

CAGNES-SUR-MER



PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

RAPPORT D'ENQUÊTE

Enquête publique du 1er avril au 3 mai 2019

Commission d'Enquête: Bernard Barritault, Odile Bouteiller, Jocelyne Gosselin

Dossier n° E1900006/E6 — Projet de Pôle d'Echanges Multimodal à Cagnes-sur-Mer

TABLE DES MATIERES

RAPPORT D'ENQUÊTE

Sigles et Abréviations Utilisés.....	4
1 Préambule	1
1 Objet de l'enquête	2
2 Cadre juridique et réglementaire.....	2
3 Processus administratif et organisation de l'enquete	4
4 Composition du Dossier	5
5. Deroulement de l'enquete	6
5.1 Permanences des commissaires enquêteurs.....	6
5.2 Publicité et information du public	6
5.3 Incidents et climat de l'Enquête	6
5.4 Relation comptable des observations du public	7
5.5 Clôture de l'Enquête.....	7
5.6 Examen de la procédure	7
6. Réunions et visites	7
6.1 Réunions de coordination et d'information.....	7
6.2 Visite des lieux	8
7. Nature et caractéristiques du projet	8
8. Appréciations générales sur le dossier	11
9. Analyse du projet de PEM	14
9.1 L'état actuel du site	15
9.1.1 Le manque d'attractivité général	16
9.1.2 Les transports et déplacements	16

9.2 Les différents volets du projet de PEM	18
9.2.1 L'organisation générale du parvis	18
9.2.2 les aménagements de voirie et le PEM	20
9.2.3 Questions sur la circulation et l'accessibilité	23
9.2.4 le nouveau bâtiment voyageurs.....	24
9.2.4 le kiosque	24
9.2.5 la gare routière	25
9.2.6 les stationnements en surface	25
9.2.7 le parking-relais en silo.....	25
9.2.8 la réfection du quai ouest de la gare	26
9.3 Fiches thématiques	27
9.3.1 Concertation	27
9.3.2 Risque Inondation	31
9.3.3 Circulation et déplacements.....	32
9.3.4 Parking-relais en silo	36
9.3.5 Trémie Garigliano	39
9.3.6 Passage souterrain rue de la Minoterie	41
9.3.7 Qualité de l'air.....	44
9.3.8 Bruit	45
10 Traitement des observations.....	47
11 Annexes	74
11.1 Procès-verbal de synthèse de la Commission d'enquête	1
11.2 Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage G&C	15

SIGLES ET ABRÉVIATIONS UTILISÉS

ADAP : Agence D'Accessibilité Programmée
AE : Autorité Environnementale
ANSSAET : Agence Nationale de la Sécurité Sanitaire de l'Alimentation de l'Environnement et du Travail
CASA : Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
CE : Commission d'Enquête
CSPS : Coordination Sécurité Protection de la Santé
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer (Préfecture)
DEP : Dossier d'Enquête Publique
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
EP : Enquête Publique
FEDER : Fond Européen de Développement Régional
G&C : Gares et Connexions (SNCF)
HAP : Hydrocarbures, Aromatiques, Polycycliques
MNCA : Métropole Nice Côte d'Azur
OMS : Organisation Mondiale de la Santé
PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PAPI : Programme d'Actions et de Prévention des Inondations
PDEDMA : Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés
PEM : Pôle d'Échange Multimodal
PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PMR : Personne à Mobilité Réduite
PPR : Plan de Prévention des Risques
PPRI : Plan de Prévention des Risques d'Inondation
PVS : Procès-Verbal de Synthèse
P+R : Parking Relais
QDM : Qualité Durable Méditerranée
SCOT : Schéma de COhérence Territoriale
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours
SMIAGE : Syndicat Mixte Inondations, Aménagements et Gestion de l'Eau
SNIT : Schéma National d'Infrastructures de Transport
SRADT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire
SRADDT: Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
SRCAE : Schéma Régional Climat, Air, Énergie
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique
SRIT : Schéma Régional d'Infrastructures de Transport
SRT : Schéma Régional de Transport
TRI : Territoire à Risque d'Inondation important
ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique
ZSC : Zone Spéciale de Conservation
ZPS : Zone de Protection Spéciale

1 PRÉAMBULE

Contexte du projet

La ville de Cagnes-sur-Mer, deuxième commune de la Métropole NCA par sa population (50 000 habitants et plus de 150 000 pour l'ensemble du bassin Cagnois) dispose de l'une des gares, sur la ligne littorale reliant Marseille à Vintimille, qui connaît un trafic annuel cumulé de plus d'1 million de voyageurs.

Seuls les trains régionaux (TER exploités par la SNCF sous l'autorité de la Région Sud PACA) qui transitent sur cet axe s'arrêtent à Cagnes, soit une centaine d'arrêts par jour.

En dépit d'une rénovation d'ampleur, effectuée entre 2008 et 2011, la gare de Cagnes-sur-Mer souffre de dysfonctionnements majeurs (faible visibilité, offre de services médiocres, environnement bruyant et haut niveau de pollution, accès routiers difficiles et congestionnés, desserte insuffisante par les transports en commun, coupure entre les deux secteurs de la ville, connexions malcommodes avec les cheminements urbains en mode doux). Ce constat a conduit les autorités ferroviaires et la SNCF à inscrire la gare de Cagnes-sur-Mer dans le plan de rénovation des gares en PACA, établi en 2015.

Cette opération s'inscrit ainsi dans un projet de requalification du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) autour de la gare SNCF de Cagnes-sur-Mer avec l'aménagement d'un parvis de 10 000m², la construction d'un bâtiment voyageurs de 1500m² et d'un kiosque commercial de 75 m², une déviation de voirie (actuelle avenue de la Gare), l'accueil des transports urbains et la construction d'un parking en silo de 280 places, comportant deux niveaux souterrains, un rez-de-chaussée et six niveaux extérieurs. Le quartier de la gare fait partie du Territoire à Risque d'Inondation important (TRI de Nice-Cannes-Mandelieu) dont les objectifs sont fixés par le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) Rhône-Méditerranée approuvé pour 2016-2021. Le projet de PEM est situé majoritairement en zone rouge, ainsi qu'en zone bleue du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRi) "Le Malvan, La Cagne, Le Vallon des Vaux".

Cette situation d'exposition du quartier de la Gare à un fort risque d'inondation a donné lieu à l'élaboration en parallèle d'un projet d'augmentation capacitaire de la rivière le Malvan, affluent de la Cagne, qui a fait l'objet d'une enquête publique confiée à la même Commission d'enquête, dès lors que les aménagements nécessaires pour pallier ce risque sont considérés comme un préalable et une mesure compensatoire du présent projet PEM.

1 OBJET DE L'ENQUÊTE

L'objet de l'enquête est de soumettre à l'avis du public le projet de Pôle d'échanges multimodal en gare de Cagnes-sur-Mer...

2 CADRE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE

Pour ce qui concerne le projet, celui-ci s'apprécie au regard, d'une part de sa compatibilité avec l'affectation des sols dans les documents d'urbanisme et d'autre part, de son articulation avec les documents environnementaux de planification - plans, schémas et programmes.

Au niveau métropolitain et en l'absence de SCOT opposable, seule la DTA des Alpes-Maritimes, approuvée le 2 décembre 2003, est prise en compte. Celle-ci, dans ses objectifs, fixe notamment comme priorité le développement des transports collectifs, l'accessibilité des gares, la création de parc-relais, la mise en place d'un système tarifaire simplifié. Dès lors, le projet soumis à enquête apparaît compatible avec la DTA.

Au plan communal, le projet est compatible avec le PADD du PLU car il permet de valoriser le rail, de créer une inter-modalité et renforce l'offre de stationnement en centre-ville pour les déplacements.

Situé en zones UBa et UCa, le projet établit sa compatibilité avec les prescriptions des articles 1, 2, 4, 10, 11, 13 (type de constructions autorisé, pas d'atteinte à la stabilité des sols, drainage sans impact sur l'écoulement des eaux souterraines, desserte appropriée des réseaux pluviaux, hauteur des bâtiments limitée respectivement à 15 et 20 m, traitement architectural optimisant l'intégration, quota de plantation d'arbres et d'arbustes formant une unité paysagère).

La modification n°4 du PLU de Cagnes-sur-Mer, précédemment soumise à enquête publique et approuvée en décembre 2018, a permis d'ajuster le

règlement sur un certain nombre de points aux nécessités ou spécificités de ce projet.

Par ailleurs, l'étude d'impact établit la compatibilité du projet respectivement avec :

- le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016/2021 approuvé le 20 novembre 2015,
- le SRCAE PACA arrêté le 17 juillet 2013,
- le SRCE PACA adopté le 17 octobre 2014,
- Le Plan 2014/2020 de Réduction et de Valorisation des Déchets, approuvé le 28 août, étant précisé que le respect des prescriptions sera assuré par l'entreprise de travaux sous le contrôle *a priori et a posteriori* du maître d'œuvre,
- le PDEDMA, approuvé le 20 décembre 2010,
- le PRGI 2016-2021 approuvé le 7 décembre 2015, compte tenu des adaptations effectuées au vu des résultats de l'étude hydraulique sous coordination de la DDTM06
- le Schéma Régional d'Aménagement Durable du Territoire PACA approuvé le 26 juin 2015,
- le SRT annexé au SRADT approuvé le 26 juin 2015, compatibilité avec le SNIT et le SRIT grâce à une meilleure accessibilité et au renforcement de l'offre,
- le projet de contrat de Plan Etat-Région PACA 2015/2020 approuvé le 26 juin 2015 qui inscrit bien le Projet de PEM de Cagnes-sur-Mer.

L'enquête publique relative au projet de réaménagement du PEM est soumise aux dispositions de l'article L.123-3 du code de l'environnement. Elle a été précédée d'une phase d'étude préliminaire en 2016 puis d'une phase de concertation publique en janvier/février 2017.

La constitution de la Commission d'enquête de trois membres a été effectuée par décision du Président du Tribunal Administratif en date du 28 février suite à la saisine du Directeur Départemental des Territoires et de la Mer.

L'arrêté préfectoral de lancement et d'organisation de l'enquête publique, d'une durée de 33 jours, a été pris le 11 mars 2019.

Le dossier d'enquête, constitué dans les formes requises aux articles L. 123-2 et R.123-1 du code de l'environnement, et soumis à étude d'impact suivant la procédure dite du cas par cas comporte les 5 éléments suivants :

- Informations juridiques et administratives,
- Plan de situation,

- Etude d'impact,
- Avis recueillis sur le projet,
- Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale

5 saisines pour demande d'autorisation préalable ou déclaration de travaux ont été effectuées au titre des Codes de l'Environnement, du Patrimoine et de l'Urbanisme près des organismes suivants :

- Service régional pour l'archéologie (déclaration)
- Direction de l'urbanisme de Cagnes-sur-Mer (demande d'autorisation)
- Architecte des Bâtiments de France (déclaration)
- DDTM - Loi sur l'eau (déclaration)
- Préfecture – Bruits de chantier (déclaration)

Le Procès-Verbal de Synthèse prévu à l'article L 123-18, rédigé et transmis par la Commission d'enquête au Maître d'ouvrage délégué le 6 mai a donné lieu à la réunion réglementaire du 9 mai et au courriel en réponse du Maître d'ouvrage enregistré en date du 23 mai ;

A l'issue de l'enquête publique et après remise du rapport et des conclusions motivées de la Commission d'enquête, SNCF G&C et MNCA seront les deux autorités compétentes pour prendre la déclaration de projet.

3 PROCESSUS ADMINISTRATIF ET ORGANISATION DE L'ENQUETE

Par décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif en date du 28 février 2019, une commission d'enquête a été désignée pour conduire la présente enquête publique, conformément à l'article R 512-14-II du code de l'environnement. Elle est constituée de M. Bernard BARRITAULT, Président et de Mmes Odile BOUTEILLER et Jocelyne GOSSELIN, commissaires enquêteurs.

Chacun des membres de la Commission a déclaré sur l'honneur ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de ses fonctions (article L123-5 du Code de l'Environnement).

Les modalités de l'enquête ont été arrêtées en concertation avec la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, SNCF Gares et Connexions, et la Ville de Cagnes-sur-Mer.

Le dossier complet et le registre ont été paraphés par M. Bernard BARRITAUULT, Président de la Commission et mis à la disposition du public du lundi 1er avril au vendredi 3 mai 2019 inclus soit 33 jours consécutifs. Il était proposé sous forme papier à la mairie de Cagnes-sur-Mer au service "Droit des sols" et en ligne sur le site de la Mairie (poste informatique dédié à disposition du public au siège de l'enquête) et de la Préfecture.

La réception du public s'est déroulée dans des conditions de confidentialité correctes.

4 COMPOSITION DU DOSSIER

Les documents mis à la disposition du public comportaient un dossier de projet, un dossier comportant les pièces administratives jointes, un registre.

Le dossier de projet constitué de 5 pièces:

- A : Informations juridiques et administratives
- B : Plan de situation
- C : Etude d'impact sur l'environnement
- D : Avis recueillis sur le projet
- E : Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnemental avec ses cinq annexes : avis délibéré du CGEDD, tableau des surfaces du projet, planches de phasage des travaux; étude détaillée de la qualité de l'air, étude détaillée de la qualité acoustique.

Le dossier des pièces administratives:

- Décision du tribunal Administratif de désignation de la Commission d'enquête, en date du 28 février 2019 ;
- Arrêté du Préfet des Alpes-Maritimes, portant ouverture d'une enquête publique, relative au réaménagement du Pôle d'Echanges Multimodal de Cagnes sur Mer, daté du 11 mars 2019 ;
- Certificat d'affichage initial de la Mairie de Cagnes sur Mer daté du 27 mars 2019 ;
- Procès-verbal de constat d'huissier concernant les affichages ;

- 1er Avis d'enquête publique dans Nice-Matin, daté du 15 mars 2019 ;
- 1er Avis d'enquête publique dans Avenir Côte d'Azur, daté du 15 mars 2019 ;
- 2d Avis d'enquête publique dans Nice-Matin, daté du 5 avril 2019 ;
- 2^d Avis d'enquête publique dans Avenir Côte d'Azur, daté du 5 avril 2019 ;
- Certificat d'affichage final de la Mairie de Cagnes-sur-Mer daté du 17 mai 2019 ; (pour des raisons de dates certaines pièces ont complété le dossier en cours ou en fin d'enquête)

5. DEROULEMENT DE L'ENQUETE

5.1 Permanences des commissaires enquêteurs

Pour les besoins de cette enquête, les commissaires enquêteurs se sont tenus à la disposition du public, au service droit des sols mairie annexe de Cagnes-sur Mer, pendant 6 demi-journées ouvrées aux heures d'ouverture de la mairie.

- Le mercredi 3 avril 2019 : 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00,
- Le mercredi 17 avril 2019 : 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00,
- Le Vendredi 3 mai 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00.

5.2 Publicité et information du public

Les affichages de l'avis d'enquête ont été effectifs et visibles, également aux heures de fermeture de la mairie, aux dates suivantes :

En Mairie de Cagnes-sur-Mer, du 13 mars au 3 mai 2019.

L'affichage au carrefour Hélène Boucher-Avenue de la Gare et en Gare était bien visible et réalisé dans les délais réglementaires.

L'avis concernant l'enquête publique a été publié dans Nice-Matin et dans Avenir Côte d'Azur les 15 mars et 5 avril 2019.

Par ailleurs, l'annonce de l'enquête et la mise à disposition du dossier étaient réalisés sur le site internet de la commune et sur celui de la DDTM.

5.3 Incidents et climat de l'Enquête

Aucun incident n'est à signaler et l'enquête s'est déroulée dans un climat excellent, notamment grâce à l'écoute des personnes de la DDTM, de la Mairie de Cagnes-sur-Mer, de SNCF G & C et du SDIS. L'accueil des personnes du service "Droit des Sols" a été particulièrement agréable.

5.4 Relation comptable des observations du public

Ont été déposées sur le registre d'enquête, **soixante-sept** observations **dont 1 courrier** remis en main propre.

Aucune observation n'a été transmise par voie électronique sur l'adresse dédiée de la Préfecture.

5.5 Clôture de l'Enquête

L'enquête s'est terminée le 3 mai 2019 à 17h00.

Monsieur Bernard BARRITAULT a clos le registre et emporté, le jour même, l'ensemble du dossier avec le registre et les documents annexés.

5.6 Examen de la procédure

6. RÉUNIONS ET VISITES

6.1 Réunions de coordination et d'information

Au total six réunions avec les autorités administratives ont été tenues :

- Le 7 mars 2019 : A la DDTM, en présence de Nicolas CATTET et Shany NISSIM-ARBEY de la DDTM, Cyril MARRO, Franck COMPAGNON et Stéphane TEYCHENE du SMIAGE, Gilles MANTEL et Arnaud ROSSI de SNCF G § C, , Maryse ZORZAN représentant la Mairie de Cagnes-sur-Mer et des trois commissaires enquêteurs de la Commission d'enquête. Cette réunion a permis de présenter le projet et de remettre le dossier des deux enquêtes à la Commission d'enquête.
- Le 27 mars 2019 : A la Mairie Annexe (Droit des sols) de Cagnes-sur-Mer préalablement à la visite des lieux en présence de Mmes Shany NISSIM-ARBEY et Maryse ZORZAN, Messieurs Nicolas CATTET, Franck COMPAGNON et Arnaud ROSSI et Gilles MANTEL, afin de clarifier certains points avec la Commission d'enquête.
- Le 29 mars 2019 : paraphe du dossier au service "Droit des sols" de la Mairie de Cagnes-sur-Mer.
- Le 11 avril 2019 : au service "Droit des sols" de la Mairie de Cagnes-sur-Mer avec Le SDIS et Monsieur Héric MOUETTE, chargé de la sécurité pour la Mairie de Cagnes-sur-Mer.
- Le 29 avril 2019 : en mairie de Cagnes-sur-Mer en présence de Monsieur Louis NEGRE, Maire de Cagnes-sur-Mer, Monsieur Patrick GUEVEL, adjoint

au maire, chargé notamment des grands travaux et du PAPI et de Madame Maryse ZORZAN directrice du service "Droit des sols" à la Mairie de Cagnes-sur-Mer.

- Le 9 mai 2019 : A la DDTM, à l'occasion de la remise du procès-verbal de synthèse en présence de représentants de la Métropole NCA, Gilles MANTEL et Arnaud ROSSI de SNCF G&C et de Monsieur Nicolas CATTET de la DDTM.

A ces réunions se sont ajoutées les réunions de coordination et d'échange de la commission d'enquête soit les 7, 22 et 26 mars, le 10 avril, les 8, 22 et 28 mai 2019 et de nombreux échanges téléphoniques ou par courriel.

Le 23 mai 2019 : transmission par SNCF G & C de son mémoire en réponse au PVS par courriel et parallèlement par voie postale.

6.2 Visite des lieux

La visite des lieux a été réalisée le 27 mars 2019 en compagnie de Mmes Shany NISSIM-ARBEY et Maryse ZORZAN, Messieurs Nicolas CATTET, Franck COMPAGNON, Gilles MANTEL et Arnaud ROSSI. Des explications précises nous ont été données concernant notamment le phasage des travaux en lien avec le PEM.

Au fil de l'enquête la commission a également effectué plusieurs autres visites du site et de ses environs immédiats.

7. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

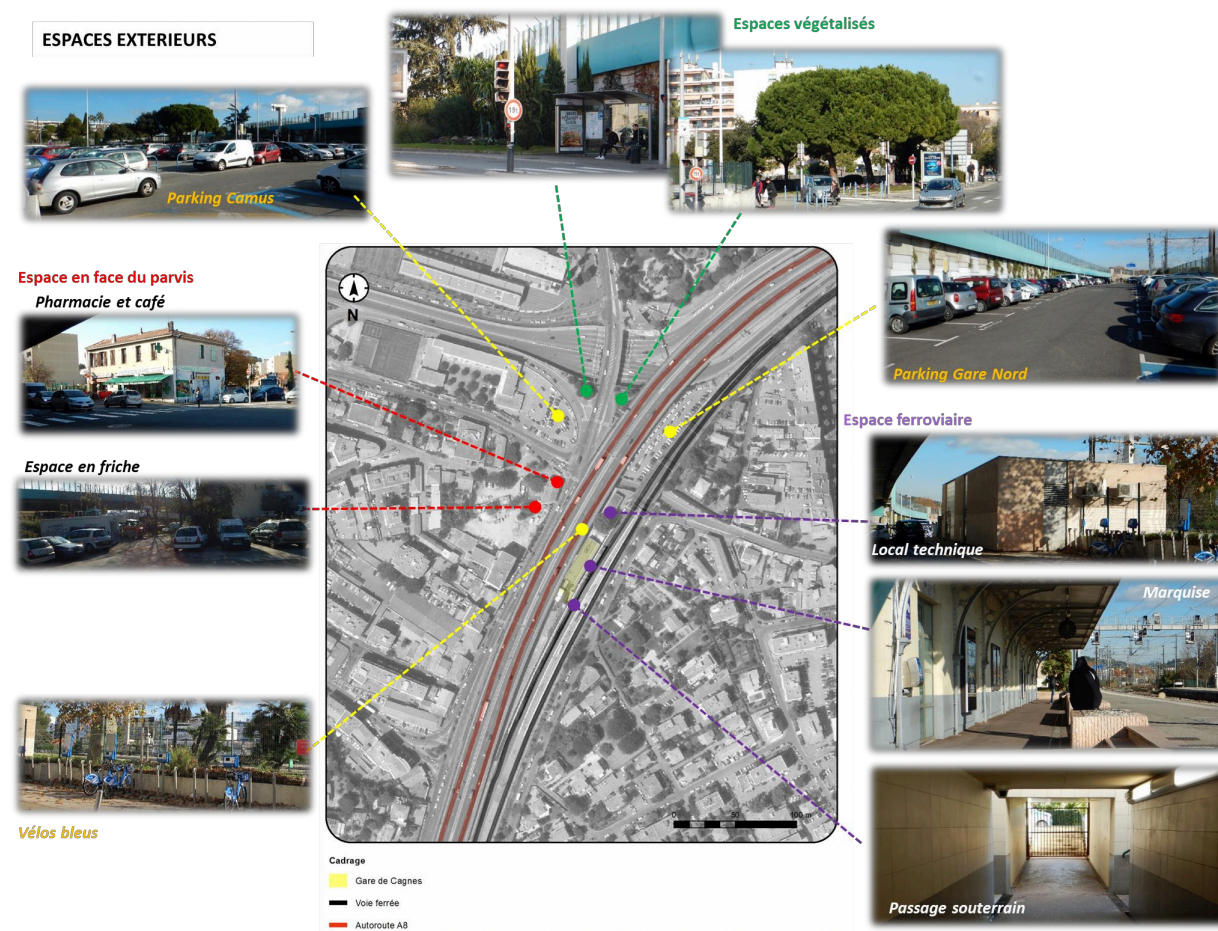
Située sur la rive droite du Var, au centre de la bande littorale des Alpes-Maritimes, Cagnes-sur-Mer fait partie de la Métropole NICE COTE D'AZUR

(MNCA) créée le 1er janvier 2012. Elle en est la deuxième ville avec quelque 50.000 habitants. La commune jouxte la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) et le bassin de vie cagnois compte 150 000 habitants.

Cette situation en fait une zone d'échanges dense entre les pôles MNCA et CASA avec un réseau de communications contraint par l'environnement géographique de la région: trois grands axes routiers (autoroute A8, RN

6007 et RN 6098) la traversent sur l'axe Est/Ouest et la pénétrante Cagnes-Vence dessert les communes du moyen pays. Les effets sur la qualité de vie de la commune sont patents : la circulation engorgée en centre-ville est liée à la fois à la coupure urbaine opérée par l'autoroute ou la voie ferrée et aux déplacements de transit dont les déplacements pendulaires tout au long du littoral.

Ce contexte éclaire l'enjeu représenté par le projet de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) en gare de Cagnes-sur-Mer.



Il s'agit de favoriser une diminution de l'usage de la voiture particulière en offrant un ensemble de dispositifs et de services (cheminements piétons, réseau cyclables, desserte bus, trains, etc) alternatifs au tout automobile et

suffisamment attractifs pour inciter à l'inter-modalité les habitants de toutes les communes limitrophes jusqu'à Vence. Cette ambition vise à apaiser la circulation dans la commune et, au delà, vers les communes de la métropole et du littoral. Elle participe également à une démarche volontariste d'ensemble qui lui donne tout son sens et conditionne la réussite attendue: par exemple celle de la MNCA à Nice avec le développement du projet tramway, du pôle d'échanges de Nice/Saint-Augustin, etc), celle de la Casa ou encore celle de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA) pour ce qui est de l'amélioration de l'offre ferroviaire régionale.

Avec un coût prévisionnel de quelque 21 000 000 €¹ le projet est financé par l'Europe, l'État, la Région PACA, le Département des Alpes Maritimes, la Métropole NCA, la Ville de Cagnes-sur-Mer et SNCF Gares & Connexions. La Métropole NCA et SNCF Gares & Connexions, maitres d'ouvrages du projet, ont convenu d'en confier la maîtrise d'ouvrage unique à SNCF Gares & Connexions (SNCF G&C)

A noter qu'au delà de la gare et de ses abords immédiats le projet PEM mise sur la qualité du réaménagement fonctionnel et qualitatif de l'ensemble du site, ce point étant considéré comme un enjeu essentiel pour son attractivité. En effet, le pôle multimodal actuel mis en service voici une dizaine d'années à peine souffre de nombreux dysfonctionnements. Malgré des améliorations certaines par rapport à la situation antérieure il pâtit d'une faible visibilité de la gare positionnée sous l'autoroute A8, d'une desserte TC hétérogène, d'accès complexes, d'un environnement urbain minéral ingrat et bruyant, d'une offre de stationnement insuffisante et disséminée, de liaisons douces de mauvaise qualité et peu développées. A noter également que l'emprise du projet correspondant pour l'essentiel à une zone rouge du PPRI le traitement du risque inondation conditionne la réalisation du futur PEM et fait l'objet d'un projet soumis à enquête publique parallèlement à la présente enquête².

Les principales composantes du projet de requalification du PEM consistent en l'aménagement sur quelque 10.000 m² :

- d'un parvis avec déviation et aménagement de voiries (notamment Route de la gare, rue Hélène Boucher et rue Garigliano...)

¹Ce coût ne prend pas en compte la reprise des quais et la mesure compensatoire relative à l'augmentation capacitaire du Malvan (voir l'enquête publique conduite en parallèle à la présente enquête); sources: avis de l'AE page 5 - annexe 1 de la pièce 5 du DEP.

² cf. préambule et note n°1 ci-dessus pour cette mesure compensatoire

- des aménagements piétonniers et l'aménagement d'une nouvelle gare routière
- la création d'un nouveau bâtiment voyageurs de 1500 m² situé en partie sous le tablier de l'autoroute mais avec une émergence sur le parvis
- la création d'un kiosque dédié au commerce et services
- la création d'un parc de stationnement en silo sur une emprise au sol de 1300 m² prévu pour 280 places sur 9 niveaux dont 2 en sous-sol. Ce parking est réservé aux usagers des gares ferroviaire et routière
- le réaménagement des parcs de stationnement et dépose minute existant en surface (voir : voir note bas de page 3)
- la réfection et le réaménagement du quai ouest de la gare pour permettre une accessibilité complète aux personnes à mobilité réduite et pour un meilleur confort de l'ensemble des usagers

8. APPRÉCIATIONS GÉNÉRALES SUR LE DOSSIER

Sont évoqués ci-après les sujets ou parties du dossier qui, selon la commission, appellent un commentaire particulier.

La CE a noté la complétude matérielle du dossier avec en pièces jointes les pièces administratives et le registre d'enquête.

L'accès au contenu volumineux était facilité par l'organisation de pièces en dix cahiers :

Pièce A - Informations juridiques et administratives;

Pièce B - Plan de situation;

Pièce C - Etude d'impact sur l'environnement;

Pièce D - Avis recueillis sur le projet;

Pièce E - Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale avec ses annexes :

E 1 - avis délibéré du CGEDD;

E 2 - Tableau des surfaces du projet;

E 3 - Planches de phasage des travaux;

E 4 - Etude détaillée de la qualité de l'air;

E 5 - Etude détaillée de la qualité acoustique)

L'organisation du dossier

L'organisation du dossier est jugée satisfaisante, si ce n'est pour l'ordre illogique du volet E, dont la pièce maîtresse est l'avis délibéré du CGEDD,

les autres pièces correspondant au mémoire en réponse du maître d'ouvrage, faisant suite à cet avis avec les annexes à ce mémoire. Cette organisation aurait facilité la consultation publique par la mise en valeur de cet avis de l'AE et sa prise en compte dans la réponse du maître d'ouvrage. On en trouve quelques effets dans les observations du public dénonçant par exemple certains manques dans l'analyse de la pollution atmosphérique, manques qui ont pourtant donné lieu à des compléments en « E - 4 : Etude détaillée de la qualité de l'air »

L'incohérence de certaines données

La plus grande difficulté pour la bonne compréhension du projet tient aux incohérences des données matérielles et de leur illustration au fil du dossier. Ces incohérences ont impliqué un surcroît de travail important pour la CE dans l'appréhension des composantes exactes du projet soumis à EP. Ceci est mis en évidence par certaines questions matérielles posées au maître d'ouvrage dans le PVS comme par exemple le nombre final des quais d'autobus de la gare routière projetée.

Plus grave, ces incohérences ont entraîné des appréciations positives ou négatives, non fondées, dans les observations du public : qui se félicite d'une continuité cyclable qui de fait est remise en question, qui se félicite de la disparition d'un itinéraire motorisé resté dans le projet, etc.

L'évolution complexe d'un tel projet sur plusieurs années et le nombre de partenaires, ou de contributions extérieures, expliquent en partie ces incohérences au fil des textes et des illustrations.

Mais une pièce supplémentaire, mise en valeur dans le dossier d'EP, aurait facilité l'appréhension du projet avec des plans précis, des données chiffrées fondamentales mises à jour (nombre de niveaux dans le P+R, nombre de quais pour les bus, nombre de places, accès, etc.)

Ces questions d'incohérence des données ont fait l'objet de nombreuses questions de la CE dans son PVS.

La prise en compte des résultats de la concertation

Les projets et opérations d'aménagement ou de construction, ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les localités d'associations et les autres personnes concernées (extrait de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme).

La concertation s'est déroulée du 3 janvier au 3 février 2017. L'information a été diffusée par voie de presse, par des affichages chez les commerçants du quartier de la gare, par des dépliants et flyers, par des expositions publiques en Gare de Cagnes-sur-Mer et au service "droit des sols" de la Ville, par une page internet et une animation projetée lors de la réunion publique du 12 janvier 2017.

Le projet a été présenté au cours de la réunion publique qui a été suivie d'une séquence de questions-réponses. Le public a pu déposer ses avis sur deux registres proches des lieux d'exposition et sur un registre mis à la disposition du public, lors de la réunion publique. Une messagerie électronique a été dédiée au projet pour le dépôt des avis.

Le bilan a fait l'objet de la pièce D du dossier d'enquête. 80 personnes ont assisté à la réunion du 12 janvier. 701 personnes se sont connectées sur la page web dédiée et 90 contributions ont été reçues. 55% étaient des habitants, 19% des usagers de la gare, 13% des professionnels et 13% des associations.

Les contributions ont porté sur :

- les déplacements autour du PEM, les accès à la gare et son quartier ainsi que l'impact du projet sur le groupe scolaire,
- L'organisation de l'inter-modalité : stationnement, transports en commun, modes doux,
- Les équipements, les commerces et la sécurité du PEM

La commission d'enquête estime que la synthèse qui a été faite de la concertation est instructive et vient bien compléter les observations recueillies lors de l'enquête. La commission a pu avoir un complément d'information à la lecture du rapport de l'enquête publique relative à la modification n°4 du PLU de la ville de Cagnes-sur-Mer ou la population s'est largement exprimée, notamment sur les conséquences du projet sur les écoles riveraines.

La prise en compte des zones de protection environnementales

Il existe de nombreux systèmes de protection du milieu naturel liés à la nature et à la fonctionnalité des milieux. Deux types de zonages peuvent être envisagés : un simple inventaire ou une protection avec l'application de mesures spécifiques.

Le secteur du PEM, est dans une zone d'inventaire en raison de la présence de la zone humide formée par le Malvan et la Cagne. Ils constituent un

réservoir de biodiversité au titre de la trame bleue (corridor permettant la continuité aquatique).

Le projet est situé loin de la Cagne et il jouxte le Malvan dans un secteur où le cours d'eau est largement canalisé. La sensibilité du projet aux cours d'eau est donc faible.

Sept autres espaces naturels sont à considérer dans un rayon de moins de 3 km de l'aire d'étude : trois sites Natura 2000 (périmètres de protection), deux zones d'intérêt écologique Floristique et Faunistiques (ZNIEFF - périmètres d'inventaire) et deux autres zones humides.

L'environnement immédiat du PEM, dominé par des espaces urbains, comporte peu d'habitats naturels et semi-naturels et donc de faibles enjeux concernant la faune et la flore.

En phase travaux, l'effet du projet sur les zones Natura 2000 est estimé comme étant très faible, de même qu'en phase d'exploitation. Des mesures en terme de planification des travaux, seront mises en place. Aucune mesure ne sera adoptée en phase d'exploitation.

9. ANALYSE DU PROJET DE PEM

Le projet de création du nouveau Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) en gare de Cagnes-sur-Mer repose sur une requalification du site et de son accessibilité. Grâce à une emprise plus importante qu'aujourd'hui, il permet de réorganiser et compléter les dispositifs préexistants.

L'une des deux pièces maîtresses du projet est le nouveau bâtiment voyageurs de la gare (accompagné de la réfection du quai ouest).

Son traitement architectural et son débord du tablier de l'autoroute lui confèrent une meilleure visibilité par rapport à son implantation antérieure.

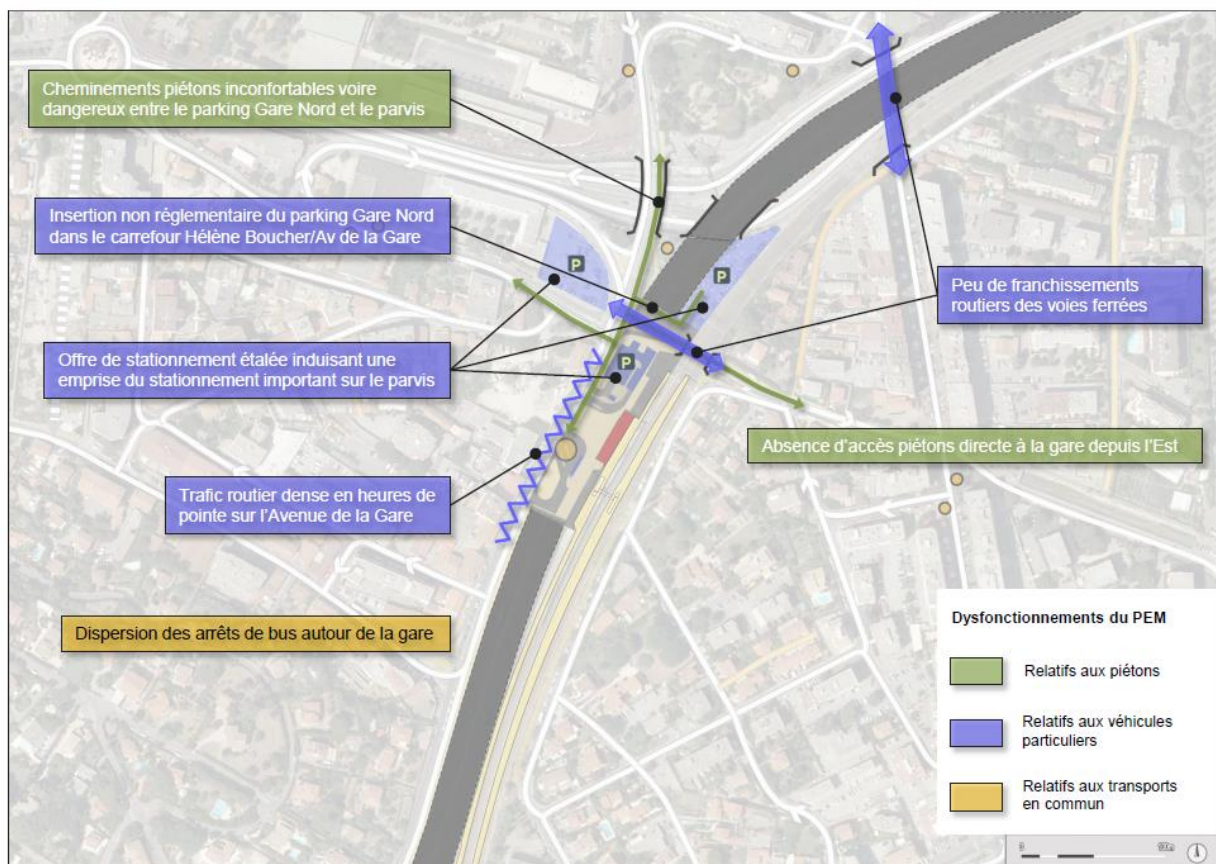
Occupant 1500 m² environ sur une emprise de projet de quelque 10.000 m² il est environné d'un parvis ponctué d'un kiosque à vocation commerciale.

Cette emprise est rendue possible grâce au dévoiement de l'axe routier qui dessert le PEM et à la reprise de rues adjacentes.

Une fréquentation plus aisée et agréable pour les usagers est ainsi attendue avec de nouveaux accès et cheminements, une gare routière, l'organisation de divers types de stationnement automobile et 2 roues, des services, etc.

De l'autre côté du parvis la seconde pièce maîtresse du projet est la création d'un parking-relais en silo dédié aux voyageurs.

L'analyse ci-après rappelle l'état initial pour examiner les différents volets du projet et lister les remarques éventuelles de la commission qui ressortent de l'étude du dossier.



Dysfonctionnements et offre multimodale de la gare actuelle (cf p. 163 Etude d'Impact)

9.1 L'état actuel du site

Caractérisé par un tissu urbain dense aux formes contrastées, coupé par la voie ferrée et l'autoroute (plus de 100.000 véhicules/jour) l'environnement immédiat du projet est globalement dégradé tant du point de vue de l'aménagement urbain que de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air. Un groupe scolaire accueillant 900 enfants (primaire et maternelle) et un collège de 600 élèves ainsi qu'un hôpital de jour se trouvent à proximité immédiate du pôle d'échanges actuel. La Zone Spéciale de Conservation

(ZSC) « Rivières et gorges du Loup » et la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Préalpes de Grasse » sont situées à 1km et 1,2 km à l'ouest. Il est situé en zone rouge et bleue du PPRI et le traitement du risque inondation conditionne la réalisation du projet.

Les problèmes relatifs à l'attractivité et à l'accessibilité expliquent les principaux dysfonctionnements du pôle actuel.

Infrastructures et déplacements (IGN, NCA, Alpes Maritimes, Cagnes-sur-Mer (page 24 étude d'impact DEP)

9.1.1 Le manque d'attractivité général

Le viaduc de l'autoroute passe au-dessus de la gare et, devant celle-ci, son espace de stationnement (parking, dépose minute, taxi, 2 roues) et des quais d'autobus. Le bâtiment voyageurs manque de visibilité et l'ensemble est très bruyant, d'aspect minéral peu agréable et peu invitant. L'accès à cet aménagement est également désagréable du fait de l'obligation de traverser des axes routiers au trafic dense.

9.1.2 Les transports et déplacements

La circulation automobile

L'avenue de la gare est la principale voie d'accès. Elle est en même temps un axe de transit majeur nord/sud avec autour de 15.000 véhicules/jour et jusqu'à 20.000 au droit du bâtiment voyageurs: des remontées de file pénalisent fortement l'accès à la gare aux heures de pointe. L'accès à la gare est encore plus difficile en fonction du quartier d'origine des déplacements (par exemple depuis le côté sud-est de l'autoroute et de la voie ferrée pénalisé par la rareté des franchissements de ces infrastructures). L'organisation de la voirie et des feux complique encore cet accès comme par exemple le tourne-à-gauche vers la gare en arrivant depuis la rue Hélène Boucher, ou le tourne à droite vers la gare en arrivant depuis le sud de l'avenue de la gare retardé par les flux de véhicules en transit qui attendent de pouvoir tourner à gauche vers la rue Hélène Boucher.

32% des usagers de la gare y arrivent en véhicule particulier qu'ils conduisent ou se fassent déposer et récupérer.

La desserte par transports en communs routiers

Onze lignes desservent le secteur. Elles ne sont pas toutes situées devant la gare et les 2 quais qui constituent la gare routière. L'arrêt du square du 8 mai est éloigné, à quelques minutes de marche dans un environnement malcommode et bruyant. La part modale de transports en commun vers ou depuis la gare est de quelque 18%³ : les études montrent que cette part pourrait augmenter avec une amélioration des fréquences et de la desserte des communes voisines de CSM.

La desserte ferroviaire

Environ 100 trains s'arrêtent par jour en gare de Cagnes-sur-Mer générant un transit d'un million de voyageurs par an. Les pics de fréquentation observés aux heures de pointe correspondent à des déplacements pendulaires liés à l'activité professionnelle ou aux études. 65% des voyageurs prenant le train à la gare de Cagnes-sur-Mer proviennent de la commune de Cagnes-sur-Mer. Le reste provient des communes de Vence (7%), Villeneuve-Loubet et La Colle-sur-Loup. (5%). cf page 23 de l'Etude d'Impact.

Le stationnement

Sur les quelques 550 places de stationnement du secteur d'étude (dont 60% payantes) 180 places de stationnement sont proposées au droit de la gare: un parking payant destiné au stationnement de courte ou moyenne durée est situé devant l'actuel bâtiment voyageur sous le viaduc autoroutier. Deux autres espaces situés à proximité sont occupés par du stationnement longue durée: ils accueillent aussi bien les véhicules des usagers de la gare que ceux des résidents et autres actifs du secteur. Cette offre insuffisante entraîne du stationnement illicite et une sur-occupation de la voirie dans les quartiers environnant la gare.

Vélos

Le réseau cyclable reste disparate à l'échelle de la commune. Une station de vélo à usage partagé « Vélo bleu » ainsi que du stationnement deux roues sont présents sur le site; mais aucune piste

³ Ce pourcentage englobe également le vélo

cyclable ne permet de rejoindre la gare alors même que les déplacements cyclistes se généralisent.

Piétons

Compte tenu de la situation de centralité de la gare dans la commune son potentiel d'accessibilité piétonne est important. D'ores et déjà les études montrent que la part modale de ces déplacements vers la gare est de 50%. Ce mode est utilisé avant tout par les Cagnois (70% des piétons) ceci malgré les cheminements généralement peu confortables, bruyants et parfois compliqués ou dangereux. Des traversées comme celle de la rue Garigliano ou encore le cheminement étroit ménagé le long de cet axe sous la plateforme ferroviaire et le pont autoroutier en donnent un bon exemple. A noter que plus au sud de ce cheminement l'aménagement du passage souterrain sous les voies ferroviaires qui permet d'accéder à la gare est condamné depuis le côté est de la commune. La gare n'est plus traversante.

9.2 Les différents volets du projet de PEM

L'ambition du projet est la requalification globale d'un site qui constitue aussi une entrée de ville, pour créer un PEM fonctionnel qui optimise les conditions d'accueil et de déplacements des usagers favorisant ainsi l'abandon du tout automobile ou le recours à l'inter-modalité (voiture ou bus + train) par exemple.

9.2.1 L'organisation générale du parvis

Le principe d'aménagement du parvis repose sur un gain d'espace obtenu pour l'essentiel par la déviation de l'avenue de la gare et la reprise de rues adjacentes ainsi que par la suppression d'une espace de stationnement situé au droit du groupe scolaire Daudet. Cet aménagement permet de relier les différentes fonctions mobilité du pôle (gare ferroviaire et son nouveau bâtiment voyageurs, gare routière, stationnement en surface (parkings, station de taxis, dépose-minute), parking en silo, stationnement des 2 roues, etc.

Il est également doté d'un kiosque qui offrira des services à définir (petite restauration, buvette, services) et marquera la liaison avec le centre-ville et les autres quartiers urbains. Le soin apporté à l'aménagement qualitatif (revêtements, végétation, signalétique, cheminements confortables pour

les usagers du site) participe à l'attractivité du pôle et à la requalification du site urbain environnant.



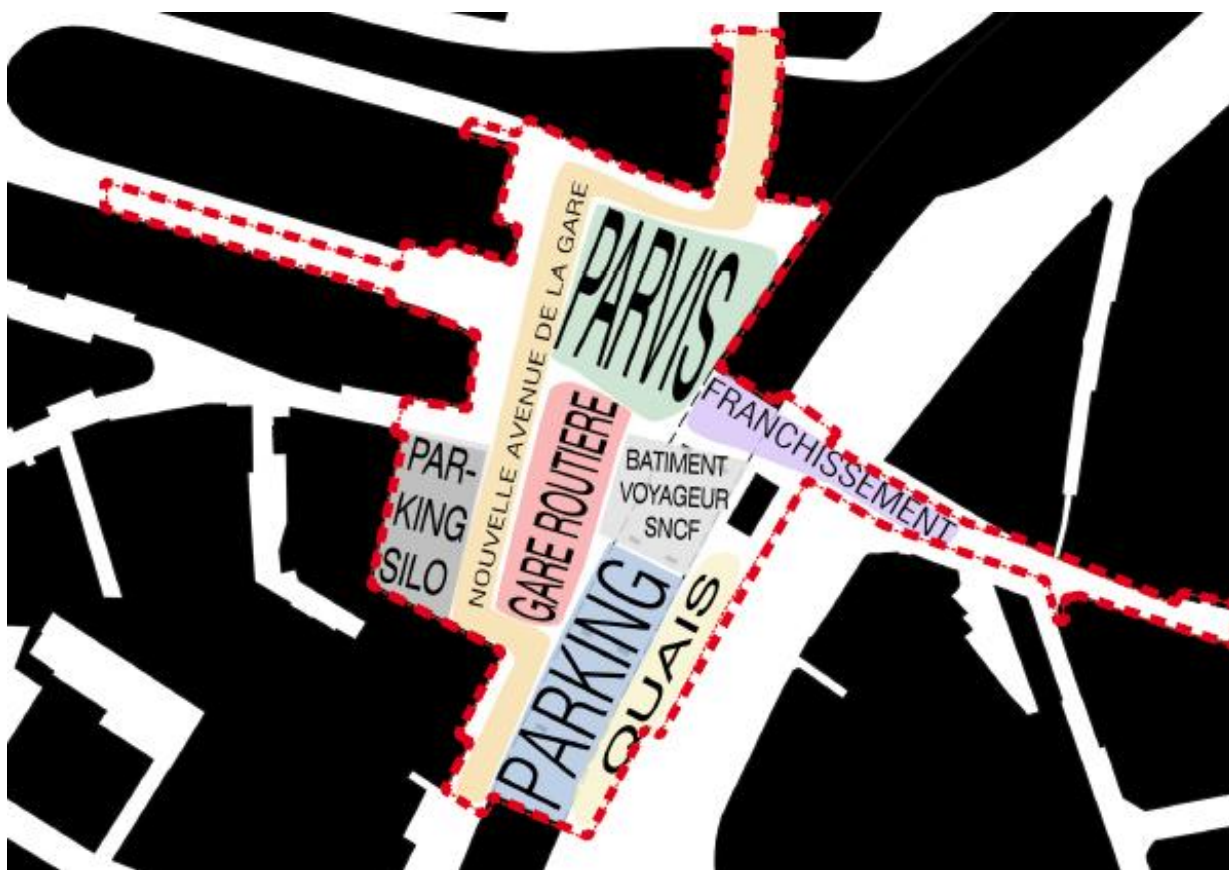
(source : dossier de presse de la concertation)

Ce gain d'espace et les principes d'organisation sont vus par la CE comme une très nette amélioration par rapport à l'existant. *Néanmoins aucune illustration technique n'en donne une vue précise et complète dans le DEP. Un ou plusieurs plans actualisés et détaillés ont été demandés par la commission d'enquête dans son PVS. Le Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage fournit ces documents.*

9.2.2 les aménagements de voirie et le PEM

Le dévoiement de l'avenue de la gare

Il permet de dégager l'espace nécessaire à l'organisation du parvis et des différentes fonctions du PEM. En même temps les chicanes créées par le nouveau tracé à la place du tracé rectiligne initial sont propices à l'apaisement de la circulation sur le site voulues par la maîtrise d'ouvrage. Côté nord-ouest, devant la façade du bâtiment voyageurs ce parvis dégage un espace qui recherche confort et convivialité pour l'accueil des usagers. Le dévoiement de l'avenue de la gare implique la démolition de la pharmacie et du café situés le long de son tracé actuel. Il est prévu d'installer la pharmacie dans le nouveau bâtiment voyageurs. Ce dévoiement a également pour effet de rapprocher la voie circulée au plus près de l'enceinte du groupe scolaire Daudet et de supprimer le stationnement en surface matérialisé ci-dessus en grisé (en haut à gauche du schéma, sous la deuxième chicane)



Ces deux derniers points, longuement discutés au cours de la concertation publique, notamment avec le personnel du groupe scolaire et les parents d'élèves, ont entraîné des engagements du maître d'ouvrage: circulation limitée à 30km/h, nouvel espace de stationnement du personnel proposé au niveau du « Barreau Lambert » à proximité du groupe. Des dispositifs et aménagements paysagers et d'isolation phonique amendent également le projet initial pour compenser la nouvelle proximité de la voirie et de l'école primaire.

Ils ont fait l'objet de demandes de précisions de la commission d'enquête dans le PVS et de réponses satisfaisantes dans le Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage.

Au delà de ces aménagements, destinés à compenser le rapprochement de la voirie du groupe scolaire, la question de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air font l'objet, dans le présent rapport, de fiches thématiques (voir ci-après §9.3.7 et 8)

La rue de Villeneuve

Actuellement à double sens elle devient l'une des deux possibilités d'accès au futur parking en silo.

Son fonctionnement pendant et après les travaux ne semble pas clair à la commission d'enquête au vu de la présentation qui en est faite dans le dossier.

Elle fait l'objet de questions de la commission d'enquête dans le PVS compte tenu de son rôle dans la circulation du secteur attenant. Ces questions trouvent leur réponse dans le Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage.

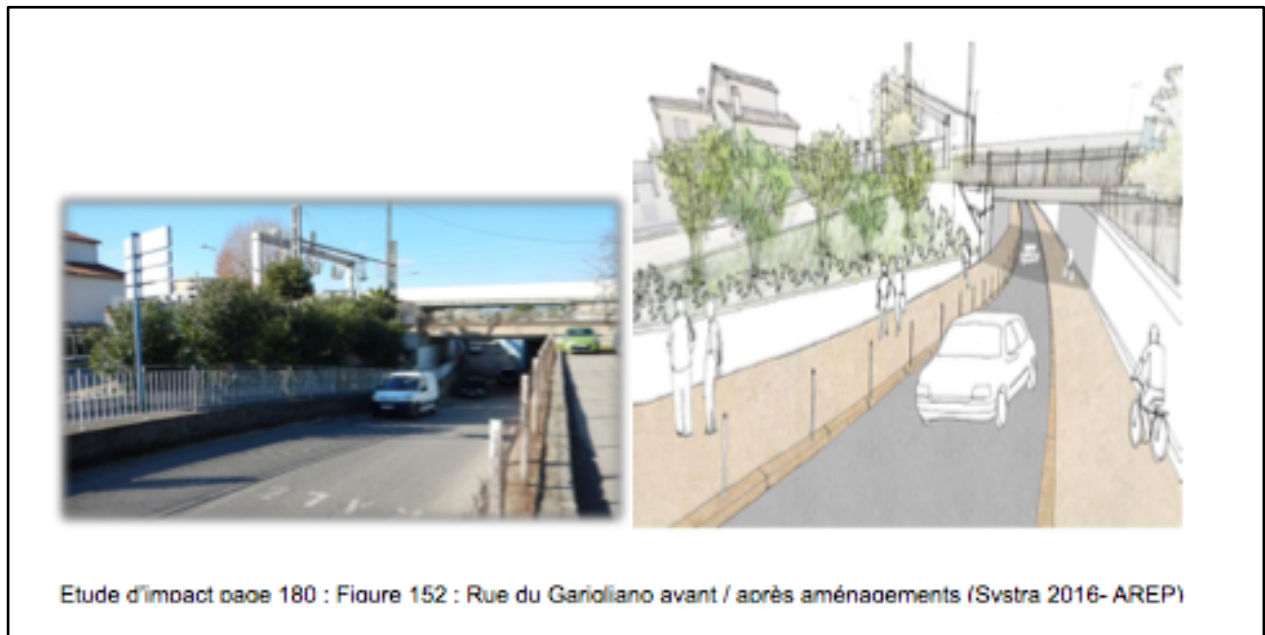
La liaison entre le PEM et l'hypercentre par l'avenue de la gare

La possibilité d'insertion de modes doux confortables et sûrs ne paraît pas claire au vu des caractéristiques du futur aménagement de la voirie.

Ce point a fait l'objet de questions au maître d'ouvrage (PVS) compte tenu de son rôle dans l'attractivité du PEM. Les réponses du Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage restent partielles.

La rue Garigliano

Cette rue, située actuellement dans le prolongement de la rue Hélène Boucher constitue l'un des rares passages sous l'autoroute et la voie ferrée



Le projet initial d'aménagement

et le dossier relève son fort intérêt local. Au vu des « Caractéristiques du projet » présentées en page 180 de l'étude d'impact du dossier l'on peut penser que le réaménagement initialement prévu —une seule voie automobile vers le sud-est permettant d'y adjoindre une piste cyclable à double sens et un cheminement piéton élargi et réaménagé- a évolué avec le projet d'augmentation capacitaire du Malvan: il implique sur ce site la création d'un second cadre d'écoulement des eaux du Malvan dont l'emprise sur l'une des deux voies automobiles met à mal la possibilité d'y faire circuler confortablement modes doux et véhicules automobiles.

Les effets de cette évolution sur l'organisation de la voirie en général et l'insertion des modes doux ne semblent pas clairement pris en compte dans le dossier présenté au public de même que la (ou les) possibilité(s) d'accès automobile à cet axe.

Ces points ont fait l'objet de demandes de précisions au maître d'ouvrage (cf PVS en annexes) et trouvent des réponses dans le Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage.

La question de la rue Garigliano fait l'objet d'une fiche thématique dans le présent rapport (voir ci-après en 9.3.5)

9.2.3 Questions sur la circulation et l'accessibilité

L'organisation des circulations et déplacements est, selon la commission, l'une des conditions de réussite du futur PEM.

La qualité de la desserte par autobus, la fréquentation du P+R, le choix du public de recourir à des modes de déplacements doux en dépendent.

En sus de questions ponctuelles, plusieurs volets qui ne paraissent pas clairs dans les descriptifs et les illustrations du dossier d'enquête publique ont fait l'objet de questions au Maître d'ouvrage dans le PVS...

Desserte et organisation du site:

la commission a demandé au maître d'ouvrage de lui communiquer un ou plusieurs plans précisant ou confirmant les conditions de circulation des divers modes accédant au site du PEM ou le quittant, ainsi que des plans du site lui-même avec les équipements et dispositifs prévus (feux, déplacements des divers modes sur le site, marquages au sol, etc., liés à ces déplacements).

Les réponses apportées ne sont pas claires pour ce qui est des aménagements d'itinéraires pour les modes doux au delà du parvis lui-même.

Prise en compte des effets du projet sur les secteurs environnants:

De même des précisions ont été demandées quant à la prise en compte de l'effet des modifications de circulation projetées sur le fonctionnement des sites voisins; ceci afin d'éviter de créer autour du PEM des encombrements susceptibles d'avoir un impact indirect négatif sur son fonctionnement et sur la qualité de l'air.

Mesures pour éloigner du PEM une circulation de transit inutile:

Les études présentées dans le DEP font état d'une circulation automobile sensiblement équivalente à celle d'aujourd'hui à l'horizon 2030. Cette circulation dense est aujourd'hui l'un des problèmes du secteur. Même si des améliorations sont prévues sur le site pour mieux gérer les flux automobiles et calmer cette circulation (gestion des feux, organisation des

voies, limitations de vitesse) la question des possibilités d'orienter ailleurs la circulation de transit « inutile » se pose. Le dossier signale seulement l'ouverture attendue du « Barreau Lambert » entre la pénétrante et la route de Grasse.

Les réponses apportées sont claires.

9.2.4 le nouveau bâtiment voyageurs

L'ancien bâtiment voyageurs, peu visible par son emplacement sous le tablier de l'autoroute, est démoli et remplacé, plus près des piles du pont autoroutier par une construction neuve dont une partie émerge du viaduc autoroutier. Une grande façade vitrée augmente sa visibilité et crée un appel depuis le centre-ville: l'ensemble fait l'objet d'un projet de traitement extérieur et intérieur qui se veut soigné afin de participer à l'attractivité du PEM et donner à la gare une identité forte appuyée par cette émergence. Environ 450 m² sont dédiés aux activités ferroviaires et quelque 850 m² sont accessibles au public : le hall ménage un espace de circulation qui relie les quais et le parvis avec du mobilier d'attente (banquettes, tables), des automates pour divers services ferroviaires (distributeurs de billets régionaux, composteurs, écrans d'information des voyageurs) ou autres (distributeurs de billets automatiques, photomaton, etc). Il accueille également une pharmacie.

Ce volet est apprécié par la commission comme une très nette amélioration par rapport à la conception et à l'emplacement. de l'actuel bâtiment voyageurs.

9.2.4 le kiosque

Ce pavillon de 75m² qu'il est prévu d'habiller d'une façade vitrée est implanté dans une partie végétalisée du parvis de la gare avec une finalité commerce/service et notamment une activité de petite restauration. Il est doté d'une importante toiture à débord pour l'accueil des usagers.

Ce volet est apprécié par la commission comme une très nette amélioration pour la qualité de l'accueil des voyageurs.

9.2.5 la gare routière

Elle doit permettre une augmentation des dessertes —notamment depuis les communes voisines-et, en même temps, une fréquence accrue pour certaines d'entre-elles.

Elle comporte cinq quais bus le long de la façade Ouest de la Gare afin d'optimiser le transfert modal et le positionnement de bus en attente. Mais le DEP fait référence par ailleurs à un total de sept quais.

Dans son PVS, la CE a demandé au maître d'ouvrage des précisions graphiques quant à l'emplacement de ces deux autres arrêts. Les réponses apportées sont claires.

9.2.6 les stationnements en surface

Sous le pont autoroutier et sur le flanc sud de la gare les espaces de stationnement destinés principalement à la courte durée prévoient une dépose minute, 2 places PMR, 5 places pour les voitures en temps partagé (Auto Bleues), 32 places pour les VP, et 54 places pour les deux-roues. L'emplacement taxis est situé le long de la façade ouest comme les quais bus. Au nord de la gare, de l'autre côté de l'axe Garigliano 70 places payantes sont proposées.

Le parvis dispose également d'un parking vélos et de bornes vélos-bleus (vélos en libre service)

Dans le PVS, la CE a demandé au maître d'ouvrage des précisions notamment graphiques quant à l'emplacement de ces équipements et dispositifs. Les réponses apportées sont claires.

9.2.7 le parking-relais en silo

Sur une surface au sol de quelque 900 m² et 9 niveaux dont 2 en sous-sol il est conçu pour 280 places de stationnement dédiées aux utilisateurs des gares ferroviaire et routière. Sa construction sur le site du PEM s'inscrit dans une disposition d'autorisation de construire dérogatoire (cf art 16 des

dispositions générales du PLU de CSM) compte-tenu de sa situation en zone rouge du PPRI.

Habituellement les Parcs-Relais sont implantés à l'extérieur des centres urbains pour diminuer la circulation automobile en centre-ville. Compte tenu des contraintes foncières et des caractéristiques des voiries environnantes peu propices à la réalisation de navettes spéciales performantes en site propre pouvant relier de manière fluide un ou des P+R extérieurs et le PEM, le principe d'un P+R au coeur du site du PEM a été retenu. A noter que cette situation a l'avantage de ne pas multiplier les ruptures de charge dans le rabattement de la voiture vers le train et participe ainsi à l'attractivité du pôle d'échange.

Des dispositions spécifiques sont prises vis à vis du risque d'inondation tant dans la conception du bâti que dans la gestion du public.

Plusieurs questions relatives au parking-relais en silo et à l'inondabilité sont développées dans les fiches thématiques (ci-après en 9.3.2 et 4)

Compte tenu de certaines incohérences ou manque de précisions du DEP le PVS dressé par la commission a demandé au maître d'ouvrage des précisions sur la conception du parking, le nombre de niveaux, les accès, le fonctionnement, la nature des perspectives d'extension...

Les réponses apportées sont claires.

9.2.8 la réfection du quai ouest de la gare

La gare de Cagnes-sur-Mer est la 7ème gare de la ligne littorale en termes de fréquentation, avec près de 1,2 millions de voyages par an. Elle est inscrite dans la liste des gares prioritaires de l'Agenda D'Accessibilité Programmée (ADAP) de la Région PACA, délibéré le 26 juin 2015. La mise en accessibilité du périmètre ferroviaire a fait l'objet d'une étude préliminaire menée par SNCF Réseau, dans le cadre d'un partenariat avec la Région PACA. Trois axes ont été fixés : conformité des communications bâtiment "voyageurs" et quai latéral, reprise d'enrobé sur certaines parcelles des quais de la gare, réfection totale de l'éclairage de la gare. La démolition de la gare actuelle et la création d'un nouveau bâtiment "voyageurs", dans le cadre du projet de PEM, impliquent la reprise partielle du quai latéral avec notamment : mise en place d'une rampe, d'un escalier, et d'un revêtement en enrobé.

A noter que ces travaux ne sont pas mis à profit pour rétablir le caractère traversant de la gare, en supprimant la fermeture du passage souterrain au

niveau de la rue de Minoterie. Cela permettrait pourtant un accès précieux à la gare depuis l'Est de la voie ferrée, pour les résidents de ce quartier.

S'interrogeant sur les raisons données à cette condamnation d'un accès existant (insécurité, possibilités d'ouverture mais à plus long terme), la CE a posé la question au maître d'ouvrage dans le PVS.

La question du passage souterrain fait l'objet d'une fiche thématique dans le présent rapport (voir ci-après en 9.3.6)

9.3 Fiches thématiques

9.3.1 Concertation

Les projets et opérations d'aménagement ou de construction, ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les localités d'associations et les autres personnes concernées (extrait de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme).

La concertation s'est déroulée du 3 janvier au 3 février 2017. L'information a été diffusée par voie de presse, par des affichages chez les commerçants du quartier de la gare, par des dépliants et flyers, par des expositions publiques en Gare de Cagnes-sur-Mer et au service "droit des sols", par une page internet et une animation projetée lors de la réunion publique du 12 janvier 2017.

Le projet a été présenté au cours de la réunion publique qui a été suivie d'une séquence de questions-réponses. Le public a pu déposer ses avis sur deux registres proches des lieux d'exposition et sur un registre mis à la disposition du public lors de la réunion publique du 12 janvier. Une messagerie électronique a été dédiée au projet pour le dépôt des avis.

La commission d'enquête n'a pas eu accès à ces registres.

Le bilan a fait l'objet de la pièce D du dossier d'enquête. 80 personnes ont assisté à la réunion du 12 janvier. 701 personnes se sont connectées sur la page web dédiée et 90 contributions ont été reçues. 55% étaient des

habitants, 19% des usagers de la gare, 13% des professionnels et 13% des associations.

Les contributions ont porté sur :

- les déplacements autour du PEM, les accès à la gare et son quartier ainsi que l'impact du projet sur le groupe scolaire,
- L'organisation de l'inter-modalité : stationnement, transports en commun, modes doux,
- Les équipements, les commerces et la sécurité du PEM

Les déplacements autour du PEM

- *La circulation routière* dans le secteur de la gare est très dense alimentée par la sortie de l'autoroute, les écoles et le centre commercial Polygone Riviera.

Le maître d'ouvrage a mené des études de trafic au droit du PEM parallèlement à celles plus larges opérées par la Métropole NCA.

- *Le réaménagement de la rue Garigliano*

La population craint la coupure de l'itinéraire Nord-Sud que constitue la rue Garigliano.

Le maître d'ouvrage étudiera le réaménagement routier et piétonnier de cet axe dans l'optique d'en faire une liaison apaisée entre le PEM et l'avenue du Maréchal Juin et la futur ligne 4 du tramway.

- *La déviation de l'avenue de la Gare*

Les participants sont préoccupés par la déviation de l'avenue de la Gare en terme de nuisances sonores et qualité de l'air pour les riverains et les groupes scolaires.

Le maître d'ouvrage poursuit une concertation avec les enseignants et les parents d'élèves concernés. Une étude acoustique et de qualité de l'air a été réalisée.

L'organisation de l'inter-modalité

- *L'inondabilité*

Le public s'inquiète sur la possibilité de construire en zone inondable.

Le maître d'ouvrage indique que le PPRi autorise la construction d'infrastructures publiques de transport et des équipements nécessaires à leur exploitation. Une étude hydraulique sera réalisée et soumise au contrôle des autorités compétentes.

(Note de la commission d'enquête : l'augmentation capacitaire du Malvan a été programmée pour faire face à l'éventualité d'une inondation dans le cadre du PPRi)

- Le parking relais

Augmenter la capacité de stationnement sur le site de la gare apparaît comme une évidence à la population. La construction du parking en silo est bien accueillie avec l'application d'un tarif préférentiel aux usagers des transports en commun.

Le parking-relais a pour but d'inciter les conducteurs à laisser leur voiture et à emprunter les transports en commun. L'investissement est pris en charge par les partenaires. Seule l'exploitation sera à la charge des utilisateurs. Les coûts d'exploitation seront minimisés pour offrir des tarifs attractifs.

- Le stationnement en voirie

Des questions ont été posées sur le stationnement en voirie et notamment la desserte des écoles.

Des études de stationnement seront réalisées pour permettre de préciser la capacité du parking-relais et la répartition du stationnement tout autour du PEM. La conception du parking sera évolutive pour s'adapter aux besoins.

- L'articulation entre les divers modes de transport

Les participants s'interrogent sur l'articulation entre les différents modes de transport et leur insertion dans la circulation au sortir du parvis.

Le futur PEM sera un nœud majeur du réseau de transports en commun de la ville et de son bassin de vie. Les différents modes de transports seront connectés par des liaisons piétonnes de qualité et des accès PMR sur l'ensemble du site. Le maître d'ouvrage étudiera avec les autorités de transport la desserte de la gare routière afin de faciliter les correspondances. Les études porteront également sur l'auto-partage électrique et le covoiturage.

On n'a pas à en parler ici : on rend seulement compte de la concertation

Le PEM laissera une large place aux modes actifs de déplacement avec, sur le parvis, des stationnements réservés aux vélos particuliers et en libre service. Un réseau cyclable sera étudié en continuité avec le réseau existant. Une attention particulière sera portée aux conditions d'accès au PEM et de sorties sur l'avenue de la Gare.

Les équipements, les commerces et la sécurité

Le public s'est largement exprimé sur l'organisation des équipements : sécurité, mobilier d'attente, espaces verts, parvis piéton agréable et accessible avec des préoccupations environnementales.

Il s'est interrogé sur le devenir de la pharmacie et du café présents sur le site, notamment pendant les travaux et a plébiscité l'implantation de commerce de proximité.

Les réponses du maître d'ouvrage sont les suivantes :

- *Les équipements* : le mobilier d'attente sera de qualité et confortable, avec une information des voyageurs dynamique. Le parvis arboré sera soigné pour créer un espace agréable. Le projet sera inscrit à la démarche Quartier Durable Méditerranéen (matériaux durables, économie d'énergie adaptés aux spécificités locales et climatiques).
- *La sécurité* : Un véritable lieu de vie sera créé. Une réflexion sera menée avec les partenaires sur le gardiennage, la vidéo-protection et la mise en place d'une organisation de la sûreté adaptée.
- *L'offre commerciale* : La continuité de l'exploitation de la pharmacie sera examinée avec à terme son relogement. Une réflexion sera menée également pour le café. La programmation commerciale du PEM sera affinée en fonction des surfaces disponibles. Elle sera adaptée aux besoins de la clientèle et des riverains.

En conclusion, SNCF Gares & Connexions déclare avoir mis en place les moyens nécessaires pour informer et recueillir les avis et remarques du public. La population a pu témoigner de l'état dégradé du site et son adhésion au projet.

Le maître d'ouvrage a orienté la poursuite de ses études sur les aspects circulation, bruit, stationnement, sécurité et commerces afin de répondre aux attentes d'amélioration de qualité de vie exprimé lors de la concertation.

La commission d'enquête estime que la synthèse qui a été faite de la concertation est instructive et vient bien compléter les observations recueillies lors de l'enquête. La commission a pu avoir un complément d'information à la lecture du rapport de l'enquête publique relative à la modification n°4 du PLU de la ville de Cagnes-sur-Mer ou la population s'est largement exprimée, notamment sur les conséquences du projet sur les écoles riveraines.

9.3.2 Risque Inondation

L'aire d'étude appartient au TRI Nice-Cannes-Mandelieu dont la cartographie a fait l'objet d'un arrêté du préfet coordonateur de bassin le 20 décembre 2013. Les risques identifiés dans le TRI sont notamment les débordements de la Cagne et du Malvan. Le projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) est situé en zones rouge et bleue du PPRi

Le PAPI Cagne – Malvan prévoit plusieurs actions de recalibrage du cours d'eau et de création de trois sites de stockage en amont du bassin versant du Malvan. Ce programme est établi pour un engagement des actions jusqu'en 2021 et leur mise en œuvre jusqu'en 2023.

Parmi ces actions, l'augmentation capacitaire du Malvan de 46 m³/s à 82 m³/s a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 1er au 16 avril 2019, conduite par la même commission d'enquête que celle du PEM. L'augmentation capacitaire du Malvan sera réalisée par l'ajout de cadres au niveau de la rue Hélène Boucher et sous la trémie Garigliano. Le lit de la partie aval du Malvan sera sur-creusé. La logique aurait voulu que la création de sites de stockage en amont soit réalisée en priorité, mais il était important de commencer les travaux au droit du PEM afin de ne pas avoir à rouvrir le parvis pour l'enfouissement du nouveau cadre. Ce phasage permet en outre des économies par la mutualisation de certains postes de dépenses communs aux deux opérations.

L'augmentation capacitaire du Malvan, préalable incontournable à la création du PEM dont il constitue une mesure compensatoire, devrait permettre de passer d'un niveau de crue décennal à un niveau de crue centennal. Néanmoins, les derniers événements majeurs ayant touché la région sont la pluie d'octobre 2015 à Cannes avec un cumul de pluie de 177 mm en 3 heures et celle de 2007 avec un cumul de pluie proche de 380 mm en 3 heures. Il a été convenu entre le maître d'ouvrage et la DDTM que le débit de pointe retenu pour la crue centennale serait calculé à l'aide de la pluie de projet de 2007, qui est le scénario le plus défavorable.

L'Autorité environnementale a demandé des précisions sur l'évolution de l'imperméabilisation des surfaces concernées par le projet et celle des volumes d'eaux pluviales et d'assainissement pris en compte.

Le maître d'ouvrage utilisera des matériaux poreux (béton drainant, asphalte poreux, céramiques de déchets industriels et dalles végétalisées

perméables) et il précise que les eaux pluviales seront évacuées par les dispositifs existants auxquels s'ajoutent un bassin de rétention de 174 m³ situé sous la voirie bus et des pompes de relevage.

La construction du parking en Silo, comportant un rez-de-chaussée et deux niveaux souterrains, peut paraître incompatible avec un risque d'inondation élevé puisqu'il se situe en zone rouge.

Le maître d'ouvrage apporte les informations suivantes :

- Les résultats des sondages font état de la présence d'une nappe d'eau souterraine peu profonde sur le site du parking. Pour soutenir les parois des niveaux inférieurs un cuvelage imperméable, jusqu'au niveau de la crue de référence, sera réalisé. Les eaux infiltrées dans la paroi seront pompées.
- Les niveaux les plus profonds du parking seront soumis à une pression d'eau plus forte. Pour y remédier une dalle de béton résistante (radier) sera construite avec un encrage au sol afin de résister à la poussée d'Archimède.
- Les entrées du parking en silo ont été conçues pour être situées 75 cm au-dessus de la cote des plus hautes eaux définies dans le PPRi, afin que les eaux ne s'infiltrent pas dans les niveaux souterrains du parking en cas de crue centennale. Le parking sera sous vidéosurveillance de la Métropole NCA sans présence physique permanente. De plus, des barrières mobiles anti-inondations sont prévues au niveau des accès souterrains du parking.
- Les modalités de mise en œuvre des mesures d'accès des piétons au parking en silo en période de crise, notamment en cas d'inondation, devront être mises en place par le gestionnaire du parking en lien avec le SDIS. Sauf évènement exceptionnel, le dispositif prévu ci-dessus devrait être suffisant pour éviter l'inondation des souterrains.

9.3.3 Circulation et déplacements

La question de la circulation et des déplacements dans le cadre du projet s'organise autour de deux réflexions :

Cette question renvoie tout d'abord au cadre dans lequel la commission d'enquête doit formuler un avis...

Nombre d'observations faites par le public entraînent un avis récurrent de la CE du type « cette observation ne relève pas de la présente EP » dès que la remarque porte sur un sujet situé physiquement hors de l'emprise du projet et/ou qui dépasse le cadre particulier de l'enquête.

Pour autant, des considérations extérieures à ce cadre particulier peuvent susciter des interrogations de la CE. Ceci dans la mesure où elles ont un lien direct avec l'avis à donner quant au bien fondé d'un projet.

Si, par exemple, **la limitation à 30km/h** prévue autour du parvis du PEM devait finalement se traduire, en amont de l'emprise du projet, par des ralentissements au centre-ville ou à l'entrée sud de Cagnes-sur-Mer, la CE n'a pas à le présupposer car ce qui retient son attention c'est le strict bénéfice de ce 30km/h pour le projet soumis à EP.

Il en va de même pour les autres dispositifs envisagés, en complément au dossier du PEM, pour en **éloigner les circulations de transit**. Ce point particulier n'est pas traité dans les études de circulation du dossier et a donc fait l'objet de questions de la CE : il reçoit des réponses satisfaisantes du maître d'ouvrage dans le mémoire en réponse, si ce n'est pour le « Barreau Lambert », dont la mise en service reste finalement différée pour des raisons d'acquisitions foncières avant tout chantier de voirie.

Le maître d'ouvrage fait par ailleurs référence à la notion de « diffusion » : à savoir que la phase « travaux » du PEM incitera les automobilistes au recours à « des itinéraires alternatifs pour ne pas dégrader leur temps de parcours ». Il donne des exemples satisfaisants de ces itinéraires. Restera à la Métropole NCA à faire en sorte que ces itinéraires alternatifs restent ensuite préférables au transit par le PEM ce que la CE n'a pas à présupposer.

En revanche le fait de constater que **la circulation des bus** desservant l'emprise du projet, notamment depuis l'arrière-pays, n'est pas possible en site propre sur les tronçons les plus fréquentés, pose question quant à la hauteur des moyens mis en œuvre dans le cadre de la réalisation de la gare routière (l'augmentation des lignes, des fréquences, cadencement prévues pour certaines d'entre-elles).

Ces dispositifs, conçus pour amener de nouveaux publics à choisir ce mode de déplacement collectif vers la gare ferroviaire, participent aux objectifs ambitieux du PEM. Mais la difficulté à assurer à l'utilisateur, faute de possibilité de circulation en site propre, des trajets plus performants et réguliers qu'en voiture particulière, risque de minorer les effets attendus.

En posant ce type de question la CE n'ignore évidemment pas les limites du champ d'intervention possible des maîtres d'ouvrage, les impossibilités techniques ou les contraintes financières. Mais il est de sa responsabilité de poser les questions susceptibles d'affecter la réussite du projet examiné.

Cette dernière remarque renvoie à la complexité de la thématique de la circulation et de la mobilité où l'on constate souvent que ce qui est vrai dans un contexte est inadapté dans un autre.

Le parking-relais en silo en donne un bon exemple.

Le succès des P+R en France est lié au renouveau du tramway. Ils permettent de stationner sa voiture en un point de la ligne extérieur au centre urbain et de finir son déplacement en tram. Les avantages sont nombreux pour l'utilisateur (tarification très compétitive par rapport au stationnement au centre ville, trajet rapide avec des fréquences élevées préféré aux embouteillages fréquents et stressants, stationnement plus facile, etc.). Les avantages sont aussi nombreux pour l'intérêt général et la collectivité (ambiance de ville apaisée, moins encombrée et moins polluée, fréquentation des commerces et services compétitive par rapport aux grands centres commerciaux, etc.)

Pourtant, le P+R en silo prévu au projet de PEM n'est pas, comme c'est généralement le cas, situé loin du centre. Mais, s'il n'est pas la solution idéale décrite ci-dessus, il est, selon la CE, la solution la mieux adaptée à l'existant, contrairement à ce qui a été noté dans l'une ou l'autre observation du registre d'enquête. Destiné avant tout aux usagers de l'arrière-pays et aux déplacements domicile/travail ou études, il permet de ne pas multiplier les « ruptures de charge » c'est à dire les changements de mode de déplacement (bus puis marche puis train puis bus puis etc.) au cours d'un trajet particulier. Car ces ruptures sont très vite dissuasives pour un habitué du déplacement tout automobile. Dans le contexte de Cagnes-sur-Mer, le P+R en silo, réservé aux usagers des transports en commun, est au plus près de la gare ferroviaire : il remplit exactement les mêmes fonctions que les P+R habituellement couplés au tramway. Ceci, en attendant de futurs chantiers, notamment de voirie, avec des P+R plus éloignés, mais impliquant donc une rupture de charge supplémentaire avant de rejoindre le train : ils exigeront probablement la mise en service de navettes très performantes, donc en site propre, s'ils veulent devenir attractifs.

Les conditions matérielles d'exploitation du P+R du PEM restent à préciser, mais la CE juge important d'y prévoir des dispositifs préférentiels pour le covoiturage. Il pourra être un levier pour alléger la circulation automobile depuis ou vers la gare.

Les cheminements cyclistes ou piétons donnent un autre exemple de la complexité du sujet.

Le manque de clarté du dossier quant à ce qui a été exactement prévu a suscité plusieurs remarques et questions du public (positives parfois à tort car fondées sur des illustrations non actualisées, ou négatives pour la même raison). Les questions des commissaires enquêteurs ont porté sur le fait de savoir si le dossier prenait en compte, autant qu'il est possible, ces modes « doux » adaptés au souci de développement durable. Pour peu que le confort, la sécurité et l'agrément soient au rendez-vous, ces modes ne demandent qu'à se développer au delà d'un public d'usagers « captifs », c'est-à-dire sans autre choix que de rejoindre le PEM à vélo ou à pied. A cet égard les informations demandées par la CE dans le PVS ne reçoivent pas toujours de réponses claires du maître d'ouvrage : c'est par exemple le cas pour la liaison PEM /centre-ville très fréquentée par les modes doux. Elle existe mais l'amélioration par rapport à l'existant n'est pas claire.

Pour autant il paraît évident que le réseau cyclable par exemple, ne peut trouver sa cohérence d'ensemble qu'au fil des chantiers de voirie, des projets d'aménagement et des liaisons à privilégier. Ce qui n'est pas toujours possible comme c'est le cas pour **l'axe Garigliano**.

Le PEM a été l'occasion de repenser les liaisons douces sur cet axe de façon extrêmement favorable. L'évolution du projet qui apparaît dans le DEP le montre. Malheureusement, des impératifs supérieurs — l'augmentation capacitaire du Malvan entraînant la disparition d'une des deux voies de circulation sur le tronçon le plus contraint sous le pont ferroviaire —, ont obligé le maître d'ouvrage à redessiner un projet forcément moins favorable à ces liaisons. Cette évolution s'est traduite par un dispositif peu clair : il a suscité des demandes de précisions de la CE car c'est une des rares liaisons est/ouest desservant le PEM.

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage fournit les précisions souhaitées : la CE ne peut que prendre acte d'une liaison qui existera mais ne sera guère plus attractive que l'existant.

Dans ce contexte il reste incompréhensible qu'une autre liaison Est/Ouest (au moins piétonne) avec le train via **le passage souterrain de la rue de la Minoterie** reste fermée pour les raisons — bien moins convaincantes

pour la CE—, qu'en donne dans le DEP le maître d'ouvrage délégué et décisionnaire (au moins partiellement) sur ce sujet.

La question posée dans le PVS par la CE à cet égard reçoit une réponse dilatoire décevante : éventualité de cette ouverture à préciser car « non prévue dans le cadre du projet », dépendant « d'études (...) en termes d'accessibilité et de contrôle d'accès à la gare (...) question d'exploitation à partager avec l'autorité organisatrice de transport ».

Compte tenu des budgets engagés pour le nouveau PEM on comprend mal que des considérations au bout du compte financières bien plus que techniques viennent amoindrir l'attractivité du projet.

La fiche thématique « passage souterrain de la Minoterie » développe de façon détaillée cette question (cf point 9.3.6)

9.3.4 Parking-relais en silo

La construction du PEM restructure totalement le secteur de la gare de Cagnes-sur-Mer. Notamment, il fait disparaître toute la zone de stationnement qui se trouve au débouché des rue Hélène Boucher et Albert Camus. Une partie de ce parking est actuellement réservée aux personnels des écoles voisines pour lesquels une solution acceptable devrait être proposée au niveau du Barreau Lambert.

Le besoin en stationnement reste constant et risque même de croître avec l'augmentation de la population.

Les gares construites depuis le dix-neuvième siècle, avec l'apparition du chemin de fer, se trouvent toutes en centre ville à une époque où la population ne se déplaçait pas en voiture.

Environ 50% des usagers du train viennent à pied, mais 40% arrivent en voiture le matin, dont 19% se font déposer à la gare, et 12% arrivent en bus. Le soir les chiffres sont différents (21% en voiture et 30% en bus). Un pourcentage non négligeable (35%) vient des communes avoisinantes (Vence, Saint-Paul, La Colle-sur-Loup, etc.) et hésite à prendre plusieurs

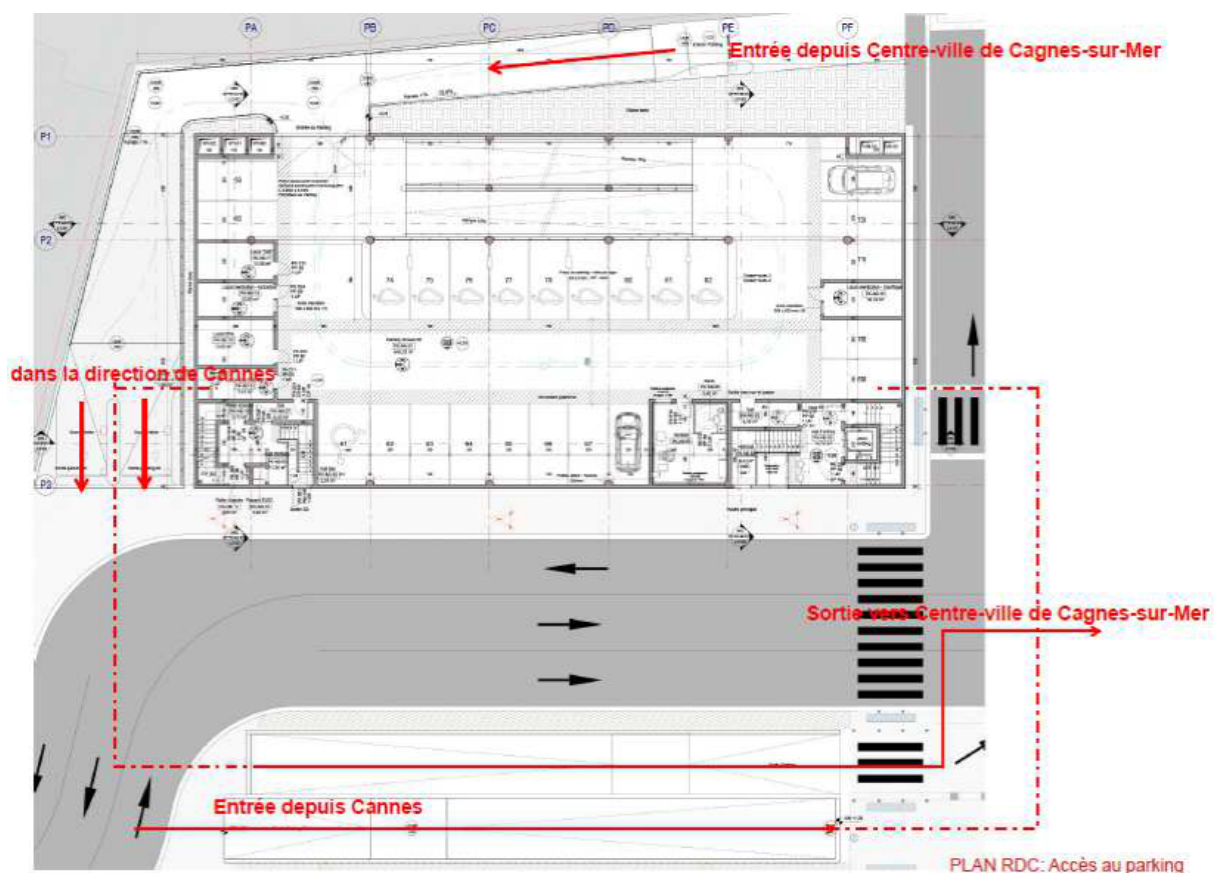
modes de transport sur un même trajet, avec des attentes qui rallongent considérablement ce temps de trajet.

Aujourd'hui, le tout-voiture n'est plus viable, notamment sur l'autoroute en période de pointe. Il fallait donc inciter les voyageurs à utiliser les transports en commun dont le train pour se rendre à Nice (46%), Cannes (15%), Monaco (10%) ou Antibes (10%).

Compte tenu des ruptures de charge au cours des déplacements domicile/gare, bon nombre d'usagers utilisent leur véhicule personnel. Il a donc paru nécessaire de construire un parking relais proche de la gare, donc en centre ville, qui sera réservé aux usagers des transports en commun. C'est dans ces conditions qu'il a reçu un financement européen (FEDER). Il remplira les mêmes fonctions que les P+R habituellement couplés au tramway.

Ce parking en silo, d'une hauteur de 17,90 m à la dalle de toiture, comporte 2 niveaux souterrains, un rez-de-chaussée surélevé, 5 niveaux en étage et un niveau sur le toit. Son emprise au sol est de 900m². Il comportera 280 places mais pourra être agrandi par juxtaposition d'un nouveau bâtiment. Des panneaux solaires (en option) devraient être installés au dernier niveau au-dessus de la zone de stationnement, ce qui conduira à une hauteur totale de l'ensemble d'une vingtaine de mètres. Il comportera une façade vitrée au rez-de-chaussée et sur les étages, un parement de terre cuite posé sur un cadre en acier thermisé.

Afin d'éviter les remontées de files aux heures de pointe, constatées essentiellement sur l'avenue de la Gare et l'avenue Hélène Boucher, des accès souterrains au parking doivent supprimer les tourne-à-gauche grandement responsables de ces remontées de files. Les rampes d'entrée-sorties les plus proches de la gare sont intégrées au parvis (voir figure ci-dessous).



Le parking en Silo, comporte un rez-de-chaussée et deux niveaux souterrains avec un risque d'inondation élevé puisqu'il se situe en zone rouge du PPRi. Toutefois, l'augmentation capacitaire du Malvan, préalable aux travaux du PEM, devrait réduire de façon importante le risque d'inondation dans ce secteur.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage apporte les informations suivantes :

- Les résultats des sondages font état de la présence d'une nappe d'eau souterraine peu profonde sur le site du parking. Pour soutenir les parois des niveaux inférieurs un cuvelage imperméable, jusqu'au niveau de la crue de référence, sera réalisé. Les eaux infiltrées dans la paroi seront pompées.
- Les niveaux les plus profonds du parking seront soumis à une pression d'eau plus forte. Pour y remédier, une dalle de béton résistante (radier) sera construite avec un encrage au sol, afin de résister à la poussée d'Archimède.
- Les entrées du parking en silo ont été conçues pour être situées 75 cm au-dessus de la cote des plus hautes eaux définies dans le PPRi, afin que les eaux ne s'infiltreront pas dans les niveaux souterrains du parking en cas de crue centennale. Le parking sera sous vidéosurveillance de la Métropole NCA, sans présence physique permanente. De plus, des barrières mobiles

anti-inondations (batardeaux) sont prévues au niveau des accès souterrains du parking.

- Les modalités de mise en œuvre des mesures d'accès des piétons au parking en silo en période de crise, notamment en cas d'inondation, devront être mises en place par le gestionnaire du parking en lien avec le SDIS. Sauf évènement exceptionnel, le dispositif prévu ci-dessus devrait être suffisant pour éviter l'inondation des souterrains.

Concernant la configuration du parking, le responsable de la sécurité de la ville de Cagnes-sur-Mer précise qu'il a observé dans un parking de la région, ouvert sur l'extérieur, l'entrée régulière d'oiseaux (mouettes, goélands...) ayant dégradé l'intérieur du parking par leurs déjections. Il est souhaitable de prendre en compte cette expérience.

Le Parking Relais sera dédié aux utilisateurs des transports en commun. Le gestionnaire du parking n'est pas désigné à ce jour, mais les partenaires ont engagé une réflexion commune pour l'exploitation du parking, et plus généralement pour la gouvernance de l'exploitation du PEM. Cependant, la Commission d'Enquête juge important de prévoir des incitations au covoiturage par des dispositifs préférentiels. Ils pourront être un levier pour alléger la circulation automobile, depuis ou vers la gare.

La construction du parking en silo est prévues sur les phases 2 à 6 du chantier du PEM, soit une durée totale de 18 mois, au cours de laquelle la rue de Villeneuve sera coupée et les riverains devront accéder à leur domicile par l'avenue de Grasse et la rue de Rèynes.

9.3.5 Trémie Garigliano

La Ville de Cagnes-sur-Mer pâtit de cette barrière presque infranchissable que constitue l'ensemble voie ferrée/Autoroute A8.

Les principales voies permettant de relier directement le centre ville à la partie Sud-Est, proche du littoral, sont d'Ouest en Est, la rue Garigliano, l'avenue du Maréchal Juin et l'avenue Cyrille Besset. La rue Garigliano est stratégique dans la mesure où elle permet aux services de secours de se rendre rapidement sur le littoral. A cela s'ajoute le transit de Saint-Paul, la Colle sur Loup et Vence vers la côte. Cette voie comporte actuellement deux voies descendantes. Elle

est souvent inondée car sa partie basse est située au niveau du lit du Malvan.

Avec l'augmentation capacitaire du Malvan, il ne subsistera plus qu'une voie de 2,95m de largeur sous la trémie passant sous l'ensemble voie ferrée/Autoroute A8. En effet, le cadre, permettant d'augmenter la capacité du Malvan, sera placé verticalement sur ce tronçon afin de pouvoir maintenir au minimum une voie unique.

Ceci à pour conséquence d'empêcher le passage d'une piste cyclable sur le cadre car il ne restera que 60cm entre le cadre et le tablier du pont SNCF. Les schémas présentés dans le dossier (page 180, fig. 152 et 153 de l'étude d'impact) montrant d'un côté de la rue un cheminement piétonnier et de l'autre une piste cyclable sont inexacts car ils n'ont pas été révisés avec l'évolution du projet. La circulation des vélos devra donc être intégrée à la circulation générale. Dans ces conditions, la vitesse des véhicules sera limitée à 30 km/h. Le cheminement piétonnier restera identique à l'existant.

Au cours de la rencontre de la Commission d'Enquête avec le SDIS, le Capitaine Quidelleur a indiqué que le passage sous la trémie était primordial pour acheminer les secours. Il a précisé que le passage de la grande échelle notamment nécessitait une largeur de 3m sur 3.5m de hauteur. Il a également fait remarquer que les véhicules de secours ont besoin d'un accès exempt de virage trop serrés et souhaitait pouvoir traverser le parvis directement pour accéder à la trémie.

En réponse au procès-verbal de synthèse, le maître d'ouvrage a précisé *"seuls les bus, les taxis, les véhicules techniques et de secours ont le droit de circuler sur le parvis, qui est intégralement carrossable et accessible aux véhicules de secours."*

Enfin, comme l'indique le maître d'ouvrage dans sa réponse au procès-verbal de synthèse pour la circulation générale: *"Il n'est pas envisagé de supprimer l'accès à la rue du Garigliano dans le cadre du projet de création de PEM. L'accès à la rue Garigliano ne se fera plus dans l'axe de la rue Hélène Boucher comme actuellement, mais en contournant le parvis. Cet accès sera traité comme une voirie à part entière, non incluse dans l'emprise du parvis. Il desservira également le parking public Garigliano. »*

Néanmoins en phase travaux la réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse est la suivante : *"Il est prévu au titre du projet PEM uniquement (hors projet Malvan) de fermer l'accès à la rue du Garigliano pour une durée approximative de 16 mois (de septembre 2020 à décembre 2021) pour réaliser les travaux de voirie sur cet axe. Elle se superpose à la fermeture prévue par le projet Malvan de septembre à décembre 2020. Une alternative au franchissement de la voie ferrée et de l'A8 est le passage sous voie ferrée via le boulevard du Maréchal Juin. Concernant les véhicules de secours, ce point sera traité spécifiquement avec les services concernés dans le but d'en garantir le bon fonctionnement."* Mais il faut s'attendre à une fermeture de trois semaines en janvier 2020 pour la déviation des réseaux de "Orange" (information du SMIAGE lors de l'enquête sur l'augmentation capacitaire du Malvan).

9.3.6 Passage souterrain rue de la Minoterie

La Ville de Cagnes-sur-Mer souffre de cette barrière presque infranchissable que constitue l'ensemble voie ferrée/Autoroute A8. Dans ces conditions comment la ville peut-elle bénéficier d'un véritable Pôle d'Echange Multimodal ?

En effet, si le projet prend bien en compte le lien entre les déplacements existants : train, bus, taxis, véhicules personnel, qu'en est-il des autres modes de déplacement, notamment les déplacements doux, sans oublier l'arrivée prochaine du tramway sur l'avenue du Maréchal Juin ?

Parmi les diagnostics de dysfonctionnements on peut relever des « liaisons urbaines, notamment cheminements piétons ou pistes cyclables, peu développées » avec pour corollaire l'objectif de mieux connecter la gare au centre-ville, étant rappelé (page 162) que ...« le passage souterrain a été construit pour permettre un accès depuis le Chemin de la Minoterie, désormais fermé de façon permanente ».

De ce constat résulte la volonté, affichée par le porteur du projet soumis à enquête, de réaliser une gare « traversante », permettant à la fois une meilleure visibilité des nouvelles infrastructures (bâtiment de la gare elle-même, parvis réaménagé et kiosque commercial), ainsi qu'une amélioration des conditions d'accès, notamment piétonnier, depuis les différents quartiers adjacents.

Cette préoccupation est en phase avec la politique de la Ville de Cagnes-sur-Mer comme de la Métropole visant à développer et interconnecter les

circuits de déplacements doux. Ce point de vue a d'ailleurs été expressément réaffirmé lors de l'entretien de la Commission d'Enquête avec Monsieur le Maire de Cagnes-sur-Mer le 29 avril, la Ville ayant acté dans son PADD de "développer les connexions en mode doux entre les différents points marquants de la ville (bord de mer, place du Général de Gaulle, gare SNCF, gare routière, établissements scolaires, équipements sportifs, sites culturels, espaces commerciaux...)" mais également, "réduire l'effet barrière de l'autoroute et de la voie ferrée entre le littoral et le centre ville" (étude d'impact page 84 point 3.5).

Le passage piétonnier souterrain reliant les différents quais aux entrées du parvis (Nord-Ouest) et à la rue de la Minoterie (Sud-Est), est actuellement verrouillé par une grille côté Sud-Est. La Commission d'Enquête a par ailleurs relevé que le dossier invoque des aléas et impératifs de sécurité publique et ferroviaire pour justifier le maintien *sine die* de ce statu quo.

Le maître d'ouvrage SNCF Gares et Connexions a réitéré cette position dans son mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale au point 4.3.2 (page 20). Il ressort ainsi de ce document « *que l'accès Nord-Ouest se situant sur le domaine ferroviaire, la gestion du passage relève exclusivement de l'exploitation et de la sécurité ferroviaire et que de ce fait il n'offre pas la possibilité d'une liaison urbaine qui relierait les quartiers situés de part et d'autre de la voie ferrée* »,

Il précise, dans sa réponse au procès-verbal de synthèse, que : "*La réouverture du passage souterrain côté rue de la Minoterie, non prévue dans le cadre du projet de PEM, est envisageable sous condition d'études à mener en termes d'accessibilité et de contrôle d'accès à la gare. C'est principalement une question d'exploitation, à partager avec l'autorité organisatrice de transport. Le passage souterrain ne permettrait pas une traversée piétonne ville-ville, mais bien un accès supplémentaire aux quais et à la gare depuis le chemin de la Minoterie.*"

Le Maître d'ouvrage met en avant, à juste titre, le risque lié à la sécurité pour les personnes, représenté par un passage souterrain insuffisamment aménagé ayant facilité, par le passé, toute une série d'activités délictueuses.

Il convient en réalité de considérer que le statut mixte de ce passage (à la fois passage public entre les deux secteurs urbains et jonction des différents quais) doit logiquement conduire à dissocier les usages qui peuvent en être attendus, c'est-à-dire en premier lieu un moyen pour tout un chacun de franchir en mode doux la barrière A8 et Ligne ferroviaire

(passage public) mais aussi pour les usagers de la SNCF – étant rappelé que plus de 50 % des usagers y accèdent à pied - de rejoindre le plus directement leur quai d'embarquement ou la sortie Sud-Est.

Dans ce contexte, il serait envisageable de décider que ce passage sera réservé aux seuls usagers des trains munis de titres de transport et ce strictement dans les seuls créneaux horaires de circulation des trains.

C'est d'ailleurs ce que semble esquisser le point 4.3.2 § 7 page 20 du mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale :

« Indépendamment du projet LNPCA, il est envisageable d'accompagner l'essor attendu du transport ferroviaire régional, ainsi que les futurs aménagements urbains situés au Sud-Est des voies ferrées par l'ouverture de l'accès sur le Chemin de la Minoterie. Cet accès devra alors être doté d'un dispositif de contrôle (note de la Commission d'enquête : dispositif déjà envisagé pour les accès via le parvis et fourni par la Région) et de modalités de gestion adaptées permettant de garantir la sécurité, la fonctionnalité et le confort des utilisateurs. »

La Commission d'enquête s'interroge sur une logique restrictive d'exploitation qui consisterait à priver de l'un de ses effets les plus bénéfiques un investissement considérable (plus de 21 M€ H.T. hors réfection du quai Ouest).

A ceci s'ajoute le fait que la trémie Garigliano sera réduite à une voie unique ne permettant ni la création d'une piste cyclable sécurisée ni un cheminement piéton plus adapté qu'aujourd'hui.

Ce passage, présenté parfois comme une alternative valable à l'ouverture du souterrain de la Minoterie, n'est pas plus accueillant que ce dernier.

Enfin, à proximité immédiate, la construction prochaine de logements pour étudiants sur un terrain situé à l'angle des chemins de la Minoterie et de l'Avenue Germaine, est un argument supplémentaire pour l'ouverture du souterrain côté Sud-Est.

Plusieurs améliorations de cette connexion souterraine pourraient être envisagées pour en augmenter l'attractivité et la sécurité :

- Amélioration de l'éclairage. Des modes d'éclairage modernes en plus de la vidéosurveillance existent.
- Création d'un parc à vélos côté Minoterie, à la place de quelques places de stationnement de véhicules,

- Accès PMR possible en installant des plans inclinés parallèlement au mur de délimitation de la zone SNCF,
- Lors de l'enquête, il a été signalé que le passage souterrain était parfois inondé lors de forts épisodes pluvieux. Ce passage, même condamné du côté Sud-Est, est utilisé pour traverser les voies et rejoindre les quais. Des pompes pourraient être installées et palier cet inconvénient.

Sur ces bases, le maître d'ouvrage devrait pouvoir fournir un échéancier précis pour la réouverture fonctionnelle de l'accès Sud-Est du souterrain concomitant avec la mise en service du PEM.

9.3.7 Qualité de l'air

Il convient de rappeler que dans son avis délibéré du 25 juillet 2018, l'Autorité Environnementale, saisie de l'étude d'impact, a pour ce qui concerne les effets du projet sur la qualité de l'air estimé :

1° que le choix d'implanter un parking au sein d'un quartier urbain dense à la qualité de l'air très dégradée manquait de justification, alors qu'il apparaît peu compatible avec les engagements pris au niveau de la Métropole de privilégier l'implantation de parkings en amont de ce type de zone. Sur ce point, la Commission d'enquête prend acte de la rareté des options foncières disponibles en amont et du fait que ce parking est conçu selon la formule « relais ».

et 2° que l'étude air et santé avait fait l'impasse sur les paramètres prévus dans les circulaires de 2005 comme dans les recommandations de janvier 2012 de l'ANSSAET (ozone, usure des revêtements, absence de données sanitaires, exposition par ingestion, particules fines et HAP notamment). Sur ces bases, l'AE constate pour la zone d'étude la persistance d'un dépassement du seuil de risque cardio-vasculaire « acceptable » (particules diesel, chrome et formaldéhyde), ce danger étant par ailleurs attribué par le maître d'ouvrage non pas aux effets du projet sur le secteur mais à la pollution de fond.

A la suite de ces observations, une nouvelle campagne de mesures a été conduite en août 2018 au droit de la pharmacie et du collège Jules Verne, en retenant comme scénario l'application de la règle des 30 km/h sur l'avenue de la gare et des 90 km/h sur l'A8 et, en intégrant une approche complémentaire sur les particules fines PM10.

Cette étude a établi que les concentrations mesurées en PM10 à ces deux endroits, avec respectivement 27,2 microg/m³ et 25,2 microg/m³,

respectent la valeur limite légale en moyenne annuelle de 40 mg/m³ et l'objectif de qualité en moyenne annuelle de 30 microg./m³.

Pour l'ensemble des polluants (Benzène, Cd, CO, Nickel, NO₂, PM 2,5, PM 10, SO₂), l'étude révèle à horizon compris entre 2026 et 2042, une amélioration des concentrations maximales modélisées se traduisant par une baisse générale des teneurs dans la bande d'étude, à l'exception (pour les PM 10) de l'avenue de Grasse qui connaîtra une augmentation du trafic.

En synthèse :

- pour le benzène, 546 personnes connaîtront une amélioration de la qualité de l'air à horizon 2021, 582 à horizon 2026 et 575 à horizon 2041 ;
- pour le NO₂, la quantification donne 206 personnes en 2021, 190 en 2026 et 163 en 2041.
- Pour les PM 10, la quantification n'est pas clairement fournie par l'étude.
- Pour ce qui concerne les 16 HAP (hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) pris en compte, les résultats obtenus ne dépassent pas la valeur recommandée par l'OMS.
- Plus globalement tous polluants pris en compte et, dès lors que les réductions de vitesse seront effectivement respectées, l'étude établit l'absence d'impact significatif du projet de PEM sur la qualité de l'air et l'absence de risque sanitaire induit .

Toutefois, des mesures d'accompagnement sont préconisées, principalement par l'implantation de haies végétales (ce qui sera le cas le long de la façade Sud-Est du groupe DAUDET), et la plantation d'arbres. De même, l'étude signale l'initiative « Via Verde » lancée à Mexico en 2016 consistant à habiller les piliers en béton de l'autoroute urbaine de plantes vivant en totale autonomie et ayant pour effet de capturer les métaux lourds, limiter la propagation du bruit et produire de l'oxygène. La Commission d'enquête recommande au maître d'ouvrage d'intégrer dans son projet l'habillage selon cette technique Via Verde des 8 piliers soutenant le tablier.

9.3.8 Bruit

L'ambiance acoustique initiale sur l'aire d'étude du projet, du fait de la présence de nombreuses infrastructures de transport – A8, voie ferrée, rues traversantes ou adjacentes – et mesurée sur 10 points emblématiques lors d'une campagne d'étude à la mi-décembre 2016, est qualifiée de « non-

modérée » (niveau de bruit ambiant supérieur à 65 dB entre 6h et 22h et à 60 dB entre 22h et 6h) pour les bâtiments en bordure de ces axes et de modérée pour les autres emprises de la zone du projet.

L'appréciation portée globalement par l'AE dans son avis délibéré le 25 juillet 2018 sur la méthodologie et les mesures « Bruit » effectuées sur la bande d'étude par le maître d'ouvrage pointe des insuffisances (non prise en compte de la période nocturne, classement initial erroné de l'Hôpital de jour et du Centre d'action sociale en zone non modérée), ainsi que le choix inapproprié de raisonner bâtiment par bâtiment.

L'arrêté du 5 mai 1995 et la circulaire du 12 décembre 1997, réglementation de référence, impliquent qu'en période diurne :

- Les bâtiments en-dessous du seuil de 60dB devront être maintenus en -dessous de ce seuil,
- Ceux situés entre 60 et 65 dB ne devront pas voir leur niveau de bruit augmenter,
- Ceux supérieurs à 65 dB auront pour objectif 65 dB.

Dans le mémoire en réponse remis le 21 septembre 2018 et en appui sur une nouvelle étude de trafic plus récente fournie par la Métropole NCA, le Maître d'ouvrage confirme la prise en compte de périodes nocturnes, modifie les conclusions de l'étude et réajuste les mesures compensatoires prévues.

Il apparaît que les incidences du projet à horizon 2041 confirment l'apaisement sonore pour les bâtiments de l'ensemble de la zone, à l'exception notable du groupe scolaire DAUDET et singulièrement du 1^{er} étage (+ 2dB et dépassement du seuil admissible).

En revanche, la présence du parking silo fera écran à la propagation des nuisances sonores vers le Nord-Ouest et la réorganisation des flux de circulation fera baisser le niveau sonore sur la zone du parvis de la nouvelle gare.

Dès lors, les mesures de protection acoustique proposées pour le groupe scolaire – écran absorbant végétalisé de 4 m de haut sur 40 mètres de long, distance des emprises par rapport à la chaussée portée à 8m – semblent de nature à atténuer les effets sonores du projet.

10 TRAITEMENT DES OBSERVATIONS

L'enquête qui s'est tenue à Cagnes-sur-Mer s'est déroulée dans de très bonnes conditions, tant sur le plan de l'organisation matérielle que pour la teneur des échanges avec le public. 66 observations notées ci-dessous « R » ont été portées sur le registre (2 fascicules) et 1 courrier noté ci-dessous « L » y a été annexé. Ils abordent parfois plusieurs points. Aucune observation n'a été déposée à l'adresse courriel dédiée à l'enquête.

Une très large majorité des observations exprime un avis favorable au projet de Pôle d'Echanges Multimodal.

En contre-point, une demi-douzaine de dires émettent un avis franchement défavorable, voire un rejet du projet et, pour un certain nombre d'autres, une opinion plutôt défavorable assortie de nombreuses réserves.

Afin d'éviter les redites plusieurs avis résumés de la CE renvoient les requérants aux fiches thématiques du chapitre 9 ci-dessus, au PVS dressé par les commissaires enquêteurs, ou au Mémoire en Réponse du Maître d'ouvrage

• Observation R 1 – Monsieur Raynaud (3avril)

- Réseau cyclable: il observe que le projet « ne semble pas prendre en compte le réseau structurant défini par la commune ». Les axes Est (rue Garigliano) et Nord (avenue de la gare) apparaissent selon lui clairement, ce qui n'est pas le cas pour les axes Sud (avenue de la gare) et Ouest (rue Hélène Boucher) : il souhaite que la continuité Est/Ouest et Nord/Sud assure un réseau cohérent et cite à cet égard le constat fait par l'autorité environnementale (cf. Page 7)

- passage souterrain sous les voies ferrées, Chemin de la Minoterie : il souhaite que le passage sous la voie ferrée soit possible que ce soit pour un accès direct aux quais ou, à défaut, au parvis.

Réponse de la commission d'enquête

- Le traitement du réseau cyclable dans le projet de PEM présente des données parfois obscures ou contradictoires selon les parties du dossier et les illustrations, schémas, plans, etc. Interrogé par la CE à cet égard le Maître d'ouvrage apporte des précisions utiles dans son Mémoire en

réponse avec les schémas demandés à l'appui (cf document en annexe au présent rapport). Il montre que l'emprise du projet traite « au mieux » les cheminements cyclables (les intentions initiales d'aménagement de la trémie Garigliano ont dû être remises en question). Hors emprise du projet, le plan fourni par la commune de Cagnes-sur-Mer se borne à poser des principes.

- Pour le second point ci-dessus, la CE rejoint le propos du requérant. Les raisons de la fermeture du passage sous voies ferrées du chemin de la Minoterie signalées dans le Dossier d'enquête publique ne paraissent pas convaincantes au regard des avantages que présenterait son ouverture, au moins pour les usagers du train. Le Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage bien qu'envisageant des études sur le sujet ne manifeste pas d'engagement net ce qui paraît regrettable à la CE.

Les deux sujets ci-dessus font l'objet d'un traitement thématique (cf Point 9.3 du rapport d'enquête)

• Observation R 2 et R2' – Monsieur Max Bassi, 3 chemin de la Minoterie (10 et 16 avril)

Le requérant s'est présenté à deux reprises sur le lieu de l'enquête

- pour savoir si une 4ème voie ferrée avec emprise éventuelle de celle-ci sur le chemin de la Minoterie est prévue,
- pour plusieurs questions relatives à l'organisation de la rue Garigliano dans le projet, à savoir : sens de circulation, sortie chemin de la Minoterie/Garigliano, réservation de cette voie aux transports en commun, nature de l'insertion d'une piste cyclable, sécurisation du passage piéton au débouché du passage de la Destourbe sur la rue Garigliano (problème de vitesse des véhicules),
- pour le fonctionnement, rue de la Minoterie, du passage souterrain sous les voies ferrées, fermé selon le requérant pour des raisons de sécurité des personnes et des biens. Il souhaite, en cas de réouverture, qu'un système sécurisant les entrées/sorties soit prévu.
- pour proposer de couvrir une partie de l'accès autoroute et agrandir ainsi la future esplanade.

Réponse de la commission d'enquête

- Selon les informations recueillies auprès de SNCF G&C la création envisagée d'une 4ème voie à Cagnes-sur-Mer ne serait plus d'actualité.

- Le sens de circulation actuel est maintenu. L'unique voie circulée restante ne peut être réservée aux transports en commun, compte tenu de la rareté des possibilités de franchissements automobiles est/ouest. Dans la trémie et dans le sens ouest/est la vitesse de 30 km/heure au maximum permettra aux cyclistes de partager la voie circulée avec les véhicules motorisés. En sens inverse le fonctionnement restera celui d'aujourd'hui. Cette vitesse à 30 km/h devrait, en même temps, sécuriser la traversée piétonne au niveau du passage de la Destourbe, où la piste cyclable redevient bidirectionnelle.
- La CE partage ce point de vue (voir réponse à la première observation ci-dessus)
- Cette option, qui peut être considérée comme une contre-proposition d'ambition plus globale, ne relève pas de la présente EP.

Pour le trois premiers points voir aussi les fiches thématiques (ci-dessus au point 9.3 du présent rapport)

• **Observation R 3 – nom illisible (12 avril)**

Difficile de choisir entre les 3 variantes. Mais, comme le nouveau bâti va accroître la densité du secteur, il aurait été nécessaire d'élargir l'enquête à des éléments indiquant le futur aménagement urbanistique du quartier.

Réponse de la commission d'enquête

Les trois variantes présentées dans le Dossier d'enquête publique ont déjà fait l'objet d'un choix fondé sur des raisons techniques et de coûts. La variante retenue a cependant fait l'objet d'une concertation conduite auprès du public du 3 janvier au 3 février 2017, concertation qui a entraîné des modifications de l'aménagement et a débouché sur la consultation actuelle (cf. fiche thématique « concertation » ci-dessus en 9.3.1).

La hauteur du parking en silo a fait indirectement l'objet d'une enquête publique voici un an : celle-ci portait sur la 4ème modification du PLU et notamment des hauteurs du bâti possible dans certaines conditions. Cependant, le statut dérogatoire du P+R ne présume pas de l'aménagement urbanistique futur du quartier.

• **Observation R 4 et R 5 – noms illisibles (15 avril)**

Ces deux observations sont très positives : le projet est vu comme une revalorisation et une modernisation de la gare ou du quartier. La desinondabilité est saluée et l'attention à porter à la sécurité soulignée.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

• **Observation R 6 – I. Laurent , 38 route de la Gaude , Cagnes-sur-Mer (16avril)**

Pour le franchissement des voies ferrées, elle préfère une passerelle au-dessus des voies plutôt que l'ouverture non sécurisée du passage souterrain.

Espère que la nouvelle gare sera plus réussie que l'ancienne, pour laquelle les travaux ont été très longs pour un résultat « peu probant ».

Réponse de la commission d'enquête

L'avis de la CE est que le passage souterrain, depuis la rue de la Minoterie, a le mérite d'exister et n'affecte pas l'environnement urbain du site, comme ce serait probablement le cas d'une passerelle qui, de plus, devrait résoudre des questions d'accessibilité inutilement coûteuses.

Voir aussi la fiche spécifique du passage sous-terrain au point 9.3.6 du présent rapport. Ce point est aussi traité dans les conclusions motivées de la CE.

• **Observation n° R 7 – Monsieur Conil; « Le Villeneuve » av. de Villeneuve (17 avril)**

Plusieurs points sont abordés...

- Circulation : La fermeture de l'avenue de Villeneuve pendant 14 ou 16 mois de travaux est difficile à comprendre. Il demande, au cas où cette fermeture serait confirmée, si un sens de circulation rue de Rèynes-rue de Villeneuve a été envisagé.
- Stationnement : s'inquiète des possibilités de stationnement car il sera supprimé dans la rue Hélène Boucher, où 3 voies de circulation sont

prévues. Dans le même temps, il y a disparition du parking des enseignants dit « de l'école », gratuit et ouvert à tous pendant les périodes de vacances. Il pose donc la question du fonctionnement de l'abonnement « Indigo », pendant et après les travaux, et de l'accès au P+R pour les détenteurs de cet abonnement.

- Pollutions sonore et atmosphérique /circulation : Elles vont augmenter avec l'augmentation de la circulation et sa plus grande proximité aux immeubles (Concorde, Capri, Villeneuve) : un mur anti bruit est-il prévu ? Cette circulation et pollution va augmenter du fait du futur sens unique rue de Villeneuve : il imposera un grand détour par le Nord et la route de Grasse pour arriver rue de Villeneuve ou de Rèynes.

Réponse de la commission d'enquête

- L'avenue de Villeneuve pendant les travaux:

Cette observation a été transmise au Maître d'ouvrage dans le PVS et trouve sa réponse fondée sur des raisons techniques dans le mémoire en retour. Mais le Maître d'ouvrage assure que la desserte des résidents se fera sans difficulté particulières.

- Le stationnement

Ce même document apporte des précisions chiffrées quant à l'offre de stationnement avant/après. ~~et~~ Il signale également les possibilités de stationnement qui seront proposées pour le personnel du groupe scolaire au niveau du « Barreau Lambert ». Concernant l'abonnement Indigo et les possibilités de stationnement offertes par le futur parking en silo, la CE rappelle son statut de P+R dédié à l'intermodalité et donc réservé aux seuls usagers des transports en commun.

En revanche la CE pense que l'existence du P+R, sa tarification et sa capacité d'accueil devraient mécaniquement permettre d'alléger la pression actuelle qui crée une sur-occupation du stationnement sur voirie par les usagers de la gare. Les riverains devraient en bénéficier.

Pollution sonore et atmosphérique /circulation dans le quartier

La question de la circulation dans le quartier situé en face du PEM a été transmise au Maître d'ouvrage dans le PVS. Les effets sur cette circulation, selon les études conduites à cet effet, ne devraient pas, selon lui, être pénalisants.

Concernant la pollution sonore et atmosphérique, les études font effectivement apparaître des impacts négatifs, essentiellement pour l'Avenue de Grasse (hors zone du projet) et pour le bâtiment du groupe Daudet dans sa partie Sud-Est. Ces impacts seront pris en compte et

compensés par l'élargissement du trottoir à 8 m-et la construction d'une haie de 4m de hauteur, sur un linéaire d'une quarantaine de mètres.

En complément aux réponses ci-dessus voir aussi les fiches thématiques au point 9.3 du présent rapport et notamment la fiche relative à la qualité acoustique et à la qualité de l'Air (9.3.7 et 8).

Voir également le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage annexé au présent rapport.

• Observation R 8— Yves Gallet, 7 rue Thomas Edison, résidence Les Glycines Bat F, 06800 , Cagnes-sur-Mer ; président de l'association A.C.G.P (25 avril)

Sous l'intitulé « Contestation projet de la gare multimodale de Cagnes-sur-Mer, après lecture du projet » le requérant a porté sur le registre un dire de 2 pages au nom de l'association. De nombreux points sont abordés :

1- L'incidence du projet de 4ème voie (cf Dossier d'enquête publique p.94) sur l'environnement proche, et particulièrement sur les habitations situées le long de la voie ferrée, est préoccupante.

2 - Opposition à la passerelle envisagée pour franchir la voie ferrée, ceci pour des raisons esthétique. Opposition à l'ouverture du passage souterrain existant pour des raisons d'insécurité du quartier (cf Dossier d'enquête publique pp 19-20). Recommande le passage par la rue Garigliano.

3 - Prévoir le prolongement du mur antibruit SNCF entre le chemin de la Minoterie et la nouvelle station d'épuration. (cf Dossier d'enquête publique p. 26)

4 - La ligne de bus indiquée dans le quartier des Grands Plans, chemin de la Minoterie et chemin des Grands Plans (cf Dossier d'enquête publique p. 33) n'existe pas.

5 - Déploire les nuisances visuelles, pour les quartiers proches et les habitations pavillonnaires, qu'entraînera un parking en silo de 22 m de haut (cf Dossier d'enquête publique p. 37)

6 - Contrairement aux objectifs environnementaux décrits en p. 39 du Dossier d'enquête publique, le dévoiement de l'avenue du Garigliano pour rejoindre la trémie augmentera la pollution existante.

7 - Opposition au stationnement gratuit (cf Dossier d'enquête publique pp. 55 et 320) sur le chemin de la Minoterie et le quartier environnant déjà saturé.

8 - Opposition à l'élargissement du chemin de la Minoterie à 15 mètres (cf Dossier d'enquête publique p. 86 et 280) : injustifié au vu du sens unique récent et de la circulation actuelle, ceci d'autant que le raccordement à la rue Garigliano est très difficile. Serait de plus une source supplémentaire de pollution.

9 - Un site, labellisé « Qualité Tourisme », répertorié dans « Les Jardins et Parcs de la Côte d'Azur » et lieu de tournage n°77131, a été oublié (cf p. 153)

10 - Quelles sont les raisons des erreurs graphiques (cf Dossier d'enquête publique pp. 165-167) dans les plans annexés : jardin indiqué en lieu et place de propriétés, disparition des limites de parcelles.

11 - Le doublement capacitaire du Malvan, grâce à un nouveau cadre (cf Dossier d'enquête publique p. 180) empêche la création d'une voie de circulation plus, un chemin piéton et une piste cyclable. Deux alternatives sont proposées : soit positionner le nouveau cadre sous l'ancien, soit supprimer la circulation automobile au bénéfice des piétons, des cyclistes et de la qualité de l'air. Il faudrait de toute façon régler le problème d'écoulement des eaux pluviales sur cet axe pour que la rue ne soit pas impraticable, comme actuellement, en cas de grosses pluies.

12 - Poser au niveau du passage sous la voie ferrée depuis le sud-est un panneau indiquant l'accès piéton à la gare.

13 - Propositions pour la circulation avenue de la Gare : Mettre la rue Hélène Boucher sur 2 voies en sens unique desservant Antibes et le centre-ville, supprimer la circulation sous Garigliano, prévoir un « tourne à gauche » pour l'accès au rond point de l'autoroute par la rue Jules Verne (faible nombre de voitures empruntant cette direction depuis l'avenue de la

Gare) : ceci doit permettre de fluidifier le trafic sur cette avenue et de diminuer la pollution près des écoles

14 - Couverture de la sortie autoroute pour créer une zone verte ou des parkings : couvrir une partie du péage ne devrait pas poser de problème à l'exploitant, car les employés ont été remplacés par des automates.

15 - Nuisance des travaux : indemnisation à prévoir pour les riverains touchés par les nuisances et contraintes (bruit, poussière, circulation, pollution de l'air). Faire des constats avant/après travaux pour les habitations, notamment en cas de survenue de fissures liées aux vibrations du chantier.

16 - Conclusions

- > Documents non réactualisés,
- > Grand projet très coûteux par rapport aux futurs services (sauf P+R en silo),
- > Espèrent que le « Street Art » ne dégradera pas la qualité d'environnement urbain annoncée,
- > Doutes quant à la fluidité du trafic routier dans Cagnes-sur-Mer,
- > Regrette que l'arrêt des trains grandes lignes ne soit toujours pas programmé à l'occasion de ce projet,
- > Perplexité quant à la construction de bâtiments accueillant du public sous un viaduc autoroutier : quels risques pour le viaduc en cas d'incendie dans le bâtiment ? Existence d'études à cet égard ?

Réponse de la commission d'enquête

1- Selon les informations recueillies auprès de SNCF G&C la création envisagée d'une 4^{ème} voie à Cagnes-sur-Mer ne serait plus d'actualité.

2 - L'un des objectifs du projet est d'atténuer la coupure entre les secteurs est et ouest de la ville et de rendre la nouvelle gare traversante. La Commission d'enquête considère que cet objectif est majeur et peut être atteint en équipant le passage souterrain d'un dispositif de contrôle d'accès et en limitant strictement son utilisation aux heures de circulation des trains. (cf fiche passage souterrain au point 9 du présent rapport)

3 - Cette proposition est soumise à l'appréciation de SNCF G&C mais ne relève pas de la présente EP.

4 - Cette desserte bus du quartier des Grands Plans existe bien selon le Maître d'ouvrage, mais en période estivale. (cf Mémoire en réponse en annexes)

5 - La CE prend acte de cette appréciation par nature subjective. La hauteur du Silo sera de 17m90 atteignant 20m avec les éventuels panneaux solaires et conforme au PLU de Cagnes-sur-Mer suite à la modification n°4 intervenue voici un an.

6 - Ce dévoiement se faisant à vitesse réduite à 30 km/h et sur une courte distance, il devrait, au contraire, diminuer la pollution. La CE ne voit pas en quoi elle engendrerait une augmentation du trafic rue Garigliano.

7 - Il semble qu'il y ait une erreur matérielle du DEP à ce sujet. De plus ce stationnement, hors emprise du projet, ne relève pas de la présente EP et le requérant est invité à vérifier cette question auprès de la commune.

8 - Cet élargissement hors emprise du projet ne relève pas de la présente EP et le requérant est invité à prendre contact avec la commune.

9 et 10 - Le jardin remarquable, s'il s'agit bien de lui, n'est pas inscrit dans le périmètre du projet de PEM. Concernant le point 10, il s'agit vraisemblablement d'erreurs matérielles et de choix de fond de plans. Mais ces points ne relèvent pas de la présente EP.

11 - Les travaux de doublement capacitaire du Malvan devraient atténuer, sinon supprimer, le risque d'inondabilité. Ils ont fait l'objet d'un projet distinct soumis récemment à enquête publique et ont été définis au vu des études hydrologiques. Celles-ci prennent en compte les prescriptions des plans de prévention du risque inondation. Il apparaît que, notamment pour des raisons de pente d'écoulement, le surcreusement n'est pas envisageable.

Pour l'ensemble de ce point voir les fiches thématiques au point 9 du présent rapport et notamment les thèmes de la trémie Garigliano et de la circulation et déplacements.

12 - la suggestion de poser, au niveau du passage sous la voie ferrée Garigliano, depuis le sud-est, un panneau indiquant l'accès piéton est transmise au maître d'ouvrage.

13 - La CE ne peut avoir un avis sur ces propositions qui, au-delà des idées, demandent des études très techniques, des comptages et une réflexion sur les avantages et inconvénients. Cependant la fermeture de la rue Garigliano à la circulation automobile semble peu pertinente actuellement compte tenu de la rareté des franchissements possibles de la coupure urbaine provoquée par l'axe voie ferrée et autoroute.

(cf fiche "Circulation et déplacement" au point 9.3.3 du présent rapport)

14 - La suggestion de couverture de l'autoroute ne relève pas de la présente EP.

15 - La question a été transmise au Maître d'ouvrage qui nous informe qu'« Il n'est pas prévu d'indemnisation au titre des travaux de création de PEM » (cf mémoire en réponse du Maître d'ouvrage annexé au présent rapport)

Toutefois, l'avis de la commission est qu'en cas de risque de dommage au bâti (fissures par exemple), des référés préventifs sont possibles à l'initiative de la Maître d'ouvrage où des propriétaires qui se jugent susceptibles d'être concernés.

- Conclusions

La CE déplore comme le requérant que de nombreuses données et schémas n'aient pas été réactualisés et aient gêné la compréhension du projet. Elle prend acte de la position du requérant quant au rapport coût/futurs services (position qui exclut toutefois le P+R en silo), de son souhait relatif au Street Art (qui ne relève pas de la présente EP), des doutes quant à la fluidité du trafic, du regret quant à l'arrêt des trains grandes lignes non programmée à l'occasion de ce projet (point qui ne relève pas de la présente EP).

Pour ce qui est la construction de bâtiments accueillant du public sous un viaduc autoroutier le Maître d'ouvrage confirme à la CE que les contraintes techniques et les impératifs de sécurité sont respectés et que tous les contacts utiles ont été pris avec le gestionnaire de l'autoroute, les services de secours et le SDIS.

(cf Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage en annexes)

- **Observations R 9 à R 12 — « illisible »; « illisible »; « Bertho, chemin des Paquerettes, Cagnes-sur-Mer, « Tristan Henri, chemin de illisible ; (29 avril)**

Ces quatre personnes sont favorables au projet, voire enthousiastes. L'un d'entre eux apprécie particulièrement la réfection de la gare.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

- **Observation R 13 — « illisible » (29 avril)**

Favorable et d'accord pour le sens unique rue de Villeneuve.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

- **Observation R 14 — « illisible » (29 avril)**

Prend rarement le train mais sera attiré par les structures et aménagements annoncés

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

- **Observations R 15 à R 18 — « illisible », chemin des Paquerettes; « illisible »; « illisible »; illisible (29 avril)**

Ces requérants sont tout aussi élogieux que les autres visiteurs du jour !

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

- **Observation L1 — Courrier de Catherine Rainaud, 11 rue Jean Clergue, 06800, Cagnes-sur-Mer, (daté du 26 avril et versé au registre le 30 avril)**

Cette requérante se rend régulièrement à pied en gare depuis le vieux village pour rejoindre en train Nice ou Antibes. Ses nombreuses remarques

sont celle d'une habituée des déplacements à pied et en transports en commun.

Elle met à l'actif du projet de PEM de rendre « moins oppressant » l'aspect des abords de la gare, du « passage hideux » entre les piles de l'autoroute et de rendre la traversée piétonne de l'axe Garigliano moins dangereuse. Mais elle est par ailleurs déçue par le projet : il ne contribue pas à réduire le trafic automobile sur le site et sur le secteur environnant avec les pollutions qui l'accompagnent. Ceci dans un contexte de nuisances majeures entraînées par la présence de l'autoroute qui mériterait un traitement qui dépasse le cadre du projet. Elle appuie cette remarque sur plusieurs aspects du Dossier d'enquête publique :

1- les voies de circulation : alors que ce serait l'occasion de les réduire, l'axe Garigliano reste ouvert aux voitures et le projet de piste cyclable sur cette voie semble compromis. Le trafic reste intense et est seulement décalé de quelques mètres vers l'école Daudet où il augmente le bruit. Rien ne dissuade la circulation des voitures et motos. Rien n'est dit sur les modes d'accès alternatifs à la voiture (tram, voies en site propre pour les bus, piste cyclable sur l'avenue de la Gare...)

2- Le parking : non seulement il est en zone inondable, mais il va attirer encore plus de véhicules. Elle comprend, pour le public venant des collines sa fonction d'alternative encourageant l'abandon du tout automobile au profit du report modal vers le train, ceci en attendant un développement attractif des transports en commun ou des pistes cyclables. Mais elle ne comprend pas la raison de la rampe d'accès au parking qui va encombrer le parvis. Le projet ne réduit pas le bruit général ambiant, sauf sur le site lui même.

3 - Le secteur reste exposé à 60 à 75 db selon les sites. Hors isolation de bâtiments, aucune mesure de réduction du bruit n'est envisagée, au lieu d'aller plus loin : vitesse moindre sur l'autoroute, limitation de vitesse sur l'avenue de la Gare, réductions des voies, contrôle des deux roues motorisés...

4 - La pollution de l'air déjà inacceptable n'est pas diminuée... Pourquoi la pollution aux particules fines n'a pas été étudiée dans l'étude d'impact ? Comment, au motif que la qualité de l'air est déjà très dégradée (exemple tiré du dossier : concentration en NO₂ de 71,6 µg/m³ avenue de la Gare et de 70,1 µg/m³ rue Garigliano), juger insignifiantes l'importance de ces

valeurs, par rapport à la valeur limite pour la protection de la santé humaine fixée à 40 µg/m³ ? Elle s'interroge sur cette désinvolture à l'égard de la population et notamment des groupes scolaires.

5 - L'accès piéton n'est pas amélioré, au-delà de la stricte aire du parvis, alors que 50% des accès à la gare se font à pied et, que 37% se font depuis ou vers le centre de Cagnes-sur-Mer. Il aurait été souhaitable que le projet prenne en compte la totalité du trajet et, notamment le pont de l'avenue de la Gare : au-dessus du péage de l'autoroute les trottoirs, de part et d'autre de la voirie au trafic très dense, sont étroits et exposés à trois niveaux de nuisance sonore des véhicules (celles de l'avenue, celles du péage autoroutier situé au-dessous, celles de l'autoroute au-dessus). Pourtant, le projet semble prévoir une avenue avec 3 voies de circulation au lieu des deux actuelles. La requérante souligne que nombre de piétons sont des collégiens de Jules Verne et des étudiants des lycées Renoir et Excoffier, usagers de la gare. La création d'une passerelle parallèle au pont et réservée aux piétons et cyclistes est suggérée.

4 - La requérante conclut en affirmant que les objectifs du PEM ne seront pas atteints, car le périmètre d'étude se limite à un quartier, et qu'il ne prend pas en compte les impératifs de qualité de l'air, de réduction des sources de bruit et de réduction des énergies fossiles.

Réponse de la commission d'enquête

1- le Dossier d'enquête publique montre que le projet d'aménagement sur l'axe Garigliano est bien moins favorable aux modes doux qu'initialement prévu. Les travaux d'augmentation capacitaire du Malvan expliquent cette évolution : ce projet, mesure compensatoire au projet d'aménagement du PEM a conduit le Maître d'ouvrage à supprimer la voie prévue pour les modes doux, notamment la piste cyclable. On retrouve donc l'organisation initiale pour les modes doux mais avec une réfection qualitative du passage sous voie ferrée, et une circulation cyclable d'Ouest en Est rendue possible par la vitesse réduite à 30 km/h au maximum. Mais il est vrai que les schémas et textes du Dossier d'enquête publique ne sont pas clairs sur le sujet et ont suscité nombre de questions de la CE.

Toutefois, les aménagements prévus sur le site devraient calmer, sinon réduire le trafic automobile, compte tenu de l'ensemble des dispositifs prévus : dévoiement de l'avenue de la Gare limitée à 30 km/h sur l'emprise du projet, deux chicanes obligeant de fait à réduire la vitesse, gestion des

feux et des tourne-à-gauche. Indirectement ils peuvent avoir des effets sur la qualité de l'environnement : une circulation plus fluide est escomptée, d'autant que ces dispositifs ne sont pas encourageants pour le trafic de transit. Des modifications du projet, suite à la phase de concertation, se traduisent notamment par des dispositifs de protection du groupe scolaire. Reste que le dossier manque de précisions sur la nature des insertions des modes doux et que, selon la commission et hors ouverture du « Barreau Lambert », des avancées peuvent être encore recherchées par la Métropole NCA et la ville de Cagnes-sur-Mer, pour écarter du site la circulation de transit.

2 - Pour ce qui est des accès au P+R, des schémas précis et les réponses communiqués à la CE paraissent satisfaisants : une trémie entrée/sortie est à l'écart du parvis (côté rue de Villeneuve), l'autre trémie est située sur la partie sud du parvis empruntée par les bus, taxis, etc. Les trémies d'accès au parking ont été prévues pour éviter les "tourne-à-gauche" et ainsi fluidifier la circulation (cf. Fiche parking en Silo au point 9.3.4 du présent rapport).

3 - Pour des raisons, avant tout extérieures au projet (autoroute), le secteur restera exposé au bruit. Les dispositifs décrits au point 1 devraient cependant améliorer cette ambiance sonore. Le Maître d'ouvrage rappelle que la vitesse sur l'autoroute a été récemment limitée à 90 km/h pour diminuer les nuisances (la présence d'un radar sur le tronçon surplombant le PEM devrait dissuader les excès de vitesse). Peut-être pourrait-on faire encore mieux dans un autre cadre que celui de l'EP.

4 - Sur les études relatives à la pollution, voir le Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage à l'autorité environnementale (cf. pièce E du Dossier d'enquête publique et son annexe 4). Mais le problème est réel, car la pollution de l'air subsiste. On constate tout au plus que ce projet, qui vise à favoriser les rabattements vers le train (avant tout pour les déplacements domicile/travail ou études), ne l'accroît pas ou le diminue à la marge : l'ensemble des dispositifs mis en œuvre pour faciliter l'attractivité du PEM ont pour effet corollaire de lutter contre les pollutions sonores et atmosphériques.

5 - A ce stade, et au-delà du traitement des cheminements piétons sur le parvis, pour circuler entre les divers dispositifs (P+R, gare, quais, bus, etc.)

et au-delà de ses connections avec les environs, le dossier et les documents complémentaires, obtenus par la CE, restent souvent imprécis sur la nature des aménagements piétons prévus dans le dossier actualisé : on voit mal, dans le cadre du projet, comment les nuisances sonores, pour le pont de l'avenue de la Gare enjambant la sortie d'autoroute, particulièrement fréquenté par les piétons, peuvent être traitées. Néanmoins, la qualité d'aménagements, plus confortables et mieux sécurisés, pourrait adoucir le trajet, même avec la configuration des voies de circulation automobiles prévues. L'intention du Maître d'ouvrage est positive à cet égard mais des précisions sont absentes.

Sur ce point précis, la suggestion de créer une passerelle parallèle au pont, réservée aux modes doux, dépasse le cadre de la présente enquête. Mais la requérante est invitée à la proposer à la commune et à la Métropole NCA.

La CE prend acte de la conclusion générale de la requérante, tout en observant que le projet d'aujourd'hui participe d'une politique publique qui dépasse les seules compétences locales. Cette politique vise à lutter contre le tout automobile, mais fait appel à de multiples acteurs : le projet ne peut être qu'une « brique » de l'édifice parmi d'autres.

Sur le détail des points ci-dessus, la requérante pourra consulter le PVS et le mémoire en réponse annexés au présent rapport, ainsi que les fiches thématiques du rapport au point 9.3 ci-dessus.

• Observations R 19 – Lucette Teissere, 17 chemin de Sainte Pétronille (30 avril)

Favorable au projet. L'école sera protégée par le mur végétalisé.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

• Observations R 20 à 23 – Gilbert Platino, 48 chemin de Sainte Pétronille, 06 800; Yvette Maille puis Didier Maille, Les Amazones, 13 av de Nice, William Py (30 avril)

Sont favorables au projet qu'ils trouvent « beau » ou « parfait » ou « top ».

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

- **Observation R 24 — Jérôme Manente (?), 15 bis chemin de Sainte Pétronille (30 avril)**

Illisible.

- **Observation R 25 — Philippe Estagliola, chemin Marise Bastie, Cagnes-sur-Mer (30 avril)**

Favorable au projet.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

- **Observation R 26 — Sandra Fargal, 962 route des Vespins, Saint-Laurent-du-Var (30 avril)**

Se rend régulièrement dans le secteur du projet pour raisons professionnelles. Elle y est favorable car les aménagements prévus valoriseront ce lieu de vie.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

- **Observation R 27 — Michèle Cotta, « illisible » B Domaine du Loup, Cagnes-sur-Mer (30 avril)**

Très beau projet pour Cagnes-sur-Mer.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

- **Observations R 28 à 30 — Jean-Pierre Téisseire, 962 route des Vespins, Saint-Laurent-du-Var, Lionel Maille, Les Amazones, av de Nice, Cagnes-sur-Mer; Eric Barbaza, 14 chemin Renoir, Cagnes-sur-Mer (30 avril)**

Sont favorables au projet qu'ils trouvent « une aubaine » pour les cagnois et les villes environnantes, « une véritable gare », « pratique », valorisante pour le quartier et les villes voisines, digne de Cagnes-sur-Mer.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

- **Observation R 31 — Jean-Marie Maurin (?), 11 chemin des Colles, Cagnes-sur-Mer (30 avril)**

Favorable pour plusieurs raisons:

- la qualité architecturale d'ensemble,
- la qualité environnementale (façades et traitement végétalisé de l'espace),
- le développement des modes doux fidèle au concept de ville apaisée,
- moins de bruit et de vitesse : va de pair avec la limitation de vitesse à 90 km/heure sur l'autoroute après 5 à 7 ans de combat.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

- **Observation R 32 à R 36 — Jeanette Stevens, 39 chemin des « illisible »; Catherine Dasnoy, « Les Vergers de Cagnes », 28 chemin du Val Fleuri ; Pierre Freville, 25 avenue de Verdun; M.L. Ledrean, « La Palmeraie », 25 avenue de Verdun; « illisible » (30 avril)**

Avis favorable car favorise le développement et la visite des petits enfants (R 32), requalification du quartier et prestations (R 33), fréquentation plus agréable du site pour les usagers du train et bonne intégration du projet au secteur environnant (R 34), déplacements plus faciles, ambiance apaisée créée par le parvis (R 35), amélioration de la qualité de vie à la fois d'un point de vue pratique et par l'embellissement du secteur (parvis, végétal)

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

- **Observation R 37 — Nathalie Giacobi, 4 rue Guillaume Apollinaire (30 avril)**

Favorable à un projet très qualifiant pour la commune et qui intègre tous les modes de déplacements. La prochaine ouverture du barreau Lambert (confirmée par le maire) soulagera la circulation du quartier.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

• Observation R 38 — Michèle Barbaza, 14 chemin Renoir (30 avril)

Favorable car la circulation sera apaisée et le P+R en silo permettra de prendre le train plus facilement pour aller travailler. Se félicite aussi qu'un distributeur de billets soit prévu car il n'y en a pas dans le quartier.

• Observation R 39 — Mylène Astegiano, 11 rue Pierre Curie (30 avril)

Le quartier va devenir très agréable (cheminements piéton, espace arboré). Le bruit va diminuer avec la limitation à 30km/h prévue.

• Observation R 40 — Dominique Daussoy (?), 28 chemin du Val Fleuri, Cagnes-sur-Mer (30 avril)

Très favorable : le PEM sera enfin digne d'une ville de notre importance avec un parking d'ampleur mieux intégré à un quartier. Porte d'entrée de la commune où l'ambiance sera apaisée et qui n'oublie pas les piétons et les cyclistes.

• Observation R 41 — Danièle Maurier (?), 11 chemin des Colles, Cagnes-sur-Mer (30 avril)

Très favorable car c'est un projet de notre temps, excellent pour la ville et l'arrière pays. De nombreuses mesures protégeront les riverains du bruit et de la pollution, notamment les enfants des écoles Daudet et Primevères.

• Observation R 42 — Jean-Luc Giacobi, « Les Jardins de la Mer », 4 rue Apollinaire; (30 avril)

Extrêmement favorable car cette entrée de ville « retrouve enfin ses lettres de noblesse » avec enfin une véritable gare, un vrai parvis et un P+R.

• **Observation R 43 — Irène Boudose (?) , 46 route de France (30 avril)**

Ravie car le quartier s'améliore enfin. Apprécie en particulier le grand parvis du PEM.

• **Observation R 44 — Frédéric Saczebara (?) , 1 chemin des Remparts, Cagnes-sur-Mer (30 avril)**

Avis très favorable. A bien étudié le projet : très rassuré de voir que tout a été pensé : pistes cyclables, végétaux, zone 30, parking, grand parvis.

• **Observation R 45 — Alexandra Dasnoy (?) , Hélios B, 5 impasse des Esparts, (30 avril)**

Soutient ce projet de gare et son parvis arboré qui améliorera la qualité de vie à Cagnes.

• **Observation R 46 — Evelyne Abello , 46 Route de France; (30 avril)**

Très favorable car ce projet permettra à Cagnes-sur-Mer de disposer d'une véritable gare et favorisera les déplacements piétons. Le parvis embellira le quartier.

• **Observation R 47 — Gabrielle Freville, « La Palmeraie », avenue de Verdun; Cagnes-sur-Mer (30 avril)**

Le projet finalisera le quartier de la gare avec une meilleure qualité de vie pour les riverains et les enfants. Projet urgent car « il qualifie une vie humaine »

Réponse de la commission d'enquête à ces observations 38 à 47

La CE prend acte de ces appréciations du projet, toutes favorables au projet à divers titres.

• **Observation R 48 — Viviane Mello, 7 chemin de la Céramique, 06800 Cagnes-sur-Mer (2 mai)**

Il est dommage de refaire une gare qui ne servira que pour les TER (aucun arrêt des TGV et grandes lignes) : projet coûteux pour une si petite gare. Le dossier fait état d'une ligne de bus dans le quartier des Grands Plans : elle n'existe pas.

Autre erreur relevée par la requérante : le stationnement rue de la Minoterie n'est pas libre mais payant. Il doit le rester car le quartier est saturé, tant par le stationnement que par la circulation.

Est opposée à un élargissement du chemin de la Minoterie à 15 mètres ce qui provoquerait trop de nuisances et de trafic dans ce petit quartier.

Demande que l'on réserve la rue Garigliano (au niveau du pont SNCF) aux seuls modes doux (piétons et cyclistes) pour apaiser le quartier et limiter la pollution.

Réponse de la commission d'enquête

La grande majorité des déplacements concerne les déplacements domicile / travail ou études pour lesquels le développement de la desserte TER est l'enjeu principal. Les autres points ont été traités dans les réponses faites ci-dessus aux observations R1 et R2. La fiche thématique relative à l'axe Garigliano ainsi que celle sur la circulation et les déplacements répondent au dernier point de cette observation (cf. fiches 9.3.3 et 5).

• Observation R 49 – Annie Saissi, 3B chemin de la Céramique, 06800 Cagnes-sur-Mer (2 mai)

N'a pas trouvé de dimension humaine à ce projet « mégalomanie » et s'en inquiète. N'a jamais vu qu'un bus circulait près de sa résidence : il y a une erreur.

Alors qu'une ville voisine bénéficie « de projets écolos, verts et humains, Cagnes-sur-Mer est goudronnée et bétonnée ». Elle redoute la prochaine inondation.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte. Voir également les réponses à l'observation R8, points 4 (bus côté "Minoterie") et 11 (inondabilité) voir également la fiche thématique 9.3.2

• Observation R 50 – Françoise Dubrulle, « Le Floréan » 22 chemin de la Minoterie (2 mai)

- juge le projet de 4ème voie stupide et démentiel;
- juge l'idée d'une passerelle au-dessus des voies ferrées inutile du fait de l'existence d'un passage piéton sous les ponts ferroviaires et autoroutier sur l'axe Garigliano;
- est opposée à l'élargissement du chemin de la Minoterie;
- souhaite la conservation et la préservation du jardin « Propriété Marro » et de ses visites guidées, classé d'intérêt touristique par l'Office du Tourisme.
- propose de couvrir une partie du péage de sortie de l'autoroute pour créer un jardin d'enfants à proximité de l'école.

Réponse de la commission d'enquête

Selon les informations recueillies auprès de SNCF G&C la création envisagée d'une 4ème voie à Cagnes-sur-Mer ne serait plus d'actualité. La CE partage l'avis de la requérante sur l'inutilité d'une passerelle mais, au motif qu'un passage souterrain, qui existe déjà, permettrait d'accéder aux quais s'il était ouvert et doté de dispositifs de contrôle d'accès. Pour les deux points suivants situés hors emprise du projet voir les réponses aux observations R2 et R8. La proposition de couvrir une partie du péage de sortie de l'autoroute ne relève pas de la présente EP. La requérante est invitée à la présenter dans un autre cadre.

• Observation R 51 — signature illisible (2 mai)

Grand parking, parvis et environnement améliorent considérablement le quartier. C'est une aubaine pour Cagnes-sur-Mer.

Réponse de la Commission d'enquête

Dont acte.

• Observation R 52 — Païs Salvator, 38 chemin du vallon Vaux, Cagnes-sur-Mer (2 mai)

Favorable au projet qui prend en compte modes doux, végétalisation, humanité, commerces avec une réflexion poussée sur la circulation. Mais cet avis favorable est lié à la nécessité de prendre en compte des engagements du maire en réunion publique, à savoir une zone 30 km/h et

l'ouverture du barreau Lambert qui détournera une partie du trafic du site du PEM.

Réponse de la Commission d'enquête

Dont acte

• Observation R 53 – Louis Abetto, 46 route de France (2 mai)

Favorable au projet : « enfin une gare dans laquelle on n'aura pas peur d'entrer ». L'aménagement végétalisé du parvis humanisera le quartier et facilitera les déplacements.

• Observation R 54 – Geneviève Ferrara, 4 rue Apollinaire (2 mai)

Favorable au projet: le P+R est nécessaire et facilitera ses déplacements comme le parvis sécurisé.

• Observation R 55 – Josy Bandecchi, 4 rue du Planastel (?) (2 mai)

Favorable au projet car deux points viennent rassurer les riverains : l'ouverture du barreau Lambert qui soulagera la circulation dans le quartier et l'ambiance apaisée (limitation de vitesse, espaces piétons élargis, parvis digne de la commune.

• Observation R 56 – M.C. Trehin, 20 impasse des Mauvans (2 mai)

Favorable au projet pour les raisons présentées dans l'observation ci-dessus et apprécie notamment la visibilité de la gare, le parvis, l'amélioration de la circulation et l'aménagement des trottoirs.

• Observation R 57 – Marcel Cormaille, « Le Patio Renoir » av. de Verdun; Cagnes-sur-Mer (2 mai)

Le requérant a participé à toutes les réunions sur le projet et les questions posées alors ont trouvé leur réponse. Il est favorable au projet de PEM bien pensé pour les différents modes de déplacements et où la gare sera enfin mise en valeur.

• **Observation R 58 – Ferrara, 4 rue Appolinaire (2 mai)**

Le projet a le mérite de structurer le quartier et de l'embellir. Favorable au projet qui inscrit Cagnes-sur-Mer dans le XXIème siècle.

• **Observation R 59 – Pierre Trehin, 20 impasse des Mauvans (2 mai)**

Favorable car tout est positif (mise en valeur de la gare, espaces arborés, aménagements piétons). Pour la ville c'est une aubaine.

• **Observation R 60 – Mathieu Sala, « Le Belvédère B » 21 av. de Nice; Cagnes-sur-Mer (2 mai)**

Très favorable au projet: sa famille utilise les transports en commun dont souvent le train... Enfin les déplacements seront assurés intelligemment et dans un environnement amélioré.

• **Observation R 61 – Anaïs Giogli, 2,bis Paul Cézanne; Cagnes-sur-Mer (2 mai)**

Très favorable car le projet valorise la commune : outre la gare, le parvis arboré sera un signal dans ce quartier d'entrée de ville. La place des piétons est pensée, la vitesse diminue comme la pollution de l'air. Mur végétalisé, au niveau de l'école, très original.

Réponse de la commission d'enquête aux observations R 53 à R 61

Dont acte

• **Observation R 62 – Monique Arnaud, 4 rue des Eucalyptus; Cagnes-sur-Mer (3 mai)**

Favorable à ce beau projet indispensable pour la ville et avec une belle participation de l'UE.

Demande si la gare routière actuelle sera maintenue.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

Le projet intègre une nouvelle gare routière reconfigurée et plus importante.

• Observation R 63 – Dire de M et Mme Spinetta, Propriété Marro, 3 av Germaine, 06 800; Cagnes-sur-Mer; (3 mai)

L'avis défavorable au projet s'appuie sur de nombreuses oppositions ponctuelles et remarques des requérants : elles sont développées dans un dire qui fait référence à plusieurs pages du Dossier d'enquête publique et propose aussi l'une ou l'autre solution alternative au détail du projet.

- Opposition à l'ouverture du passage souterrain existant sous la gare entre l'avenue de la Gare et le chemin de la Minoterie (cf Dossier d'enquête publique pp 19-20). Ceci pour des raisons d'insécurité du quartier (évoquées également dans l'observation R8). Recommande le passage par la rue Garigliano.
- Sur le plan cadastral (cf Dossier d'enquête publique pp 22 et 89) le quartier est en zone Uca (donc hauteur constructions limitées à R+3 !).
- La ligne de bus indiquée dans le quartier des Grands Plans, chemin de la Minoterie et chemin des Grands Plans (cf Dossier d'enquête publique p. 33) n'existe pas.
- Dénonce les nuisances visuelles pour les quartiers proches et les habitations pavillonnaires qu'entraînera un parking en silo de 22 m de haut (cf Dossier d'enquête publique p. 37)
- Le dévoiement de l'avenue du Garigliano (cf p. 39 du DEP) autour du parvis pour rejoindre la trémie augmentera la pollution existante.
- Compte tenu des nuisances et contraintes des travaux (cf p. 42 du Dossier d'enquête publique) des indemnités sont à prévoir pour les riverains (bruit, poussière, circulation, pollution de l'air).
- Opposition au stationnement gratuit (cf Dossier d'enquête publique pp. 55 et 320) sur le chemin de la Minoterie et le quartier environnant, déjà

saturés par la circulation et le stationnement, ce qui augmentera avec les constructions à venir.

- Opposition à l'élargissement du chemin de la Minoterie à 15 mètres (cf DEP p. 86 et 280) qui entraînerait la destruction de 4 pavillons. Il est injustifié, au vu du sens unique récent et de la circulation actuelle, d'autant que le raccordement à la rue Garigliano est très difficile. Serait une source supplémentaire de pollution.
- Un site labellisé « Qualité Tourisme », répertorié dans « Les Jardins et Parcs de la Côte d'Azur » et lieu de tournage n°77131, a été oublié (cf pp. 92 et 153)
- Le projet porte à long terme la création de la 4ème voie ferroviaire (cf Dossier d'enquête publique p.94) avec incidence dans le quartier et notamment sur le chemin de la Minoterie.
- Quelles sont les raisons des erreurs graphiques (cf Dossier d'enquête publique pp. 165-167) dans les plans annexés : jardin indiqué en lieu et place de propriétés et disparition des limites de parcelles?
- Le doublement capacitaire du Malvan, grâce à un nouveau cadre (cf Dossier d'enquête publique p. 180) empêche la création d'une voie de circulation plus un chemin piéton et une piste cyclable. Il faut creuser sous le cadre existant ou supprimer la circulation automobile au bénéfice des piétons, des cyclistes et de la qualité de l'air. Il faudra de toute façon régler le problème d'écoulement des eaux pluviales sur cet axe, pour que la rue ne soit pas impraticable, comme actuellement en cas de grosses pluies.
- Proposition relative à la circulation : mettre la rue Hélène Boucher sur 2 voies en sens unique desservant Antibes et le centre-ville, supprimer la circulation sous Garigliano, prévoir un « tourne à gauche » pour l'accès au rond-point de l'autoroute par la rue Jules Verne (faible nombre de voitures empruntant cette direction depuis l'av de la Gare) : ceci doit permettre de fluidifier le trafic sur cette avenue et de diminuer la pollution près des écoles.

En conclusion

Le projet onéreux ne facilitera pas les usagers du train : il n'y a plus d'arrêts TGV et grandes lignes à Cagnes-sur-Mer et les voyageurs sont aujourd'hui tributaires des TER. Les usagers sont souvent en retard : inondation des passages sous voie les jours de pluie les obligeant à traverser les voies, d'où problèmes de correspondances manquées. Opposition à ce projet qui va coûter cher au contribuable mais n'améliore en rien les conditions du transport ferroviaire, la circulation, le taux de pollutions.

La viabilité du projet repose sur une seule condition : l'arrêt en gare des trains grandes lignes et TGV.

D'autre part, les requérants souhaitent que l'étude du projet soit mise à profit pour étudier la possibilité de couverture d'une partie de la zone de péage autoroutier, pour une zone verte ou des parkings : ce qui ne devrait plus poser de problème à l'exploitant car les employés ont été remplacés par des automates.

Réponse de la commission d'enquête

Tous les points abordés appellent les mêmes réponses que celles de l'observation R8. Voir aussi les fiches thématiques du chapitre 9.3 du présent rapport.

• Observation R 64 – Sophie Devat (3 mai)

Favorable à ce projet ambitieux qui va rendre la ville encore plus attractive et faciliter la vie des cagnois. Remercie les élus.

Réponse de la commission d'enquête

Dont acte.

• Observation R 65— Madame Cerilotti, boulangerie Cerilotti, 25 ter av. de la Gare (3 mai)

Demande le maintien des arrêts minute et livraisons devant son commerce et que le respect de leur destination soit contrôlé.

Réponse de la commission d'enquête

Cette demande ne relève pas de l'emprise de la présente EP et doit être présentée à la commune.

• Observation R 66 – Jérôme Khouri, 26 rue de Villeneuve, Cagnes-sur-Mer; (3 mai)

Est favorable au projet mais demande des informations sur les délais de mise à jour du PPRi et l'avenir du zonage correspondant à son logement.

Réponse de la commission d'enquête

Ces informations ne relèvent pas de la présente EP et doivent être demandées à la commune, sachant que les PPR et la définition des zonages afférents, relèvent toutefois de la compétence de l'Etat (Préfecture des Alpes-Maritimes, DDTM).

Telles sont les observations recueillies au cours de la présente enquête publique.

Nice le 29 mai 2019

Les commissaires enquêteurs

Bernard Barritault

Odile Bouteiller

Jocelyne Gosselin

11 ANNEXES

1 Procès-verbal de synthèse de la Commission d'enquête

2 Mémoire en réponse de G&C

11.1 Procès-verbal de synthèse de la Commission d'enquête

EP E19000006/06

Procès-verbal de synthèse

L'enquête publique préalable à une déclaration de projet du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) sur la Commune de Cagnes-sur-mer s'est déroulée du 1er avril au 3 mai 2019.

Le dossier et ses annexes, ainsi que le registre d'enquête, ont été mis à la disposition du public au siège de l'enquête, service droit des sols de la mairie, entre le 1er avril et le 3 mai 2019, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00.

L'ensemble du dossier était également consultable en ligne sur les sites de la Préfecture des Alpes-Maritimes et de la Ville de Cagnes-sur-mer ainsi que depuis un poste dédié dans la salle affectée à la réception du public.

La Commission d'enquête était constituée de trois commissaires-enquêteurs : Bernard BARRITAULT (Président), Odile BOUTEILLER et Jocelyne GOSSELIN.

La Commission d'enquête s'est tenue à la disposition du public au siège de l'enquête, service du Droit des Sols, aux jours et heures suivants :

- Le mercredi 3 avril 2019 de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00,
- Le mercredi 17 avril 2019 de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00,
- Le vendredi 3 mai 2019 de 8h30 à 12h et de 14h00 à 17h00.

Le registre d'enquête a été ouvert le lundi 1er avril 2019 à 8h30 et clos le vendredi 3 mai à 17h par Bernard BARRITAULT.

Les affichages de l'avis d'enquête ont été effectifs :

- en mairie de Cagnes-sur-Mer et au service Droit des Sols,
- sur la façade de la gare de Cagnes-sur-mer.

L'avis concernant l'enquête publique a été publié dans Nice-Matin et dans Avenir Côte d'Azur les 15 mars et 5 avril 2019.

66 consignations ont été portées sur le registre (2 fascicules) au siège de l'enquête au Service droit des sols de la Mairie et 1 courrier y a été annexé. Aucune observation n'a été déposée à l'adresse courriel dédiée.

Une très large majorité des observations exprime un avis favorable au projet de Pôle d'Echanges Multimodal.

En contre-point, une demi-douzaine de dires émettent soit un avis franchement défavorable, voire un rejet du projet, et pour un certain nombre d'autres une opinion plutôt défavorable assortie de nombreuses réserves.

Les observations et contre-propositions du public peuvent être regroupées en synthèse comme suit :

1° CLASSIFICATION GLOBALE DES OBSERVATIONS

Avis favorables (53)

Excellent projet qui va revaloriser le quartier, le moderniser (R4), projet intéressant (R5), beau projet, dossier excellent (R9, R10, R11, R12, R13, R14, R15, R16, R17, R18, R19, R20, R21, R22, R23, R24, R25, R26, R27, R28, R29, R30, R31, R33, R34, R35, R36, R38, R39, R41, R43, R44, R45, R46, R47, R51, R52, R54, R55, R56, R57, R58, R59, R61, R62, R64, R66). Mes petits enfants pourront plus facilement venir me voir (R32). De nombreuses précautions ont été prises (R34). Projet intégrant tous les modes de déplacements (R37). Le projet me permettra de prendre le train plus facilement pour aller travailler (R38). Belle porte d'entrée sur Cagnes digne d'une ville de notre importance (R40). Cette entrée de ville retrouve ses lettres de noblesse. Une vraie gare et un vrai parvis (R42). Tout a été pensé (R44). Enfin une gare où l'on n'a pas peur d'entrer (R53). Ma famille prend très souvent les transports en commun et le train. Déplacements assurés intelligemment (R60).

Avis défavorables

Avis franchement défavorable (R49), Non au projet (R63).

Plutôt défavorable, nombreuses réserves (R8, R48).

Le projet ne répond pas à mes attentes sur plusieurs points. Il devrait contribuer à réduire le trafic automobile sur les autres voies ainsi que les pollutions inhérentes. Or ce n'est pas le cas (L1, Lettre Rainaudo). Les objectifs affichés par le projet ne seront pas atteints car son périmètre est limité à un quartier (L1, Lettre Rainaudo).

2° LES THEMES DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Organisation du quartier

Les bâtiments projetés vont augmenter la densité du quartier. Il aurait fallu étendre l'enquête à l'aménagement urbanistique du quartier (R3).

Projet « mégalo » sans dimension humaine. Pauvres Cagnois (R49).

Ambiance du quartier

Ambiance apaisée (R35, R39, R40), embellissement du quartier (R36, R46, R58), amélioration du quartier (R43, R45), qualité de vie aux abords de la gare pour les riverains et les enfants (R47), environnement qui améliorera le quartier de la gare (R51), humanité (R52, R53).

Inscrit Cagnes dans le XXIème siècle (R58)

Projet ambitieux qui va rendre Cagnes encore plus attractive. Merci à Monsieur le Maire (R64)

...Une commune voisine tire sa joie dans des projets écolos, verts et humains. A Cagnes nous tirons notre vie dans le béton et le goudron (R49).

Sécurité (Délinquance, inondation, incendies)

La sécurité devra être omniprésente (R4).

Apport de la sécurité par rapport aux inondations (R5).

Beau projet mais il faut accentuer la sécurité par rapport à la délinquance (R10, R16).

La construction d'un bâtiment sous une autoroute : quels sont les risques en cas d'incendie pour le viaduc d'autoroute ? Des études ont-elles été réalisées ? (R8)

A Cagnes nous tirons notre vie dans le béton et le goudron, la prochaine inondation risque de ne pas nous le pardonner (R49).

Un propriétaire de la rue de Villeneuve est passé s'informer sur la mise à jour du PPRI après les travaux du Malvan concernant sa parcelle située en zone rouge (R66).

Esthétique de la nouvelle gare

Espérons que le Street Art ne dégradera pas l'image voulue par le projet (R8).

Résultat peu probant des travaux réalisés sur la gare actuelle. Avoir une plus belle gare (R6).

Soutien le projet pour sa qualité architecturale (R31).

Séduit par le grand parvis (R43, R44, R45, R51, R55, R56, R61).

Aménagement des trottoirs (R56).

La gare ne sera plus ce trou noir sous l'autoroute (R57).

Le projet présente l'avantage de rendre moins oppressant l'aspect des abords de la gare et le passage hideux entre les piliers de l'autoroute (L1, Lettre Rainaudo).

Circulation automobile

Contre-proposition : pour réguler le trafic mettre la rue Hélène Boucher en sens unique sur deux voies avec une direction vers Antibes et une direction vers le centre ville (R8, R63)

Faire un tourne-à-gauche pour accéder au rond-point de l'autoroute par la rue Jules Verne peu fréquentée, d'où moins de pollution à proximité des écoles (R8, R63).

Doute sur la fluidité du trafic dans Cagnes (R8).

Apprécie d'avoir enfin obtenu la réduction de la vitesse à 90 km/h sur l'A8 (R31).

La limitation de vitesse à 30 km/h va apaiser le quartier (R39, R52, R55, R61).

Tout a été pensé : zone 30 km/h (R44).

Circulation améliorée (R56).

Pas de réelle dissuasion de l'arrivée de la circulation sur le secteur du PEM (L1, Lettre Rainaudo).

Qu'en est-il de l'arrivée du tramway, des voies en site propre des bus ? (L1, Lettre Rainaudo)

Garigliano: sens de circulation sur Garigliano ? Comment se fera la sortie sur le Chemin de la Minoterie/Garigliano ? Sera-elle réservée aux transports en commun? Sécuriser le passage protégé Destourbe/Garigliano par rapport à la montée rapide des voitures en sortie du pont SNCF (R2)

Contre-proposition : utiliser la rue Garigliano pour les piétons et les cyclistes. Y supprimer la circulation automobile (R8, R48, R63)

Malvan : le doublement du Malvan ne permet pas de créer une voie de circulation, un cheminement piétonnier et une piste cyclable.

Contre-proposition : mettre le nouveau cadre sous le cadre existant (R8), en creusant en-dessous du cadre existant (R63).

Garigliano est impraticable les jours de grosses pluies (R8). Vérifier que les eaux pluviales s'écouleront bien à l'opposé de la rue Garigliano afin qu'elle soit praticable lors des grosses pluies (R63).

Signalétique à l'entrée de Garigliano pour indiquer l'accès piétons à la gare (R8).

Pourquoi une grande passerelle puisqu'il existe un chemin piéton par Garigliano ? (R50).

La rue Garigliano reste ouverte aux voitures. Il n'y aura donc pas de réduction de la circulation automobile. (L1, Lettre Rainaudo)

Ouverture du barreau Lambert : Enfin l'ouverture du barreau Lambert qui soulagera d'autant la circulation du quartier (R37, R52, R55)

Rue de Villeneuve pendant et après les travaux : Ne comprend pas pourquoi on ferme l'avenue de Villeneuve pendant les travaux soit 14 à 16 mois. Si on ferme, un sens de circulation rue des Reynes/rue de Villeneuve a-t-il été envisagé ? (R7)

D'accord pour le sens unique sur l'avenue de Villeneuve (R13)

Développement des modes doux et Pistes cyclables

Le projet ne semble pas prendre en compte le réseau cyclable défini par la commune. La continuité Est-Ouest et Nord-Sud doit être facilitée pour que le réseau soit cohérent. (R1)

Comment rajouter une piste cyclable sur Garigliano ?(R2)

Qu'en est-il d'une piste cyclable sur l'avenue de la Gare ? (L1, Lettre Rainaudo)

Soutien le projet pour le développement des modes doux (R31, R52)

Les cyclistes et les piétons n'ont pas été oubliés (R40, R57)

Tout a été pensé : pistes cyclables (R44)

Véritable gare qui favorisera les déplacements piétons (R46, R59)

Large place pour les piétons (R61)

La piste cyclable prévue sous le pont Garigliano ne se fera pas (L1, Lettre Rainaudo)

L'enquête aurait dû prendre en compte la totalité du trajet piéton depuis le centre ville, notamment le pont qui enjambe la sortie de l'autoroute où les trottoirs sont très étroits et les piétons exposés au bruit sur trois niveaux (avenue de la gare, autoroute et bretelle de sortie).

Contre-proposition : il faudrait créer une passerelle parallèle au pont pour piétons et vélos (L1, Lettre Rainaudo)

Stationnement

Places de parking en ville :

Des places de parking dans Hélène Boucher ont été supprimées. Voudrait plus de parking dit "de l'école". Celui des enseignants devrait être ouvert et gratuit pendant les vacances (R7)

Qu'en est-il des abonnements Indigo pour les habitants du quartier pendant les travaux ? Après, seront-ils reconduits dans le silo ? (R7)

Non au stationnement gratuit le long du chemin de la Minoterie et dans le quartier en général déjà saturé (R8, R48, R63)

Maintenir les places de stationnement devant la boulangerie Chilotti, (25 ter avenue de la gare) en respectant les arrêts minutes et les emplacements de livraison (R65).

Silo :

Le silo de 22m de hauteur engendrera des nuisances visuelles pour les quartiers proches dont les zones pavillonnaires (R8, R63).

Parking permettant de prendre plus facilement le train, parking relais (R38, R42, R54, R56).

Bien pensé avec un parking qui s'intègre bien dans le quartier (R40)

Tout a été pensé : parking (R44, R51)

Problème du silo en zone inondable qui va drainer davantage de voitures dans le secteur. On peut comprendre la création du parking pour encourager le report modal en attendant des transports en commun et des voies cyclables, mais pourquoi une rampe d'accès qui va encombrer le parvis ? Pourquoi ne pas prévoir un giratoire entre Hélène Boucher et Villeneuve pour accéder au parking ? (L1, Lettre Rainaudo)

Environnement

Soutien le projet pour sa qualité environnementale (R31).

Espaces arborés appréciés (R59).

Nuisance liée à la présence de l'autoroute (L1, Lettre Rainaudo).

D'accord pour la végétalisation (R44, R52, R53).

D'accord pour le mur végétalisé qui va protéger l'école (R19), très original (R61).

Qualité de l'air et bruit :

Les pollutions sonore et de l'air vont augmenter à cause de leur rapprochement des immeubles (Concorde, Capri, Villeneuve). Un mur anti-bruit et anti-pollution est-il prévu ? (R7)

L'avenue de Villeneuve en sens unique nord-sud va augmenter la circulation et donc la pollution dans le quartier, d'autant plus qu'il va falloir faire un grand détour par le Nord et la route de Grasse toujours saturée (R7).

Prolonger le mur antibruit SNCF du chemin de la minoterie jusqu'à la station d'épuration (R8)

La déviation de l'avenue de la gare pour contourner le parvis et rejoindre Garigliano va augmenter la pollution (R8, R63).

Moins de bruit en raison de la réduction de la vitesse (R31).

Protection du quartier du bruit et de la pollution en particulier pour les élèves des écoles (R41).

Qualité de l'air améliorée par la réduction de la vitesse à 30 km/h (R61).

Pas de réduction du bruit global, même s'il y aura une accalmie sur le parvis car dans les zones proches on est exposé à un niveau de bruit supérieur à 60 db et même 75 db. Aucune mesures prises pour réduire les sources de bruit notamment la réduction de la vitesse sur l'autoroute et dans l'avenue de la gare, réduction des voies, surveillance des motos (L1, Lettre Rainaudo)

Pourquoi l'étude d'impact n'a pas inclus la pollution aux particules fines ? (L1, Lettre Rainaudo)

La concentration en NO₂ (71.6 et 70.1 µg/l) est supérieure aux valeurs limites pour la protection de la santé humaine (40µg/l) La zone de la gare peut-elle être considérée comme un endroit où l'on peut vivre normalement avec des écoles à proximité ? (L1, Lettre Rainaudo)

Ecoles

D'accord pour le mur végétalisé qui va protéger l'école (R19)

Critiques fondées des parents d'élèves et des enseignants mais ils ont eu toutes les réponses à leurs questions (R57)

Rapprochement du trafic automobile de l'école Daudet d'où pollution et bruit (L1, Lettre Rainaudo)

Couverture de la sortie de l'autoroute

Agrandissement de la future esplanade, sur la sortie de l'autoroute (R2), pour des parkings ou une zone verte. Il n'y aurait pas de problèmes puisque les péages de sortie sont des automates (R8, R63).

Contre-proposition : couvrir une bonne partie de la sortie du péage pour faire un jardin d'enfants à la sortie de l'école (R50).

Passage souterrain Minoterie Gare

Accès à la gare par le chemin de la Minoterie à maintenir, soit directement sur les quais, soit à la gare. (R1)

Sécurisation du passage sous les voies, s'il devait être ouvert (vols dans le quartier des grands Plans, agressions) (R2)

Non à l'ouverture du passage souterrain en raison de l'insécurité - échappatoire pour les personnes mal intentionnées - le passage des piétons peut se faire par Garigliano (R8, R63)

Passerelle au dessus des voies

Plutôt une passerelle qu'un passage souterrain (R6)

Non à une passerelle inesthétique dans ce quartier résidentiel (R8)

Pourquoi une grande passerelle puisqu'il existe un chemin piéton par Garigliano ? (R50)

Quatrième voie ferrée

Demande d'informations sur la quatrième voie ferrée et son emprise sur le chemin de la Minoterie (R2)

La création de la 4ème voie aura une incidence sur l'environnement proche et notamment les habitations situées le long de la voie ferrée (R8)

Une quatrième voie : « stupide et démentielle » (R50)

Incidence sur les riverains du quartier de la Minoterie ?(R63)

Ligne de bus côté Grands Plans

Elle n'existe pas, contrairement à ce qui est indiqué page 33 de l'étude d'impact. (R8, R48, R49, R63)

Elargissement du Chemin de la Minoterie à 15m

Pas d'accord. Non justifié par rapport à la circulation actuelle et au sens unique créé récemment. Aggravation de la pollution. (R8, R48, R50)

Pas d'accord. Cela va entraîner la démolition de 4 pavillons et le raccordement sur Garigliano est difficile à cause de la configuration des lieux. (R63)

Jardin remarquable (Propriété Marro)

Un lieu de visite labellisé "Qualité Tourisme" a été oublié : lieu de tournage n° 77131 et visites guidées par l'office du tourisme (R8, R50, R63)

Zone pavillonnaire du chemin de la Minoterie

Disparition des limites de parcelles dans le plan annexé (Pages 165 à 167). Pourquoi ? (R8, R63)

Coût des travaux

Mis à part le Silo, le projet semble très coûteux par rapport au service rendu. (R8)

Est-il utile de dépenser tant d'argent pour une si petite gare. (R48)

Heureusement nous avons une belle participation de l'Europe. (R62)

Projet onéreux qui n'aidera pas les utilisateurs de la SNCF tributaires des TER. (R63)

Nuisances liées aux travaux

Indemniser les riverains impactés par les nuisances.

Contre-proposition Faire un constat de l'état des habitations avant et après les travaux (R8, R63)

Circulation des trains

Regret que les trains des grandes lignes ne s'arrêtent pas à Cagnes, obligeant les voyageurs à aller à Nice ou Antibes (R8, R63, R48)

Trop de retards des TER les jours de pluie à cause de l'inondation des passages souterrains (Info SNCF). Les voyageurs manquent leur correspondance car ils sont obligés de traverser les voies. (R63)

Seule condition pour la viabilité du projet : arrêt des trains grandes lignes et TGV à Cagnes (R63)

Divers

Enfin un distributeur de billet dans le quartier grâce à la gare.

(R38); la gare routière actuelle, sera-t-elle maintenue ? (R62); le quartier de la gare est en zone UCa avec des constructions à R+3 (R63)

Evaluation du dossier d'EP

Documents non réactualisés (R8)

3° REMARQUES ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête souhaite pour ce qui la concerne, au vu des observations, propositions ou contre-propositions du public comme de sa propre appréciation du dossier, évoquer les points suivants avec le maître d'ouvrage :

Parmi ceux-ci figure la question primordiale de la nouvelle organisation des flux de déplacements (particuliers comme transports en commun, bus et taxis), tous modes pris en compte, générés par le projet en l'état :

Les circulations et déplacements

Préambule

La commission d'enquête n'ignore pas que le bénéfice attendu du nouveau projet PEM dépend d'un ensemble complexe de conditions. Certaines sont liées à des politiques qui vont au-delà des compétences du seul maître d'ouvrage (cf. par exemple l'avenir du ferroviaire). D'autres conditions de réussite du projet de PEM dépendent au contraire de la conception du PEM, de son fonctionnement et de son insertion dans le tissu urbain. Les dysfonctionnements du pôle d'échanges actuel illustrent le propos. C'est pourquoi la commission d'enquête a apporté une attention particulière à ce volet du dossier d'enquête publique.

Elle remarque que plusieurs données et figures du dossier paraissent contradictoires et traduisent peut-être des évolutions du projet qui n'ont pas donné lieu à des mises en cohérence finales dans le dossier d'enquête publique, ce qui n'a pas échappé à certains requérants et en a peut-être incité d'autres à fonder leur avis sur des éléments non réactualisés.

Aussi, le maître d'ouvrage peut-il nous communiquer un ou plusieurs plans avec des précisions ou confirmations quant aux circulations des divers modes accédant au site du PEM ou le quittant, ainsi que des plans clairs du site lui-même avec les équipements et dispositifs (feux, déplacements des divers modes sur le site, marquages au sol, etc., liés à ces déplacements) ?

Peut-il également nous préciser comment les circulations sur les sites voisins affectés par le projet du PEM sont prises en compte ?

Plusieurs volets ou points particuliers sont sources d'interrogation et pourraient être éclairés au moins en partie par ces documents qui renforceraient la justification d'ensemble du projet. A savoir :

3.1 Les divers dispositifs mobilité et les circulations sur le site

> Les entrées du P+R se font sans couper la circulation sur l'avenue de la gare. Peut-on confirmer que les rampes permettent les sorties dans les mêmes conditions (double sens ?) et disposer d'un plan spécifique sur le sujet ?

> Comment se fait la circulation des véhicules (bus, taxis, VP, deux roues, etc) sur le parvis ? Quels accès pour y accéder ou le quitter dans les deux sens ?

> La configuration des quais de la gare routière permet-elle d'accueillir les navettes d'entreprises évoquées en réunion avec la commune ?

> Par ailleurs il est énoncé en page 173 de l'étude d'impact que « La nouvelle gare routière présentera sept quais bus dont cinq qui se déploient le long de la façade Ouest de la Gare afin d'optimiser les trajets ». Où sont situés les deux quais qui ne se trouvent pas le long de la gare routière ?

> La limitation de vitesse à 30 km/h autour du parvis est-elle confirmée ?

3.2 Les déplacements doux vers le PEM

Ils paraissent souvent contraints et peu agréables du fait des infrastructures.

En réunion avec la commune, un plan en voie de finalisation qui devait nous être communiqué a été évoqué, ceci notamment pour la liaison du PEM vers l'hyper-centre et le projet de la Villette. Peut-on en prendre connaissance ? (cf. demandes en introduction ci-dessus).

Dans cet esprit, et bien que l'on soit hors du périmètre du projet, est-il envisageable de donner suite à court ou moyen terme à plusieurs demandes du public qui souhaitent une couverture jouxtant le pont de l'avenue de la gare et au dessus du péage de l'autoroute, afin de réaliser une transition propice aux modes doux entre l'hyper-centre et le secteur du PEM ?

3.3 La rue Garigliano

L'accès varie selon les documents du dossier d'enquête publique : l'accès par la chaussée déviée de la route de la gare côté nord est très souvent inexistant (la chaussée disparaît au profit du parvis) ; quand il existe il est marqué par un virage très marqué et on ignore si l'on y accède également en arrivant du côté nord de l'avenue de la Gare.

De la même façon l'accès en tout droit depuis la rue Hélène Boucher semble également gommé au profit du parvis.

Est-il envisagé et envisageable de supprimer l'axe Garigliano, comme suggéré dans quelques observations ?

Si l'accès reste bien prévu (cf. Etude d'impact page 173 figure 125) la CE souhaiterait plusieurs précisions :

> En phase travaux, la durée de fermeture complète de l'axe Garigliano liée aux travaux du PEM correspond-elle bien à 3 mois (cf. Dossier d'enquête publique annexe 3 de la pièce E p.11) ? Cette phase vient-elle se superposer ou s'ajouter à la fermeture liée aux travaux du SMIAGE ? Quelle alternative pour la circulation des véhicules d'urgence sachant que pour le SDIS l'avenue des Alpes puis la rue Garigliano constitue l'axe majeur de distribution des secours sur la partie sud-est et le littoral ?

> A l'issue des travaux et pour la déviation de l'avenue de la Gare, la configuration du contournement autour du parvis est-elle bien adaptée à des véhicules prioritaires comme ceux du SDIS notamment (en arrivant de la rue Hélène Boucher) pour négocier les virages qui ramènent le long de l'autoroute pour emprunter Garigliano.

> La portance du parvis et son aménagement entre les rues Hélène Boucher et Garigliano permet-elle aux véhicules de secours de le traverser en cas d'urgence ?

> La largeur de la voie, sous une rue Garigliano qui se caractérise par une descente puis une remontée très marquées, permet-elle une cohabitation acceptable entre véhicules automobiles et cyclistes ? Quelle est la largeur de cette voie ? Permet-elle d'aménager un couloir spécifique conforme à la réglementation en vigueur pour la circulation cycliste ? Cette circulation cycliste se fait-elle alors en sens unique ou dans les deux sens, comme semblent l'indiquer certains schémas (cf. par exemple : Dossier d'enquête publique annexe 3 de la pièce E p. 13) ? La vitesse sera-t-elle limitée à 30 km/h ?

> Plus globalement, mais notamment pour l'accès à la rue Garigliano et à la circulation sur cette voie, est-il prévu de consulter des partenaires comme le SDIS et les autres parties prenantes du Plan de Sauvegarde Communal en cours de révision quinquennale ?

> Un tourne à droite confortable pour l'accès à la rue de la Minoterie est-il prévu ?

3.4. La question du passage souterrain sous la gare

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, les grands volets du projet PEM portent sur une amélioration importante de dispositifs d'inter-modalité qui existent déjà en partie mais restent insuffisants et fonctionnant mal. L'enjeu du nouveau projet est de doper l'attractivité de la gare en facilitant les conditions de fréquentation pour des usagers divers par leur origine, leur destination, leurs modes de déplacements choisis ou subis vers la gare ou depuis la gare.

Le dossier d'enquête publique souligne également une caractéristique qui handicape le fonctionnement urbain en général, à savoir le cisaillement opéré dans la ville par l'autoroute et la voie ferrée et le peu de franchissements possibles. Il indique aussi que 50% des usagers de la gare sont des piétons.

Dans ces conditions on comprend mal que le passage souterrain équipé d'escaliers fixes et d'ascenseurs, permettant d'accéder à la gare, reste condamné du côté du chemin de la Minoterie.

Les arguments relatifs à la sécurité ne nous paraissent guère convaincants, si l'on considère les dispositifs de surveillance et de contrôle d'accès modernes qui se banalisent aujourd'hui, notamment dans les gares, pour assurer la sécurité ferroviaire et la lutte contre la fraude. A noter que ces dispositifs permettent également de faciliter le développement de gares traversantes et donc plus largement accessibles.

Compte tenu des aléas fréquents qui retardent l'aboutissement des grands projets l'intention de repousser la question d'un passage souterrain (ou peut-être aérien ?) à la réalisation de la LNPCA nous paraît particulièrement dommageable à un bon démarrage du nouveau PEM.

En effet, on sait d'ores et déjà, que le long de l'axe Garigliano le passage piéton, qui peut conduire à la gare, restera bruyant et très inconfortable car contraint

entre les piles du pont SNCF et la voie de circulation unique. On sait aussi qu'il implique des trajets inutilement longs et donc dissuasifs depuis le quartier sud-est. Or ce quartier est déjà caractérisé par la présence d'immeubles d'habitat collectif et un projet d'habitat (résidence universitaire) qui verra le jour parallèlement à la mise en service du nouveau PEM. Ceci sans même évoquer l'arrivée d'une ligne de tramway qui a vocation à être reliée le plus sagement possible à la gare.

Dans le cadre des travaux du PEM le maître d'ouvrage peut-il proposer une solution qui, pendant les heures de desserte ferroviaire, permettrait l'ouverture de ce passage souterrain aux usagers de la gare.

3.5 La rue de Villeneuve

Le quartier que l'on peut globalement situer entre la rue de Villeneuve et l'avenue de la Gare est caractérisé par des voies étroites et une organisation de la circulation très complexe ; la liaison à double sens de la rue de Villeneuve avec l'avenue de la Gare y joue un rôle facilitateur.

> Le dossier d'enquête publique (annexe 3 de la pièce E pp 5 à 9) montre que cette rue est bloquée pendant quelque 18 mois par les diverses phases du chantier du P+R en silo. Pourquoi ne pas limiter la gêne en travaillant par demi-chaussée ?

> Que devient la circulation dans cette rue après les travaux ? L'annexe 3 de la pièce E (p.10) montre un sens de circulation vers le PEM dont on ne sait s'il est réservé au seul accès au P+R.

> Plus globalement le chantier, puis le fonctionnement du P+R, ont-ils pris en compte les conditions de circulation dans ce quartier avant et après travaux ?

3.6 L'allègement en circulations de transit inutiles

La fonction de transit automobile du site sur lequel se situe le PEM est décrite dans le dossier. Les études avant-après du PEM montrent que malgré les dispositifs de développement prévus pour lutter contre le tout-automobile (augmentation de la desserte bus et des fréquences, dispositifs favorables aux modes doux, etc.) la diminution de la circulation automobile restera faible à l'horizon 2030. Ceci pour des raisons extérieures au projet lui-même, comme par exemple l'accroissement de la population. Pour favoriser l'attractivité du PEM (par exemple en fluidifiant la circulation des bus rabattus sur la gare routière), il paraît donc important de dissuader les circulations de transit sur le site PEM en orientant les automobilistes vers des itinéraires alternatifs.

> Quels itinéraires alternatifs peuvent être d'ores et déjà proposés ou étudiés ?

> A quel horizon le barreau Lambert pourra-t-il participer à cet allègement du transit par le PEM ?

> Quels dispositifs sur le site du PEM (type zone 30 km/h) peuvent contribuer à décourager cette circulation de transit ?

3.7 Le stationnement

Un bilan de l'offre de stationnement organisé (c'est-à-dire hors stationnement sur voie publique) en phase d'exploitation, rapporté à l'offre actuelle, peut-il être produit ?

3.8 Demande de précisions sur des questions diverses évoquées dans les observations enregistrées ou induites par ces remarques.

- > Deux observations (R8 et R63) proposent un tourne à gauche pour accéder au rond-point de l'autoroute par la rue Jules Verne, peu fréquentée, d'où moins de pollution à proximité des écoles. Ces observations peu claires pour la CE ont-elles un rapport avec l'organisation du projet ?
- > La récente limitation de la vitesse à 90 km/h sur l'autoroute, dans le secteur du projet, s'accompagne-t-elle de radars dissuadant les dépassements ?
- > L'espace nécessaire à la circulation des bus en site propre ne semble pas suffisant sur le site du PEM et ses abords immédiats. De tels aménagements, pouvant avoir un effet au niveau du PEM, sont-ils possibles ailleurs ?
- > Qu'en est-il de la circulation rue des Reynes/rue de Villeneuve pendant les travaux si un accès à cette dernière est fermé (R7)
- > Qu'est-ce que les abonnements Indigo ? Un requérant s'inquiète de son fonctionnement pendant les travaux puis de la validité de ces abonnements dans le P+R (R7)
- > Quel avenir pour le stationnement devant la boulangerie Chilotti et son contrôle ? Il y aurait actuellement des arrêts minute et livraisons. (R65)
- > Y aurait-il une erreur quant à l'existence d'une ligne de bus du côté des Grands Plans ?(R8, R48, R49, R63)

A noter pour cette thématique de la mobilité que l'ensemble des dispositifs mis en œuvre pour faciliter l'attractivité du PEM ont pour effet corollaire de lutter contre les pollutions sonores et aériennes sur le site.

Et encore

- > Il y aurait disparition des limites de parcelles dans le plan annexé (Pages 165 à 167). S'agit-il d'une erreur matérielle due au fond de plan utilisé (R8, R63)
- > Indemniser les riverains impactés par les nuisances. Faire un constat de l'état des habitations avant et après les travaux (R8). Sur ce dernier point des référés préventifs sont-ils prévus ?
- > Y aura-t-il bien un distributeur de billets dans le quartier grâce à la gare comme indiqué dans le dossier ?(R38)
- > Le quartier de la gare est en zone UCa avec des constructions à R+3 (R63)

Enfin et de manière plus ponctuelle un certain nombre de questions lui paraissent devoir être formulées :

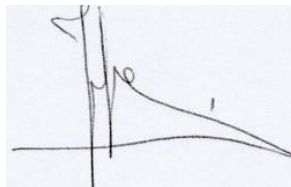
- Afin de lever les ambiguïtés du dossier, le MO peut-il confirmer la hauteur totale du bâtiment "Silo" et le nombre exact de niveaux (sous-sol, RDC et étages) ?

- Une éventuelle extension ultérieure, si elle devait être décidée, se ferait-elle par juxtaposition d'un bâtiment annexe ou par surélévation ?
- Quels aménagements d'isolation et de protection sont prévus en mitoyenneté de l'Ecole Daudet, au niveau de l'emplacement du parking actuel, dont la suppression est rendue nécessaire du fait du détournement de l'Avenue de la Gare ?
- Le MO peut-il confirmer si le projet inclut les dispositifs de contrôle d'accès des voyageurs aux quais depuis le parvis ?
- Les emplacements réservés E49 et E54 au PLU de Cagnes-sur-Mer sont-ils, d'une manière ou d'une autre, liés à un aspect du projet ? Est-ce en lien avec le tourne à droite supposé vers la rue de la Minoterie ?
- En quoi consiste à ce jour la rénovation du quai Ouest ? Quid des autres ?
- La largeur du pont sur Garigliano est-elle suffisante pour accueillir l'éventuelle voie supplémentaire qui aurait une emprise sur le chemin de la minoterie ?
- Compte tenu des précautions prises par le SMIAGE pour la construction du cadre supplémentaire, le pont sur Garigliano est-il suffisamment solide et suffisamment large pour accueillir une quatrième voie ?

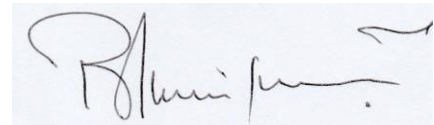
Fait à Nice le 9 mai 2019



Odile BOUTEILLER



Jocelyne GOSSELIN



Bernard BARRITAULT

11.2 Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage G&C

Ci-après, des pages 16 à 24, le Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage commence par reprendre le début du Procès verbal de synthèse de la Commission d'enquête avant de formuler des réponses.

Ce Procès verbal de synthèse fait l'objet de l'annexe 1 (cf ci-dessus en 11.1) mais, pour la bonne forme et à toute fin utile, le Mémoire en réponses est reproduit ici dans son intégralité avec les plans qui y sont joints.

Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage

Procès-verbal de synthèse

L'enquête publique préalable à une déclaration de projet du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) sur la Commune de Cagnes-sur-mer s'est déroulée du 1er avril au 3 mai 2019.

Le dossier et ses annexes, ainsi que le registre d'enquête, ont été mis à la disposition du public au siège de l'enquête, service droit des sols de la mairie, entre le 1er avril et le 3 mai 2019, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00.

L'ensemble du dossier était également consultable en ligne sur les sites de la Préfecture des Alpes-Maritimes et de la Ville de Cagnes-sur-mer ainsi que depuis un poste dédié dans la salle affectée à la réception du public.

La Commission d'enquête était constituée de trois commissaires-enquêteurs : Bernard BARRITAU (Président), Odile BOUTEILLER et Jocelyne GOSSELIN.

La Commission d'enquête s'est tenue à la disposition du public au siège de l'enquête, service du Droit des Sols, aux jours et heures suivants :

Le mercredi 3 avril 2019 de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00, Le mercredi 17 avril 2019 de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h00, Le vendredi 3 mai 2019 de 8h30 à 12h et de 14h00 à 17h00.

Le registre d'enquête a été ouvert le lundi 1er avril 2019 à 8h30 et clos le vendredi 3 mai à 17h par Bernard BARRITAU.

Les affichages de l'avis d'enquête ont été effectifs :

- en mairie de Cagnes-sur-Mer et au service Droit des Sols,
- sur la façade de la gare de Cagnes-sur-mer.

L'avis concernant l'enquête publique a été publié dans Nice-Matin et dans Avenir Côte d'Azur les 15 mars et 5 avril 2019.

66 consignations ont été portées sur le registre (2 fascicules) au siège de l'enquête au Service droit des sols de la Mairie et 1 courrier y a été annexé. Aucune observation n'a été déposée à l'adresse courriel dédiée.

Une très large majorité des observations exprime un avis favorable au projet de Pôle d'Echanges Multimodal.

En contre-point, une demi-douzaine de dires émettent soit un avis franchement défavorable, voire un rejet du projet, et pour un certain

nombre d'autres une opinion plutôt défavorable assortie de nombreuses réserves.

Les observations et contre-propositions du public peuvent être regroupées en synthèse comme suit :

1° CLASSIFICATION GLOBALE DES OBSERVATIONS

Avis favorables (53)

Excellent projet qui va revaloriser le quartier, le moderniser (R4), projet intéressant (R5), beau projet, dossier excellent (R9, R10, R11, R12, R13, R14, R15, R16, R17, R18, R19, R20, R21, R22, R23, R24, R25, R26, R27, R28, R29, R30, R31, R33, R34, R35, R36, R38, R39, R41, R43, R44, R45, R46, R47, R51, R52, R54, R55, R56, R57, R58, R59, R61, R62, R64, R66).

Mes petits enfants pourront plus facilement venir me voir (R32). De nombreuses précautions ont été prises (R34). Projet intégrant tous les modes de déplacements (R37). Le projet me permettra de prendre le train plus facilement pour aller travailler (R38). Belle porte d'entrée sur Cagnes digne d'une ville de notre importance (R40). Cette entrée de ville retrouve ses lettres de noblesse. Une vraie gare et un vrai parvis (R42). Tout a été pensé (R44). Enfin une gare où l'on n'a pas peur d'entrer (R53). Ma famille prend très souvent les transports en commun et le train. Déplacements assurés intelligemment (R60).

Avis défavorables

Avis franchement défavorable (R49), Non au projet (R63). Plutôt défavorable, nombreuses réserves (R8, R48).

Le projet ne répond pas à mes attentes sur plusieurs points. Il devrait contribuer à réduire le trafic automobile sur les autres voies ainsi que les pollutions inhérentes. Or ce n'est pas le cas (L1, Lettre Rainaudo). Les objectifs affichés par le projet ne seront pas atteints car son périmètre est limité à un quartier (L1, Lettre Rainaudo).

2° LES THEMES DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Organisation du quartier

Les bâtiments projetés vont augmenter la densité du quartier. Il aurait fallu étendre l'enquête à l'aménagement urbanistique du quartier (R3).

Projet « mégalo » sans dimension humaine. Pauvres Cagnois (R49).

Ambiance du quartier

Ambiance apaisée (R35, R39, R40), embellissement du quartier (R36, R46, R58), amélioration du quartier (R43, R45), qualité de vie aux abords de la gare pour les riverains et les enfants (R47),

environnement qui améliorera le quartier de la gare (R51), humanité (R52, R53).

Inscrit Cagnes dans le XXIème siècle (R58)

Projet ambitieux qui va rendre Cagnes encore plus attractive. Merci à Monsieur le Maire (R64)

...Une commune voisine tire sa joie dans des projets écolos, verts et humains. A Cagnes nous tirons notre vie dans le béton et le goudron (R49).

Sécurité (Délinquance, inondation, incendies)

La sécurité devra être omniprésente (R4).

Apport de la sécurité par rapport aux inondations (R5).

Beau projet mais il faut accentuer la sécurité par rapport à la délinquance (R10, R16).

La construction d'un bâtiment sous une autoroute : quels sont les risques en cas d'incendie pour le viaduc d'autoroute ? Des études ont-elles été réalisées ? (R8)

A Cagnes nous tirons notre vie dans le béton et le goudron, la prochaine inondation risque de ne pas nous le pardonner (R49).

Un propriétaire de la rue de Villeneuve est passé s'informer sur la mise à jour du PPRI après les travaux du Malvan concernant sa parcelle située en zone rouge (R66).

Esthétique de la nouvelle gare

Espérons que le Street Art ne dégradera pas l'image voulue par le projet (R8).

Résultat peu probant des travaux réalisés sur la gare actuelle. Avoir une plus belle gare (R6).

Soutien le projet pour sa qualité architecturale (R31).

Séduit par le grand parvis (R43, R44, R45, R51, R55, R56, R61). Aménagement des trottoirs (R56).

La gare ne sera plus ce trou noir sous l'autoroute (R57).

Le projet présente l'avantage de rendre moins oppressant l'aspect des abords de la gare et le passage hideux entre les piliers de l'autoroute (L1, Lettre Rainaudo).

Circulation automobile

Contre-proposition : pour réguler le trafic mettre la rue Hélène Boucher en sens unique sur deux voies avec une direction vers Antibes et une direction vers le centre ville (R8, R63)

Faire un tourne-à-gauche pour accéder au rond-point de l'autoroute par la rue Jules Verne peu fréquentée, d'où moins de pollution à proximité des écoles (R8, R63).

Doute sur la fluidité du trafic dans Cagnes (R8).

Apprécie d'avoir enfin obtenu la réduction de la vitesse à 90 km/h sur l'A8 (R31).

La limitation de vitesse à 30 km/h va apaiser le quartier (R39, R52, R55, R61).

Tout a été pensé : zone 30 km/h

(R44). Circulation améliorée

(R56).

Pas de réelle dissuasion de l'arrivée de la circulation sur le secteur du PEM (L1, Lettre Rainaudo).

Qu'en est-il de l'arrivée du tramway, des voies en site propre des bus ? (L1, Lettre Rainaudo)

Garigliano: sens de circulation sur Garigliano ? Comment se fera la sortie sur le Chemin de la Minoterie/Garigliano ? Sera-elle réservée aux transports en commun? Sécuriser le passage protégé Destourbe/Garigliano par rapport à la montée rapide des voitures en sortie du pont SNCF (R2)

Contre-proposition : utiliser la rue Garigliano pour les piétons et les cyclistes. Y supprimer la circulation automobile (R8, R48, R63)

Malvan : le doublement du Malvan ne permet pas de créer une voie de circulation, un cheminement piétonnier et une piste cyclable.

Contre-proposition : mettre le nouveau cadre sous le cadre existant (R8), en creusant en-dessous du cadre existant (R63).

Garigliano est impraticable les jours de grosses pluies (R8). Vérifier que les eaux pluviales s'écouleront bien à l'opposé de la rue Garigliano afin qu'elle soit praticable lors des grosses pluies (R63).

Signalétique à l'entrée de Garigliano pour indiquer l'accès piétons à la gare (R8).

Pourquoi une grande passerelle puisqu'il existe un chemin piéton par Garigliano ? (R50).

La rue Garigliano reste ouverte aux voitures. Il n'y aura donc pas de réduction de la circulation automobile. (L1, Lettre Rainaudo)

Ouverture du barreau Lambert : Enfin l'ouverture du barreau Lambert qui soulagera d'autant la circulation du quartier (R37, R52, R55)

Rue de Villeneuve pendant et après les travaux : Ne comprend pas pourquoi on ferme l'avenue de Villeneuve pendant les travaux soit 14 à 16 mois. Si on ferme, un sens de circulation rue des Reynes/rue de Villeneuve a-t-il été envisagé ? (R7)

D'accord pour le sens unique sur l'avenue de Villeneuve (R13)

Développement des modes doux et Pistes cyclables

Le projet ne semble pas prendre en compte le réseau cyclable défini

par la commune. La continuité Est-Ouest et Nord-Sud doit être facilitée pour que le réseau soit cohérent. (R1)

Comment rajouter une piste cyclable sur Garigliano ?(R2)

Qu'en est-il d'une piste cyclable sur l'avenue de la Gare ? (L1, Lettre Rainaudo)

Soutien le projet pour le développement des modes doux

(R31, R52) Les cyclistes et les piétons n'ont pas été oubliés

(R40, R57)

Tout a été pensé : pistes cyclables (R44)

Véritable gare qui favorisera les déplacements piétons

(R46, R59) Large place pour les piétons (R61)

La piste cyclable prévue sous le pont Garigliano ne se fera pas (L1, Lettre Rainaudo)

L'enquête aurait dû prendre en compte la totalité du trajet piéton depuis le centre ville, notamment le pont qui enjambe la sortie de l'autoroute où les trottoirs sont très étroits et les piétons exposés au bruit sur trois niveaux (avenue de la gare, autoroute et bretelle de sortie).

Contre-proposition : il faudrait créer une passerelle parallèle au pont pour piétons et vélos (L1, Lettre Rainaudo)

Stationnement

Places de parking en ville :

Des places de parking dans Hélène Boucher ont été supprimées. Voudrait plus de parking dit "de l'école". Celui des enseignants devrait être ouvert et gratuit pendant les vacances (R7)

Qu'en est-il des abonnements Indigo pour les habitants du quartier pendant les travaux ? Après, seront-ils reconduits dans le silo ? (R7)

Non au stationnement gratuit le long du chemin de la Minoterie et dans le quartier en général déjà saturé (R8, R48, R63)

Maintenir les places de stationnement devant la boulangerie Chilotti, (25 ter avenue de la gare) en respectant les arrêts minutes et les emplacements de livraison (R65).

Silo :

Le silo de 22m de hauteur engendrera des nuisances visuelles pour les quartiers proches dont les zones pavillonnaires (R8, R63).

Parking permettant de prendre plus facilement le train, parking relais (R38, R42, R54, R56).

Bien pensé avec un parking qui s'intègre bien dans le quartier (R40) Tout a été pensé : parking (R44, R51)

Problème du silo en zone inondable qui va drainer davantage de voitures dans le secteur. On peut comprendre la création du parking pour encourager le report modal en attendant des transports en

commun et des voies cyclables, mais pourquoi une rampe d'accès qui va encombrer le parvis ? Pourquoi ne pas prévoir un giratoire entre Hélène Boucher et Villeneuve pour accéder au parking ? (L1, Lettre Rainaudo)

Environnement

Soutien le projet pour sa qualité environnementale (R31). Espaces arborés appréciés (R59).

Nuisance liée à la présence de l'autoroute (L1, Lettre Rainaudo). D'accord pour la végétalisation (R44, R52, R53).

D'accord pour le mur végétalisé qui va protéger l'école (R19), très original (R61).

Qualité de l'air et bruit :

Les pollutions sonore et de l'air vont augmenter à cause de leur rapprochement des immeubles (Concorde, Capri, Villeneuve). Un mur anti- bruit et anti-pollution est-il prévu ? (R7)

L'avenue de Villeneuve en sens unique nord-sud va augmenter la circulation et donc la pollution dans le quartier, d'autant plus qu'il va falloir faire un grand détour par le Nord et la route de Grasse toujours saturée (R7).

Prolonger le mur antibruit SNCF du chemin de la minoterie jusqu'à la station d'épuration (R8)

La déviation de l'avenue de la gare pour contourner le parvis et rejoindre Garigliano va augmenter la pollution (R8, R63).

Moins de bruit en raison de la réduction de la vitesse (R31).

Protection du quartier du bruit et de la pollution en particulier pour les élèves des écoles (R41).

Qualité de l'air améliorée par la réduction de la vitesse à 30 km/h (R61).

Pas de réduction du bruit global, même s'il y aura une accalmie sur le parvis car dans les zones proches on est exposé à un niveau de bruit supérieur à 60 db et même 75 db. Aucune mesures prises pour réduire les sources de bruit notamment la réduction de la vitesse sur l'autoroute et dans l'avenue de la gare, réduction des voies, surveillance des motos (L1, Lettre Rainaudo)

Pourquoi l'étude d'impact n'a pas inclus la pollution aux particules fines ? (L1, Lettre Rainaudo)

La concentration en NO₂ (71.6 et 70.1 µg/l) est supérieure aux valeurs limites pour la protection de la santé humaine (40µg/l) La zone de la gare peut-elle être considérée comme un endroit où l'on peut vivre normalement avec des écoles à proximité ? (L1, Lettre Rainaudo)

Ecoles

D'accord pour le mur végétalisé qui va protéger l'école (R19)
Critiques fondées des parents d'élèves et des enseignants mais ils ont eu toutes les réponses à leurs questions (R57)
Rapprochement du trafic automobile de l'école Daudet d'où pollution et bruit (L1, Lettre Rainaudo)

Couverture de la sortie de l'autoroute

Agrandissement de la future esplanade, sur la sortie de l'autoroute (R2), pour des parkings ou une zone verte. Il n'y aurait pas de problèmes puisque les péages de sortie sont des automates (R8, R63).

Contre-proposition : couvrir une bonne partie de la sortie du péage pour faire un jardin d'enfants à la sortie de l'école (R50).

Passage souterrain Minoterie Gare

Accès à la gare par le chemin de la Minoterie à maintenir, soit directement sur les quais, soit à la gare. (R1)

Sécurisation du passage sous les voies, s'il devait être ouvert (vols dans le quartier des Grands Plans, agressions) (R2)

Non à l'ouverture du passage souterrain en raison de l'insécurité - échappatoire pour les personnes mal intentionnées - le passage des piétons peut se faire par Garigliano (R8, R63)

Passerelle au dessus des voies

Plutôt une passerelle qu'un passage souterrain (R6)

Non à une passerelle inesthétique dans ce quartier résidentiel (R8)

Pourquoi une grande passerelle puisqu'il existe un chemin piéton par Garigliano ? (R50)

Quatrième voie ferrée

Demande d'informations sur la quatrième voie ferrée et son emprise sur le chemin de la Minoterie (R2)

La création de la 4ème voie aura une incidence sur l'environnement proche et notamment les habitations situées le long de la voie ferrée (R8)

Une quatrième voie : « stupide et démentielle

» (R50) Incidence sur les riverains du quartier de la Minoterie ?(R63)

Ligne de bus côté Grands Plans

Elle n'existe pas, contrairement à ce qui est indiqué page 33 de l'étude d'impact. (R8, R48, R49, R63)

Elargissement du Chemin de la Minoterie à 15m

Pas d'accord. Non justifié par rapport à la circulation actuelle et au sens unique créé récemment. Aggravation de la pollution. (R8, R48, R50)

Pas d'accord. Cela va entraîner la démolition de 4 pavillons et le raccordement sur Garigliano est difficile à cause de la configuration des lieux. (R63)

Jardin remarquable (Propriété Marro)

Un lieu de visite labellisé "Qualité Tourisme" a été oublié : lieu de tournage n° 77131 et visites guidées par l'office du tourisme (R8, R50, R63)

Zone pavillonnaire du chemin de la Minoterie

Disparition des limites de parcelles dans le plan annexé (Pages 165 à 167). Pourquoi ? (R8, R63)

Coût des travaux

Mis à part le Silo, le projet semble très coûteux par rapport au service rendu. (R8)

Est-il utile de dépenser tant d'argent pour une si petite gare.

(R48) Heureusement nous avons une belle participation de

l'Europe. (R62)

Projet onéreux qui n'aidera pas les utilisateurs de la SNCF tributaires des TER. (R63)

Nuisances liées aux travaux

Indemniser les riverains impactés par les nuisances.

Contre-proposition Faire un constat de l'état des habitations avant et après les travaux (R8, R63)

Circulation des trains

Regret que les trains des grandes lignes ne s'arrêtent pas à Cagnes, obligeant les voyageurs à aller à Nice ou Antibes (R8, R63, R48)

Trop de retards des TER les jours de pluie à cause de l'inondation des passages souterrains (Info SNCF). Les voyageurs manquent leur correspondance car ils sont obligés de traverser les voies. (R63)

Seule condition pour la viabilité du projet : arrêt des trains grandes lignes et TGV à Cagnes (R63)

Divers

Enfin un distributeur de billet dans le quartier grâce à la gare.

(R38); la gare routière actuelle, sera-t-elle maintenue ? (R62); le quartier de la gare est en zone UCa avec des constructions à R+3 (R63)

Evaluation du dossier d'EP

Documents non réactualisés (R8)

3° REMARQUES ET QUESTIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête souhaite pour ce qui la concerne, au vu des observations, propositions ou contre-propositions du public comme de sa propre appréciation du dossier, évoquer les points suivants avec le maître d'ouvrage :

Parmi ceux-ci figure la question primordiale de la nouvelle organisation des flux de déplacements (particuliers comme transports en commun, bus et taxis), tous modes pris en compte, générés par le projet en l'état :

Les circulations et déplacements Préambule

La commission d'enquête n'ignore pas que le bénéfice attendu du nouveau projet PEM dépend d'un ensemble complexe de conditions. Certaines sont liées à des politiques qui vont au-delà des compétences du seul maître d'ouvrage (cf. par exemple l'avenir du ferroviaire). D'autres conditions de réussite du projet de PEM dépendent au contraire de la conception du PEM, de son fonctionnement et de son insertion dans le tissu urbain. Les dysfonctionnements du pôle d'échanges actuel illustrent le propos. C'est pourquoi la commission d'enquête a apporté une attention particulière à ce volet du dossier d'enquête publique.

Elle remarque que plusieurs données et figures du dossier paraissent contradictoires et traduisent peut-être des évolutions du projet qui n'ont pas donné lieu à des mises en cohérence finales dans le dossier d'enquête publique, ce qui n'a pas échappé à certains requérants et en a peut-être incité d'autres à fonder leur avis sur des éléments non réactualisés.

Aussi, le maître d'ouvrage peut-il nous communiquer un ou plusieurs plans avec des précisions ou confirmations quant aux circulations des divers modes accédant au site du PEM ou le quittant, ainsi que des plans clairs du site lui-même avec les équipements et dispositifs (feux, déplacements des divers modes sur le site, marquages au sol, etc., liés à ces déplacements) ?

Peut-il également nous préciser comment les circulations sur les sites voisins affectés par le projet du PEM sont prises en compte ?

Plusieurs volets ou points particuliers sont sources d'interrogation et pourraient être éclairés au moins en partie par ces documents qui renforceraient la justification d'ensemble du projet. A savoir :

1. Les divers dispositifs mobilité et les circulations sur le site

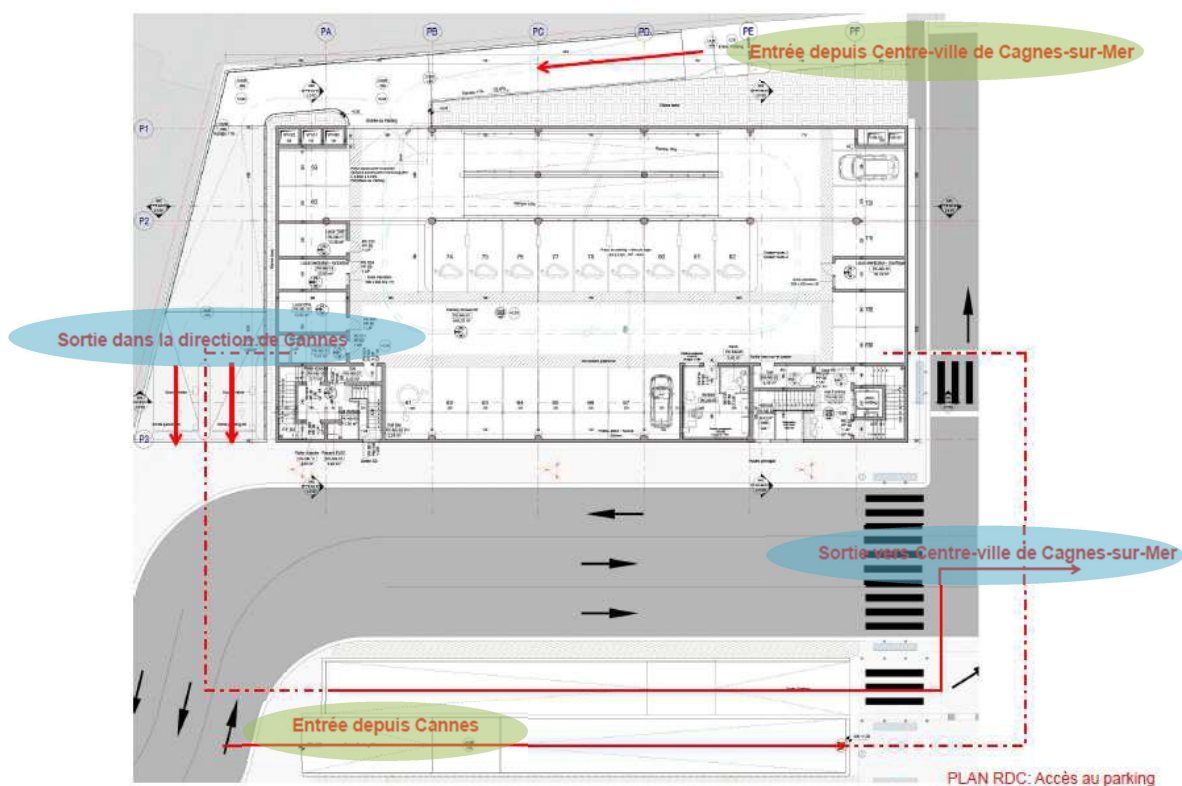
Q1.

>Les entrées du P+R se font sans couper la circulation sur l'avenue de la gare. Peut-on confirmer que les rampes permettent les sorties dans les mêmes conditions (double sens ?) et disposer d'un plan spécifique sur le sujet?

Réponse du MOA :

Les accès et sorties du Parking ont été conçus de manière à ce qu'il ne soit pas nécessaire de cisailer la circulation de l'avenue de la Gare (axe routier chargé) pour utiliser le parking, d'où notamment le choix de réaliser des rampes d'accès souterraines.

Ci-dessous un schéma fonctionnel du Parking :



Q2.

>Comment se fait la circulation des véhicules (bus, taxis, VP, deux roues, etc) sur le parvis ? Quels accès pour y accéder ou le quitter dans les deux sens ?

Réponse du MOA :

Une gare routière est prévue sur la partie Sud du parvis, en connexion directe avec la future gare TER. Ainsi, seuls les bus, les taxis, les véhicules techniques et de secours ont le droit de circuler sur le parvis, qui est intégralement carrossable et accessible aux véhicules de secours.

Un Plan général des modes de circulations est annexé à la présente réponse en vue de préciser le fonctionnement du parvis .

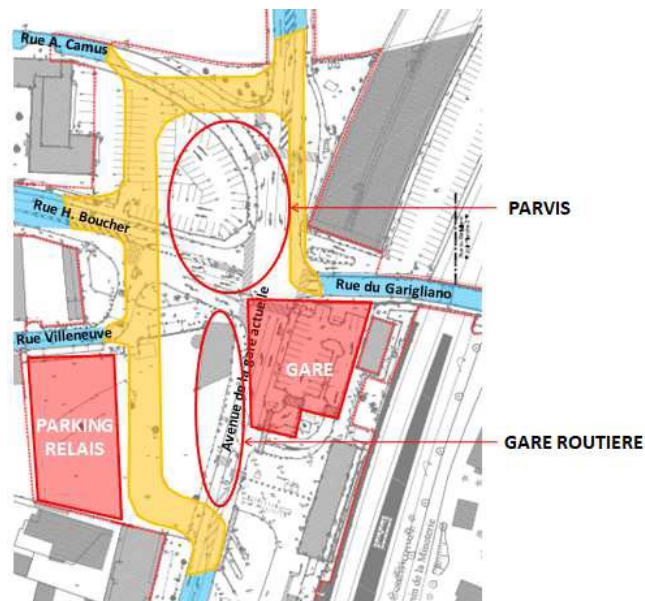
Q3.

>La configuration des quais de la gare routière permet-elle d'accueillir les navettes d'entreprises évoquées en réunion avec la commune ?

>Par ailleurs il est énoncé en page 173 de l'étude d'impact que « La nouvelle gare routière présentera sept quais bus dont cinq qui se déploient le long de la façade Ouest de la Gare afin d'optimiser les trajets ». Où sont situés les deux quais qui ne se trouvent pas le long de la gare routière ?

Réponse du MOA :

Le dimensionnement et l'organisation de la gare routière ont été programmés en concertation avec les différentes autorités organisatrices : Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) et la Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur (SUD Paca). Des arrêts supplémentaires au programme initial sont possibles par mutualisation de quais de bus.



La gare routière comporte 7 quais de bus attenants à la gare TER : 5 quais sont adjacents à la gare, 2 quais sont situés en face de ceux -ci, comme le montre l'extrait du plan de masse ci-dessous :



Q4.

> La limitation de vitesse à 30 km/h autour du parvis est-elle confirmée?

Réponse du MOA :

La limitation de la vitesse à 30km/h sur les voiries concernées par le projet de PEM (Av. de la Gare, rue du Garigliano) est confirmée.

2. Les déplacements doux vers le PEM

Ils paraissent souvent contraints et peu agréables du fait des infrastructures.

En réunion avec la commune, un plan en voie de finalisation qui devait nous être communiqué a été évoqué, ceci notamment pour la liaison du PEM vers l'hyper- centre et le projet de la Villette.

Q5.

> Peut-on en prendre connaissance ? (cf. demandes en introduction ci-dessus).

Réponse du MOA :

La création de liaisons « modes doux » attractives entre le futur PEM et le centre-ville est prévue. Plusieurs projets sont actuellement en cours d'études . Le tracé final n'est pas encore arrêté. Vous trouverez en annexe au présent document le plan de mobilité cyclable (celui-ci a été déjà transmis à la commission d'enquête par courriel le 6 mai 2019 par les services de la Ville de Cagnes sur Mer).

Q6.

> Dans cet esprit, et bien que l'on soit hors du périmètre du projet, est-il envisageable de donner suite à court ou moyen terme à plusieurs demandes du public qui souhaitent une couverture jouxtant le pont de l'avenue de la gare et au dessus du péage de l'autoroute, afin de réaliser une transition propice aux modes doux entre l'hyper-centre et le secteur du PEM ?

Réponse du MOA :

Compte-tenu des coûts et de la complexité de mise en œuvre d'un élargissement de l'ouvrage passant au-dessus du péage de l'autoroute, cette solution n'a pas été envisagée au projet de PEM. En l'état actuel, des parcours dans les emprises disponibles sont privilégiés.

3. La rue Garigliano

L'accès varie selon les documents du dossier d'enquête publique : l'accès par la chaussée déviée de la route de la gare côté nord est très souvent inexistant (la chaussée disparaît au profit du parvis) ; quand il existe il est marqué par un virage très marqué et on ignore si l'on y accède également en arrivant du côté nord de l'avenue de la Gare.

De la même façon l'accès en tout droit depuis la rue Hélène Boucher semble également gommé au profit du parvis.

Q7.

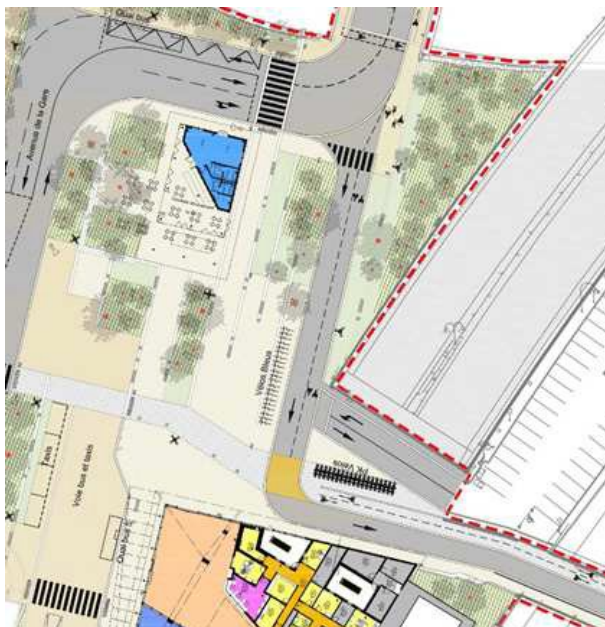
> Est-il envisagé et envisageable de supprimer l'axe Garigliano, comme suggéré dans quelques observations ?

Réponse du MOA :

Il n'est pas envisagé de supprimer l'accès à la rue du Garigliano dans le cadre du projet de création de PEM.

L'accès à la rue Garigliano ne se fera plus dans l'axe de la rue H. Boucher comme actuellement, mais en contournant le parvis. Cet accès sera traité comme une voirie à part entière, non incluse dans l'emprise du parvis. Il desservira également le parking public Garigliano.

Cf. extrait de plan de masse ci-dessous :



Si l'accès reste bien prévu (cf. Etude d'impact page 173 figure 125) la CE souhaiterait plusieurs précisions :

Q8.

> En phase travaux, la durée de fermeture complète de l'axe Garigliano liée aux travaux du PEM correspond-elle bien à 3 mois (cf. Dossier d'enquête publique annexe 3 de la pièce E p.11) ? Cette phase vient-elle se superposer ou s'ajouter à la fermeture liée aux travaux du SMIAGE ? Quelle alternative pour la circulation des véhicules d'urgence sachant que pour le SDIS l'avenue des Alpes puis la rue Garigliano constitue l'axe majeur de distribution des secours sur la partie sud-est et le littoral ?

Réponse du MOA :

Il est prévu au titre du projet PEM uniquement (hors projet Malvan) de fermer l'accès à la rue du Garigliano pour une durée approximative de 16 mois (de septembre 2020 à décembre 2021) pour réaliser les travaux de voirie sur cet axe. Elle se superpose à la fermeture prévue par le projet Malvan de septembre à décembre 2020.

Une alternative au franchissement de la voie ferrée et de l'A8 est le passage sous voie ferrée via le boulevard du Maréchal Juin. Concernant les véhicules de

secours, ce point sera traité spécifiquement avec les services concernés dans le but d'en garantir le bon fonctionnement.

Q9.

> A l'issue des travaux et pour la déviation de l'avenue de la Gare, la configuration du contournement autour du parvis est-elle bien adaptée à des véhicules prioritaires comme ceux du SDIS notamment (en arrivant de la rue Hélène Boucher) pour négocier les virages qui ramènent le long de l'autoroute pour emprunter Garigliano.

Réponse du MOA :

Oui, les girations des véhicules type secours ou bus empruntant cet itinéraire ont été prises en compte.

Q10.

> La portance du parvis et son aménagement entre les rues Hélène Boucher et Garigliano permet-elle aux véhicules de secours de le traverser en cas d'urgence ?

Réponse du MOA :

Le parvis est entièrement carrossable (cf. réponse Q2). Concernant la définition des itinéraires possibles pour le traverser (véhicules de secours notamment), ce point sera traité spécifiquement avec les services concernés dans le but d'en garantir le bon fonctionnement.

Q11.

> La largeur de la voie, sous une rue Garigliano qui se caractérise par une descente puis une remontée très marquées, permet-elle une cohabitation acceptable entre véhicules automobiles et cyclistes ? Quelle est la largeur de cette voie ? Permet-elle d'aménager un couloir spécifique conforme à la réglementation en vigueur pour la circulation cycliste ? Cette circulation cycliste se fait-elle alors en sens unique ou dans les deux sens, comme semblent l'indiquer certains schémas (cf. par exemple : Dossier d'enquête publique annexe 3 de la pièce E p.13) ? La vitesse sera-t-elle limitée à 30 km/h ?

Réponse du MOA :

La vitesse maximum autorisée sur la rue du Garigliano sera réduite à 30km/h. Un schéma présentant la liaison cycliste en ce point particulier est joint au présent document.

Il n'y aura pas, sous le franchissement de la voie ferrée, de voie cyclable double- sens dédiée, mais des zones mixtes comme le permet la réglementation dans ce cas de figure (zone 30 délimitée).

Q12.

> Plus globalement, mais notamment pour l'accès à la rue Garigliano et à la circulation sur cette voie, est-il prévu de consulter des partenaires comme le SDIS et les autres parties prenantes du Plan de Sauvegarde Communal en cours de révision quinquennale ?

Réponse du MOA :

Le MOA a rencontré le SDIS le 10/01/2018 pour une présentation générale du projet de PEM, et plus spécifiquement pour les bâtiments Parking et kiosque. Le MOA prévoit de présenter les évolutions du projet au SDIS, et par là même apporter les précisions nécessaires quant à l'accès au parvis pour les véhicules de secours.

Par ailleurs, le plan communal de sauvegarde sera automatiquement mis à jour.

Q13.

> Un tourne à droite confortable pour l'accès à la rue de la Minoterie est-il prévu ?

Réponse du MOA :

Le projet de PEM ne modifie pas la connexion du Chemin de la Minoterie avec la rue du Garigliano.

3.4. La question du passage souterrain sous la gare

Comme indiqué dans le dossier d'enquête publique, les grands volets du projet PEM portent sur une amélioration importante de dispositifs d'intermodalité qui existent déjà en partie mais restent insuffisants et fonctionnant mal. L'enjeu du nouveau projet est de doper l'attractivité de la gare en facilitant les conditions de fréquentation pour des usagers divers par leur origine, leur destination, leurs modes de déplacements choisis ou subis vers la gare ou depuis la gare.

Le dossier d'enquête publique souligne également une caractéristique qui handicape le fonctionnement urbain en général, à savoir le cisaillement opéré dans la ville par l'autoroute et la voie ferrée et le peu de franchissements possibles. Il indique aussi que 50% des usagers de la gare sont des piétons.

Dans ces conditions on comprend mal que le passage souterrain équipé d'escaliers fixes et d'ascenseurs, permettant d'accéder à la gare, reste condamné du côté du chemin de la Minoterie.

Les arguments relatifs à la sécurité ne nous paraissent guère convaincants, si l'on considère les dispositifs de surveillance et de contrôle d'accès modernes qui se banalisent aujourd'hui, notamment dans les gares, pour assurer la sécurité ferroviaire et la lutte contre la fraude. A noter que ces dispositifs permettent également de faciliter le développement de gares traversantes et donc plus largement accessibles.

Compte tenu des aléas fréquents qui retardent l'aboutissement des grands projets l'intention de repousser la question d'un passage souterrain (ou peut-être aérien ?) à la réalisation de la LNPCA nous paraît

particulièrement dommageable à un bon démarrage du nouveau PEM.

En effet, on sait d'ores et déjà, que le long de l'axe Garigliano le passage piéton, qui peut conduire à la gare, restera bruyant et très inconfortable car contraint entre les piles du pont SNCF et la voie de circulation unique. On sait aussi qu'il implique des trajets inutilement longs et donc dissuasifs depuis le quartier sud-est. Or ce quartier est déjà caractérisé par la présence d'immeubles d'habitat collectif et un projet d'habitat (résidence universitaire) qui verra le jour parallèlement à la mise en service du nouveau PEM. Ceci sans même évoquer l'arrivée d'une ligne de tramway qui a vocation à être reliée le plus sagement possible à la gare.

Q14.

> Dans le cadre des travaux du PEM le maître d'ouvrage peut-il proposer une solution qui, pendant les heures de desserte ferroviaire, permettrait l'ouverture de ce passage souterrain aux usagers de la gare.

Réponse du MOA :

La réouverture du passage souterrain côté rue de la Minoterie, non prévu dans le cadre du projet de PEM, est envisageable sous condition d'études à mener en termes d'accessibilité et de contrôle d'accès à la gare. C'est principalement une question d'exploitation, à partager avec l'autorité organisatrice de transport. Le passage souterrain ne permettrait pas une traversée piétonne ville-ville, mais bien un accès supplémentaire aux quais et à la gare depuis le chemin de la Minoterie.

5. La rue de Villeneuve

Le quartier que l'on peut globalement situer entre la rue de Villeneuve et l'avenue de la Gare est caractérisé par des voies étroites et une organisation de la circulation très complexe ; la liaison à double sens de la rue de Villeneuve avec l'avenue de la Gare y joue un rôle facilitateur.

Q15.

> Le dossier d'enquête publique (annexe 3 de la pièce E pp 5 à 9) montre que cette rue est bloquée pendant quelque 18 mois par les diverses phases du chantier du P+R en silo. Pourquoi ne pas limiter la gêne en travaillant par demi-chaussée ?

Réponse du MOA :

Les travaux de création des rampes souterraines d'accès au parking empiètent sur les 2 chaussées, rendant impossible des travaux par demi-chaussée. Par la suite, les travaux d'élévation du parking nécessiteront la fermeture du bas de la rue Villeneuve pour organiser les emprises indispensables au chantier de construction du parking (Base vie, stockage,...). Toutes les servitudes d'accès pour les riverains sont conservées.

Q16.

> Que devient la circulation dans cette rue après les travaux ? L'annexe 3 de la pièce E (p.10) montre un sens de circulation vers le PEM dont on ne sait s'il est réservé au seul accès au P+R.

Réponse du MOA :

La rue Villeneuve sera en sens unique. Elle ne sera pas réservée uniquement à l'accès au parking.

Q17.

> Plus globalement le chantier, puis le fonctionnement du P+R, ont-ils pris en compte les conditions de circulation dans ce quartier avant et après travaux ?

Réponse du MOA :

Des études de circulation et de mobilité ont été réalisées et prises en compte dans la conception du projet.

6. L'allègement en circulations de transit inutiles

La fonction de transit automobile du site sur lequel se situe le PEM est décrite dans le dossier. Les études avant-après du PEM montrent que malgré les dispositifs de développement prévus pour lutter contre le tout-automobile (augmentation de la desserte bus et des fréquences, dispositifs favorables aux modes doux, etc.) la diminution de la circulation automobile restera faible à l'horizon 2030. Ceci pour des raisons extérieures au projet lui-même, comme par exemple l'accroissement de la population. Pour favoriser l'attractivité du PEM (par exemple en fluidifiant la circulation des bus rabattus sur la gare routière), il paraît donc important de dissuader les circulations de transit sur le site PEM en orientant les automobilistes vers des itinéraires alternatifs.

Q18.

> Quels itinéraires alternatifs peuvent être d'ores et déjà proposés ou étudiés?

Réponse du MOA :

Le trafic de transit devrait être diminué du fait de l'organisation du PEM. Trois facteurs peuvent jouer :

- *Le nouvel accès à la rue du GARIGLIANO étant moins direct le trafic empruntant cet axe se réduira. De la même manière, le nouveau tracé de l'avenue de la Gare sera moins favorable aux parcours de transit et incitera les usagers pressés à rechercher d'autres itinéraires.*
- *Création d'une voie de contournement du secteur : la création du barreau « LAMBERT » va permettre de réduire le trafic sur le tronçon de l'avenue de la Gare compris entre la rue H. BOUCHER et l'avenue de GRASSE.*

- Par « diffusion » : les contraintes de circulation liées à la phase « travaux », vont inciter les usagers à rechercher des itinéraires alternatifs pour ne pas dégrader leur temps de parcours. Compte-tenu de la configuration du site, les itinéraires alternatifs sont les suivants :

- pour les usagers venant ou se dirigeant vers l'avenue des Alpes : avenue du docteur Maurice DONAT ou avenue de GRASSE.

- pour les usagers venant ou se dirigeant vers Villeneuve – Loubet via la RD6007 : Itinéraire Av. de CANNES/Av. de NICE.

Q19.

> A quel horizon le barreau Lambert pourra-t-il participer à cet allègement du transit par le PEM ?

Réponse du MOA :

La réalisation de la liaison dite « Barreau Lambert » est programmée. Les procédures nécessaires à sa réalisation, à commencer par les acquisitions foncières, sont engagées et pilotées par les services de la Métropole Nice Côte d'Azur.

A terme, cet aménagement permettra alléger le trafic empruntant l'avenue de la Gare.

Le calendrier de mise en service n'est pas publié à ce jour.

Q20.

> Quels dispositifs sur le site du PEM (type zone 30 km/h) peuvent contribuer à décourager cette circulation de transit ?

Réponse du MOA :

L'ensemble des voiries concernées par le projet de création de PEM est soumis à une limite de vitesse maximale de circulation de 30km/h.

7. Le stationnement

Q21.

>Un bilan de l'offre de stationnement organisé (c'est-à-dire hors stationnement sur voie publique) en phase d'exploitation, rapporté à l'offre actuelle, peut-il être produit ?

Réponse du MOA :

Le bilan global du stationnement intermodal sur le site est présenté ci-dessous :

	Situation actuelle	Situation projet
Gare	27 (courte et longue durée)	41 (courte durée)
Parking relais	0	280
Taxis	3	4
Autobleu	0	5
TOTAL INTERMODAL voitures	30	330
Vélos privés	0	38
Vélobleu	10	21
2 roues motorisés	0	54

8. Demande de précisions sur des questions diverses évoquées dans les observations enregistrées ou induites par ces remarques.

Q22.

> Deux observations (R8 et R63) proposent un tourne à gauche pour accéder au rond-point de l'autoroute par la rue Jules Verne, peu fréquentée, d'où moins de pollution à proximité des écoles. Ces observations peu claires pour la CE ont-elles un rapport avec l'organisation du projet ?

Réponse du MOA :

La rue Jules Verne (desservant le collège du même nom) n'est pas dans les emprises du projet de création de PEM.

Q23.

> La récente limitation de la vitesse à 90 km/h sur l'autoroute, dans le secteur du projet, s'accompagne-t-elle de radars dissuadant les dépassements ?

Réponse du MOA :

Un radar fixe a été installé sur le tronçon à 90km/h de l'A8 surplombant le PEM.

Q24.

> L'espace nécessaire à la circulation des bus en site propre ne semble pas suffisant sur le site du PEM et ses abords immédiats. De tels aménagements, pouvant avoir un effet au niveau du PEM, sont-ils possibles ailleurs ?

Réponse du MOA :

Le document de référence est le schéma de transports à horizon 2030 à l'échelle de la Métropole validé en décembre 2009 par le conseil

communautaire de Nice Côte d'Azur. Ce document est disponible sur le site internet de la Métropole Nice Côte d'Azur. Il intègre une vision globale de l'articulation entre les différents modes pour une desserte optimale des voyageurs sur le territoire métropolitain,

avec un réseau de transports modernisé, qui s'articule autour d'un véritable réseau de tramway et de pôles multimodaux, qui repose sur de multiples interconnexions entre le train, le tramway, le bus, les voitures et les vélos.

Q25.

> Qu'en est-il de la circulation rue des Reynes/rue de Villeneuve pendant les travaux si un accès à cette dernière est fermé (R7)

Réponse du MOA :

Le bas de la rue de Villeneuve sera fermé pendant les travaux de construction du parking relais, en préservant les accès aux résidences particulières. La rue de Reynes reste intégralement accessible.

Q26.

> Qu'est-ce que les abonnements Indigo ? Un requérant s'inquiète de son fonctionnement pendant les travaux puis de la validité de ces abonnements dans le P+R (R7)

Réponse du MOA :

Le Parking Relais sera dédié aux utilisateurs des transports en commun. Le gestionnaire du Parking n'est pas désigné à ce jour. Les partenaires ont engagé une réflexion commune pour l'exploitation du parking, et plus généralement pour la gouvernance de l'exploitation du PEM.

Q27.

> Quel avenir pour le stationnement devant la boulangerie Chilotti et son contrôle ? Il y aurait actuellement des arrêts minute et livraisons. (R65)

Réponse du MOA :

Le tronçon de l'avenue de la Gare au droit de cette boulangerie n'est pas concerné par le projet de création de PEM, qui prévoit de dévier l'avenue de la Gare après le CCAS en venant de Cannes.

Q28.

> Y aurait-il une erreur quant à l'existence d'un ligne de bus du côté des Grands Plans ?(R8, R48, R49, R63)

Réponse du MOA :

Il existe 2 lignes de bus circulant à proximité du Chemin des Grands Plans (41 et 45 – période estivale).

A noter pour cette thématique de la mobilité que l'ensemble des dispositifs mis en œuvre pour faciliter l'attractivité du PEM ont

pour effet corollaire de lutter contre les pollutions sonores et aériennes sur le site.

Et encore

Q29.

> Il y aurait disparition des limites de parcelles dans le plan annexé (Pages 165 à 167). S'agit-il d'une erreur matérielle due au fond de plan utilisé (R8, R63)

Réponse du MOA :

Il n'y a pas de disparition de limite de parcelles.

Q30.

> Indemniser les riverains impactés par les nuisances. Faire un constat de l'état des habitations avant et après les travaux (R8). Sur ce dernier point des référés préventifs sont-ils prévus ?

Réponse du MOA :

Il n'est pas prévu d'indemnisation au titre des travaux de création de PEM.

Q31.

> Y aura-t-il bien un distributeur de billets dans le quartier grâce à la gare comme indiqué dans le dossier ?(R38)

Réponse du MOA :

L'espace nécessaire à l'installation d'un Distributeur de billets de banque est réservée au titre du projet de PEM. Néanmoins, l'exploitant n'est à ce jour pas désigné.

> Le quartier de la gare est en zone UCa avec des constructions à R+3 (R63)

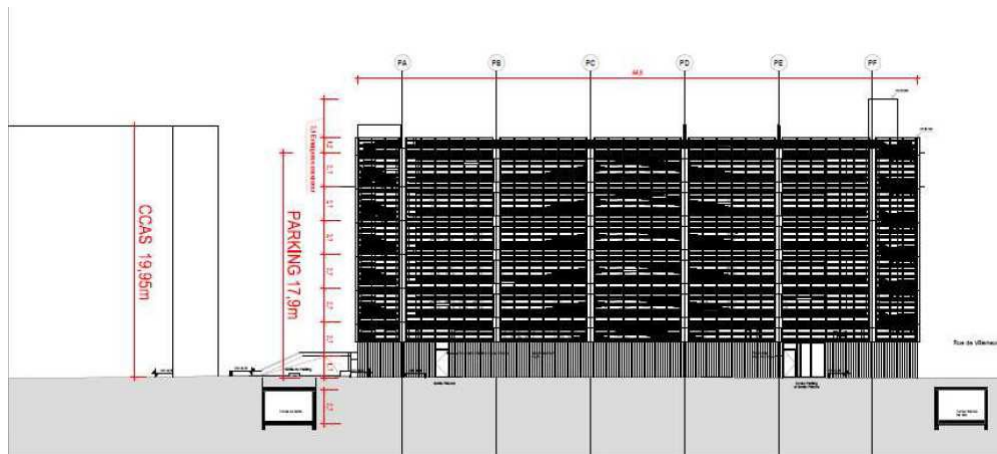
Enfin et de manière plus ponctuelle un certain nombre de questions lui paraissent devoir être formulées :

Q32.

> Afin de lever les ambiguïtés du dossier, le MO peut-il confirmer la hauteur totale du bâtiment "Silo" et le nombre exact de niveaux (sous-sol, RDC et étages) ?

Réponse du MOA :

La hauteur totale du parking Silo est de 17,90m (référence dalle de toiture), comme le montre le schéma ci-dessous :



Il est composé de :

- 2 niveaux souterrains
- 1 rdc surélevé (prise en compte du risque inondation, au-dessus de la côte « PPRi rouge »)
- 5 étages aériens
- 1 toiture accessible au stationnement.

Soit 9 niveaux de stationnement offrant 280 places.

Q33.

>Une éventuelle extension ultérieure, si elle devait être décidée, se ferait- elle par juxtaposition d'un bâtiment annexe ou par surélévation ?

Réponse du MOA :

Cette extension se ferait par juxtaposition d'un nouveau bâtiment au parking existant.

Q34.

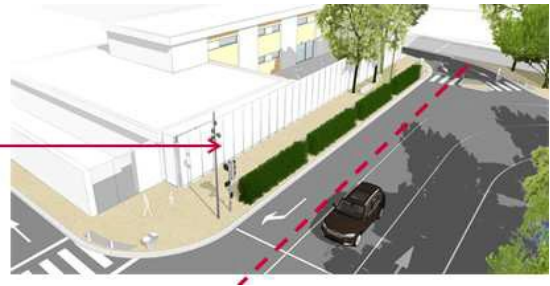
>Quels aménagements d'isolation et de protection sont prévus en mitoyenneté de l'Ecole Daudet, au niveau de l'emplacement du parking actuel, dont la suppression est rendue nécessaire du fait du détournement de l'Avenue de la Gare ?

Réponse du MOA :

Il est prévu (cf. vues ci-dessous) :

- La réduction à 3 voies de l'avenue de la Gare
- La création d'un mur anti-bruit
- Une largeur de trottoir de 8m
- Une végétalisation du trottoir

Création d'un mur anti-bruit végétalisé (hauteur 4m)



Vue du trottoir le long de l'avenue de la Gare, au droit du groupe scolaire Alphonse Daudet.

Q35.

>Le MO peut-il confirmer si le projet inclut les dispositifs de contrôle d'accès des voyageurs aux quais depuis le parvis ?

Réponse du MOA :

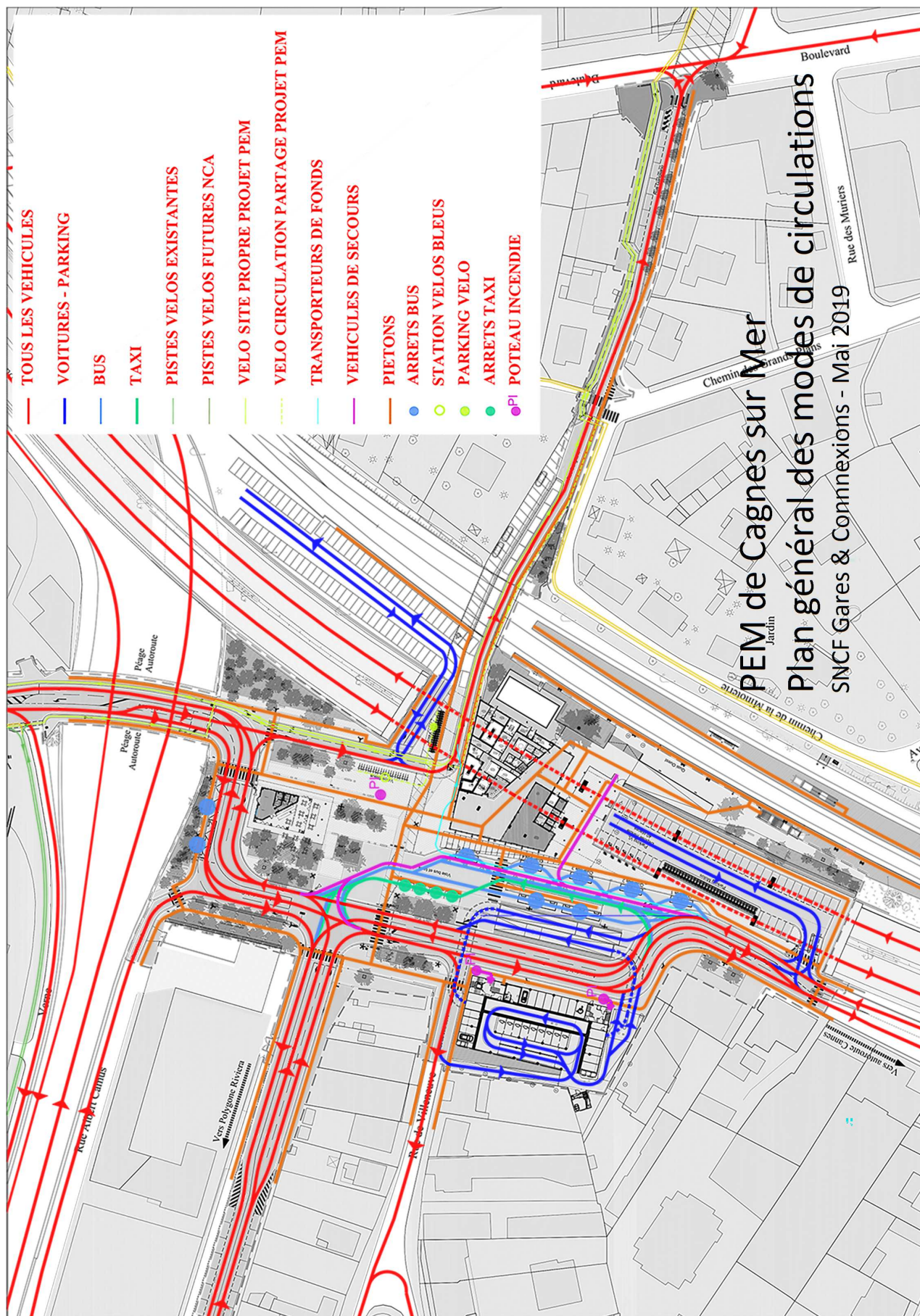
Le projet de PEM à proprement parler n'en prévoit pas. Néanmoins, dans le cadre d'un projet régional d'équipement de 10 gares dites prioritaires, la gare de Cagnes sur Mer en sera équipée.

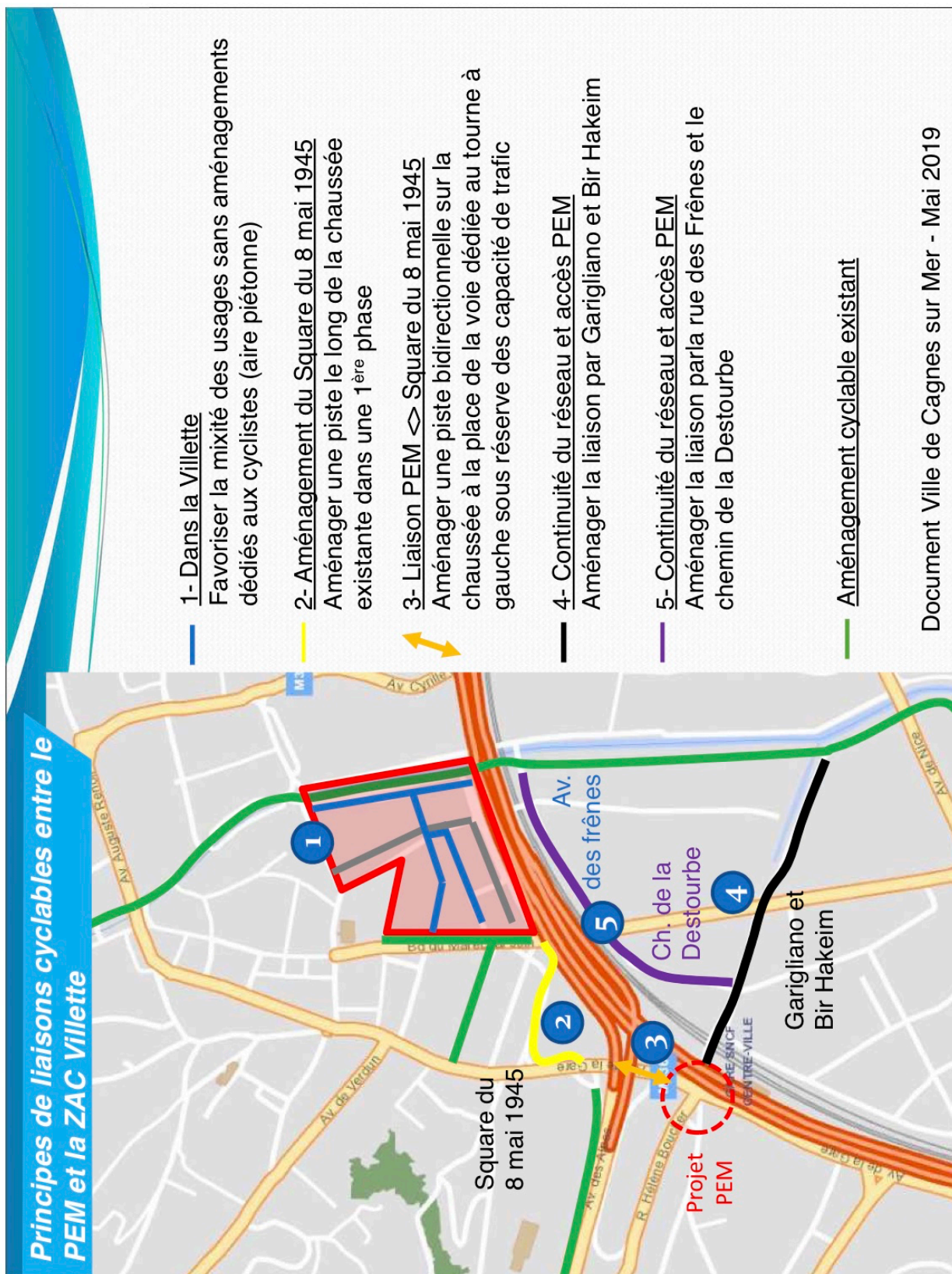
Q36.

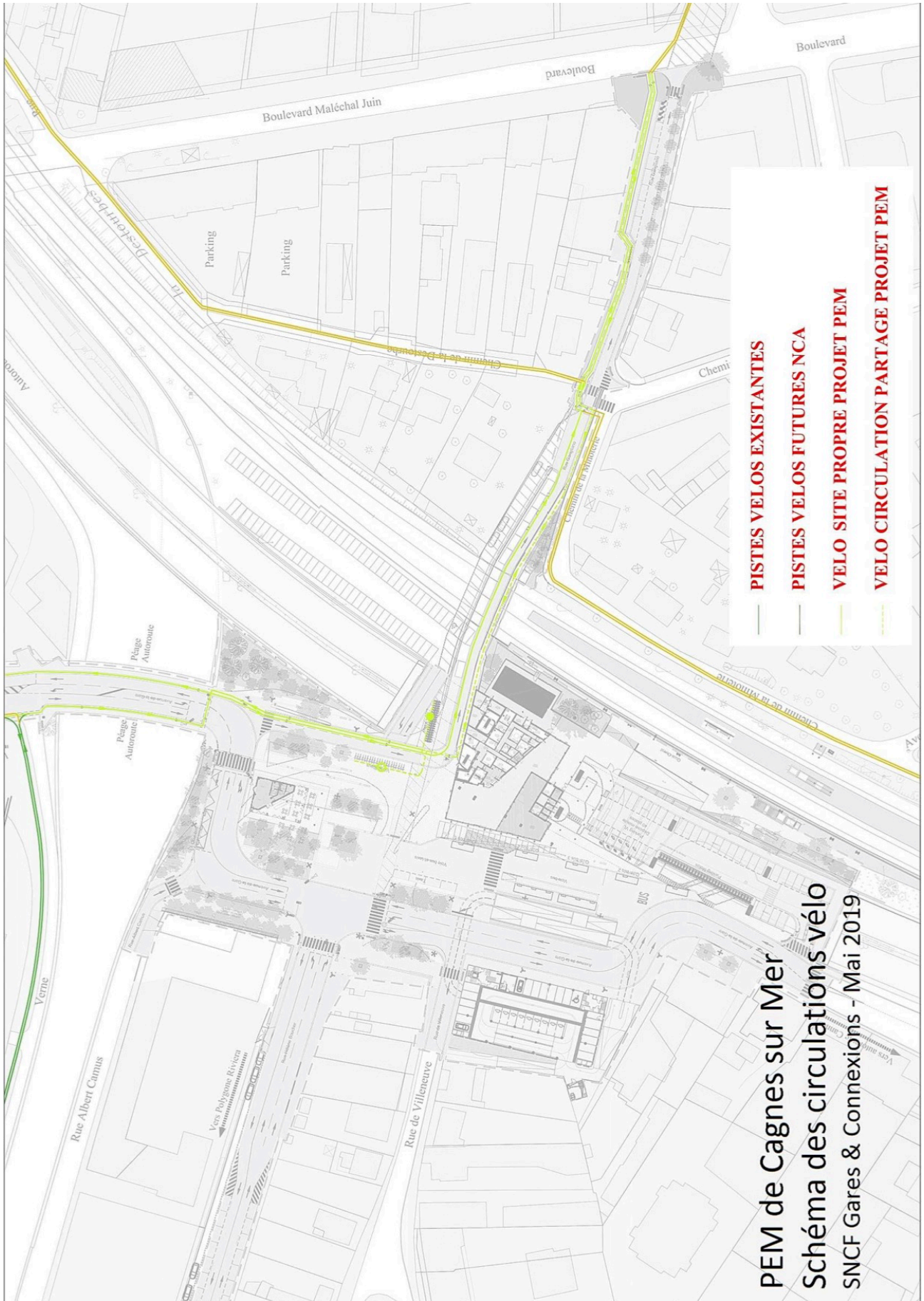
>Les emplacements réservés E49 et E54 au PLU de Cagnes-sur-Mer sont-ils, d'une manière ou d'une autre, liés à un aspect du projet ? Est-ce en lien avec le tourne à droite supposé vers la rue de la Minoterie ?

Réponse du MOA :

Ces deux emplacements réservés ont été inscrits au PLU de Cagnes sur mer dès son approbation le 19/12/2011. Ce secteur étant en zone d'habitat collectif autorisant des hauteurs à 15m , l'élargissement des voies : chemin de la Minoterie et Avenue Germaine a été prévu afin de répondre aux éventuels problèmes de







circulation qui pourraient être gérées par des voies qui seraient restées étroites hors de la mutation de ce quartier.

Q37.

>En quoi consiste à ce jour la rénovation du quai Quest? Quid des autres ?

Reponse du MOA :

Un programme de travaux complémentaires de mise en conformité et d'accessibilité des quais a été intégré au projet de création de PEM. Il comprend en synthèse :

- ▶ *la mise en conformité du souterrain et des accès aux quais,*
- ▶ *la création d'une rampe d'accès au quai latéral («quai Quest»),*
- ▶ *la remise au propre des enrobes des quais latéral et central,*
- ▶ *la modernisation des systèmes d'information voyageurs des quais,*
- ▶ *la mise en conformité de l'attente sur /es quais,*
- ▶ *le « re/amping » des quais*

Q38.

>La largeur du pont sur Garigliano est-elle suffisante pour accueillir l'éventuelle voie supplémentaire qui aurait une emprise sur le chemin de la minoterie?

Reponse du MOA :

Cette question porte à priori sur les développements relatifs à la création de la future Ligne Nouvelle PCA. Ce projet a fait l'objet d'une décision

ministériel/e en mars 2019. Il convient dans ce cas de se référer au programme repris à ce titre.

Q39.

>Compte tenu des précautions prises par le SMIAGE pour la construction du cadre supplémentaire, le pont sur Garigliano est-il suffisamment solide et suffisamment large pour accueillir une quatrième voie ?

Reponse du

MOA : CF.

reponse Q38.

Fait à Marseille le 23 mai 2019,

Gilles MANTEL

Directeur de projet SNCF Gares & Connexions

