

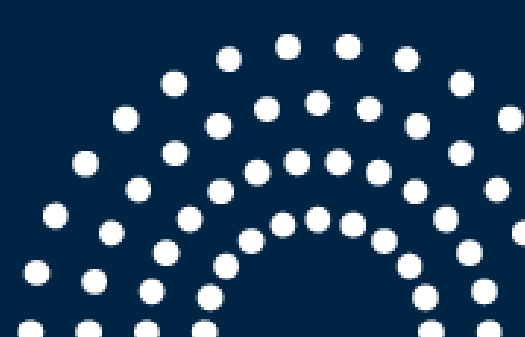
Dossier de concertation

Ligne 4





Sommaire



5	1 PRÉAMBULE/AMBITIONS
6	1.1 OBJET DE LA CONCERTATION
7	1.2 CONTENU DU DOSSIER DE CONCERTATION
7	1.3 MODALITÉ D'EXPRESSION ET SUITES
9	2 LES ENJEUX ET LE CONTEXTE DU PROJET
10	2.1 LES ENJEUX
10	2.1.1 AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT
10	2.1.2 RÉDUIRE LA PART DE L'AUTOMOBILE
11	2.1.3 ASSURER UN REPORT MODAL VERS LE TRAMWAY
11	2.1.4 DESSERVIR LES PRINCIPAUX PÔLES ÉCONOMIQUE
12	2.1.5 REQUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ET DEVELOPPER LES MODES DOUX
12	2.1.6 CONSTRUIRE LA MÉTROPOLE VERTE DE LA MÉDITERRANÉE
14	2.2 L'INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DIRECTEURS
14	2.2.1 LE SCHÉMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS URBAINS
16	2.2.2 URBANISME : PLUM ET PDU
19	2.2.3 LE PLAN CLIMAT
20	3 LE PROJET
21	3.1 HISTORIQUE DU PROJET
23	3.2 AXE SOCIOÉCONOMIQUE
25	3.3 FRÉQUENTATION
27	3.4 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET
28	3.5 TRACÉ PRÉFÉRENTIEL
30	3.6 LES VARIANTES DE TRACÉ
34	3.7 TABLEAU MULTICRITÈRES
36	4 ZOOM SUR LES COMMUNES
38	4.1 NICE
38	4.1.1 PRÉSENTATION DU TRACÉ PRÉFÉRENTIEL (CARTE)
39	4.1.2 LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION À NICE
44	4.2 SAINT-LAURENT-DU-VAR
44	4.2.1 PRÉSENTATION DU TRACÉ PRÉFÉRENTIEL (CARTE)
45	4.2.2 LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION À SAINT-LAURENT-DU-VAR
49	4.3 CAGNES-SUR-MER
49	4.3.1 PRÉSENTATION DU TRACÉ PRÉFÉRENTIEL (CARTE)
50	4.3.2 LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION À CAGNES-SUR-MER

60	5 LES BÉNÉFICES ATTENDUS
61	5.1 LES BÉNÉFICES EN TERMES DE QUALITÉ DE VIE
62	5.2 LES BÉNÉFICES EN TERMES DE MOBILITÉ
63	5.3 LES BÉNÉFICES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
64	5.4 SÉCURITÉ
64	5.5 TARIFICATION
66	6 DONNÉES TEMPORELLES ET CHIFFRÉES
67	6.1 CALENDRIER
68	6.2 FINANCEMENT
68	6.3 CHIFFRES CLÉS
69	6.4 PRINCIPES D'ORGANISATION DES TRAVAUX
71	7 GLOSSAIRE
72	7.1 GLOSSAIRE



Préambule/ambitions



1.1. OBJET DE LA CONCERTATION

Ce document constitue le support de la concertation préalable pour le projet de réalisation de la ligne 4 de tramway entre Nice, Saint-Laurent du Var et Cagnes-sur-Mer.

Cette concertation, en application des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme, a pour objectif l'information des habitants, des associations locales et de toutes personnes concernées afin de leur permettre de s'exprimer sur le projet, particulièrement sur son insertion et sa pertinence dans le contexte urbain et économique des secteurs desservis.

La ligne 4 de tramway constitue un projet d'envergure pour le territoire métropolitain, qui va permettre de desservir entre eux différents quartiers denses des 2^{ème} et 3^{ème} villes de la Métropole Nice Côte d'Azur (Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent du Var) et de les relier au cœur de la plaine du Var et de ses nombreuses connexions vers le reste du territoire métropolitain, national et international.

Ce projet permet d'améliorer le maillage en transports en commun, d'accompagner le développement des modes actifs (vélo, piétons), de desservir efficacement les zones d'activités et d'habitat, et les équipements de proximité. Il s'inscrit également dans la dynamique d'adaptation de la Métropole aux changements climatiques, environnementaux et énergétiques. Ce nouveau mode de transport représente ainsi une véritable opportunité pour changer profondément la physionomie de la rive droite littorale du Var.

Par ailleurs, la Métropole, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, veille à ce que chaque ligne de tramway soit pleinement intégrée au réseau de transports en commun. La ligne 4 de tramway vient renforcer le réseau de trains (TER), tramway et bus existants en proposant une desserte plus fine de notre territoire, tout en offrant une capacité d'emport de voyageurs supérieure au bus.

1.2. CONTENU DU DOSSIER DE CONCERTATION

Le présent dossier, qui doit permettre au public de prendre connaissance des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques, comporte ainsi :

- La description du contexte légal et réglementaire dans lequel s'inscrit le projet, dont la présentation du maître d'ouvrage de l'opération en charge de cette phase de concertation,
- L'inscription du projet dans les documents de planification de la Métropole : le schéma directeur des transports urbains à 2040, le Plan de Déplacements Urbains, le Plan Climat Air Energie Territorial, le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain,
- La cohérence du projet concernant l'adaptation du territoire aux 3 grands changements en cours que sont le défi environnemental, le défi climatique et le défi énergétique.
- Les principales caractéristiques du projet, techniques et financières, et notamment la présentation des analyses comparatives de tracé,
- Les éléments soumis à la concertation, qui concernent principalement les principes d'insertion de la ligne, les choix privilégiés en matière de redistribution des voiries, des pistes cyclables, du stationnement et des trottoirs, la vocation des espaces publics et la localisation fine des stations notamment.

1.3. MODALITÉ D'EXPRESSION ET SUITES ?

Cette procédure doit permettre, dans le cadre des contraintes techniques et financières, d'obtenir les préoccupations et les attentes de tous, avec pour finalité d'améliorer la poursuite des études.

Celles-ci pourront s'exprimer par différents canaux :

- Sur un registre mis à disposition du public dans chaque lieu d'exposition, où une information avec des panneaux et roll-up présenteront le projet,
- Lors d'ateliers présentiels en petits groupes (10 à 12 personnes) ou par visioconférence selon le contexte sanitaire, uniquement sur réservation,

- Sur le site internet de la métropole, espace d'information sur le projet permettant d'une part la consultation de l'ensemble des documents du projet, le visionnage d'un film présentant les éléments du projet, et d'autre part le dépôt d'observations ou de suggestions via un registre électronique en ligne.
- En adressant un courrier par écrit à Monsieur le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur – Direction des Infrastructures de Transports – 06364 Nice Cedex 4.

À l'issue de cette concertation, la Métropole Nice Côte d'Azur réalisera un bilan faisant état des conditions effectives de la concertation ainsi qu'une présentation et une analyse de la participation et de l'ensemble des contributions recueillies. Ce bilan dégagera les enseignements de la concertation et il comprendra également les engagements du maître d'ouvrage.

Il permettra d'alimenter et d'affiner le programme de l'opération ainsi que les études et sera joint au dossier d'enquête publique.



Les enjeux et le contexte



2.1.LES ENJEUX

2.1.1. AMELIORER L'OFFRE DE TRANSPORT

Le projet est de créer un réseau structurant à l'Ouest de la Métropole raccordant Nice, aux communes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer, fortes globalement de 80.000 habitants et 27.000 emplois (soit les 2^e et 3^e villes les plus peuplées de la Métropole). Véritable colonne vertébrale du schéma de transport métropolitain sur sa partie Ouest, la ligne de tramway 4 permettra de répondre au potentiel économique d'un tel secteur, au maillage du réseau avec les autres transports en commun en site propre (TCSP) se rabattant sur cette ligne, et au nombre de voyageurs attendus.

La création de la ligne 4 est nécessaire :

- Au développement des transports en commun sur ces secteurs denses et en devenir,
- Aux échanges en traversée du Var,
- Pour permettre de relier les quartiers en **facilitant les déplacements locaux quotidiens** grâce à une desserte des principaux pôles générateurs de déplacement (l'aéroport, l'Arénas, l'institut Arnault Tzanck, quartier des Vespins et de la gare, CAP 3000 et le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var, l'hippodrome, le centre-ville de Cagnes sur mer, les équipements de proximité, ...).

2.1.2.REDUIRE LA PART DE L'AUTOMOBILE

Le tramway apporte fiabilité et rapidité pour les liaisons du quotidien et permet de trouver le meilleur compromis entre les différents besoins et modes de fonctionnement. L'arrivée du tramway va faire diminuer la part de l'automobile au profit des transports en commun et des mobilités douces et actives tout en redistribuant de l'espace aux piétons.

Pour faciliter ce report, la ligne de tramway sera l'occasion de construire des parcs-relais :

- À proximité de la gare de Saint-Laurent-du-Var,
- À proximité du Val Fleuri,
- Au terminus du parc des sports.

La création de parcs-relais est une nécessité qui permettra d'améliorer le rabattement des véhicules particuliers et d'augmenter donc le nombre d'usagers dans le tramway. Le principe en est que l'utilisateur d'un véhicule particulier peut stationner gratuitement dans un parking -relais, dès lors qu'il achète un titre de transport Aller-Retour de tramway. C'est ce billet validé qui lui permet de sortir gratuitement du parking relais. Il en existe déjà plusieurs attenants aux lignes de tramway 1, 2 et 3.

Les liaisons du quotidien sont articulées par des pôles d'échanges et des parcs-relais permettant de laisser la voiture au profit de transport en commun.

2.1.3. ORGANISER UN REPORT MODAL VERS LE TRAMWAY

Le projet de ligne 4 de tramway prévoit un niveau de performance similaire aux lignes de tramway existantes de la Métropole Nice Côte d'Azur. Cela sera rendu possible par l'acquisition de rames de grande capacité, de 300 personnes au maximum, circulant avec une fréquence de 8mn, et une vitesse commerciale optimale, grâce à une gestion de priorités de carrefours à feux privilégiant le transport collectif. En matière de confort, le tramway et les stations seront complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Cette ligne pourra recevoir donc de nouveaux usagers, dont ceux qui auront bénéficié des parcs relais d'une part, et ceux qui profiteront du redéploiement des lignes de bus d'autre part, lesquelles auront des arrêts positionnés le long de la ligne 4.

2.1.4. DESSERVIR LES PRINCIPAUX PÔLES ÉCONOMIQUES

Par la régularité et un cadencement approprié, la ligne 4 va permettre d'améliorer la desserte des pôles de développement situés de part et d'autre des rives du Var. Il s'agit par exemple du Grand Arénas, de Méridia, de l'aéroport en rive gauche. De même en rive droite, la zone commerciale de Cap 3000 et le quartier du Lac, l'institut Arnaud Tzanck, les Vespins, les secteurs du bord de mer, l'hyper centre de Cagnes-sur Mer, les bassins versants de la Cagne, avec le futur Eco-quartier de La Villette ou du Malvan constituent autant de secteurs en développement.

2.1.5. REQUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ET DEVELOPPER LES MODES DOUX

Le projet de la ligne 4 de tramway apporte des **bénéfices en termes de qualité de vie** par la requalification des espaces.

La requalification de la RM6007 et du boulevard Maréchal Juin favorise les activités commerciales et permet un embellissement de l'espace public :

- **Une ville plus belle, apaisée et plus moderne** : végétalisation, pistes cyclables, élargissement des trottoirs, absence de ligne aérienne de contact pour faciliter l'intégration du tramway dans l'architecture des quartiers traversés. Le tramway permet une baisse globale des risques d'accidents par rapport au nombre de personnes transportées,
- **Une requalification de l'espace public** : embellissement de façade à façade, création de nouveaux espaces communs conviviaux, redistribution de l'espace public au bénéfice des riverains et des modes actifs, réappropriation de la rue par les piétons, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

2.1.6. CONSTRUIRE LA METROPOLE VERTE DE LA MEDITERRANEE

La réalisation d'un réseau de transport en commun en site propre constitue un territoire de référence. Le développement durable est pris en compte à tous les niveaux :

- Matériaux utilisés,
- Plantations adaptées à l'évolution climatique,
- Mesures d'économies d'eau,
- Éclairage économe en énergie et respectueux de la biodiversité nocturne.

Le tramway est la meilleure solution pour faire évoluer les comportements, et pour atteindre une forte réduction des émissions de CO₂ et gaz à effet de serre en réduisant l'utilisation de la voiture pour certains déplacements. A l'instar des lignes 2 et 3, la plateforme ferrée sera réalisée sur un espace majoritairement engazonné.

Seuls les carrefours, les stations et les franchissements d'ouvrages d'art seront minéralisés. La végétalisation favorise la biodiversité, le rafraîchissement naturel, et atténue les effets du réchauffement climatique. Au total :

- Environ 25.000 m² de plateforme seront traités (en majorité par du gazon) sur la M6007 (1,2 ha sur Nice et Saint-Laurent-du-Var, et 1,3 ha sur Cagnes-sur-Mer)
- 800 arbres conservés et plantés (200 sur Saint-Laurent-du-Var, 500 à Cagnes-sur-Mer et 100 à Nice).

2.2. L'INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DIRECTEURS

2.2.1. LE SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS URBAINS



Il s'agit de poursuivre la réalisation du schéma directeur avec des lignes de tramway et TCSP supplémentaires ou étendues, articulées avec les transports non urbains, l'offre TER et les pôles d'échanges multimodaux. Les 3 objectifs majeurs inscrits déjà dans le schéma directeur des transports à l'horizon 2030 sont :

- Développer significativement l'offre de transport sur le réseau du transport public urbain et sur le réseau ferroviaire pour permettre une réduction sensible de la circulation automobile et des nuisances qu'elle engendre,
- Construire une offre de transport cohérente et complémentaire, articulée autour des pôles multimodaux principaux de Nice (Saint-Augustin, la gare

Thiers, Pont-Michel et Lingostière), ainsi que des pôles d'échanges secondaires de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var,

- Favoriser l'émergence de nouveaux parcs de stationnement relais et pôles d'échanges secondaires pour faciliter l'accès aux réseaux de transports collectifs.

Le bilan à mi-parcours avec l'actualisation du schéma directeur des transports urbains à l'horizon 2040 affirme la création d'une ligne forte structurante (tramway sur la carte) entre Cagnes-sur-Mer et Nice Ouest, en passant par Saint-Laurent-du-Var.

Sur le secteur qui intéresse le corridor de la ligne 4, l'arrivée du tramway aura des conséquences sur le réseau actuel de lignes de bus. Divers équipements seront prévus pour faciliter l'attractivité des transports bi-modes.

Réseaux bus et tramway : pôles d'échanges

Un principe de rabattement de lignes de proximité vers les stations pour augmenter la fréquentation du tramway est mis en place. Ce rabattement correspond à des axes significatifs du réseau :

- Débouché Val Fleuri,
- Gare ferroviaire de Saint-Laurent-du-Var,
- Pôle d'Échanges Multimodal de Nice Saint Augustin,
- Gare ferroviaire de Cagnes-sur-Mer
- Terminus parc des sports

Le projet consistera à faciliter des échanges entre bus et tramway, selon le principe du « quai à quai » de façon à atténuer les effets du changement de mode de transport. L'emploi des nouvelles technologies d'information et de communication sera également mis à profit pour améliorer l'information des voyageurs et minimiser les temps d'attente.

Stationnement

Le stationnement des véhicules sur le domaine public est considéré comme un accessoire indispensable de la vie urbaine, en répondant à la fois à une demande des résidents qui ne trouvent pas la place sur le domaine privé, et en offrant des accès facilités aux commerces et équipements urbains. L'arrivée d'une ligne de tramway modifie naturellement la part de la voiture comme possibilité d'accès aux commerces et services, et s'accompagne d'un réaménagement de l'espace public. À cette occasion, le fonctionnement des stationnements sera repensé par secteur pour permettre l'adéquation entre le nombre de places rétablies et la demande locale. Comme certains endroits demeurent exigus, les places manquantes auront vocation à être compensées,

soit au travers d'aménagements à proximité, soit au travers de la construction de parcs de stationnements, situés judicieusement. L'enjeu de conservation d'un nombre de places suffisant est vital pour permettre au tissu urbain de conserver son attractivité, et ses commodités d'usages, sans empêcher de pouvoir construire des espaces pour des modes doux, tels que les pistes et les bandes cyclables.

Parcs-relais

Des parcs-relais permettant de déposer sa voiture pour prendre le tramway seront implantés sur des emplacements cohérents :

À Saint-Laurent-du-Var :

- Intégration d'un P+R dans le PEM entre la gare ferroviaire de Saint-Laurent-du-Var et la station tramway.

À Cagnes-sur-Mer :

- Création d'un P+R le long du parc des sports au terminus de la ligne 4,
- Au débouché Val Fleuri et à proximité de la rue Sauvaigo : parking en superstructure et intégration au droit de cette station d'un pôle de rabattement bus significatif.

2.2.2. URBANISME : PLUM ET PDU

Le Plan de Déplacements Urbains Métropolitain (PDUM) constitue le volet mobilité du PLU Métropolitain. Il se décline en un certain nombre de projets à réaliser à différentes échéances, en cohérence avec le « schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2030 », qu'il actualise et complète.

Il propose les grandes orientations suivantes :

- Fiabiliser l'offre ferroviaire,
- Revoir le partage de l'espace public,
- Simplifier l'accès aux transports en commun et renforcer l'offre existante,
- Favoriser et promouvoir l'usage des modes doux,
- Fiabiliser les conditions de circulation routière sur la Métropole et réduire leur impact environnemental.

Dans ce cadre, il entérine un certain nombre de projets de TCSP complémentaires au schéma directeur de 2030, et à son actualisation à l'horizon 2040. Ainsi, la création d'une ligne forte structurante entre Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var et Nice Ouest (ligne de tramway 4), le principe de franchissement du Var par la ligne 2 jusqu'à Saint-Laurent-du-Var, la réalisation d'un transport par câble entre La Gaude et Lingostière, ou la création d'un site propre sur l'avenue des Alpes à Cagnes-sur-Mer font partie des projets à considérer. De même, il propose la réalisation de pôles d'échanges, souvent positionnés à proximité de gares (ligne ferroviaire du littoral, de Nice-Breil et ligne des Chemins de fer de Provence).

Au niveau du PLUM, les emplacements réservés sur la RM 6007, permettent l'insertion urbaine de la ligne 4 à Saint-Laurent-du-Var et à Cagnes-sur-Mer.

Liste des emplacements réservés
"voirie" et "équipements publics"

Commune de SAINT-LAURENT-DU-VAR



Nom de l'ER	Objet de l'ER	Type de l'ER	Bénéficiaire de l'ER	Surface (m²)
V25	Elargissement voirie et traitement des espaces publics et transports public de la limite communale ouest au chemin des Paluds (26m)	Voirie	Métropole Nice Côte d'Azur	28790



Liste des emplacements réservés
"voirie" et "équipements publics"

Commune de CAGNES-SUR-MER



Nom de l'ER	Objet de l'ER	Type de l'ER	Bénéficiaire de l'ER	Surface (m²)
V35	Elargissement de la RD6007 et création d'un TCSP (26m)	Voirie	Métropole Nice Côte d'Azur	71291



2.2.3. LE PLAN CLIMAT

Le programme d'actions pour 2019-2025 va permettre d'aller plus vite vers la transition écologique et l'adaptation du territoire métropolitain aux dérèglements climatiques et à la descente énergétique. Ce nouveau Plan Climat détermine, sur la base d'un diagnostic détaillé, la stratégie et les moyens d'actions visant une réduction de 22% des émissions à l'horizon 2026 avec une trajectoire de neutralité carbone en 2050.

Compte tenu du champ de compétences de la Métropole Nice Côte d'Azur, le volume d'émissions de gaz à effet de serre qu'il s'agit d'économiser en 6 ans s'élève à 182 000 tonnes équivalent carbone (TeCO₂).

Un des quatre leviers forts est la réduction de la part modale du véhicule thermique.

L'objectif est d'atteindre, pour la mobilité, une réduction de 126 000 tonnes équivalent carbone par an grâce au réseau de tramway et de bus, mais aussi aux modes de déplacements doux qui entraîneraient une diminution de l'impact du trafic automobile de 10%.

Le végétal occupe une place particulière dans la stratégie d'aménagement du corridor de tramway.

Sur l'espace de la plateforme tramway en voie verte, le végétal :

- Préserve et reconstruit la biodiversité en ville avec une capacité à offrir des essences fruitières,
- Contribue à la réduction des îlots de chaleur urbains et au stockage de carbone,
- Lutte contre la pollution atmosphérique,
- Permet d'absorber la pluie et réduit ainsi la concentration des effluents,
- Évite la circulation de véhicules sur la plateforme ferrée, améliorant la sécurité et la performance du système de transport.

Pour la partie hors plateforme du tramway, il est étudié la possibilité d'associer plusieurs strates de végétaux telles qu'elles existent dans la nature, avec des espèces qui s'associent facilement entre elles, afin de mettre en place un écosystème qui puisse s'autogérer à terme, et qui demeure compatible avec les usages urbains (clarté et ombre, tolérance via l'utilisation d'espèces non allergènes notamment) :

- Une strate haute plantée d'arbres de haute tige, une strate intermédiaire composée d'arbustes,
- Une strate basse formée de couvre-sols vivants,
- Espèces à feuilles caduques permettant de garder en été de l'ombre et de la fraîcheur, et en hiver de laisser sa place au soleil et à la lumière.



Le projet

A decorative graphic consisting of a dark blue background with a wavy, light blue border on the left side. In the bottom right corner, there is a stylized sunburst or starburst pattern made of white dashes of varying lengths radiating from a central point.

3.1. HISTORIQUE DU PROJET

Le réseau de transports collectifs en site propre (TCSP) actuel de la Métropole Nice Côte d'Azur est composé de 3 lignes de tramway :

- La ligne 1 (8,7km, 22 stations, Henri Sappia–Hôpital Pasteur) inaugurée en 2007 et l'extension à Pasteur en 2013
- La ligne 2 (11,3km, 20 stations, Ouest-Est) mise en service partiellement à Magnan en juin 2018 et en totalité jusqu'au Port-Lympia depuis décembre 2019
- La ligne 3 (7km, 11 stations, Saint Isidore-Aéroport ligne2) mise en exploitation en novembre 2019.



Il était prévu, en 2008, d'étendre le réseau de TCSP jusqu'à Cagnes-sur-Mer en créant une ligne 4 (anciennement « Ligne2B »). Cette extension était envisageable selon deux modes de transport : le tramway et le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).

De 2017 à 2020, la Métropole a réalisé une mise à jour des études de faisabilité élaborées en 2008 ainsi que sur l'analyse et la comparaison des variantes envisageables pour le tronçon de la ligne 4, qui reliera le secteur du Grand Arénas à Cagnes-sur-Mer.

Les variantes présentées dans le dossier de concertation portent sur des variantes de tracés qui étaient envisagées déjà en 2008 (secteurs Saint-Laurent-du-Var et entrée de Cagnes-sur-Mer), et plus récemment sur le tracé de la rive gauche du Var (secteur Nice au Grand Arénas).

Bien que décrites dans le présent projet, le choix s'est fait sur un tracé préférentiel le long de la RM 6007, en raison notamment de la meilleure intégration au tissu urbain, ainsi qu'une meilleure desserte du territoire. Véritable colonne vertébrale du schéma de transport sur la partie Ouest de la Métropole, seul le mode « Tramway » permet de répondre au nombre de voyageurs attendus et au potentiel d'une telle ligne.



Rabatement vers la ligne 4 de tramway (liaisons BHNS, lignes structurantes bus, lignes 2 et 3 du tramway)

3.2. AXE SOCIOECONOMIQUE

Participer à l'activité économique et desservir les principaux pôles

Le tramway va permettre de desservir les 2^{ème} et 3^{ème} communes les plus denses de la Métropole (Cagnes-sur-Mer avec 50 928 habitants, et Saint-Laurent-du-Var 28 453 habitants).

Le tracé préférentiel concerne environ 38.000 habitants et emplois à moins de 500m, et 61.000 habitants et emplois à 800 m de l'axe tramway (données 2019).

A l'horizon 2030, le tracé préférentiel en mode tramway concernera 55.000 habitants et emplois à moins de 500m et 85.000 à 800m.

Une meilleure accessibilité pour les salariés comme pour les clients permettra de revitaliser l'économie et le commerce sur les axes traversés et les principaux pôles.

La ligne de tramway relie également de multiples services publics et équipements publics.

Enfin, sur la base d'une estimation de 247 millions injectés, les travaux vont générer une augmentation de l'activité économique dans le domaine des travaux publics et de la construction.



Carte de zonage des 500 et 800 mètres depuis le tracé préférentiel. La zone blanche correspond à la bande de 500 mètres, et le jaune clair à la bande de 500 à 800 mètres depuis l'axe tramway ; Le jaune foncé correspond à la zone supérieure à 800 mètres

Contexte urbain et socio-économique du projet de tramway 4

Le tracé de la ligne 4 s'inscrit pleinement dans la politique d'espaces publics portée par la Métropole Nice Côte d'Azur qui est inscrite à travers le PLUm avec un emplacement réservé à 26m sur l'axe de la RM6007. Ce tracé va permettre de structurer cet axe mais également de doter le territoire métropolitain d'un réseau de transport urbain fort entre les 2 rives du Var.

Le tracé de la ligne 4 va permettre dans sa partie :

- **Est – Rive gauche du Var** de relier les territoires Ouest de la Métropole à l'ECO-Vallée plaine du Var : le Grand Arénas et son PEM, la future gare de la Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur, les lignes 2 et 3 du tramway de Nice, le secteur Méridia, l'Allianz Riviera, mais également l'aéroport de Nice Côte d'Azur, le futur Parc des Expositions et des Congrès
- **Centrale – Rive droite du Var** de desservir le sud de Saint-Laurent-du-Var, sa gare SNCF existante et future dans le cadre de la LNPCA, les quartiers entre l'A8 et la voie SNCF, mais également le centre CAP 3000, le quartier du Lac et le bord de mer en supprimant la passerelle pour constituer un boulevard urbain dans un secteur apaisé et sécurisé
- **Centrale - Les Vespins** de requalifier et de dynamiser l'axe de la RM6007, de desservir l'Institut Arnault Tzanck (271 lits en chirurgie, service d'urgence 24h/24, centre médico chirurgical) qui ne sera plus contraint d'augmenter son parc de stationnement lors d'accroissement de la clientèle, de capter les habitants du quartier Casals et Cassin situé entre la voie SNCF et l'A8, mais également le quartier des Vespins jusqu'au port de Saint-Laurent-du-Var
- **Axe Est-Ouest : Vespins / Val Fleuri / Cros / Requalification de la RM6007 jusqu'à l'hippodrome** de relier le Val Fleuri au centre de Cagnes-sur-Mer et favoriser l'accès aux commerces et aux plages, notamment par le développement de l'intermodalité : proximité avec la gare SNCF du Cros et d'un parking P+R. De requalifier l'avenue de Nice et la RM6007 et desservir leurs nombreux logements et d'aménager l'accès à l'hippodrome pour mettre en valeur l'entrée dans Cagnes depuis le boulevard Kennedy.
- **Axe Sud-Nord : Maréchal Juin / Eco quartier / centre ville / parc des sports et Lycées** de requalifier le boulevard Maréchal Juin avec de nouvelles essences d'arbres et en apaisant la circulation, de desservir les zones commerçantes et d'habitations avec une connexion facilitée piétonne vers le nouveau Pole d'échange multimodal (quartier de la Gare) dont les transports en communs plus performants permettront de desservir l'avenue des Alpes, le quartier du Malvan et les collines voisines, d'être intégré au projet du nouvel éco-quartier de la Villette jouxtant les rives de la Cagne et le parc des Cannebières renaturés pour répondre aux enjeux environnementaux, de desservir le centre de Cagnes et ses

zones commerçantes et de relier le parc des sports et les lycées Renoir et Escoffier, terminus de cette ligne dont le parking P+R permettra aux usagers des collines alentours de se stationner pour accéder au centre ville

Renforcer le développement économique

La future ligne 4 de tramway avec ses aménagements qualitatifs va être un véritable catalyseur du développement économique :

- **Une ville qui favorise l'activité** : renforcement de l'attractivité de la Métropole sur le plan national avec l'implantation de nouvelles activités commerciales et de service avec une requalification de l'espace plus conviviale.
- **Plus de fluidité et d'espace utile** : dégagement de l'espace public utile pour ceux qui ont besoin de se déplacer fréquemment : taxi, artisans, médecins, secours, professions libérales etc.
- **Plus d'activités liées aux travaux** : augmentation de l'activité économique dans les domaines des travaux publics et des aménagements publics.

3.3. FREQUENTATION

A partir des éléments décrits dans l'axe socio-économique, des données de la matrice des déplacements journaliers de la dernière enquête multimodale départementale, du nombre d'habitants et d'emplois par zone, **une étude sur la fréquentation attendue** à la mise en service et à l'horizon 2030 permet de consolider le choix du mode tramway.

Cette étude est basée sur :

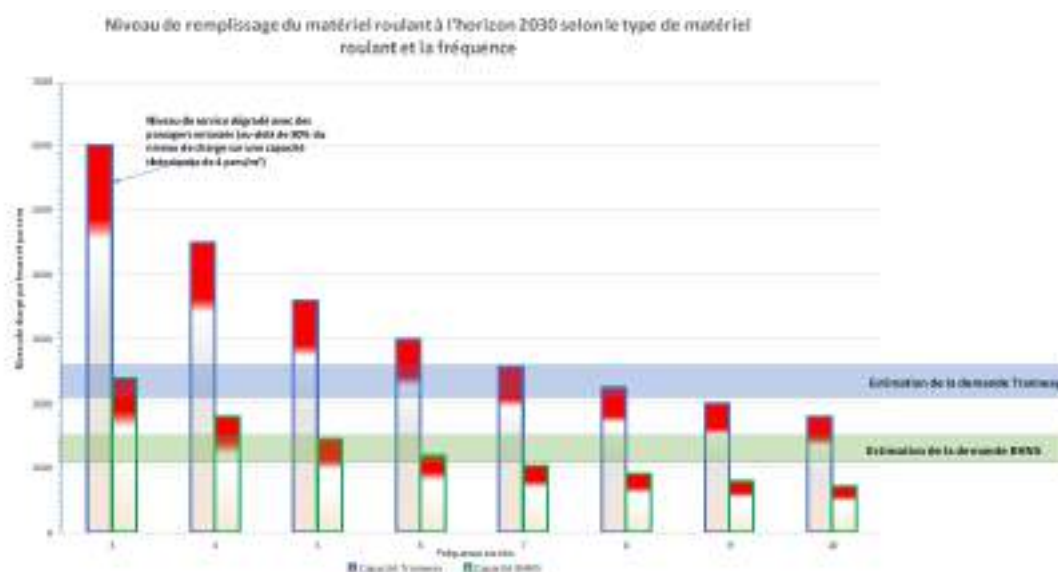
- Une fréquence de 8 mn,
- Une zone de chalandise à 500 m et 800 m pour le mode tramway et de 300 à 600m pour le mode BHNS (déplacements directs),
- Les échanges multimodaux au niveau des PEM (déplacements indirects au-delà de la zone de chalandise des stations),
- Les reports liés aux P+R (déplacements indirects),
- Les déplacements induits par des infrastructures comme l'aéroport et des établissements recevant du publics de grande capacité comme le centre commercial CAP 3000.

Les déplacements totaux seraient alors les suivants :

Potentiel de la demande ligne 4	Déplacements totaux (Jour) Attractivité des stations à 500 et 800m TRAM 300 à 600m BHNS	Déplacements à l'heure de pointe Attractivité des stations à 500 et 800m TRAM 300 à 600m BHNS
Mode Tramway	29 500 à 37 000	3 500 à 4 400
Mode BHNS	16 500 à 20 500	1 800 à 2 400

Ainsi, l'estimation de la fréquentation montre bien l'intérêt du mode tramway par rapport au mode BHNS dans sa capacité à capter des flux et à permettre un report modal satisfaisant.

L'estimation du trafic par sens en tramway, en prenant comme hypothèse un trafic orienté à 60% en direction de l'Arénas le matin (principale zone d'emploi), est de **2640 voyageur par heure par sens pour le scénario haut**. A partir de cette estimation, il est possible d'estimer le taux de remplissage du tramway durant l'heure de pointe en partant d'une capacité de 300 places pour un tramway et de 120 places pour un BHNS.



Ainsi à l'horizon 2030, le mode tramway apparaît comme le plus pertinent pour répondre aux enjeux de mobilité du secteur en offrant un niveau de service satisfaisant. En comparaison le BHNS pour une demande plus faible nécessiterait une fréquence entre 3 et 4 min ce qui est particulièrement élevé pour ce type de transports avec des risques accrus d'un manque de régularité de la ligne notamment dans le centre-ville de Cagnes-sur-Mer où les risques de perturbation sont plus importants (livraisons, piétons, manœuvres des ayants droits...).

Enfin, il faut noter également que l'estimation clientèle ne tient pas compte des développements au-delà de 2030 sur la plaine du Var mais également le long du corridor

de la ligne 4 en lien notamment avec la valorisation du foncier, et la mutation urbaine le long de la RM6007. De manière identique, l'estimation n'intègre pas un potentiel développement lié à l'ouverture de la gare SNCF Nice Aéroport à l'horizon de mise en service de la ligne 4 de tramway.

Le mode tramway répond donc favorablement à l'estimation de la fréquentation, tout en gardant une capacité suffisante, pouvant subvenir à l'augmentation du nombre de voyageurs au-delà de l'horizon 2030.

Nota : la fréquentation est également à mettre en rapport avec la longueur de la ligne, de 7,1km contre respectivement 11,3km pour la ligne 2. En extrapolant, le nombre de voyageurs sur la ligne 4 avec la longueur de la ligne 2, la fréquentation serait alors de 47 000 à 58 000 voyageurs. Le mode tramway laisse donc également l'opportunité de réaliser de futures extensions.

3.4. CARACTERISTIQUES DU PROJET

Au stade actuel de la concertation, les caractéristiques du projet porté par la Métropole Nice Côte d'Azur sont les suivantes, et susceptibles d'évoluer lors des études de définition. Ces caractéristiques correspondent au tracé dit préférentiel :

- Villes desservies : Nice, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer
- Mode de transport : Tramway sur rail
- Longueur de la ligne 4 : 7,1km (1,3km sur Nice, 1,8km pour Saint-Laurent-du-Var et 4km pour Cagnes-sur-Mer)
- Nombre de stations : 13
- Fréquence pour chaque sens : 8mn entre chaque rame
- Temps de parcours : 20mn entre les terminus
- Vitesse commerciale : 21km/h
- Alimentation des rames : énergie électrique embarquée
- Rechargement des batteries : par le sol, pas de lignes aériennes de contact dans l'espace public
- Capacité d'une rame : 300 voyageurs
- Correspondances : lignes 2 et 3 du tramway
- P+R créés : gare de Saint-Laurent-du-Var, Val Fleuri et Parc des Sports

- Remisage des rames : au centre de maintenance Charles Ginésy terminus de la ligne 2 de tramway à Nice Ouest

3.5. TRACE PREFERENTIEL



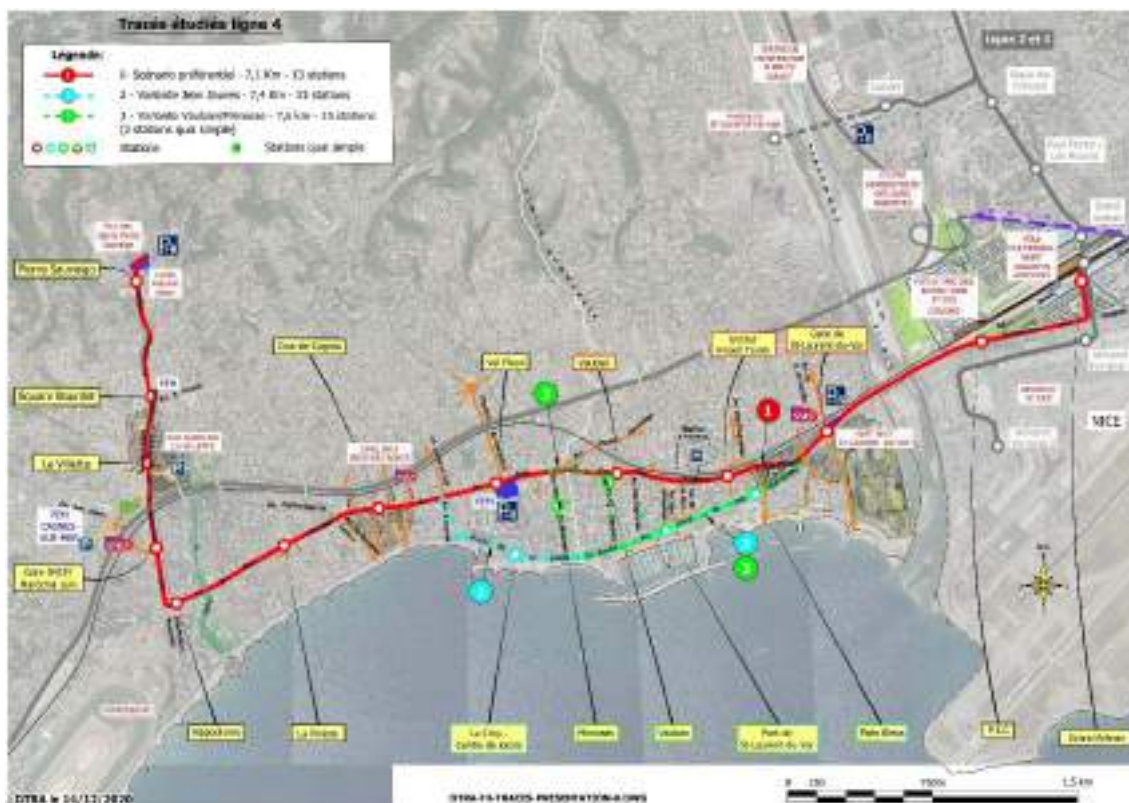
Depuis l'Est, le terminus de la ligne 4 se situe sur l'axe Nord-Sud dans le pôle d'échanges multimodal du Grand Arénas à proximité immédiate de la gare Nice Aéroport desservie à terme par la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, et des stations des lignes 2 et 3. La voie ferrée de la ligne 4 sera raccordée à celle de la ligne 2 afin de permettre le remisage des rames au centre de maintenance Charles Ginesy.

La voie ferrée du tramway emprunte ensuite la rampe de l'axe Nord-Sud du Grand Arénas pour se raccorder en position centrale et axiale de la promenade des Anglais en direction de l'Ouest.

L'ouvrage de franchissement du Var de la RM6098 est utilisé pour rejoindre en rive droite du Var Saint-Laurent-du-Var, puis le chemin des Paluds afin de prendre l'itinéraire RM6007, route des Vespins. Une forte évolution du site entre le RM 118, la route du bord de mer et la RM6007 est attendue au cours de la prochaine décennie (débouché LNPCA, nouvelle gare TER) ; le tracé retenu autorise cette adaptabilité du site.

Le tramway emprunte ensuite la RM6007, puis l'avenue de Nice jusqu'au carrefour du boulevard Maréchal Juin à Cagnes-sur-Mer. Il entre ensuite au centre-ville jusqu'au square Bourdet. Au-delà, la ligne de tramway chemine jusqu'au parc des sports, dont les lycées (Auguste Renoir et Paul Escoffier) et les équipements publics sont de forts pourvoyeurs de voyageurs. Ce tracé final côté Ouest intercepte le courant routier de la RM18 qui lie les communes de Cagnes-sur-Mer et de la Gaude.

3.6. LES VARIANTES DE TRACE



Plusieurs variantes de tracé ont été étudiées avant d'aboutir au tracé préférentiel. Elles sont présentées ci-après.

Variante bord de mer jusqu'à l'avenue Jean Jaurès – Tracé (2)

Cette variante de tracé au niveau du secteur central de la ligne 4 emprunte la RM6098 jusqu'à Cagnes-sur-Mer pour rejoindre la RM6007 par l'avenue Jean Jaurès au Cros de Cagnes (tracé 2 en bleu). Pour mémoire, le tracé préférentiel (tracé 1 en rouge) emprunte le chemin des Paluds pour rejoindre la RM6007 au niveau de l'avenue Frédéric Mistral afin de desservir le quartier des Vespins puis du Val Fleuri à Cagnes-sur-Mer.

Cette variante (2) présente également certains désavantages ayant amené à retenir le tracé préférentiel (1) dans ce secteur :

- Le tracé (2) longe le bord de mer et s'éloigne des centres de gravité des populations cibles. Ce tracé ne permet plus de capter les zones résidentielles situées à Saint-Laurent entre l'A8 et la voie SNCF, et les zones résidentielles du Val Fleuri, contrairement au tracé (1). Ce tracé (2) plus au sud permet en revanche une desserte au plus près des quartiers et des équipements du port de St Laurent du Var
- Le tracé (2) ne permet plus de desservir l'Institut Arnault Tzanck, et éloigne le P+R du Val Fleuri appauvrissant ainsi le report modal de la voiture vers la future ligne 4 de tramway.
- Le tracé (2) est un peu plus long que le tracé (1), et il ne permet pas de requalifier la RM6007 et de revitaliser cet axe urbain qui est en attente d'un nouvel aménagement depuis des décennies.





L'état de la RM6007 après un siècle

Variante bord de mer jusqu'aux avenues Vauban/Mimosas – Tracé (3)

Cette variante de tracé au niveau du secteur central de la ligne 4 de tramway reprend en partie la variante (2) en empruntant la RM6098 jusqu'à l'avenue Vauban dans le sens montant pour reprendre la RM 6007, et l'avenue des Mimosas dans le sens descendant et rejoindre la RM 6098, route du bord de mer.

Ce tracé de variante dédouble les voies du tramway sur deux avenues perpendiculaires (avenue Vauban et avenue des Mimosas) aux axes principaux (RM6007 et RM6098). Ce dédoublement des voies du tramway présente :

- La longueur de ligne la plus importante de l'ensemble des variantes,
- Deux demi-stations supplémentaires,
- Une exploitation du système de transport plus délicate, en raison de ce dédoublement,
- Un manque de lisibilité pour les futurs usagers,
- Reprend les éléments de la variante bord de mer plus une desserte des quartiers résidentiels Vauban et Mimosa

Hormis ces principaux désavantages, les avenues Vauban et des Mimosas, sont sous-dimensionnées par rapport aux axes principaux et un TCSP viendrait fortement contraindre la voirie (suppression d'un sens de circulation) et les fonctionnalités urbaines (stationnement, accès aux résidences).



3.7. TABLEAU MULTICRITERES

	Tracé (1) préférentiel	Variante (2) Bord de mer jusqu'à l'avenue Jean Jaurès	Variante (3) Bord de mer jusqu'aux avenues Vauban et Mimosas
Points majeurs			
Potentiel de desserte	Ce tracé dessert la zone urbaine la plus dense en population et emploi offrant le potentiel de desserte le plus important +++	Cette variante en longeant le bord de mer diminue de moitié le potentiel de desserte du secteur et ne dessert ni l'institut Tzanck, ni le Val Fleuri -	Cette variante est intermédiaire aux deux autres. Elle ne permet pas de desservir l'institut Tzanck mais le Val Fleuri en conservant son PEM et P+R +
Développement urbain et mutation	Ce tracé utilise l'emplacement réservé de la RM6007 qui fige le développement urbain de cette zone. Son utilisation par le projet ligne 4 va permettre une mutation urbaine de cet axe majeur +++	Cette variante ne nécessite pas d'acquisitions foncières, mais en longeant le bord de mer figé par des aménagements portuaires ne procurera pas de développement urbain important -	Cette variante reste une solution intermédiaire entre les deux autres tracés, bien que la route des Vespins qui est évitée ne connaîtra pas de mutation +
Requalification de l'axe tramway	La RM6007 sur ce secteur reste l'axe majeur le plus en attente d'une requalification. L'insertion urbaine du tramway y est facilitée par l'acquisition d'une partie de l'emplacement réservé +++	Cette variante emprunte la route du bord de mer qui est en partie requalifiée par le développement des modes doux et des aménagements paysagers -	Cette variante est une fois de plus une solution intermédiaire permettant de requalifier la RM6007 sur Cagnes mais qu'en partie sur Saint-Laurent +
Autres points			
Exploitation Tramway	Ce tracé ne présente pas de difficultés au niveau de son exploitation, et comme il est le tracé le plus court, il est également le plus performant +++	Cette variante ne présente également pas de difficultés en termes d'exploitation, mais comme ce tracé est plus long d'environ 500 m, le temps de parcours est augmenté +	Cette variante avec le dédoublement des voies sur des axes secondaires se raccordant à 90° n'est pas la meilleure solution au niveau de l'exploitation. De plus, pour les voyageurs, ce tracé est peu lisible et propose des arrêts dédoublés en demi-stations -
Impact circulation	Ce tracé permet de maintenir le nombre de	Cette variante sur la route du bord de mer permet de	Cette variante qui emprunte des voiries secondaires est

	voies existantes sur la RM6007, soit 2x1 voies, grâce à l'emplacement réservé. Il supprime cependant des voies de tourne-à-gauche à certains carrefours limitant leur capacité +	maintenir 2 voies dans le sens Ouest-Est en décalant la piste cyclable vers le Sud, et supprime la troisième voie de circulation dans le sens Est-Ouest, tout en maintenant 2 voies +++	la plus impactante en termes de circulation car la création de carrefours « tramway » perpendiculairement aux axes principaux limiteront leur capacité -
Développement des modes doux	La RM6007 n'a pas d'aménagements spécifiques pour les cycles et les modes doux. Le fait d'y faire passer le tramway va permettre d'en créer et de les mailler avec ceux existants en bord de mer +++	Cette variante emprunte la route du bord de mer qui possède déjà une piste cyclable et des trottoirs aménagés pour les modes doux. Le passage du tramway sur cet axe n'apportera peu de plus-value pour cette thématique -	Cette variante est une plus une solution intermédiaire permettant en partie de développer les modes doux sur la RM6007 +
Synthèse	1er	3ème	2ème

Potentiel de desserte : desserte de la population la plus large, des quartiers résidentiels denses et des équipements et secteurs pourvoyeurs d'emplois, des liaisons et échanges avec les pôles multimodaux.

Développement urbain : axe structurant amené à se développer au niveau urbain et à se densifier en termes de population et d'emplois, en attente d'une infrastructure forte de transport.

Requalification de l'axe tramway : facilité d'insertion du tramway, largeurs disponibles, emplacements réservés permettant d'insérer au mieux l'infrastructure de transport en requalifiant l'axe et en améliorant le cadre de vie.

Exploitation du tramway : tracé présentant le meilleur compromis vitesses de transport et respect des fréquences, permettant d'insérer au mieux les terminus et stations.

Impact circulation : aménagement impactant le moins la circulation des véhicules, les entrées de ville, les traversées du Var

Développement des modes doux : aménagement facilité pour les piétons, en faveur des pistes cyclables, maillage des réseaux.

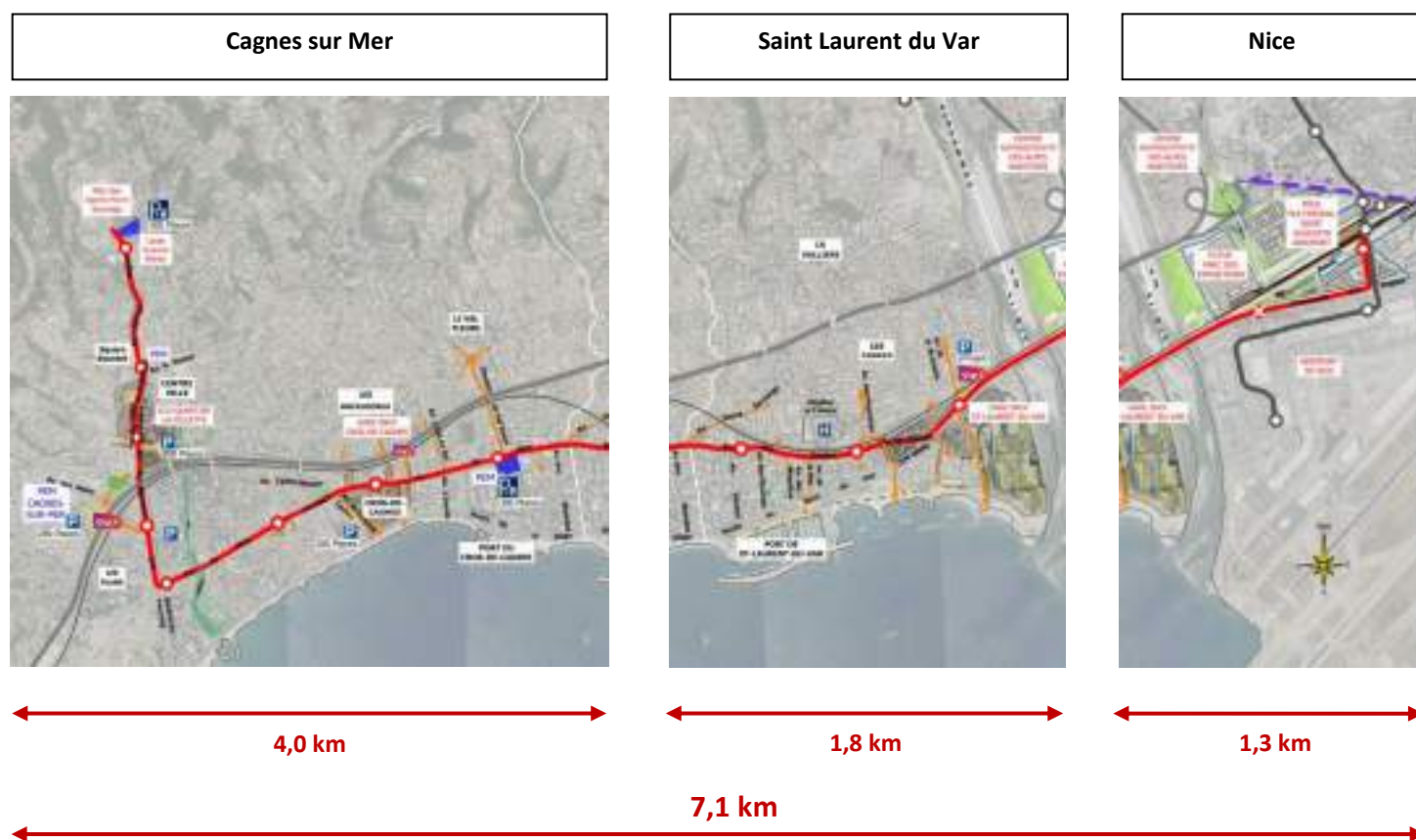


Zoom sur les communes



Trois communes sont concernées par l'arrivée de la ligne 4 du tramway. Sur les **7,1 km** que compte le tracé :

- **1,3 km** se situe sur la commune de Nice,
- **1,8 km** se situe sur la commune de Saint-Laurent-du-Var,
- **4,0 km** se situe sur la commune de Cagnes-sur-Mer.

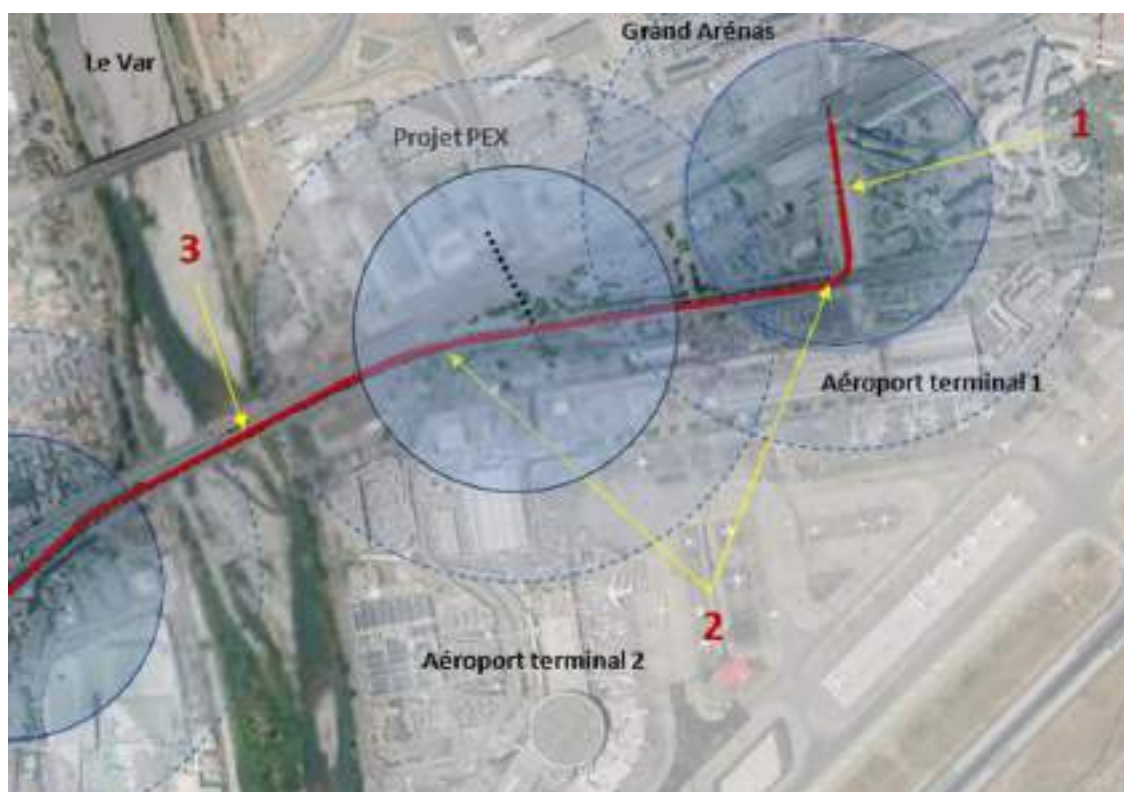


Les plans, coupes et visuels présentés dans ce chapitre « zoom sur les communes » sont des intentions d'aménagement du projet de la ligne 4 de tramway afin que le public puisse visualiser un rendu et se faire une opinion sur le projet. Les documents présentés ne sont pas figés pour les études futures et sont mêmes susceptibles d'évoluer par rapport :

- Aux observations émises par le public durant la concertation,
- Aux détails des études d'avant-projet,
- Aux projets connexes à la ligne 4,
- Aux évolutions du contexte au projet.

4.1. NICE

4.1.1. PRESENTATION DU TRACE PREFERENTIEL (CARTE)



Les principales séquences d'insertion du tramway sur Nice sont :

- 1/ Le pôle d'échange du Grand Arénas
- 2/ La Promenade des Anglais
- 3/ Le pont Napoléon III

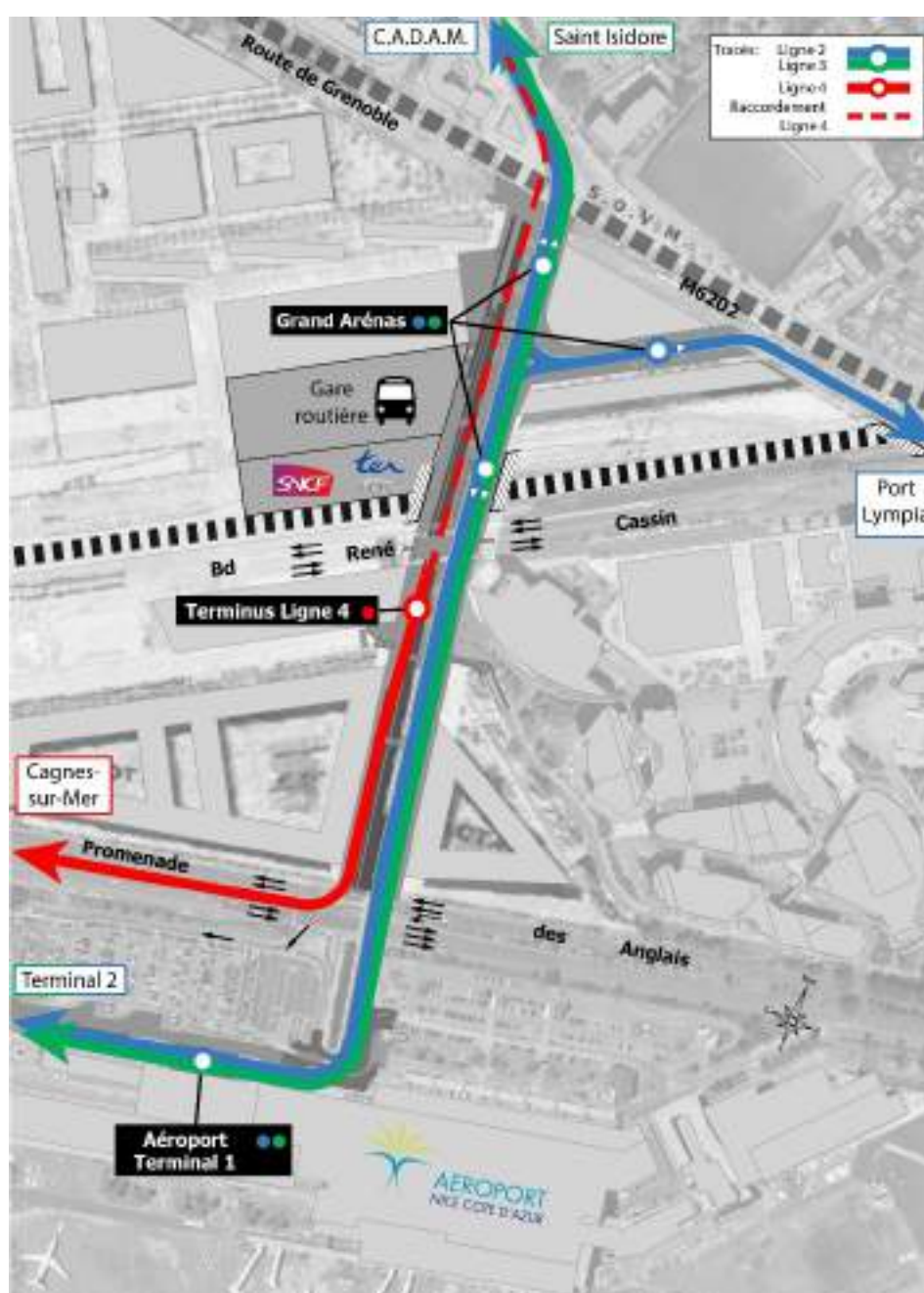


Zone d'influence directe d'une station (500 à 800 m)

4.1.2. LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION A NICE

Une connexion optimisée avec le pôle d'échanges du Grand Arénas

Le terminus de la ligne 4 sera en correspondance directe avec les lignes 2 et 3 de tramway ainsi que la future gare LNPCA. L'arrêt de la ligne 4 sera positionné au plus près des lieux de correspondance du pôle d'échanges du Grand Arénas.



Zoom sur les communes

Nice

Le terminus de la ligne 4 est judicieusement placé entre la gare SNCF (LGV-TER) et non loin du Terminal 1 de l'aéroport Nice Côte d'Azur. Les stations des lignes 2 et 3, ainsi que la gare routière bus permettent de compléter les échanges multimodaux.



Ligne 4

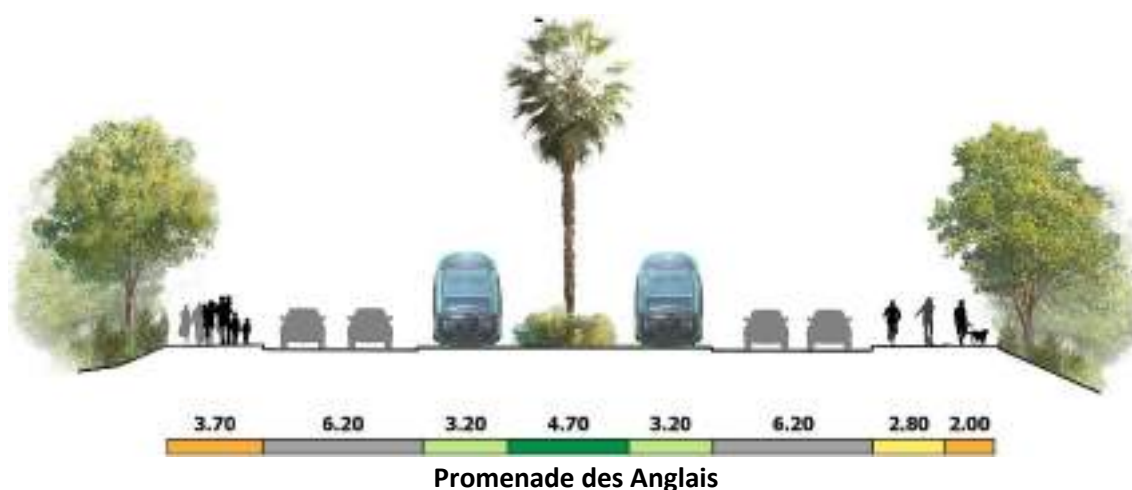
Ligne 2



Axe Nord-Sud du Grand Arénas

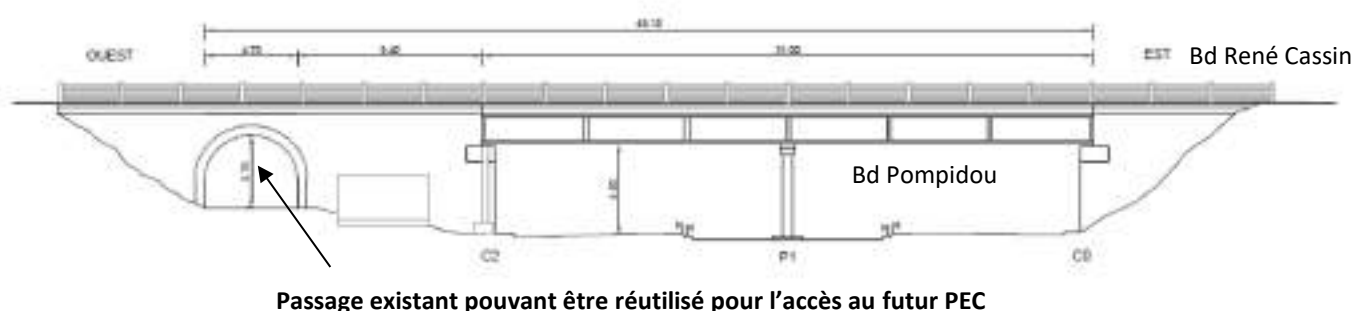
Une entrée de ville valorisée sur le thème de Nice « ville verte de Méditerranée »

La ligne 4 sera un levier pour améliorer la perception de l'entrée de la Ville de Nice depuis l'Ouest. La végétalisation de cette séquence sera un enjeu important. Une continuité végétale sera réalisée afin de représenter la thématique « Nice Ville verte de la Méditerranée ». Il est privilégié une insertion du tramway au centre de la promenade des Anglais. L'engazonnement de la plateforme du tramway accompagnera le terre-plein central de la promenade, déjà fortement paysagé.



Un arrêt tramway pour desservir le futur Parc des Expositions et des Congrès (PEC)

La présence d'un ouvrage permettant le franchissement des voies SNCF, au niveau du futur PEC, est une opportunité pour localiser à cet endroit un nouvel arrêt du tramway. Cet aménagement doit être associé à un espace public et à un cheminement piéton suffisamment large et aux normes PMR pour desservir un secteur qui génèrera des flux piétons importants.

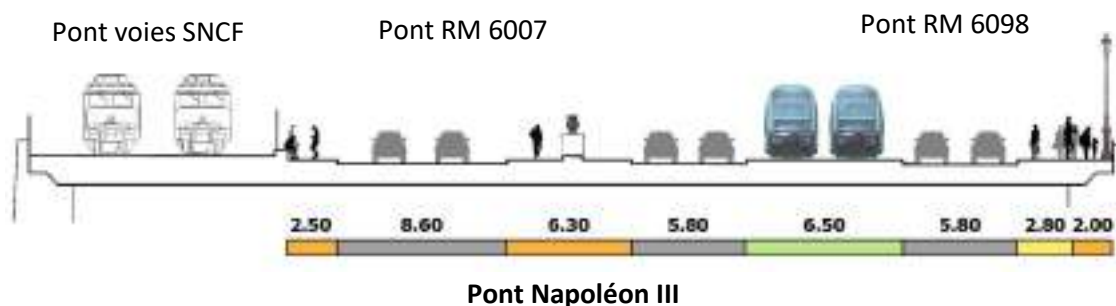


Zoom sur les communes

Saint-Laurent-du-Var

Le Pont Napoléon III – Un regard sur le grand paysage

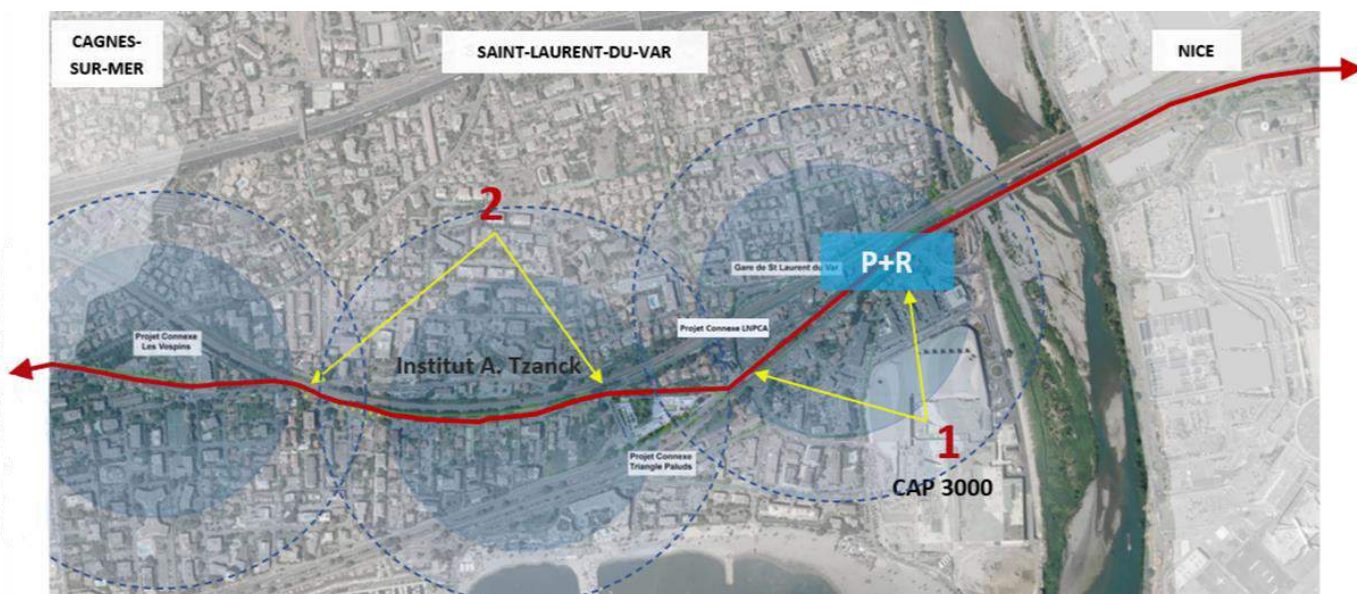
La traversée du Var se caractérise par des percées visuelles importantes vers le grand paysage et le Mercantour. Afin de préserver cette vision dégagée et panoramique, il est souhaité de privilégier des aménagements qui minimisent les émergences ainsi que d'assumer la minéralité de cette séquence.



Zoom sur les communes Saint-Laurent-du-Var

4.2. SAINT-LAURENT-DU-VAR

4.2.1. PRESENTATION DU TRACE PREFERENTIEL (CARTE)



Les principales séquences d'insertion du tramway sur Saint-Laurent-du-Var sont :

- 1/ En axial sur la route du bord de mer
- 2/ En latéral sur la RM 6007 le long du talus SNCF

 Zone d'influence directe d'une station (500 à 800 m)

 Parking relais

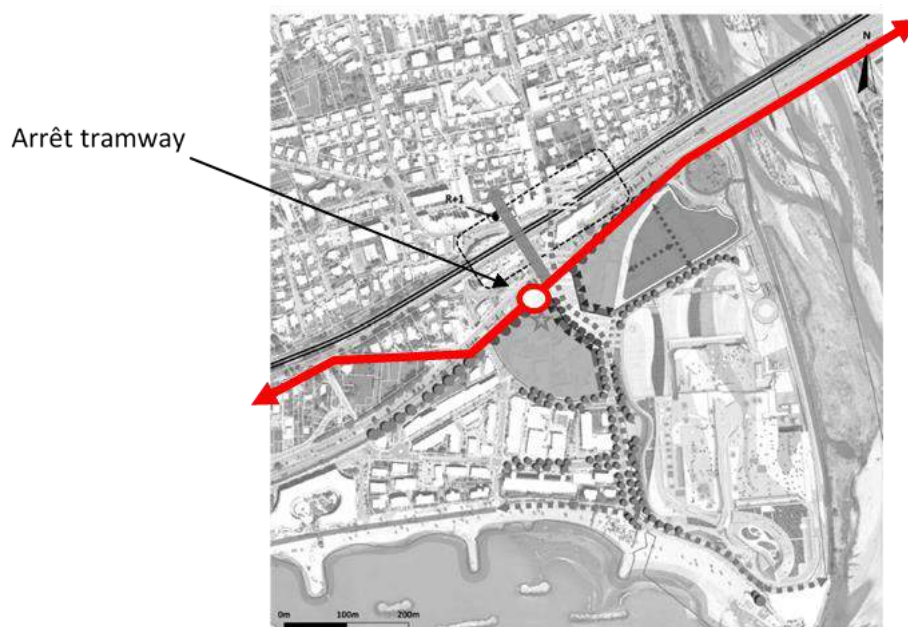
4.2.2. LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION SUR SAINT-LAURENT-DU-VAR

Le secteur de la Gare de Saint Laurent - un projet en cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme métropolitain et la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Le tramway devra s'insérer dans un projet d'envergure et un secteur qui va connaître de fortes mutations. L'arrêt du tramway sera stratégiquement positionné afin d'être en cohérence avec le projet de la LNPCA et l'OAP des Vespins (orientation d'aménagement et de programmation indiquée dans le PLUM).

La requalification des espaces publics du secteur doit être compatible avec la poursuite des projets en cours de réflexion : relier le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var à son bord de mer et à la zone commerciale, créer une entrée de ville plus qualitative avec la suppression de la passerelle et la requalification de la voie en boulevard urbain et où les modes doux sont connectés permettant ainsi de résorber l'effet barrière des grandes infrastructures.

Un parking relais (P+R) viendra compléter le dispositif afin de créer un pôle stratégique situé à proximité immédiate de l'aéroport et du centre commercial CAP 3000.



Extrait de l'OAP du PLUM

Zoom sur les communes Saint-Laurent-du-Var



Route du bord de Mer – Gare de Saint-Laurent-du-Var

Zoom sur les communes

Saint-Laurent-du-Var



La route des Vespins – Une meilleure desserte des quartiers au Nord de la voie SNCF

La présence du talus SNCF est à considérer comme une opportunité de concevoir une unité paysagère forte entre celui-ci et la plateforme végétalisée du tramway.

La volonté d’obtenir une séquence très paysagère ainsi que la configuration de la voie amène à privilégier une insertion de plateforme en latérale.

Une attention particulière sera apportée sur la requalification des cheminements permettant de traverser les voies SNCF et de desservir le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var ainsi que l’hôpital Tzanck.

Les aménagements de la ligne 4 du tramway prendront en compte le projet de la ligne nouvelle Provence Côte d’Azur pour qu’à terme les deux projets soient compatibles.

Les arrêts du tramway seront positionnés au plus près des passages excitants sous les voies SNCF afin de pouvoir desservir les équipements, notamment l’hôpital Tzanck, et les habitations situées au nord des voies SNCF.

Les projets de la ligne 4 de tramway et de la ligne nouvelle Provence Côte d’Azur constituent une opportunité pour requalifier et dynamiser la RM 6007, offrant également une perspective de faire évoluer le tissu urbain et d’améliorer les accès transversaux qui mènent au bord de mer, au port de Saint-Laurent-du-Var ou encore aux Flots Bleus.

Zoom sur les communes Saint-Laurent-du-Var



Insertion latérale



Route des Vespins

4.3. CAGNES-SUR-MER

4.3.1. PRESENTATION DU TRACE PREFERENTIEL (CARTE)



Les principales séquences d'insertion du tramway sur Cagnes-sur-Mer sont :

- 1/ Le P+R du Val Fleuri
- 2/ Le Cros de Cagnes
- 3/ Le boulevard Maréchal Juin
- 4/ Le centre-ville
- 5/ L'avenue Marcel Pagnol



 Parking relais

4.3.2. LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION SUR CAGNES-SUR-MER

La réalisation d'un parking relais au débouché du chemin du Val Fleuri

Le chemin du Val Fleuri est un quartier en pleine expansion de Cagnes-sur-Mer, les voies de circulation que sont l'avenue des Chênes et l'avenue des Bugadières le relie au centre-ville et en font donc un axe majeur qui débouche sur la RM6007.

Il est donc attendu un report modal important qui sera rendu possible par un pôle d'échanges constitué d'un parc relais, de plusieurs quais bus et d'une station de tramway positionné sur un emplacement réservé

La plateforme du tramway est positionnée préférentiellement au sud de la voirie afin de contourner les 2 grands cèdres protégés.



Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer

Avenue de Nice – Préservation des Cèdres



PEM du Val Fleuri



Avenue de Nice – Cagnes-sur-Mer
Carrefour chemin du Val Fleuri

L'avenue de Nice et la traversée du Cros de Cagnes

L'avenue de Nice avec ses immeubles ne laisse qu'entrevoir à certains endroits les petites rues composées des maisons de pêcheurs qui font le charme du Cros de Cagnes. Le passage du tramway par la RM6007 permettra de requalifier cette avenue qui permet l'accès entre autres à la gare TER, à la très commerçante rue des Oliviers et à la place Saint Pierre. Les aménagements devront donc prendre en considération :

- Cette identité particulière et cette unité d'ensemble, les liens stratégiques avec la gare TER et les cheminements piétons franchissant l'A8 et les voies ferrées.
- Un nouveau partage des fonctionnalités pour favoriser des emprises plus importantes en faveur d'un d'espace public plus qualitatif.



Le Cros-de-Cagnes

Plus globalement sur cette séquence une insertion axiale du tramway est proposée afin de ne pas rentrer en conflit avec l'ensemble des fonctionnalités présentes en pied de façade (accès véhicules, terrasses, places de livraison, devantures commerciales...)

Le linéaire important de cette séquence (environ 1800m) nécessite une réflexion paysagère qui ne soit pas systématique et monotone.

Une diversité sera étudiée dans le choix des essences, des plantations et les densités végétales. Une continuité végétale sera recherchée mais qui ne s'exprimera pas nécessairement par une régularité des alignements.



Avenue de Nice – Cagnes-sur-Mer

Le Sud du boulevard Maréchal Juin – La valorisation d'une artère commerciale

Au regard de l'activité commerciale importante du boulevard il est nécessaire d'élargir les trottoirs existants. La reconfiguration du stationnement (avec notamment la suppression de l'épi) doit faciliter cette évolution. La baisse en nombre de place de stationnement sera pondérée par la réalisation d'un parking de compensation.

Par similitude à la RM 6007 une insertion axiale du tramway sera privilégiée afin de ne pas rentrer en conflit avec l'ensemble des fonctionnalités urbaines présentes en pied d'immeuble.

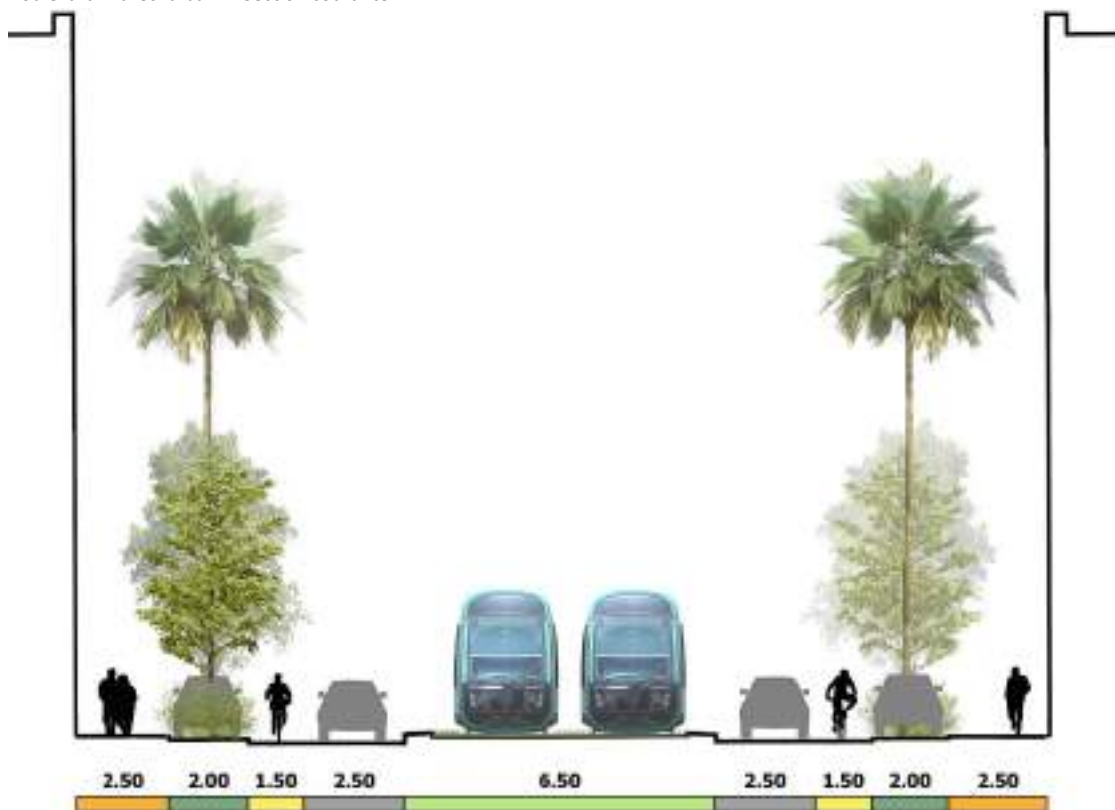
La requalification générale du boulevard est l'opportunité de revoir le parti paysager afin d'offrir un espace public plus ombragé l'été.

Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer



Boulevard Maréchal Juin – Section courante



Boulevard Maréchal Juin

Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer

Le centre-ville

Le tramway traverse le centre-ville en empruntant le boulevard Maréchal Juin, l'avenue de l'Hôtel des Postes et l'avenue Frédéric Mistral. L'insertion d'un tramway sur cette section suppose de revoir le plan de circulation du centre-ville afin de minimiser la circulation sur l'axe du tramway.

Les études menées à aujourd'hui montrent que les véhicules transitant par le centre-ville ne s'arrêtent pas, ou peu. Cette circulation ne profitant pas aux commerces, n'amènent que nuisances et pollution. Le projet de la ligne 4 de tramway est l'opportunité de créer un centre-ville apaisé afin de valoriser ses espaces publics et ses commerces. Même s'il sera nécessaire de mener des études détaillées pour confirmer certains points de l'aménagement, le plan de circulation pourrait être le suivant : un trafic de transit en bleu élargi offrant ainsi un large centre-ville propice aux piétons et modes doux avec un cadre de vie grandement amélioré.



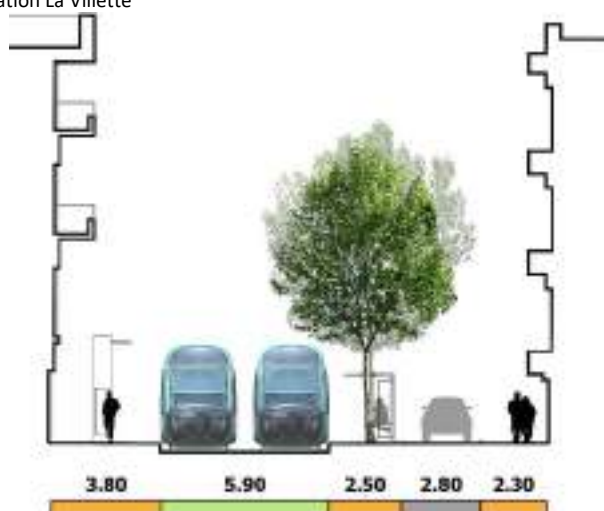
Cagnes-sur-Mer

Une desserte riveraine et livraison sera toujours possible via une plateforme tramway qui pourra être ponctuellement partagée. L'intervalle à 8 minutes par sens des tramways permettra cette cohabitation sur l'avenue de l'Hôtel des Postes et Frédéric Mistral. Au niveau du boulevard Maréchal Juin depuis la rue de l'Eglise une voie propre à la circulation routière sera conservée et destinée aux dessertes riveraines et au fonctionnement urbain.



Boulevard Maréchal Juin- Église de la Sainte-Famille – Cagnes-sur-Mer

Boulevard Maréchal Juin – Station La Villette



Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer

Le projet minimisera les reprises de la place de Gaulle récemment requalifiée.



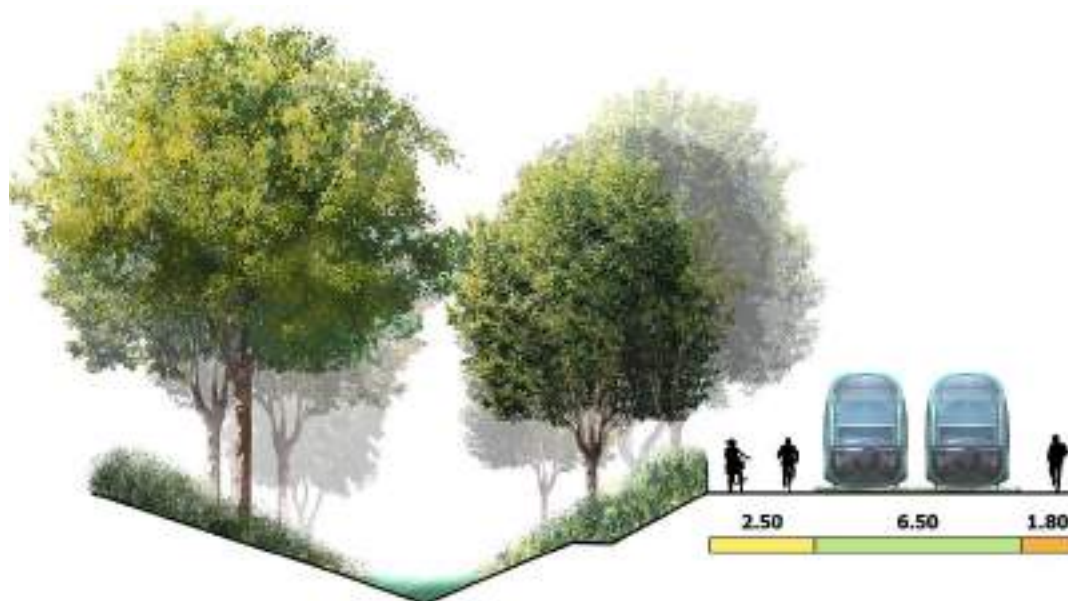
Place du Général de Gaulle

Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer

L'avenue Marcel Pagnol - L'accompagnement végétal des berges de la Cagne

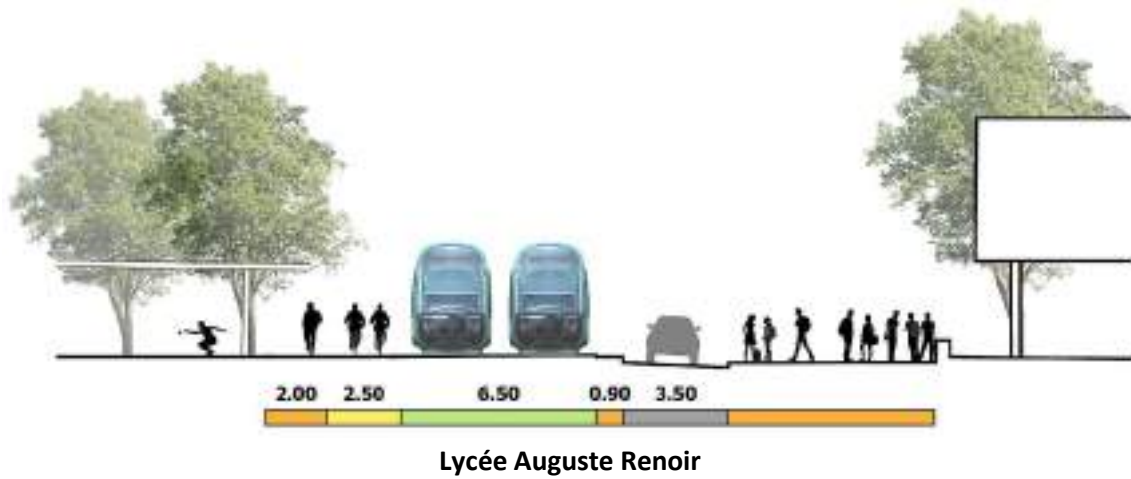
Le projet devra renforcer le caractère paysager de cette séquence en lien avec les berges de la Cagne. La faible densité urbaine du secteur doit permettre de favoriser des aménagements perméables, rustiques et plus propices à la renaturation de la Cagne.



Avenue Marcel Pagnol

Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer





Les bénéfices attendus



5.1. LES BÉNÉFICES EN TERMES DE QUALITÉ DE VIE

- La réduction des impacts sur la santé, liés à la voiture pour les milliers d'habitants des quartiers traversés :
 - Comme pour les lignes en exploitation, une diminution sensible de la pollution atmosphérique : - 15 à -17,5 % de polluants en moins, et apaisement de la circulation.
 - Une très nette diminution du bruit : 2 fois moins de bruit constaté en moyenne sur les voies requalifiées par le tramway – en moyenne – 4 dB. Réduction du bruit pour les immeubles situés à proximité.
- La requalification urbaine et esthétique de la RM6007 et des espaces publics du corridor. Ainsi une surface de 125.000 m² sera requalifiée de façade à façade.
- La création d'un ruban vert sur le tracé, avec une voie verte de 6m50 dédiée au tramway. Seuls les carrefours, les stations et les franchissements d'ouvrages d'art sont minéralisés. Au total, environ 25.000 m² de plateforme seront traités (en majorité par du gazon) sur la RM6007 (1,2 ha sur Nice et St Laurent du Var, et 1,3 ha sur Cagnes sur mer).
- De nouveaux espaces verts verront le jour, intégrant la plantation de nouveaux arbres qui améliore la climatisation naturelle des axes traversés, dans le respect du caractère méditerranéen du littoral : 800 arbres conservés et plantés (200 sur Saint-Laurent-du-Var, 500 à Cagnes-sur-Mer, et 100 à Nice).
- Le retraitement et l'élargissement des trottoirs pour favoriser les déplacements des piétons et ajouter de la convivialité à la vie urbaine avec la possibilité d'installer des terrasses, meilleure accessibilité pour les PMR.

En résumé, les bénéfices attendus pour la population :

- Moins de pollution
- Moins de bruit
- Une ville plus belle et apaisée
- Une ville plus moderne
- Une ville plus conviviale où les déplacements en transport en commun et en mode doux sont bénéfiques pour la santé
- Une ville plus verte qui respire
- Un cadre de vie requalifié

5.2. LES BÉNÉFICES EN TERMES DE MOBILITÉ

- L'arrivée du tramway va faire diminuer la part de l'automobile au profit des transports au commun et des mobilités douces et actives.
- Il va permettre d'alléger le trafic routier, et faciliter les nombreux déplacements locaux :
 - Grâce à une desserte plus fine (13 arrêts)
 - Reliant entre eux les quartiers, équipements et services publics
 - Articulée et complétée par des pôles d'échanges pour les rabattements
 - Permet de développer une nouvelle complémentarité avec le train.
- Il améliorera l'offre TC (fiabilité et rapidité) pour les liaisons du quotidien entre la partie Ouest de la Métropole et le cœur de la vallée du Var, notamment pour les salariés,
- Il va desservir les principaux pôles générateurs de déplacements du quotidien : l'aéroport, l'Arénas, l'institut Arnault Tzanck (40.000 visiteurs/an hors personnel et hospitalisés), le centre commercial Cap 3000, le Cros de Cagnes, l'hippodrome, le centre-ville de Cagnes-sur-Mer, les équipements de proximité, le parc des sports et les lycées.
- Des parcs-relais seront réalisés pour le rabattement des voitures vers le tramway ; les accès entre tramway et les gares (à Saint Augustin, Cagnes sur mer, Cros de Cagnes et Saint-Laurent-du-Var) seront améliorés. Des pôles d'échange bus-tram seront réalisés, au terminus du parc des sports et à proximité du Val Fleuri pour améliorer le rabattement et l'intermodalité.
- Le tramway et les stations seront complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite (quai au niveau du plancher des rames, plancher bas intégral, portes larges pour les fauteuils, emplacement réservé dans les stations et les rames, phonie aux distributeurs...).
- Le projet comprendra également un système vidéo embarqué et en station pour des déplacements en toute sécurité.

En résumé, les bénéfices attendus au bénéfice des usagers :

- Une offre de transport supplémentaire, et des facilités de déplacement sur des axes saturés.
- Un véritable réseau, plus performant avec un maillage qui permet d'accéder à toute l'agglomération aisément, dont l'ECO-Vallée est le point de gravité.
- Une intermodalité accrue avec la complémentarité des différents modes de déplacement, dont des parkings relais.
- Plus de confort, plus de sécurité, plus d'accessibilité dans les transports en commun.

5.3. LES BÉNÉFICES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- Faciliter l'accès aux axes commerciaux le long de la RM6007 et l'hypercentre de Cagnes sur Mer qui concentrent la plus grande partie de l'activité économique : commerces, services, services publics. Il s'agit alors d'un facteur de développement.
- Le tramway va renforcer l'attractivité de la métropole au plan international.
- Il va requalifier le cadre de vie. Ce sont des éléments qui séduisent les cadres et les attirent vers des territoires qui offrent une très grande qualité de vie.
- En réduisant la circulation automobile, le tramway dégage de l'espace utile (voirie et stationnement) pour ceux qui ont réellement besoin de se déplacer fréquemment pour leur activité économique (taxis, artisans, médecins, professions libérales, service public, secours...).
- Une meilleure accessibilité pour les salariés comme pour les clients permettra de revitaliser l'économie et le commerce sur les axes traversés.
- La requalification de l'espace notamment sur la RM6007 et au cœur de ville favorisera un nouveau développement d'activités, de logements et de commerces en proximité des quartiers traversés).
- Avec 247 millions d'euros injectés, les travaux vont générer une augmentation de l'activité économique dans le domaine de la construction.

En résumé, les bénéfices attendus pour les professionnels :

- Une ville plus attractive, qui favorise l'activité,
- Plus de mobilité et une meilleure accessibilité, donc plus d'activité pour les commerces et les services,
- Moins de voitures « inutiles » en ville, donc plus de fluidité et plus d'espace utile pour les professionnels,
- Plus d'activités économiques liées aux travaux.

5.4. SECURITE

L'accidentologie routière dans le cadre des trajets domicile-travail représente un enjeu de sécurité routière. Les politiques publiques visent depuis quelques années à favoriser des moyens de transports alternatifs à la voiture particulière. Les différentes études montrent que le choix modal influence fortement l'accidentalité dans le cadre des trajets domicile-travail.

Le train et les transports collectifs apparaissent comme très sûrs. L'accidentalité de la voiture est importante, bien qu'elle doit être ramenée à la fréquence de son usage. La marche est un mode de transport peu accidentogène par rapport à la fréquence de son usage. En revanche l'usage des 2 roues et particulièrement des 2 roues motorisés est fortement accidentogène.

Concernant le mode de TCSP, le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés de l'Etat) précise que le taux d'accidentologie du tramway est deux fois moindre que le bus. Au regard des autres modes le bus étant déjà comme très sûrs, le mode tramway est donc un choix très peu accidentogène qui participe à sa fréquentation et son engouement.

Pour information, le tramway est moins accidentogène que l'usage de la voiture ou d'un deux-roues motorisés puisque ce mode de transport ne représentait que 0,30% en 2018 des accidents mortels imputables à ces trois moyens de déplacement.

5.5. TARIFICATION

Outre le fait que le transport en commun, notamment le tramway, soit une réponse aux déplacements face aux grands défis environnementaux, soit efficace, rapide, confortable et peu accidentogène, il est également le plus économique pour les voyageurs l'utilisant.

En effet, alors que les prix de revient annuels d'un véhicule particulier sont à minima de 4000 €, 2000 € pour une moto, et un peu moins pour un scooter, la carte d'abonnement annuel du réseau ligne d'Azur ne coûte que 326.5 € par an tout public, 261.5€ par an pour les salariés et 145 € par an pour les étudiants, jeunes et seniors. A l'unité, le voyage ne coûte que 1€ par paquets de 10, ou 0,85€ pour les tarifs réduits.

Les bénéfices attendus



Cette même carte d'abonnement donne accès gratuitement aux parking relais, P+R, favorisant ainsi le report modal de la voiture vers le tramway. En l'absence de carte, un voyage aller-retour à 3 € permet aux automobilistes d'accéder aux parking relais. Pour les cyclistes désirant garer leur vélo en le protégeant, un abonnement à 30 € par an permet de répondre au report modal du vélo vers le tramway. En prenant l'initiative de construire cette nouvelle ligne 4 de tramway, la Métropole offre en outre une tarification la plus abordable pour développer son attractivité et améliorer l'offre de transports économiques.



Données temporelles et chiffrées



6.1. CALENDRIER

2005 – 2008 : études réalisées sur les modes tramway et bus

Septembre 2006 à décembre 2009 : concertation publique sur le schéma directeur des lignes de tramway (2 à 4) de la Métropole Nice Côte d'Azur

Décembre 2009 : vote du schéma directeur de transport urbain à l'horizon 2030 et engagement formel du conseil Métropolitain d'accélérer sa mise en œuvre

2017 : études de déplacements de la rive droite du Var

2017-2018 : études du Plan de Déplacements Urbains (PDU)

2018 : études de déplacements dans le centre-ville de Cagnes-sur-Mer

Avril 2018 : lancement des études de franchissement du Var

Automne 2018 : réactualisation des études de tramway

Juin 2019 : conférence de presse de lancement de l'opération en mairie de Cagnes-sur-Mer

Juillet 2020 : délibération du Conseil Métropolitain approuvant le bilan à mi-parcours du schéma directeur 2030, et l'actualisant à 2040, afin de répondre notamment aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains et du Plan Climat Air Energie Territorial

1^{er} trimestre 2021 : concertation publique réglementaire

2021 : poursuite des études de maîtrise d'œuvre et préparation des enquêtes et procédures légales

2022 : enquêtes publiques (environnementale, loi sur l'eau, utilité publique, foncière...) et déclaration d'utilité publique

Fin 2022 : déviation des réseaux

2023 – 2025 : travaux et essais

Début 2026 : mise en service de la ligne 4 de tramway

6.2. FINANCEMENT

Le coût total prévisionnel du projet s'élève à **247 M€ HT (valeur mars 2019)** du Grand Arénas jusqu'au parc des sport de Cagnes-sur-Mer.

La Métropole Nice Côte d'Azur assure la maitrise d'ouvrage de l'opération, et sollicitera des subventions auprès des partenaires institutionnels.

6.3. CHIFFRES CLES

- 7,1 km de tracé
- 3 villes traversées : Nice – Saint-Laurent-du-Var – Cagnes-sur-Mer : 1^{ère} ligne de tramway à sortir de Nice et à franchir le Var
- 13 stations : une tous les 500 m environ
- 300 personnes transportées (capacité d'1 rame de 44m)
- 8 minutes entre chaque rame
- 20 minutes entre les deux terminus
- 182 000m² requalifiés de façade à façade,
- 800 arbres conservés et plantés (200 sur Saint-Laurent-du-Var, 500 à Cagnes-sur-Mer, 100 à Nice)
- 25 000m² de plateforme engazonnée
- Vitesse commerciale : 21 km/h
- Alimentation des rames : énergie électrique embarquée
- Rechargement des batteries : par le sol, pas de ligne aérienne de contact dans l'espace public
- Correspondances : lignes 2 et 3 du tramway et gares routière des lignes régionales
- 3 P+R créés : Gare de Saint-Laurent-du-Var, Val Fleuri et Parc des Sports
- Remisage des rames : au centre de maintenance Charles Ginesy à Nice Ouest

6.4. PRINCIPES D'ORGANISATION DES TRAVAUX

Les travaux d'une création de ligne de tramway comportent de nombreuses étapes qui **s'échelonnent sur 3 à 4 ans**. Le principe adopté pour les nouvelles lignes de tramway consiste à **recomposer l'aménagement dans toute la voirie, de façade à façade**. Cette recomposition a aussi des impacts sur l'occupation du sous-sol, les réseaux souterrains et le cas échéant sur les réseaux aériens.

Fort de son expérience sur les lignes précédentes, la Métropole veillera à ce que l'organisation des travaux du tramway de la ligne 4 soit prise en compte dès les phases d'études, **pour concilier ce futur chantier avec la vie des riverains, le fonctionnement urbain, la circulation routière et les transports en commun**.

Les périodes peu touristiques et de vacances scolaires seront utilisées au maximum pour réduire les impacts des chantiers sur les déplacements domicile-travail ou domicile-école, sur l'activité des commerçants. Les emprises complémentaires seront prises en priorité afin de disposer d'un espace suffisant pour conserver les voies de circulation existantes tout en réalisant le chantier en parallèle. Ponctuellement des déviations pourront être menées. **La prise en compte de l'environnement, des riverains, de la circulation, est le sujet de préoccupation déterminant, à toutes les étapes du chantier du tramway.**

Les principes suivants guident l'organisation des travaux et sont contractualisés avec les entreprises de travaux pour s'assurer de leur respect strict et permanent :

- L'accessibilité des logements, des commerces, des places de stationnement privatives sera garantie, dans de bonnes conditions de sécurité ;
- Les cheminements piétons doivent également être préservés autant que possible et s'effectuer dans des conditions satisfaisantes de sécurité et doivent rester accessible aux PMR ;
- Toutes les emprises non utilisées par le chantier, même pendant quelques semaines, seront restituées aux riverains et aux commerçants, pour faciliter le fonctionnement quotidien ;
- Des parkings de substitution publics et des aires de livraison seront créés provisoirement pour maintenir l'activité économique ;
- D'une manière plus générale, le fonctionnement normal de la ville et les déplacements de ses habitants est une obligation constante de tous les acteurs du projet : accès des services de sécurité, enlèvement régulier des ordures ménagères, maintien des services publics (transports, adduction d'eau ...).

Données temporelles et chiffrées



La Métropole Nice Côte d'Azur et les communes concernées proposeront un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants pendant toute la durée des travaux. Un service de proximité sera dédié à cet accompagnement, à l'information quotidienne des riverains du corridor du tramway et à la communication des différentes phases de travaux.



Glossaire



7.1 GLOSSAIRE

- **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service
- **ER** : emplacement réservé
- **LNPCA** : Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
- **PEC** : Parc des Expositions et des Congrès
- **PEM** : Pôle d'Échange Multimodal
- **PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- **PLUM** : Plan Local d'Urbanisme Métropolitain
- **PMR** : Personne à Mobilité Réduite
- **P+R** : Parc Relais
- **RM (6007 ou 6098)** : Route Métropolitaine
- **TC** : Transport en Commun
- **TCSP** : Transport en Commun en Site Propre
- **TER** : Transport Express Régional



concertation.tramway.ligne4@nicedazur.org