

TELEPHERIQUE NICE <-> SAINT-LAURENT-DU-VAR

BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE



**Participez à la concertation du téléphérique Nice – Saint-Laurent-du-Var !
Du 30 septembre au 29 octobre 2021**

Retrouvez toutes les informations sur : projets-transport.nicecotedazur.org

SOMMAIRE BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE	1
1. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION	3
1.1. INTRODUCTION	3
1.2. RAPPEL DU CADRE LEGISLATIF.....	4
1.3. CONTENU DU BILAN	4
2. LA MISE EN OEUVRE DE LA CONCERTATION	5
2.1. PERIMETRE DE LA CONCERTATION	5
2.2. MODALITES DE LA CONCERTATION	5
2.3. PUBLICITE DE LA CONCERTATION.....	5
2.4. MOYENS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION.....	6
2.4.1. <i>Lieux d'exposition</i>	6
2.4.2. <i>Site internet</i>	7
2.4.3. <i>Relations presse</i>	7
2.4.4. <i>Réunion publique</i>	8
2.4.5. <i>Registres de concertation</i>	9
2.4.6. <i>Courriers</i>	9
3. LE BILAN DE LA CONCERTATION	10
3.1. BILAN QUANTITATIF.....	10
3.1.1. <i>Consultation du dossier en ligne</i>	10
3.1.2. <i>Réunion publique</i>	10
3.1.3. <i>Expressions du public</i>	10
3.1.4. <i>Courriers institutionnels</i>	11
3.1.5. <i>Contributions collectives</i>	11
3.1.6. <i>L'opportunité du projet et les modalités de franchissement</i>	11
3.2. BILAN GEOGRAPHIQUE ET QUALITATIF	11
3.2.1. <i>Contributions relatives à la localisation du P+R</i>	12
3.2.2. <i>Contributions concernant le territoire de Saint-Laurent-du-Var</i>	12
3.2.3. <i>Contributions concernant le territoire de Nice</i>	13
3.2.4. <i>Bilan thématique</i>	13
4. LES SUITES DONNEES A LA CONCERTATION	17

1. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION

1.1. Introduction

La concertation relative au projet de la ligne de téléphérique Nice – Saint-Laurent-du-Var, qui prévoit la création d'une ligne de transport par câble entre les deux villes, s'est déroulée du 30 septembre au 29 octobre 2021.

Descriptif du projet

Le schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2030, approuvé par délibération n°0.6 du Conseil communautaire du 4 décembre 2009, vise la mise en œuvre d'un réseau de transports modernisé, qui s'articule autour d'un véritable réseau de tramway et de pôles multimodaux et repose sur de multiples interconnexions entre le train, le tramway, le bus, les voitures et les vélos. Le nouveau schéma des mobilités collectives à l'horizon 2040, objet de la délibération n° 0.2 du Conseil métropolitain du 23 juillet 2020, poursuit les projets de transport en site propre inscrits dans le schéma à l'horizon 2030, notamment avec la création d'une ligne de téléphérique de 800m de long entre Saint-Laurent-du-Var (secteur centre-ville) et Nice (quartier du Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes) sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Conformément au Code de l'Urbanisme en application des articles L103-2 et suivants, afin d'associer la population à la définition du projet, le conseil métropolitain a délibéré le 9 avril 2021 pour lancer la concertation préalable à l'aménagement de ce projet de téléphérique.

Ce projet d'envergure confirme les orientations du Plan de Déplacements Urbains et celles du Plan Climat Air Energie Territorial qui placent la question des déplacements au cœur des politiques de développement durable. En effet, la mobilité en milieu urbain est essentielle, ainsi que le respect de l'environnement, ce qui donne au projet la possibilité de faire un pas conséquent vers la « mobilité urbaine durable ». L'enjeu majeur aujourd'hui est bien de rééquilibrer la part des déplacements automobiles par rapport à celle des déplacements en transports collectifs et d'accompagner le développement des modes doux.

Le téléphérique Nice - Saint-Laurent-du-Var permettra de faciliter les déplacements urbains en desservant efficacement les zones d'activités et d'habitat ainsi que les équipements de proximité. Il représente une opportunité pour améliorer les déplacements entre les rives littorales droite et gauche du Var et franchir les « coupures urbaines » que représentent les infrastructures de l'A8 et le Var.



Figure 1 – projet de téléphérique Nice – Saint-Laurent-du-Var proposé à la concertation

1.2. Rappel du cadre législatif

Conformément aux articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme, la Métropole Nice Côte d'Azur a mené une concertation associant les riverains, les associations locales et les autres personnes concernées.

La concertation s'est déroulée du 30 septembre au 29 octobre 2021. Elle a pour objectif de faciliter le dialogue entre le maître d'ouvrage, les experts, les élus et acteurs du territoire et l'ensemble des citoyens afin d'améliorer le projet, son sens, son intégration dans l'environnement avec le souci permanent de le rendre davantage accessible, compréhensible par le public et acceptable pour la société. Elle s'inscrit également dans la perspective d'une éventuelle enquête publique ultérieure selon le code de l'environnement, dans le cas où le projet y serait soumis.

1.3. Contenu du bilan

Le bilan de la concertation intègre l'ensemble des avis que le public a exprimé par les diverses modalités qui lui étaient proposées, ainsi que les contributions apportées par les partenaires et les différents acteurs impliqués. Ce document doit permettre l'information de tous sur le déroulement de la concertation ainsi que les orientations données au projet par le maître d'ouvrage.

2. LA MISE EN OEUVRE DE LA CONCERTATION

2.1. Périmètre de la concertation

Le dossier de concertation, permettant au public de prendre connaissance des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques, a notamment permis de détailler les aspects techniques du projet de téléphérique entre Nice et Saint-Laurent-du-Var ainsi que de présenter les deux localisations proposées du parking-relais à créer sur la commune de Saint-Laurent-du-Var.

Plus largement, le public était invité à s'exprimer sur toutes les caractéristiques du projet, que celles-ci fassent l'objet de variante ou non.

2.2. Modalités de la concertation

Le dispositif de concertation a été élaboré avec la Métropole Nice Côte d'Azur et les deux communes directement concernées par le projet : Nice et Saint-Laurent-du-Var. Les modalités de la concertation ont été délibérées par le Conseil Métropolitain du 9 avril 2021. Elles comportaient :

- Les dates de la concertation préalable :
Du 30 septembre au 29 octobre 2021,
- Les outils de la concertation préalable :
 - o réalisation d'une publicité préalable consistant en l'affichage d'un avis relatif à l'objet et aux modalités de déroulement de cette concertation, au siège de la Métropole Nice Côte d'Azur et dans les mairies concernées par le projet (Nice et Saint-Laurent-du-Var), et en sa publication dans des journaux locaux (annonces légales du journal « Nice-Matin » en date du samedi 25 septembre 2021 et du lundi 4 octobre 2021),
 - o mise en place d'une information électronique sur le projet : mise à disposition sur internet d'un film présentant les éléments du projet, complété par un dossier de présentation,
 - o tenue d'un registre électronique destiné à recueillir les observations et suggestions du public,
 - o mise en place également d'une information sous forme d'expositions par commune de documents explicatifs (roll up, affichages de vues en perspective), avec présence d'un registre pour chaque lieu d'exposition,
 - o organisation d'une réunion de concertation à la Mairie de Saint-Laurent-du-Var le 18 octobre 2021.

2.3. Publicité de la concertation

L'information des personnes concernées sur la réalisation de la concertation s'est faite par les médias suivants :

- Site internet de la Métropole, de la ville de Nice et de la ville de Saint-Laurent-du-Var ;
- Communiqué de presse.

2.4. Moyens d'information et d'expression

2.4.1. Lieux d'exposition

Différentes expositions ont été organisées dans les deux communes pour présenter le projet au public :

- **A Nice :**
 - o Mairie annexe Saint-Augustin
- **A Saint-Laurent-du-Var :**
 - o Mairie de Saint-Laurent-du-Var

Dans chacun de ces lieux, le public pouvait s'informer sur le projet grâce à une exposition des documents explicatifs (rolls-up présentant des plans, des vues en perspective et décrivant les caractéristiques du projet).



Figure 2 - Photo des rolls-up – mairie annexe de Saint-Augustin à Nice

2.4.2. Site internet

Le site internet projets-transport.nicecotedazur.org a été enrichi d'un onglet propre au projet de téléphérique, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation dont le dossier de concertation, le dépôt des observations et propositions du public via une messagerie dédiée : concertation.telepherique@nicecotedazur.org

Une vidéo de présentation du projet retraçant le parcours du téléphérique Nice – Saint-Laurent-du-Var était également disponible sur le site internet

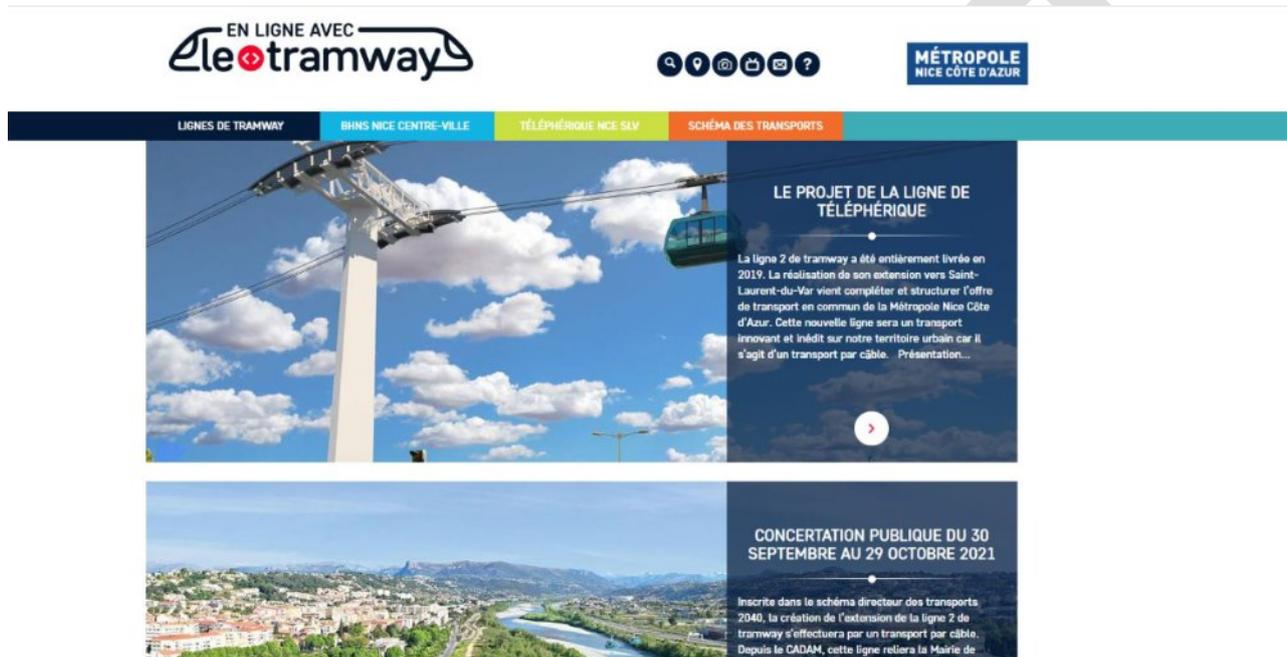


Figure 3 - page projets-transport.nicecotedazur.org

2.4.3. Relations presse

La presse s'est fait l'écho de la concertation publique.

Des articles sont parus dans plusieurs journaux, notamment :

- France Bleu (17 octobre 2021) ;
- Nice Matin (18 octobre 2021) ;
- France-3 régions (19 octobre 2021) ;
- BFM TV – Côte d'Azur (19 octobre 2021).

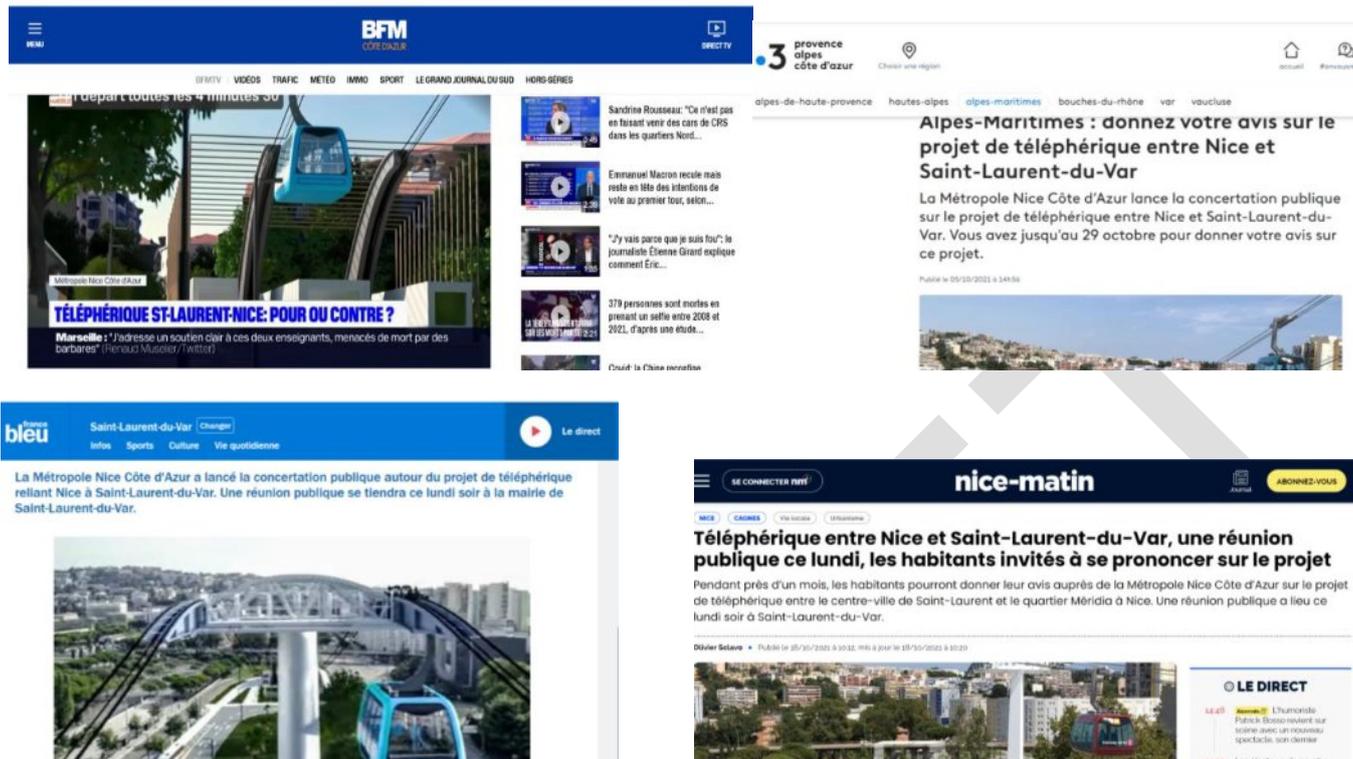


Figure 4 extraits d'articles de presse

2.4.4. Réunion publique

Une réunion de concertation s'est tenue le 18 octobre 2021 en mairie de Saint-Laurent-du-Var. Celle-ci était présidée par Monsieur Joseph SEGURA, maire de Saint-Laurent-du-Var, et Monsieur Philippe PRADAL, 2^{ème} vice-président métropolitain. Par ailleurs, Monsieur Thomas BERETTONI (1^{er} adjoint au Maire de Saint-Laurent-du-Var), Madame Monique BAILET (Conseiller métropolitain) et Monsieur Richard CHEMLA (9^{ème} vice-président métropolitain) étaient présents à cette réunion publique.

L'équipe projet était également présente, représentée en les personnes d'Emmanuel Petiot (Directeur du pôle projet de Transports et de Bâtiments), de Jacques Le Corre (Directeur des Infrastructures de Transports), de Didier Charrin (Chef de Service) et Richard Thomassian (Ingénieur) et Stéphane Turpin (Architecte – Urbaniste). Le bureau d'étude Ingérop était chargé de la présentation d'un diaporama explicatif

La projection d'un film de modélisation 3D du projet et d'une présentation explicative de celui-ci a permis au public d'être informé sur le projet. La présentation était suivie d'une séance de questions/réponses visant à répondre aux questions formulées par l'audience. 14 intervenants se sont exprimés dans le cadre de cette réunion, abordant de nombreux thèmes tels que le stationnement (en surface et dans le P+R), la localisation de la station et ses éventuelles nuisances, la circulation ou encore les aménagements cyclables accompagnant ce projet.

2.4.5. Registres de concertation

Des registres physiques, destinés à recueillir les observations et suggestions des citoyens, ont été mis à disposition du public dans les lieux ciblés par la concertation. Ceux-ci se trouvaient en mairie de Saint-Laurent-du-Var et en mairie annexe Saint-Augustin à Nice.

Un registre électronique a également été tenu, sous forme d'une adresse mel (concertation.telepherique@nicedotazur.org) permettant de recevoir des avis, des contributions ou des opinions. Les contributions du public ont été recueillies via le site « projets-transport.nicedotazur.org ».

2.4.6. Courriers

Le public pouvait également s'exprimer par courrier adressé au Président de la Métropole Nice Côte d'Azur.

3. LE BILAN DE LA CONCERTATION

3.1. Bilan quantitatif

3.1.1. Consultation du dossier en ligne

Le dossier a été consulté **1142 fois du 30 septembre au 29 octobre 2021** sur le site internet et a fait l'objet de 225 contributions.

3.1.2. Réunion publique

Lors de la réunion publique du 18 octobre 2021 tenue en mairie de Saint-Laurent-du-Var, une centaine de personnes ont pu prendre connaissance de la description du projet, et s'exprimer à son sujet en interrogeant les élus et la maîtrise d'ouvrage.

3.1.3. Expressions du public

Les personnes intéressées par le projet ont par ailleurs utilisé les différents moyens d'expression mis à leur disposition. Au total, 288 expressions ont pu être recueillies. Une expression peut contenir plusieurs remarques, portant chacune sur un aspect différent du projet.

Les moyens d'expression ont été les suivants :

Moyens d'expression	Nombre d'expressions
Registre électronique	225
Registre papier Nice – St Augustin	5
Registre papier St Laurent du Var	44
Contributions réunion publique	14
Total : 288	

La contribution via internet est celle qui génère le plus d'expressions. Il a été relevé beaucoup plus de contributions sur le registre laurantin que sur le registre niçois. Cela étant, les expressions d'avis sur la boîte mel proviennent parfois de personnes sans précisions de l'adresse, donc éventuellement concernées de près par le projet sur la commune de Nice.

3.1.4. Courriers institutionnels

Il n'y a pas eu d'envoi de courriers institutionnels.

3.1.5. Contributions collectives

Il n'y a pas eu d'envoi de pétition dans le cadre officiel de la concertation.

Un courrier du «Côte d'Azur Industries Plaine du Var - Club des entreprises de Saint-Jeannet – Gattières – La Gaude » a été intégré au registre de Saint-Laurent-du-Var le 28 octobre 2021.

3.1.6. L'opportunité du projet et les modalités de franchissement

Le projet de création du téléphérique Nice – Saint-Laurent-du-Var est plébiscité par les personnes ayant contribué à la concertation.

Sur 288 expressions, 238 ont été exprimés en faveur d'un ouvrage ou d'un équipement franchissant le Var et l'A8, soit 83%. Parmi eux, 160 se sont prononcés en faveur d'un téléphérique, soit 67%. En comparaison, 10% se sont prononcés pour une passerelle dédiée aux modes actifs, 12% en faveur du tramway, 10% pour un nouveau pont routier et 1% pour le bus. Les valeurs absolues sont exprimées ci-dessous :

Expressions	288
Expressions en faveur d'un ouvrage ou équipement franchissant le Var	238
Dont :	Téléphérique : 160
	Tramway : 28
	Pont routier : 25
	Passerelle modes actifs : 23
	Bus : 2

Le retour des contributeurs sur le projet est positif puisqu'il est vu comme moderne, concourant à la diminution de la circulation et à un développement plus écologique des transports. Enfin, il permettra de renforcer l'attractivité touristique de la Métropole. Il existe même une certaine impatience à ce que le projet devienne une réalité.

3.2. Bilan qualitatif

Au vu du nombre d'expressions favorables évoqué ci-dessus, le projet a globalement rencontré un soutien de la population. Plusieurs contributeurs ont posé des questions techniques légitimes mais dont le stade d'avancement des études ne permet pas, à ce jour, d'y apporter une réponse technique plus aboutie : ce sera l'objet des prochaines phases d'études, plus approfondies.

La synthèse des points abordés lors de la concertation peut être retranscrite en 8 thèmes principaux listés ci-après :

Thèmes	Nombre d'avis
Trafic – circulation – bruit	85
Divergence exprimée sur le choix du mode de transport :	73
Coût de l'opération	65
Impact vie quotidienne / accès	65
Environnement	61
Stationnement / P+R	51
Stations / pôles d'échanges	37
Autre	14

Quatre thèmes ont généré une majorité des remarques, à savoir : les impacts trafic/circulation/bruit ; le choix du mode (téléphérique ou autre infrastructure), le coût de l'opération et l'impact sur la vie locale.

3.2.1. Contributions relatives à la localisation du P+R

Les deux variantes de localisation du parking relais (P+R) à Saint-Laurent-du-Var n'ont finalement généré que peu de remarques (11) ; la large majorité des avis exprimés s'est focalisée sur le système de transport en lui-même plus que cet aménagement. Néanmoins, les quelques avis exprimés privilégient une localisation de celui-ci sur l'esplanade du Levant (9 avis en faveur de cette option), et non à proximité de la Mairie (2 avis).

La réponse du maître d'ouvrage :

La localisation du futur P+R laurentin fera l'objet d'études approfondies dans les prochaines phases d'études. Néanmoins, à ce stade, et en lien avec les avis exprimés ainsi que les objectifs portés par les élus de Saint-Laurent-du-Var et de la Métropole Nice Côte d'Azur, la localisation du parking relais sur le site de l'Esplanade du Levant constitue la variante privilégiée. Dès lors, la maîtrise d'ouvrage lancera très prochainement les études permettant d'approfondir techniquement cette variante.

3.2.2. Contributions concernant le territoire de Saint-Laurent-du-Var

Les contributions recevant un avis négatif sur la ville de Saint-Laurent-du-Var sont minoritaires et s'articulent principalement autour des sujets relatifs à la circulation et au stationnement (sentiment que le parking relais pourrait générer un surplus de trafic provenant des communes voisines), au bétonnage de la ville et à la pollution visuelle ou, au manque d'ouvrages de franchissements du Var et de l'A8. Enfin, certaines personnes doutent que ce système de transports pourra trouver son public.

Du point de vue des avis positifs, nombreux sont ceux qui mentionnent une nouvelle possibilité de se déplacer vers Nice en évitant les embouteillages aux heures de pointe. D'autres considèrent le projet comme étant moderne et s'inscrivant dans une typologie de mobilité plus écologique. Enfin, l'accompagnement en stationnement est vu comme une nécessité et le futur parking relais semble correspondre à ces enjeux.

La réponse du maître d'ouvrage :

La Métropole considère, comme évoqué dans le dossier de concertation, qu'un nouvel ouvrage de franchissement de l'A8 ou du Var, quel que soit sa typologie (tramway, pont routier, modes actifs) serait très complexe à mettre en œuvre du point de vue environnemental et infrastructurel puisqu'il devrait garantir le respect du gabarit hydraulique au-dessus de la crue du Var ainsi que les gabarits routiers au-dessus de l'A8 et de la RM95d. Il serait donc 7m au-dessus du niveau de l'esplanade du Levant. Les remblais pour redescendre sur le Levant seraient alors très importants (175m de longueur nécessaire pour être PMR à 4%), et sans doute d'une délicate intégration spatiale sur la rive droite.

En ce qui concerne le stationnement et la circulation, le parking relais a vocation à permettre aux automobilistes de stationner leurs véhicules avant de prendre le téléphérique et ainsi de ne pas traverser la ville pour rejoindre le pont Napoléon III. En outre, le volume de places restitué sera sensiblement le même qu'aujourd'hui.

Par ailleurs, la Métropole sera vigilante à la réalisation d'une infrastructure pouvant s'insérer de manière la plus discrète possible au-dessus du Var.

3.2.3. Propositions concernant le territoire de Nice

Les avis provenant de personnes indiquant leur lieu de résidence à Nice sont partagés entre des avis positifs avec la capacité de pouvoir bénéficier d'un moyen de transport peu polluant et permettant, selon elles, de désengorger la vallée du Var et de faciliter les déplacements, notamment pour rejoindre les quartiers ouest de Nice.

A contrario, les avis négatifs portent plutôt sur le volet financier avec des personnes déplorant une dépense qualifiée « d'inutile » et d'autres évoquent le coût important de ce projet.

La réponse du maître d'ouvrage :

La Métropole Nice Côte d'Azur précise que le coût de ce projet, reste très inférieur au coût d'un ouvrage routier ou d'un ouvrage pour tramway.

Ce coût inclut le système de transport, ainsi que les opérations d'aménagements connexes à cette infrastructure. La maîtrise d'ouvrage s'évertuera à choisir les solutions techniques les plus intéressantes tant du point de vue du coût que de l'efficacité de ce transport en commun tout en proposant des réaménagements d'espaces publics qualitatifs et végétalisés, en lien notamment avec les enjeux relatifs à la lutte contre les îlots de chaleurs et le réchauffement climatique.

Par ailleurs, la Métropole confirme que ce projet constitue un maillon supplémentaire du réseau structurant de transport en commun, offrant une mobilité plus importante et davantage respectueuse des enjeux environnementaux.

3.2.4. Bilan thématique

a. Le trafic – la circulation – le bruit

Le sujet des conditions de circulations, notamment à Saint-Laurent-du-Var, revient à plusieurs reprises dans les avis exprimés, avec une mention de ces sujets dans 85 cas. Les avis sont là aussi partagés avec des retours jugeant que le projet ne permettra pas d'opérer un report modal efficace voire, renforcera la circulation en attirant des habitants venant d'autres communes vers le centre de Saint-Laurent-du-Var le P+R pour prendre le téléphérique ensuite. Plusieurs personnes restent dubitatives en considérant que ce projet se fait notamment au détriment d'un nouveau franchissement routier et qu'un faible nombre de personnes abandonnera sa voiture.

A l'inverse, plusieurs avis se montrent enthousiastes vis-à-vis d'un projet qui, au-delà de son image de transport moderne, pourrait permettre à de nombreux habitants ou salariés de laisser leur voiture pour leurs trajets notamment domicile-travail. Il est également fait mention de l'intérêt que pourraient y trouver étudiants et lycéens, s'évitant un large détour par le pont Napoléon III en bus. Au-delà de l'aspect pratique, l'aspect environnemental est également mis en avant avec les enjeux de qualité de l'air et de désengorger les villes (en général) de la voiture.

La réponse du maître d'ouvrage :

Ce projet est une brique du schéma des mobilités collectives à l'horizon 2040. Il s'inscrit donc dans un aménagement global avec la ligne tramway T4 au sud, le téléphérique au niveau de la Mairie et l'échangeur de la Barone au nord permettant d'aller sur la 6202bis puis l'A8, ou Nice. Chacun des projets règle une problématique donnée à son niveau, l'ensemble assure une cohérence en termes de déplacements.

Le projet de téléphérique Nice - Saint-Laurent-du-Var a fait l'objet d'études permettant d'objectiver l'intérêt que pourraient trouver les usagers à ne pas prendre leur voiture, notamment du point de vue de leur temps de parcours. La circulation automobile au droit de Saint-Laurent-du-Var ne va pas augmenter car les usagers qui utiliseront le futur P+R sont déjà actuellement sur la RM95d pour traverser le Var plus au sud, ils sont donc déjà aux abords du site et ne surchargeront plus la circulation des ponts « aval ».

Par ailleurs, en réponse aux avis mentionnant que le projet se fait au détriment d'un pont routier, il s'agit de préciser que l'insertion de celui-ci en surplomb du Var et de l'A8 serait très complexe à réaliser voire impossible, tant du point de vue technique que du point de vue environnemental en matière de risques d'inondations notamment (comme cela a pu être démontré dans le dossier de concertation vis-à-vis d'un nouvel ouvrage de franchissement permettant de prolonger le tramway 2).

b. Le choix du mode téléphérique

Dans le cadre des avis exprimés sur plusieurs thématiques, il est intéressant de constater que plusieurs d'entre elles sont étroitement liées. De fait, le choix du mode et les avis exprimés à ce sujet se rapprochent de ceux relatifs au coût du projet ou à la notion d'accessibilité et de vie locale. Ici, 73 avis ont été relevés concernant le choix du

mode téléphérique au détriment d'un autre équipement franchissant le Var et l'A8.

Les avis positifs mettent en avant le caractère moderne, écologique et efficace de ce système de transport qui pourra permettre de relier rapidement les deux communes et de se connecter facilement, avec des ruptures de charge limitées, au réseau de transport métropolitain.

A l'inverse, les avis plutôt négatifs ont tendance à privilégier, quasiment à parts égales, un pont routier, un prolongement du tramway ou une passerelle exclusivement dévolue aux modes actifs. Outre des doutes sur l'efficacité du téléphérique en termes de fréquence et de capacité, les personnes regrettant ce choix d'infrastructure s'interrogent sur les interruptions potentielles, la pérennité en termes d'exploitation d'un téléphérique et le caractère moins durable, moins écologique qu'une passerelle en faveur des modes actifs.

La réponse du maître d'ouvrage :

Les premières études ont permis d'identifier les avantages et inconvénients de plusieurs types de franchissements. Les avantages du téléphérique ont été précisés dans le cadre du dossier de concertation et, outre l'aspect coût, l'insertion d'un ouvrage tant dans le lit du Var (avec des piles à implanter) qu'en surplomb de l'A8 et de son échangeur au niveau du CADAM présente de nombreuses difficultés techniques et environnementales.

En outre, le téléphérique reste un moyen de déplacement répondant aux enjeux de développement durable puisqu'outre une consommation d'énergie relativement faible comparativement à d'autres modes de transports en commun, il permettra un emport des vélos afin d'éviter aux cyclistes d'effectuer un large détour par les franchissements amont ou aval. Dès lors, leur chaîne de déplacements pourra être là aussi améliorée par rapport à l'état actuel.

c. Le coût de l'opération

Les avis exprimés à ce sujet, au nombre de 65, relèvent principalement le coût important de ce projet, et le mettent en balance avec la création d'une infrastructure plus classique de type pont (routier ou de prolongement du tramway) mais aussi d'une passerelle en faveur des modes actifs. Les 40M€ présentés dans le dossier de concertation sont pour certains vus comme une dépense peu opportune, pesant à terme sur les finances publiques. La mise en perspective de ce projet avec un autre type de franchissement ne s'établit pas uniquement sur le volet des usages mais aussi sur celui du coût puisque pour de nombreux avis exprimés, ces 40M€ pourraient permettre de réaliser un ouvrage d'art plus classique.

La réponse du maître d'ouvrage :

Le coût de l'opération établi à ce stade n'inclut pas seulement le téléphérique mais également les aménagements attenants à celui-ci, dont la création du P+R. Dès lors, il est important de distinguer ce qui relève effectivement du téléphérique, et de le comparer avec le coût d'un ouvrage d'art plus classique. Au regard de l'ensemble des contraintes à prendre en compte, le téléphérique reste la solution de franchissement la moins onéreuse, s'établissant autour d'une trentaine de millions d'Euros (uniquement pour le téléphérique) contre plus de 70M€ pour un tramway. En outre, le niveau de service proposé par le téléphérique permettra une liaison rapide de rive à rive (2 minutes 45 de traversée) avec une fréquence adaptable (pouvant être calquée sur celles du tramway), et ce dans des cabines modernes, sécurisées et accessibles. Il permet par ailleurs, de réduire considérablement l'empreinte environnementale des mobilités en proposant un transport en commun non polluant, silencieux, et économe en termes d'emprise au sol. Enfin, l'attractivité d'une passerelle dévolue aux modes actifs n'est pas démontrée, au regard de la longueur de la traversée.

d. L'impact sur la vie quotidienne et sur les accès

65 avis se sont exprimés sur le sujet.

Ce thème est lié aux enjeux d'accessibilité, notamment vis-à-vis de Saint-Laurent-du-Var, vue comme étant d'un côté une commune « cloisonnée » entre fleuve, infrastructures et plateaux, et de l'autre, comme étant un lieu de passage (sans forcément devenir un lieu d'attraction). Dès lors, les avis sur cette thématique sont partagés, avec certains qui considèrent que le téléphérique, contrairement au prolongement de la ligne 2 de Tramway ou à la création d'un nouveau franchissement routier, ne permettra toujours pas de répondre à ce désenclavement ressenti et impactera que très marginalement (voire négativement) la vie locale. D'autres, au contraire, voient l'infrastructure comme une nouvelle possibilité de franchir le Var et donc d'accéder au réseau de transport métropolitain, au centre-ville de Nice et aux emplois y étant localisés (ou à venir, notamment au sein de la Plaine du Var).

La réponse du maître d'ouvrage :

Le téléphérique est un projet identifié et travaillé comme un nouveau franchissement du Var et de l'A8, et une nouvelle solution de mobilité efficace pour les futurs usagers. Dès lors, bien qu'il ne permette pas de solutionner tous les besoins en franchissement actuellement localisés notamment sur le pont Napoléon III, il a vocation à faciliter les déplacements des habitants et salariés intéressés vivant ou travaillant à proximité. En outre, la Métropole rappelle que les projet T4 et de TCSP nord-sud entre cap 3000 et Carros actuellement à l'étude viendront compléter l'offre en transports en commun sur la rive droite du Var.

e. Les impacts environnementaux

61 avis se sont portés sur les impacts environnementaux du projet.

Ils mettent en avant la réalisation de ce projet au détriment de projets identifiés comme plus vertueux du point de vue environnemental (coulée verte, espaces verts...) mais aussi au regard de son impact sur la faune et la flore (notamment la zone Natura 2000 et le lit du Var) ainsi que sur le paysage. En effet, plusieurs avis considèrent qu'un téléphérique représente un désagrément visuel sur la perspective entre mer et montagne que constitue le lit du Var, et qu'un ouvrage plus classique serait plus aisé à intégrer.

A contrario, les avis positifs sur cette thématique mettent en avant un système de transport vertueux du point de vue énergétique et pointent le côté bénéfique sur la circulation et la qualité de l'air.

La réponse du maître d'ouvrage :

Les projets de développement du réseau de transports en commun de la Métropole Nice Côte d'Azur répondent à des objectifs de développement durable et visent à répondre aux enjeux environnementaux.

Dès lors, le projet de téléphérique a effectivement été imaginé dans cette optique avec la création d'un moyen de déplacement efficace et permettant de développer une offre de transport écologique. En outre, la flexibilité de l'offre de transport à la demande est à l'origine d'une meilleure maîtrise des consommations énergétiques. Une adaptation de la fréquence de passage des cabines permet d'optimiser la consommation électrique et de la limiter aux stricts besoins effectifs de mobilité des usagers. Par ailleurs, le projet de téléphérique sera vertueux du point de vue des nuisances sonores puisque de nombreuses solutions techniques permettent aujourd'hui de créer une infrastructure limitant les émissions de ce type.

Enfin, pour mémoire, le projet ne touche pas aux berges du fleuve et bénéficie d'un bilan carbone favorable.

f. Le stationnement – Le P+R de Saint-Laurent-du-Var

51 avis se sont exprimés au sujet du stationnement et des P+R.

Trois types de remarques se sont principalement manifestées sur la question du stationnement du P+R :

- Le fait que le P+R côté Saint-Laurent-du-Var entrainera mécaniquement une hausse de trafic,
- La question de la tarification,
- Les enjeux relatifs à la capacité de ce parking.

Pour le premier point, les avis exprimés sur le sujet pensent que les rabattements vers le parking induiront un trafic supplémentaire, venant notamment de communes situées à proximité (La Gaude, Carros...). Cette crainte est exprimée à plusieurs reprises, avec en toile de fond le fait que le téléphérique et son P+R, plutôt que de réduire le trafic, contribuera à l'augmenter.

Pour le deuxième point, l'enjeu de la tarification est exprimé avec d'un côté des demandes fortes de maintenir la gratuité du stationnement, notamment pour les usages en lien avec le stade et le gymnase. De l'autre, la demande d'avoir des tarifs attractifs, pouvant permettre le succès de cette infrastructure de rabattement.

Enfin, la capacité du parking revient souvent, notamment parmi les avis positifs. Le P+R est vu comme indispensable au bon fonctionnement du téléphérique. Il est souhaité que celui-ci soit suffisamment dimensionné pour pouvoir accueillir les usagers.

Par ailleurs, peu d'avis ont été exprimés quant à la localisation du P+R (11 avis). Parmi ceux-ci, la majorité se dirige vers une localisation sur l'esplanade du Levant (9 avis), considérant notamment que l'espace planté et l'aire de jeux existante sont vus comme des endroits agréables.

La réponse du maître d'ouvrage :

Les enjeux relatifs au stationnement sont appréhendés en lien avec l'évolution de la mobilité sur ce secteur.

L'arrivée de ce projet de transport génère un besoin en stationnement permettant un report modal efficace vers les transports en commun. Cette infrastructure ne génèrera pas plus de déplacements puisque les usagers actuels transitent déjà par ce secteur. A l'ouverture de ce P+R, une partie de ces usagers y stationneront pour se reporter vers le téléphérique plutôt que de continuer leur chemin vers le pont Napoléon III.

Le dimensionnement de cette infrastructure a été identifié sur la base des autres P+R réalisés sur la Métropole. Dès lors, le nombre de place sera cohérent avec l'affluence escomptée pour une infrastructure de ce type.

La tarification restera similaire à ce qui est pratiqué par ailleurs dans la Métropole.

Enfin, un des objectifs du téléphérique et du P+R attendant est de contribuer à réduire le trafic. Dans ce cadre, les études relatives à cette thématique tendent à démontrer que le projet contribuera bien à réduire le trafic.

g. Les stations / pôles d'échanges

Les stations (principalement) et les pôles d'échanges (plus marginalement) ont fait l'objet de 37 remarques, avec un partage équivalent entre avis positifs et négatifs.

Il ressort des avis exprimés que la localisation de la station tant côté Saint-Laurent-du-Var que côté Nice peut poser question. Certains aimeraient la voir être positionnée plus au nord à Saint-Laurent, au niveau de la zone industrielle, d'autres considèrent que la correspondance au CADAM n'est pas opportune (en s'interrogeant sur le nombre de laurentins à se rendre sur ce secteur) et déplorent l'absence de prolongement du tramway 2.

A l'inverse, les avis positifs se portent sur l'intérêt de cette liaison au niveau de ces points (centre-ville de Saint-Laurent-du-Var à proximité, et intermodalité aisée au CADAM) et portent même, à plusieurs reprises, un prolongement du téléphérique, notamment côté Saint-Laurent-du-Var.

Le report modal est plutôt abordé sous l'angle du stationnement et des P+R, voire par les modes actifs, que par le bus et les aménagements proposés pour les pôles d'échanges dans chaque commune.

La réponse du maître d'ouvrage :

La localisation des stations et leur implantation précise, conformément aux documents de concertation résulte d'un travail mené en amont par, notamment, la réalisation d'une étude de faisabilité identifiant plusieurs faisceaux de traversée du Var et de l'A8. Cette localisation permet une intermodalité optimale avec le tramway, une offre de transport à destination des pôles générateurs de mobilité en rives gauches et droite, renforcés par la présence de deux parking-relais à chaque station, dont le parc relais Charles Ehrmann.

h. Autres remarques

14 avis ont porté sur des thématiques variées, pouvant difficilement être compilées et rassemblées au sein d'un même ensemble.

Aussi, certains participants à la concertation ont évoqué d'autres sujets transports (tramway vers le centre commercial « Polygone », création d'escalators pour rejoindre les hauteurs de Saint-Laurent-du-Var, compléments routiers (hors ouvrages) ... quand d'autres ont mis l'accent sur les sujets relatifs à la sécurité du téléphérique (conditions d'exploitation, météo...).

La réponse du maître d'ouvrage :

Le volet sécurité est l'un des enjeux majeurs pour la réussite de ce projet, que ce soit en phase d'exploitation ou en cas de panne, mais aussi en lien avec les conditions météorologiques (vent, orage...). La mise en service ces dernières années de nombreux téléphériques urbains a permis de bénéficier de retours d'expériences contribuant à renforcer les impératifs de sécurité à intégrer dans la construction et l'exploitation du téléphérique Nice – Saint-Laurent-du-Var. Par ailleurs, un projet de téléphérique est soumis à de nombreuses autorisations d'exploitation de l'Etat et est, à ce titre, très encadré dans sa réalisation et son exploitation. De plus, la vidéosurveillance dans les cabines contribuera à garantir la sécurité des usagers en permettant d'identifier, si besoin, toute personne responsable d'un acte malveillant. En outre, un dispositif d'appel relié aux stations sera disponible dans toutes les cabines pour signaler tout problème.

Enfin, dans le cadre de la mise en service du téléphérique, la réorganisation du réseau bus sera étudiée afin de rapprocher un certain nombre de lignes au plus près des pôles d'échanges, et ce tant à Nice qu'à Saint-Laurent-du-Var.

4. LES SUITES DONNEES A LA CONCERTATION

Le nombre important de contributions transmises par le public et les parties intéressées dans le cadre de la concertation permet de constater le fort intérêt soulevé par le projet de téléphérique Nice – Saint-Laurent-du-Var.

L'opportunité de réalisation de ce projet est confortée par cette concertation dans la mesure où la majorité des contributions traduit une appréciation positive globale (intérêt de la liaison et des quartiers reliés, image d'un transport moderne et écologique, impact sur le trafic, accompagnement en stationnement, plus-value environnementale...). Néanmoins, elle soulève des interrogations et inquiétudes ainsi que des propositions de modifications et d'améliorations.

Les principaux enseignements tirés de cette concertation et les propositions associées que formule le maître d'ouvrage sont les suivants :

Sur le trafic, la circulation et le bruit,

Le sujet relatif au bruit sera intégré aux enjeux relatifs à la conception de l'infrastructure téléphérique (câble et stations). Les études relatives à la desserte des pôles d'échange et du P+R laurentin se poursuivront afin de stabiliser la trame viaire et les modalités de circulation et de fonctionnement des carrefours à proximité des stations et des rues permettant de rejoindre les futures stations. In fine, un schéma viaire global intégrant les aménagements dévolus aux bus, des carrefours réaménagés, des circulations en faveur des modes actifs et des entrées / sorties du P+R seront stabilisés techniquement.

Sur le choix du mode (choix du téléphérique au détriment d'une autre infrastructure)

Le succès de la concertation et les nombreux avis positifs exprimés sur le projet renforcent son intérêt. En outre, les études de faisabilité ont démontré la plus-value de ce système de transports vis-à-vis d'autres modalités de franchissements du Var et de l'A8. Dès lors, au sortir de la concertation, la Métropole confirme le choix du mode téléphérique pour relier la station de tramway CADAM au quartier de la Mairie à Saint-Laurent-du-Var.

Sur le coût de l'opération

Concernant le coût de l'opération, celui-ci sera affiné d'ici début 2022 afin d'en avoir une vision plus aboutie, et ce tant pour l'infrastructure téléphérique que pour les aménagements de voirie et d'espaces publics (pôles d'échanges notamment) ainsi que du P+R de Saint-Laurent-du-Var.

Sur l'impact sur la vie locale et les accès

Les études techniques et de faisabilité ont confirmé l'efficacité du téléphérique tant du point de vue du niveau de service que pour s'insérer dans des tissus urbains complexes. Néanmoins, la Métropole complètera les réflexions pour accompagner le projet sur des périmètres plus larges afin de renforcer les rabattements en modes doux vers les stations.

Sur l'environnement

De nombreuses procédures environnementales sont en cours et d'autres seront à réaliser dans les prochaines phases d'études, dans l'objectif de s'assurer d'un impact minime sur la faune, la flore, l'aspect hydraulique et le paysage.

L'insertion paysagère de l'infrastructure sera l'un des points clés des futurs marchés visant à la réalisation de ce projet. Elle devra s'opérer tant au niveau des stations que des cabines et du câble afin de répondre notamment aux enjeux faunistiques.

Sur le stationnement et le P+R de Saint-Laurent-du-Var

Concernant le P+R, au regard des quelques avis reçus sur sa localisation et de par la préférence des élus laurentins et métropolitains ; la proposition d'implantation sur l'esplanade du Levant est celle qui sera approfondie. L'objectif désormais est d'en préciser les modalités d'accès, la capacité définitive de l'infrastructure et son intégration urbaine et paysagère.

Sur les stations

Sur le secteur de Nice (CADAM), peu de remarques ont été effectuées quant à leur insertion urbaine. En tout état de cause, l'architecture de celles-ci, leurs fonctionnements internes et leurs interfaces avec l'espace public seront affinées dans le cadre des prochaines phases d'études.

Sur la poursuite des études

Plusieurs études et marchés seront lancés dans les prochains mois pour affiner les différents projets (téléphérique, espaces publics, P+R) et en préciser les aspects techniques et financiers. Les procédures administratives et environnementales seront finalisées pour certaines, à lancer pour d'autres, selon un planning permettant la livraison de l'aménagement à horizon fin 2025.

PROJET