracé de la ligne,

L 492 VIDARD

18 Avenue Gravier

Demande Résumée :

S'étonne que l'on entérine le projet souterrain de la ligne 2, ce qui est fort souhaitable, et qui n'a pas été fait pour la ligne 1, et que la ligne 2 ne soit pas reliée à la gare de Riquier.

N'est pas favorable à la ligne aérienne pour le port pour des raisons esthétiques.

L'absence de liaison entre la ligne 1 et 2 est une erreur fondamentale. Quid de stations

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le choix du tunnel pour une partie de la ligne 2 a pour but d'éviter de passer à travers le centre ville dense afin de ne pas le sur encombrer.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 493 MEHL Jean Louis

100 Rue de France

Demande Résumée :

Il lui paraît raisonnable de réduire le trajet souterrain pour réduire les coûts, favoriser les intermodalités futures, restructurer l'offre de transport de surface, éviter les atteintes aux immeubles compte tenu de la géologie du sous-sol et augmenter le nombre de stations entre Grosso et le Port.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation favorable à un raccourcissement de la section tunnel pour réduire les coûts qui éviterait au maximum les atteintes aux immeubles existants et rejoint la demande fréquente d'augmenter le nombre de stations en tunnel

Voir thème(s) : Coût,

L 494-1 GAUCHIER Rémi

20 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Très surpris par le courrier RAR leur annonçant leur expropriation en raison des conséquences humaines, financières et autres. Par ailleurs, le coût du projet risque d'être multiplié par trois. Le dossier ne compare pas les coûts entre la portion de tramway en souterrain et les autres variantes proposées, notamment celle en aérien sur la rue Cassini qui serait beaucoup plus courte et moins coûteuse. Le dossier ne fait aucunement part du risque important de détérioration encouru par notre immeuble classé en zone protégée.

Dans le dossier, rien concernant l'expropriation de l'immeuble. Les arguments avancés sur le choix des variantes ne sont que partiels.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 496 PICCIOTTO Carmelo

PARIS

Demande Résumée :

Avis défavorable au projet en préconisant un tramway en surface pour des raisons de coût, d'aléas exceptionnels face à l'option en souterrain qui ne réduit pas l'usage de la voiture et la pollution dommageable pour la préservation de la qualité architecturale de la ville.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a proposé dans l'annexe A2, question N°9 une étude comparative entre le tracé proposé à l'enquête et un tracé aérien du dossier d'enquête.

Sans pouvoir apporter un jugement sur cette analyse, la Commission attire l'attention que la comparaison n'a de sens que si l'on prend en compte tous les paramètres pour en mesurer tous les impacts avantages et inconvénients offerts par les des deux

Voir thème(s) : Coût, Environnement, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 498 Nice Union Maritime VOISIN Thierry

Quai Amiral Infernet

Demande Résumée :

Le tracé général de la ligne 2 n'apporte aucun commentaire de leur part. Concernant le cas du terminus sur le port de Nice, la préférence des professionnels va vers une gare enterrée sous la place Ile de Beauté pour préserver le site sans impacter le trafic de cette place. Sont opposés à l'arrivée du tram sur le quai Cassini comme proposé par certains dans les registres d'enquête. En effet, les restrictions de circulation sur ce quai auront pour conséquence d'entraver le fonctionnement du port. Par ailleurs, le tramway sur les quais serait dangereux pour les bateaux et les personnes circulant sur les quais.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission prend acte de cette proposition qui est proche de l'arrivée sur le quai Cassini. Il semble qu'une étude fine de cette solution, pour permettre un encombrement minimal de ce quai pour une exploitation normale du port, soit nécessaire.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 499-1 FARAGOU A. (Architecte)

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

Le tracé envisagé constitue une incongruité factuelle et financière alors que le tracé par la rue Cassini est le mieux adapté. Pourquoi la ligne 2 ne va-t-elle pas jusqu'à Riquier pour établir une véritable connexion tram-train.

Avant tout, le projet doit s'intégrer dans le tissu urbain. Pourquoi faire une trémie débouchant rue Gautier alors qu'il ne reste qu'une centaine de mètres pour arriver à la station place Ile de Beauté ?

Les impacts pour le quartier, ses habitants et les commerces sont importants.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette lettre très fournie porte sur plusieurs thèmes rédigés par la commission qui répondent aux interrogations du requérant de manière précise et la plus exhaustive possible. Voir notamment en annexe au rapport les éléments de réponse fournis par le Me d'ouvrage en réponse à la lettre L330 de Mr Alain FARAGOU.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 500-1 FARAGOU Ginette

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

Cette lettre expose globalement les mêmes interrogations que la précédente.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 501 PETITION THEBAULT Julie [95]

4 Rue Gautier

Demande Résumée :

Double emploi avec L329.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne, Tunnel,

L 502-1 POURIEL Claude

St LAURENT DU VAR

Demande Résumée :

Pour desservir le centre administratif et la salle Nikaia vous avez choisi un terminus en cul de sac à l'extrémité du parc des sports. Il aurait été beaucoup plus judicieux de faire tourner le tramway à l'angle Digue de Français / RN 2202, faire l'arrêt principal à 4 voies devant le collège [LIDL], puis faire continuer la ligne vers le Nord direction du centre commercial Carrefour en desservant au passage le nouveau stade.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce projet a vu le jour suite à un consensus de la population après une large concertation qui a débuté en septembre 2006. Différents thèmes ont été abordés : opportunité de réaliser un réseau de tramway / les objectifs de desserte, de déplacements et d'aménagement urbain à prendre en compte pour les différents tronçons et leur degré de priorité / les tracés à privilégier pour les lignes T2 de Nice à Cagnes sur Mer et T3 dans la plaine du Var / etc.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 502-2 POURIEL Claude

St LAURENT DU VAR

Demande Résumée :

Concernant l'aéroport, éviter le rebroussement à la gare multimodale pour les gens arrivant de l'Ouest du Var. Desservir l'Ouest du Var en passant par T 1, T 2 et la zone Cap 3000. Avantage : desservir les aérogares par l'Ouest sans rebrousser chemin et desserte de la zone de Cap 3000 ; Avantage : ne pas toucher au pont Napoléon III.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation ne fait pas partie de l'objet de l'enquête.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 503-1 Anonyme

Rue de France

Demande Résumée :

Favorable au terminus à la gare de Riquier, à un tracé en surface.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Riquier, Tracé de la ligne,

L 503-2 Anonyme

Rue de France

Demande Résumée :

Favorable à des arrêts tous les 400/450 mètres.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Stations,

L 503-3 Anonyme

Rue de France

Demande Résumée :

Favorable à une piste cyclable tout au long du tracé.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Déplacement doux,

L 503-4 Anonyme

Rue de France

Demande Résumée :

Favorable à la création de petits parcs relais au bas des vallons (Cimiez, Magnan, Fabron, Bosquets).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 24, 25, 26 & 29.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Stationnement & Parc Relais,

L 503-5 Anonyme

Rue de France

Demande Résumée :

Favorable à l'optimisation des ressources financières en temps de crise.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Coût,

L 503-6 Anonyme

Rue de France

Demande Résumée :

Contre le tunnel, son coût et les nuisances du chantier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Travaux, Tunnel,

L 504-1 HVIDSTEN Axel

CARROS

Demande Résumée :

Juge le projet onéreux, court-termiste et obsolète. S'oppose à la desserte de l'aérogare. Suggère le terminus « en haut du parking de Cap 3000 ». Contre la desserte du CADAM

Réponse de la Commission d'Enquête :

Dans la stratégie de développement de la métropole, il est important qu'il y ait une communication directe Aéroport (10 millions de passagers) – Centre-ville – Port (900 000 passagers ferries) dans une économie dont le tourisme est le principal moteur, ces deux infrastructures étant les deux pôles de transport stratégiques pour la Côte d'Azur et les Alpes-Maritimes.

Concernant le CADAM, le terminus du tram dans cette zone est un besoin évident pour desservir ce centre où se concentrent la plupart des services de l'Etat, de la Préfecture et du Conseil Général (3000 emplois – 300 000 visiteurs annuels).

Voir thème(s) : CADAM, Coût, Tracé de la ligne,

L 504-2 HVIDSTEN Axel

CARROS

Demande Résumée :

Contre le tunnel.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Tunnel,

L 504-3 HVIDSTEN Axel

CARROS

Demande Résumée :

Souhaite que plusieurs propositions soient soumises à la population.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 505 ACCFA Association [50]

Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Association des Commerçants Californie-Ferber-Carras

Les points négatifs suivants ont été relevés :

- Absence de communication et concertation envers les commerçants concernant l'ébauche du projet.
- Stationnement : suppression de 330 places ; aucun stationnement prévu de la rue Vigo à l'avenue Frémont (soit plus de 1 km) ; manque de place de livraison ; manque de stationnement type « arrêt minute »
- Le non sens de la création d'une aire piétonne sur la portion du square Kirchner

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question 26.

Compte tenu d'une emprise restante de 8,5 m restante, le Maître d'Ouvrage propose plusieurs types d'aménagement dans sa réponse. L'avis des Comités de Quartier sera sollicité, afin que ces aménagements soient définis en concertation avec les usagers.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Stationnement & Parc Relais,

L 506 PETITION Création Achat Minute

Boulevard Cassin

Demande Résumée :

Pétition : Oui au tramway/Non à la suppression des stationnements/Pour la création d'une voie d'« achat minute »

Réponse de la Commission d'Enquête :

En complément des thèmes spécifiques que la Commission a développé, elle a demandé au Maître d'Ouvrage d'apporter des compléments d'information sur cette question très importante. Ces éléments sont dans son mémoire en réponse annexe A2 (questions 24-25-27)

La Commission acte les efforts du Maître d'ouvrage pour répondre à ces préoccupations et en particulier la possibilité de trouver des solutions pour faciliter des emplacements le long des trottoirs « d'achat minute »

Voir thème(s) : Stationnement & Parc Relais,

L 507-1 TADLAOUI Chahrazade

170 bis Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Je ne suis pas contre le projet de la ligne Ouest Est du tramway.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 507-2 TADLAOUI Chahrazade170 bis Avenue de la
Californie**Demande Résumée :**

Je suis contre le fait de retirer les 2 voies de circulation [Av de Californie]. Le projet ne tient pas compte des petits commerces, il va les tuer. Les personnes âgées n'auront plus la possibilité d'aller faire leurs courses. Je vous demande de ne pas effectuer ces travaux en mettant 1 seule voie de circulation. Les 2 voies sont indispensables pour les commerces, mais aussi pour gérer la circulation, lorsqu'il y a un problème sur la promenade ou la voie rapide.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°2 et 29.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation,

L 508 PREDHUMEAU Laura

172 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Contre le passage du tramway avenue de la Californie car cela va supprimer du travail aux commerçants de proximité, service pour les personnes âgées du quartier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé à l'enquête est ressorti comme le plus favorable à l'issue d'un long processus d'études et de concertation sur différentes solutions développées dans le dossier d'enquête.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Tracé de la ligne,

L 509 PREDHUMEAU Chantal

172 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Est contre le passage du tramway avenue de la Californie qui tuera les commerces existants et diminuera les places de stationnement.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s)

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Stationnement & Parc Relais,

L 510 REDEZ Nader

176 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Je ne suis pas d'accord avec le projet tramway, qui ne va qu'étouffer les commerces de la Californie et le quartier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation, Stationnement & Parc Relais,

L 511 **ROSSINI Christophe****Demande Résumée :**

Opposé au tramway qui entraîne la suppression des doubles voies. Le quartier sera asphyxié.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation parle d'un quartier sans préciser lequel. On ne peut donc prendre en compte que la prédiction de la perte des clients pour les commerces, les arbres coupés et la suppression des doubles voies. On peut supposer qu'il s'agit du tracé sur la partie ouest de la ligne.

Voir thème(s) : Environnement,

L 512 **BENATTA Kamel**

168 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Manifeste sa désapprobation quant à la suppression de la double voie dans l'artère commerçante de la Californie. Le maintien de cette double voie permettrait aux commerçants de continuer à exister.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse à la L505

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Circulation,

L 513 **GILLI Eric**

8 Place Garibaldi

Demande Résumée :

En sa qualité de Niçois et de Géologue, a analysé le dossier d'enquête « Loi sur l'eau » qui fait apparaître de graves lacunes : insuffisante densité des forages et mesures in situ, défaut de mise en place et suivi d'un réseau de piézomètres, absence de synthèse hydrogéologique, utilisation d'un modèle numérique non validé, hypothèses de fonctionnement de la nappe alluviale hasardeuses, absence de prise en compte de la diversité des aquifères, absence d'inventaire des installations existantes, minimalisation des risques liés à la présence de gypse en sous-sol. Points qui sont détaillés dans un rapport détaillé qu'il a établi et qui est joint à sa lettre. Il demande des études complémentaires et une synthèse hydrogéologique plus poussée. En l'état actuel le projet doit être rejeté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce rapport transmis par le Cabinet de gestion DALBERA avec la lettre L410 a été pris en compte par la Commission.

Voir thème(s) : Tunnel,

L 514 **REVEST Marc (Le Bar à Crêpes)**

125 Rue de France

Demande Résumée :

Les travaux devant son établissement pour l'entrée du tunnel signifie la mort de son établissement. Il s'oppose au projet tel qu'il est présenté et pose les questions suivantes :

durée des travaux, accessibilité, hauteurs des palissades, possibilité de traverser la rue, stationnement, obtention d'une terrasse et comment faire pour être indemnisé.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 515 JEUDY-MARTELLI

12 Boulevard Vérany

Demande Résumée :

Regrette que le tramway ne passe pas par la Promenade pour profiter du spectacle et de moins de pollution

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé émane de nombreuses concertations et réunions publiques avec des critères de choix évaluant les différentes options qui ont été développées dans le dossier d'enquête..

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Tracé de la ligne,

L 516 LESOURD André

55 Rue Gal

Demande Résumée :

Voyager dans de bonnes conditions, c'est la devise de la deuxième ligne. Pourquoi ne pas améliorer les conditions de voyage du 1er tram telles que suggérées en 2009 et rappelées dans mon e-mail du 16 janvier 2011 à 13h10 !

Dans ce mail joint à cette requête, le requérant pense qu'augmenter la cadence des tram est une hérésie tant que ne seront pas solutionnés les problèmes exposés que l'on ne retrouve dans aucun tram ailleurs ! Il souligne les problèmes d'insécurité relative aux installations qui provoquent des chutes de personne.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Exploitation, Sécurité des personnes,

L 517 ASSOS Racines du Pays Niçois

8 Rue Gautier

Demande Résumée :

Opposés à l'arrivée en surface du tramway place Ile de Beauté, sauf à enterrer la circulation automobile.

Favorable à une sortie sur les quais du port, à un tram rapide et sans publicités

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 518-1 DELACHE Solange

10 Avenue Foch

Demande Résumée :

Je suis favorable à une ligne 2 O/E à Nice, mais entièrement en surface. Coût très élevé en travaux, fonctionnement, entretien. Problèmes hydrogéologiques, sismiques, dégâts au bâti, donc beaucoup trop de risques (probablement sous estimés).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce tracé présente de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres évènements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°7 ; 11 et 12.

Voir thème(s) : Coût, Eau,

L 518-2 DELACHE Solange

10 Avenue Foch

Demande Résumée :

Je suis opposée au terminus au port, la problématique des flux de circulation à l'Est n'ayant pas été suffisamment prise en compte. Le terminus Est de la ligne 2 doit se faire sur la ligne 1 (Thiers ? Masséna ? Garibaldi ?) : Cela aura l'avantage de diminuer le coût de cette deuxième phase de travaux du tramway et de préserver l'avenir en amorçant la construction d'un futur réseau intelligent (cohérence du matériel et de l'alimentation électrique, connections intelligentes et donc choix intelligent des tracés de ligne et de leurs terminus).

Réponse de la Commission d'Enquête :

NCA a décidé de reporter la section Port-Gare de Riquier dans le temps. Le tramway sera donc en terminus à la Place Ile de Beauté lors de sa mise en service, car la totalité du projet est conçu de manière à être compatible avec un éventuel prolongement.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°2 ; 13 et 32.

Voir thème(s) : Exploitation, Tracé de la ligne,

L 519 HANAN Richard

24 Boulevard Riquier

Demande Résumée :

Demande que la ligne aille jusqu'à Riquier

Réponse de la Commission d'Enquête :

La liaison avec la gare de Riquier est hors objet de cette enquête. Le terminal Place Ile de Beauté est prévu pour un prolongement vers Riquier dans une autre étape conformément au Schéma Directeur des Transports en Commun

Voir thème(s) : Riquier,

L 520 BERNOT Philippe

12 Boulevard Vérany

Demande Résumée :

Avis favorable mais regrette que le passage sur la Promenade n'ait pas été retenue

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé émane de nombreuses concertations et réunions publiques avec des critères de choix évaluant les différentes options qui ont été développées dans le dossier d'enquête..

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 521 GAUCHIER Rémi

20 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Double emploi avec lettre n° L494

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse à la lettre L494.

L 522 Assos Port Avenir Martinez

24 Rue Cassini

Demande Résumée :

Contre le tracé de la ligne 1 proposé.

Tout à fait d'accord avec ce qui est proposé par Monsieur Jean-Claude ARAGON (voir L409).

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse à la lettre L409

L 523 Assos Vivre à Ségurane [172]

22 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Trop de risques pour les immeubles classés de la rue Ségurane, dont le N°22.

Pour un terminus à Garibaldi. Contre le tunnel : pour un tracé en surface empruntant les voies de bus, prévues pour cela.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions N° 13 & 31.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne, Travaux, Tunnel,

L 524 PETITION Arrivée Quai Cassini [19]

17 Rue Philibert

Demande Résumée :

Pétition regroupant 19 signataires pour la création du terminal Quai Cassini en passant en souterrain sous les rues Séguranes et Antoine Gautier

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé cette option dans l'annexe A2, question N°35

La Commission d'enquête en prend acte et demande au Maître d'Ouvrage d'examiner la faisabilité de cette proposition qui supprimerait la trémie de la rue Gautier.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Tracé de la ligne,

L 525 PETITION Quai Cassini

17 Rue Philibert

Demande Résumée :

Contre la création d'une trémie, rue Antoine Gautier et l'ouverture d'une tranchée, rue Ségurane pendant les travaux. Pour un terminal souterrain, place Ile de Beauté, avec accès quai Cassini et une ligne souterraine, rues Ségurane / Antoine Gautier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 526 PETITION Contre la Trémie [5]

PORT

Demande Résumée :

Demande que le projet reste en souterrain jusqu'à son terminus par une arrivée sur le quai Cassini, des garanties pour la préservation et la mise en valeur du patrimoine foncier, historique commerçant et humain et des mesures d'accompagnement et/ou compensatoires précises pour les riverains touchés par les nuisances.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°35.

L'arrivée sur la quai Cassini, envisagée par le MO permettra de préserver la place Ile de Beauté dans son état actuel et de supprimer la trémie rue Gautier.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane, Indemnisation et Accompagnement,

**L 527 PETITION Station sous Ile de
Beauté [15]**

PORT

Demande Résumée :

Demande une arrivée du tram sous la place Ile de Beauté

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°35.

L'arrivée sur la quai Cassini, envisagée par le MO permettra de préserver la place Ile de Beauté dans son état actuel. L'installation d'une station souterraine sous la place Ile-de-Beauté n'a pas été retenue en raison de son impact financier (+30 à 40 M €) et des difficultés hydrogéologiques rencontrées spécifiquement sur le secteur du Port.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 528 **ERCOLANI Gérard**

2 Rue Ségurane

Demande Résumée :

Contre le projet sur l'axe Ségurane car les immeubles sont du 18^{ème} siècle sans fondation et dans mon immeuble il y a un puits.

Le passage par l'axe Cassini est plus normal avec moins de dégâts collatéraux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le tracé proposé émane de nombreuses concertations et réunions publiques avec des critères de choix évaluant les différentes options qui ont été développées dans le dossier d'enquête.

Le passage par l'axe Cassini a été écarté en raison de son impact négatif sur le quartier ; la place Garibaldi a connu un embellissement et la réouverture d'un chantier de génie civil complexe, création d'une station souterraine notamment, pourrait être mal compris par la population.

Quant aux dégâts collatéraux, ils devront être maîtrisé par des référés préventifs générant des travaux de confortement éventuel avant travaux.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne, Travaux,

L 529-1 **CAP Garibaldi Commerçant**

2 Place Garibaldi

(Chevalier)**Demande Résumée :**

En tant que Président de l'Association des commerçants de la place Garibaldi je vous prierais de bien vouloir noter notre présence pour les prochaines réunions de travail sur l'évolution du projet auxquelles vous nous convierez.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Nous laissons à NCA le soin d'en prendre bonne note.

L 529-2 **CAP Garibaldi Commerçant**

2 Place Garibaldi

(Chevalier)**Demande Résumée :**

C'est avec grande joie que nous prenons ce projet de ligne de tramway et l'installation d'une station rue Ségurane.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 529-3 CAP Garibaldi Commerçant
(Chevalier)

2 Place Garibaldi

Demande Résumée :

Je souhaiterais qu'il ne soit pas compris, sur le terrain occupé par le chantier, les espaces de terrasses allouées par la Mairie et que soit préservé l'embouchure de la rue sur la place, car nos 2 confrères « Le Sully » et « G Square » sont très inquiets. Un chantier envahissant, avec citerne à béton, bennes à gravats et autres cauchemars, comme le bruit des machines, entre 12 h et 14 h, nous serait fatal. Je me tiens à votre disposition pour vous rencontrer.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Nous laissons à NCA le soin d'en prendre bonne note.

Voir thème(s) : Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 531 C.D.O.Sportif (Ehrmann)

NICE

Demande Résumée :

Demande à déplacer le futur centre technique pour préserver les activités sportives sur le stade Charles Ehrmann.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 1.

Voir thème(s) : CADAM,

L 532-1 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

On constate une volonté de tenir le citoyen éloigné des affaires de la cité / 4 enquêtes publiques (A, B, C et D), des centaines de pages à consulter dans un laps de temps très court / d'énormes dossiers très lourds et peu maniables / des horaires peu pratiques pour les gens qui travaillent / pratiquement rien sur Internet / une période de fêtes familiales de fin d'année, particulièrement mal choisie.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le 1er jour d'enquête était le 12 décembre, une semaine avant les vacances scolaires. Le dernier jour d'enquête était le vendredi 20 janvier soit 3 semaines après les vacances scolaires. La durée totale de cette enquête a été de 6 semaines. Les pièces du dossier étaient consultables dans 3 endroits différents : Le forum d'urbanisme et d'architecture du lundi au vendredi de 8h30-17h30 et le samedi de 9h00 à 13h00 / l'espace associations Nice Garibaldi du lundi au vendredi de 9h00 à 18h00 et le samedi de 10h00 à 13h00 et 14h à 18h00 / l'Arénas immeuble « Le phare » du lundi au vendredi de 8h30-17h30 et le samedi de 9h00 à 13h00. La prolongation de l'enquête n'a pas semblé utile, chacun ayant eu le temps de consulter à loisir les dossiers présentés à l'enquête publique.

Voir thème(s) : Dossier,

L 532-10 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Comme on le voit, cet empilement d'avantages, plus ou moins pertinents, dont la plupart sont communs à ceux d'un tracé aérien judicieusement choisi ne doit pas faire oublier les inconvénients majeurs développés et ne justifie en rien le choix du tracé avec tunnel. Contrairement à l'objectif annoncé, dans le dossier, de réduction de la circulation automobile dans l'hypercentre, le choix du tracé souterrain tend à faciliter la circulation des véhicules particuliers.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°31.

Voir thème(s) : Circulation, Tracé de la ligne,

L 532-11 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Le tracé passant par les Bd Victor Hugo, Dubouchage et Carabacel nous semble un bien meilleur choix, ses inconvénients n'étant pas insurmontables et bien moins dévastateurs et coûteux que ceux du tracé-tunnel. Nous souhaitons, donc qu'il soit réétudié plus en détail.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Pour déterminer le tracé de cette deuxième ligne de tramway une large concertation a été offerte au public, votre contribution aurait pu être utile. Tout le monde pouvait s'exprimer. Il fallait exposer ces options au cours de cette concertation dont le résultat a déterminé l'actuel tracé et ses options, le tout présenté lors de l'enquête publique.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°7

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 532-12 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Alternative au tramway : Il serait intéressant de le comparer également à un autre moyen de transport, développé dans certaines villes, connus sous l'appellation de BHNS (Bus à Haut Niveau de Services) établis en site propre (parfois désigné par le sigle anglais BRT, bus rapid transit). Les bus utilisés pourraient fonctionner à l'hydrogène (pile à combustible sans rejet). Les principales caractéristiques d'une ligne BHNS sont :

- une haute fréquence de passage (généralement 5 à 10 minutes en heures pleines et moins de 15 minutes en heures creuses) ; un temps de trajet garanti et des passages réguliers ; une vitesse relativement élevée ; une amplitude horaire de fonctionnement étendue ; un système d'information de qualité : temps de parcours, attente, fréquence, etc. / Ces caractéristiques sont obtenues au moyen d'aménagements particuliers par rapport aux lignes de bus classiques : Des aménagements de voirie ponctuels ou sur l'intégralité du parcours avec souvent une circulation en site propre ; La mise en place de priorités aux feux ; Une plus grande visibilité que les lignes classiques via, par exemple, la signalétique et le design des arrêts et du matériel roulant /

L'aménagement d'une ligne BHNS, même en site propre intégral, nécessite en effet un investissement bien moins lourd que la construction d'une ligne ferrée et offre des possibilités de réaménagement plus souples.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Des débats sur la ligne de tramway est-ouest, il est ressorti qu'il s'agissait d'offrir un système de transports en commun confortable, performant et fiable pour attirer le plus de monde possible sur les transports publics et limiter ainsi au maximum les déplacements en voiture et les nuisances qui y sont liées (pollution, bruit, occupation de l'espace public envahissante). Ce réseau se compose de tous les modes TC existants (aéroport, port, train, tramway, bus, parcs-relais voitures) et de leurs projets, interconnectés (via des pôles d'échange). Evolutif, il permettra de répondre au fur et à mesure aux besoins (croissants) à 20-30 ans, d'où un débat sans conclusion sur le BHNS et le tramway sur pneu moins capacitaires. Le choix du matériel roulant s'oriente vers un matériel de grande capacité, seul le matériel de type tramway permet d'atteindre aujourd'hui des capacités de 300 personnes par rame à raison de 4 personnes au m², espace qui garantit un confort de transport agréable. La fréquence de desserte proposée en période de pointe sera : 4 minutes d'intervalle de passage sur le tronçon commun (3 minutes à terme). Les lignes circuleront de 4h30 à 1h30 comme la ligne 1 actuelle.

Voir thème(s) : Autobus,

L 532-13 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Autre demande : Etudier l'extension de la ligne T2 France du Port en direction de la gare de Riquier, afin d'établir une correspondance avec le réseau SNCF souhaitée par de nombreux usagers.

Réponse de la Commission d'Enquête :

En janvier 2011, suite aux études techniques et à l'appréciation des impacts sur la rue Arson, NCA a décidé de reporter la section Port-Gare de Riquier dans le temps. Le tramway sera donc en terminus à la Place Ile de Beauté lors de sa mise en service. Cependant, la totalité du projet est conçu de manière à être compatible avec un

éventuel prolongement.

Voir thème(s) : Riquier,

L 532-14 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Pistes cyclables : Comme sur la ligne T1 pas de piste cyclable prévue près de la plateforme. Le rejet des cyclistes sur la Promenade des Anglais n'est pas acceptable. Ce n'est pas avec des choix comme celui-ci que l'on incite à l'utilisation du vélo sur un parcours favorable de surcroît puisque plat. Oubliés les beaux discours << écolos >> ? Une autre solution doit être envisagée !

Réponse de la Commission d'Enquête :

Sur l'axe Californie / rue de France, il a été choisi de ne pas implanter de pistes ou bandes cyclables, ni sur trottoirs, en bien des points trop étroits, ni sur chaussée, où la sur-largeur aurait immanquablement servi de zone de stationnement. Etant donné la proximité de la Promenade, sur laquelle une voie cyclable bidirectionnelle sur le trottoir Sud est proposée en continu du port à l'aéroport, le parti retenu consiste à soigner les raccords entre les deux itinéraires. Il s'agit de guider les cycles vers la piste de la Promenade des Anglais depuis les passages piétons et de leur permettre de traverser en toute sécurité aux carrefours. Une voie dédiée, peinte ou protégée plus « lourdement » permet de traverser l'îlot qui sépare la « Prom » de la Californie.

Voir thème(s) : Déplacement doux,

L 532-15 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Parkings relais : Le nombre de places prévu dans les parcs-relais semble très insuffisant pour jouer leur rôle incitatif. 700 places au débouché de l'autoroute, de la route de Digne : voies de grande circulation, c'est peu. Idem pour Ferber, débouché des routes du littoral et de l'autoroute. 50 places à Magnan, une misère. A reconsidérer !

Réponse de la Commission d'Enquête :

4 parcs relais vont être créés : Saint-Augustin : 700 places / Ferber : 250 places / Digue des Français : 250 places / Magnan : 50 places. A noter qu'il s'agit d'estimations basées sur des comportements actuels (et aussi sur des capacités foncières disponibles) et que des dispositions seront prises pour augmenter significativement ce nombre de places en cas de demande accrue.

D'autre part il faut reconnaître que les axes de circulation sont saturés, induisant de fortes pollutions et nuisances. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles NCA a choisi de mettre désormais en place des modes de déplacements les plus forts en capacité de transport et les moins consommateurs d'espace. En effet, il devient possible de réduire l'espace de voirie dédié aux seuls déplacements en voiture et au stationnement, sans diminuer la capacité à se déplacer, grâce à une offre de transports publics plus performante qui utilise une surface moins grande. Ce qui permet une redistribution de ces espaces publics limités aux autres usages : piétons, vélos, espaces plus conviviaux pour les habitants et visiteurs dans les quartiers concernés par les futures lignes.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°28.

Voir thème(s) : *Stationnement & Parc Relais,*

L 532-16 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

On a essayé d'occulter les pollutions pour lesquelles aucune solution n'apparaît et de minimiser les dangers, les nuisances par des « à-peu-près », des formules vagues, des conditionnels..... Les dangers éventuels sont à peine évoqués : La pollution engendrée par la noria des camions nécessaires à l'évacuation des gravats du tunnelier / pollution de l'air (en particulier les microparticules du gas-oil des camions) / pollution par le bruit (bruit des moteurs des machines, bruit de la circulation) / Rien n'est dit sur les vibrations : le problème est soulevé, sans plus. Les riverains du tunnel savent-ils à quoi ils doivent s'attendre ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°16.

Voir thème(s) : *Environnement, Tracé de la ligne, Tunnel,*

L 532-17 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Il est dit : « en milieu urbain l'impact sur la faune est limitée sauf pour les oiseaux », bien sûr c'est complètement faux, on n'a sûrement pas demandé l'avis des spécialistes des sciences de la vie et de la terre / on veillera à ne pas détruire les arbres pendant la nidification », cela c'est un des fameux points DD (développement durable), à noter le vague de la formule (ce n'est pas on interdira) et puis durant les années que dureront les travaux et les années avant que les petits arbres replantés arrivent à une taille qui leur permettent d'être, à nouveau, un refuge pour les animaux : rien ! Page 418 « plusieurs » arbres seront supprimés (700 environ) !!. Ailleurs dans le dossier on réitère, on retrouve « seuls 700 arbres seront enlevés » quand on sait que ce sont, la plupart du temps, de très gros arbres qui mettent des décennies à pousser. On évite, bien sûr, de nous indiquer la taille des arbres qui seront replantés en remplacement.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La phase de conception est une partie essentielle pour l'intégration des actions Développement Durable dans le projet, car c'est à ce stade que sont définis les choix concernant le type d'aménagement de la rue et des stations, de plantations, de matériaux et mobilier urbain, des caractéristiques du matériel roulant, etc. Parmi les nombreuses actions en cours, il y a l'intégration de la réflexion sur la « climatisation naturelle » de la ville : en augmentant la présence d'arbres en ville (+ 2400 arbres nouveaux soit au global + 1700 arbres avec les 700 arbres supprimés), avec le choix d'arbres caduques faisant de la belle ombre sur Ile de Beauté et les axes urbains en été et laissant passer le soleil l'hiver, des brise-vents, pergolas sur Saint Augustin ou les parcs-relais, l'engazonnement de l'essentiel de la plate-forme, la maximisation des surfaces couvertes en station aérienne.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°15.

Voir thème(s) : *Environnement,*

L 532-18 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

On passe par pertes et profits la réduction du Jardin « Alsace Lorraine », un des rares jardins d'un certain volume de Nice, mais on met en avant les milliers de m² de plaques de gazon, dont on va recouvrir le projet. Rien sur les milliers de m³ d'eau et les kilos de fertilisants chimiques utilisés pour fabriquer et entretenir cette peinture verte ! Le climat chaud et sec méditerranéen n'est pas propice à ce genre de fantaisie, qui n'est ni durable ni écologique.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Environnement, Victor Hugo,

L 532-3 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

On nous demande d'avaliser un projet très coûteux, énergivore et risqué dans son exploitation, entraînant des travaux longs et très polluants. On peut s'étonner que les services de la Préfecture aient pu laisser passer un tel dossier (au mieux incomplet), la philosophie de la loi, sur les enquêtes publiques n'ayant pas été respectée, ce qui empêche les citoyens de se prononcer en connaissance de cause, nous demandons que les dossiers soient amendés et l'enquête prolongée.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La réglementation régissant l'enquête publique, sauf preuve du contraire, a été scrupuleusement respectée, ainsi que les dispositions de l'arrêté préfectoral préconisant l'ouverture des enquêtes publiques conjointes.

Voir thème(s) : Dossier,

L 532-4 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Le coût du tunnel n'est pas révélé. Quel serait le coût du même trajet en surface ? / Les risques liés à la construction en terrain difficile et/ou les dégâts susceptibles d'être occasionnés aux immeubles peuvent entraîner des dépassements importants / Rien sur le surcoût de maintenance et de fonctionnement du réseau et des stations enterrés / Le réseau enterré engendre des gaspillages d'énergie 24h/24 (ventilations, escaliers mécaniques, pompage des eaux de ruissellement, éclairage,) contrairement au réseau aérien.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°7 et 12.

Voir thème(s) : Coût,

L 532-5 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Les inconvénients du tunnel : Les risques accrus pour les tunnels (pannes électriques, risques sismiques, accidents, inondations) / Désagrément des passagers (en souterrain) / Réduction de la surface du jardin « Alsace Lorraine » car la station est enterrée (prend plus de place qu'un arrêt sur le Bd Victor Hugo) / Les pollutions entraînées par la noria de camions chargés des tonnes de gravas traversant Nice : pollution de l'air (aucune étude sur les particules de gas-oil de cette armada), le bruit, les embouteillages / Rien sur ce qu'on pourrait faire pour éviter les vibrations du tunnelier, que devront supporter les habitants des quartiers pendant des mois et pour cause, impossible de ne pas les ressentir !

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°18.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Travaux,

L 532-6 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Il est dit : « Ainsi le tracé Tunnel est ressorti comme le plus favorable. Ce projet présente en effet de nombreux avantages : il optimise complètement la desserte de l'hyper-centre économique et touristique de Nice » > plusieurs autres tracés présentent le même avantage / « Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur » > Les autres tracés aériens étudiés (5) ne comportaient pas cet inconvénient ou s'y adaptaient, ils n'ont pas été écartés pour cette raison. / « Et comprenant de très nombreuses activités riveraines » > Les voies en question ne comportent pas plus d'activités (commerces et autres) que de nombreuses rues dans lesquelles le tramway passe actuellement. N'est-ce pas un gros avantage pour ces activités ? « L'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un trace en souterrain » > La plupart des tracés aériens étudiés répondaient à ce critère. On peut, légitimement, penser que le tramway aérien « optimise » aussi bien sinon mieux que le tramway souterrain pour un coût bien moindre / « Il relie directement les 2 grands points d'entrée sur la Côte d'Azur que sont l'aéroport et le port de Nice, en passant par l'hyper-centre, locomotive économique et touristique de NCA » > un tramway complètement aérien relierait aussi bien l'aéroport et le port de Nice / « Il facilite les correspondances avec l'important réseau des bus des collines, qui se rabattront sur le tramway » > le tramway aérien ne pose pas plus de problème qu'un tunnel pour les correspondances, peut être moins / « Il permet de conserver le site propre bus en surface dans l'hyper-centre pour des dessertes complémentaires en provenance de collines et vallons non desservis par le tramway » > les correspondances avec ces dessertes peuvent s'effectuer sans plus de difficultés que pour la ligne T1 à la station la plus proche du tramway, nul besoin de sites propres qui n'existent ni pour les dessertes collinaires, ni dans l'hyper-centre. « Son passage dans l'avenue de la Californie est une occasion unique de qualifier l'espace public de cet axe parallèle à la Promenade des Anglais aujourd'hui sans identité claire mais qui offre la première vision de Nice depuis l'aéroport, avec quelques échappées sur la Promenade, à soigner », s'il y a une infrastructure qui requalifie une artère c'est bien le tramway aérien (va-et-vient plus important, augmentation du nombre de terrasses, embellissement des magasins..) ce que tout le monde a pu « constater » avec la ligne 1. Mais ceci n'est vrai pour les tracés « aériens ».

« il permet de s'affranchir (du tunnel) dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des – carrefours des accidents » > C'est la multiplication des transports collectifs (tramway aérien, cars en site propre) et les possibilités de circulation à pied ou à vélo qui, en diminueront la circulation automobile, permettant d'éviter bon nombre d'accidents / « des manifestations sociales et autres événements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale » > un seul des trajets aériens étudiés pourrait être gêné par le Carnaval. Quant aux

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°7 et 31.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 532-7 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Il est dit : « Recherche d'une vitesse commerciale maximale » > après calcul, le gain de vitesse est ridicule, l'écart entre la vitesse du tramway (19 km/h) et la vitesse du tramway souterrain (25 km/h) sur la portion 3200 mètres est de 2'25 » ! Pour un coût et des inconvénients incomparables, combien de millions à payer par les habitants pour ce gain insignifiant ? La réduction du temps de trajet en surface impliquerait une priorité absolue du transport en commun sur les véhicules particuliers, ce n'est déjà pas le cas sur la ligne T1. Fréquemment le tramway doit ralentir ou s'arrêter aux feux et laissez passer les voitures et redémarrer, souvent pour parcourir les 50 m restant jusqu'au prochain arrêt. Incompréhensible, alors que des systèmes existent et sont installés dans certaines villes.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Erreur, il faut sans doute rappeler que le tracé en souterrain sera toujours plus direct que le tracé en surface.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°14.

Voir thème(s) : Exploitation,

L 532-8 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Il est dit : « Il présente deux points de correspondance avec la ligne 1, répartis de façon équilibrée et très bien situés. Ainsi le premier point de connexion se situe sur l'axe Jean Médecin, là où se trouvent les 3 stations les plus fréquentées de la ligne 1, et avec une seule inter-station pour rejoindre la gare principale de Nice Thiers pour la moitié Ouest de la ligne et au plus près du port de Nice sur la moitié Est de la ligne » >

Le tunnel empêche l'interconnexion entre la ligne 1 et la ligne 2. Cela, d'une part, ne facilite pas les correspondances (différence de niveau) ; d'autre part, interdit d'échange de matériel entre les deux lignes en cas de nécessité, enfin impose la création d'un deuxième centre de maintenance plus couteux, pour le reste, le tramway aérien ferait aussi bien.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le matériel roulant qui sera sélectionné pour le T2 sera plus moderne que sur le T1. De plus, pour des raisons techniques (longueur de ligne sans LAC), le matériel du T1 aurait été incompatible pour circuler sur le T2. Ce qui fait que l'interconnexion des 2 lignes n'est pas nécessaire pour l'instant. Le choix du matériel roulant s'oriente vers un matériel de grande capacité, permettant ainsi de répondre aux besoins sur le long terme. D'autre part une interconnexion des 2 lignes compromettrait (à cause du tronç commun) un cadencement à 3 mn sur chacune des lignes.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°32.

Voir thème(s) : Exploitation, Stations,

L 532-9 AMIS de la TERRE Lambert Martine

17 Avenue de la Clua

Demande Résumée :

Il est dit : « de ce fait, il permet également de relier par une offre de transport performante et rapide la ville d'aujourd'hui à celle de demain (Eco vallée) » > Qu'on essaie de satisfaire les habitants d'aujourd'hui en évitant d'énormes dépenses inutiles, qu'on diminue les pollutions et donc le réchauffement climatique que causeraient des travaux longs, polluants et des infrastructures trop gourmandes en énergie, qu'on soit intraitable sur les gâchis de toute sorte que sont certains projets pharaoniques, c'est comme cela qu'on préparera la ville de demain. « Il préfigure la ligne 3 dans la partie la plus dense d'Eco cité, tout en desservant l'éco quartier Méridia-Les Moulins » > Si cet énorme gaspillage de ressources préfigure la ligne 3 de l'éco cite et de l'éco quartier, c'est grave. C'est de l'éco-blanchiment à l'état pur !

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce projet a vu le jour suite à un consensus de la population après une large concertation qui a débuté en septembre 2006. Différents thèmes ont été abordés : opportunité de réaliser un réseau de tramway / les objectifs de desserte, de déplacements et d'aménagement urbain à prendre en compte pour les différents tronçons et leur degré de priorité / les tracés à privilégier pour les lignes T2 de Nice à Cagnes sur Mer et T3 dans la plaine du Var / etc.

L 533 PORTIER Denis

16 Avenue Thiers

Demande Résumée :

Oui au tramway dans le quartier du Port, mais pas dans n'importe quelles conditions ! Le tramway sur le quai Cassini risque de couper le port en 2 et pèsera sur les axes Lunel et Stalingrad / impliquera de réduire le plan d'eau disponible / Nécessiterait d'établir une passerelle pour les camions et les véhicules, menaçant l'aire de carénage et la cale des pointus / Supprimerait des places de stationnement pour les plaisanciers, les restaurateurs et les résidents dans un quartier qui en compte peu / engendrerait une fréquentation anarchique des quais, avec des conséquences sur la sécurité pour tous les piétons : résidents, touristes, usagers etc. La prise en compte de ces contraintes et l'adoption de mesures compensatoires sont au moins aussi coûteuses que la proposition « variante 2 » : Une station sous la place Ile de Beauté, elle préserve en qualité et en nombre de capacités d'accueil plaisance et yachting dans le bassin Lympia / Elle règle tous les problèmes de fluidité du trafic automobile / Elle valorise la dynamique économique avec l'arrivée bénéfique du tramway, sans dommage sur le fonctionnement du Port et du quartier et dans la continuité du projet d'embellissement du Port.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il semble y avoir une impossibilité matérielle de réaliser une station « sous » la place Ile de beauté. L'enveloppe d'une station se présentant sous la forme d'un bloc en parois moulées d'une emprise de 60mx20m et d'une profondeur de 40 à 50m,, les parois venant s'ancrer au substratum. Cet ouvrage, étant construit perpendiculairement à l'écoulement naturel des eaux souterraines, formerait inévitablement un barrage, ce qui aurait pour conséquence de faire monter durablement le niveau de la nappe phréatique, provoquant ainsi des inondations quasi-permanentes de sous-sols, caves garages etc. !

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point

Mars 2012

365 / 383

dans l'annexe A2, question n°35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 534 CABINET DALBERA

8 Place Garibaldi

Demande Résumée :

Double emploi avec lettre n° L410

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir réponse à la lettre L 410

L 535-1 RAIMOND-BUCH Jeanine

9 Rue Rossini

Demande Résumée :

Durée de l'enquête trop courte compte tenu de la période fin d'année.

Réponse de la Commission d'Enquête :

L'enquête publique a été ouverte du 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012, du lundi au samedi, selon les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 10 novembre 2011. Ce délai de 6 semaines, supérieur à celui de 1 mois prévu par l'article L.123-7 du code de l'environnement, et qui intégrait la trêve hivernale d'une semaine entre les fêtes, permettait à chacun de participer à l'enquête selon ses propres disponibilités.

Voir thème(s) : Victor Hugo,

L 535-3 RAIMOND-BUCH Jeanine

9 Rue Rossini

Demande Résumée :

Risques sismiques régionaux connus. De plus l'ébranlement du sous-sol occasionné par les travaux provoquera la fissuration des immeubles anciens, non parasismiques. (les immeubles du 3 au 15 de la rue Rossini ont été fissurés lors de la construction de l'Holiday Inn).

Réponse de la Commission d'Enquête :

La commune de Nice étant située en zone de sismicité 4 (moyenne) ; ainsi, des règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens.

Les études réalisées et les travaux envisagés sont et seront donc conformes aux exigences des textes en vigueur.

Concernant le tunnel et les stations souterraines, les ouvrages seront dimensionnés selon les règlements les plus récents en matière de sismicité (eurocodes 8) par application du nouveau zonage sismique défini par l'arrêté ministériel du 22 octobre 1990 relatif à la classification et aux règles de construction parasismiques applicables aux bâtiments de la classe dite « à risque normal ».

Les considérations de l'Eurocode ont été précisées par une étude spécifique menée par un cabinet expert « Géoter international » pour la définition du « spectre de projet et d'accélérogramme pour le tunnel du tramway de Nice ».

Voir thème(s) : Victor Hugo, Travaux,

L 535-4 RAIMOND-BUCH Jeanine

9 Rue Rossini

Demande Résumée :

Arbres coupés, même si remplacés par des sujets plus jeunes, le bilan CO2 sera

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 15.

Voir thème(s) : Environnement, Victor Hugo,

L 535-5 RAIMOND-BUCH Jeanine

9 Rue Rossini

Demande Résumée :

La ligne 2 doit desservir la gare SNCF Thiers.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La gare SNCF Thiers est desservie à proximité par la ligne T1, qui sera elle-même en correspondance avec la ligne Ouest-Est à Jean Médecin et Garibaldi, assurant le maillage du réseau.

Voir thème(s) : Victor Hugo, Tracé de la ligne,

L 535-6 RAIMOND-BUCH Jeanine

9 Rue Rossini

Demande Résumée :

Coût prévisionnel trop important et risques de dépassement, alors même que le Président de la République appelle les citoyens et collectivités à faire des efforts d'économies.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Coût, Victor Hugo,

L 536-1 VIALE Lucienne

21 Rue de Roquebilliere

Demande Résumée :

Ce tracé en tunnel, me paraît énorme et dangereux. Toutes les vibrations de ces lourdes machines de chantier, ne France pas causer de gros soucis au niveau des fondations des immeubles dont certains ont déjà un bel âge ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Travaux,

L 536-3 VIALE Lucienne

21 Rue de Roquebilliere

Demande Résumée :

Vous avez pensé à tous ces commerçants sur le parcours du tramway, ils vont subir des gros préjudices, des gigantesques palissades de 2 m de hauteur, bouclant complètement l'accès à leur boutique, la vue sur leur devanture, le bruit, la poussière, et les trottoirs devenus impraticables. Enfin, un chantier qui pourra très bien traîner jusqu'à 5 ans suivant les désagréables surprises du chantier. Comme la rue de la République, Borriglione, Jean Médecin, certains commerçants ont coulé, et presque tous n'ont jamais retrouvé leur ancienne clientèle.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 536-4 VIALE Lucienne

21 Rue de Roquebilliere

Demande Résumée :

Il y avait une autre solution, probablement moins invalidante, la Promenade des Anglais. Cela aurait fait des économies à la ville et surtout n'aurait jamais causé de chagrin à toutes ces personnes touchées par ce projet du tramway en tunnel et dans la rue de France et Californie.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Concernant le tracé Promenade, qui avait été privilégié mi-2008, les avis ont été très partagés. Il en est ressorti qu'un certain nombre d'inconvénients contrebalançait les avantages apportés par cette solution : Une desserte trop orientée vers les touristes et non vers les Niçois / Une desserte du Port et du centre-ville « oubliée » puisque ce tracé se terminait place Masséna (pas de possibilité de prolongement en tunnel) / Une interrogation sur la compatibilité avec les manifestations culturelles, touristiques et Sportives / Une difficile gestion de la réduction de la circulation routière sur la Promenade des Anglais / Une « concurrence » avec le site propre bus existant sur Californie. Ainsi, le tracé Californie est ressorti comme le plus favorable avec, en plus, l'opportunité unique d'améliorer sensiblement le cadre de vie des riverains en réaménageant ce boulevard.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 536-5 VIALE Lucienne

21 Rue de Roquebilliere

Demande Résumée :

Il est sûrement encore temps de revoir cette grande réalisation qui est la ligne 2 du tramway.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce projet a vu le jour suite à un consensus de la population après une large concertation qui a débuté en septembre 2006. Différents thèmes ont été abordés : opportunité de réaliser un réseau de tramway / les objectifs de desserte, de déplacements et d'aménagement urbain à prendre en compte pour les différents tronçons et leur degré de priorité / les tracés à privilégier pour les lignes T2 de Nice à Cagnes sur Mer et T3 dans la plaine du Var / etc.

Voir thème(s) : Tracé de la ligne,

L 537-1 MENNESSIER Jacqueline

8 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Risques importants de dépassement du budget. Dépense somptuaire.

Réponse de la Commission d'Enquête :*Voir thème(s) : Coût, Victor Hugo,***L 537-3 MENNESSIER Jacqueline**

8 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Risques d'insécurité pour notre immeuble pendant les travaux, les grilles étant démontées.

Réponse de la Commission d'Enquête :*Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 19.**Voir thème(s) : Victor Hugo, Sécurité des personnes, Travaux,***L 537-4 MENNESSIER Jacqueline**

8 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Le bd Victor Hugo n'étant pas représentatif d'activités commerciales ni de passages piétonniers intenses, d'autres avenues seraient plus appropriées pour un passage en surface.

Réponse de la Commission d'Enquête :*Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N° 31.**Voir thème(s) : Victor Hugo, Tracé de la ligne,***L 538-1 BOUTRAUD Olivier**

45 Rue Berlioz

Demande Résumée :

Je suis contre la solution de traverser le centre-ville de Nice en souterrain : Explosion du coût et du délai de réalisation / Absence de réaménagement en surface et de requalification urbain des rues empruntées / Risque important géologique entraînant un dérapage de coûts et de délais Absence d'avantages significatifs de cette solution.

Réponse de la Commission d'Enquête :*Ce tracé présente de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres évènements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.**En ce qui concerne la requalification en surface, boulevard Victor Hugo une voie est supprimée au profit d'une piste cyclable et de trottoirs élargis ; Les alignements de grands arbres sont maintenus sur l'espace piéton nouvellement créé.**> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°7.*

Voir thème(s) : *Coût, Environnement,*

L 538-2 BOUTRAUD Olivier

45 Rue Berlioz

Demande Résumée :

Le terminus côté Est ne doit pas se situer à Garibaldi ni au Port mais à proximité de la gare de Riquier afin d'assurer une correspondance TER. Cette deuxième correspondance TER (la 1ère : St Augustin) permettrait de combler l'inconvénient de la ligne, de ne pas avoir de correspondance en gare de Nice centre.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : *Riquier,*

L 539 CHAUVEAU M. Claude

3 Avenue Isnard

Demande Résumée :

Trouve que le nombre de stations entre Magnan et la connexion avec ligne 1 est insuffisant.

Avec la ligne 2 du tram comment vont se faire les correspondances avec les bus ?

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation porte sur l'interdistance entre stations. Entre la station Magnan et la station Grosso, la distance est de 330 m, très inférieure à la moyenne. Par contre, entre Grosso et Alsace Lorraine, l'inter distance est beaucoup plus importante puisque de 900 m et entre Alsace Lorraine et Médecin, elle est de 750 m, soit une inter distance moyenne de 660 m qui est effectivement à l'évidence trop importante.

Voir thème(s) : *Stations,*

L 540-1 GIBB Marie Reine

6 Rue Bottero

Demande Résumée :

Nous approuvons la décision d'installer un tram Ouest / Est, ce qui aurait dû se faire, il y a longtemps, étant donné le volume automobile/ bus et la pollution qui en résulte. Mais votre projet est d'un coût excessif, prohibitif, ridicule. Nous allons en payer le financement par des impôts pendant des décennies.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le dossier qui a été présenté à l'enquête publique comportait un bilan socio-économique du projet qu'il est impossible de développer ici en quelques lignes. Le bénéfice par euro investi est de 0,7 €. Comme le financement est essentiellement d'origine publique, il s'agit également du bénéfice par euro public investi.

L'Instruction cadre de mai 2005 recommande de prendre en compte le coût d'opportunité des fonds publics. Le bénéfice du projet par euro public investi dans le cadre du projet de création de la ligne Ouest-Est est supérieur à ce coût d'opportunité des fonds publics, qui s'élève à 0,3 euro par euro public investi. Le taux de rentabilité interne atteint 6,3%. Il est supérieur au seuil de 4% correspondant au taux fixé par le Commissariat Général du Plan afin de garantir une utilisation optimale des ressources publiques.

- Concernant les subventions, il est espéré autour de 160 M€, soit environ 25 % du montant de l'opération : Etat > 54,3 M€ / Conseil Général > 58 M€ / Région PACA > en cours de demande / Europe > 3M €. Ce financement sera à renouveler sur les années suivantes / SACA (société aéroportuaire) > 15 M€ à confirmer. NCA financera le solde après déductions des subventions accordées.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°9.

Voir thème(s) : Coût,

L 540-2 GIBB Marie Reine

6 Rue Bottero

Demande Résumée :

Il faut revoir la partie souterraine, la réduire ou l'éliminer complètement. De plus, le creusement dans des sols mous (limons) peut provoquer des affaissements dans les vieux immeubles. Il y en a pléthore dans la zone concernée. Le forage peut aussi occasionner des fissures dans les fondations (le tramway n'est pas envisagé à une grande profondeur). De plus, vous savez, comme cette année, que le changement climatique provoque des inondations, le niveau de la mer monte régulièrement. Vous connaissez l'incivilité des mois d'été = des pissoires dans tous les coins. Les stations sentiraient mauvais. Nous sommes contre le tram en souterrain.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce tracé présente de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres évènements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.

En ce qui concerne la sécurité, afin de permettre une évolutivité ainsi qu'une adaptation des équipements implantés en stations, les parois longitudinales des stations sont ponctuées de boîtes de raccordement intégrées aux parements, qui permettront à la demande d'implanter soit de la signalétique, caméras de sécurité, éclairage ou éclairage de secours, haut-parleurs.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°18.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 541 PHILIP Maurice

2 Avenue Michel de Cimiez

Demande Résumée :

Je porte à votre connaissance que ma préférence de tracé pour l'arrivée du tramway est la variante 2 : sous la place Ile de Beauté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Il semble y avoir une impossibilité matérielle de réaliser une station « sous » la place Ile de beauté. L'enveloppe d'une station se présentant sous la forme d'un bloc en parois moulées d'une emprise de 60mx20m et d'une profondeur de 40 à 50m,, les parois venant s'ancrer au substratum. Cet ouvrage, étant construit perpendiculairement à l'écoulement naturel des eaux souterraines, formerait inévitablement un barrage, ce qui aurait pour conséquence de faire monter durablement le niveau de la nappe phréatique, provoquant ainsi des inondations quasi-permanentes de sous-sols, caves garages etc. !

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 542 ESCOTA (ALLAIN Th.) NICE

Demande Résumée :

Il est souhaitable que le projet détaillé fasse l'objet d'échange avec Escota. Note une distorsion dans l'application cadastrale, en limite du Domaine Public Autoroutier Concédé. Plans transmis à la ville de Nice et à NCA en date du 19 juillet 2011.

Réponse de la Commission d'Enquête :

*La Commission prend acte de votre demande et la transmet au Maître d'ouvrage
Voir thème(s) : Dossier,*

L 543-1 ASSOS "Touche pas à mon Port" 8 Rue Gautier

Koteniez Evelyne

Demande Résumée :

La création d'une trémie de sortie du tram, rue Antoine Gautier, et un terminal place Ile de Beauté n'est pas acceptable même pas pensable, compte tenu de nombreux facteurs qui, mettraient à mort tout un quartier historique de la ville de Nice et une asphyxie de toute sa partie Est.

Réponse de la Commission d'Enquête :

*La Commission en prend acte.
Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,*

L 543-2 ASSOS "Touche pas à mon Port" 8 Rue Gautier

Koteniez Evelyne

Demande Résumée :

La place Ile de Beauté est un axe de passage, 25 000 véhicules par jour. Etant donné qu'il n'y a que 3 routes possibles d'accès à cette place et si l'on condamne la rue Antoine Gautier, avec le passage du tram, il ne restera que 2 routes. J'aimerais simplement que l'on m'explique comment « orchestrer » toute cette circulation en supprimant, place Ile de Beauté, 4 voies de circulation sur 6 déjà saturées et en « condamnant » la rue Antoine Gautier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°2.

Voir thème(s) : Circulation, Gautier/Port/Ségurane,

L 543-3 ASSOS "Touche pas à mon Port" 8 Rue Gautier

Koteniez Evelyne

Demande Résumée :

L'association « touche pas à mon Port » demande à ce que la proposition de faire passer la ligne 2 du tram en souterrain avec un terminus sur le quai Cassini, proposition faite par M. le Maire le 4/11/2011 soit la solution retenue.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce

point dans l'annexe A2, question n°35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 544 PETITION - Ste Hélène BRENGA

219 Promenade des Anglais

Anjèle [32]

Demande Résumée :

A sainte Helene se trouvent : L' URSSAF des A M / Une Ecole / Une Eglise / Un Hôtel international « le Radisson ». Nous vous demandons de positionner la station de tramway « Fabron » à égale distance des stations de « Lerval » et « Vallon Barla » afin de ne pas défavoriser les usagers qui utilisent actuellement la station de bus de Sainte Helene. Nous ne demandons pas un arrêt supplémentaire du tramway mais simplement le déplacement de la station « Fabron ».

Réponse de la Commission d'Enquête :

Nous sommes favorables à cette proposition. La recevabilité de cette proposition va être étudiée par NCA. Si rien ne s'y oppose elle recevra un avis favorable.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°22 et 23.

Voir thème(s) : Stations,

L 545 MERCIER Robert

8 Rue Gautier

Demande Résumée :

Je ne souhaite pas voir la ligne du tramway passer sous mes fenêtres. Un souterrain dans ce quartier de vieilles maisons aux façades classées et un tram bariolé comme ces publicités ambulantes ferait tâche dans ce site. On ne peut faire passer le tramway rue Antoine Gautier et rue Ségurane, car ce serait condamner à la circulation automobile 2 voies, qui sont les seules pour se rendre sur le port. Actuellement, les quais ayant été réduits au niveau des voies de circulation lors des arrivées ou départs pour la Corse, le quartier est déjà saturé. Imaginez ce que cela serait avec un tramway. C'est pourquoi je suis favorable à l'arrivée du tramway en souterrain, sur le port et à une station sur les quais, comme l'avait proposé le Maire, lors de la dernière réunion avec les habitants du quartier. Cette solution n'apparaît pas dans les documents présentés, bien que proposé par le Mairec'est celle que je souhaite.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 546-1 GOMEZ Michel (ELOY-

17 Rue Philibert

Demande Résumée :

Si ce projet était confirmé, il ferait peser de lourdes menaces sur l'exercice de leur activité [les antiquaires], ainsi que sur la pérennité de leur présence. Envisager, de couper en 2 par une tranchée à ciel ouvert ou une trémie ferroviaire la zone circonscrite par les rues Segurane, Emmanuel Philibert et Cassini, serait une catastrophe pour l'unité du quartier et son homogénéité. Viendrons s'ajouter d'inévitables impacts collatéraux, nous pensons notamment aux impacts sur le patrimoine architectural niçois, si typique dans cette zone qui est, là dit-on, classée comme « protégée ». Je vous fais connaître par la présente mon hostilité à la défiguration de cette zone de chalandage, si typique et à notre refus de ce tronçon « Garibaldi - Ile de Beauté » en l'état.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce quartier est dans un secteur sauvegardé. Les programmes d'aménagement sont encadrés par un plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV). L'Architecte des Bâtiments de France est chargé de gérer les secteurs sauvegardés. Il a un avis conforme sur toutes les demandes d'urbanisme. En ce qui concerne projet du tramway T2, tel qu'il a été présenté à l'enquête publique, il n'a émis aucune objection.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Séгурane, Indemnisation et Accompagnement,

**L 546-2 MENARD Dominique (ELOY-
ALTMANN)**

17 Rue Philibert

Demande Résumée :

Si ce projet était confirmé, il ferait peser de lourdes menaces sur l'exercice de leur activité [les antiquaires], ainsi que sur la pérennité de leur présence. Envisager, de couper en 2 par une tranchée à ciel ouvert ou une trémie ferroviaire la zone circonscrite par les rues Ségurane, Emmanuel Philibert et Cassini, serait une catastrophe pour l'unité du quartier et son homogénéité. Viendrons s'ajouter d'inévitables impacts collatéraux, nous pensons notamment aux impacts sur le patrimoine architectural niçois, si typique dans cette zone qui est, là dit-on, classée comme « protégée ». Je vous fais connaître par la présente mon hostilité à la défiguration de cette zone de chalandage, si typique et à notre refus de ce tronçon « Garibaldi - Ile de Beauté » en

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce quartier est dans un secteur sauvegardé. Les programmes d'aménagement sont encadrés par un plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV). L'Architecte des Bâtiments de France est chargé de gérer les secteurs sauvegardés. Il a un avis conforme sur toutes les demandes d'urbanisme. En ce qui concerne projet du tramway T2, tel qu'il a été présenté à l'enquête publique, il n'a émis aucune objection.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Séгурane, Indemnisation et Accompagnement,

L 547-1 PERRIN Jacqueline

Avenue St Jean Baptiste

Demande Résumée :

Je suis opposée à la création d'une trémie rue Antoine Gautier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N°35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 547-2 PERRIN Jacqueline

Avenue St Jean Baptiste

Demande Résumée :

Je suis opposée à la création d'une gare sur la place Ile de Beauté. Il est plus utile de desservir la gare de Riquier qui deviendrait multimodal et Créer une navette de bus entre Garibaldi et Ile de Beauté pour les riverains.

Réponse de la Commission d'Enquête :

NCA a décidé de reporter la section Port-Gare de Riquier dans le temps. Le tramway sera donc en terminus à la Place Ile de Beauté lors de sa mise en service. Cependant, la totalité du projet est conçu de manière à être compatible avec un éventuel

Voir thème(s) : Riquier, Tracé de la ligne,

L 548-1 BOSSO Christophe

3 bis Rue Gautier

Demande Résumée :

Je suis très favorable pour le prolongement de la ligne sur la gare de Riquier,

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 548-2 BOSSO Christophe

3 bis Rue Gautier

Demande Résumée :

J'ai aussi une grande préférence pour que la station du Port arrive entièrement en souterrain directement sur le quai Cassini, cela facilitera, selon moi l'extension sur la gare de Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°35.

Voir thème(s) : Gautier/Port/Ségurane,

L 549-1 BOSSO Christophe

3 bis Rue Gautier

Demande Résumée :

Il s'agit d'un très beau projet dont la ville a besoin.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 549-2 BOSSO Christophe

3 bis Rue Gautier

Demande Résumée :

Le terminus au port semble un minimum (en espérant un projet d'extension vers Riquier). La ligne perdrait son intérêt si Garibaldi était choisi faisant doublon avec la ligne 1.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 549-3 BOSSO Christophe

3 bis Rue Gautier

Demande Résumée :

Rajouter une station entre Jean Médecin et Grosso pour éviter une trop grande inter station au niveau de la portion en souterrain.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Entre les stations « Grosso » et « Alsace Lorraine » le raccordement se fait avec une courbe en « S », en rayon de 250m (rayon maxi pour le tunnelier). Sachant qu'une station est toujours implantée sur un tracé en ligne droite (60m), afin que le conducteur puisse contrôler en station de visu le flux des voyageurs entrant ou sortant de sa rame, il semble donc de ce fait impossible techniquement d'implanter une station supplémentaire sur ce tronçon.

De plus les implantations ont été choisies pour éviter le maximum d'expropriation en profitant des espaces disponibles (jardins Alsace-Lorraine et Durandy).

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question N°20.

Voir thème(s) : Stations,

L 549-4 BOSSO Christophe

3 bis Rue Gautier

Demande Résumée :

Dans la continuité de cette ligne, est il prévu la création d'un BHNS jusqu'au stade ? Il serait plus approprié d'y implanter un tramway directement, pour absorber le flux, d'autant que le parking du stade (restreint), encouragera la population à se déplacer en transport en commun.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation ne fait pas partie de l'objet de l'enquête.

L 550 IRONDELLE C et R [2]

5 Rue Andrioli

Demande Résumée :

Espérons ne pas avoir trop de bruit sous nos fenêtres de la rue de France. Avec arrêt à Grosso, pour nous les vieux, c'est parfait.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Des mesures ont été réalisées sur le niveau sonore sur la ligne tramway T1 existante (avant et après sa mise en service) une baisse sensible du trafic automobile dû aux réductions progressives des capacités de la voirie. Il apparaît que globalement le bruit est très sensiblement inférieur aux niveaux constatés avant les travaux de la ligne. Les résultats obtenus montrent que globalement le bruit généré par le tramway est largement inférieur au bruit routier qui sera toujours globalement masqué par le bruit routier et inférieur à ce qu'ils seraient sans tramway.

Voir thème(s) : Environnement,

L 551-1 GAUIRAN Maryse

85 Boulevard Delfino

Demande Résumée :

Etant une personne âgée de Riquier, je ne comprends pas pourquoi aucune ligne de tramway ne passe à Riquier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 551-2 GAUIRAN Maryse

85 Boulevard Delfino

Demande Résumée :

Je trouve également qu'il y a trop d'écart entre les stations, jusqu'à 800 mètres, c'est trop.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Sur la ligne T1 la distance moyenne inter station est de 440 m. Sur la ligne T2 il n'y a que les stations : Grosso - Alsace Lorraine (900 m), Alsace Lorraine - Jean Médecin (830 m) et Square Durandy – Garibaldi (790 m) qui sont un peu plus distantes. Ces implantations ont été choisies pour éviter le maximum d'expropriation en profitant des espaces disponibles (jardins Alsace-Lorraine et Durandy).

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, questions n°20 et 23.

Voir thème(s) : Stations,

L 552 BONNARD Maurice

12 Avenue Depoilly

Demande Résumée :

Félicitations pour le perfectionnisme de la présentation du projet du T 2. Mais, Attention à ne pas toucher un seul arbre du jardin Alsace Lorraine ! Ce petit parc est une merveille.... Merci de ne pas désespérer les jardiniers municipaux.....et les Niçois.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Environnement,

L 553-1 MARTEL Tatiana

15 bis Rue des Roses

Demande Résumée :

J'ai toujours été favorable au tramway niçois,

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 553-2 MARTEL Tatiana

15 bis Rue des Roses

Demande Résumée :

N'oubliez pas les pistes cyclables sécurisées, séparées des axes routiers ! Notre ville s'est embellie et est vraiment devenue agréable pour les piétons, mais les cyclistes ont vraiment été mis de côté.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Sur l'axe Californie - rue de France, il a été choisi de ne pas implanter de pistes cyclables, ni sur trottoirs, en bien des points trop étroits, ni sur chaussée, parce que la sur-largeur aurait inmanquablement servi de zone de stationnement anarchique en double file. Etant donné la proximité de la Promenade, sur laquelle une voie cyclable bidirectionnelle sur le trottoir Sud est proposée en continu du port à l'aéroport, le parti retenu consiste à soigner les raccords entre les deux itinéraires.

Voir thème(s) : Déplacement doux,

L 554-1 DORIA Claudio

2 Boulevard Carabacel

Demande Résumée :

La construction du tunnel de la ligne 2 du tramway va être extrêmement coûteuse.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Le dossier qui a été présenté à l'enquête publique comportait un bilan socio-économique du projet qu'il est impossible de développer ici en quelques lignes. Le bénéfice par euro investi est de 0,7 €. Comme le financement est essentiellement d'origine publique, il s'agit également du bénéfice par euro public investi.

L'Instruction cadre de mai 2005 recommande de prendre en compte le coût d'opportunité des fonds publics. Le bénéfice du projet par euro public investi dans le cadre du projet de création de la ligne Ouest-Est est supérieur à ce coût d'opportunité des fonds publics, qui s'élève à 0,3 euro par euro public investi. Le taux de rentabilité interne atteint 6,3%. Il est supérieur au seuil de 4% correspondant au taux fixé par le Commissariat Général du Plan afin de garantir une utilisation optimale des ressources publiques.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°7 et 9.

Voir thème(s) : Coût,

L 554-2 DORIA Claudio

2 Boulevard Carabacel

Demande Résumée :

Le projet de la ligne 2, tout en surface, permettrait de prolonger le trajet du Port à la gare de Riquier, pour un meilleur service à la population.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

Voir thème(s) : Riquier,

L 554-3 DORIA Claudio

2 Boulevard Carabacel

Demande Résumée :

Le trajet en surface, permettrait une meilleure réduction du trafic, pollution et bruit.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce tracé présente de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres évènements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°31.

Voir thème(s) : Circulation, Environnement,

L 556-1 VOISIN Blaise

26 Boulevard Riquier

Demande Résumée :

Je trouve l'idée en elle même très bonne.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 556-2 VOISIN Blaise

26 Boulevard Riquier

Demande Résumée :

L'idée d'arriver sur le Port de Nice est « très mauvaise ». Vu le nombre de voitures et les départs pour la Corse, l'été deviendra invivable sur le Port.

Réponse de la Commission d'Enquête :

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°2.

Voir thème(s) : Circulation, Gautier/Port/Séguane,

L 557 MONNET Christian

25 Avenue Giordan

Demande Résumée :

Le requérant fait part de son opinion. Il pense que le projet pourrait attendre et que cet argent est dépensé inutilement quant on voit tant de pauvreté, de misère dans la rue et de détresse.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission en prend acte.

L 559 GARCIA M. et Mme [2]

12 Avenue St Jean Baptiste

Demande Résumée :

Est contre la partie en souterrain qui passe au niveau de son immeuble qui pourrait se retrouver fissuré à cause du chantier. Propose de le faire passer en surface ou ailleurs, le sol étant gorgé d'eau et donc dangereux pour ceux qui habitent sur le trajet. Un tracé en surface passant par la gare SNCF serait plus judicieux.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maitre d'Ouvrage a précisé ce point dans l'Annexe A2, question N°31.

Voir thème(s) : Eau, Tunnel,

L 560-1 THOMAS Véronique

126 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

S'oppose catégoriquement au creusement du tunnel dont les travaux entraîneraient « l'arrêt de mort » de son commerce.

Réponse de la Commission d'Enquête :

La Commission vous renvoie au(x) thème(s) : Tunnel Indemnisation et accompagnement.

L 560-2 THOMAS Véronique

126 Avenue de la Californie

Demande Résumée :

Des nuisances de tout ordre vont apparaître, d'accessibilité difficile, de sécurité, de manque de stationnement, etc...

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation concerne le tracé en surface côté ouest et les craintes de la requérante de voir son commerce périlcliter en raison des travaux. La Commission attire son attention sur le thème travaux dans ce secteur dont la partie traumatisante ne devrait pas durer plusieurs années puisqu'un phasage sera mis en place pour réduire la durée.

Voir thème(s) : Stationnement & Parc Relais,

L 561 GIL Diego

16 bis Avenue Borriglione

Demande Résumée :

Très favorable au projet, mais demande de réaliser des pistes cyclables sur une voie protégée.

Où sont passées les pistes cyclables promises lors de la dernière modification 2011-2012 de l'avenue Jean Médecin.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Déplacement doux,

L 562-1 SENNES Geneviève

8 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Identique à L269-1

Réponse de la Commission d'Enquête :

Voir thème(s) : Victor Hugo, Indemnisation et Accompagnement, Travaux,

L 562-4 SENNES Geneviève

8 Boulevard Victor Hugo

Demande Résumée :

Identique à L269-4

Réponse de la Commission d'Enquête :*Voir thème(s) : Victor Hugo, Travaux,***L 563-1 FAUGUE JP**

10 Avenue de Buenos Aires

Demande Résumée :

Pourquoi ne pas continuer la ligne du Port à la gare de Riquier immédiatement.

Réponse de la Commission d'Enquête :*En janvier 2011, suite aux études techniques et à l'appréciation des impacts sur la rue Arson, NCA a décidé de reporter la section Port-Gare de Riquier dans le temps. Le tramway sera donc en terminus à la Place Ile de Beauté lors de sa mise en service. Cependant, la totalité du projet est conçu de manière à être compatible avec un éventuel prolongement.**Voir thème(s) : Riquier,***L 564-1 BAUDUIN Frédéric**

83 Promenade des Anglais

Demande Résumée :

Je suis plus que favorable à la réalisation de ce projet, cependant le choix de la portion en souterrain paraît être une énorme erreur. Le prix des travaux sera exorbitant, des retards dans les travaux seront pris et les dommages sur les immeubles (très anciens) en surface ne pourront être évités.

Réponse de la Commission d'Enquête :*Ce tracé présente de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres évènements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.**> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°7.**Voir thème(s) : Coût,*

L 564-2 BAUDUIN Frédéric

83 Promenade des Anglais

Demande Résumée :

La ligne du bus, en site propre, constitue déjà à mon sens la base de cette ligne. Pourquoi l'enterrer ? De plus, sous terre, se créera certainement une grande insécurité vu la racaille qui pourrie notre ville.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Ce tracé présente de nombreux avantages : Il optimise complètement la desserte de l'hypercentre économique et touristique de Nice / Les corps de voie du centre-ville de Nice se révélant relativement étroits en largeur et comportant de très nombreuses activités riveraines, la recherche d'une vitesse commerciale maximale et l'optimisation de la quantité de populations desservies ont conduit au choix d'un tracé en souterrain. Il permet de s'affranchir dans la partie urbaine la plus dense des difficultés liées à la gestion des carrefours, des accidents, des manifestations sociales et autres évènements d'ampleur comme le Carnaval, garantissant ainsi une très bonne vitesse commerciale.

En ce qui concerne la sécurité, afin de permettre une évolutivité ainsi qu'une adaptation des équipements implantés en stations, les parois longitudinales des stations sont ponctuées de boîtes de raccordement intégrées aux parements, qui permettront à la demande d'implanter soit de la signalétique, caméras de sécurité, éclairage ou éclairage de secours, haut-parleurs.

> Suite à la demande de la Commission d'enquête, le Maître d'Ouvrage a précisé ce point dans l'annexe A2, question n°18.

Voir thème(s) : Sécurité des personnes,

L 564-3 BAUDUIN Frédéric

83 Promenade des Anglais

Demande Résumée :

Dans mon quartier, le projet montre un énorme mur [trémie], qui va séparer en 2 la rue de France. Une modification est indispensable pour la vie du quartier.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Apparemment l'énorme mur ne devrait pas dépasser 1m de hauteur, ce qui est bien au dessous du niveau du regard d'un adulte !

Voir thème(s) : Ligne surface coté Ouest, Travaux,

L 564-4 BAUDUIN Frédéric

83 Promenade des Anglais

Demande Résumée :

Merci de ne pas oublier de refaire les rues en surface, enterrer le tramway n'est pas une excuse.

Réponse de la Commission d'Enquête :

Cette observation ne fait pas partie de l'objet de l'enquête.