

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête donne globalement un avis favorable assorti de 3 réserves et 9 recommandations.

Les conclusions motivées de la commission d'enquête sur les 4 enquêtes publiques sont reprises en intégralité ci-après.

ENQUETE A : Déclaration d'Utilité Publique CONCLUSIONS MOTIVEES

Rappel du projet :

La Communauté Urbaine de NCA souhaite réaliser la ligne Ouest-Est du tramway et des aménagements qui lui sont liés (en particulier le centre technique NIKAIA, les parkings relais, les aménagements paysagers, les stations et quais et les différents ouvrages nécessaires, dont l'ouvrage de franchissement des voies SNCF).

Cette ligne s'étend sur 11,3 km entre les 2 stations terminus Ouest (NIKAIA-Centre Administratif et Aéroport Terminal 2) et la station terminus Est (station Port-Ile de Beauté).

Le tracé proposé à l'enquête comporte une section en tunnel de 3,2km au droit du centre-ville très dense ; avec 2 points de correspondance avec la ligne T1 et des pôles d'échange avec les bus.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur du Réseau de Transport Urbain approuvé le 4 décembre 2009 par le Conseil Communautaire de la Communauté Urbaine de Nice Maître d'Ouvrage.

Préambule :

L'enquête publique A (préalable à la Déclaration d'Utilité Publique) s'est déroulée, du 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 10 novembre 2011, conjointement avec l'enquête B (mise en compatibilité du PLU), l'enquête C (Parcellaire) et l'enquête D (Autorisation des travaux loi sur l'Eau).

L'enquête A a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés présentent un caractère d'utilité publique dont un des objectifs est la possibilité de mettre en œuvre les expropriations nécessaires à la réalisation du projet.

L'enquête parcellaire a, quant à elle, pour objet, d'une part, de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet dont la déclaration d'utilité publique est demandée ou a été prononcée, et d'autre part, d'identifier exactement leurs propriétaires.

En application de l'article R.11-21 du code de l'expropriation, l'enquête parcellaire peut être effectuée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique si l'expropriant est en mesure de déterminer les

parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire et la liste des propriétaires avant la déclaration d'utilité publique.

Si la procédure est menée à son terme, ces enquêtes seront suivies d'un arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique de l'opération et d'un arrêté de cessibilité des parcelles à exproprier.

Analyse de la commission en vue des conclusions sur l'enquête préalable à la DUP

Sur le déroulement de l'enquête publique

A l'issue d'une enquête ayant duré 40 jours,

Attendu que :

- la publicité par affichage a été faite dans les délais et pendant toute la durée de l'enquête ;
- les publications dans les journaux ont été faites dans 3 journaux différents 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête ;
- les dossiers ont été mis à la disposition du public dans les 3 points d'accueil de la mairie de Nice ;
- les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par l'arrêté pour recevoir le public; . les termes de l'arrêté préfectoral d'organisation de cette enquête ont été respectés ;
- la commission d'enquête n'a eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.

Sur les objectifs du projet

Attendu que :

- le projet s'inscrit totalement dans le Schéma Directeur du Réseau de Transports Urbain approuvé par la Communauté Urbaine ;
- cette nouvelle ligne dynamisera l'offre de transport en commun sur l'axe Ouest-Est de la ville de Nice, axe aujourd'hui saturé et dans de meilleures conditions d'accès et de rapidité ;
- le choix du tracé retenu a été défini suite aux nombreuses réunions de concertation et de réunions publiques organisées par la Communauté ;
- le choix du tunnel qui concerne l'hyper-centre de Nice répond à une ambition de préserver la ville du 19^{ème} siècle, afin de ne pas le « traverser », et de réserver l'espace pour des manifestations sociales, culturelles et événements importants tels que le Carnaval de Nice ;
- le choix du tunnel permet également d'accroître la vitesse du tramway et donc la capacité de transport en s'affranchissant de la circulation automobile en particulier au niveau des carrefours.

Sur le projet proposé

Attendu que :

- le choix de ce mode de transport permet d'assurer la capacité nécessaire au déplacement du nombre de voyageurs estimé sur cet axe ;
- le projet proposé se développe sur 11,3 km dont 3,2 km de tunnel, qu'il comprend 19 stations dont 4 souterraines, des rames de grande capacité, qu'il prévoit une fréquence de rame de 4 minutes pouvant aller à terme à 3 minutes, et qu'il offre 2 correspondances avec la ligne 1, avec l'aménagement de 4 nouveaux parcs-relais ;
- les sondages ont permis d'avoir une bonne approche de la nature des sous-sols le long du tracé et de la hauteur de la nappe phréatique ;
- le creusement du tunnel à l'aide du tunnelier est une technique éprouvée pour la réalisation d'un ouvrage enterré sans difficulté particulière dans ce type de sous-sol ;
- En coordination avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), le Maître d'ouvrage s'engage à poursuivre, les études définissant les conditions d'intervention en cas d'incident ou d'incendie dans les installations souterraines.
- des études hydrogéologiques complémentaires seront entreprises conformément aux recommandations des experts ;
- le projet proposé prévoit une restructuration du réseau d'autobus pour qu'il soit complémentaire au tramway.

Sur la requalification urbaine

Attendu que :

- le projet comprend également l'amélioration du paysage urbain le long du tracé, et éventuellement dans son voisinage immédiat ;
- le projet se traduit par la plantation de 2 400 arbres, 950 étant conservés et seulement 700 arbres supprimés ;
- le nombre de places de stationnement se traduit par la création de 1250 places en parcs-relais, ce qui porte à 2500 places l'offre sur les lignes 1 et 2 du tramway ;
- les déplacements doux ont bien été pris en compte pour accroître la qualité de vie des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite par l'aménagement de nouveaux espaces publics, l'élargissement des trottoirs équipés d'éclairage modernisé.

Sur le bilan du projet

Attendu que :

- pour la Commission d'enquête, et au vu de ses objectifs, le projet proposé présente concrètement un caractère d'intérêt général ;
- pour les emprises du domaine privé, par exemple l'immeuble du 22 rue Ségurane, il doit être procédé, indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés, à des expropriations conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

- pour la Commission d'enquête, les atteintes à la propriété privée pour cause d'utilité publique sont limitées, compte tenu par exemple que le Maître d'Ouvrage a privilégié les emplacements publics pour la construction des stations souterraines ;
- les risques de nuisances sonores ou de pollutions émanant du tramway sont considérablement réduits s'agissant d'un mode de propulsion électrique ;
- le coût de cette réalisation de 758,7 millions d'euros TTC (valeur de décembre 2009) approuvé par le Conseil Communautaire ne fait pas obstacle à la reconnaissance de l'utilité publique.
- En outre, le financement de l'opération sera assuré par la Communauté Urbaine, par l'Etat, le Conseil Général des Alpes-Maritimes, le Fonds Européen de Développement Régional, et des subventions en cours de finalisation au niveau de la Région PACA et la société Aéroportuaire de la Côte d'Azur (SACA).

Considérant que :

- l'atteinte à la propriété privée, aux inconvénients d'ordre social ou environnemental ou pour d'autres intérêts publics qu'elle induit n'est pas démesurée par rapport à l'intérêt du projet ;
- les avantages l'emportent sur les inconvénients générés par le projet ;
- les observations du public trouvent leur réponse dans les différents thèmes développés dans le rapport et complétée chaque fois que nécessaire au travers des réponses individuelles qui ont été faites pour chaque observation.
- Considérant, de plus, l'engagement du Maître d'Ouvrage, de créer durant les phases travaux, un service permanent de proximité « info-tramway » à l'attention des riverains, pour la communication et le suivi des problèmes, liés aux impacts des travaux, et à leur résolution par des solutions adaptées et les moins contraignantes.

La Commission d'enquête, est convaincue que les enjeux du projet répondent aux 3 piliers du Développement Durable :

- Economique : par l'accroissement du tourisme lié à son attractivité due au label « Grande Métropole de l'Europe du Sud » et le développement économique avec la liaison à terme avec la vallée du Var « projet Opération d'Intérêt National » intégrant le Grand Stade.
- Social : par la mobilité à un prix raisonnable avec l'utilisation des parcs-relais et par la réappropriation du centre-ville par la population permettant la réalisation de manifestations sociales et culturelles, y compris le traditionnel Carnaval de Nice.
- Environnement : par l'amélioration du bilan carbone généré par la diminution de la circulation de la voiture en ville et par la requalification

le long du parcours du tramway éventuellement étendu à d'autres secteurs de la cité.

Prononce un AVIS FAVORABLE à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de construction de la ligne T2 du tramway de Nice.

Avec les réserves suivantes :

1^{ière} réserve :

Réaliser la liaison souterraine jusqu'au port en positionnant le terminus sur le quai Cassini, dans la limite des possibilités techniques. Il s'agit essentiellement de préserver la cohésion du quartier des antiquaires reconnu nationalement et de maintenir la fluidité de la circulation automobile sur la place Ile de Beauté.

2^{ième} réserve :

Créer une station supplémentaire au niveau de l'église Sainte-Hélène, permettant de desservir des centres importants comme l'URSAFF, l'hôtel Radisson, l'école et l'église. Un rééquilibrage des distances entre les stations situées de part et d'autres du nouvel arrêt doit être effectué pour mieux desservir le quartier commerçant de Carras.

3^{ième} réserve :

Créer, pendant toute la durée des travaux, une Commission d'Indemnisation et d'Accompagnement, dont l'objectif sera d'étudier, de valider et de répondre, au cas par cas, aux demandes concernant les troubles de jouissance, pertes de chiffre d'affaire par les commerces et autres dommages signalés par la population.

Et avec les recommandations suivantes :

- La Commission d'enquête recommande de réaliser l'élargissement du trottoir pour améliorer le cheminement piétonnier entre la station NIKAIA et le CADAM. Cet aménagement permettra également d'améliorer la sécurité au niveau de l'entrée du parking CADAM.
- La Commission d'enquête recommande que le nombre de places de stationnement et « d'arrêts-minute », aires de livraison, soit plus adapté aux besoins et repositionné. Cet aménagement doit se faire en concertation avec les riverains et les socioprofessionnels, le long du tracé en surface de la future ligne de tramway.
- Le « Schéma Directeur du Réseau de Transport Urbain à l'horizon 2030 », a inscrit la gare de Riquier comme terminus Est de la ligne T2 et compte tenu des nombreuses demandes du public, la Commission préconise, dès la mise en service du T2, la réorganisation du réseau de

bus, afin d'améliorer les échanges entre la place Ile-de-Beauté et la gare de Riquier ; un service de navettes serait une réponse appropriée.

- La conservation de la Halle des sports près du stade Charles Ehrmann ou tout au moins sa reconstruction à un endroit proche.
- La mise en place d'une concertation avec les riverains (habitants, usagers et commerçants) pour aménager l'espace urbain disponible après l'implantation du tramway sur l'axe « Cassin – Californie »
- Après le rééquilibrage des stations, la station « Vallon Barla » sera plus proche du parking des Bosquets, justifiant sa transformation en parc relais.

ENQUETE B : MISE EN CONFORMITE DU PLU CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE
--

Rappel du projet :

La Communauté Urbaine de NCA souhaite réaliser la ligne Ouest-Est du tramway et des aménagements qui lui sont liés (en particulier le centre technique NIKAIA, les parkings relais, les aménagements paysagers, les stations et quais et les différents ouvrages nécessaires, dont l'ouvrage de franchissement des voies SNCF).

Cette ligne s'étend sur 11,3 km entre les 2 stations terminus Ouest (NIKAIA-Centre Administratif et Aéroport Terminal 2) et la station terminus Est (station Port-Ile de Beauté).

Le tracé proposé à l'enquête comporte une section en tunnel de 3,2km au droit du centre-ville très dense ; avec 2 points de correspondance avec la ligne T1 et des pôles d'échange avec les bus.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur du Réseau de Transport Urbain approuvé le 4 décembre 2009 par le Conseil Communautaire de la Communauté Urbaine de Nice Maître d'Ouvrage.

Préambule :

L'enquête publique B (mise en compatibilité avec le PLU) s'est déroulée, du 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 10 novembre 2011, conjointement avec l'enquête A (enquête préalable à la DUP), l'enquête C (Parcellaire) et l'enquête D (Autorisation des travaux loi sur l'Eau).

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) lors de la déclaration d'utilité publique d'une opération est régie par l'article L 123-16 du Code de l'Urbanisme.

Ainsi, l'article L123-16 prévoit :

« La déclaration d'utilité publique ... d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- a) L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur son utilité publique et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence,
- b) L'acte déclaratif d'utilité publique ... est pris après que les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune, de l'établissement public mentionné à l'article L 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnées à l'article L.121-4, et après avis du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du Plan »

Impacts de la mise en compatibilité du PLU de Nice

Cette mise en compatibilité du PLU nécessite :

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

Elle s'accompagne de modifications :

- du règlement qui portent sur la zone UF d'équipements collectifs, sur la zone naturelle N ainsi que sur la définition des Jardins d'Intérêt Majeur (JIM) dans le Titre I, Dispositions générales
- du Plan Directeur induisant les modifications suivantes :
- la suppression de l'EVI du square Colonel Bouvier ;
- la réduction du secteur Nj et du JIM du jardin Alsace Lorraine et le classement des emprises travaux en secteur Nt ;
- la suppression du secteur Nj et du JIM du square Durandy et le classement du jardin en secteur Nt ;
- la représentation d'une zone de protection pour le tunnel.

Analyse de la Commission d'Enquête en vue des conclusions de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Nice

La Commission d'enquête,

Après avoir :

- examiné l'ensemble des pièces des dossiers d'enquête, notamment celui de la mise en compatibilité avec le PLU, examiné l'Avis de l'Autorité Environnementale, des Personnes Publiques Associées et des Services ;
- reçu et entendu le public, les représentants d'associations et des collectivités concernées par le projet ;
- consulté par un questionnaire le Maître d'Ouvrage, ce qui a donné lieu de sa part à un mémoire en réponse ;
- contrôlé que la publicité par affichage a été faite dans les délais et pendant la durée de l'enquête ;

- constaté que les publications dans les journaux ont été faites dans 3 journaux 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête ;
- constaté que les dossiers d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 3 lieux d'accueil pendant la durée de l'enquête ;
- tenu les permanences prévues par l'arrêté préfectoral pour recevoir le public dans de bonnes conditions ;
- constaté qu'aucun incident notable n'est venu perturber le bon déroulement de l'enquête.

Considérant que :

- la procédure d'enquête publique s'est déroulée dans le respect de la réglementation ;
- les enjeux environnementaux ont bien été identifiés et argumentés ;
- les modifications ne concernent aucun espace boisé classé ;
- le projet vise à conserver et mettre en valeur les Jardins d'Intérêts Majeurs notamment le square Durandy et le square Alsace-Lorraine avec les traitements particuliers suivants :
- le square Alsace-Lorraine est reconstitué au plus proche possible de l'identique ;
- les alignements des grands arbres au niveau de Jean Médecin et Victor Hugo sont maintenus sur l'espace piéton nouvellement créé entre les stations ;
- le square Durandy est complètement réaménagé, sur la même emprise que le square actuel ;
- les aménagements de la rue Ségurane ;
- la mise en valeur de la Place Ile de Beauté.
- La mise en compatibilité du PLU est conforme au code de l'urbanisme et plus particulièrement à son article L.123-16 ;
- **Le projet proposé présente un caractère d'intérêt public.**

CONCLUSIONS

La Commission donne un AVIS FAVORABLE à la modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Nice

ENQUETE C : PARCELLAIRE CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE
--

Rappel du projet

La Communauté Urbaine de NCA souhaite réaliser la ligne Ouest-Est du tramway et des aménagements qui lui sont liés (en particulier le centre technique NIKAIA, les parkings relais, les aménagements paysagers, les stations et quais et les différents ouvrages nécessaires, dont l'ouvrage de franchissement des voies SNCF).

Cette ligne s'étend sur 11,3 km entre les 2 stations terminus Ouest (NIKAIA-Centre Administratif et Aéroport Terminal 2) et la station terminus Est (station Port-Ile de Beauté).

Le tracé proposé à l'enquête comporte une section en tunnel de 3,2km au droit du centre-ville très dense ; avec 2 points de correspondance avec la ligne T1 et des pôles d'échange avec les bus.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur du Réseau de Transport Urbain approuvé le 4 décembre 2009 par le Conseil Communautaire de la Communauté Urbaine de Nice Maître d'Ouvrage.

Préambule

- L'enquête publique C (Parcellaire) s'est déroulée, du 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 10 novembre 2011, conjointement avec l'enquête A (enquête préalable à la DUP), l'enquête B (Mise en compatibilité du PLU) et l'enquête D (Autorisation des travaux loi sur l'Eau).
- L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés présentent un caractère d'utilité publique tel que l'expropriation peut en être envisagée. L'enquête C a, quant à elle, pour objet, d'une part, de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet dont la déclaration d'utilité publique est demandée ou a été prononcée, et d'autre part, d'identifier exactement leurs propriétaires.
- En application de l'article R.11-21 du code de l'expropriation, l'enquête parcellaire peut être effectuée en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique si l'expropriant est en mesure de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire et la liste des propriétaires avant la déclaration d'utilité publique.

Analyse de la commission d'enquête en vue des conclusions sur l'enquête parcellaire

Conformément à l'article R.11-21, l'enquête parcellaire a été effectuée en même temps que l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les observations formulées lors de cette enquête parcellaire ont mis l'accent sur deux problèmes communs à de nombreux expropriés et relatifs :

- au choix du tracé ;
- à la réalisation de la trémie rue Antoine Gautier ;
- à l'expropriation de l'immeuble Ségurane.
- Choix du tracé

Le choix de certaines portions du tracé a été à de nombreuses reprises contesté. Les observations qui y font allusion mentionnent que d'autres tracés auraient pu être possibles et qu'un choix différent aurait pu permettre d'éviter certaines difficultés notamment la réalisation du tunnel. Néanmoins, le choix du tracé projeté découle d'une longue période d'étude (2005 – 2011), accompagnée d'une concertation contenue avec le public.

La Commission d'enquête ne peut donc que recommander au Maître d'Ouvrage de procéder à un examen attentif des observations dignes d'intérêt telle que celle émanant du rééquilibrage du positionnement des stations en aérien ou l'examen d'une liaison souterraine jusqu'au port, et chaque fois que cela est techniquement possible.

La Commission, à l'issue d'une enquête ayant duré 40 jours,
Attendu que :

- la publicité par affichage a été faite dans les délais et pendant la durée de l'enquête ;
- les publications dans les journaux ont été faites dans 3 journaux 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête ;
- les dossiers d'enquête parcellaire ont été mis à la disposition du public dans les 3 points d'accueil de la Mairie de Nice ;
- les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues pour recevoir le public ;
- les termes de l'arrêté préfectoral qui a organisé l'enquête parcellaire ont été respectés ;
- qu'aucun incident notable n'est venu perturber le bon déroulement de l'enquête.

Considérant que :

- chaque propriétaire ou copropriétaire identifié au cadastre et concerné par l'emprise à acquérir a bien fait l'objet d'une notification par courrier

recommandé avec accusé de réception, tel que prévu à l'article R11-22 du code de l'expropriation ;

- pour les cas où le domicile du propriétaire ou copropriétaire est inconnu ou NPAI (n'habite pas à l'adresse indiquée), la procédure d'affichage dans chacune des mairies concernées et des propriétaires ou copropriétaires non contactés a bien été faite conformément aux stipulations de ce même article R11-22 ;
- les diverses réponses ou explications apportées par le Maître d'Ouvrage sont satisfaisantes et en tous cas éclairent le dossier parfois insuffisant ;
- les expropriations envisagées sont nécessaires aux travaux de réalisation du tramway lui-même ou aux aménagements consécutifs à l'insertion du projet de tramway. Pour l'immeuble du 20-22 de la rue Ségurane, le Maître d'Ouvrage précise, dans l'Annexe C2 L38, que la procédure d'expropriation a été mise en œuvre afin de pouvoir disposer de l'immeuble dans sa totalité pour ne pas bloquer les travaux de ce projet qui relève de l'intérêt général de la ville, tout en ouvrant la voie à des accords amiables avec les occupants.

CONCLUSIONS

En conclusion, la Commission d'enquête, donne un AVIS FAVORABLE à l'enquête parcellaire nécessaire à la réalisation des travaux de construction de la ligne T2 du tram sur la commune de Nice selon le tracé mis à enquête.

Avec les recommandations suivantes :

- La commission recommande de procéder à un examen attentif des observations ou demandes dignes d'intérêt et d'y répondre chaque fois que cela est techniquement possible.
- La Commission recommande d'éviter de recourir aux expropriations chaque fois qu'une procédure moins contraignante est possible, garantissant notamment le retour de l'usage ou de la pleine propriété du bien aux ayant-droit.
- De prendre en compte la proposition de l'agence FARAGOU pour la construction du porche rue Emmanuel Philibert afin de limiter les expropriations.

ENQUETE D : « LOI SUR L'EAU »
ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A AUTORISATION DE
TRAVAUX AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU dans le cadre des articles
L.214-1 et suivants du code de l'environnement
CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Rappel du projet

La Communauté Urbaine de NCA souhaite réaliser la ligne Ouest-Est du tramway et des aménagements qui lui sont liés (en particulier le centre technique NIKAIA, les parkings relais, les aménagements paysagers, les stations et quais et les différents ouvrages nécessaires, dont l'ouvrage de franchissement des voies SNCF).

Cette ligne s'étend sur 11,3 km entre les 2 stations terminus Ouest (NIKAIA-Centre Administratif et Aéroport Terminal 2) et la station terminus Est (station Port-Ile de Beauté).

Le tracé proposé à l'enquête comporte une section en tunnel de 3,2km au droit du centre-ville très dense ; avec 2 points de correspondance avec la ligne T1 et des pôles d'échange avec les bus.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur du Réseau de Transport Urbain approuvé le 4 décembre 2009 par le Conseil Communautaire de la Communauté Urbaine de Nice Maître d'Ouvrage.

Préambule :

L'enquête publique (D) s'est déroulée, du 12 décembre 2011 au 20 janvier 2012 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 10 novembre 2011, conjointement avec l'enquête A (enquête préalable à la DUP), l'enquête B (Mise en compatibilité du PLU) et l'enquête C (Parcellaire).

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés présentent un caractère d'utilité publique tel que l'expropriation peut en être envisagée. L'enquête (D) « loi sur l'Eau » a, quant à elle, pour objet, de vérifier si les travaux envisagés sont conformes aux exigences réglementaires

La présente enquête (D) a été diligentée conjointement à l'enquête préalable à la DUP (A), conformément à l'arrêté préfectoral du 10 novembre 2011 et en application des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement.

Ouvrages concernés par la loi sur l'eau au titre de l'Environnement

La construction de la ligne et plus particulièrement la partie tunnel de 3,2 km de long, les trémies, les puits d'entrée et de sortie du tunnelier, les stations souterraines et le Centre Technique NIKAIA sont susceptibles d'avoir un impact sur les eaux et les milieux aquatiques.

Pour la réalisation de ces ouvrages et compte tenu du dépassement des seuils précisés par l'article R214-1 du code de l'environnement, la Communauté Urbaine a sollicité une enquête publique au titre de la loi sur l'eau dans le cadre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

Au regard de l'hydraulique, le dossier soumis à l'enquête prévoit notamment:

- des prélèvements en phase chantier pour les stations Alsace-Lorraine et Garibaldi (140 m³ chacune) et pour les stations Jean-Médecin et Square Durandy (20 m³ chacune) ;
- des prélèvements en phase exploitation : les débits pompés étant inférieurs au seuil de 2% soumis à la réglementation, le projet en phase exploitation n'est pas soumis aux articles R 214-1 et suivant du code de l'Environnement ;
- des rejets en phase chantier ;
- eaux de ruissellement des plateformes de chantier ;
- eaux d'exhaure chargées issues de la réalisation des stations souterraines ;
- des rejets en phase exploitation ;
- intervention sous le lit canalisé du Paillon et des vallons Rivoli et Gambetta sans engendrer la moindre incidence.

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

Au regard de la réglementation, seule la phase travaux de la partie tunnel est soumise à autorisation au titre des rubriques 1.1.2.0, 1.2.1.0 et 2.2.3.0.

La Commission d'enquête, à l'issue de l'enquête qui a duré 40 jours,

Après avoir :

- examiné l'ensemble des pièces des dossiers d'enquête et notamment l'étude d'impact du projet sur l'environnement et le présent dossier d'autorisation ;
- reçu et entendu le public, les représentants d'associations et des collectivités concernées par le projet ;
- consulté par Procès-verbal le Maître d'Ouvrage qui a donné lieu de sa part à un mémoire en réponse ;
- précisé la partie des travaux soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau ;

Considérant que :

- -la procédure d'enquête publique s'est déroulée dans le respect des dispositions du code de l'environnement ;
- le projet est compatible avec les documents de gestion de l'eau ;

- après avoir consulté la Direction Départementale des Territoires et de la Mer, la Commission estime que la construction du centre technique NIKAIA ne requiert pas d'autorisation particulière au titre de la loi sur l'eau ;
- les enjeux environnementaux ont bien été identifiés et argumentés notamment sur les incidences du projet au titre de la loi sur l'eau au regard du code de l'environnement ;
- le projet prend en compte dans sa conception et son exploitation l'environnement en proposant des solutions pour remédier aux impacts sur les eaux souterraines et à la préservation de la ressource en eau et en précisant les travaux soumis à autorisation au regard de la réglementation ;
- l'impact du projet est faible sur les milieux naturels, la faune et la flore ;
- les observations du public trouvent leurs réponses dans le thème « Eau » ;
- les engagements du Maître d'Ouvrage pour la réalisation du projet sont confirmés dans son mémoire ;
- les sondages effectués le long du parcours du tunnel qui complètent ceux effectués dans le passé ont permis de définir la nature des sous-sols, la hauteur et les variations habituelles de la nappe phréatique ;
- le percement par tunnelier à pression de boue est une technique éprouvée adaptée à la nature du sous-sol identifiée le long du tracé et son passage profond en sous-sol ne devrait pas avoir d'impact sur les bâtiments.

CONCLUSION

La Commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE à la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau dans le cadre du projet de construction de la ligne T2 du tramway de Nice.