

Département des Alpes Maritimes
*
Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur
Commune de NICE
*

**ENQUETES PUBLIQUES
CONJOINTES
relatives au**

*Projet d'aménagement d'une voie structurante de
40 mètres d'emprise dans la plaine du Var*

*

Prescrites par
Arrêté préfectoral du 19 Mai 2011

A

**RAPPORT
D'ENQUÊTE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
ANNEXES
(27 Juin / 1 Août 2011)**

**CONCLUSIONS
AVIS MOTIVE**

Claude PELLISSIER
Président de la Commission d'Enquête

André PLENET & Claude TILLIER
Commissaires Enquêteurs

Destinataires : - Monsieur le Préfet des Alpes Maritimes
- Monsieur le Président du Tribunal Administratif

PLAN DU DOSSIER

LE RAPPORT D'ENQUÊTE

1. GENERALITES	p 03
2. OBJET DES ENQUÊTES	p 05
3. DEROULEMENT DES ENQUÊTES	p 06
3.1 Information	p 06
3.2 Présentation	p 06
3.3 Dispositions législatives & réglementaires	p 07
3.4 Procédure d'élaboration	p 07
3.5 Observations, lettres, réponses de la Maîtrise d'Ouvrage et avis de la Commission	p 07
3.5.1 Observations du registre d'enquête A1	p 07
3.5.2 Observations du registre d'enquête A2	p 20
3.5.3 Observations du registre d'enquête A3	p 42
4. COMMENTAIRES	p 42

PIECES ANNEXES

BORDEREAU DES PIECES RECUES
(sont annexées aux registres d'enquête « A » de DUP)

*

LES CONCLUSIONS

L'AVIS MOTIVE

LE RAPPORT D'ENQUÊTE

1. GENERALITES

Par ordonnance datée du 15 Mars 2011, Monsieur le Président du tribunal Administratif de Nice a désigné la commission d'enquête suivante :

Président	Monsieur PELLISSIER Claude
Membres titulaires :	Monsieur PLENET André Monsieur TILLIER Claude
Membre suppléants :	Monsieur LEYRIT Jacques Monsieur SOLAL Paul-Denis

afin de diriger les opérations d'enquêtes dont il est question ci-après .

Par arrêté préfectoral du 19 Mai 2011, Monsieur le Préfet des Alpes Maritimes a prescrit deux enquêtes publiques conjointes concernant l'aménagement (en phase 1) d'une voie structurante de 40 mètres dans la Plaine du Var et relatives :

1. A la déclaration d'utilité publique du projet

Objet du présent rapport A

2. A la délimitation exacte des immeubles à acquérir pour permettre la réalisation du dit projet (dite enquête parcellaire)

Objet du rapport distinct B

Ces enquêtes sont prescrites, et leur déroulement défini, en conformité avec les dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et par celles du code de l'environnement.

Ces enquêtes se sont déroulées, conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral précité, du lundi 27 Juin au lundi 1^{er} Août 2011 inclus.

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui nous a été remis, destiné à être mis à la disposition du public en mairie de NICE (Maison des Projets, place Pierre Gauthier et Pôle de Proximité, Boulevard Maurice Slama) pour y être consulté aux heures habituelles d'ouverture afin que chacun puisse en prendre connaissance et consigner éventuellement ses observations sur le registre ad hoc, comprend :

- **A/ Dossier d'enquête préalable à la DUP**

Pièce 1	Eléments juridiques et administratifs
Pièce 2	Plan de situation
Pièce 3	Notice explicative
Pièce 4	Caractéristiques principales des ouvrages
Pièce 5	Appréciation sommaire des dépenses
Pièce 6	Plan général des travaux
Pièce 7	Etude d'impact
Pièce 8	Evaluation socio-économique

- **B/ Annexes au dossier d'étude d'impact**

Annexe 1	Etude Air-Santé de type II
Annexe 2	Etude acoustique
Annexe 3	Evaluation appropriée des incidences
Annexe 4	Fiche développement durable du projet

- **C/ Pièces jointes au dossier**

Avis de l'autorité environnementale du 7 Avril 2011 (cf Commentaires ,
page 42 § 1)
Plan de situation
Plan de périmètre
Plan général des travaux (planche 1)
Plan général des travaux (planche 2)
Plan général des travaux (planche 3)
Profil en long
Délibération du 29/06/2007 –Bilan global-
Evaluation des Domaines (Digue des Français-Combes)

- **D/ Annexes**

- 1 Arrêté préfectoral du 19 Mai 2011 prescrivant l'ouverture des enquêtes conjointes
- 2 Avis d'ouverture des enquêtes
- 3 Certificat de publication et d'affichage
- 4 Publications des avis d'enquêtes

- **F/ Le registre d'enquête de DUP (A)**

Registre coté et paraphé par le Président de la commission d'enquête conformément aux dispositions de l'article 7 de l'arrêté préfectoral susvisé.

Comme prévu par l'arrêté préfectoral, la commission a siégé à Nice :

- A la Maison des Projets, 1 Place Pierre Gauthier
aux jours et heures suivants : les lundi 27 juin, mercredi 6 juillet, mardi 12 juillet, mercredi 27 juillet et lundi 1^{er} août de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00

- Au Pôle de Proximité Plaine & Coteaux, Bd Maurice Slama
 . aux jours et heures suivants : les mercredi 6 et 27 juillet et lundi 1^{er} août de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00 et le vendredi 22 juillet de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 15h45.

la commission a par ailleurs tenu plusieurs réunions de travail, notamment :

- le 23 mars 2011 en préfecture, le Président avec Mme AUBURTIN GALLAIS, pour la récupération du dossier d'enquête,
- le 8 avril 2011 en préfecture, la commission avec Mme AUBURTIN GALLAIS et les responsables du dossier chez NCA pour une présentation détaillée du projet (CR -Annexe n° 1-)
- le 16 mai 2011 en préfecture, le Président avec Mme AUBURTIN GALLAIS pour l'organisation de l'enquête et la mise au point de l'arrêté préfectoral,
- le 27 mai 2011, la commission avec les responsables de NCA pour une visite sur le terrain,
- le 27 juin 2011, le Président pour une visite des deux sites de permanence et de la régularité des dossiers. Nécessité de les faire compléter par les justifications de la notification réglementaire aux personnes (physiques et/ou morales) concernées par le parcellaire de l'opération,
- le 3 août 2011, le Président avec la CUNCA pour la signature de clôture des registres et leur récupération,
- le 8 août 2011, réunion de travail de la commission chez André PLENET,
- le 12 août 2011, le Président rencontre Mme AUBURTIN GALLAIS pour se faire communiquer et commenter les avis des divers services consultés,
- le 12 août 2011, le Président rencontre les conjoints CARABALONA / VENTURINO,
- le 18 août 2011, réunion de travail de la commission chez André PLENET,
- le 25 août 2011 réunion de travail de la commission chez André PLENET
- le 1^{er} septembre 2011, réunion de clôture avec les responsables de la CUNCA,
- le 7 septembre 2011, réunion de travail de la commission chez André PLENET pour synthèse et récolement du rapport.

2. OBJET DES ENQUETES

La Directive Territoriale d'Aménagement du département a identifié la Plaine du Var, dont l'essentiel de ses 2 500 ha est inclus dans le territoire de la communauté urbaine Nice Côte d'Azur, comme un site majeur ayant un rôle stratégique dans son aménagement et son développement.

Le projet d'une voie structurante de 40 mètres d'emprise est consigné dans le PLU de la Ville de Nice approuvé le 23 décembre 2010. Il est la matérialisation d'une réflexion globale d'aménagement de ce secteur dont les principaux objectifs sont :

- affirmer sa forte identité,

- équilibrer les différents types d'occupation projetés
- assurer un développement urbain de qualité par des infrastructures de désenclavement et de déplacement favorables à l'intermodalité,
- permettre un équilibrage des transits par la mise en place d'un projet global de maillage des voiries

La réalisation du projet nécessite bien évidemment la maîtrise foncière de l'ensemble des terrains concernés par l'opération. La communauté urbaine Nice Côte d'Azur n'a pu acquérir par voie amiable qu'une partie de ces terrains. Le surplus doit donc s'acquérir par la voie de l'expropriation qui sera ouverte à l'issue de la déclaration d'utilité publique.

Ce sont ici les dispositions de l'article L. 11- 1-1, R.11-14-1 et suivants, R.11-19 et L.23-1 du code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique qui régissent cette phase d'appropriation.

Quant aux travaux envisagés ils relèvent notamment, de par leur importance, des dispositions des articles L. 123-1 et R. 123-1 du code de l'Environnement.

En résumé les enquêtes ont pour objectif **de sanctionner l'utilité publique de l'opération en même temps que son intérêt général**, en contre partie d'atteintes mesurées et raisonnables à la propriété privée, d'une part, et à l'environnement, d'autre part.

3. DEROULEMENT DES ENQUETES

3.1 Information

La publicité légale a été effectuée dans les journaux *NICE-MATIN* et *LE PATRIOTE* (photocopies jointes au dossier). Cf D/4 supra.

L'affichage a été réalisé conformément au certificat de publication et d'affichage joint au dossier (Cf D/3 supra)

Le site officiel de NCA a également publié l'Avis de mise à l'enquête publique.

3.2 Présentation

Il s'agissait de présenter au public, conformément aux textes en vigueur, le projet de

création (dans sa phase 1) d'une voie structurante inter-quartiers de 40 mètres d'emprise dans la partie niçoise de la Plaine du Var associant l'ensemble des modes de transport (véhicules particuliers, transports en commun en site propre, deux roues et piétons) et assurant la connexion avec les grands axes routiers et les voies collinaires « et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, postérieurement à l'étude d'impact ... » (article L.123-3 du C. de l'Environnement)

Le dossier, élaboré par le BET SEGC *foncier*, sous l'autorité de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur, consiste à prévoir la réalisation des ouvrages suivants :

1. les ouvrages routiers
 2. les aménagements paysagers
 3. les réseaux (hors pluvial)
- les aménagements hydrauliques

3.3 Dispositions législatives et réglementaires

L'arrêté préfectoral susvisé situe l'enquête dans le cadre des dispositions juridiques. Par ailleurs, l'opération d'aménagement est prévue au Plan Local d'Urbanisme de la ville de NICE, approuvé le 23 Décembre 2010 sous l'intitulé V 143 (pour la partie élargissement de l'existant) et V 560 (pour la partie de voie nouvelle à créer)

La ville de NICE, collectivité compétente en matière de création de voirie, a transféré cette compétence à la communauté urbaine Nice Cote d'Azur par délibération municipale du 12 septembre 2008. C'est dès lors cette collectivité qui devait approuver le PLU à la date sus mentionnée et après qu'une enquête publique ait été organisée du 10 Mai au 18 Juin 2010 et se soit soldée par un Avis Favorable de la Commission.

Une large concertation publique avait préalablement été initiée par la ville de NICE entre le 28 février et le 30 avril 2007. Le bilan de cette concertation devait être approuvé par délibération municipale du 29 juin 2007.

3.4 Procédure d'élaboration

Le dossier d'enquête, élaboré par le BET SEGC *Foncier*, sous l'autorité des services compétents de la CUNCA se compose

- D'un rappel des éléments juridiques et administratifs
- D'un plan de situation
- D'une notice explicative
- Des caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- D'une appréciation sommaire des dépenses
- Du plan général des travaux
- De l'étude d'impact
- D'une évaluation socio-économique (loi LOTI)

3.5 Observations, lettres et réponses de la Commission

3.5.1 Observations du Registre d'enquête A1

N°1 Observation de M. GAGNAIRE :

« Il serait souhaitable de mettre en place le TCSP dès l'ouverture de la voie avec le couplage avec la voie ferrée. »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. La plateforme comprendra un espace de 12m de large dédié aux transports en commun futur type TRAMWAY. Cette ligne dite T3, étant une prolongation de la ligne T2 dont l'enquête d'utilité publique débutera en automne 2011, ne pourra se faire qu'après achèvement de T2. La ligne T3 fera l'objet également d'une enquête d'utilité publique le moment venu pour une réalisation après 2016.
2. Le couplage avec les voies ferrées n'est pas possible en raison de l'impossibilité de partager les voies ferrées et donc "coupler" ces deux modes de transport. Toutefois une gare intermodale en cours d'étude à Saint Augustin, avec un arrêt Tramway très proche permettra un échange aisé de mode de transport en commun

➤ Avis de la Commission

- La ligne T3 qui empruntera la voie de 40m ne concerne pas, stricto sensu, l'objet de la présente enquête qui, rappelons le, est une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe ayant pour objet le projet de réalisation d'une voie structurante de 40 m de largeur dans la plaine du var (phase 1).

N°2 Observation des Hoirs L'ALLY

Se déclarent « globalement d'accord sur le projet, mais aux conditions mentionnées dans le registre B »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Néant

➤ Avis de la Commission

Se reporter à B1 n° 5 du rapport spécifique à l'Enquête Parcellaire.

N°3 Observation de Mr FALCO Jean

Ne s'oppose pas au projet mais aux conditions explicitées dans B1 n° 7 de l'Enquête parcellaire

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Se reporter en B1 n° 7

➤ Avis de la Commission

Se reporter en B1 n° 7 du rapport spécifique à l'Enquête Parcellaire.

N°4 Observation de INTERNATIONAL SCHOOL OF NICE (lettre du 10 Juillet)

Demande à ce que les travaux aient lieu obligatoirement en Juillet et Août, pour des raisons de sécurité des élèves et aussi pour garantir leur quiétude à l'occasion des tests et /ou examens qui se déroulent tout au long de l'année.

L'emprise de 5 mètres du projet sur le domaine de l'Ecole, d'une part ne permettra plus la circulation tout autour du bâtiment et, d'autre part, supprimera l'accès pompiers actuel, d'où l'obligation de trouver une solution de substitution.

Par ailleurs cette emprise va nécessiter de repositionner le terrain de hand.

Enfin, les dispositions du projet ne permettront plus aux nombreux véhicules venant déposer les élèves, en provenance de Nice, de tourner directement de la nouvelle voie vers l'avenue Claude Debussy.

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. Cette remarque de travaux sera prise en compte dans le CCTP du marché à venir dans les prescriptions générales d'exécution
2. Des plantations pourront être réalisées en bordure d'écran afin de compenser la perte végétale, sauf au droit du terrain de sport ou cette plantation aggraverait l'espace nécessaire à l'activité
3. Un accès pompiers sera réalisé côté Pontremoli par la modification de hauteur du portail permettant le passage des pompiers et la modification du stationnement existant par un marquage adapté « accès pompiers » et corde-molle
4. La toiture pourrait être modifiée après étude afin de permettre la circulation autour du bâtiment
5. Concernant le repositionnement du marquage et buts du terrain de sport, nous étudierons cette option dès que les plans DCE du projet auront été élaborés
6. Après étude de la circulation le tourne à gauche vers Debussy étant trop près de l'autre carrefour Ste Marguerite/Robini, il est retenu de maintenir, jusqu'à la mise en service de la ligne tramway T3, un tourne à gauche Pontremoli avec feux tricolores.

➤ Avis de la Commission

Les réponses apportées nous apparaissent répondre pleinement aux principales objections techniques soulevées par l'Ecole. Quant aux engagements pris, ils seront rappelés dans nos Conclusions et Avis.

Pour ce qui est de la limitation des travaux aux seuls mois de Juillet et d'Août, il est bien évident qu'il s'agit là d'une exigence qu'il nous est impossible de répercuter.

N°5 Observation de Mr MICHAUD William

Estime impossible de vérifier que l'Etude d'Impact est complète et conforme aux documents devant être mis à disposition du public aux motifs que les annexes ne contiennent pas toutes un sommaire et que toutes les pages ne sont pas numérotées.

- Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage
Les annexes sont numérotées, chaque annexe fait l'objet d'une sous numérotation individuelle, les chapitres se suivent, les tableaux comportent des points de 1.000 à 4.025 sans oublis

- Avis de la Commission
Nous ne saurions mieux faire que de nous ranger derrière l'Avis de l'autorité environnementale, formulée le 7 avril 2011, qui indique, en conclusion de son avis, que « l'étude d'impact est complète; elle comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement. L'autorité environnementale recommande de clarifier sur la forme le chapitre consacré aux impacts globaux du programme en le restructurant pour bien différencier ce qui relève du programme et ce qui relève des impacts cumulés avec les autres projets sur la vallée du Var. L'autorité environnementale recommande de préciser quelques points qui concernent les impacts du projet sur la qualité de l'air et l'engagement du maître d'ouvrage de consolider les inventaires naturalistes et les mesures en faveur de l'agriculture ».

N°6 Observation d'ESPACE AUTO, Courrier recommandé daté du 12 juillet, de Mme REBOULIN Sophie, Gérante de la société.

- Avis de la Commission
- se reporter question n°13 de la page 30

N°7 Observation Mme RICARDY TRILLE

« Ce qui est navrant dans ce projet d' « Eco-Vallée », c'est qu'il paraît n'avoir d'écologique que le nom Pour l'instant, on n'y voit poindre que béton et bitume. Il faut dire que le BTP est un lobby très très puissant et persuasif !

- Une nouvelle voie de 40 m, nécessitant des expropriations de parcelles agricoles ? Et allez donc ... Pourquoi dans ce cas, avoir doublé la RD6202 ? Plutôt que des champs de blettes, j'aurai préféré voir disparaître les entassements de vieux pneus, les casses automobiles, les minables « boîtes à vendre » de la grande distribution et leurs hideux parkings.

- L'artificialisation des sols et ses méfaits, en avez-vous entendu parler, messieurs les « décideurs » ? L'équivalent d'un département français disparaît tout les 7 ans au nom sacro saint « développement économique », et du « logement pour actifs ». L'agriculture de proximité est sacrifiée, alors même que la demande s'accroît. Comprenne qui pourra !

- On ne retranche rien, on ajoute, au risque de voir couler une barque déjà bien chargée : ici un « grand stade » à l'utilité plus que douteuse, là 30.000 m² de surface commerciales (annoncé : d'autres suivront sans doute) et bientôt l'apothéose, l'arrivée triomphale du gigantesque hangar bleu et jaune d'IKEA ! Une vraie victoire de l'écologie et du bon goût ... en effet il y a quelques années (je peux retrouver l'article dans mes archives), un grand quotidien national avait qualifié l'Ouest de Nice de CHAOS URBAIN. Un vrai gâchis !

- C'était bien vu et cela paraît pas en voie d'amélioration, au contraire : après avoir sacrifié nos collines sur l'autel de la promotion immobilière, offrons lui donc nos derniers espaces disponibles. Il nous restera nos yeux, pour pleurer Nice, la ville-jardin disparue à jamais

- Je précise que je ne suis NI agricultrice, NI écologiste (en tout cas pas à la mode ultra gauchiste). »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Pas de commentaire.

➤ Avis de la Commission

- Pour ce qui est du « Grand Stade » ou de l'Eco-Vallée, ce n'est pas l'objet de l'enquête qui, rappelons le, est une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe ayant pour objet le projet de réalisation d'une voie structurante de 40 m de largeur dans la plaine du var (phase 1).

- Pour les terres agricoles : La voie structurante a été étudiée pour éviter au maximum les emprises sur les terrains privés et pour limiter l'incidence négative sur l'activité agricole et éviter autant que possible une déstructuration des exploitations existantes. L'Impact est faible sur la plupart des exploitations touchées (6 au total avec une emprise de l'ordre de 6 ha). « Le parti d'aménagement...ne remet en cause la viabilité d'aucune exploitation »¹. Des friches potentiellement exploitables sont touchées. Le projet, est compatible avec la DTA des Alpes-Maritimes car il ne remet pas en cause la préservation des 50 ha de terres agricoles inscrits à cette dernière.

- A propos d'écologie il faut également souligner que l'abandon des activités agricoles "traditionnelles" ont, de longue date, considérablement réduit et morcelé les zones agricoles, qui sont ici des milieux très altérés. On y trouve notamment de la monoculture intensive maraîchère et des serres, qui témoignent de l'intensification des pratiques agricoles. Ces surfaces homogènes ne présentent aucun intérêt pour la biodiversité. Sur le plan de la fonctionnalité écologique elles entrent dans la catégorie des zones « hermétiques » à la faune ou la flore, au même titre que les zones urbaines et jouent un véritable rôle de barrière écologique.

N°8 Observation Mme NOVIELLO Raphaëlle :

« Habitante de Nice-Nord, mais qui se sent concernée par les aménagements de la plaine du Var pour 3 raisons :

- Car ce sont mes impôts qui permettent de financer tous ces projets.
- Car les terres agricoles de la plaine du Var peuvent nourrir les habitants du centre ville niçois également.

- Parce que niçoise d'origine, je suis très attachée à mon département, à son caractère à la fois maritime et montagnard, à la beauté de ses paysages, à la richesse de sa faune et de sa flore et que son bétonnage systématique depuis des années me fait mal au cœur. J'espère donc que mes remarques seront prises en compte.

- Je trouve dommage que la ville de Nice accorde si peu d'importance aux terres agricoles de la plaine du Var, au point de vouloir les faire traverser par une voie de circulation de 40 m. Ce sont 9 ha de terres qui vont disparaître. Cela alors que la demande en produits agricoles locaux est de plus en plus

¹ Selon les termes de la lettre du 4 Janvier 2011 de Mr le Président de la Chambre d'agriculture.

forte. Sacrifier les terrains de plaine en pensant que l'agriculture pourra toujours se développer dans l'arrière pays est une erreur car seuls les terrains en plaine sont susceptibles de fournir 3 récoltes par an, la saison de culture étant réduite en montagne à cause des températures plus rudes sur une plus longue période.

On veut nous faire accepter cette nouvelle voie sous prétexte de développer les transports doux. Or d'après les plans, 12 m de large suffisent pour le TCSP. Si on veut développer les transports en commun et faire de ceux-ci une alternative à la voiture alors il faut prendre ces 12 m de large sur des voies déjà existantes. Dans ce projet, le TCSP s'accompagne de 2X2 voies pour les automobilistes ! C'est comme cela qu'on fait du développement durable ! Il est certain qu'à partir du moment où on facilite la circulation routière, le nombre de véhicules va augmenter et la pollution avec. De plus, j'imagine qu'on ne crée pas une telle voie pour seulement desservir le futur stade mais qu'après cette voie, les abords directs seront utilisés pour créer de nouveaux quartiers et donc détruire encore des surfaces agricoles. L'idée d'une autonomie alimentaire de la ville de Nice est donc mise à mal par ce projet. En outre je crains qu'à terme les vallons à proximité ne soient impactés par l'augmentation de l'urbanisation et des pollutions qui s'ensuivent. Cela est même exprimé par l'autorité environnementale : « Rejets et pollutions sont susceptibles d'affecter le secteur Basse Vallée du Var de la nappe phréatique. »

Si cette voie est créée uniquement pour desservir le futur stade de St Isidore, alors il me semble que c'est vraiment un gaspillage d'argent et d'espace inutile, la RD 6202 et la 6202 bis, étant largement suffisantes pour cela. Or dans ce secteur il est prévu de nouvelles zones d'activités, de nouveaux quartiers et aménagements, l'autorité environnementale affirme qu'après réalisation de cette voie il restera 53,7 ha de terres cultivables ce qui est conforme à la DTA qui préconise 50 ha. Tous ces nouveaux aménagements tiendront-ils sur 3,7 ha ? A moins qu'ils soient considérés comme non agricoles les terrains qui pourraient l'être. Cela peut sembler être hors cadre de cette enquête et pourtant tous ces projets sont liés. La création de cette voie entraînera inmanquablement, afflux de populations et de circulation et donc pollution supplémentaire de l'air et des eaux.

Autre sujet, la trame verte et bleue : l'étude TVB faite en 2009 classe le canal des arrosants comme « trame verte et bleue à restaurer » tandis que l'étude d'impact du projet conclue qu'il n'est pas fonctionnel sur le plan écologique. Pourquoi une telle incohérence ?

En conclusion, je ne pense pas que cette voie de 40 m doit être déclarée d'utilité publique. »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. Les impacts sur l'environnement et les mesures compensatoires sont développés dans le dossier ...
2. La justification de l'utilité publique est développée P17 à P19
3. L'agglomération Niçoise trouve ici une des dernières zones de développement. Les prévisions de trafic sont à l'horizon 2030 ou en effet il est logique de penser qu'il y aura une augmentation de la population.
4. Concernant la trame verte et bleue et le canal des arrosants, ce projet permettra de restaurer un corridor écologique, aujourd'hui

absent (p105) et permettant d'enrayer le déclin de la biodiversité (p144) ce projet est donc une aubaine pour cette restauration.

➤ Avis de la Commission

- *Les terres agricoles : se reporter à la réponse de la Commission à l'observation n°7 ci-dessus.*

- *L'avis de l'autorité environnementale : Il a été pris en compte dans le dossier présenté à l'enquête publique et des mesures ont été prises en conséquence.*

- *Le canal des Arrosants : c'est un espace patrimonial de la trame bleue avec rôle écologique majeur à restaurer, dont la continuité doit être préservée mais le tracé pourra être modifié. La création de la voie de 40 m sera l'occasion de recréer une zone favorable à la biodiversité dans la mesure où les abords du Canal des arrosants bénéficieront d'un aménagement paysager incluant plusieurs strates de végétation (arborescente, arbustive et herbacée) et la formation d'un cordon végétal le long du canal modifié par le projet.*

Il n'y a donc aucune incohérence entre l'étude TVB faite en 2009 et l'étude d'impact.

N°9 Observation Mme BONALDI Sylvie :

« Le PDU de la ville de Nice prévoit de promouvoir des modes alternatifs à la voiture individuelle.

- La plaine du var possède déjà une Nationale et une quasi autoroute, c'est à dire de nombreuses voies de circulation. Quel besoin d'ajouter dans le cadre d'un projet appartenant à l'aménagement de « L'éco vallée » une 2X2 voies de circulation. Si voie il doit y avoir, il faut supprimer la largeur leur correspondant, maintenir voie piétonne peut être, piste cyclable et surtout transport en commun. Comment les phases sont elles prévues ? D'abord une voie TCSP (dans un premier temps bus je suppose) ensuite voie 3 du tramway ? Faudra-t-il redémolir pour reconstruire. Un peu brouillon peut être ce développement ? Et beaucoup de projets réalisés dans l'urgence et après concertation quasi inexistant ! Ces dossiers devraient pouvoir être consultables sur un site de la collectivité et non uniquement sur place ! Ensuite, détruire encore des terres agricoles et des terres fertiles en friche est un non respect pour la population locale et les générations futures. »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. La nécessité de mettre en place des voies intermédiaires de desserte inter-quartier est développée P17 à P19...
2. L'emprise de 12m pour le TCSP comprendra un aménagement minimum afin d'éviter des travaux inutiles,
3. Ce type de consultation n'est pas envisagé pour un parfaite et complète information des personnes,

➤ Avis de la Commission

- *Le tramway : Voir réponse ci-dessus à l'observation N°1.*

- *Les terres agricoles : se reporter à la réponse de la Commission à l'observation n°7 ci-dessus.*

- Concernant l'amélioration de l'information du public par tout moyens appropriés, dont la voie électronique, en application de la loi du 12 Juillet 2010, un prochain décret organisera la publication des projets, plans et programmes qui relèveront de ce moyen de diffusion

N°10 Observation « ALTERNATIFS », mémo remis en main propre au Commissaire enquêteur par **M. DELLESUDA Bruno**, représentant les « Alternatifs », Fédération des Alpes-Maritimes :

« Les Alternatifs des Alpes-Maritimes ont exprimé depuis longtemps leur inquiétude et leur désaccord, face aux projets successifs bétonnage de la plaine du Var et à l'OIN, notamment par la voix de leur conseiller municipal de Nice de 2001 à 2008.

- Cette vallée est dotée de caractéristiques exceptionnelles : dernières terres planes particulièrement fertiles du département, faune et flore protégées à l'échelle européenne classées Natura 2000, nappe phréatique alimentant une partie importante de la population.

- Le Var est un fleuve tout aussi exceptionnel par la force potentielle de ses crues.

- C'est pourquoi la plaine du Var doit être protégée et considérée comme un élément de patrimoine commun aux habitant-e-s des Alpes-Maritimes. Tout aménagement doit être subordonné à cette double exigence.

- Or on assiste à une volonté délibérée de destruction de ces caractéristiques. Les appellations "d'Ecovallée" ou "d'Ecoquartier" et la référence au développement durable sont totalement frauduleuses. C'est dans ce contexte qu'il faut re-situer le projet de l'OIN, du Grand Stade et donc de cette voie dite structurante de 40m de large dont l'enquête en cours ne considère que la première phase.

- Au moment où les édiles de Nice s'enorgueillissent de "rétablir une coulée verte" "retrouver des espaces naturels" au cœur de Nice, le long du Paillon, ils planifient et complètent le bétonnage de la vallée la plus fertile de France.

- Tout se passe comme s'il s'agissait d'occuper un espace vierge, alors qu'il s'agit d'une vallée structurée par son fleuve et ses villages.

- La voie structurante prévue éclaire d'une lumière crue ces projets. Elle double la 6202 existante sous le vocable doux de desserte locale. Elle s'installe avec complaisance sur des terres cultivées. Elle double également la portion d'autoroute dont le caractère urbain s'affirme chaque jour davantage. Cette section, entre St Augustin et St Isidore suffirait pour fournir un accès rapide et sécurisé à un Grand Stade - sous réserve que cette section soit rendue gratuite.

- A ce titre la maquette de l'OIN présentée est mensongère en exhibant des surfaces vertes autour de cette voie.

- Quels besoins la nouvelle voie "structurante" va-t-elle satisfaire ?

- Le document soumis à l'enquête publique présente comme équipements publics le stade, un centre équestre, un Ecoparc (?), la ZAC Meridia, un écoquartier (?).

- La réalité est celle d'une urbanisation rapide, ce que confirme la récente demande de modification du PLU de Nice, du côté de Saint Isidore.

- Certes, le grand stade, par sa taille, supposerait des moyens d'accès adaptés.

- Le projet de tramway n'étant prévu que plus tard, la desserte par le train des Pignes n'étant guère pratique, l'accès serait essentiellement routier (bus ou voitures individuelles). La proximité avec l'autoroute doit alors être pleinement exploitée !

- De plus la largeur de 40m poursuit la liquidation des terres cultivées. Le terme de

"friche" utilisé dans le dossier pour une large partie des surfaces de l'emprise cache la destruction plus ancienne d'exploitations agricoles, au prix de l'usure des agriculteurs, des agricultrices et de leurs familles.

- En vérité, il s'agit bien de l'ouverture à l'urbanisation complète de ces espaces. Cette voie de 40m fait partie d'un projet de bétonnage, dont on nous présente quelques tranches au coup par coup. Le caractère d'utilité publique de sa réalisation est loin d'être démontrée.

Qui a dit?

"C'est un espace exceptionnel ! On doit vérifier ce que l'on doit absolument préserver. Et ensuite sur ce qui reste on voit comment développer de la manière la plus intelligente, on voit les besoins des habitants."

Réponse : Alain Philip, Adjoint au Maire (UMP) de Nice, délégué à l'Urbanisme et aux Travaux sur Nice-TV, le post.fr! »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. L'opération faisant l'objet du présent dossier concerne la phase 1 d'un programme en 3 phases dont l'appréciation des impacts est présentée p 49.
2. La justification de l'utilité publique est développée P17 à P19

➤ Avis de la Commission

- *Le grand stade et l'OIN et l'Eco Vallée se reporter à la réponse faite à l'observation N°7.*

- *Pour les terres agricoles : se reporter à la réponse de la Commission à l'observation n°7 ci-dessus.*

- *Par ailleurs, et en application des dispositions de la loi du 23 Février 2005 relative au développement des territoires ruraux, il a été créé dans le cadre de la réalisation de cet ouvrage, une Commission Communale d'Aménagement Foncier qui a pour objectif d'améliorer les conditions d'exploitation des propriétés agricoles concernées en réduisant le morcellement et la dispersion des terres. L'amélioration s'apprécie par rapport à l'ensemble et non parcelle par parcelle. Par une nouvelle distribution, chaque propriétaire doit recevoir une superficie globale équivalente en valeur de productivité réelle à celle des terrains qu'il a apportés, déduction faite de la surface nécessaire à l'ouvrage collectif.*

N°11 Observation de « NICEA » (mémo daté du 30 juillet) déposé le 1^{er} août par **Mme CARON Elisabeth**, Présidente de l'Association Nice Citoyenne et Altermondialiste (NICEA) :

« Opposée à l'OIN, opération de bétonnage de la plaine du Var frauduleusement appelée "Eco-vallée", l'association NICEA rappelle que cette opération est antidémocratique et anti-écologique.

- NICEA dénonce d'abord le double discours qui prétend grâce à l'OIN conserver les terres agricoles de la plaine du Var... alors que précisément la "voie structurante dans la plaine du Var" aurait pour conséquence la destruction de terres agricoles en zone plane parmi les plus fertiles de la région.

- NICEA dénonce ensuite le tronçonnage des enquêtes publiques : hier le

grand stade et aujourd'hui sa desserte. Ce tronçonnage n'aurait-il pas pour but de dissimuler le projet global et ses conséquences désastreuses : l'urbanisation de l'ensemble de la plaine du Var ?

- En effet, l'importance de cette "voie structurante" est telle qu'elle est non seulement partie prenante de ce projet de Grand Stade, ruineux pour les contribuables et juteux pour l'entreprise Vinci, surdimensionné et destructeur de l'environnement et des terres agricoles... mais qu'elle risque d'être "structurante" à l'échelle de l'ensemble de la plaine du Var, pour servir de desserte à de nouvelles constructions. En procédant ainsi, n'essaie-t-on pas de dissimuler l'étendue du projet et des dégâts occasionnés ?

- Enfin, NICEA dénonce le fait que cette "voie structurante" s'ajouterait à la 6202 et à l'avenue Sainte Marguerite, alors que la 6202 bis, en rive droite, a déjà été réalisée pour désengorger la 6202 et lui laisser le statut de desserte locale.

- Sur le projet global du Grand Stade, comme sur l'ensemble de l'OIN, l'association NICEA redit sa totale opposition et se joint au Collectif OIN plaine du Var, dont elle est partie prenante, pour exiger l'information des populations et un véritable débat citoyen ! »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

L'opération faisant l'objet du présent dossier concerne la phase 1 d'un programme en 3 phases dont l'appréciation des impacts est présentée p 49, les autres opérations annexes sont présentées dans le synoptique p17

➤ Avis de la Commission

- *Opération anti démocratique : Le tracé, partiellement classé en emplacement réservé au POS depuis 2000 et totalement classé en emplacement réservé au PLU approuvé le 23 décembre 2010, a fait l'objet d'information du public par le biais d'enquêtes, de réunions d'information et d'affichage. Dans le cadre de la concertation publique relative au projet, en 2007, une exposition de panneaux d'information s'est déroulée pendant 9 semaines et 2 réunions publiques ont eu lieu. Des registres ont été mis à disposition du public pour recueillir son avis.*

- *Suite à cette concertation, le maître d'ouvrage a orienté son projet et phasé ses opérations en fonction des besoins exprimés. Le tracé de la section soumise à la présente enquête publique a été étudié au mieux afin de limiter au maximum son impact sur le bâti et les activités. Il s'appuie sur des voies ou amorces de voies déjà existantes au Nord (au niveau du 17 avenue Vérola) et au Sud (bd Paul Montel prolongé et bd Slama).*

- *Pour les terres agricoles : se reporter à la réponse de la Commission à l'observation n°7 ci-dessus.*

- *Pour l'OIN et le grand stade etc... : se reporter à la réponse de la Commission à l'observation n°7 ci-dessus*

N°12 Observation de Mme Jeannine THIEMONGE Europe Ecologie-les-Verts (mémo daté du 1^{er} août 2011)

1 - L'avis de l'Autorité environnementale (La DREAL) est très intéressant, fondé et argumenté... et bien mal suivi par le projet présenté. Or l'Autorité

environnementale note les faiblesses du projet à ce sujet :

- Une étude de la qualité de l'air en fonction du trafic et de la densité du bâti doit être, faite précisément ; Un inventaire complémentaire sur la zone de protection spéciale Natura 2000 doit être conduit sérieusement.

- Elle pointe que, dans le projet, les éléments d'étude et d'information sont insuffisants sur : L'augmentation des polluants ; Les conséquences des rejets dans l'eau du Var, ce projet engendre des risques de pollution des eaux superficielles et souterraines en phase travaux comme en phase d'exploitation, ainsi qu'une imperméabilisation des sols, facteurs de ruissellement..

- En effet, il y aura 134 044 m² artificialisés (bétonnés et bitumés) de plus dans cette plaine du Var et ce ne sont pas quelques arbres replantés qui vont redonner à cette vallée la qualité d' « éco-vallée » !

2- Les enjeux environnementaux de ce projet sont très importants :

2a > Préservation de la ressource en eau ;

2b > Risques d'inondation par le fleuve Var ;

2c > Respect du site Natura 2000 de la basse vallée du Var.

3 - De plus ce projet de voie de 40 mètres de large occupera 8 hectares de terres dont une partie de terres agricoles dans cette vallée du Var très fertile où l'on faisait 3 récoltes par an jusqu'au début du 20^{ème} siècle.

- Les 6 ha de terres agricoles en moins ! Alors que toutes les études et prévisions prouvent qu'à l'avenir des villes comme Nice auront besoin d'agriculture de proximité lorsque le pétrole sera très rare et très cher !

4 - Et cette voie est prévue dans cette vallée dénommée « éco vallée (!) : Alors qu'il n'y a pas encore de schéma d'aménagement de l'Opération d'Intérêt National décidé pour cette plaine du Var ; Alors qu'il y a déjà plusieurs routes importantes ; Donc il s'agit là encore de favoriser le trafic de voitures individuelles alors qu'il faudrait y installer un transport en commun, une ligne de tram !

- Et cette « 2 fois 2 voies » fait une large place à la voiture sans que les « décideurs politiques » n'aient décidé d'y installer en premier un transport en commun, urgemment indispensable !

5 - Le projet prévoit de 20 à 25 000 voitures par jour, soit le chiffre de 913 211 voitures par an (on admire la précision de la prévision !) en 2030 contre 646 799 actuellement. Et cela sans augmentation de la pollution et sans impact négatif sur la santé, explique le projet page 105!. De qui se moque-t-on ? Des citoyens.... et des riverains !

6 - De plus, la mise en place d'une « trame Verte et bleue », vantée par ce projet, doit s'appuyer sur les espaces agricoles à maintenir, conformément aux orientations de la DTA.

7 - Les seuils acoustiques réglementaires seront dépassés pour de nombreux bâtiments.

8 - Alors que le projet affirme comme une finalité de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) !

- Le bilan de l'application de la grille de développement durable appliqué à ce projet, en fin de présentation, pointe que : Le projet va à l'encontre de la finalité 2 du Grenelle de l'environnement qui prévoit de limiter l'imperméabilité des sols.

9 - Et de la finalité 3 où, compte tenu de l'intensification du trafic, il y aura plus de bruit.... (Et de pollution ?).

10 - Qu'importe tout cela, n'est ce pas ! Ce projet passera ! Tout comme

celui du Grand stade !

- On aura dans 20 ans tout loisir de regretter les choix de ce début de siècle, encore imprévoyant malgré toutes les alertes, prévisions, études et réflexions scientifiques sur le dérèglement climatique et la raréfaction des énergies fossiles.

- Le principe de précaution et de prévoyance ne s'applique pas dans les décisions politiques et il y a un abîme entre le discours écologique (de green washing, plutôt !) de nos « politiques » et leurs actes !

- Ainsi naîtra « l'éco vallée » qui nous a fait rêver, si peu de temps, le temps de comprendre que rien n'empêcherait les décideurs politiques locaux de livrer ce qui reste d'espace naturel dans cette plaine du Var, (limitrophe d'une conurbation), à une artificialisation complète, digne des choix des années « soixante »; lorsque l'on rêvait de croissance indéfinie, de progrès sans conséquences sur la nature, sur ses ressources, et sur ses populations

- Ecologiste, on peut rêver d'empêcher ces projets pharaoniques, coûteux aujourd'hui comme demain pour nos enfants, porteurs de mort pour la nature et de dégâts irréversibles pour les populations !

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1 - Pas de commentaire

2 - Pas de commentaire

3 - Les orientations d'aménagement pour la plaine du Var retenues dans la DTA concernent + de 50 ha d'espace agricole à préserver. Le projet est compatible à cette orientation.(p115-136-146-185)

4 - Le projet comprend « l'assiette » support de la future ligne de tramway T3 (p7-19-53) qui ne pourra voir le jour qu'à l'horizon 2016-2020 (p58-p179) à la suite de la réalisation de la ligne T2 dont l'enquête publique devrait débuter second semestre 2011 (p57-126).

6 - Concernant la trame verte et bleue et le canal des arrosants, ce projet permettra de restaurer un corridor écologique, aujourd'hui absent (p105) et permettant d'enrayer le déclin de la biodiversité (p144) ce projet est donc une aubaine pour cette restauration.

7 - Si les seuils sont dépassés le projet comprend des mesures compensatoires (mur anti-bruit traitements de façades p197)

➤ Avis de la Commission

1 - *L'avis de l'autorité environnementale : Il a été pris en compte dans le dossier présenté à l'enquête publique et des mesures ont été prises en conséquence.*

2a > *La ressource en eau : Le développement durable, inscrit dans les priorités gouvernementales, est devenu aujourd'hui un des critères de décision qui s'impose à toute action publique. Il se donne pour objectif de concilier nos besoins de développement avec la préservation des ressources et de l'environnement, et une plus grande équité sociale. Une démarche « Développement Durable » accompagne la conception et la réalisation de cette voie. Elle s'inspire de la démarche « HQE route durable ».*

2b > *Le risque d'inondation par le fleuve Var : Ce risque n'est pas négligeable, qu'il soit lié au fleuve ou aux vallons latéraux. Cependant, les terrains d'assiette du projet ne sont pas situés en zone inondable*

selon le PPR Inondation de la basse vallée du Var mis à l'enquête publique entre le 7 décembre 2010 et le 7 février 2011.

2c > Respect du site Natura 2000 de la basse vallée du Var.

La zone d'étude du projet n'est incluse dans aucune zone protégée au titre de son intérêt biologique. L'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 réalisée a permis de conclure à l'absence d'incidences. Les impacts sur les espèces se traduisent essentiellement par : des risques de destruction d'individus durant les travaux (notamment les petits mammifères terrestres), un dérangement pour la faune durant la phase de travaux (oiseaux et amphibiens principalement), une altération de la qualité de l'habitat (nuisances sonores essentiellement). Ces impacts restent peu importants vu la faible présence du milieu naturel dans la zone d'étude et sa qualité moyenne.

3 - La voie structurante a été étudiée pour éviter au maximum les emprises sur les terrains privés et pour limiter l'incidence négative sur l'activité agricole et éviter autant que possible une déstructuration des exploitations existantes. L'impact est faible sur la plupart des exploitations touchées (6 au total avec une emprise de l'ordre de 6 ha). Aucune exploitation n'est remise en cause par la réalisation du projet. Des friches potentiellement exploitables sont touchées. Le projet, est compatible avec la DTA des Alpes-Maritimes car il ne remet pas en cause la préservation des 50 ha de terres agricoles inscrits à cette dernière.

4- Les infrastructures de la plaine du Var sont soit de grands axes de transit (RD 6202, RD 6202bis, RD 95, A8) soit des voies étroites de desserte locale. Les modes doux et les transports en commun en site propre sont peu développés sur ces voies.

La communauté urbaine juge nécessaire de mettre en place des voiries intermédiaires de desserte inter-quartiers et de réaliser un projet global de maillage de voiries qui permette un équilibre des transits (véhicules légers, deux-roues, TCSP, piétons) et une desserte régulière et souple à l'échelle de l'ensemble de la plaine.

La communauté urbaine Nice Côte d'Azur étudie actuellement la ligne 3 du tramway, qui devrait relier Nice Côte d'Azur à la gare des chemins de fer de Provence de Lingostière en traversant la Plaine du Var. Le projet de voie de 40 m est compatible avec ce projet de tramway et la réalisation de l'un ne nuit pas à la réalisation de l'autre.

5 - L'utilisation d'obstacles physiques tels les murs antibruit ou les plantations d'arbres et de buissons en bordure d'infrastructures peut permettre de réduire la pollution atmosphérique de proximité, notamment les polluants dits primaires. Pour les polluants secondaires (comme l'ozone), aucun effet n'a encore été mis en évidence. Seule une modification des conditions de circulation (limitation de vitesse, par exemple) permettrait de réduire la pollution.

6 - La loi relative au Grenelle 1 impose d'implanter une zone enherbée d'au moins 5 mètres de part et d'autre des cours d'eau et des plans d'eau (art.31 – Chapitre 3 – Titre II Biodiversité).

7 - Douze étages de constructions individuelles et 200 appartements feront l'objet d'insonorisations de façades. Neuf

écrans acoustiques verticaux seront mis en place localement en bordure de la voie, pour une longueur cumulée d'écrans de 745 m. Un enrobé anti-bruit pourra utilement être mis en place sur tout le tracé de la voie.

8 - Si le projet, va à l'encontre de la finalité II de la grille de développement durable qui prévoit de limiter l'imperméabilité des sols et contient des mesures d'imperméabilisation de nombreux sols, il faut cependant remarquer que l'impact des projets sur la réalimentation de la nappe concerne uniquement les précipitations directes qui par infiltrations rejoignent la nappe et l'impact des projets recensés se traduit par une imperméabilisation supplémentaire de la Plaine du Var de l'ordre de 64 ha sur une superficie totale non imperméabilisée (terres agricoles – friches – hors lit du Var) de l'ordre de 650 ha soit 10 %. Si nous estimons à 10% la réalimentation de la nappe par infiltration, la perte serait seulement de l'ordre de 1 %.

9 - De même, en ce qui concerne la finalité III (notamment faire en sorte que le bruit n'impacte pas sur la santé), le projet induira indéniablement plus de trafic et donc de bruit mais des mesures compensatoires sont d'ores et déjà prévues. (voir ci-dessus, en 7 de la réponse de la maîtrise d'ouvrage la question des « les seuils acoustiques »).

10 - Le tracé, partiellement classé en emplacement réservé au POS depuis 2000 et totalement classé en emplacement réservé au PLU approuvé le 23 décembre 2010, a fait l'objet d'information du public par le biais d'enquêtes, de réunions d'information et d'affichage. Dans le cadre de la concertation publique relative au projet, en 2007, une exposition de panneaux d'information s'est déroulée pendant 9 semaines et 2 réunions publiques ont eu lieu. Des registres ont été mis à disposition du public pour recueillir son avis.

- Suite à cette concertation, le maître d'ouvrage a orienté son projet et phasé ses opérations en fonction des besoins exprimés. Le tracé de la section soumise à la présente enquête publique a été étudié au mieux afin de limiter au maximum son impact sur le bâti et les activités. Il s'appuie sur des voies ou amorces de voies déjà existantes au Nord (au niveau du 17 avenue Vérola) et au Sud (bd Paul Montel prolongé et bd Slama).

3.5.2 Observations du Registre d'Enquête A2

N°1 Observation de Mr BRAVI Eric

« Dans le cadre de ce projet, veuillez à porter une attention particulière à la récupération des eaux des Vallons collinaires latéraux dans les nouvelles infrastructures de reconduite du canal des arrosants car ce canal sert principalement à recueillir les eaux pluviales. Tenir compte de la pluviométrie locale pour le dimensionnement des canalisations »

➤ Réponses de la Maîtrise d'Ouvrage

1. Le projet comprend un ouvrage hydraulique sous la plate-forme destiné à recueillir les eaux de ruissellement de la voie, ainsi que les eaux provenant des différents ouvrages le long de l'avenue Ste Marguerite qui reçoivent les vallons supérieurs, (p33 et 156)

2. Le dimensionnement de cet ouvrage à été réalisé suivant la modélisation de différents scénarios d'apport pluviométriques.

➤ Avis de la Commission

Un ouvrage hydraulique sera réalisé sous la plate-forme, il est destiné à recueillir les eaux de ruissellement de la voie et les eaux provenant des différents ouvrages le long de l'Avenue Ste Marguerite.

De l'avis du Maître de l'ouvrage, il ressort que le dimensionnement de cet ouvrage tient compte de la pluviométrie locale, cette réponse devrait satisfaire Mr BRAVI.

N°2 Observation du Dr GUIZOL

« Quel dommage la vallée verte devient une vallée Béton. Le grenier Nourricier de Nice disparaît. Quel gâchis de bétonner une si belle terre, on ne pense pas aux générations futures. J'habite le quartier et craint l'expulsion, le Bruit, la dépréciation de mon habitation et de mon outil de travail. »

« N.B : Pour le foot je ne prendrai jamais le tram qui sera un lieu d'agitation et de bagarres !! »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

L'objet de l'opération est décrit page 17 du dossier il répond précisément aux interrogations.

➤ Avis de la Commission

L'objectif recherché par le projet soumis à enquête publique vise à favoriser la cohésion; développer une économie viable dans le cadre d'un Schéma d'aménagement cohérent de la plaine du Var.

En effet, la plaine du Var constitue un espace stratégique pour le développement économique et social entre le moyen pays et la zone côtière du Département.

En raison de la vocation stratégique de cet espace, une opération d'Intérêt National (O.I.N.) a été programmée.

L'ensemble de la plaine constituant la « Basse Vallée du Var » fait actuellement l'objet d'un mitage dispersé et diffus. Sont visés notamment, l'implantation de dépôts sauvages de débris inertes, dépôts de vieux matériels, zone de stockage en tout genre, au détriment de l'activité agricole traditionnelle dans cette zone. Il existe également de nombreuses friches agricoles, c'est-à-dire des terres pouvant facilement revenir à l'activité agricole, dans de nombreux cas il s'agit de parcelles où récemment était pratiquée une importante activité agricole telle que des cultures maraîchères de plein champ et des cultures sous serre. Ces nouvelles friches peuvent être qualifiées de « friches d'anticipation au reclassement ». Le projet soumis à l'enquête publique s'inscrit dans le cadre d'un plan de développement harmonieux et maîtrisé de l'espace. L'organisation des déplacements répond à cette nécessité en prévision de l'intensification du trafic lié à une augmentation prévisible de la population de ce secteur.

N°3 Observation de Mr ARENA

« Je suis ravi que cette réalisation soit faite Très favorable à cette voie de 40m qui améliorera grandement les déplacements Nord –Sud dans ce secteur. »

- Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage
Sans commentaire
- Avis de la Commission
Dont acte

N°4 Observation de Mme BOSIO Marie

« Je suis pas contre a ce que la Vallée se développe. Concernant l'expropriation en utilité publique, c'est les Domaines qui fixe le prix cela me révolte. Nous avons travaillé toute une vie pour nous assurer nos arriérés, et aujourd'hui ont est spoliés. Alors que dans la plaine certains vendent leurs terrains à 600 € le m² sinon plus. Alors inversant les rôles et vous comprendrez ma révolte »

- Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage
Sans commentaire.
- Avis de la Commission
La commission constate l'accord de Mme BOSIO pour la réalisation du projet. Toutefois les réserves formulées concernent l'indemnité proposée. La commission appelle l'attention de l'autorité expropriante d'une part, sur la nécessité de faire porter son offre sur le montant de l'indemnité principale
 - *Constituée de hacune des indemnités accessoires. En effet, l'indemnité d'expropriation doit correspondre à la valeur du bien exproprié et permettre à l'ancien propriétaire d'acquérir un bien équivalent à celui dont il est dépossédé. L'indemnité doit permettre à l'exproprié de se placer en un même et semblable état.*
 - *Et d'autre part que l'intégralité du préjudice causé à l'exproprié doit être réparé*

N°5 Observation de Mr TURCHI Fabrice

« Que dire : En toute relativité. Il serait bon de modifier le nom de votre projet. L'O.I.N. « Eco-vallée » est mal choisi et semble être une supercherie lorsque cela consiste à dévaloriser la plaine la plus fertile d'Europe. 100% de production il y a 30 ans (ou presque). C'est dommage que l'on considère l'agriculture et les projets d'industrie de proximité avec autant de mépris.

Mais tout le monde n'a pas le même sens des priorités.

Evidemment que Nice ville exemplaire de l'Europe, ça en jette. Sans parler du G.S, qu'est-ce qu'on ne ferait pas pour le foot, voilà une priorité ;

En ce qui me concerne l'image de la plaine du Var, c'est la plaine du var et non le grand Stade.

Je me permet de demander une vérification de l'enjeu écologique en enjeu économique.

Un projet d'aménagement est nécessaire mais à tous les niveaux :

Conservation et Développement des terres agricoles car il y a véritablement une demande.

Favoriser les industries propres, textiles, automobiles. Elles existent, par exemple M.D.I. qui développe un concept de voiture à air comprimé : 0 carburant , 0 pollution. M. Bitrati avait signé en 2008 un accord pour le marché Auto bleu, qu'en est-il aujourd'hui ?

Concernant la voie de 40m :

- Indemnisation plus que correcte des habitants expropriés pour qu'ils puissent acheter l'équivalent.

- Conservation de zone d'activité industrielles propres, agricoles, plus de magasins (on a plus d'argent, c'est la crise)

- Réduire la taille du Stade, le stade de Monaco ne sert à rien pourquoi ne pas jouer là-bas.

- Envisager de couvrir le var comme on l'a fait pour le paillon.

- La voie de 40m est le début de l'urbanisation, elle ne s'arrêtera pas là (ne faites pas ça). A terme les espaces verts de la vallée seront des terres-plein et des arbres sans feuilles cela serait dommageable même à une économie de tourisme.

- Agrandir le format des avis d'enquête afin qu'ils soient plus visibles, car tout le monde est concerné.

- Merci de préciser ce que vous attendez d'une telle enquête étant donné que les jeux sont faits.

Vous pourriez par exemple donner une description de ce qu'il est intéressant de noter, car on peut-être tenté d'écrire sous le coup de l'émotion, ce qui ne sert à rien ou presque. Merci pour votre compréhension »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. Texte très décousu et illisible ne permettant pas de répondre point par point.
2. Le projet conserve 50 hectares destiné aux terres agricoles
3. Les questions relatives au stade ne font pas partie de cette enquête.

➤ Avis de la Commission

Les questions posées, de façon touffue, concernent pour bon nombre d'entre-elles la mise en cohérence de la nécessité des différents aménagements et le développement prévisible de la Basse vallée du Var.

Concernant le maintien de l'activité agricole, le projet s'inscrit dans les orientations de la D.T.A. qui imposent la préservation de 50ha de terres destinées à l'agriculture.

La question se rapportant à la réduction du Stade ne concerne pas la présente enquête.

N°6 Observation de M. TANCHOIX E.

« Dommage de détruire ces terres agricoles nourricières mais ce projet améliorera les déplacements dans le secteur. »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage
Sans commentaire

➤ Avis de la Commission

Sur la question des terres agricoles la commission confirme que 50ha doivent être préservées au maintien de l'activité agricole, selon la DTA.

Sur la référence au concept de terre nourricière la commission a déjà répondu à cette question en ayant constaté l'existence d'un « mitage et de nombreuses friches d'anticipation au reclassement »

N°7 Observation de Mr TORTAROLO Jean (lettre)

« La voie de 40m longue de 2km et plus se termine pratiquement chez nous puisqu'elle rejoint le Stade par la jonction avec la voie Sud du Nice Stadium puisque nos terrains sont les voisins directs du Nice Stadium.

Ce n'est pas par hasard que les têtes pensantes ont décidé de construire ce grand ensemble, c'est pour le rentabiliser que l'on a choisi les meilleurs terrains plats, leur ensoleillement et leur structure géographique. Autoroute à 300 m Aéroport à 3km etc.

Nous je le répète, on se trouve dans cette zone et c'est 7700m² d'une propriété qui sont détruits par le sectionnement de cette voie de 40m. cette voie traverse une zone agricole gelée actuellement et dont les autorités proposent le strict minimum de l'estimation des domaines.

Il faut réparer ce préjudice en payant en conséquence des dommages causés et pour notre cas , revaloriser de part et d'autres les terrains restants par une revalorisation de la zone, puisqu'à quelques mètres vont se construire les annexes, dans le luxe et le faste.

Nous avons tant travaillé depuis nos arrières Grands Parents Cinq ou six générations libres de Suer du matin au Soir à Saint Isidore (St Isidore) nous nous sentons vraiment pris en otage.

Quant à la maison CB97 elle va subir le trafic avec le bruit que cela engendre. Les entrées et sorties des terrains restants, a l'est comme à l'ouest auront des voies d'entrées et sorties pour les véhicules qui peuvent circuler sur cette voie CB98.

➤ Réponse de la Maîtrise d'ouvrage

1. Le projet de voie dans la plaine du Var, dont l'objet est justifié page 17 à 19 du dossier, est une desserte inter-quartiers associant l'ensemble des modes de transports et pas seulement la voie du stade
2. L'indemnisation insuffisante évoquée est l'estimation des domaines pour une zone en terre agricole.
3. Le P.L.U. maintien ce zonage, une modification des documents d'urbanismes n'est pas l'objet de cette enquête
4. Pour les nuisance sonores pouvant être issue de la circulation sur la voie, la maison citée sera protégée par un écran (N°3) de 2m de haut sur 65m de long pouvant être complété par un traitement de façade au 1^{er} (page 197 de l'E.I.)

5. Il n'est pas prévu de raccorder les parcelles à la voie étant desservie à l'Est comme à l'Ouest par une voie raccordée à l'avenue Sainte Marguerite et au Bd de Jardiniers.

N°7bis Observations de Messieurs TORTAROLO Gérard, Claude et Jean - Parcelles CB 97 – 98 et 20 : Lettre complémentaire du 5 Juillet

« Il apparaît que la canal des Moulins sera redressé et à partir du niveau de la construction du Stade va relier carrément la partie Ouest de la voie de 40m qui passe ainsi à 43m c'est vraiment dommage de concéder encore 3 mètres supplémentaires alors que le tracé ancien était suffisant et c'est là que l'écoulement des eaux collinaires est le plus important.

Au niveau de la voie de 40m existe un forage de type agricole suffisamment profond pour alimenter dans les années 1965 à 70 cette parcelle de 7700m² Il alimente Côté Est un premier locataire, et Côté Ouest la parcelle restante.

Il faudra rétablir un forage sur chaque parcelle soit 2 forages pour nous alimenter, avec arrivée d'alimentation électrique.

La maison CB97 devra être protégée contre le bruit par des murs anti-bruit Côté Est et Côté Nord, car celui-ci sera permanent par le trafic routier ou plusieurs milliers de véhicules emprunteront cette voie et que la voie de liaison de Nice Stadium parallèle à la maison en engendrera autant.

Sur la parcelle restante CB98 coté Ouest une ouverture sera nécessaire pour ne pas enclaver cette parcelle, avec poteaux distants intérieurement de 6 mètres, pour la maison, il faudra prévoir des doubles vitrages au rez-de-chaussée et à l'étage.

Nous demandons la possibilité de bénéficier des réseaux divers électricité téléphone et réseaux divers, égouts eaux pluviales etc.

Un passage piéton est prévu pour accéder à la voie ne serait ce que pour utiliser les bus et futur Tramway.

J'insiste particulièrement et ceci en accord avec les 7 familles qui sont les nôtres pour avoir une sortie véhicules coté Nord sur la voie parallèle de Nice Stadium car l'entrée 72, Boulevard des Jardiniers va nous causer très souvent des problèmes pour en sortir et y accéder, étant très souvent paralysée lors des matchs, des grandes manifestations et 200 jours par an soit tout le temps si une voie de sortie ou de secours n'est pas réalisée, c'est la vie de 7 familles qui sera plus possible, et sur le plan Sécurité, incendie secours, il faut que ça circule librement.

Ceci est également très important, car si ça ne se fait pas de gros problèmes se créeront. »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. La réalisation de 2 canaux répond au besoin de drainage et ou d'irrigation des parcelles mitoyennes plus la restauration d'un corridor écologique, l'évacuation des EP de la voie et des parcelles seront captées dans le canal.
2. Le projet comprend un ouvrage hydraulique sous la plate-forme destiné à recueillir les eaux de ruissellement de la voie, ainsi que les eaux provenant des différents ouvrages le long de l'avenue Ste Marguerite qui reçoivent les vallons supérieurs, (p33 et 156)
3. L'accès auto ne pouvant se faire sur la plate-forme la demande sera prise en compte pour la voie perpendiculaire à la voie de

- 40m et longeant la voie privée actuelle. Toutefois il sera prévu une circulation piétonne de part et d'autre de la plate-forme avec portail piétons inclus dans le mur dans le mur anti-bruit côté Ouest – poteaux support de portail côté Est.
4. Le riverain demandera l'indemnisation du forage existant concerné par le tracé, il fera les demandes nécessaires pour un ou deux nouveaux forages.
 5. Les parcelles sont aujourd'hui closes par des clôtures, il sera prévu dans le cadre des travaux côté Ouest la réalisation d'une clôture de 2m de haut comprenant muret de 0,50m + clôture de 1,50m sur l'alignement, côté Est le hangar à usage de pièces détachées autos est clos par une palissade seul la partie concernée devra être démontée.
 6. La parcelle CB 98 restant à l'Ouest de la plate-forme enclavée sera désenclavée par un accès de 6m de large franchissant le canal.
 7. Le riverain pourra faire la demande de raccordement EU le moment venu, les réseaux seront réalisés sur la plate-forme avec cette attente.
 8. Il est prévu la pose d'un mur anti-bruit le long de la plate-forme pour les bruits issus de cette voie, un retour pourra se faire sur la voie desserte du stade dans la limite de cette incidence, pour le double vitrage un traitement de façade complémentaire est prévu dans le dossier.
 9. L'alimentation électrique actuelle aérienne sera rétablie à l'Ouest de la plate-forme pour les usagers à partir de la nouvelle plate-forme et des réseaux concessionnaires auxquels les riverains pourront solliciter les raccordements autres.

➤ Avis de la Commission

- La commission donne acte au Maître d'ouvrage de ce qu'il s'engage à aménager des écrans (N°8) de 2m de hauteur sur 65m de long afin de protéger la maison des nuisances sonores pouvant provenir de la circulation sur la voie de 40m ;
- Concernant les accès réclamés par Messieurs TORTAROLO, cette question devra être examinée avec la Maîtrise d'Ouvrage afin de tenir compte des mesures de sécurité justifiées par l'intensification du trafic futur, sous réserve de l'obtention des autorisations de la Direction des Déplacements et Tramway.
- Sur la demande de « revalorisation » de part et d'autres des terrains restants par une revalorisation de la zone, cette question concerne une éventuelle révision du PLU qui ne fait pas l'objet de la présente enquête. Toutefois, en application des dispositions de l'article R121-1 du Code Rural, il a été institué une Commission Communale d'Aménagement foncier dont l'objectif est d'améliorer les conditions d'exploitation des propriétés agricoles en réduisant le morcellement et la dispersion des terres. Des éléments de réponse peuvent être apportés par la Commission d'Aménagement foncier à la demande de « revalorisation » des terres formulée par Messieurs TORTAROLO.

- *Sur la possibilité de bénéficier des réseaux divers électricité téléphone, égouts eaux pluviales, cette possibilité ne peut-être envisagée que dans la mesure où les terrains possèdent de tels aménagements à la date de l'expropriation.*
- *Toutes les autres questions (rétablissement du forage et autres) relèvent de la détermination des indemnités pouvant être versées à Monsieur TORTAROLO en application du Code de l'expropriation. En conséquence, il lui appartiendra d'en faire une juste appréciation avec l'autorité expropriante pour la réparation de l'intégralité du préjudice qu'il pourrait subir.*

N°8 Observation de M. PUNTEL

« Nous ne sommes pas en opposition quand à la construction de la nouvelle Route, nous ne sommes par contre pas d'accord quand à l'indemnisation minimale qui nous est proposé »

- Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage
Sans Commentaire
- Avis de la Commission
La commission appelle l'attention de l'autorité expropriante sur la nécessité de faire porter son offre sur la réparation de l'intégralité du préjudice causé aux expropriés.

N°9 Observation de M. MORINI

« Pourquoi une enquête publique puisque tout est déjà en marche, pour les pauvres expropriés qui ne pourront racheter que des garages »

- Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage
Sans commentaire
- Avis de la Commission
- Sur la qualification d'Opération anti démocratique : La commission indique que le tracé, partiellement classé en emplacement réservé au POS depuis 2000 et totalement classé en emplacement réservé au PLU approuvé le 23 décembre 2010, a fait l'objet d'information du public par le biais d'enquêtes, de réunions d'information et d'affichage. Dans le cadre de la concertation publique relative au projet, en 2007, une exposition de panneaux d'information s'est déroulée pendant 9 semaines et 2 réunions publiques ont eu lieu. Des registres ont été mis à disposition du public pour recueillir son avis.

N°10 Observation de ESPACE AUTO

« Passage ce jour, nous préparons un courrier que nous annexerons au présent cahier de doléances »

- Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage
Sans commentaire
- Avis de la Commission
Dont acte

N°11 Observation de M. MAZZAFERRO Dominique

« La zone a été déclarée risque inondable alors que le 6 Novembre 1994 le Var est sorti de son lit et a inondé la Préfecture – l'Aéroport et le M.I.N. les terrains ont été gelés. On a construit le Palais NIKAIÁ dans la zone inondable !!!

Faut arrêter de duper les gens – et le prix proposé est une véritable plaisanterie – Pour infos en l'an 1996 quand j'ai acquis mon terrain j'ai surélevé mon terrain en investissant 300000 francs, mon terrain n'est pas inondable et le prix proposé n'est pas adapté puisqu'il y a des Promoteurs immobiliers qui sont prêt à payer 1000 € par mètre carré. »

- Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage
 1. Dans le plan de prévention des risques PPR de la plaine du Var approuvé le 18/04/2011, le projet de voie n'est soumis à aucune contrainte relative au risque d'inondation suivant ce document (voir Page 146 de l'étude d'impact).
 2. L'indemnisation proposée est donnée par les services des Domaines pour les terres agricoles.
- Avis de la Commission
Les explications fournies par le Maître d'ouvrage qui indique que le P.P.R. ne soumet la voie de 40m à aucune contrainte au regard du risque d'inondation doivent être en mesure de rassurer Mr MAZZAFERRO.
Concernant les travaux que Mr MAZZAFERRO aurait pu réaliser sur son terrain depuis son acquisition en 1996, la commission rappelle que « si les biens depuis leur mutation, ont subi des modifications justifiées dans leur consistance matérielle ou juridique, leur état ou leur situation d'occupation, l'estimation qui en est faite doit en tenir compte ; sauf améliorations présumées spéculatives ».

N°12 Observation de Mr ALLEMAND et Mlle PINCO

« Lors du plan soumis à l'enquête pour le PLU, nous avons demandé si les nouvelles constructions situées au 308 avenue Ste Marguerite (88 logements) avaient été prises en compte car sur le PLAN, elles n'y apparaissent pas !

Nous n'avons jamais eu de réponse... !

Nous voulons juste être tranquille et rester au calme !

Nous subissons déjà les désagréments d'une déchetterie ...

Nous espérons grandement qu'un « mur anti-bruit » sera positionné tout le long de nos habitations.

Nous trouvons cela ahurissant qu'une si grande voie (avec tous ses inconvénients ...) passe aussi près des habitations, lors du tracé de cette voie, nos habitations n'ont pas été prises en compte !

Il serait peut être réalisable de décaler le tracé sur la Pépinière pour respecter la tranquillité des riverains. »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. C'est à tort que le riverain indique que le bâti sis 308 Avenue Ste Marguerite n'est pas pris en compte (voir étude acoustique repère 1445 et 1450 planche 3 de l'annexe 2 et tableaux)
2. Dans cette étude les calculs prévisionnels montrent une baisse de l'ambiance sonore, de plus l'éloignement de la circulation passant actuellement sur cette avenue et qui sera reportée sur la nouvelle voie devrait contribuer à la baisse dans un premier temps. (voir p. 209 trafic futur)
3. Il n'est pas prévu de placer un écran anti-bruit au droit de la copropriété, l'annexe 2 de l'étude – planche 3 – repère point de calcul prévisionnel 1445 – tableau indiquent un seuil inférieur aux conditions du droit à protection acoustique (p173 du dossier)
4. Le tracé figurant au PLU fait suite à l'enquête publique de ces documents d'urbanisme, les raisons du choix (p 151) sont développées dans le dossier. La page 25 relate les raisons d'optimisation du tracé retenu qui fait également l'objet d'une enquête d'utilité publique lors de l'établissement du PLU approuvé le 23/12/2010

➤ Avis de la Commission

1. Les demandes formulées lors de l'enquête publique pour le PLU ne concernent pas la présente enquête.
- 2 - Actuellement les niveaux sonores calculés sont inférieurs à 65 dB(A). (comme dans une rue de desserte en ville). Cette zone peut être considérée comme une "zone d'ambiance sonore préexistante modérée". Les calculs sont effectués en façade des bâtiments. En ce qui concerne le 308 avenue Ste Marguerite les points de mesures sont identifiés sous les n° R1450 et R1445
Le projet étant considéré dans sa globalité comme une "création de voie nouvelle", les riverains doivent réunir 2 conditions simultanées d'antériorité et de seuil de gêne pour bénéficier d'une protection acoustique à la charge du maître d'ouvrage.
Dans le cas présent en ce qui concerne la contribution sonore du projet les textes imposent, des niveaux sonores en façade maximums de 60 dB(A) de 6h-22h..
Le 308 avenue de Ste Marguerite n'apparaît pas dans la liste des constructions subissant des niveaux sonores supérieurs au seuil nécessitant des protections acoustiques. Voir la planche 3 de situation des points de calculs.

Point de mesure	Etage	Etat sonore initial (actuel) en dB(A)	contribution sonore de la voie de 40m en dB(A)	contribution sonore avec un écran acoustique en dB(A)	Atténuation due à l'écran acoustique en dB(A)
1445	rdc	62,7	56,4	56,3	-0,1

	1er	63,4	58,6	58,5	-0,1
	2ème	63,2	59	59	0
1450	rdc	49,4	49,1	48,9	-0,2
	1er	52,3	51,6	51,3	-0,3
	2ème	53,3	53,8	53,6	-0,2

Les niveaux sonores « avec contribution de la voie de 40m » sont évalués à 20 ans après mise en service théorique en 2013, l'impact sonore du projet est donc évalué à l'horizon 2033.

Cependant dans un premier temps, la mise en place d'un enrobé antibruit sur la voie au niveau de ces bâtiments permettra d'avoir des gains compris entre -1 et -2 dB(A).

3 - Sur la demande visant à décaler le tracé sur la Pépinière pour respecter la tranquillité des riverains ; en l'état d'avancement du dossier cette proposition ne peut être prise en considération.

N°13 Observation de ESPACE AUTO (lettre du 12 Juillet)

« Nous avons bien reçu votre lettre du 6 juin 2011 concernant l'ouverture des enquêtes conjointes préalables à la déclaration publique et à la cessibilité des terrains d'emprise du projet de réalisation d'une voie structurante de 40 mètres de largeur dans la plaine du VAR.

Nous tenons à vous informer que ces locaux sont utilisés en tant que concessions automobiles depuis de très nombreuses années. Notre activité nécessite un grand nombre de places de parkings et le projet qui nous est soumis ferait disparaître 17 places de parkings pour l'exploitant et mettrait **gravement** en péril son activité commerciale. Il serait donc nécessaire et indispensable de pouvoir trouver une solution afin de compenser la perte de ces emplacements de stationnement.

Nous vous rappelons que les immeubles de NICE la Plaine 1 avaient été construits à l'époque par la SIVN pour développer l'activité de concessions automobiles à NICE et qu'à ce jour, ce nouveau projet compromet dangereusement l'avenir de ces concessions automobiles.

Nous vous remercions de bien vouloir me faire des propositions concrètes afin que nos zones de stationnement soient préservées. »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. En effet, au Nord du bâtiment, au droit du repère 10 du plan parcellaire l'emprise nécessaire aux travaux impacte 14 places de stationnement sur la parcelle OK187 et un abri, du fait d'une emprise de 5m de large.
2. Il n'est pas possible de compenser sur la parcelle les places supprimées, par une surface équivalente à titre privatif. Seule la parcelle OK224 appartenant à la Ville de Nice et actuellement louée à BMW pourrait être cette compensation. Toutefois un ER4274 pour la réalisation d'un parc autos ne permet pas un échange.
3. Le projet prévoit la réalisation de places de stationnement le long des voies jusqu'aux ARBORAS, ce qui à terme augmentera l'offre de stationnement actuelle.

4. Ce projet s'ouvrant à une circulation plus intense, devrait être plus favorable sur le plan commercial.

➤ Avis de la Commission

- La proposition alternative du Maître d'ouvrage n'est pas satisfaisante. En effet, elle indique que la seule compensation de surface à titre privatif pourrait être envisagée sur la parcelle OK224 appartement actuellement à la Ville et louée à BMW, de plus cette parcelle fait l'objet d'un Emplacement Réservé en vue de la réalisation future d'un parc autos.

En conséquence la question posée par Mme Sophie REBOULIN pour le compte « d'Espace Auto » s'analyse dans le cadre de la réparation du préjudice d'exploitation consécutivement à la perte évoquée de 17 ou 14 places de stationnement (suivant la surface d'emprise)

Il convient donc de dissocier les deux chefs de préjudice
D'une part

- Indemnité principale de dépossession et Indemnité accessoire de remploi revenant au propriétaire du foncier
Et d'autre part

- L'indemnité pour préjudice d'exploitation déterminée en accord avec le Maître de l'Ouvrage au profit de l'exploitant commercial, observation étant faite que l'appréciation du préjudice d'exploitation devra tenir compte de la création future de places de stationnement le long des voies jusqu'aux ARBORAS, ce qui à terme augmentera l'offre de stationnement actuel.
- La lettre R avec AR du 29 août 2011 (à laquelle étaient jointes les lettres de DETROIT MOTORS et d'AZUR AUTO du 17 août 2011) sont jointes en annexe n°10 à titre de simple information. Arrivées hors délai d'enquête, la commission ne peut ni les commenter ni en tenir compte.
- Idem en ce qui concerne les courriers R+AR de DETROIT MOTORS et d'AZUR AUTO de la même date, adressées celles-ci au Président de la commission (Annexe n°11).

N°14 Observation de Mr GIORDANENGO Joseph

«1° - Rétablissement d'un accès véhicules de largeur suffisante pour véhicules agricoles (4mètres).

2^{ème} - Maintien des réseaux eaux et électricité.

3^{ème} - Raccordement des eaux usées.

4^{ème} - Possibilité de traverser la voie de 40m autos et piétons vers Av Ste Marguerite

5^{ème} - Nuisances sonores prévisibles donc mur anti-bruit.

6^{ème} - Maintenir évacuation des eaux pluviales vers le canal.

7^{ème} - Prévoir des bouches incendie.

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. La voie actuelle 359 Avenue Ste Marguerite étant le seul accès carrossable, il sera prévu de rétablir la desserte des parcelles

- situées à l'Ouest de la plate-forme par accès privatif à créer de la largeur demandée. (portail à la charge des riverains)
2. La traversée par les véhicules, en créant un carrefour, et une entrée à partir de la plate-forme vers le 359 St Marguerite n'est pas autorisée par la Direction des Déplacements et Tramway. Si besoin, le cheminement devra se faire en passant par le carrefour des Arboras pour l'aller, puis par St Isidore pour le retour
 3. Par contre la traversée de la plate-forme pourra se faire à pied, un passage sera réalisé au Nord de cet accès afin de rejoindre une ouverture piétonne privative en face (modalités à voir avec les riverains) le portail piétons sera intégré à l'écran anti-bruit donc à la charge de NCA.
 4. Les réseaux seront maintenus en service durant les travaux.
 5. Un réseau d'eaux usées sera créé en bordure de la plate-forme avec un regard, le riverain pourra faire une demande de raccordement à ce réseau le moment venu.
 6. Il n'est pas prévu de placer un écran anti-bruit au droit de la maison, l'annexe 2 de l'étude – planche 5 – repère point de calcul prévisionnel 2545 – du tableau indique un seuil inférieur aux conditions de droit à protection acoustique (p173 du dossier)
 7. Une BI sera implanté à proximité de cette activité agricole.

➤ Avis de la Commission

- Les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage sont satisfaisantes.
- Concernant la traversée de la plate-forme par des véhicules agricoles cette autorisation n'est pas possible au regard des obligations de sécurité. La solution proposée par le Maître d'Ouvrage qui préconise de passer par le carrefour des Arboras pour l'aller, puis par St Isidore pour le retour doit s'accompagner d'une offre d'indemnité pour préjudice d'exploitation agricole au titre d'un allongement de parcours.
- L'examen de cette question doit également être soumise à l'avis de la Commission Communale d'Aménagement dans la cadre d'un éventuel échange pour regroupement de parcelles, en cas d'impossibilité, il conviendra de fixer l'indemnité d'allongement de parcours
- La mise en place de mur anti-bruit au droit de la maison ne semble pas se justifier en raison de l'étude qui indique un seuil inférieur aux conditions du droit de protection acoustique.

N°15 Observation de Mr PASQUALINI Nazaréen

- « 1° - Branchement au Réseau d'eau potable
- 2^{ème} – Branchement du tout à l'égout
- 3^{ème} – Branchement au Réseau d'eau pluviale (de la parcelle et de l'habitation)
- 4^{ème} – Dispositif anti-bruit à mettre en œuvre.

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. Le riverain pourra faire la demande de raccordement le moment venu, les réseaux seront réalisés sur la plate-forme avec cette attente.
2. Un réseau d'eaux usées sera créé en bordure de la plate-forme avec un regard, le riverain pourra faire une demande de raccordement à ce réseau le moment venu.
3. Il sera regardé dans le DCE la possibilité de raccordement des EP de la parcelle sur le réseau de la plate-forme
4. Un écran anti-bruit (rep 2) de 3m de haut est projeté dans le projet (voir p197)

➤ Avis de la Commission

La commission note que les doléances présentées par Mr PASQUALINI seront satisfaites par le Maître d'Ouvrage.

N°16 Observation de Mr FULCHERI André

« Nous sommes passé voir l'enquête ce jour.

Après renseignements pris auprès du commissaire enquêteur, nous reviendrons apporter notre courrier avec nos observations »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Pas d'avis

➤ Avis de la Commission

Dont acte

N°17 Observation de Mr SEGURA Eugène

« Je suis passé ce jour – Certaines remarques sont à apporter je repasserai courant semaine prochaine »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Pas d'avis

➤ Avis de la Commission

Dont acte

N°18 Observation de Mme BARTOLOTTA Isabelle

« Pour les propriétaires indivis Mmes RAINAUT Suzanne et RAINAUT-BROST Madeleine : Avions besoin de nous procurer la photocopie de parcelle pour visualisation du projet (nous concernant) – RAINAUT et RAINAUT BROST »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

J'ai téléphoné pour donner réponses, mais c'est la fille qui est sur place, les propriétaires à l'étranger ou autre département, devraient rappeler.

➤ Avis de la Commission

Dont acte

N°19 Observation de Mr BERNARD Frédéric

« Est-il prévu en marge de ces travaux d'améliorer la circulation vers les collines de Nice Ouest, où les points de passage actuels (Av. Louis Capati ou route de St Isidore) sont très engorgées ? »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

La question est hors sujet ne faisant pas partie de cette enquête, toutefois des travaux d'élargissement sont en cours dans ce secteur éloigné de l'objet de l'enquête publique.

➤ Avis de la Commission

Dont acte

N°20 Observation de Mme FULCHERI (avec lettre)

Nous sommes propriétaires des parcelles CD6 et CD18, observations formulées :

1) – *Canal de moulins* (idem voir lettre de Mr et Mme André FULCHERI)

2) – *Division des parcelles*

Nos parcelles CD6 et CD18 seront coupées en deux parties par la voie des 40 mètres. Actuellement, nous avons un chemin privé qui va jusqu'au bout de notre propriété. Sur les plans du projet rien n'est mentionné pour joindre les deux parties de notre propriété.

De la même façon, sur notre parcelle il existe un forage pour l'arrosage du terrain. Une fois la voie des 40 mètres réalisée, une partie du terrain ne pourra plus être alimentée en eau... Un nouveau forage devra donc être réalisé avec une alimentation électrique

- Nous nous demandons comment rejoindre l'autre partie de la propriété avec les véhicules et les tracteurs ?

- Qui prendra en charge financièrement la nouvelle alimentation en eau de la partie Ouest du terrain ?

3) – *Sécurisation des parcelles*

Suite à la réalisation de la voie des 40 mètres, nos parcelles seront exposées à un fort passage d'usagers ce qui augmentera forcément les risques de vandalisme.

- Nous souhaiterions que les nouveaux accès créés, ainsi que nos propriétés en bordure de la voie soient sécurisés

4) – *Branchement tout à l'égout et réseaux divers*

Divers réseaux vont certainement remonter le long de la voie des 40 mètres.

- Nous souhaiterions avoir sur nos parcelles accès aux branchements du tout à l'égout et aux réseaux divers qui remonteront le long de la voie des 40 mètres »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Voir réponse N° 21 Mr et Mme André FULCHERI

➤ Avis de la Commission

Voir avis N° 21 en réponse à Mr et Mme André FULCHERI

N°21 Observation de Mme et Mr FULCHERI (avec lettre)

Nous sommes propriétaire de la parcelle CD14. Nous formulons les observations et demandes suivantes :

1) - Canal des moulins

Sur le projet actuel du tracé de la voie des 40mètres, il est mentionné que le canal des moulins sera redressé. Il longera la voie des 40 mètres. Actuellement, les eaux pluviales des collines sont récupérées en partie par le canal des moulins (aucun autre réseau de récupération des eaux pluviales en pied de colline sur l'avenue Ste Marguerite n'a jamais été prévu).

Nous avons remarqué qu'au niveau du terrain devant accueillir l'Olympic Nice Stadium, il est prévu de supprimer le canal à l'Est de la voie des 40 mètres.

Il ne serait créé un canal que côté Ouest de la future voie.

De plus, le nouveau tracé du canal se divisera en deux au niveau des propriétés privées expropriées portant ainsi la largeur de la voie à 43 mètres au lieu de 40mètres.

- Pourquoi ne pas avoir prévu de positionner le nouveau tracé du canal côté Est, là où arrivent les eaux des collines par fortes intempéries ?

- Pourquoi ne pas s'en tenir à un seul canal côté Est de la future voie des 40 mètres ?

2) - Division des parcelles

Notre parcelle CD14 sera coupée en deux parties par la voie des 40mètres. Actuellement, nous avons un chemin privé qui va jusqu'au bout de notre propriété. Sur les plans du projet, il y a un tracé mentionnant une jonction entre les deux partie de la parcelle. Mais nous ne savons pas s'il s'agit d'une voie souterraine permettant de joindre les deux morceaux de parcelle ou s'il s'agit simplement d'une côte de la voie des 40 mètres

De la même façon, sur notre parcelle il existe un forage pour l'arrosage du terrain. Une fois la voie des 40 mètres réalisée, une partie du terrain ne pourra plus être alimentée en eau... Un nouveau forage devra donc être réalisé avec une alimentation électrique.

- Nous nous demandons comment rejoindre l'autre partie de la propriété avec les véhicules et les tracteurs ?

- Qui prendra en charge financièrement la nouvelle alimentation en eau de la partie Ouest du terrain ?

3) – Sécurisation des parcelles

Suite à la réalisation de la voie des 40 mètres, nos parcelles seront exposées à un fort passage d'usagers ce qui augmentera forcément les risques de vandalisme.

- Nous souhaiterions que les nouveaux accès créés, ainsi que nos propriétés en bordure de la voie soient sécurisés.

4) - Branchements tout à l'égout et réseaux divers

Divers réseaux vont certainement remonter le long de la voie des 40 mètres.

- Nous souhaiterions avoir sur nos parcelle accès aux branchements du tout à l'égout et aux réseaux divers qui remonteront le long de la voie des 40 mètres »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. Le riverain est propriétaire de plusieurs parcelles entre le Sud du stade et le chemin des Baraques. Sa maison et dépendances agricoles sont au Sud du stade
2. La réalisation de 2 canaux répond au besoin de drainage et/ou d'irrigation des parcelles mitoyennes plus la restauration du corridor écologique. L'évacuation des EP de la voie et des parcelles seront captées dans le canal.
3. Le projet comprend un ouvrage hydraulique sous la plate-forme destiné à recueillir les eaux de ruissellement de la voie, ainsi que les eaux provenant des différents ouvrages le long de l'avenue Ste Marguerite qui reçoivent les vallons supérieurs, (p33 et 156)
4. Actuellement le déplacement de ses engins agricoles dans la plaine emprunte le Bd des Jardiniers et plusieurs chemin de desserte commun à plusieurs propriétaires, M FULCHERI motive sa demande de raccordement à la nouvelle plate-forme des parcelles à l'Ouest de la plate-forme du fait de l'enclavement de certaines parcelles CD14 – CD18 côté Est et de la difficulté d'accès futur l'obligeant à faire un détour important pour accéder à ces parcelles alors qu'il est « en face » Ce « déséquilibre » de l'exploitation morcelée pourrait déboucher à réaliser les dits accès de 6m de large. Cette position sera proposée à la Direction de la Circulation pour validation.
5. Pour la voie « Maison » L'accès autos ne pouvant se faire sur la plate-forme la demande sera prise en compte pour la voie perpendiculaire à la voie de 40m et longeant la voie privée actuelle. Toutefois il sera prévu un accès piéton sur la plate-forme avec portail piétons inclus dans le mur anti-bruit projeté côté Ouest.
6. Le riverain demandera l'indemnisation du forage existant concerné par le tracé, il fera les démarches nécessaires pour un ou deux nouveaux forages destinés à alimenter les parcelles.
7. Les parcelles ne sont pas closes aujourd'hui par des clôtures, il n'est pas prévu d'en placer dans la plaine agricole suivant avis de la DREAL du 07/12/2010 concernant la transparence de l'infrastructure et du paysage perçu... ainsi que ... au niveau de l'ambition paysagère ... les continuités écologiques ... Toutefois un garde corps en bordure de la plate-forme et le dénivelé canal + corridor offrent une barrière dissuasive.
8. Le riverain pourra faire la demande de raccordement EU le moment venu, les réseaux seront réalisés sur la plate-forme avec attente.
9. Une nouvelle alimentation électrique sera nécessaire d'après le riverain pour les parcelles séparées elle devra faire éventuellement l'objet d'indemnisation.

➤ Avis de la Commission

Les propositions avancées par le Maître d'Ouvrage paraissent satisfaisantes dans l'ensemble.

Toutefois, la question relative à la division de la parcelle CD14 – CD18 entraînant des difficultés d'accès futur de part et d'autre de la voie de 40m devrait faire l'objet d'un examen de la Commission Communale d'Aménagement afin de proposer des solutions

alternatives visant à améliorer les conditions d'exploitation en réduisant les effets du morcellement et de la dispersion des terres. L'indemnité pour clôture en nouvelle limite de propriété à la suite d'une expropriation ne saurait être accordée que dans la mesure où cette propriété disposait auparavant d'une clôture. Toutefois, la commission estime que les modifications engendrées par les futures conditions d'exploitation pourraient justifier d'une clôture en limite de la voie nouvelle.

N°22 Observation de Mr BORGOGNO Daniel (avec lettre)

« Nous sommes concernés par le projet de la voie de 40m, l'objet de l'enquête d'utilité publique. Nous portons à votre connaissance les graves impact que ce projet entraînerait sur nos parcelles, en zone agricole, s'il était maintenu en l'état :

Parcelle C15 : serait amputée de 151 m² par l'emprise ce qui nécessiterait la démolition partielle d'un hangar à usage professionnel, la disparition de forages et de leur installation électrique. L'eau des forages alimente les cultures, les machines agricoles et l'habitation.

Sur l'ensemble des 3 parcelles, outre les nuisances générées par la proximité d'une voie de 40m, l'emprise diminuerait d'environ 3000m² nos terrains agricoles ce qui pénaliserait fortement notre activité professionnelle et entraînerait probablement le licenciement d'ouvriers agricoles.

Parcelles CD8 et CD41 : impacts techniques (liste non exhaustive) :

- canalisations d'arrosage à déplacer et à remplacer,
- logement type Algecco des ouvriers à démonter et remonter,
- serre (bi-tunnel) à démonter et remonter
- parcelle CD8 coupée en 2 parties par voie de 40 m ce qui nécessiterait de prévoir un accès à ces deux parties
- chemin qui dessert les parcelles à refaire
- mur de protection du bruit à prévoir

NOS SOUHAITS :

- décaler vers l'Ouest de quelques mètres (5 à 6 mètres tout au plus) sur environ 150 à 200 m pour sauvegarder notre activité et éviter le licenciement d'ouvriers. La mairie de Nice par courrier du 25 avril 2005, avait déjà pris en compte favorablement notre demande d'autant qu'elle avait été exprimée par écrit par d'autres riverains, ce qui n'occasionnerait aucune gêne dans la mesure où le décalage se ferait sur une zone de plein champ
- un accès direct à la future voie routière pour les parcelles CD8 et CD41, prévoir une canalisation d'arrosage en 2 Pouces passant sous la future voie pour alimenter en eau la parcelle restante CD8 ainsi qu'un fourreau pour passer un câble électrique.
- prévoir pour les parcelles restantes CD8 et CD 15 un Branchement en attente sur le futur réseau d'eau potable, se Raccorder au réseau d'égout. »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. Il n'est pas possible de déplacer l'alignement du projet, seul des adaptations à l'intérieur de cet alignement peuvent faire l'objet de modification.

2. Comme suite à la demande nous avons procédé à une légère réduction et modification d'emprise en contournant le hangar abritant les installations nécessaires à la pérennité de l'activité, si cette option est validée par les commissaires.
3. Concernant les « dépendances » mobiles et démontables, le riverain proposera un devis d'indemnisation sur le déplacement du logement et le démontage remontage des serres, la mise en œuvre du réseau d'irrigation déplacé
4. Nous déplacerons dans le cadre des travaux le réseau aérien l'alimentation électrique en bordure du canal et à la replacer en bordure du nouveau chemin (ci dessous)
5. Dans le cadre des travaux nous nous engageons à rétablir un chemin en béton de 3m de large lié à l'activité agricole jusqu'aux serres existantes dont la surface sera « ratissée ». 1m sera réalisé sur l'emprise corridor (et restera propriété NCA) 2m seront réalisés au delà de l'alignement, cette disposition durera le temps de l'activité agricole.
6. Afin de communiquer avec la parcelle restante à l'Ouest il est prévu de réaliser une ouverture piétonne sur la plate-forme côté Est (mise en place des poteaux et franchissement du corridor) un accès véhicule de 3m de large sera réalisé afin d'accéder à la parcelle restante CD8, le franchissement du TCSP sera possible à pied uniquement.
7. Il n'est pas possible de placer sous la plate-forme un réseau privatif d'électricité.
8. La demande branchement aux concessionnaires se fera au moment des travaux, ces derniers seront informés du souhait du riverain.
9. Il est prévu un mur anti-bruit de 2,50m au droit de la propriété voir écran 4 page 197 de l'E.I.

➤ Avis de la Commission

La commission donne acte au Maître d'ouvrage de ce qu'il s'engage à procéder à une légère modification d'emprise afin de contourner le hangar abritant les installations nécessaires à l'activité agricole, cette offre évitera la démolition partielle d'un bâtiment agricole. (Annexe N°9)

Sur la question du morcellement de l'exploitation agricole en deux parties, du rétablissement des installations d'arrosage et d'électricité sur chacune des nouvelles parcelles, ainsi que les conséquences d'un éventuel licenciement d'ouvriers agricoles, la commission d'enquête souhaite que la Commission Communale d'Aménagement foncier examine les possibilités de limiter les effets du morcellement de l'exploitation agricole.

Toutes les autres demandes de Mr et Mmes BORGOGNO sont satisfaites.

N°23 Observation de Mr et Mme SERVELA (avec lettre)

« Dans le cadre de l'enquête publique du projet précité, nous tenons à vous soumettre les doléances suivantes :

- prévoir branchement au réseau d'eau potable de la ville (sans compteur pour l'instant)
 - prévoir branchement au réseau du tout-à-l'égout (mais sans branchement immédiat)
 - la réalisation de ce boulevard enclave notre terrain, nous demandons donc, pour y accéder, la création d'une entrée équipée d'un portail coulissant d'une largeur de 6 mètres minimum (permettant l'entrée/sortie de semi-remorques)
 - prévoir également l'évacuation des eaux pluviales et d'arrosage vers le canal des arrosants.
- Enfin, nous aimerions expressément avoir un rendez-vous sur place avec un ingénieur afin de déterminer les possibilités techniques de nos demandes, et en particulier celle concernant l'accès au terrain »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. La demande de raccordement aux concessionnaires (Véolia) se fera au moment des travaux, ce dernier sera informé du souhait du riverain
2. Le riverain pourra faire la demande de raccordement EU le moment venu, les réseaux seront réalisés sur la plate-forme avec cette attente.
3. La parcelle étant enclavée il sera créé un accès à partir de la plate-forme de la largeur demandée de 6 m.

➤ Avis de la Commission

La commission donne acte aux propositions du Maître d'Ouvrage qui sont de nature à donner satisfaction à Mr et Mme SERVELLA.

N°24 Observation de Mr SEGURA Eugène (avec lettre)

« La parcelle OK 135 dont je suis propriétaire avec mon épouse, située au point N°12 du dossier, sera amputée de 196m² en son extrémité Est ainsi que mon chemin d'accès à l'avenue Ste Marguerite à hauteur du N° 287. Donc si la voie structurante devait être réalisée, il est nécessaire de prévoir le débouché de ma propriété sur la dite voie ainsi que les raccordements aux différents réseaux et cela même durant les travaux.

D'autre part je remarque, concernant le dossier d'évaluation du foncier, une note de la Brigade des Evaluations Domaniale datée du 20/08/2010, qui fait référence dans ses calculs à l'ancien P.O.S. du 29/09/2000 et qu'elle mentionne en paragraphe 5 que le 1^{er} de la voie de 40m (Digue des Français – Avenue Vérola) a été évalué le 28/07/2009 ; Aujourd'hui le PLU du 23/12/2010 est en vigueur et nous ne sommes plus en zone Agricole mais en zone à urbaniser Uaf. »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. L'accès sera rétabli vers la plate-forme par le raccordement sur la nouvelle voie en projet perpendiculairement à la voie de 40m. C'est une situation provisoire en attendant la réalisation de la dite voie de 16m portée au P.L.U.
2. Les réseaux divers seront maintenus durant le chantier et rétablis. Le riverain pourra faire la demande de raccordement EU

le moment venu, les réseaux seront réalisés sur la plate-forme avec cette attente.

3. Nous avons noté cette remarque portant sur l'estimation des domaines

➤ Avis de la Commission

La commission donne acte aux propositions du Maître d'ouvrage car l'ensemble des doléances de Mr SEGURA sont satisfaites.

Concernant l'offre d'indemnité, la commission rappelle qu'il appartient à l'exproprié de justifier ses prétentions, elle appelle également l'attention de l'autorité expropriante sur la nécessité de faire porter son offre sur la réparation de l'intégralité du préjudice causé à l'exproprié.

N°25 Observation de MM NICOLETTI Bernard et Didier

« Parcelles OK 246 et 258, l'expropriation coupe notre terrain en deux parties qui deviennent d'exploitation difficile.

Le futur des possibilités des parcelles restantes doit être précisé (devrait être) concomitamment à l'expropriation.

Par ailleurs l'estimation financière ne correspond absolument pas au zonage PLU qui est Auf.

Le tracé technique n'amène pas de remarques de notre part. »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. La demande est prise en compte la parcelle étant enclavée il est par Ste Marguerite envisagé de créer un accès à la voie de 3m de large, l'autre partie étant desservie.

2. Au droit de la parcelle restante côté Ste Marguerite sera réalisé un mur anti-bruit sur toute la longueur.

3. Nous avons noté cette remarque portant sur l'estimation des domaines.

➤ Avis de la Commission

La commission constate l'accord de Mrs NICOLETTI sur le tracé de la voie de 40m. L'ensemble des observations a été prise en considération par le Maître d'Ouvrage. Sur les réserves formulées à propos de l'indemnité proposée, la commission rappelle qu'il appartient à l'exproprié de justifier ses prétentions. Elle appelle également l'attention de l'autorité expropriante sur la nécessité de faire porter son offre sur l'intégralité du préjudice occasionné par l'expropriation.

N°26 Observation de Mr COSTAMAGNA Félix

« Parcelle OK3, le prix au m² très inférieur à la situation du marché »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

Pas d'avis

➤ Avis de la Commission

La commission rappelle qu'il est nécessaire de faire porter son offre sur :

- *Le montant de l'indemnité principale*
- et
- *Le montant des indemnités accessoires (remploi etc..)*

N°27 Observation du Collectif ICARDO TAIX

« Nous demandons :

- 1) Le désenclavement de la parcelle CB23 par la création d'une sortie de 6 mètres de large sur la nouvelle voie afin de permettre les mouvements d'un semi-remorque.
- 2) le raccordement aux réseaux d'assainissement des parcelles CB 23, 26 et 27, et avec la mise en place de fourreaux pour l'électricité, le téléphone et la fibre optique »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. La demande est prise en compte la parcelle étant enclavée avec une largeur de 6m.
2. De plus un cheminement piétons pourra se faire entre les deux côté de la voie, par un accès piétons réalisé côté Ouest.
3. Le riverain pourra faire la demande de raccordement EU le moment venu, les réseaux seront réalisés sur la plate-forme avec cette attente.
4. La demande raccordement aux concessionnaires se fera au moment des travaux, ces derniers seront informés du souhait du riverain.

➤ Avis de la Commission

Dont acte. Accord sur les mesures envisagées pour le désenclavement de la parcelle CB23, les offres du Maître d'Ouvrage sont satisfaisantes.

N°28 Observation du Comité de Quartier St Isidore (mémo)

« Après avoir pris en compte les remarques des adhérents du Comité de Quartier et de la population de Ste Isidore, il apparaît que.

La « Voie de 40m » est un élément structurant pour les années à venir du devenir de St Isidore.

La réalisation doit être concomitante à la réalisation du Stadium et non pas postérieure. Tout décalage dans le temps sera préjudiciable au quartier par les nuisances d'accès au Stadium.

En second point nombre d'adhérents propriétaires concernés par la « Voie de 40m » sont interpellés et en opposition totale au prix de rachat proposé pour les terrains. Ils demandent un prix juste en comparaison de celui à des ventes libres bien supérieur.

En dernier lieu le traitement prioritaire des canaux, eaux pluviales, et de ruissellement en adéquation avec l'esprit de l'OIN. »

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. Le phasage prévisionnel des travaux (page 36 & pièce 8 du dossier page 25) de la nouvelle voie prévoit d'être en phase avec Nice stadium.
2. Le projet respectera les prescriptions de l'OIN (4.2.1. p 155)

➤ Avis de la Commission

La commission constate l'avis favorable du comité de quartier de St Isidore en ce que la « Voie de 40m » est un élément structurant pour les années à venir et pour le devenir de St Isidore. Le planning de la réalisation des travaux de la voie de 40m a pris en compte le planning des travaux du Stadium.

Concernant les observations relatives au prix de rachat proposé pour les terrains, la commission rappelle qu'il appartient aux expropriés de justifier leur prétention. Elle appelle également l'attention de l'autorité expropriante sur la nécessité de faire porter son offre sur l'intégralité du préjudice causé par l'expropriation.

3.5.3 Observations du Registre d'enquête A3

N°29 Observation de Mme MARTIN Yvette

S'inquiète des conséquences du futur carrefour entre la nouvelle voie et l'avenue des Arboras à en juger par les problèmes occasionnés actuellement par le carrefour de cette même avenue avec l'avenue Ste Marguerite.

S'interroge sur le fait que le trottoir qui longe l'avenue Ste Marguerite s'arrête curieusement une dizaine de mètres avant le carrefour actuel, ce qui contraint les adultes mais aussi les écoliers et les poussettes à cheminer sur la voie même de circulation sans aucune protection. D'autant que de nombreux camions font demi tour à cet endroit et qu'un arrêt d'autobus y est également installé.

D'où sa crainte que le nouveau carrefour n'ajoute encore à la difficulté des piétons et n'accroisse les risques d'accident.

➤ Réponse de la Maîtrise d'Ouvrage

1. Le carrefour de Ste Marguerite-Arboras n'est pas traité dans cette opération, seul le carrefour à feux Arboras-Voie Nouvelle fait l'objet de l'enquête publique et des travaux
2. Lorsque les travaux seront terminés, un transfert de circulation sur la nouvelle voie devrait améliorer la situation sur Ste Marguerite et permettre de réaliser l'aménagement de ce carrefour sur Ste Marguerite.

➤ Avis de la Commission

La question posée ne relève pas stricto sensu de l'objet de l'enquête, néanmoins on peut suggérer à la CUNCA d'étudier avec attention le problème posé de la sécurisation des deux carrefours.

4 .COMMENTAIRES

Nous devons préciser ici, à titre tout à fait liminaire, que l'Avis de l'autorité environnementale, qui ne figure pas dans la liste du Bordereau des Pièces du dossier, faisait toutefois effectivement partie des pièces composant le dit dossier.

Concernant les modalités du déroulement de l'enquête, nous pouvons dire qu'elles se sont avérées tout à fait satisfaisantes. Cependant il faut déplorer une tentative de fraude : une feuille a été arrachée du dossier présenté au public. Une observation, datée du 22 juillet, portée au registre B1, affirme « *la page ayant été arrachée à ce que nous constatons cela rend le dossier incomplet* ». L'employé de mairie en permanence au Forum a été averti du fait, mais n'a pas relayé l'information à NCA. Ce n'est que le 27 juillet, au début de sa permanence que le Commissaire enquêteur a constaté les faits et a prévenu NCA, qui a de suite remplacé la feuille arrachée par une photocopie. Le commissaire a constaté en outre que la personne qui a signalé le méfait a pu consulter un dossier complet lors de la dernière permanence à la maison des projets.

L'information détaillée de la Commission sur l'étendue du projet, son intégration dans un vaste programme d'aménagement, nous a été fournie par la CUNCA.

L'information du public a été assurée dans des conditions optimales, tant en ce qui concerne la publicité légale que le fléchage des lieux de permanence (principalement bien sûr pour le Pôle de Proximité de la plaine du Var).

Il est à regretter, toutefois, que le site officiel de NCA se soit borné à diffuser le seul Avis de mise à l'enquête du projet de voie.

La participation du public n'a pas été, loin s'en faut, à la hauteur de ce qu'un tel projet aura comme incidences sur la vie des personnes concernées. En résumé, on peut dire que se sont manifestées,

- d'une part les seules personnes directement impactées dans leur vie personnelle et / ou professionnelle,
- d'autre part, celles dont l'atteinte à leur patrimoine incitait à faire prévaloir leur détermination de voir l'amputation devant y être opérée fixée à un « juste » prix ...
- et enfin les « fibres écologistes » individuelles, ou mandatées par leurs organisations, mais aussi des défenseurs divers de l'environnement pris dans le sens le plus large.

Ce qui nous est apparu tout à fait symptomatique c'est le refus, à moins qu'il ne s'agisse que de la manifestation d'une certaine inculture citoyenne, de considérer l'enquête de DUP pour ce qu'elle est, à savoir une phase administrative nouvelle d'un processus d'aménagement figé dans son parti général et, surtout, approuvé démocratiquement par des phases administratives réglementaires antérieures.

Comme le souligne l'Architecte des Bâtiments de France, dans son avis, du 17 décembre 2010, « cela ressemble davantage à une continuation d'un projet fort ancien » que, sous-entendu, à un *nouveau projet* ...

C'est le rappel qu'il nous a été maintes fois nécessaire de souligner en réponse aux étonnements de personnes nous donnant l'impression de découvrir une toute nouvelle opération ...

Si l'on excepte les observations « orientées », ou bien les accusations tendancieuses, quelques personnes ont souligné la faiblesse de l'Etude d'Impact par rapport aux questions sociales et/ou humaines.

Il est exact qu'une circulaire du Ministère de l'Emploi et de la Solidarité datée du 11 avril 2011 rappelle l'importance que les études d'impact doivent réserver à l'analyse sur la santé. On y lit notamment : « il m'apparaît indispensable ... que les études d'impact comportent un chapitre spécifique, synthétisant l'ensemble des réponses apportées sur le plan sanitaire »

En rapprochant les quelques lignes que l'Etude d'Impact consacre à la santé², de la définition qu'en donne l'OMS³, on ne peut que déplorer qu'elle ne se soit pas plus intéressé aux conséquences du traumatisme provoqués par les expropriations sur des sujets fragilisés par le grand âge et/ou la maladie. Elle aurait alors mesuré que les effets du projet sur la santé ne se limiteront pas toujours « au bruit et à la pollution atmosphérique » ni qu'une compensation par « un relogement » en atténuera les conséquences.

L'Agence Régionale de Santé, dans son avis du 19 novembre 2010, ne s'inquiète d'ailleurs pas davantage de cet impact quand elle conclue que « les niveaux d'exposition et de risque supplémentaires – par rapport aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique- générés par l'aménagement projeté pour les populations environnantes apparaissent acceptables au regard des connaissances actuelles... »

Le traumatisme psychique, ressenti à l'occasion d'une expropriation, devra donc attendre que se développent les connaissances en la matière !

A contrario il apparaît que l'impact du projet sur les exploitations agricoles est très limité. Il n'est d'ailleurs pas indifférent de noter que la seule vraie récrimination des exploitants concernés porte sur la valeur d'indemnisation⁴ d'un patrimoine dont ils entendent obtenir « le juste prix ».

Plus globalement, l'impact général de cette future nouvelle voie s'annonce comme très positif en ce qui concerne notamment la problématique des déplacements vue sous les angles suivants :

- amélioration des échanges inter-quartiers et des déplacements modes doux et transport en commun,
- renforcement de la sécurité routière par la séparation des flux des différents modes de déplacement,
- possibilité, pour les résidents d'utiliser les stationnements le long de la voie de 40 m pour leur véhicule et prendre le TCSP. Ce dispositif sera complété par des parcs relais, notamment au niveau de la Digue des Français.

En conclusion, ce ne sont que quelques rares opposants qui contestent le caractère d'utilité publique de l'opération.

² Article 3.3.7.1, page 129 et 7.2.5, page 196

³ « La santé est un état complet de bien-être physique, mental et social et pas seulement l'absence de maladie ou d'infirmité »

⁴ Article Nice Matin du 13 Juillet

Tel est le Rapport sur la mission qui nous était confiée et que nous avons rédigé
et clos à NICE le 15 septembre 2011

Claude PELLISSIER

André PLENET



Claude TILLIER



PIECES ANNEXES

- 01 Arrêté préfectoral du 19 Mai 2011
- 02 CR réunion du 8 avril 2011
- 03 Certificat de publication et d'affichage
- 04 Copies des Annonces légales
- 05 Lettre CARABALONA/VENTURINO au Pdt de la République
- 06 Extrait du PLU (E.R. V143)
- 07 Copie de la lettre du Préfet aux consorts VENTURINO
- 08 Extraits (2) de Nice-Matin du 13 Juillet 2011
- 09 Schéma modificatif d'emprise au droit de Mr BORGOGNO
- 10 Lettre R+AR d'ESPACE AUTO du 29 août 2011
(avec lettres R+AR de Detroit Motors et d'Azur Auto du 17 août 2011
adressées à Espace Auto)
- 11 Lettres R+AR de DETROIT MOTORS et d'AZUR AUTO du 17 août 2011
au Président de la Commission
- 12 Convention relative au canal des Arrosants

Bordereau des PIECES RECUES

(annexées aux registres « A »)

A1 N°4	Lettre du 10 Juillet 2011 de l'International School of Nice
A1 N°6	Lettre du 12 juillet 2011 de « Espace Auto »
A1 N°10	Mémo des « Alternatifs », Fédération 06, non daté
A1 N°11	Mémo du 30 juillet 2011 de « Nicea »
A1 N°12	Mémo du 1^{er} août 2011 de Jeannine THIEMONGE
A2 N°7	Lettre du 5 juillet 2011 de Jean TORTAROLO
A2 N°7bis	Lettre du 5 juillet 2011 de Mrs Gérard, Claude et Jean TORTAROLO
A2 N°13	Lettre du 12 juillet 2011 de « Espace Auto »
A2 N°20	Lettre du 25 juillet 2011 de l'indivision FULCHERINI
A2 N°21	Lettre du 25 juillet 2011 de Mr et Mme FULCHERINI
A2 N°22	Lettre du ... juillet 2011 de Mr et Mme BORGOGNO
A2 N°23	Lettre du 27 juillet 2011 de Mr et Mme SERVELA
A2 N°24	Lettre du 27 juillet 2011 de Mr SEGURA
A3 N°29	Lettre du 1^{er} août 2011 de Mme MARTIN



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

Préfecture des Alpes-Maritimes
Direction des Relations
avec les Collectivités Locales
Bureau des Affaires Juridiques
et de la Légalité

COMMUNE de NICE

**PROJET de REALISATION d'une VOIE STRUCTURANTE
de 40 M de LARGEUR dans la PLAINE du VAR (Phase I)**

Autorité expropriante : la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur

**ARRETE d'OUVERTURE d'ENQUETE PUBLIQUE
préalable à la DECLARATION d'UTILITE PUBLIQUE,
comportant une étude d'impact et PARCELLAIRE conjointe**

*Le préfet des Alpes-Maritimes
Chevalier de la Légion d'honneur
Chevalier dans l'Ordre national du Mérite*

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L. 11-1-1, R.11-14-1 et suivants, R 11-19 et L. 23-1 ;

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L. 122-1 et L. 126-1 ;

VU le code de l'urbanisme et notamment son article L. 300-2 ;

VU la délibération n° 9.9 du bureau communautaire du 4 octobre 2010 approuvant le dossier relatif au projet de réalisation de la phase I d'une voie structurante Nord / Sud dans la plaine du Var entre la Digue des Français et St Isidore à Nice, et sollicitant l'ouverture des enquêtes réglementaires ;

VU le courrier du 8 octobre 2010 du Président de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur, transmettant les exemplaires du dossier en vue de l'organisation des enquêtes publiques réglementaires ;

VU les pièces du dossier, comportant une étude d'impact, constitué conformément aux dispositions des articles R. 11-3- I et R. 11-19 du code de l'expropriation, pour être soumis aux dites enquêtes conjointes, transmis le 8 octobre 2010, et complété notamment le 23 février 2011 ;

Membres suppléants : M. Jacques LEYRIT, ingénieur des mines, consultant, et M. Paul-Denis SOLAL, directeur de PME en retraite.

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le premier des membres suppléants.

Article 4. M. Claude PELLISSIER, désigné en qualité de Président de la commission d'enquête publique et Messieurs André PLENET et Claude TILLIER, désignés en qualité de membres titulaires par le président du tribunal administratif de Nice, se tiendront à la disposition du public, en mairie de NICE (Maison des Projets 1, place Pierre GAUTIER, 06300 Nice et Pôle de Proximité Plaine et Coteaux, Bd Maurice SLAMA, bâtiment B1, 06200 Nice la Plaine), les :

JOURS ET HEURES	LIEUX
Lundi 27 juin 2011 - 9 h 00 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h 00	Maison des projets 1, place Pierre GAUTIER, 06300 Nice
Mercredi 6 juillet 2011 - 9 h 00 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h 00	Maison des projets 1, place Pierre GAUTIER, 06300 Nice Pôle de Proximité Plaine et Coteaux Boulevard Maurice Slama – Bt B1 06220 Nice La Plaine
Mardi 12 juillet 2011 - 9 h 00 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h 00	Maison des projets 1, place Pierre GAUTIER, 06300 Nice
Vendredi 22 juillet 2011 - 9 h 00 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 15 h 45	Pôle de Proximité Plaine et Coteaux Boulevard Maurice Slama – Bt B1 06220 Nice La Plaine
Mercredi 27 juillet 2011 - 9 h 00 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h 00	Maison des projets 1, place Pierre GAUTIER, 06300 Nice Pôle de Proximité Plaine et Coteaux Boulevard Maurice Slama – Bt B1 06220 Nice La Plaine
Lundi 1er août 2011 - 9 h 00 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h 00	Maison des projets 1, place Pierre GAUTIER, 06300 Nice Pôle de Proximité Plaine et Coteaux Boulevard Maurice Slama – Bt B1 06220 Nice La Plaine

Mesures de publicité

Article 11. L'avis d'ouverture des enquêtes conjointes sera :

- par les soins de la Préfecture des Alpes-Maritimes, publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans le quotidien « Nice-Matin » et l'hebdomadaire « le Patriote »,
- publié par affiches et éventuellement tous autres procédés en usage en mairie de NICE, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci.

Cette dernière formalité sera certifiée par le maire de Nice et les certificats joints au dossier. Un exemplaire des journaux sera également annexé aux dossiers d'enquête.

Il sera, en outre, procédé dans les mêmes conditions de délai et de durée, par les soins de l'expropriant, à l'affichage du même avis sur les lieux situés au voisinage du projet et visible de la voie publique.

Article 12. Le présent arrêté sera en outre publié en vue de l'application de l'article L. 13.2 du code de l'expropriation ci-après reproduit :

« En vue de la fixation des indemnités, l'expropriant notifie aux propriétaires et usufruitiers intéressés, soit l'avis d'ouverture de l'enquête, soit l'acte déclarant l'utilité publique, soit l'arrêté de cessibilité, soit l'ordonnance d'expropriation.

Le propriétaire et l'usufruitier sont tenus d'appeler « et de faire connaître à l'expropriant, les fermiers, locataires, ceux qui ont des droits d'emphytéose, d'habitation ou d'usage et ceux qui peuvent réclamer des servitudes.

Les autres intéressés seront en demeure de faire valoir leurs droits par publicité foncière collective et tenus, dans le même délai de huitaine de se faire connaître à l'expropriant, à défaut de quoi ils seront déchus de tous droits à l'indemnité. »

Article 13. Les informations relatives au projet mis à l'enquête pourront être sollicitées auprès de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur (Pôle Infrastructures et Bâtiments – Direction Ouvrages d'Art et Génie Civil – 37, avenue Maréchal Foch – 06000 Nice), dans les conditions décrites aux articles L 124-1 et s. et R 124-1 et s. du code de l'environnement.

Article 14. Le Préfet des Alpes-Maritimes est l'autorité compétente pour à l'issue de l'enquête publique se prononcer sur l'utilité publique du projet et déclarer cessibles les parcelles nécessaires à la réalisation du projet, conformément aux dispositions de l'article R. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Article 15. Le secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes, le maire de NICE, le Président de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur et le Président de la commission d'enquête publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée au Président du Tribunal administratif de Nice.

Fait à Nice, le 19 MAI 2011
 Le Secrétaire Général
 DRCL-C 3125



Gérard GAVORY

**COMPTE RENDU DE LA SEANCE DE TRAVAIL DU VENDREDI 8 AVRIL
AU CADAM EN PREFECTURE
AVEC LES REPRESENTANTS DE NCA**

Etaient présents :

Mad AUBURTIN GALLAIS Yanick
M. RAGOT
Préfecture des AM

2.1/03

Mme LOTA-VIDONNE Marie-Hélène
Directeur ouvrage d'art et génie civil
Pôle infrastructures et bâtiments
marie-helene.lota-vidonne@nicecotedazur.org

M. PEN Philippe
Ingénieur
Chef du Bureau d'Etudes
philippe.pen@nicecotedazur.org

M. PELISSIER Claude
Président de la Commission d'enquête
conseils-cp@gmail.com

M. PLENET André
M. TILLIER Claude
Commissaires enquêteurs titulaires

M. SOLAL Paul-Denis
Membre suppléant

Préambule

Mad Auburtin-Gallais > C'est Mad Lota-Vidonne de NCA qui va nous présenter le projet. J'espère aussi qu'il y aura un représentant du Service foncier, parce que comme vous allez le voir il y a pas mal d'expropriations.

- C'est le premier tronçon d'une opération qui va se dérouler sur plusieurs phases. L'acquisition foncière (28 millions d'euros) porte sur 150 parcelles, dont des exploitations. Il y a 52 propriétaires, dont la ville, qui a déjà fait pas mal d'acquisitions et ESCOTA. Ce sont surtout des acquisitions d'emprises partielles. C'est la toute première phase, qui se trouve sur des surfaces agricoles. C'est pour cela qu'ils mettent en place une Commission « ad hoc », puisqu'il va y avoir des suppressions de terres agricoles. C'est la Commission communale d'aménagement foncier que le Conseil général est en train de mettre en place. Elle sera prête pour le départ de l'enquête.

Arrivée de NCA / Présentation du projet

Mad Lota-Vidonne > Le dossier pour lequel vous avez été désignés c'est le dossier de la réalisation d'une voie structurante Nord-Sud dans la vallée du Var. Nous l'appellerons « voie de 40 m », 40 m étant sa largeur. C'est une voie qui va s'étendre sur 8 km, sa réalisation va être divisée en 3 phases. L'enquête qui nous occupe aujourd'hui concerne la 1ère phase, entre la « Digue des Français » et l'Avenue « Vérola » à St Isidore. C'est une section qui fait 3,8 km de long. C'est un projet qui a été initié au moment où la ville de Nice avait toujours compétence sur la voirie, la concertation publique a eu lieu en 2007. Le 1^{er} janvier 2009, la compétence voirie est passée à la Communauté urbaine de NCA et c'est donc NCA qui est Maître d'ouvrage de ce projet. Le résultat de la concertation sera dans le dossier d'enquête. Il s'agit d'une enquête conjointe, DUP et parcellaire. Il y a à peu près 13 à 14 ha d'emprise au total sur des parcelles qui sont classées différemment. Il y a des parcelles constructibles, des parcelles bâties, des parcelles agricoles. L'activité est variée, il y a des parcelles qui sont agricoles et qui accueillent une activité agricole ou non.

- La Chambre d'agriculture avait un avis à donner. Il a été repris dans l'avis des Services. Le dossier est constitué du dossier à proprement parlé à l'intérieur duquel il y a l'étude de base, un gros document qui sont les annexes, une chemise de plans. Il y a une loi LOTI dans le projet, c'est une évaluation socio économique, pour les projets d'infrastructures qui dépasse les 80 millions d'euros, c'est aussi en annexe. Dans la dernière chemise, ce sont les plans parcellaires et l'état parcellaire.

M. Tillier > Il y a beaucoup d'opposants au projet ?

M. Pen > Ils ne se sont pas encore manifestés.

M. Pellissier > Ils se sont constitués en Comité de défense ?

Mad Lota-Vidonne > Pas encore.

M. Pen > J'ai eu la lourde charge de faire la pré-étude. Le tracé est largement expliqué dans l'étude d'impact. Il y a une 1^{ère} zone entre la « Digue des Français » et le début du boulevard « Stama ». C'est une voie qui a été créée il n'y a pas bien longtemps, qui fait une vingtaine de mètres de large, qui permet de désenclaver tout un quartier. Cette voie se trouve aujourd'hui en lieu et place du futur TCSP, de ce fait il y aura un élargissement qui se fera des 2 côtés. Tout sera démoli pour faire la plateforme telle qu'elle est prévue. De part et d'autre, il y a des parcelles qui sont aujourd'hui libres et qui sont destinées à recevoir de l'habitat collectif et de l'habitat social, pour les gens qui travaillent dans la plaine du Var. C'est le projet « Nice Meridia ».

M. Plenet > Des parcelles libres ! C'est à dire ?

M. Pen > Aujourd'hui il n'y a rien, c'est clos, ce n'est pas à l'abandon, c'est surveillé parce que sinon ce serait vite squatté !

Mad Lota-Vidonne > Ce sont des parcelles qui font déjà l'objet de projet. Il y a un plan d'aménagement d'ensemble, c'est un projet qui est poursuivi par la ville de NICE. Il y est prévu des commerces, de l'habitat, du logement social, des bureaux. C'était une ancienne friche industrielle. Il y a des bâtiments en construction d'autres en cours de livraison.

M. Pen > Ensuite, entre ce débouché qui vient de l'avenue Ste Marguerite et l'extrémité qui s'appelle Boulevard Stama (c'est un boulevard qui existe maintenant depuis quelques années), dans lequel, d'un côté, il y a, au sommet d'un mur de soutènement de grande hauteur, des logements. Il y a aussi la « Diacosphère » (les ateliers de l'opéra). De l'autre côté une école, des concessionnaires automobiles « Toyota/Audi/Bmw ». Là, c'est un boulevard qui a été construit avec un alignement à 30 mètres, c'est ce qui était prévu originellement et comme nous passons à 40 m, nous allons devoir exproprier les 2 bandes latérales. Après, nous traversons des parcelles qui étaient agricoles, jusqu'à la limite Sud du stade. Là, ce sera une voie neuve, à faire au-dessus des parcelles anciennement agricoles, légèrement surélevées du TN (Terrain Naturel), ensuite nous arrivons dans une partie où il y a les parcelles agricoles et ce fameux

Mad Lota-Vidonne > Il y a toute une partie qui reste agricole et il y a l' « éco quartier » qui sera urbanisé d'une manière assez dense, Ce sera des bâtiments HQE (à haute qualité environnementale) etc., après, ce sera selon l'imagination des architectes.

M. Pellissier > En matière de droit des sols, l'OIN, par rapport au PLU, comment cela fonctionne ? il doit être compatible au PLU ou c'est le PLU qui doit être compatible à l'OIN ?

Mad Lota-Vidonne > Le PLU a été validé par la Communauté urbaine, c'est qui garde toute sa compétence sur l'urbanisme. L'OIN, sur son secteur, donne de grandes directives. Ils sont en train de définir un cahier des charges d'urbanisme, pour qu'²⁰¹³ ça se construise dans une certaine cohérence. Il n'y a pas, à ma connaissance, légalement de pouvoir d'imposer quoi que ce soit au point de vue du droit des sols.

Mad Auburtin-Gallais > Ils ont été consultés en tant qu'établissement public.

Mad Lota-Vidonne > La grande difficulté de cette voie, c'est que nous construisons à l'heure actuelle des voies dans un endroit où il n'y a finalement pas grand-chose, alors que dans l'avenir cela va être une voie qui va être totalement urbaine, d'où la difficulté des écrans antibruit, qui ne font pas très « urbain ».

M. Pen > Cela c'est la première phase. Le projet ira beaucoup plus au Nord, jusqu'au carrefour des « Combes », avec une largeur qui ira en se rétrécissant. D'abord 30 m et ensuite un peu moins large jusqu'à une dizaine de mètres de largeur.

Le canal des arrosants / Les eaux usées et les eaux de pluie (suite)

M. Pen > La plateforme va recevoir les eaux usées à partir de « Vérola ». En partie Sud, cela a déjà été réalisé. Mais dans le reste, le but c'est de raccorder le bâti, qui est aujourd'hui dans la plaine et qui ne bénéficie pas de raccordement.

M. Pellissier > Pour l'instant, il n'y a pas d'assainissement collectif, tout est individuel ?

M. Pen > C'est plutôt en « rejet nature ». Il y a le canal, qui serpente et qui sert d'exutoire. Le canal fait une anse, l'écoulement sera maintenu dans cette anse et il y aura des vannes qui permettront de bifurquer l'arrosage à la demande.

M. Pellissier > Et il passe sous la voie de 40 m après ?

M. Pen > Il reste encore à définir comment nous allons passer. Nous avons des solutions, mais ce n'est pas évident,

M. Pellissier > Vous siphonnez ?

M. Pen > C'est une solution, ou nous pompons, c'est une autre solution. Le problème essentiel reste l'ensablement.

Mad Lota-Vidonne > Il n'y a pas beaucoup de pente dans tout cela.

M. Pen > Il y a « l'Association syndicale libre » qui gère le canal, le débit de l'eau et les branchements. Mais l'entretien du canal et du corridor, ce sera à la charge de NCA, comme cela nous sommes sûrs de préserver le corridor.

- Le profil en long : Le terrain naturel sur la voie existante, depuis la « digue des Français », a environ 0,3 % de pente, c'est très peu. Ensuite nous arrivons à 0,5 % et 2 % au bout. Nous ne pouvons rien faire de mieux. Si nous montons, nous serons trop hauts, nous ne pouvons pas faire une chaussée qui monte avec des murs de soutènement. Nous avons décidé de mettre un devers latéral de 2 %, il n'y aura pas beaucoup de pente, mais en cas d'orage de toute façon l'eau va rentrer dans les évacuations, le tout étant d'évacuer correctement, par un collecteur qui se trouvera être en dessous. Le collecteur nous avons réussi à lui mettre une pente de 0,5 % maximum sur tout le tracé, c'est-à-dire presque du Var jusqu'au sommet. Ce n'est pas mal d'avoir réussi à tenir cette pente.

M. Pellissier > Quel est le niveau de la chaussée par rapport au terrain naturel ?

M. Pen > Il est variable. Il est un peu supérieur à 1 m. Nous avons essayé plus bas, mais ce n'était pas possible !

Mad Lota-Vidonne > Tous les calculs ont été faits, pour récupérer la crue centennale, qui n'arrive quand même pas tous les jours.

M. Pen > Ce profil en long tenait compte des voies traversées existantes (Baraques, Arboras) et des raccordements. Pour cette étude nous sommes partis du Var à l'exutoire, nous avons appliqué le profil en long, le gabarit du collecteur, les épaisseurs du collecteur, l'épaisseur réglementaire qui avait été demandée à minima pour le tramway, la charge au-dessus de l'ouvrage et à partir de là nous avons pris la cote du tramway et nous sommes redescendus pour avoir la cote plateforme et les points hauts de trottoirs.

La zone agricole

M. Tillier > Le tracé en « S », c'est uniquement pour que ce ne soit pas une perspective en continuité ?

M. Pen > Non, cela suit également le morcellement des parcelles et le cheminement du canal des « arrosants ». Quand le canal a été fait, les anciens ont du suivre les courbes de niveau, les parcelles se sont greffées selon ce tracé.

M. Tillier > Nous avons eu, au PLU, des reproches des agriculteurs. Ils se demandaient comment, le long du canal, ils allaient faire pour travailler d'un côté et de l'autre de la voie de 40 m.

Mad Lota-Vidonne > Il y a la Commission communale d'aménagement foncier qui a été instituée par le Conseil général et qui doit donner un avis justement sur ce qui pourrait-être fait au point de vue remembrement. La Commission vient à peine d'être instituée, elle ne s'est pas encore réunie.

M. Tillier > Si un agriculteur vient nous voir ! Qu'est-ce que nous lui disons ?

M. Plenet > La négociation se fait après la réalisation de l'ouvrage ?

Mad Lota-Vidonne > Tout dépend de ce que va décider cette Commission.

M. Ragot > Cette Commission devra être consultée et constituée avant le lancement de l'enquête.

Mad Lota-Vidonne > Ils ont 2 mois pour donner leur avis.

Mad Auburtin-Gallais > Ce sera un préalable à la décision finale de déclaration d'utilité publique.

L'alignement

M. Pen > Une particularité : la voie fait 43 m à un endroit, 40 m ailleurs et un peu moins au milieu, au niveau de la « diagosmie » (ateliers de l'opéra de Nice), parce qu'un mur, faisant plus de 10 m, a été fait dans l'ancien alignement des 30 m. Les 5 mètres manquants, nous n'allions pas exproprier puis démolir. Nous avons maintenu un alignement réduit à 30 m sur ce parcours. Nous avons rogné un peu sur le trottoir, qui ne fait plus que 3 m. Il reste à définir si nous maintenons la piste cyclable à cet endroit ou pas ! Nous pouvons éventuellement l'arrêter et la faire passer sur la chaussée. Cela reste des points de détails à définir. Nous pouvons partager l'espace. Ensuite, au point de vue impact foncier dans cette partie, il n'y en a pas, parce que ce sont des terrains qui appartiennent à la Ville. Dans la partie au droit du concessionnaire, ce sont les 2 bandes latérales qui font partie de copropriétés que nous exproprians, ce n'est que du terrain. Dans la partie « Arboras », c'est là où il y a le plus gros impact foncier, il y a 2 maisons avec des personnes âgées qui habitent là, nous sommes allés les rencontrer. Nous ne pouvons pas dire qu'elles soient très contentes. Le service foncier leur a fait une proposition, ils sont situés aux « Arboras » de part et d'autre de la voie de 40 m. Ils ont 80 ans, ils ont vécu là toute leur vie. Nous leur avons transmis un courrier en leur proposant une offre, nous n'avons pas eu d'écho !

- Il reste les concessionnaires, qui nous attendent de pied ferme. Je suis allé les voir pour éteindre un petit peu l'incendie et écouter leurs revendications. Aujourd'hui ils ont 5 m qui leur appartient et sur lesquels ils exposent leurs voitures. Ils perdent leur surface d'exposition et en plus ils ont leur totem et leurs enseignes qui sont sur la voie publique, après ce sera impossible. Le stationnement se fait aujourd'hui anarchiquement, en double file, parce qu'il n'y a pas de circulation, c'est un cul de sac et ils vont avoir un problème pendant les travaux. Ils sont favorables au projet, mais ils veulent savoir qu'est-ce que nous allons apporter en plus. Après les travaux,

M. Plenet > En matière d'exploitation, on établit le prix en cours 1 an avant la DUP, sur le parcellaire, il y a un inventaire qui est fait avant, pour définir exactement quelle est la nature de la parcelle.

Mad Lota-Vidonne > Vous allez avoir des agriculteurs, qui vont venir pour dire qu'ils sont contre le projet, c'est parce qu'ils veulent spéculer sur les terrains.

M. Pen > Nous avons une cession à l'amiable, apparemment ils ne sont plus exploitants.

Mad Lota-Vidonne > C'est vendu à 100 € le m².

2.3/03

M. Plenet > La DTA indique que c'est bien et que nous pouvons y aller ?

Mad Lota-Vidonne > Nous sommes compatible avec la DTA, qui prévoit dans ce secteur 50 ha. Le PLU lui-même était compatible avec la DTA.

M. Tillier > Il y a actuellement davantage de surfaces agricoles sur Nice que ce que préconise la DTA et donc il n'y a pas de problème pour l'instant.

Mad Lota-Vidonne > En gros, c'est ce que nous avons répondu.

Mad Auburtin-Gallais > Nous sommes sur un « territoire stratégique de développement » (TSD). La DTA est quand même assez ancienne, elle date de décembre 2003, elle doit être révisée.

Modalités de l'enquête

M. Plenet > Publicité sur le terrain, qu'est-ce qui est prévu ?

Mad Auburtin-Gallais > Nous allons le voir ensemble.

M. Pellissier > Il faudrait nous faire une proposition, je pense que c'est le mieux et compte tenu de la sensibilité du milieu il faudrait prévoir un constat par huissier.

M. Pen > Il faudra en mettre dans le quartier St Isidore ; au centre hippique où il y a aussi beaucoup de monde qui passe ; à la déchetterie et les espaces verts ; à la Direction du territoire, qui se trouve plus loin et où il y a probablement des gens qui y viennent de façon régulière ; il y a les concessionnaires et il y a le commissariat.

M. Tillier > Il faut faire attention à ce qu'on ne nous dise pas : « je n'ai jamais vu d'affichage ! ».

M. Pellissier > La seule chose, si l'affichage disparaît, il ne faut pas que l'on nous dise que nous n'avons pas affiché, il faut faire un constat d'huissier.

Mad Lota-Vidonne > Vous prévoyez 2 lieux de permanences ? Traditionnellement nous le faisons à la « maison des projets » à l'urbanisme et il y a la mairie annexe de St Isidore ou aussi le bâtiment administratif de NCA qui est sur le tracé.

M. RAGOT > Si c'est un local NCA, c'est impossible, il faut que ce soit un local « Mairie ».

Mad Auburtin-Gallais > Cela a été contesté au TA.

M. RAGOT > Cela dit, si à St Isidore ce n'est pas possible, nous pouvons prévoir aussi une mairie annexe du côté des « Moulins », puisque là nous sommes au début de la voie de 40 m.

Le parcellaire

M. Tillier > Dans le parcellaire, est-ce que tous les propriétaires sont identifiés ? Il est à jour le parcellaire ?

Mad Lota-Vidonne > Il a été mis à jour en février 2011.

M. Tillier > Vous continuez à acheter des parcelles ?

M. Pen > A part 1 acquisition amiable, je n'ai rien vu passer d'autre. Cette acquisition amiable date d'il y a 3 semaines.

Mad Lota-Vidonne > Mais la vente n'est pas encore conclue.

M. Pen > Ce que nous n'avons pas précisé, c'est qu'au droit du stade, c'est la partie à réaliser en priorité. L'échéance de réalisation doit être en phase avec le stade. Il est possible que cela fonctionne en juin 2013 et le reste ce sera pour juin 2014. Cela ne nous empêchera pas de faire les travaux, si nous pouvons terminer avant tant mieux.

Le tramway et le stationnement

M. Tillier > Parce que le stade sera fini et le tramway ne sera pas arrivé ?

M. Pen > La ligne T3 viendra plus tard.

M. Tillier > Lors du PLU, je me suis laissé dire qu'on ne mettrait pas beaucoup de stationnement au stade, parce qu'on voulait que les gens arrivent plutôt par le tramway !

M. Pen > La ligne T2 a pris un peu de retard, parce que nous avons changé le tracé et donc la ligne T3 viendra après. Le décalage de l'ensemble fait que nous préparons la plateforme, mais le tramway ne sera pas là. Il y aura des parkings aux alentours. Nous vous donnerons le plan qui a été fait sur les stationnements liés au stade, cela couvre largement les besoins.

M. Tillier > La ville ne veut surtout pas privilégier le « tout auto », donc ils ne veulent pas créer trop de stationnements.

M. Pen > Non, mais nous utiliserons des parcelles comme le terrain du « MIN », qui est très loin. Ce sera du stationnement et tant qu'il n'y aura pas le tramway, il y aura des navettes.

Mad Lota-Vidonne > Nous avons demandé d'arrêter le stationnement sur la voie des 40 mètres bien avant le stade.

M. Pen > Le TCSP ne sera pas en service, mais le jour des manifestations il pourra y avoir une voie spécifique pour les transports en commun, pour accélérer la cadence des rotations. Ensuite la question de mettre des stationnements sous le stade, comme nous pouvons le voir à Monaco, c'est lié aux derniers événements qui ont pu se passer dans le monde, c'est une question de sécurité et c'est aussi contre les attentats.

Dernières mises au point

M. Tillier > Le dossier vous l'avez en numérique ? Vous pouvez nous le transmettre sous cette forme ?

Mad Lota-Vidonne > Oui sur CD.

M. Pen > Nous avons le logiciel « FILEZILA », si vous téléchargez ce logiciel, moi je vous donne un mot de passe et le code d'accès.

M. Pellissier > Vous nous donnez les coordonnées de la Commission communale d'aménagement foncier ?

Mad Auburtin-Gallais > C'est M. Bernard ANTONELIS. Pour les avis des services que nous avons consulté, nous vous les envoyons par scanne ? Nous en avons consulté pas mal.

M. Pellissier > Cela ne vous ennuie pas de me les envoyer par mail ? Et puis je dispatcherai aux membres de la Commission.

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Monsieur Christian Estrosi, Président de la Communauté Urbaine
Nice Côte d’Azur,

DECLARE ET CERTIFIE que l’avis d’ouverture d’enquête publique préalable à
la déclaration d’utilité publique comportant une étude d’impact et parcellaire
conjointe concernant le projet de réalisation d’une voie structurante de 40 mètres
de largeur dans la Plaine du Var (phase 1) a fait l’objet d’un début d’affichage
sur les panneaux d’affichage officiel le 6 juin 2011 jusqu’au 1er août 2011 inclus.

Fait à Nice en deux exemplaires originaux, le **16 JUIN 2011**

Pour le président et par délégation de signature en
l’absence du directeur du secrétariat général,
le directeur des finances et des partenariats
institutionnels



Bertrand Elineau

infos

LEGALES SEMAINE DU 10.06 AU 16.06.2011

République Française
Préfecture des Alpes-Maritimes
Direction des relations
avec les collectivités locales

Bureau des affaires juridiques
et de la légalité

COMMUNE DE NICE

Projet de réalisation d'une voie
structurante de 40 m de largeur
dans la plaine du var (phase 1)
Autorité expropriante : la communauté
urbaine Nice Côte d'Azur

PREMIER AVIS D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

présalable à la déclaration d'utilité publique,
comportant une étude d'impact et
PARCELLAIRE conjointe

Le préfet des Alpes-Maritimes
Officier de la Légion d'honneur
Chevalier dans l'Ordre national du Mérite
informe le public qu'il sera procédé sur le
territoire de la commune de Nice, selon l'ar-
rêté préfectoral du 19 mai 2011 à :

— une enquête préalable à la déclaration
d'utilité publique du projet de réalisation de
la phase 1 d'une voie structurante de 40 m
de largeur dans la
plaine du Var (registre A).

— une enquête parcellaire conjointe afin
de déterminer exactement les immeubles à
acquiescer pour permettre la réalisation de ce
projet (registre B).

Le siège de l'enquête publique est fixé à
la mairie de Nice.

Les pièces du dossier pour chacune des
deux enquêtes conjointes seront déposées
en mairie de Nice du lundi 27 juin au lundi
1er août 2011 inclus afin que chacun puisse
en prendre connaissance, aux jours et
heures d'ouverture des bureaux de la mai-
rie, soit :

— Maison des Projets - 1 place Pierre Gau-
tier - 06300 Nice, du lundi au jeudi de 8h30
à 17h et le vendredi de 8h30 à 15h45 ;

— Pôle de Proximité Plaine et Côteaux -
Boulevard Maurice Stama - Bâtiment B1 -
06200 Nice La Plaine, du lundi au jeudi de
8h30 à 17h et le vendredi de 8h30 à 15h45.

Toutes observations pourront être consi-
gnées sur les registres d'enquête mis à la
disposition du public en Maison des Projets
et au Pôle de Proximité Plaine et Côteaux.
Elles pourront également être adressées par
écrit au Président de la commission d'en-
quête publique, en mairie de Nice siège de
l'enquête (Maison des Projets, 1 place
Pierre Gauzier - 06300 Nice) qui les an-
necera au registre. Ces observations écrites
devront lui parvenir avant la date de clôture
de l'enquête.

M. Claude PELLUSSIER, désigné en qua-
rité de Président de la commission d'en-
quête publique et Messieurs André PLENET
et Claude TILLIER, désignés en qualité de
membres élus par le président du tribu-
nal administratif de Nice, se tiendront à la

disposition du public, en mairie de Nice
(Maison des Projets - 1 place Pierre Gauzier
- 06300 Nice) et Pôle de Proximité Plaine et
Côteaux (Boulevard Maurice Stama - Bât-
iment B1 - 06200 Nice La Plaine), les jours
suivants :

— Lundi 27 juin 2011, de 8h00 à 12h30 et
de 13h30 à 17h00, Maison des projets - 1
place Pierre Gauzier - 06300 Nice

— Mercredi 6 juillet 2011, de 8h00 à 12h30
et de 13h30 à 17h00, Maison des projets - 1
place Pierre Gauzier - 06300 Nice et Pôle de
Proximité Plaine et Côteaux - Boulevard
Maurice Stama - Bâtiment B1 - 06200 Nice
La Plaine

— Mardi 12 juillet 2011, de 8h00 à 12h30 et
de 13h30 à 17h00, Maison des projets - 1
place Pierre Gauzier - 06300 Nice

— Vendredi 22 juillet 2011, de 8h00 à 12h30
et de 13h30 à 15h45, Pôle de Proximité
Plaine et Côteaux - Boulevard Maurice
Stama - Bâtiment B1 - 06200 Nice La Plaine

— Mercredi 27 juillet 2011, de 8h00 à 12h30
et de 13h30 à 17h00, Maison des projets - 1
place Pierre Gauzier - 06300 Nice et Pôle de
Proximité Plaine et Côteaux - Boulevard
Maurice Stama - Bâtiment B1 - 06200 Nice
La Plaine

— Lundi 1er août 2011, de 8h00 à 12h30 et
de 13h30 à 17h00, Maison des projets - 1
place Pierre Gauzier - 06300 Nice et Pôle de
Proximité Plaine et Côteaux - Boulevard
Maurice Stama - Bâtiment B1 - 06200 Nice
La Plaine

La commission d'enquête publique dispo-
sera d'un délai de six mois maximum à
compter de la date d'ouverture de l'enquête
pour établir son rapport et rédiger ses
conclusions motivées.

Les informations relatives au projet mis à
l'enquête pourront être sollicitées auprès de
la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur
(Pôle Infrastructures et Bâtiments - Direction
Ouvrages d'Art et Génie Civil - 37 avenue
Maréchal Foch - 06000 Nice) dans les
conditions énoncées aux articles L.124-1 et s.
et R.124-1 et s. du code de l'environnement.

Le Préfet des Alpes-Maritimes est l'auto-
rité compétente pour, à l'issue de l'enquête
publique, se prononcer sur l'utilité publique
du projet et déclarer cessibles les parcelles
nécessaires à la réalisation du projet,
conformément aux dispositions de l'article
R.11-1 du code de l'expropriation pour
cause d'utilité publique.

Une copie du rapport et des conclusions
de la commission d'enquête publique pourra
être consultée auprès de la mairie de Nice
ainsi qu'en Préfecture des Alpes-Maritimes.

Fait à Nice, le 19 mai 2011,
pour le préfet,
le secrétaire général,
Gérard GAVORY

MM 27 juin 2011

AVIS D'ENQUÊTES

4. 2/04

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DES ALPES-MARITIMES
DIRECTION DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS LOCALES
- Bureau des affaires juridiques et de la légalité

COMMUNE DE NICE
PROJET DE RÉALISATION D'UNE VOIE STRUCTURANTE
DE 40 M DE LARGEUR
DANS LA PLAINE-DU-VAR (PHASE 1)
Autorité expropriante : la communauté urbaine Nice-Côte d'Azur

AVIS D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Préalable à la déclaration d'utilité publique
comportant une étude d'impact et parcellaire conjointe
DEUXIÈME AVIS

Informe le public qu'il sera procédé sur le territoire de la commune de Nice, selon l'arrêté préfectoral du 19 mai 2011, à :

- Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réalisation de la phase 1 d'une voie structurante de 40 m de largeur dans la Plaine-du-Var (registre A) ;
- Une enquête parcellaire conjointe afin de déterminer, exactement les immeubles à acquérir pour permettre la réalisation de ce projet (registre B) ;

Le siège de l'enquête publique est fixé à la mairie de Nice. Les pièces du dossier pour chacune des deux enquêtes conjointes seront déposées en mairie de Nice du lundi 27 juin au lundi 1^{er} août 2011 inclus afin que chacun puisse en prendre connaissance, aux jours et heures d'ouverture des bureaux de la mairie, soit :

- Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice, du lundi au jeudi de 8 h 30 à 17 heures et le vendredi de 8 h 30 à 15 h 45 ;

- Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux, boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine, du lundi au jeudi de 8 h 30 à 17 heures et le vendredi de 8 h 30 à 15 h 45.

Toutes observations pourront être consignées sur les registres d'enquête mis à la disposition du public en Maison des Projets et au Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux. Elles pourront également être adressées par écrit au président de la commission d'enquête publique, en mairie de Nice, siège de l'enquête (Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice) qui les annexera au registre. Ces observations écrites devront lui parvenir avant la date de clôture de l'enquête.

M. Claude PELLISSIER, désigné en qualité de président de la commission d'enquête publique et MM. André PLENET et Claude TILLIER, désignés en qualité de membres titulaires par le président du tribunal administratif de Nice, se tiendront à la disposition du public, en mairie de Nice, (Maison des projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice et Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux, boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine) les (lire dans l'ordre : Jours et heures - Lieux) :

- Lundi 27 juin 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 heures - Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice ;

- Mercredi 6 juillet 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 heures - Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice ; Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine ;

- Mardi 12 juillet 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 heures - Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice ;

- Vendredi 22 juillet 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 15 h 45 - Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux, boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine ;

- Mercredi 27 juillet 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 heures - Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice ; Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux, boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine ;

- Lundi 1^{er} août 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 heures - Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice ; Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux, boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine.

La commission d'enquête publique disposera d'un délai de six mois maximum à compter de la date d'ouverture de l'enquête pour établir son rapport et rédiger ses conclusions motivées. Les informations relatives au projet mis à l'enquête pourront être sollicitées auprès de la communauté urbaine Nice-Côte d'Azur (Pôle infrastructures et bâtiments, Direction ouvrages d'art et génie civil, 37, avenue Maréchal-Foch, 06000 Nice) dans les conditions décrites aux articles L. 124-1 et s. et R. 124-1 et s. du Code de l'environnement. Le préfet des Alpes-Maritimes est l'autorité compétente pour, à l'issue de l'enquête publique, se prononcer sur l'utilité publique du projet et déclarer cessibles les parcelles nécessaires à la réalisation du projet, conformément aux dispositions de l'article R. 11-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Une copie du rapport et des conclusions de la commission d'enquête publique pourra être consultée auprès de la mairie de Nice ainsi qu'en préfecture des Alpes-Maritimes.

Fait à Nice, le 19 mai 2011.

Pour le préfet, le secrétaire général.
Signé : Gérard GAVORY.

REGISTRES SEMAINE D'ENQUETE 2011

sé en prendre connaissance, aux jours et heures d'ouverture des bureaux de la mairie, soit :

- Maison des Projets - 1 place Pierre Gautier - 06300 Nice, du lundi au jeudi de 8h30 à 17h et le vendredi de 8h30 à 15h45 ;

- Pôle de Proximité Plaine et Côteaux - Boulevard Maurice Sliama - Bâtiment B1 - 06200 Nice La Plaine, du lundi au jeudi de 8h30 à 17h et le vendredi de 8h30 à 15h45.

Toutes observations pourront être consignées sur les registres d'enquête mis à la disposition du public en Maison des Projets et au Pôle de Proximité Plaine et Côteaux. Elles pourront également être adressées par écrit au Président de la commission d'enquête publique, en mairie de Nice, siège de l'enquête (Maison des Projets, 1 place Pierre Gautier - 06300 Nice) ou à l'annexe au registre. Ces observations écrites devront lui parvenir avant la date de clôture de l'enquête.

M. Claude PELUSSIER, désigné en qualité de Président de la commission d'enquête publique et Messieurs André PLENET et Claude TILLIER, désignés en qualité de membres titulaires par le président du tribunal administratif de Nice, se tiendront à la disposition du public, en mairie de Nice (Maison des Projets - 1 place Pierre Gautier - 06300 Nice) et Pôle de Proximité Plaine et Côteaux (Boulevard Maurice Sliama - Bâtiment B1 - 06200 Nice La Plaine), les jours suivants :

- Lundi 27 juin 2011, de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00, Maison des projets - 1 place Pierre Gautier - 06300 Nice

- Mercredi 6 juillet 2011, de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00, Maison des projets - 1 place Pierre Gautier - 06300 Nice et Pôle de Proximité Plaine et Côteaux - Boulevard Maurice Sliama - Bâtiment B1 - 06200 Nice La Plaine

- Mardi 12 juillet 2011, de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00, Maison des projets - 1 place Pierre Gautier - 06300 Nice

- Vendredi 22 juillet 2011, de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 15h45, Pôle de Proximité Plaine et Côteaux - Boulevard Maurice Sliama - Bâtiment B1 - 06200 Nice La Plaine

- Mercredi 27 juillet 2011, de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00, Maison des projets - 1 place Pierre Gautier - 06300 Nice et Pôle de Proximité Plaine et Côteaux - Boulevard Maurice Sliama - Bâtiment B1 - 06200 Nice La Plaine

- Lundi 1er août 2011, de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h00, Maison des projets - 1 place Pierre Gautier - 06300 Nice et Pôle de Proximité Plaine et Côteaux - Boulevard Maurice Sliama - Bâtiment B1 - 06200 Nice La Plaine

La commission d'enquête publique disposera d'un délai de six mois maximum à compter de la date d'ouverture de l'enquête pour établir son rapport et rédiger ses conclusions motivées.

Les informations relatives au projet mis à l'enquête pourront être sollicitées auprès de la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur (Pôle Infrastructures et Bâtiments - Direction Ouvrages d'Art et Génie Civil - 37 avenue Maréchal Foch - 06000 Nice) dans les conditions décrites aux articles L.124-1 et s. et R.124-1 et s. du code de l'environnement.

Le Préfet des Alpes-Maritimes, est l'autorité compétente pour, à l'issue de l'enquête publique, se prononcer sur l'utilité publique du projet et déclarer cessantes les parcelles nécessaires à la réalisation du projet, conformément aux dispositions de l'article R.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Une copie du rapport et des conclusions de la commission d'enquête publique pourront être consultés auprès de la mairie de Nice ainsi qu'en Préfecture des Alpes-Maritimes.

Fait à Nice, le 18 mai 2011,
pour le préfet,
le secrétaire général,
Gérard GAVORY

République Française
Préfecture des Alpes-Maritimes
Direction des relations
avec les collectivités locales
Bureau des affaires juridiques
et de la Régularité

COMMUNE DE NICE

Projet de réalisation d'une voie structurante de 40 m de largeur dans la plaine du Var (phase 1)
Autorité expropriante : la communauté urbaine Nice Côte d'Azur

**DEUXIEME AVIS D'OUVERTURE
D'ENQUETE PUBLIQUE**

préalable à la déclaration d'utilité publique, comportant une étude d'impact et PARCELLAIRE conjointe

Le préfet des Alpes-Maritimes Officier de la Légion d'honneur Chevalier dans l'Ordre national du Mérite Informe le public qu'il sera procédé sur le territoire de la commune de Nice, selon l'arrêté préfectoral du 19 mai 2011 à :

- une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réalisation de la phase 1 d'une voie structurante de 40 m de largeur dans la plaine du Var (registre A).
- une enquête parcellaire conjointe afin de déterminer exactement les immeubles à acquérir pour permettre la réalisation de ce projet (registre B).

Le siège de l'enquête publique est fixé à la mairie de Nice.
Les pièces du dossier pour chacune des deux enquêtes conjointes seront déposées en mairie de Nice du lundi 27 juin au lundi 1er août 2011 inclus afin que chacun puisse

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 PRÉFET DES ALPES-MARITIMES
 DIRECTION DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITÉS LOCALES
 Bureau des affaires juridiques et de la légalité

COMMUNE DE NICE
 PROJET DE RÉALISATION D'UNE VOIE STRUCTURANTE
 DE 40 M DE LARGEUR
 DANS LA PLAINE-DU-VAR (PHASE 1)
 Autorité expropriante : la communauté urbaine Nice-Côte d'Azur

AVIS D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Préalable à la déclaration d'utilité publique
 comportant une étude d'impact et parcellaire conjointe
 PREMIER AVIS

N/A 7 Juin 2011

Informe le public qu'il sera procédé sur le territoire de la commune de Nice, selon l'arrêté préfectoral du 19 mai 2011, à :

- Une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de réalisation de la phase 1 d'une voie structurante de 40 m de largeur dans la Plaine-du-Var (registre A) ;
 - Une enquête parcellaire conjointe afin de déterminer exactement les immeubles à acquérir pour permettre la réalisation de ce projet (registre B).

Le siège de l'enquête publique est fixé à la mairie de Nice. Les pièces du dossier pour chacune des deux enquêtes conjointes seront déposées en mairie de Nice du lundi 27 juin au lundi 1^{er} août 2011 inclus afin que chacun puisse en prendre connaissance, aux jours et heures d'ouverture des bureaux de la mairie, soit :

- Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice, du lundi au jeudi de 8 h 30 à 17 heures et le vendredi de 8 h 30 à 15 h 45 ;

- Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux, boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine, du lundi au jeudi de 8 h 30 à 17 heures et le vendredi de 8 h 30 à 15 h 45.

Toutes observations pourront être consignées sur les registres d'enquête mis à la disposition du public en Maison des Projets et au Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux. Elles pourront également être adressées par écrit au président de la commission d'enquête publique, en mairie de Nice, siège de l'enquête (Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice) qui les annexera au registre. Ces observations écrites devront lui parvenir avant la date de clôture de l'enquête.

M. Claude PELLISSIER, désigné en qualité de président de la commission d'enquête publique et MM. André PLENET et Claudé TILLIER, désignés en qualité de membres titulaires par le président du tribunal administratif de Nice, se tiendront à la disposition du public en mairie de Nice, (Maison des projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice et Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux, boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine) les, (lire dans l'ordre : Jours et heures - Lieux) :

- Lundi 27 juin 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 heures - Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice ;

- Mercredi 6 juillet 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 heures - Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice ; Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine ;

- Mardi 12 juillet 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 heures - Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice ;

- Vendredi 22 juillet 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 15 h 45 - Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux, boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine ;

- Mercredi 27 juillet 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 heures - Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice ; Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux, boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine ;

- Lundi 1^{er} août 2011, 9 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 heures - Maison des Projets, 1, place Pierre-Gautier, 06300 Nice ; Pôle de proximité Plaine-et-Côteaux, boulevard Maurice-Slama, bâtiment B1, 06220 Nice-la-Plaine.

La commission d'enquête publique disposera d'un délai de six mois maximum à compter de la date d'ouverture de l'enquête pour établir son rapport et rédiger ses conclusions motivées. Les informations relatives au projet mis à l'enquête pourront être sollicitées auprès de la communauté urbaine Nice-Côte d'Azur (Pôle infrastructures et bâtiments, Direction ouvrages d'art et génie civil, 37, avenue Maréchal-Foch, 06000 Nice) dans les conditions décrites aux articles L. 124-1 et s. et R. 124-1 et s. du Code de l'environnement. Le préfet des Alpes-Maritimes est l'autorité compétente pour, à l'issue de l'enquête publique, se prononcer sur l'utilité publique du projet et déclarer cessibles les parcelles nécessaires à la réalisation du projet, conformément aux dispositions de l'article R. 11-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Une copie du rapport et des conclusions de la commission d'enquête publique pourra être consultée auprès de la mairie de Nice ainsi qu'en préfecture des Alpes-Maritimes

Fait à Nice, le 19 mai 2011.

Pour le préfet, le secrétaire général.
 Signé : Gérard GAVORY.

nelle Venturino Jeanne
303 avenue Ste Marguerite
06200 Nice
2104 91 29 06 00

Nice le 28/5/11

5.1/06

FSS 99?

Monsieur SARKOZY Président
de la République Française Palais
de l'Élysée 75000 Paris

J'ai recours au jour d'hui à votre
bienveillante attention qui sentie dans le cadre
des problèmes de fin de vie de l'humanité, quelque
part. Pion qui l'homme est

En effet, en raison de travaux prévus
par l'État français pour la renommée de la
Côte d'Azur et principalement de la ville de
Nice, un grand STADE doit voir le jour vers
le quartier SHINI ISTDORO. Ce stade doit
pro pulser Nice vers les sommets peut être,
il n'est pas possible de le faire, de la même façon
monde du SPORT.

Mais pour ce faire un plan a été
dressé par les ingénieurs de la ville, pour
ces travaux, sur le papier, sans tenir compte
des propriétés sur lesquelles vivent des
contribuables (des êtres humains) depuis
plusieurs siècles.

Jeannette ce plan colossal a rayé
d'un simple trait de plume ma propriété
implantée depuis 53 ans.

Tout ceci pour arriver au sujet de la

Tout ceci pour arriver au sujet de la
présentée requête nous concernant.

5.2/06

J'ai été informée que mon habitation
principale serait rasée d'ici peu pour
faciliter l'accès au nouveau stade et
emballer le contour de ce lieu symbolique (réalisation d'une
voie de 60 mètres de large).

En ce qui nous concerne nous devons émigrer
en quittant le mot constant par nos parents ou nous
avons travaillé (terrain agricole) et où nous désirons
un lieu sûr !!!

Dans notre maison nous sommes 3 personnes
âgées de 80, 82, 83 ans avec de problèmes de
santé (Alzheimer, cancers, cardiopathie) qui font
qu'un déménagement est imévitable.

Ma sœur et mon beau frère qui habitent
en dessous sont ma seule famille si la maison
ne peut vivre sans eux et eux seront hébergés
par leur fille. Pour nous trois c'est un drame
que cette maison soit démolie tout ceci pour
une simple route.

Nous souhaitons donc que le tracé de
cette route soit revue afin que notre maison
soit conservée avec que nous pouvons
il est prévu pour certains de ne savoir que de
terrains (maisons, etc.)

Nous comprenons tout à fait que la
ville doit s'étendre mais je pense que vous,
Monsieur le Président de la République
française ne seriez pas insensible s'il arrivait

un drame humain simplement pour la réalisation
d'une route.

5.306

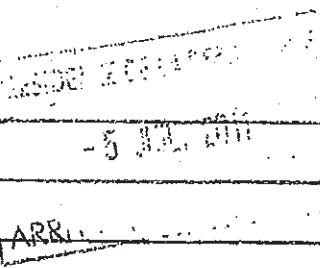
Peut-être vous sera-t-il possible de faire
transmettre notre requête de soutien à cette
exécution et de lui en faire part de façon
concernant notre bien de vie.

Nous vous en remercions d'ores et déjà
de votre sollicitude, et vous prions de croire
à notre haute / considération

Très
sincèrement

Il est certain que la vie d'une personne
âgée est, minime, par rapport aux enjeux financiers
actuels.

CARABAWA Marcelle et Pierre
323, Avenue Ste Marguerite
06200 NICE



Nice le 28/6/2011
5.4/06

E54019

Monsieur SARKOZY, Président de la
République Française
Palais de l'Élysée 75008 Paris

Monsieur le Président,

Nous avons recours aujourd'hui à votre bienveillante attention qui rentre dans le cadre des problèmes de fin de vie de l'humanité, quelque particulière, qu'elle soit.

En effet, en raison de travaux prévus par l'Etat français pour la renommée de la Côte d'Azur et principalement de la Ville de NICE, un grand STADE doit voir le jour vers le quartier SAINT ISIDORE. Ce STADE doit propulser NICE vers les sommets peut être, et on peut le souhaiter, de la coupe du Monde du SPORT.

Mais pour ce faire, un plan a été dressé par les ingénieurs de la Ville, pour ces travaux sur le papier, sans tenir compte des propriétés sur lesquelles vivent des contribuables (des êtres humains) depuis plusieurs décennies.

Néanmoins ce plan colossal a rayé d'un simple trait de plume ma propriété implantée depuis 53 ans.

Tout ceci pour arriver au sujet de la présente requête nous concernant :

Nous avons été informé que notre habitation principale serait rasée d'ici peu pour réaménager tout le quartier afin de faciliter l'accès

au nouveau stade et embellir le pont ^{5. 5/06}
de ce lieu symbolique (réalisation d'une voie
de 40 mètres de large).

En ce qui nous concerne ^{vous} devons émigrer
en quittant le nid construit par nos parents
où nous avons travaillé (terrain agricole) et
où nous désirons qu'une chose : Y mourir !!!

Dans notre maison, nous sommes déjà 3
personnes âgées de 80, 82, 83 ans avec des problèmes
de santé (Alzheimer, cancer, cardiopathie)
qui font qu'un déménagement est impossible.
Ma soeur qui habite au dessus et pour laquelle
nous sommes sa seule famille ne conçoit qu'une
seule chose : avaler un tube de cachets
pour s'enlever de la vie plutôt que d'avoir à
vivre une telle situation.

Nous souhaitons donc que le tracé de cette
route soit réétudié afin que notre maison
~~ne~~ soit pas rasée mais simplement contournée
alors que dans notre voisinage il est prévu
pour certains de ne saisir que des terrains.

Nous comprenons tout à fait que la ville
doit s'étendre mais je pense que vous, Monsieur
le Président de la République Française,
ne seriez pas insensible s'il arrivait un
drame humain simplement pour la
réalisation d'une route.

Peut être vous sera-t-il possible
de faire transmettre notre requête de muséon
à cette exécution et de modifier le

plan de démolition concernant notre lieu
de vie.

5. 6/06

Nous vous remercions d'ores et déjà
de votre sollicitude, et, vous prions
de croire à notre haute considération.

Barabalanee

Liste des emplacements réservés au PLU de Nice

6. 2/02

N°ER	BÉNÉFICIAIRE	OBJET	TYPE	SURFACE (m²)
		HENRI MANHES		
V117	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE DU COLONEL MUSSO Grosso	VOIRIE	72
V118	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE COMMANDANT GUILBAUD	VOIRIE	1200
V119	NCA	ELARGISSEMENT DE LA MONTEE COMMANDANT OCTOBON	VOIRIE	1148
V120	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE RAYMOND COMBOUL	VOIRIE	924
V121	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE COMTE EDWIN GARIN	VOIRIE	161
V122	NCA	ELARGISSEMENT DU CHEMIN DE LA CONQUE	VOIRIE	3848
V123	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE CONSTANTIN BERGONDI	VOIRIE	265
V124	NCA	ELARGISSEMENT DU CHEMIN DU CONTEO	VOIRIE	1463
V125	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE DE LA CORDERIE	VOIRIE	150
V126	NCA	ELARGISSEMENT DE LA CORNICHE FLEURIE ET AMENAGEMENT D'UN VIRAGE AU NORD DE L'ECOLE	VOIRIE	12353
V127	NCA	ELARGISSEMENT DE L'ANCIEN CHEMIN DE LA MADELEINE	VOIRIE	2181
V128	NCA	ELARGISSEMENT DU CHEMIN DE LA COSTIERE	VOIRIE	16760
V129	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE COSTES BELLONTE	VOIRIE	2382
V130	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE DES COTEAUX	VOIRIE	510
V131	NCA	ELARGISSEMENT DU CHEMIN DE CREMAT	VOIRIE	19270
V132	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE DE FERIC	VOIRIE	403
V133	NCA	ELARGISSEMENT DU CHEMIN DES CRETES DU MONT BORON	VOIRIE	429
V134	NCA	ELARGISSEMENT DU RACCOURCI CROIX DE BERRA	VOIRIE	2416
V135	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE CYRILLE BESSET	VOIRIE	2986
V136	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE CYRNOS	VOIRIE	2070
V137	NCA	ELARGISSEMENT DE L'ESCALIER RAYMOND BARBIER	VOIRIE	86
V138	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE DU DAUPHINE	VOIRIE	1525
V139	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE DAVIOT	VOIRIE	2078
V140	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE CLAUDE DEBUSSY	VOIRIE	350
V141	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE ANATOLE DE MONZIE	VOIRIE	1435
V142	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE DENIS SEMERIA	VOIRIE	4611
V143	NCA	ELARGISSEMENT BOULEVARD MAITRE MAURICE SLAMA	VOIRIE	22833
V144	NCA	ELARGISSEMENT DU BOULEVARD DES DEUX CORNICHERS	VOIRIE	530
V145	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE DES DIABLES BLEUS	VOIRIE	1397
V146	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE DIDEROT	VOIRIE	171
V147	NCA	ELARGISSEMENT DE LA TRAVERSE DE LA DIGUE DES FRANCAIS	VOIRIE	5985
V148	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE DU DOCTEUR ARDOIN	VOIRIE	35
V149	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE DOCTEUR ALBERT BALESTRE	VOIRIE	450
V150	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE DOCTEUR BERGOUNIE	VOIRIE	177
V151	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE DOCTEUR CIAIS	VOIRIE	19
V152	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE DOCTEUR EMILE ROUX Californie	VOIRIE	134
V153	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE DOCTEUR FIGHIERA	VOIRIE	1296
V154	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE DOCTEUR ROBERT MORIEZ	VOIRIE	753
V155	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE DU DOMAINE DU PIOL	VOIRIE	165
V156	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE PERE CARTIER	VOIRIE	102
V157	NCA	ELARGISSEMENT DE L'AVENUE DOYEN JEAN LEPINE	VOIRIE	138
V158	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE DUNOYER DE SEGONZAC	VOIRIE	113
V159	NCA	ELARGISSEMENT DU CHEMIN DU CAL DU MONT GROS	VOIRIE	693
V160	NCA	ELARGISSEMENT ET PROLONGEMENT DE L'AVENUE DUNAN-BONIFASSI	VOIRIE	2472
V161	NCA	ELARGISSEMENT DE LA RUE DE LA CITE DE L'EAU FRAICHE	VOIRIE	6
V162	NCA	VOIE NOUVELLE DE LA PLACE DE L'EGLISE DE L'ARIANE AU	VOIRIE	1355



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

7.

PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

Préfecture des Alpes-Maritimes
Direction des Relations
avec les Collectivités Locales
Bureau des Affaires Juridiques
et de la Légalité

Nice, le - 2 AOUT 2011

dossier suivi par : Yannik AUBURTIN-GALLAIS

☎ 04 93 72 29 95

📧 DUP/enqPub/expro//CUNCA/Nice/voie40m/
enqPub

Madame, monsieur,

Par courrier du 25 juin 2011, vous avez appelé l'attention de Monsieur le Président de la République sur l'inquiétude que suscite, de votre part, la réalisation du projet de réalisation de la voie dite de 40 m à Nice.

Je suis sensible aux informations dont vous me faites part au sujet de votre situation familiale, et particulièrement de votre santé.

L'enquête publique relative à ce projet qui s'est déroulée en mairie de Nice pendant une durée d'un mois s'est achevée le 1er août. La commission d'enquête publique chargée de conduire celle-ci doit remettre à mes services son rapport et ses conclusions sur l'utilité publique de ce projet dans un délai maximum de six mois à compter de la clôture de l'enquête. Néanmoins, et dans l'hypothèse où vous n'auriez pu faire part à la commission d'enquête de votre situation particulière, je transmets dès à présent copie de votre courrier au président de cette dernière.

Je vous prie d'agréer, madame, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général
DRCL-C 3125

Gérard GAVORY

M. et Mme CARABALONA
303, avenue sainte Marguerite
06200 NICE

copie: M. le président de la commission d'enquête publique

Mercredi 13 juillet 2011

plaine du var Les riverains menacés par la voie de 40 mètres qui desservira le Nice Stadium jugent « totalement » insuffisantes les sommes destinées à les indemniser

Les futurs expropriés veulent le " juste prix "



La future voie de 40 mètres passera au milieu de ce champ de salades appartenant à Aloïs Waldispühi et à sa famille, ici aux côtés de deux autres « expropriés », Marie Bosio et Jean Falco.

Aujourd'hui, ce sont des champs de salades, de choux et de blettes, alternant avec des terres laissées en jachère. Demain, c'est une route qui poussera là : une voie d'une largeur de 40 m desservant le Nice Stadium, en 2013, avec un couloir pour le tram. Mais avant le premier coup de pioche, la communauté urbaine niçoise doit racheter tous les terrains nécessaires à cette opération.

L'enquête publique en cours jusqu'au 1er août débouchera sur une DUP (Déclaration d'utilité publique), laquelle permettra de procéder aux expropriations nécessaires si les négociations à fantable échouent. Chez les riverains concernés, la tension monte à l'approche de cette échéance.

« Qu'on finance la route avec les salaires des footballeurs ! »

Tracée dans le prolongement de l'actuel boulevard Slama, la future route sillonnera le secteur en direction de Saint-Isidore, en parallèle à l'avenue Sainte-Marguerite. Sur son chemin, elle trouvera les terres de la famille Waldispühi. Originaire de Suisse, celle-ci s'est installée là à la fin du XIXe siècle pour y créer une ferme laitière modèle qui a longtemps alimenté les Niçois en lait frais. Si les vaches ont disparu, des courgettes, salades et aubergines continuant d'être cultivées.

« La route nous prend 2 000 m² de bonne terre, souligne Aloïs Waldispühi. Nous ne sommes pas contre le progrès mais nous ne voulons pas être spoliés. Qu'on nous paie le juste prix et pas les 100 euros au m² qu'on annonce. C'est une somme ridiculement basse. Surtout quand on pense aux salaires des joueurs de foot ! Les agriculteurs ont travaillé à la sueur de leur front pour avoir ce qu'ils ont. Les plus mauvais joueurs, eux, gagnent dans le mois ce que des gens ont mis toute une vie à construire ! »

L'agriculteur en colère fait une proposition : « Qu'on finance donc la route avec les sommes que touchent ces footballeurs. Et je ne parle même pas des bénéfices colossaux que vont faire les grandes surfaces qui s'installeront sur les 29 000 m² réservés aux commerces. »

Jean-François Icardo et Jean Bottero, eux, ont leur terrain le long du boulevard des Jardiniers, à proximité immédiate du Nice Stadium : « Nos grands-parents étaient laitiers et ils entretenaient là des prairies pour l'alimentation de leurs vaches. Aujourd'hui, nous louons le domaine à un praticien de golf qui marche bien. Mais cette activité économique est condamnée si on nous enlève 5 200 m² sur les 14 000 m² existants. »

« La route nous coupe en deux... »

Autre histoire avec Barthélemy Giordanengo, installé au 359, avenue Sainte-Marguerite : « Je suis à la retraite, mais mon fils Robert a pris la relève. Nous avons des serres où poussent des courgettes, des salades et aubergines. On va nous prendre 2 500 m². Le plus grave, c'est que la nouvelle route coupera notre propriété en deux !

« Et on ne pourra plus traverser pour aller d'une parcelle à l'autre à cause du tram. » Il s'interroge sur le ton de la plaisanterie : « On nous fera peut-être un tunnel ? À moins que mon fils ne soit embauché pour aller désherber la pelouse du Nice Stadium... »

Au 368, route de Grenoble, tout près du centre hippique, Marie et René Bosio vont se voir amputés de 2 973 m² sur un total de 6 100. La route passera à côté de leur maison :

« Nous avons acheté ce terrain en 1983. Notre fils Christian a cultivé les fleurs durant plusieurs années, des oeillets et des glaïeuls, puis il a abandonné à cause de la concurrence étrangère. Nous faisons maintenant des légumes pour nous et nos enfants. Dans la famille, nous sommes paysans depuis toujours. Nous avons travaillé la terre toute notre vie, ce n'est pas pour être spoliés maintenant. »

Si aucun des propriétaires concernés ne s'oppose à un projet routier jugé inéluctable, aucun ne veut être payé, disent-ils, « au ras des pâquerettes, sous le prétexte qu'il s'agit de terres agricoles... »

Nice-Matin

Aucun avis sur Les futurs expropriés veulent le " juste prix "

Maisons à démolir : le désespoir des occupants

mercredi 13 juillet 2011 - page 12

C'est une maison située sur le bord de l'avenue Sainte-Marguerite, exactement à l'angle du chemin des Arboras. Pas de chance, c'est exactement là que passera le tram dans son périple vers le grand stade.

« Nous vivons un vrai drame. Trois personnes âgées et malades vivent ici. Mon père, ma mère, ma tante. Quand il faudra partir, dans deux ans, ils auront près de 84 ans. Un déménagement à cet âge, c'est inimaginable. Ma tante est désespérée », raconte Jeannine Lastere.

Elle poursuit : « J'ai demandé aux commissaires-enquêteurs si on pouvait décaler un peu le tracé pour sauver la maison. Tout ce qu'on nous propose, c'est de garder la bâtisse pendant encore trois ans puisque le tram n'est prévu qu'en 2016, et de faire un mur pour nous isoler de la future route... » Un sursis avant une expropriation en 2016.

Le rez-de-chaussée est occupé



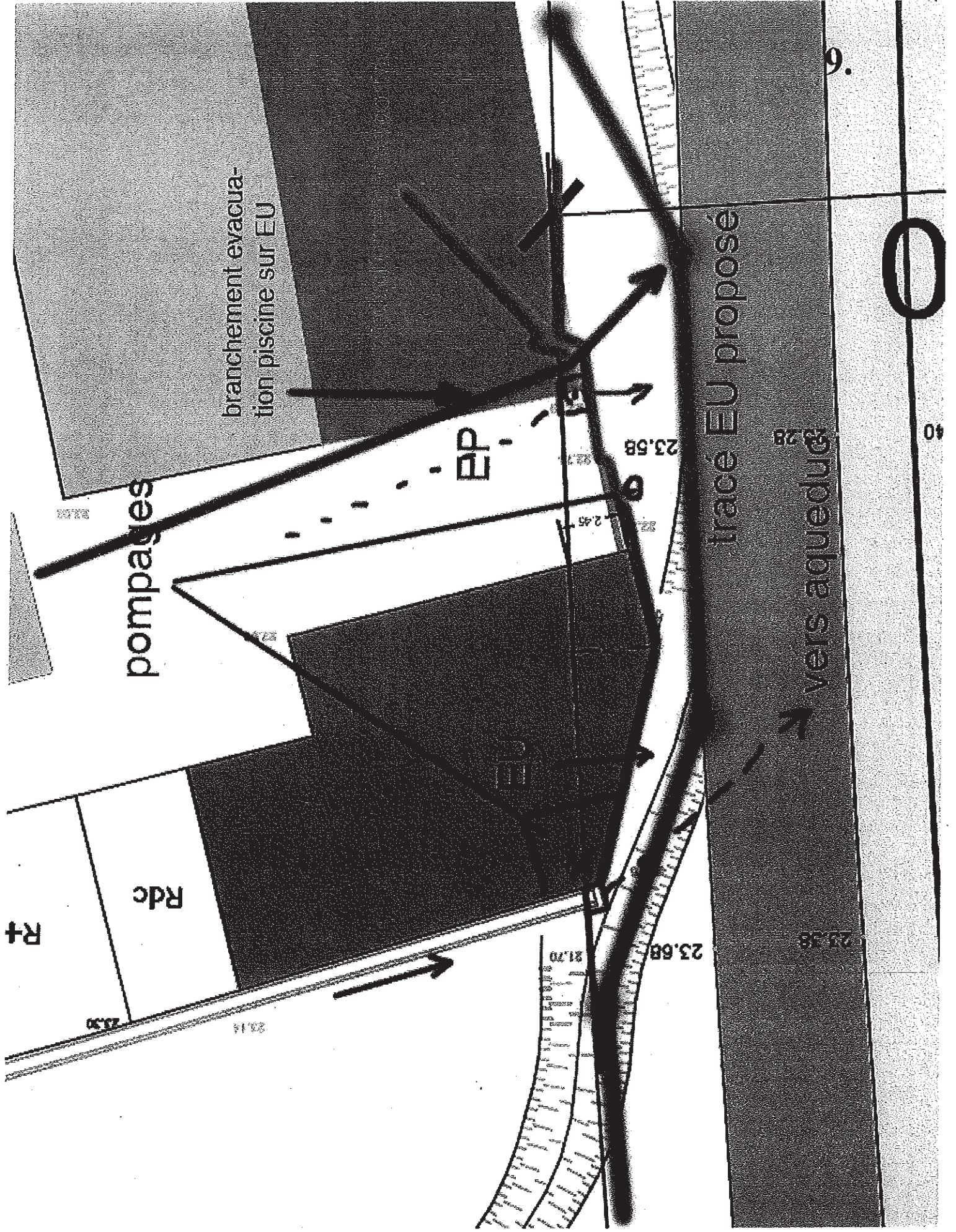
Située à l'angle du chemin des Arboras et de l'avenue Sainte-Marguerite, cette maison figure sur la liste des bâtiments à démolir. Elle est exactement placée sur le tracé du futur tramway.

par un jeune couple avec deux enfants, qui en a fait l'acquisition il y a trois ans : « Nous avons un appartement de 82 m² que nous avons entièrement refait, et un terrain de 825 m². On nous propose 250 000 euros pour le tout. À ce prix-là, on ne pourra jamais se reloger dans les mêmes conditions! » dénonce Jessica Puntel.

Le tram dans la villa...

À quelques mètres de là, la maison de Jean Falco est condamnée, elle aussi. Le tram passera carrément au milieu de la villa. « Comme mes cinq frères et sœurs, je suis né ici de parents agriculteurs. Toutes nos racines sont dans cette maison, tous nos souvenirs. Une partie est louée, c'est un complément de retraite important pour moi, ancien ouvrier dans le BTP. Si on part, il faut qu'on retrouve l'équivalent ailleurs, pouvoir acheter un terrain et construire. Mais les Domaines nous proposent à peine la moitié de la valeur réelle de notre bien. »

(Monsieur FALCO et les consorts CARABALONA / VENTURINO)



C/o COTE D'AZUR HOLDING
« Le Krystal »
1725 Route Nationale 7
06270 VILLENEUVE LOUBET

Tél. : 04.92.29.76.11
Fax : 04.93.07.64.41

10. 1/03

Direction Foncière et Patrimoniale Unifiée
- ACTIONS FONCIERES -

-2 SEP. 2011

ARRIVEE

Monsieur le Président de la Commission
D'enquête publique – Mairie de NICE
Maison des Projets
1, place Pierre Gautier
06300 NICE

Villeneuve-Loubet, le 29 août 2011

Lettre Recommandée AR N° 1A 061 154 5443 1

Objet : Projet de voie structurante- bd Slama
Nice la Plaine

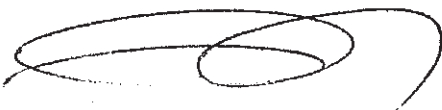
Madame,

Nous vous prions de trouver ci-joint les courriers recommandés AR que nous recevons ce jour de nos locataires- les sociétés Detroit Motors et Azur Autos.

Vous noterez que la disparition des parties extérieures devant les vitrines se traduiront par une perte d'exploitation très importante de nos locataires et causera à notre société, un préjudice considérable puisque le bail qui nous lie avec les exploitants devra être reconsidéré dans son ensemble.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Sophie Reboulin
Gérante



PJ : Courrier RAR de la société Azur Autos
Courrier RAR de la société Détroit Motors

Detroit Motors



TB
10.2/03
CHEVROLET

29 AOÛT 2011

ESPACE AUTO
C/o Cote d'Azur Holding
Madame Sophie REBOULIN
Le Kristal
1725 RN 7

06270 VILLENEUVE LOUBET

Nice le 17 août 2011,

LRAR : 1A 042 492 3781 4

Objet : Projet de réalisation d'une voie structurante.

Madame,

Nous avons pris connaissance de ce projet et nous sommes amenés à mettre des réserves très importantes suite aux modifications d'urbanisme sur la rentabilité de notre site de la Plaine faisant l'objet du bail signé le 30 mars 2006 entre Detroit Motors et votre société ESPACE AUTO.

En effet la disparition des parties extérieures se situant devant les vitrines, diminuera la visibilité et donc l'activité commerciale, ce qui se traduira par une perte d'exploitation très importante.

Si ce projet devait aboutir, nous serions amenés à reconsidérer le bail dans son ensemble, des conditions et des coûts des loyer prévus pour l'avenir, puisque le bien loué ne sera plus conforme à la destination du bail initial : article 33. activité automobile .

Par ailleurs, vous voudriez bien nous indiquer si votre société nous a dénoncé en tant qu'ayant droit à l'occasion de l'enquête parcellaire.

Nous transmettons ce dossier à notre conseil immédiatement.

Persuadés de votre compréhension,

Recevez, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs,

Le Directeur
Vito TAMBONE

Nice La Plaine 1 - Contre Allée - Route Nationale 202 - B.D. Maître Slama - 06104 - 06200 NICE
Commercial et Administratif : Tél. 04 93 72 76 00 - Télécopie : 04 93 72 78 20
Service Après-Vente : Tél. 04 93 72 78 15 - Télécopie : 04 93 72 78 22
Magasin Pièces Détachées : Tél. 04 93 72 78 19 - Télécopie : 04 93 72 78 21
OPEL Rent Location véhicules : Tél. 04 93 72 78 13 - Télécopie : 04 93 72 78 38

3, boulevard Armée des Alpes - 06300 Nice - Exposition et vente voitures neuves et occasions - Tél. 04 92 00 05 00 - Fax 04 92 04 90 75
13, rue G. Garaud - 06300 Nice - Service Après-Vente - Tél. 04 93 89 10 88 - Fax 04 93 26 48 97



29 AOÛT 2011

ESPACE AUTO
C/o Cote d'Azur Holding
Madame Sophie REBOULIN
Le Krsital
1725 RN 7

06270 VILLENEUVE LOUBET

Nice le 17 août 2011,

LRAR : 1A 058 400 9525 4

Objet : Projet de réalisation d'une voie structurante.

Madame,

Nous avons pris connaissance de ce projet et nous sommes amenés à mettre des réserves très importantes suite aux modifications d'urbanisme, sur la rentabilité de notre site de la Plaine faisant l'objet du bail signé le 02 janvier 2006 entre Azur autos et votre société ESPACE AUTO.

En effet la disparition des parties extérieures se situant devant les vitrines, diminuera la visibilité et donc l'activité commerciale, ce qui se traduira par une perte d'exploitation très importante.

Si ce projet devait aboutir, nous serions amenés à reconsidérer le bail dans son ensemble, des conditions et des coûts des loyers prévus pour l'avenir, puisque le bien loué ne sera plus conforme à la destination du bail initial : article 33. activité automobile .

Par ailleurs, vous voudriez bien nous indiquer si votre société nous a dénoncé en tant qu'ayant droit à l'occasion de l'enquête parcellaire.



Nous transmettons ce dossier à notre conseil immédiatement.

Persuadés de votre compréhension,

Recevez, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs,

AZUR AUTOS
S.A.S. au capital de 78 130€
RCS Nice B 328 201 819
APE 501Z
TVA Intra. FR82 328 201 819

Concessionnaire BMW
Concessionnaire Motorrad

Siège social
Service commercial
Service après-vente
Magasin pièces détachées
Contre-allée RN 202
Nice La Plaine 1
Boulevard Maurice Siama
06200 NICE

Tél. : 04 93 18 22 00
Fax : 04 93 18 74 58

Centre occasion
BMW Premium Selection
Face Cap 3000
Avenue Henri Lantierme
06700 St-Laurent du Var
Tél. : 04 93 14 14 14

www.bmw-nice.fr

Le Directeur Général
Vito TAMBONE



11. 1/02

29 AOUT 2011

ARRIVEE

MAISON DES PROJETS
1 Place Pierre GAUTIER

06300 NICE

Nice le 17 août 2011,

LRAR : 1A 058 400 9526 1

Objet : Projet de réalisation d'une voie structurante.

Monsieur Le président de la Commission d'Enquête,

N'ayant pas été avertis à temps par notre propriétaire, notre société n'a pu vous faire parvenir ses observations.

D'ores et déjà nous tenons néanmoins à vous indiquer que, nous sommes opposés à ce projet qui va réduire la visibilité de nos vitrines d'exposition, de notre enseigne et de notre société dans son ensemble.

Ce-ci va entraîner une perte d'exploitation dans une période très difficile et nous ne manquerons pas si le projet devait aboutir de demander une indemnisation qui sera très importante.

Nous vous demandons une proposition de relocalisation de notre activité ; géographiquement dans le secteur de La Plaine du Var.

Recevez Monsieur Le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs,



AZUR AUTOS
S.A.S. au capital de 78 130€
RCS Nice B 328 201 819
APE 501Z
TVA Intra, FR02 328 201 819

Concessionnaire BMW
Concessionnaire Motorrad

Siège social
Service commercial
Service après-vente
Magasin pièces détachées
Centre-ville RN 202
Nice La Plaine 1
Boulevard Maurice Slama
06200 NICE

Tél. : 04 93 18 22 00
Fax : 04 93 18 74 58

Cente occasion
BMW Premium Selection
Face Cap 3000
Avenue Henri Lantelme
06700 St-Laurent du Var
Tél. : 04 93 14 14 14

www.bmw-nice.fr

Le Directeur Général
Vito TAMBONE

IL EST TOUT D'ABORD EXPOSE CE QUI SUIT :

N.C.A. poursuit, dans le cadre de l'aménagement de la plaine du Var, sur le territoire de la Commune de Nice, la réalisation de projets structurants, comprenant notamment la réalisation d'une voie de 40 mètres de large, axée Nord-Sud, à compter de l'avenue Auguste Vérola.

Cette voie de 40 mètres de large, actuellement soumise aux études en vue de l'obtention de la déclaration d'utilité publique requise par la Loi, comporte la réalisation d'une plateforme en vue de la mise en service d'un T.C.S.P., deux voies routières, avec trottoirs et plantations.

Le canal des Arroissants est localement intercepté par le projet, entre la traverse des Arboras, et l'autoroute A 8, et plus précisément au niveau de la traverse des Baraques et de la traverse des Arboras.

L'un des objectifs prioritaires de N.C.A. est de préserver la fonction traditionnelle dudit canal, en maintenant son écoulement, et l'alimentation en eau d'irrigation des parcelles riveraines ou adjacentes.

À cet effet, il est prévu au projet technique et dans le projet de D.U.P. de la voie structurante de 40 mètres de large :

- Côté EST de la voie de 40 mètres, en bordure du trottoir, le rétablissement pur et simple du canal, intégré à l'ouvrage, sur le tracé figurant aux plans annexés à la présente en couleur violette ;
- La partie en boucle existante étant maintenue sur le site, au point de la Traverse des Arboras.

- Côté OUEST, la création d'un canal parallèle à la voie, pour rétablir les branchements nécessaires ou souhaités.

Il est précisé par N.C.A. que l'aménagement et le maintien du canal s'inscrivent dans un schéma hydraulique global plus vaste, qui intègrera tant le recueillage des eaux pluviales provenant des collines situées à l'Est, le long de l'Avenue de Sainte Marguerite, - que la mise en oeuvre d'émissaires vers le Var.

Cela permettra notamment le rétablissement du corridor écologique faisant partie de la trame bleue.

L'objectif poursuivi étant de maintenir la possibilité d'alimentation en eau d'irrigation des parcelles mitoyennes, qui bénéficiaient précédemment d'un branchement sur le canal.

Par ailleurs, dans le cadre des travaux de construction du Stadium, le boulevard des Jardiniers sera amené à être déplacé en limite de parcelle. Le canal qui borde ce boulevard, et qui est actuellement

sa
A

CONVENTION RELATIVE

AU CANAL DES ARROSANTS

ENTRE LES SOUSSIGNÉS :

1°) NICE CÔTE D'AZUR Communauté Urbaine
Agissant aux présentes par son Président en exercice,
Monsieur Christian ESTROSI, domicilié en cette qualité au siège social,
Sis à NICE 06200 - 405, Promenades des Anglais,
Dûment habilité aux présentes selon délibération du Bureau
Communautaire en date du 22 avril 2011,

Ci-après dénommée « N.C.A. »
D'UNE PART,

2°) L'Association Syndicale Libre dénommée
« A.S.L. DES CANAUX DES ARROSANTS DE LA PLAINE DU VAR »
Dont le siège est à NICE (06200) 54, Boulevard des Jardiniers,
Déclarée en Préfecture selon récépissé en date du 22 juin, représentée aux
présentes par son Président en exercice, Monsieur Paul RASORI, dûment
habilité à la signature des présentes, selon délibération de l'Assemblée
générale de ladite A.S.L. en date du mardi 8 mars 2011,

Ci-après dénommée « L'A.S.L. »

DE SECONDE PART,

A

sa

occasionnellement utilisé comme surverse du Canal des Arroissants, sera déplacé concomitamment, permettant ainsi de maintenir la fonctionnalité du système hydraulique dans son ensemble.

L'Association Syndicale Libre des CANAUX DES ARROISSANTS a pour objet : l'entretien, la rénovation des prises d'eau et du réseau d'eau de la Plaine du Var. Ses statuts ont été approuvés par délibération du Conseil Municipal de NICE en date du 13 avril 2007 (délibération n° 14.12), - suite à l'expiration de la date de validité de la précédente A.S.L. le 13 juin 1994.

Cette Association a une durée de 30 années et expirera donc, sauf cas de prorogation, le 14 juillet 2037.

À cet égard, la volonté de N.C.A. n'est pas de se substituer à l'A.S.L. dans la gestion de l'Association, même à l'issue des travaux prévus, mais de maintenir la cohérence et l'unité de gestion de ce canal, en assurant l'entretien des ouvrages nouvellement créés de chaque côté de la plateforme.

C'est l'objet de la présente convention, dont le préambule ci-dessus fait partie intégrante.

CECI ARRETE, IL A ETE ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 :

Il est décidé d'un commun accord entre les parties convenant de partie du canal existant au sein de l'ouvrage public intitulé "Voie de 46 mètres" figurant en teinte violette, aux plans ci-annexés, de façon à intégrer audit ouvrage public, en bordure des trottoirs EST et OUEST, un nouveau tracé dudit canal tel que reproduit sur les plans annexés.

Cet aménagement sera effectué par N.C.A. à ses frais exclusifs, sans la moindre participation financière de l'A.S.L. au titre de cette réalisation.

Il est annexé aux présentes la coupe type de la plateforme incumbent lesdits ouvrages (annexe).

ARTICLE 2 :

A compter de l'achèvement de ces ouvrages, les parties auront à assumer les obligations suivantes :

N.C.A. devra, dès son achèvement, permettre le maintien du droit de puisage des utilisateurs riverains ou de proximité immédiate, et de tous futurs utilisateurs.

RL

RL

Cette mise en fonction, effectuée dans le cadre d'une mission d'intérêt général, se fera à titre gratuit au profit de l'A.S.L., qui sera libre de percevoir les cotisations de ses adhérents et de les affecter à son objet social.

N.C.A. devra prévoir les accès nécessaires et branchements nécessaires à la mise en œuvre du droit de puisage, ainsi qu'à la possibilité d'alimentation en eau d'irrigation des parcelles moyennes ou plus éloignées, de chaque côté du projet, et à l'entretien normal du canal.

NCA s'oblige en outre à maintenir la possibilité de délestage par l'ASL vers la branche du canal sise Boulevard des Jardiniers des eaux excédentaires vers l'ouvrage public.

-L'A.S.L., de son côté, s'oblige à :

a/ Gérer l'alimentation du canal existant dans sa partie amont à l'ouvrage public, par l'ouverture et la fermeture des vannes, tant en amont que sur la boucle existante en amont de la traverse des Arboras.

b/ Signaler dès que possible à N.C.A. (Direction Hydraulique) tout incident ou sinistre survenant à l'ouvrage, afin de lui permettre l'opportunité d'une intervention.

c/ Entretien le canal existant en amont et la boucle, en état de bon fonctionnement, en termes de curage, de nettoyage, de surveillance, et le cas échéant d'en faire relation à N.C.A. (Direction Hydraulique);

d/ Recueillir toutes demandes de raccordement dans les limites de son objet social.

ARTICLE 3 : DUREE DE LA PRESENTE CONVENTION :

La présente convention aura une durée égale à la durée de vie de l'Association.

Il pourra être mis fin par anticipation en cas de manquement par l'une des parties à l'une ou plusieurs de ses obligations, deux mois après une mise en demeure par lettre R.A.R. ou exploit d'Huissier, restée infructueuse, et rappelant les termes de la présente clause.

A

ARTICLE 4 : COMPETENCE

Les présentes portant sur la mise à disposition d'un ouvrage public, dans le cadre d'une mission d'intérêt général, seront de la compétence, en cas de litige, du Tribunal Administratif de NICE.

ARTICLE 5 : MESURES PROVISOIRES

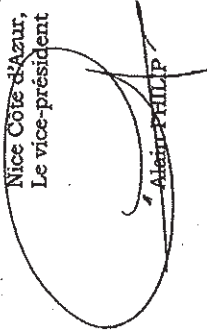
Pendant la durée du chantier et jusqu'à achèvement de l'ouvrage, la distribution d'eau pour l'irrigation ne pourra pas être garantie.

Seul l'écoulement des eaux d'origine météorologique et de ruissellement sera assuré, sans recours contre N.C.A.

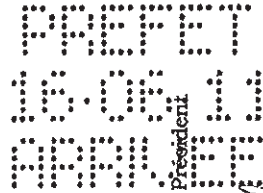
Fait en autant d'exemplaires que droit,

A NICE, le 14 JUIN 2011

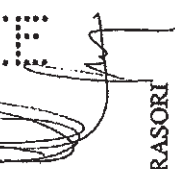
Pour le Président de
Nice Côte d'Azur,
Le vice-président



Alain PHILIP



POUR L'ASL, son Président



Monsieur RASORI

- 1) Plan général de la voie de 40 mètres avec coupe transversale
- 2) Décision du Bureau Communautaire
- 3) Assemblée générale de l'ASL

Département des Alpes Maritimes

*

Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur
Commune de NICE

*

**ENQUETES PUBLIQUES
CONJOINTES
relatives au**

***Projet d'aménagement d'une voie structurante de
40 mètres d'emprise dans la plaine du Var***

*

Prescrites par
Arrêté préfectoral du 19 Mai 2011

A

**RAPPORT
D'ENQUÊTE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
ANNEXES
(27 Juin / 1 Août 2011)**

**CONCLUSIONS
AVIS MOTIVE**

Claude PELLISSIER
Président de la Commission d'Enquête

André PLENET & Claude TILLIER
Commissaires Enquêteurs

CONCLUSIONS

La Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur, intervenant dans le cadre de compétences initialement assurées par la Commune de Nice, envisage de lancer, dans la plaine du Var, l'opération inscrite en Emplacement Réservé du PLU de la Ville de Nice, approuvé le 23 décembre 2010, sous les références V 143 et V 560.

Cette opération consiste en la réalisation de la première phase d'une « voie structurante » d'une emprise de 40 mètres sur une longueur de 3,8 kms, reliant dans un premier temps la digue des Français, du quartier St Augustin, à l'avenue Auguste Vérola pour se poursuivre ultérieurement jusque vers le quartier des Combes. Soit un ouvrage d'une longueur totale de près de 8 kms.

Il s'agit d'une opération d'aménagement majeure destinée à structurer le vaste territoire compris entre la RD6202, dite route de Grenoble, et le pied des « collines niçoises » signalées sous cette appellation sur l'autoroute A8. Territoire originellement voué, du fait de sa nature alluvionnaire, pour l'essentiel à la culture maraîchère. Activité qui devait, au fil d'un temps relativement bref, céder progressivement à une pression urbaine d'autant plus prégnante que la disponibilité foncière se raréfiait sous les effets conjugués de la réponse des investisseurs à une très forte demande de logements pour des actifs attirés en grand nombre par le dynamisme industriel de la région et de la difficulté de trouver les terrains appropriés dans la configuration géographique spécifique de Nice.

Cette évolution que l'on peut certes regretter puisque la fonction agricole s'est vue cantonnée, au fil des divers plans d'urbanisme qui se sont succédés, aux 50 ha que la Directive Territoriale d'Aménagement a cru bon de préserver mais qui apparaît comme inéluctable au regard des options d'aménagement qui sont aujourd'hui irrémédiablement engagées.

Si l'on veut bien ajouter à ce constat l'autre évolution de société qui éloigne de plus en plus les jeunes générations du travail de la terre, surtout lorsque, comme ici, il relève plus de l'artisanat que de l'entreprise agricole, on ne peut s'étonner que les seules exigences manifestées par les six exploitants agricoles concernés par une emprise du projet sur leurs terres consistent à en obtenir la « juste » indemnisation.

Il n'est pas dans les compétences de la Commission d'interférer dans cette question de l'indemnisation des terres, *retirées de l'agriculture* pour les besoins d'une opération *d'aménagement urbain*, mais il ne lui est pas non plus interdit de recommander à l'expropriant de prendre en considération TOUS les aspects des conséquences que peut entraîner une expropriation compte tenu du potentiel résiduel de production mais aussi du contexte social.

Pour conclure sur la mission qui nous a été confiée et dégager notre sentiment sur l'utilité publique de l'opération projetée, nous placerons notre propos sous les trois angles suivants, à nos yeux essentiels, savoir : l'angle environnemental, l'angle socio-économique et l'angle urbanistique.

Concernant l'angle environnemental :

- ✓ **Sur le foncier** : L'implantation proposée a été optimisée : Le tracé a été défini pour limiter au maximum les impacts sur le bâti et les exploitations agricoles. Il y aura quand même un impact négatif sur certaines activités avec la consommation de terres agricoles et un impact fort sur 2 des 6 exploitations touchées. Aucune exploitation n'est remise en cause. 4 maisons individuelles seront touchées également. **NCA s'emploiera à proposer un relogement aux propriétaires ou occupants des habitations touchées par le projet.**

- ✓ **Qualité de l'air** : Le projet va entraîner une augmentation du trafic routier et une augmentation des concentrations des substances dans l'air ambiant, néanmoins, **les valeurs resteront conformes aux normes réglementaires.**

- ✓ **Hydrologie** : Il a été pris en compte le rétablissement des écoulements en provenance des vallons, des coteaux et de l'avenue Sainte-Marguerite en conformité avec le schéma général d'assainissement de Nice. Il semblerait, au vu de ce document¹, que la transparence hydraulique soit assurée et tienne effectivement compte des 64 ha d'imperméabilisation supplémentaire induite par l'urbanisation future. Le projet n'induirait pas de pollution supplémentaire des eaux du Var et de sa nappe. Le réseau d'eau pluvial prévoit le traitement des eaux de ruissellement de chaussée avant rejet dans les réseaux existants et le milieu naturel.

- ✓ **Ambiance sonore** : Le confort acoustique des riverains a été pris en compte. Des protections acoustiques doivent être proposées pour certaines constructions du tracé. L'amélioration de la fluidité du trafic et le choix d'un revêtement anti-bruit, permettra de limiter les émissions sonores. **Une démarche « Développement Durable » accompagne la conception et la réalisation de cette voie.** Elle s'inspire de la démarche « HQE route durable ».

- ✓ **L'impact visuel** : Le confort visuel des riverains et des usagers a été réfléchi dès les études préliminaires : 4 rangées d'arbres seront plantées le long du projet, pour en limiter l'aspect urbain, s'insérer dans le cadre existant et ne pas rendre le tracé trop imposant. Le dispositif d'éclairage a été choisi **pour limiter les émissions vers la voûte céleste.**

- ✓ **Flore** : Il n'y a aucune végétation naturelle sur le site. Il n'est ni concerné ni inclus dans aucune zone protégée au titre de son intérêt biologique.

- ✓ **Faune** : Les impacts sur les espèces se traduisent par : des risques de destruction d'individus ; du dérangement durant la phase de travaux ; une altération de la qualité de l'habitat (nuisances sonores essentiellement). Ces impacts restent peu importants vu la faible présence du milieu naturel et sa qualité moyenne.

- ✓ **Patrimoine culturel** : La zone d'étude n'est concernée par aucun élément patrimonial. Aucune zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP) n'est applicable dans la zone concernée.

¹ Une note de synthèse a été demandée à NCA par la Commission lors de la réunion de clôture du 1^{er} septembre. Elle n'était pas parvenue au moment de signer le présent rapport.

✓ **Population** : Le projet a un impact positif fort sur l'inter-modalité des déplacements : Amélioration des échanges inter-quartiers, des déplacements modes doux et transport en commun. Ce dispositif sera complété par des parcs relais.

✓ **Santé** : Le projet ne devrait pas avoir d'impact négatif sur la santé à l'exception peut-être de l'aspect psychologique chez certains riverains fragiles: Il y aura une augmentation du trafic routier ainsi qu'une augmentation des concentrations des substances dans l'air ambiant. Cependant, les valeurs obtenues restent conformes aux normes réglementaires.

✓ **Trame verte et bleue** : Le canal des Arrosants, sera aménagé tout en réhabilitant son corridor écologique potentiel. Ce sera l'occasion de recréer une zone favorable à la biodiversité, les abords bénéficieront d'un aménagement paysager incluant plusieurs strates de végétation et la formation d'un cordon végétal aux endroits où il aura été modifié par le projet².

> **La justification du projet** : L'analyse de l'opportunité d'une telle infrastructure doit s'effectuer non pas en termes d'effets marginaux sur l'aménagement du territoire « que permettra cette infrastructure de plus que la situation sans l'infrastructure ? », mais en termes plus radicaux « quels sont les aménagements que l'absence de cette infrastructure empêcherait de réaliser ? ». Il paraît, beaucoup plus important de prendre en considération le caractère stratégique de l'infrastructure dans le cadre de l'opération d'aménagement de la Plaine du Var, qui à lui seul justifie la réalisation de cette voie comme l'épine dorsale de l'ensemble de l'aménagement projeté et le support indispensable des modes alternatifs à l'usage de l'automobile (tramway, modes doux).

Concernant l'angle socio-économique

I – LE MILIEU HUMAIN :

Activités économiques et occupation du sol.

Le territoire de la basse vallée du Var représente une transition entre le territoire très urbanisé et très touristique du littoral niçois et le territoire plus rural et montagnard des hautes vallées du Var. Il constitue un axe important de communication vers l'intérieur du pays alpin vers lequel convergent la plupart des vallées du Haut pays telles que: L'Estéron, La Tinée, La Vésubie etc... La plaine est occupée par des zones d'activités industrielles et commerciales, des secteurs d'habitats et divers équipements structurants.

La vallée du Var qui est la zone directement impactée par la réalisation de la voie structurante de 40m possède des sols riches et fertiles (alluvions du fleuve) et un climat clément avec peu de vent ; sur ce territoire, les exploitations agricoles se comptaient au nombre de 304 en 2000 représentant 4,3% de Surface Agricole Utile (S.A.U.) alors que pour la superficie totale de la Commune de Nice, la S.A.U. représentait 3,1% en 2000³. La majorité de l'activité des exploitations agricoles est liée au maraîchage, l'horticulture et la viticulture sur la colline de BELLET et à St JEANNET. Les recensements agricoles montrent globalement une régression

² Voir Convention relative au canal des Arrosants signée le 14 juin 2011 (Annexe 12)

³ AGRESTE. La statistique agricole. Agriculture.gouv.fr

Aménagement d'une voie structurante de 40 m dans la Plaine du Var

Enquête publique préalable à la DUP (27 Juin / 1^{er} Août 2011) : Conclusions & Avis motivé

significative de cette activité en butte à la pression urbaine et au développement des activités commerciales et industrielles..

Le territoire de la basse vallée du Var est moins attractif en terme de tourisme par rapport au territoire du littoral. Cependant depuis quelques années, il est observé le développement du tourisme « Vert » et la haute vallée du Var avec ses affluents devient de plus en plus attractive, notamment les gorges ; la qualité de la vie et la beauté des paysages attirent d'année en année un nombre croissant de visiteurs dans la Vésubie.

Le projet de la voie structurante de 40m s'inscrit dans les prévisions du Schéma de Cohérence Territoriale (S.C.O.T. - Nice Côte-d'Azur) en cours d'élaboration qui fixe pour une période de 10ans les politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régularisation du trafic

Ce périmètre est composé de 29 Communes qui regroupent 511 617 habitants et s'étend sur 1.308 km², soit une densité de 391 habitants/km².

Dans la zone concernée par la réalisation de la voie de 40m, six exploitations agricoles ont été recensées dans l'emprise du tracé, il s'agit essentiellement d'exploitations maraîchères de plein champ et en partie sous tunnels, une oliveraie se trouve également dans l'emprise de la voie future, ces exploitations agricoles sont inscrites dans un espace agricole identifié par la D.T.A. pour une superficie supérieure à 50ha à préserver.

II – OPERATION D'INTERÊT NATIONAL DE LA PLAINE DU VAR :

Désigné comme secteur stratégique d'intérêt national, la plaine du Var, présente de nombreux enjeux, lui permettant, dans le cadre de la mise en place d'un développement économique et social urbain maîtrisé et d'un aménagement durable, de devenir le futur cœur de la métropole azuréenne.

Les grands principes stratégiques d'aménagement et de développement de la plaine du Var se définissent sous quatre grands axes :

- * Renforcement du potentiel environnemental et paysager
- * Organisation de la plaine du Var pour affirmer son importance stratégique et son rôle international et métropolitain.
- * Création d'un espace de démonstration au profit de la nouvelle démarche économique durable.
- * Mise en pratique des principes de gouvernance en application des démarches de développement durable.

Le décret du 7 Mars 2008 inscrit les opérations d'aménagement de la plaine du Var parmi les opérations d'intérêt national prévues aux dispositions de l'article R. 121-4-1 du Code de l'Urbanisme.

Cette Opération d'Intérêt National (O.I.N.) s'étend de part et d'autre des rives du Var sur une surface composée de plus de 9.700 hectares sur les portions de différentes communes situées sur le lit majeur du fleuve et sur les bassins versant de la basse vallée du Var : NICE, COLOMARS, CASTAGNIERS, SAINT BLAISE, SAINT MARTIN DU VAR, LE BROC et CARROS.

Il apparaît que le secteur de la Plaine du VAR est un des principaux poumons de l'économie locale, un recensement réalisé en 2006⁴ dénombre plus de 10 000 établissements pour près de 60 000 salariés soit 17% du total du Département des Alpes-Maritimes, l'industrie représente une part importante avec 13,2% des salariés ; les activités commerciales 17,1% ; les activités de services 59,9% ; et l'agriculture 0,9%.

Il existe en conséquence, une très grande mobilité des actifs, en effet, plus d'un tiers des emplois de la plaine du Var est occupé par des résidents extérieurs Cagnes-sur-Mer, Antibes et près de 40% des salariés résident à Nice.

III – L'ENVIRONNEMENT et LES VOIES DE COMMUNICATION :

La recherche d'espace exploitable, tant pour l'agriculture et ultérieurement pour le développement urbain industriel et commercial a entraîné un accroissement des activités humaines, en effet, la Basse Vallée du Var offre un environnement favorable à l'occupation de la plaine et au développement des activités, c'est ainsi que ce secteur a reçu depuis quelques années une importante urbanisation avec l'implantation de la zone industrielle de CARROS et la réalisation du village de CARROS-LE-NEUF en rive droite du Var.

La réalisation de la RD 6202bis à 2x2 voies s'est imposée comme une absolue nécessité.

La rive gauche quant à elle, très étroite, conserve une vocation essentiellement agricole avec une prédominance d'habitats individuels. La RD 6202 devenu actuellement insuffisante en rive gauche assure la liaison entre l'agglomération de Nice, la desserte des centres commerciaux de la plaine du Var, les stations de ski et Grenoble.

Le Chemin de Fer de Provence relie Nice à l'arrière-pays et Digne.

Les infrastructures de transport de la basse vallée du Var souffrent de carences et d'insuffisances de liaisons entre elles.

La Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur souhaite créer une nouvelle voie de circulation Nord-Sud accessible aux véhicules particuliers, aux transports en commun. Cette voie aura un rôle de desserte inter-quartiers et permettra de répondre aux besoins de déplacements dans la partie Sud de la plaine du Var.

Le projet qui nous est actuellement présenté s'inscrit dans la cadre d'un plan de développement harmonieux et maîtrisé de l'espace, le poids économique important, les perspectives de développement de la Plaine du Var fondées sur la nécessité de créer 3500 logements pour un accroissement prévisible de 9000 habitants

⁴ INSEE

supplémentaires à l'horizon 2030, génèrent des flux que le réseau doit être en mesure d'écouler dans de bonnes conditions de fluidité. L'organisation des déplacements est une impérieuse nécessité elle répond à une obligation des pouvoirs publics vis à vis des citoyens.

IV – INCIDENCES SUR LES ACTIVITES ET SUR LES DEPLACEMENTS :

Le principal objectif de la voie de 40m entre la Digue des Français et Saint Isidore est la structuration du projet urbain d'une l'Opération d'Intérêt National (**O.I.N.**) de la Plaine du Var d'une part et d'autre part, de la prise en charge d'une partie des trafics assurés par la RD 6202 actuellement saturée aux heures de pointe.

A plus long terme, afin d'améliorer la fluidité des trafics, la voie de 40m sera prolongée jusqu'aux Combes, et un nouveau pont routier sera créé sur le Var pour relier la RD 6202 à l'échangeur de la Baronne et en rive droite, ainsi l'échangeur permettra de mieux diffuser les trafics.

Par ailleurs, la réalisation du tramway T3, qui emprunte La plate-forme de la voie structurante de 40m permettra d'assurer une liaison entre la voie ferrée et la voie de Chemin de Fer de Provence.

Ainsi à moyen terme, le réseau de transport collectif de la basse vallée du Var va se trouver considérablement renforcé par la création de deux lignes de tramway :

* La ligne Est-Ouest, reliant la gare de RIQUIER au pôle MULTIMODAL de Saint-Augustin.

* La ligne T3, reliant l'aéroport de Nice à Lingostière en desservant l'opération d'aménagement Eco-vallée et particulièrement le stade de football nommé « Nice – Stadium ».

Concernant enfin l'angle urbanistique

Il est évident qu'une structuration cohérente de ce territoire s'impose, avec une certaine urgence, au regard d'une infrastructure routière totalement inadaptée, puisqu'elle s'est, par la force des choses, constituée cahin-caha au fil des nécessités.

Dans la mesure où, de longue date, cette plaine du Var est apparue, aux yeux de tous les responsables qui se sont succédés depuis près de 50 ans, comme le seul territoire possible appelé à recevoir l'inévitable extension de la « métropole » niçoise, il était normal que cette option soit inscrite dans le « marbre » des documents d'urbanisme. C'est ce qui fut fait d'abord avec la DTA de 2003 puis, plus récemment, avec l'approbation du PLU le 23 décembre 2010 faisant suite à l'enquête publique du 10mai / 18 juin 2010 et à l'avis favorable qui s'en est suivi.

Le premier programme structurant d'aménagement, aujourd'hui opposable aux personnes concernées, comme il est rappelé au premier paragraphe ci-dessus, est donc cette « voie de 40 mètres », sensiblement parallèle à la RD 6202, dont un premier tronçon est déjà réalisé avec le boulevard SLAMA.

Les deux autres tronçons feront la jonction entre l'extrémité actuelle du boulevard SLAMA et l'avenue Auguste Vérola.

Le tracé retenu manifeste clairement la volonté d'éviter au maximum le bâti existant, qu'il soit d'habitation ou à usage professionnel, mais aussi de mutiler de façon anarchique les exploitations agricoles. On note que six seulement d'entre elles sont touchées.

La Chambre d'Agriculture reconnaît, et c'est à souligner, « que le parti d'aménagement retenu ... ne remet pas en cause la viabilité d'aucune exploitation ». Elle ne pouvait, pour autant, ne pas regretter l'amputation d'un peu plus de 6 ha de terres agricoles dont elle demande la compensation. Mais est-ce vraiment à la poursuite de l'activité agricole qu'elle pense quand elle sollicite « de viabiliser et raccorder les dites parcelles aux réseaux d'eau et d'électricité » ?

« On n'est pas en train de construire des choses nouvelles dans un champ de patates ou de betteraves mais de requalifier un territoire » comme vient de le confirmer Nathalie Kosciusko-Morizet lors d'un récent déplacement à Nice⁵.

L'opération laissera nécessairement des plaies. Elles sont inévitables. Et elles ont été soigneusement consignées dans les registres et parfois longuement expliquées lors de nos permanences.

C'est ainsi que des exigences pratiques et fonctionnelles ont été formulées, d'une façon qui nous est apparue raisonnable et justifiée dans la plupart des cas, par plusieurs personnes. Des réponses satisfaisantes ont été apportées, dans la grande majorité de ces cas, par les services de l'expropriant. Des engagements ont également été pris lorsqu'aucune solution immédiate ne pouvait être dégagée. La Commission a, à chaque fois, consigné la suite donnée par la CUNCA. Elle conditionnera d'ailleurs, à l'occasion, son avis à la prise en compte formelle des engagements pris.

L'impact général de l'opération, qu'il s'agisse de la phase chantier ou de celle de son exploitation future, nous a semblé comme il est visé ci-dessus dans son aspect environnemental correctement évalué et les compensations judicieusement fixées. Une exception toutefois, concernant l'impact sur la santé, en ce qu'il le limite au bruit et à la pollution. Une dimension un peu plus large en direction de l'humain et du social nous aurait convaincus que les aménageurs pouvaient avoir des préoccupations qui dépassent les seules questions techniques et économiques.

Pour conclure, il ne nous semble pas justifié de contester, dans son principe en tout cas, le caractère d'utilité publique d'une opération d'aménagement, longuement expliquée et débattue auprès de la population, puis rendue juridiquement opposable.

*

⁵ Nice Matin du 11 Septembre 2011

AVIS MOTIVE

En terme de bilan

Nous posons que le projet soumis à enquête représente bien

UN AVANTAGE POTENTIEL

- **en ce qu'il apporte la solution à la problématique des déplacements inter-quartiers et de transit pour les habitants (actuels et futurs) et les usagers de la plaine du Var et renforcera l'intermodalité mais également aux besoins avérés d'équipements en réseaux divers d'un territoire voué, de longue date, à accueillir le développement de l'agglomération niçoise,**
- **en ce qu'il met en œuvre l'aménagement, prévu au PLU de la ville de Nice, et validé après des phases successives de présentation, d'explication et de concertation de plusieurs années, à l'issue desquelles la population a été en mesure de se prononcer sur l'intérêt qu'il pouvait présenter,**
- **en ce qu'aucune opposition sérieuse, motivée et réellement représentative ne se soit manifestée pour en dénoncer les options et les multiples impacts,**
- **en ce qu'il valorise un foncier, notamment agricole, et qu'il facilite en ce sens des reconversions rendues obligatoires par des évolutions diverses,**
- **en ce qu'il ne déclenche que des atteintes relativement modérées à l'environnement humain, inhérentes à tout contexte urbain,**
- **en ce qu'il n'attente que d'une façon limitée aux activités économiques pré-existantes,**
- **en ce que le dossier soumis à enquête liste des compensations qui peuvent s'analyser comme satisfaisantes,**
- **en ce que des engagements précis ont été pris par la maîtrise d'ouvrage pour solutionner diverses situations pénalisantes,**
- **en ce qu'il sera créateur d'un élément structurant du paysage avec la plantation de coulées vertes arborées et de la préservation de la biodiversité, avec l'opportunité de réintroduire la nature en ville,**
- **en ce qu'il améliorera les conditions et la qualité de vie en facilitant la création de logements, d'activités et d'espaces de détente prévus dans les documents d'urbanisme,**
- **en ce que les usagers en transit vont disposer de meilleures conditions de circulation sur la RD 6202, du fait de la création d'un nouvel itinéraire de desserte du quartier,**
- **en ce que les usagers en déplacement de proximité vont voir leur situation s'améliorer par la mise à disposition d'un itinéraire plus confortable, moins dangereux et plus rapide.**

mais également

UN INCONVENIENT REEL

- *en ce qu'il ne s'inscrit absolument pas dans une trame urbaine clairement définie ni ne peut s'apprécier vis à vis des orientations à venir de l' OIN,*
- *en ce qu'il contribue toutefois à développer irrémédiablement une ambiance urbaine, avec les désagréments qui s'y rattachent (bruit, pollution) sur un territoire où l'environnement reste encore empreint d'un restant de sérénité de l'activité agricole résiduelle,*
- *en ce qu'il attente de façon pénalisante à quelques situations professionnelles mais aussi parfois personnelles, et dans ce dernier cas de façon plus grave,*
- *en ce qu'il modifie l'occupation des sols et en accroît l'imperméabilisation, avec l'augmentation du ruissellement urbain qui en est le corollaire,*
- *en ce qu'il augmente le risque de pollution des eaux induit par le trafic sur les voies neuves,*
- *en ce qu'il est à l'origine de la suppression de terrains agricoles et du risque de déstructuration et de fragilisation des exploitations,*
- *en ce qu'il nécessite l'acquisition de terrains privés.*
- *en ce qu'il risquera de porter atteinte aux espèces végétales ou animales, sur une nature cependant ordinaire voire banalisée.*

Avec des grands principes d'intégration du programme pour combler les effets négatifs notamment :

- *en ce qui concerne le traitement des eaux de ruissellement, avant rejet dans le milieu naturel ou les réseaux existants : la mise en place d'ouvrages de traitement dans le réseau pluvial,*
- *en ce qui concerne l'acquisition de terrains privés : le programme a été conçu pour éviter au maximum les emprises sur les terrains privés et les effets sur les exploitations agricoles,*
- *en ce qui concerne le milieu biologique : le programme a été conçu pour éviter les stations d'espèces végétales protégées et les habitats et zones de nidification des espèces animales protégées et le programme constitue une opportunité pour amorcer la restauration du canal des Arrosants en tant que corridor écologique, prévue dans divers documents d'orientation et de planification intéressant la plaine du Var,*
- *en ce qui concerne le paysage : intégration du volet paysager dans la phase de conception du projet et mise en place de mesures d'accompagnement comme le traitement des talus, des espaces résiduels, des alignements pour les infrastructures linéaires, etc.*

C'est pourquoi, au vu du dit bilan, la Commission, à l'unanimité, émet sur l'Utilité Publique du projet

**UN AVIS FAVORABLE
assorti des recommandations suivantes
à intégrer dans la déclaration de projet**

- 1. Prise en compte des observations de l'Autorité environnementale formulées dans son avis du 7 avril 2011**
- 2. Prise en compte des divers engagements de toute nature pris, notamment vis à vis de l'International School of Nice d'effectuer tous les travaux, sans exception, rendus nécessaires par l'emprise du projet sur le domaine de l'établissement,**
- 3. Procéder à la désignation d'un Garant afin de faciliter l'accord des consorts CARABALONA / VENTURINO dans la recherche d'une solution de relogement à intervenir avant tout démarrage des travaux au droit de leur habitation actuelle,**

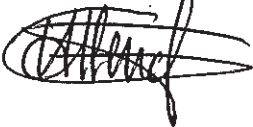
Tel est l'Avis de la Commission sur la mission qui lui a été confiée et qu'elle a rédigé et clos

A

NICE

le 11 septembre 2011
Claude PELLISSIER

André PLEMET



Claude TILLIER

