



## Concertation préalable : quelques illustrations du projet présenté



### St Laurent – Gare SNCF :

Tracé compatible avec le projet de LN Paca et l'aménagement futur des Vespins - Liaison avec le centre-ville de St Laurent-du-Var, le bord de mer et le Cap 3000 - Création d'un parking relais



### TZANCK

Meilleure desserte des quartiers au nord de la voie SNCF  
Traitement urbain apaisé de la route requalifiée  
Arrêt au plus près des passages sous les voies SNCF, pour desservir les équipements de St-Laurent-du-Var, dont l'Institut Tzanck



### Vespins - Val Fleuri :

Pôle multimodal, tramway, bus, abris vélos, parking voitures  
Maintien des deux grands cèdres  
Insertion en latéral de la plateforme du tramway sur l'av de Nice



### Boulevard Maréchal Juin :

Élargissement des trottoirs - Maintien du stationnement de proximité  
Insertion axiale de la plateforme de tramway -  
Requalification avec des espaces publics plus ombragés l'été

## Quelques modifications surprenantes entre la Concertation et l'Enquête publique :

Bd Mal Juin actuel



Bd Mal Juin-2021 Concertation



Tracé central du tram + voies routières latérales (montante-descendante) + piste cyclable + stationnement + trottoir avec terrasses

Bd Mal Juin-2023 Enquête publique



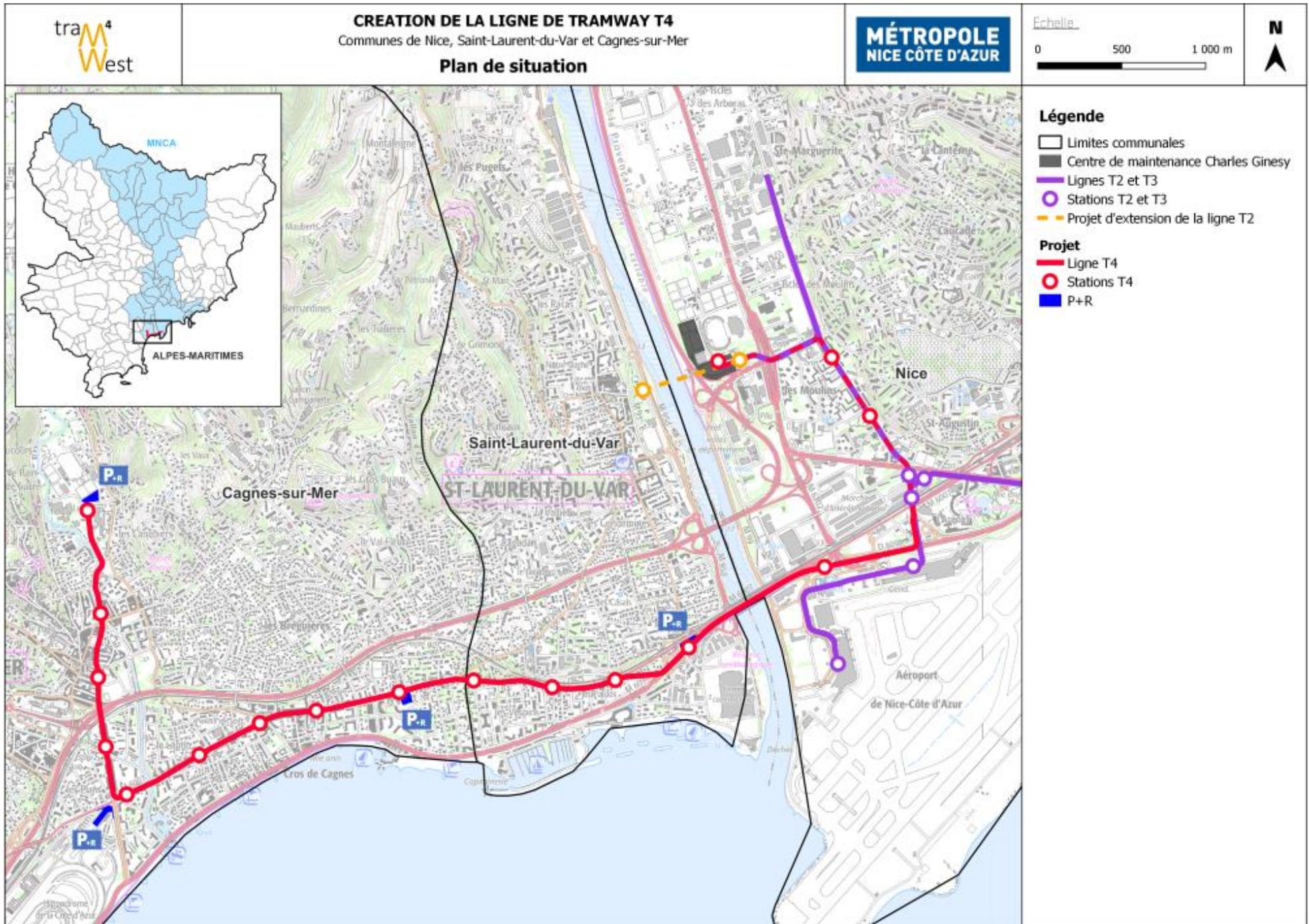
Tracé central du tram + espaces partagés latéraux (piétons + vélos + trottinettes + motos + voitures + camions ?)

### Question :

Comment est prévue la sécurisation des piétons et modes doux – où est prévu le stationnement de proximité – où vont circuler les camions de livraison du boulevard le plus commerçant de Cagnes ?

# 12-06-2023 : T4 – Enquête publique 2023 – Plan de situation

On remarque un projet d'extension de la ligne T2 vers St Laurent du Var : téléphérique ou pont sur le Var ?



## OUVRAGES :

De la traversée du Var à son terminus à Cagnes, le projet nécessite la création et le renforcement de très nombreux ouvrages



### Légende

 Aire d'étude immédiate

 OA neufs

 OA sans modification

 OA à renforcer

 OA supprimé

0 500 1 000 m



## Exemple : Le Pont Napoléon III

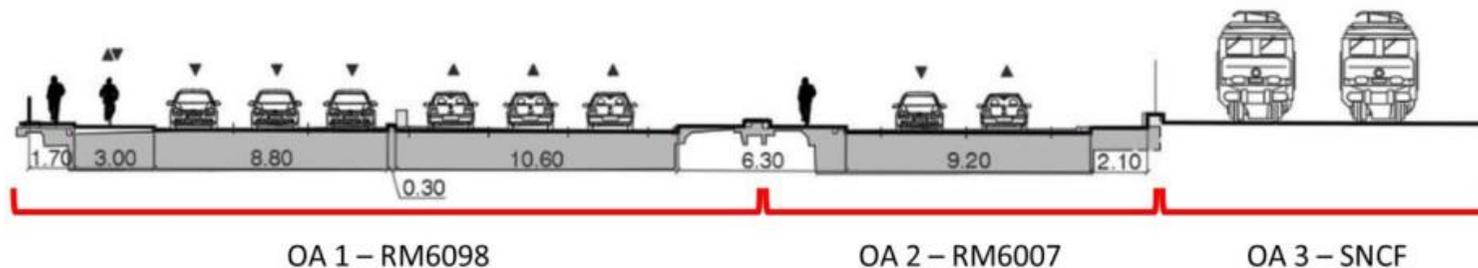
Trois ouvrages juxtaposés :

- L'ouvrage ferroviaire ;
- L'ouvrage de la RN7 ;
- L'ouvrage de la RM 6098 qui doit supporter la fligne T4.

Ces trois ouvrages sont construits en juxtaposition immédiate avec des terre-pleins centraux fermés.

La ligne T4 entraine une surélévation du terre-plein avec mise en place de massifs munis de pieux en tête de piles.

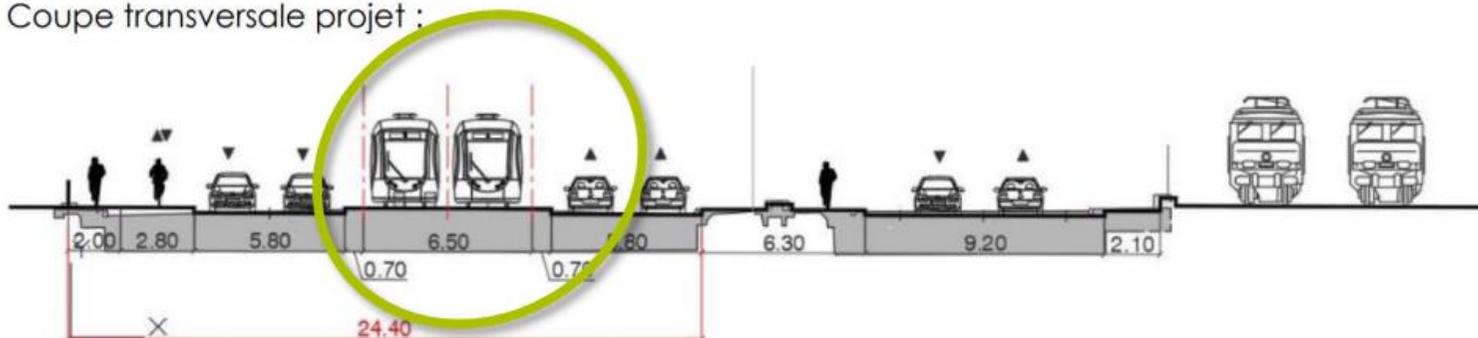
### Pont Napoléon III actuel



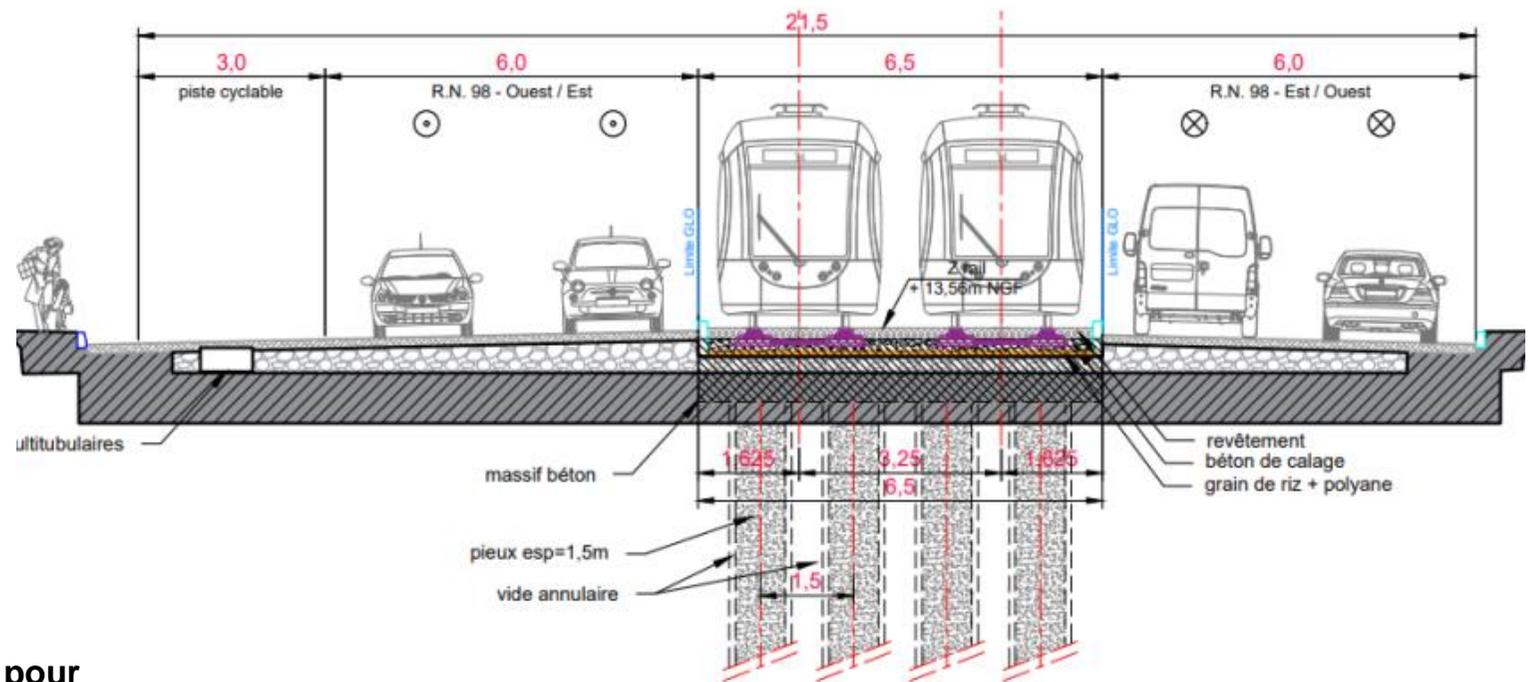
### Pont Napoléon III projet

Terre-plein

Coupe transversale projet :



## Pont Napoléon III – section RN 98



Quelles mesures sont prises pour assurer la stabilité et la pérennité des pieux plantés dans une couche d'environ 7 m d'alluvions fines.

Comment empêcher que les effets vibratoires cumulés des voies de tramway et de train, ne provoquent une liquéfaction des vases, ce qui risque de déstabiliser les piles des ponts.

Quels risques pour la stabilité du pont et ses pieux, compte tenu de l'instabilité du delta du Var soumis en permanence à des avalanches sous-marines.



## Instabilité du delta du Var

Le prodelta est modelé en permanence par l'accumulation instable des apports d'alluvions meubles et variées (galets, sables vase...) et la raideur des pentes jusqu'au fonds du canyon et la plaine bathyale ligure (-2.000 m).

Ce qui reste de la plate-forme est tapissé de limons fins redistribués par des courants rapides.

La pente est modelée par l'accumulation instable des apports d'alluvions.

Une dizaine de ravins le découpent en un éventail de crêtes effilées, modelées en permanence par l'action des houles.

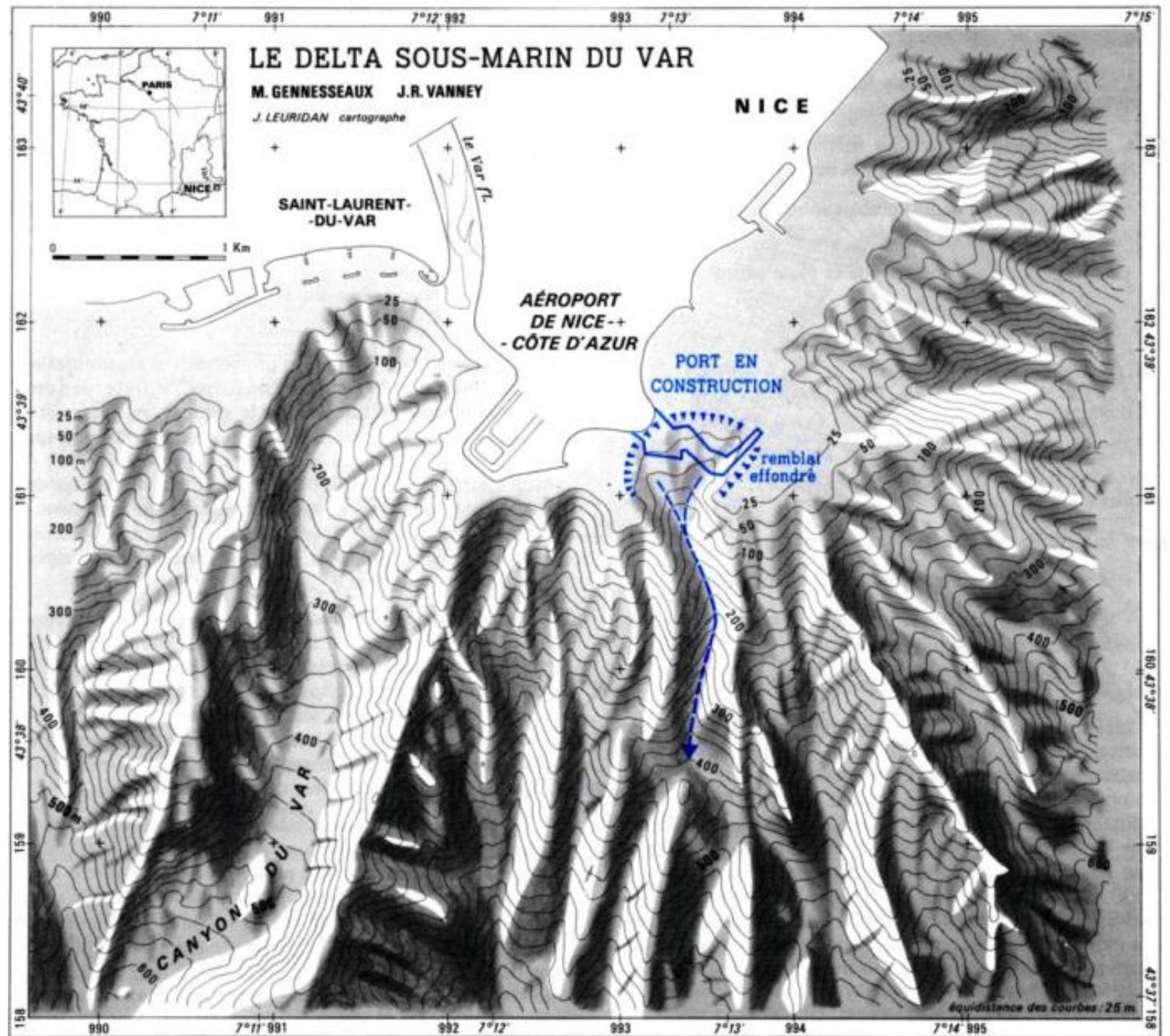
### Aucun affleurement rocheux.

Les canyons du Var et du Paillon confluent à 1700-1800 m de profondeur.

*Cartographie de précision du prodelta du Var, marge continentale de Provence*

Par Jacqueline LEURIDAN  
Maurice GENNESSEUX  
Jean-René VANNEY

Suite à la catastrophe de 1979



## Traversée du cœur de Cagnes : entre la Place de Gaulle et le Lycée Renoir

Le projet ne prévoit pas de modification de la couverture de la Cagne vers l'av. Marcel Pagnol avec le passage de la T4.  
Comment cette plateforme supportera-t-elle le poids du tram et les vibrations induites ?

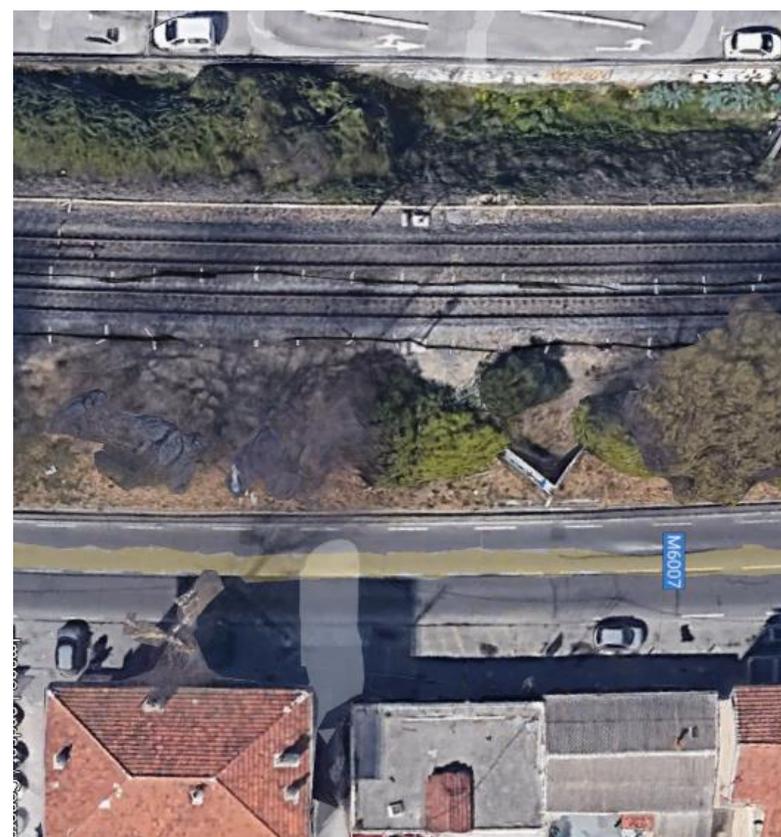
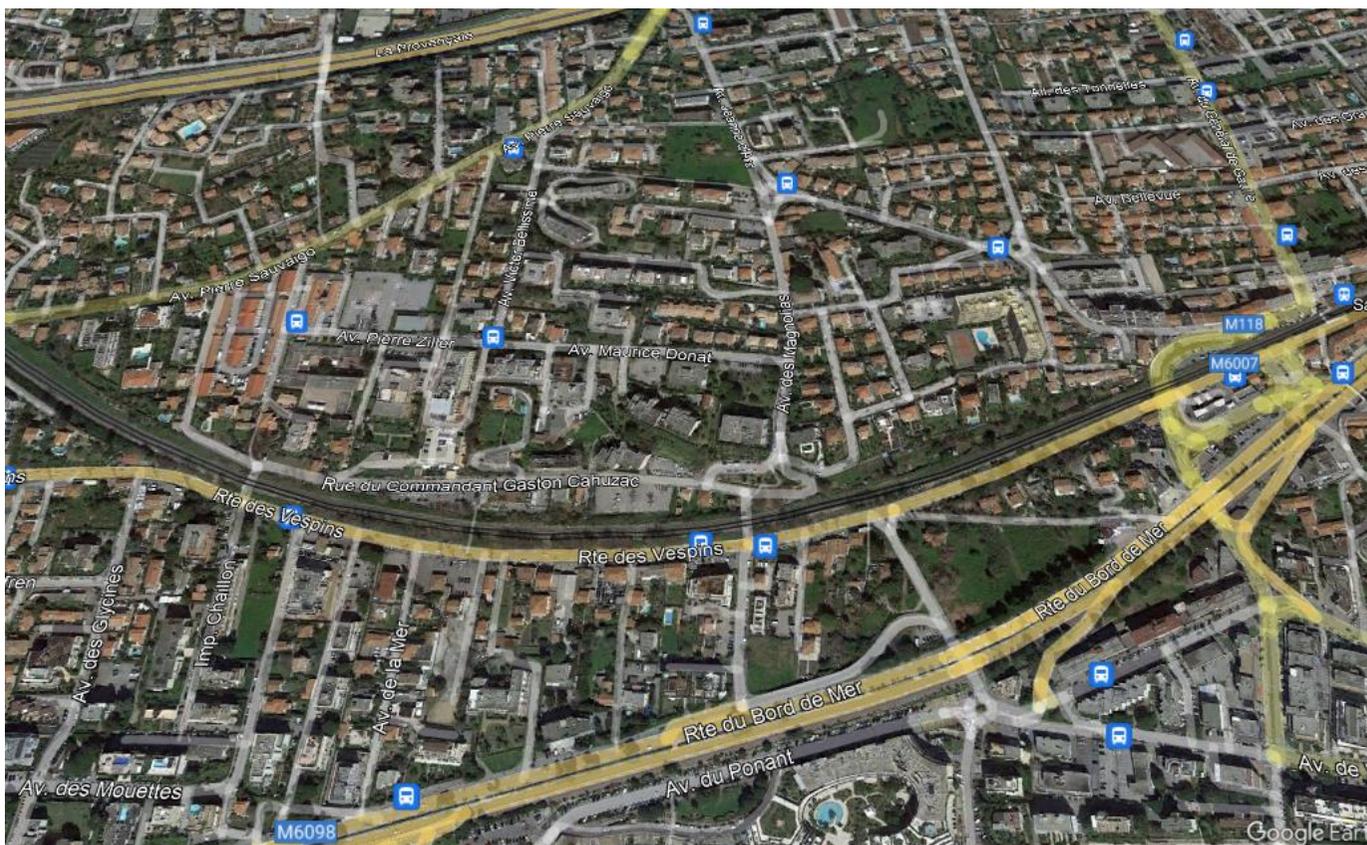


## Murs de soutènement

De nombreux murs de soutènement (*hauteur 0.2m à 5.5m*) sont prévus le long du tracé du tramway, avec abaissement ou surélévation du niveau du sol selon le dénivelé et le foncier disponible.

Sont prévus : 33 murs en déblais (*longueurs 8 à 128 m*), et 29 murs en remblais (*longueurs 7 à 188 m*).

Quid de la section de N7 qui longe la voie ferrée à St Laurent ?



**Un mur de soutènement le long de la plateforme SNCF libèrerait du foncier pour un transport en site propre, tout en renforçant sa stabilité.**



## En dehors du risque inondable représenté par les crues du Var,

Le tracé de la ligne T4 traverse plusieurs secteurs soumis régulièrement à des inondations par ruissellement pluvial. En effet, les eaux de ruissellement des coteaux débouchent naturellement sur les voies en contrebas où des zones de point bas forment des cuvettes régulièrement inondées.

- A St-Laurent, les eaux de pluie, arrêtées par la plateforme SNCF, se concentrent dans les différents passages aménagés sous le talus ferroviaire vers la N7, comme celui menant au centre de consultation de Tzanck. Plusieurs points bas y sont régulièrement inondés. Le projet ne prévoit pas de résoudre le risque. Au contraire l'augmentation de l'accès va aggraver l'inondabilité.



- A Cagnes, le projet T4 croise sur son parcours les nombreuses voies débouchant de la colline des Bréguières sur la RN7, où elles déversent les flux de circulation, mais aussi les eaux de ruissellement vers les quartiers en contrebas.



Av de la Station



Av des Lauriers Roses



Av des Citronniers

De même le nœud des voies av. Sauvaigo / ch. des Alliés / av. des Jacinthes / RN7, que les crues du vallon des Espartes viennent aggraver. Mais rien n'est prévu pour y traiter le risque.

## L'enquête publique révèle que ce projet aura des effets sur le développement de l'urbanisation

En effet, selon la notice de présentation de la DUP, le projet aura un impact positif sur la dynamique démographique à l'échelle du territoire, avec attraction de nouveaux ménages, croissance démographique, ...

Mais Cagnes et St-Laurent sont déjà les 2 communes de NCA les plus denses après Nice et elles manquent cruellement d'équipements et de services de proximité

St Laurent a déjà demandé de « ramener la marge de recul des constructions à 4 m au lieu de 8 m par rapport à la RN7 pour l'insertion de la ligne T4 dans un secteur en devenir, dont la mutation urbaine fait l'objet de nombreux enjeux en matière d'aménagement et d'habitat, avec notamment la constitution d'un nouveau pôle urbain au Sud de la commune. »

Rappelons que la prévision de mutation urbaine et croissance démographique nécessitait l'intervention de la CNDP en amont

Or avec la loi ZAN du 21-07-2023, les préfets ont instruction de :

Instructions aux préfets :

« Vous veillerez ainsi à ce que la lutte contre l'artificialisation soit bien prise en compte dans les stratégies d'aménagement, lors de la définition des projets et lors de leur mise en œuvre.

(...) Par ailleurs, vous encouragerez les projets ou les démarches visant la réhabilitation, la renaturation ou la désartificialisation de zones anthropisées. Votre analyse des projets devra intégrer l'approche « éviter, réduire, compenser »

En particulier, nous vous demandons : De participer activement à la réhabilitation du bâti existant en favorisant la mise en place d'ORT qui permet de rendre éligible le territoire au nouveau dispositif. »

En attendant ....

## Vous avez remarqué le chantier d'un des éléments du nouveau pôle urbain au Sud de St Laurent du Var :

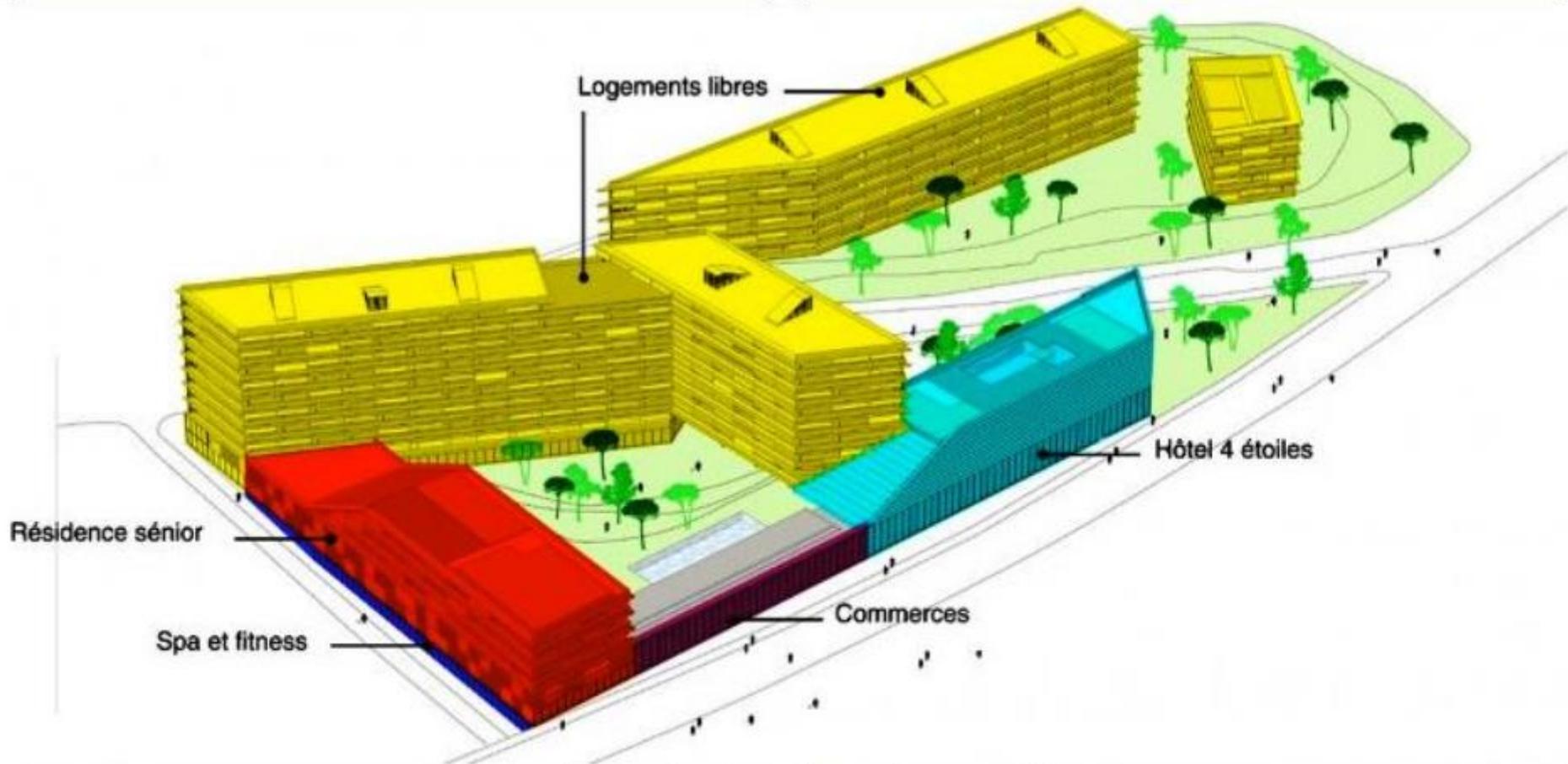
Hôtel 4<sup>★</sup>, commerces, spa-fitness, résidence seniors, logements, les Vespins vont entrer dans une nouvelle dimension

Sept bâtiments :

Ce projet prévoit désormais la réalisation d'un ensemble de sept bâtiments (22 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher) regroupant 170 logements collectifs en accession (du T1 au T4), une résidence sociale pour seniors de 73 appartements (du T1 au T3), un hôtel 4 étoiles de 149 chambres avec piscine sur le toit (R+4), un commerce (350 m<sup>2</sup>) et un centre fitness/spa (400 m<sup>2</sup>).

L'ensemble proposera également 324 places de stationnement en sous-sol réparties sur deux parkings distincts : un parking dédié aux clients de l'hôtel (37 places) et un parking dédié aux résidents et aux employés (287 places).

Cette opération verra le jour sur une dent creuse (8 715 m<sup>2</sup>) située entre la voie ferrée et la route du bord de mer, à l'entrée sud de la commune littorale. « Le projet est conçu pour s'inscrire dans une double relation au grand paysage maritime et littoral et au paysage urbain qu'il contribue à requalifier », explique l'agence Devillers.



Un plan masse du projet (Crédit : Devillers et Associés)

## Mais malgré un bétonnage intensif pendant 60 ans, Cagnes et St Laurent sont carencées en logements sociaux

### Loi SRU :

Le département des Alpes-Maritimes est celui qui respecte le moins la loi SRU en France

Selon des arrêtés publiés le 21-06-2023 par la préfecture, 22 communes, sur les 42 soumises à cette loi, sont carencées.




**RECUEIL DES  
ACTES ADMINISTRATIFS**

Recueil spécial 141.2023 - édition du 21/06/2023



IMPRIMERIE PRÉFECTURE  
ISSN 0753 - 0552

Recueil des Actes Administratifs 21-06-2023	Loi SRU			Attribution à NCA	Majoration (*) Fonds nat. aide à la pierre	Total
	Nb LS	Carence	%			
Beaulieu	214	288	57%	104 744,04 €	209 422,08 €	314 166,12 €
<b>Cagnes</b>	<b>2 190</b>	<b>4 280</b>	<b>66%</b>	<b>755 967,16 €</b>		<b>755 967,16 €</b>
Carros	1 104	155	12%	66 705,80 €		66 705,80 €
Gattières	109	369	77%	101 133,22 €		101 133,22 €
La Gaude	136	584	81%	141 765,28 €	110 501,18 €	252 266,46 €
St Jeannet	68	377	85%	107 710,78 €	63 258,54 €	170 969,32 €
<b>St Laurent du Var</b>	<b>2 061</b>	<b>2 032</b>	<b>50%</b>	<b>418 080,96 €</b>	<b>66 808,10 €</b>	<b>484 889,06 €</b>
La Trinité	721	362	33%	61 588,90 €	100 828,90 €	162 417,80 €
Vence	757	1 648	69%	177 562,57 €		177 562,57 €
Villefranche	218	445	67%	136 373,85 €	14 637,39 €	151 011,24 €
	<b>7 578</b>	<b>10 540</b>		<b>2 071 632,56 €</b>	<b>565 456,19 €</b>	<b>2 637 088,75 €</b>
	<b>18 118</b>			<b>2 637 088,75 €</b>		

(\*) considérant le potentiel fiscal de la commune

**Comment produire les logements sociaux nécessaires  
sans aggraver l'artificialisation des sols,  
en préservant la capacité d'autonomie alimentaire  
et en améliorant de la qualité de vie**

**La solution : Sachant que les locaux réhabilités  
en logements sociaux sont attribués localement**

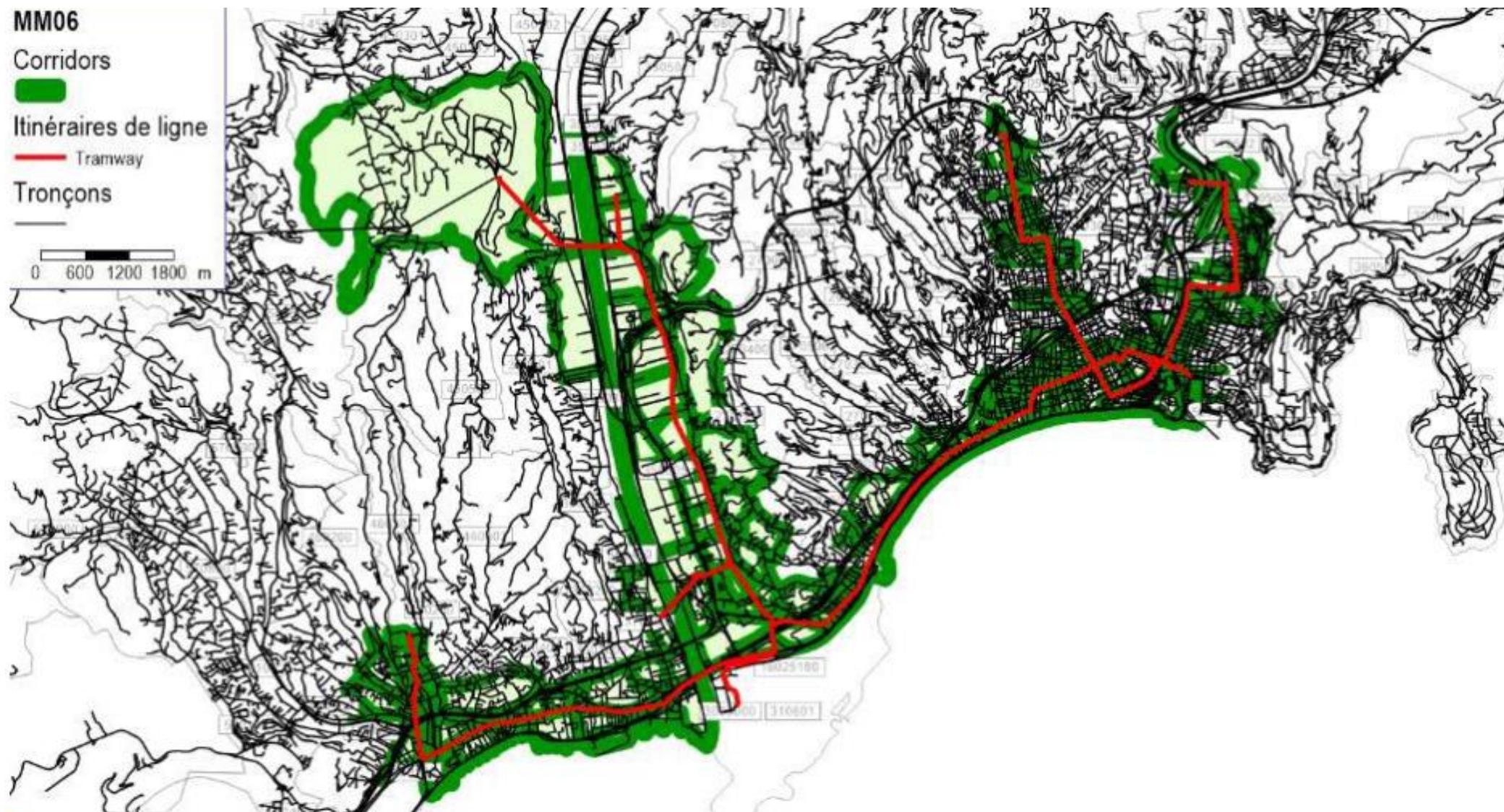
**Donc avec M. le Préfet, réhabilitons les centaines de  
propriétés de l'actif communal (650 env. à Cagnes)**

## Quelle place la T4 représente dans le schéma des déplacements pendulaires :

Les déplacements pendulaires entraînent actuellement une saturation des principaux axes routiers, avec les nuisances induites.

Remarquons que dans ce schéma le Moyen Pays n'entre pas dans la zone d'influence de la T4.

Comment le projet T4 prévoit-il de s'adapter à l'augmentation de population qu'elle entraînera. Quelles possibilités d'évolution ?



## T4 – Schéma de mobilité

Avec un total de 100.000 habitants, le bassin Cagnois ne justifie pas la création d'un tramway, équipement lourd et coûteux, dont la barre de 200 000 habitants a été définie comme seuil de référence au-dessous duquel le tramway ne serait pas viable.

Ce projet tente de récupérer le capital de voyageurs représenté par les communes du Moyen pays.

En effet, le schéma de mobilité prévoit le rabattement de Vence et La Gaude, vers le terminus de la T4 au Lycée Renoir de Cagnes



## Rabatement des communes du Moyen Pays : Vence – La Gaude – St Jeannet ...

Comment, par quels moyens amener Vençois et Gaudois jusqu'au parking silo de la T4 à Cagnes : un réseau de BHNS ?



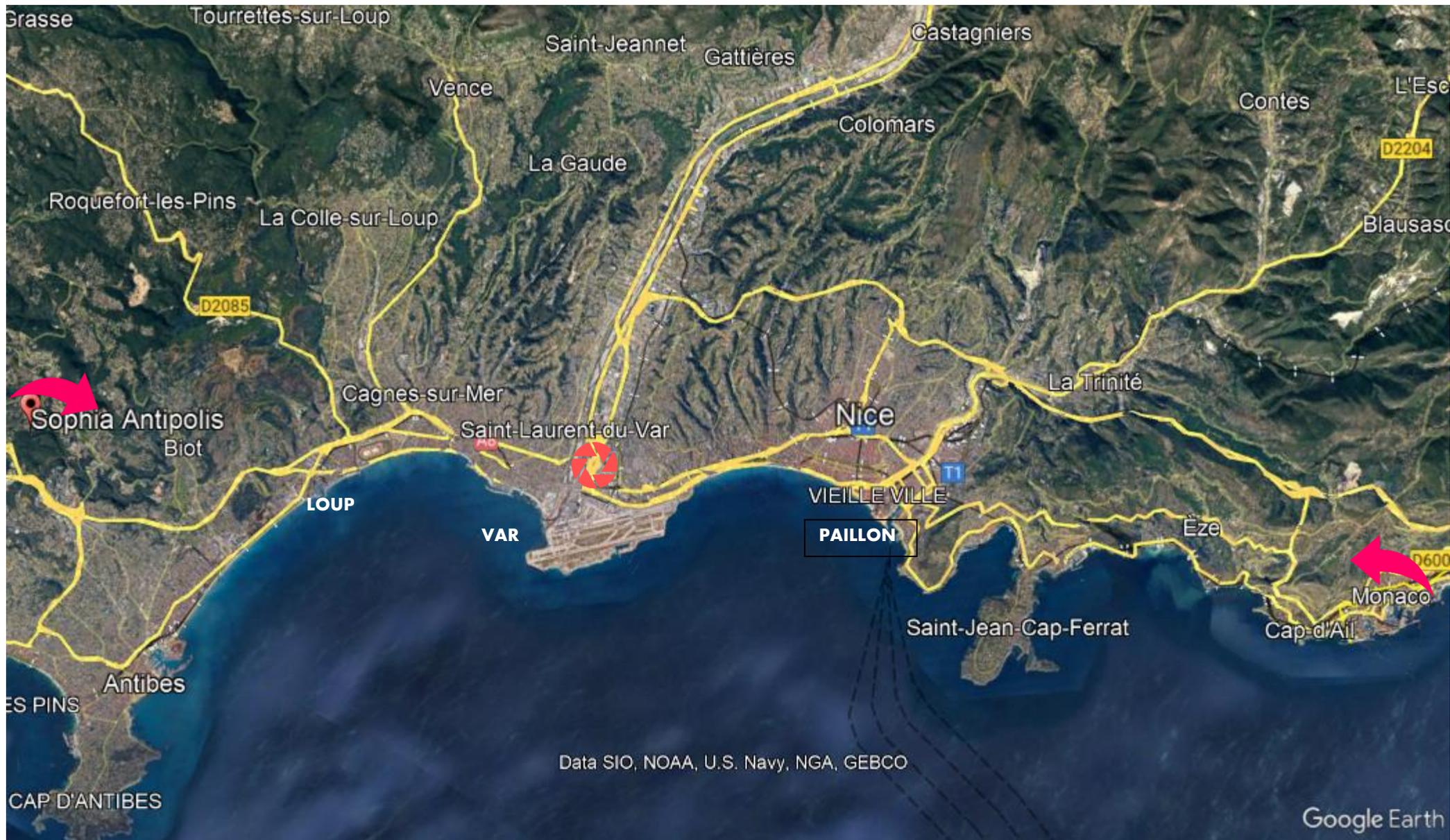
**Mais cela multiplie des ruptures de charge et temps d'attente, ce qui aggrave la durée des trajets, critère rédhibitoire !**

**Où aboutira le projet de BHNS vençois : la gare SNCF de Cagnes ou le terminus du tram T4**

## Mais au final ce projet ne répond aucune vision globale des besoins des bassins d'emploi !

En effet, selon Ch. ESTROSI (29-11-2022), les besoins de déplacements sont localisés entre la Technopole Sophia et Monaco !

<https://twitter.com/i/status/1597510191091679232>



## Place de la T4 dans le schéma des bassins d'emploi :



# Réponses locales aux besoins :

Pour NCA :

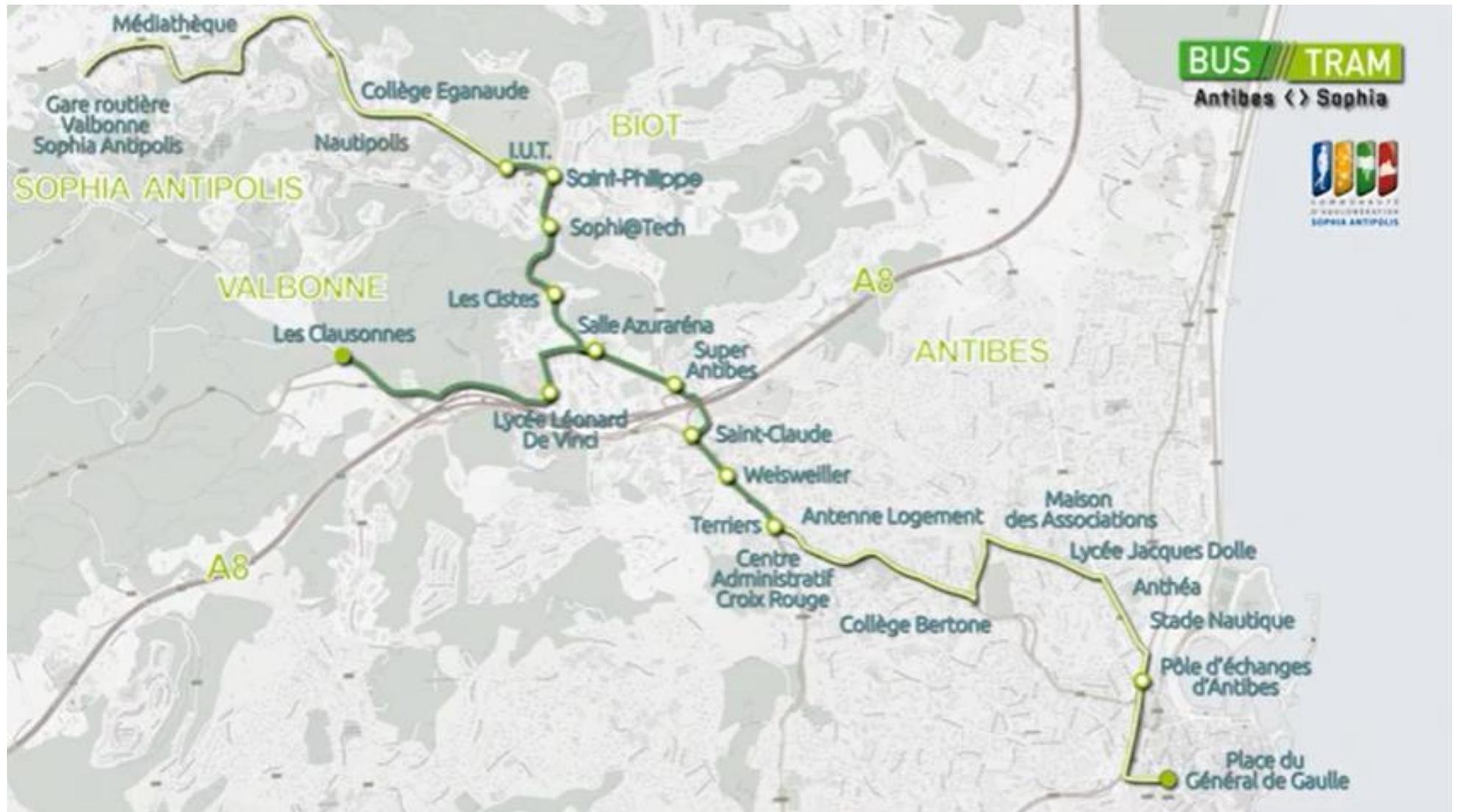
Tram T4\_ Nice-Arénas / Cagnes-Nord



## Pour Antibes : BHNS Antibes SNCF / Sophia-Antipolis

<https://www.youtube.com/watch?v=DpMAM5KtKMo>

### Images du Bus-tram de la CASA



**Seuls moyens pour Cagnes et Moyen pays de rallier Antibes et Sophia : uniquement train + bus**

**Comment combler la section: Antibes SNCF / Cagnes hippodrome**



**Idem pour Monaco :**

**Il y a un mois ; le Souverain faisait le point sur les projets structurants en cours avec la France, alors qu'à Monaco le nombre de salariés a doublé en 30 ans. Est-il possible d'en attirer encore davantage avec des temps de trajet toujours plus longs ? ...**

**Projet de liaison : Nice-Riquier / Eze-La Brasca / Monaco**

Selon Marie-Pierre GRAMAGLIA, conseiller du gouvernement à l'équipement, Bouygues et Vinci planchent depuis 2020 sur un projet en site propre, en partie souterrain, qui relierait Nice-Riquier directement à Monaco, en passant sous le terrain de la Brasca à Eze, dont Monaco est propriétaire.

Mais c'est sans compter avec les lenteurs administratives, diplomatiques, difficultés techniques, environnementales, etc...

**Il faut y ajouter le projet de navette maritime, mais lui aussi soumis aux mêmes aléas....**

## **Et si la réponse venait d'ailleurs ?**

### **L'exemple de PAU :**

**Plus développé que de Bus-tram d'Antibes, l'exemple du réseau multimodal de la ville de Pau serait tout à fait adapté aux problématiques que nous rencontrons, avec un niveau de service de proximité et de vraies possibilités d'adaptation et de modulation, pour un prix jusqu'à 4 fois moins élevé qu'un tramway.**

## **Présentation sommaire du réseau BHNS de PAU**

**Bien sûr cela nécessite une révision complète de la T4, avec une vision actualisée et globale des besoins, une réponse plus précise et mieux adaptée, cela pour un coût beaucoup plus acceptable pour les finances métropolitaines.**

**C'est pourquoi nous vous proposons de participer avec nous, à des groupes de travail et de réflexion, permettant d'aboutir à une révision du projet, indispensable et urgente en l'état actuel.**

**La note qui vous a été remise à l'entrée vous permet de donner votre avis et vous y inscrire si vous le désirez.**

**Merci**

---