

CONSEIL MUNICIPAL 29 mars 2012

Intervention : Mme Emmanuelle GAZIELLO

Délibération n° 5.1 RESEAU DE TRAMWAY - CREATION D'UNE LIGNE OUEST-EST ET DES AMENAGEMENTS QUI LUI SONT LIES - AVIS SUR L'INTERET GENERAL DU PROJET, SUITE AUX ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES

M. PHILIP.- La délibération n° 5.1 concerne la création de la ligne ouest-est de tramway et des aménagements qui lui sont liés.

Il est proposé au Conseil municipal de prendre acte de l'avis de la commission d'enquête et de donner un avis favorable pour que la métropole Nice Côte d'Azur déclare la ligne ouest-est et les aménagements qui lui sont liés d'intérêt général.

Je rappelle que cette délibération fait suite à l'enquête publique qui s'est déroulée du 12 décembre au 20 janvier dernier et à la remise du rapport de la commission d'enquête le 16 mars 2012. Je rappelle aussi que l'enquête publique portait sur quatre enquêtes publiques conjointes :

- une spécifique à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique qui a donné lieu à un avis favorable de la commission d'enquête avec trois réserves et six recommandations qui sont indiquées dans la délibération ;
- une deuxième enquête publique relative à la mise en compatibilité du PLU, avec un avis favorable de la commission d'enquête sans réserve ni recommandation ;
- ensuite une enquête parcellaire, avec un avis favorable assorti de trois recommandations ;
- enfin une enquête sur la loi sur l'eau, avec un avis favorable sans réserve ni recommandation.

Voilà, Monsieur le Maire, l'objet de cette délibération.

M. LE MAIRE.- Je vous remercie. Madame Gaziello, vous avez la parole.

Mme GAZIELLO.- Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, sur un sujet aussi important, vous souffrirez que je m'exprime assez longuement et que vous ne m'interrompiez pas, s'il vous plaît.

S'agissant de développer le tramway à Nice, nous sommes entièrement pour.

M. LE MAIRE.- Je vous donne 11,2 kilomètres de temps de parole !

Mme GAZIELLO.- Très bien.

Là où Nice possède une seule ligne et 11 stations quand bien des villes de moindre importance en possèdent trois, voire quatre, avec 83 stations, nous avons vraiment besoin de développer le tramway, mais d'ores et déjà les coûts financiers nous

inquiètent, car pendant plusieurs années, nous prenons date, nous aurons beaucoup d'occasions d'en reparler ; je n'en parlerai donc pas.

Concernant le rapport de la commission d'enquête, en gros sur tous les sujets qui préoccupent grandement les Niçois, et nous l'avons vu en lisant les mille et quelque pages de ce rapport, le commissaire enquêteur fait confiance au maître d'ouvrage pour poursuivre les études et la concertation avec les acteurs qui se sont exprimés.

Par exemple concernant la sécurité, et j'y reviendrai tout à l'heure, le SDIS émet des réserves très importantes à mon sens, qui m'inquiètent beaucoup, et les réponses sont pour moi insuffisantes ; la sécurité sous toutes ses formes : la sécurité en phase travaux, la sécurité en phase exploitation.

Quant à l'impact sur l'eau et la nappe phréatique, là aussi à mon avis, la réponse du rapport est très insuffisante.

Les problèmes de correspondance incommode, imposant de longs parcours entre chaque correspondance : la réponse du maître d'ouvrage bien entendu (il ne peut pas faire autrement) est insuffisante.

La stupidité environnementale d'enterrer un équipement non polluant en laissant en surface les véhicules polluants : je vous rappelle quand même que Nice est trois fois plus polluée que Paris ; je n'ai pas trouvé de réponse à cette question.

M. SALLES.- Quelle est cette invention !?

Mme GAZIELLO.- L'impact sur les vingt immeubles très fragiles pointés dans le dossier : si ce n'est de la surveillance et de l'indemnisation *a posteriori*, pas de réponse suffisante.

Mieux, sur l'impact de l'évacuation des déchets par les camions, j'ai trouvé la réponse du maître d'ouvrage : les camions seront plus près de l'autoroute A8, Grosso est plus près que le port. Certes ! C'est quand même un peu léger.

Je vous rappelle quand même l'exemple de Toulon en ce qui concerne les immeubles et les dommages qui ont été énormes, évidemment le tunnel était à 35 mètres de profondeur, là il ne sera qu'à 20 mètres, voire 24 mètres, mais quand même, ce qui a fait retarder le chantier de Toulon et exploser le coût c'est que finalement l'État a dû adosser Escota à la concession et ce sont les usagers de l'autoroute A50 et A57 qui payeront le tunnel de Toulon avec leur péage prorogé de quinze ans.

Sur la sécurité, je me permets de lire les observations du SDIS parce qu'elles sont pour moi très inquiétantes. Le SDIS dit qu'il « *n'a aucun retour d'expérience sur ce type d'ouvrage* » (on s'en doutait) « *sauf l'expérience des tunnels routiers qui sont moins risqués par rapport au nombre potentiel de victimes exposées en cas de sinistre avec fort dégagement de fumées et gaz toxiques et/ou en cas de panique* ». Vous pouvez lire cette lettre à la page 30 du tome 1. Ils disent ceci :

« *Il faut noter que six rames pourraient être engagées dans l'ouvrage souterrain, soit plus de 1 800 personnes à évacuer en cas de sinistre majeur. Le plan de coupe*

laisse apparaître un tracé qui ne suit pas une pente régulière d'un bout à l'autre de l'ouvrage.

Des « siphons » apparaissent et peuvent être des points névralgiques. L'étude des risques montre que le télescopage de deux rames ou le feu de rame avec impossibilité de ramener la rame en station, ou effet de panique suite à une panne, peut confronter brutalement le SDIS à une opération particulière et difficile où le nombre important d'impliqués ou de victimes reste essentiel. »

Je passe la suite mais le SDIS fait des propositions qui, pour l'instant, ne sont pas suivies par le maître d'ouvrage.

Inquiétude, je le dis, qui n'est pas calmée par les conclusions et les recommandations de ladite commission (page 151 du tome 1). En effet, elle ramène tout à une solution de vidéosurveillance et renvoie le maître d'ouvrage à une concertation avec le SDIS à prolonger, bien entendu, mais je n'ai pas vu vraiment à la fin de ces conclusions quelque chose de très contraignant.

La réponse du maître d'ouvrage (tome 3) me laisse perplexe, car il ne répond pas du tout aux types de risques exposés par le SDIS, il réduit les risques d'accident ou de percutage en promettant qu'un incendie serait impossible en raison des matériaux utilisés pour les rames. Ce n'est pas sérieux.

J'ai la réponse sous les yeux, je ne vais pas vous faire la liste, elle est longue, mais je résume : sur l'accidentologie, il réduit simplement au fait que les risques d'accident sont totalement nuls puisque nous ne sommes plus en surface, les risques d'accident étant essentiellement dus aux piétons et aux voitures qui sont sur les plates-formes. C'est quand même un peu léger de dire que l'on a un risque zéro en souterrain. Concernant le risque d'incendie, le maître d'ouvrage renvoie à une réglementation très stricte qui impose l'utilisation de matériaux, comme je l'ai dit, leur pouvoir calorifique, etc. À mon sens ce n'est pas suffisant, il peut y avoir quand même un incendie et il faut donc prévoir des siphons, des systèmes d'évacuation, etc. Sur le risque sismique, il ne répond absolument pas à l'instabilité du sol qui a été pointée par ailleurs dans le dossier : nous avons un tube rigide dans un sol instable. Quant au risque d'inondation, sa réponse est que le risque d'inondation est de deux types : l'inondation des stations souterraines due à la lame d'eau lors de fortes pluies (on en a déjà vu quand le Paillon s'énerve) et le risque de submersion marine des ouvrages d'entrée à Grosso. Ces deux risques ont été pris en compte par relèvement des seuils des stations et des protections des ouvrages à Grosso. Cela me semble encore un peu léger.

En conclusion, oui pour un tramway en urgence, ligne 2, ligne 3, ligne 1 ; contre votre projet par principe de précaution envers nos concitoyens et envers les générations futures. Merci.

M. LE MAIRE.- Merci. Ensuite, Patrick Allemand.

M. ALLEMAND.- Monsieur le Maire, nous sommes là confrontés aux conclusions des commissaires enquêteurs par rapport à l'enquête publique. Je décomposerai mon intervention en quatre points :

- d'abord l'ouest
- ensuite le centre
- puis l'est
- enfin les questions transversales

Pour ce qui concerne l'ouest, je considère que le grand bénéficiaire de cette enquête publique est le tracé ouest, pour deux raisons :

- premièrement, et je m'en félicite, le rajout de la station Sainte-Hélène, parce que nous avions pointé là un déficit de desserte qui de ce fait se trouve comblé ;
- deuxièmement, et c'était un point très important aussi pour nous, la défense de la halle des sports, car dans le projet initial qui était le vôtre, vous aviez envisagé de raser la halle des sports pour mettre à la place le dépôt du tramway. À un moment où les fonds publics sont plutôt rares, priver la ville de Nice d'un tel équipement paraissait une aberration ; l'enquête publique le rectifie et vous répondez favorablement à cette remarque du commissaire enquêteur, c'est une bonne chose.

M. LE MAIRE.- Très bonne.

M. ALLEMAND.- Je ne comprends même pas que vous ne vous en soyez pas rendu compte avant.

M. LE MAIRE.- Si, on a tout pris en compte.

M. ALLEMAND.- En tout cas c'est une erreur qui est rectifiée.

Sur l'ouest, je considère plutôt que cette enquête publique fait avancer les choses. Elle les fait avancer aussi sur l'ouest à Carras où le projet initial prévoyait une seule voie de circulation, ce qui à l'endroit donné et compte tenu du tissu commercial de proximité, condamne de nombreux commerces. L'enquête publique précise que la concertation doit être poursuivie, je crois que vous l'avez engagée et en tout cas il faut absolument trouver une solution qui est bien entendu le maintien des deux voies, pour permettre au tissu de commerce de proximité de ces quartiers de continuer à vivre, sachant le rôle à la fois économique et social très important qu'il apporte à nos concitoyens qui habitent dans ces quartiers.

Fini l'ouest, arrive par contre une cascade de mauvaises nouvelles.

Je suis particulièrement déçu du rapport des commissaires enquêteurs sur plusieurs points.

Le premier point que je ne comprends pas est que la demande d'une desserte supplémentaire ait été prise en compte à l'ouest avec Sainte-Hélène mais pas les demandes de dessertes supplémentaires qui me paraissent totalement fondées, parce qu'entre l'entrée en souterrain prévue au droit du CUM, rue Paul Valéry, Grosso et la station de Nice Etoile qui est quand même très éloignée, nous n'avons qu'une seule station qui est celle d'Alsace-Lorraine, sur 2 kilomètres de tracé. Ce n'est plus du tramway, c'est autre chose. En tout cas c'est sans rapport avec le niveau de qualité de desserte de la ligne 1 et le niveau de qualité de desserte que, grâce à la station Sainte-Hélène rajoutée, nous arrivons à obtenir à l'ouest. Or, le tramway passe en plein coeur de la ville et donc ne rendra pas à tous les citoyens qui résident dans le quartier des Musiciens, que ce soit au sud du tracé ou au nord du tracé, le service public

escompté. Il aurait fallu rajouter deux stations et vous le savez très bien. Sauf que le choix que vous avez fait, qui est celui d'un tramway en souterrain à cet endroit, et j'y reviendrai, fait que rajouter deux stations qui paraissent de bon sens alourdirait considérablement les coûts, parce que bien entendu une station en plein air représente un surcoût de 300 000 euros ; pour une station en souterrain, le surcoût est beaucoup plus important. Voilà, les riverains du centre se trouveront privés de desserte de tramway.

J'en viens donc à une déception, encore une fois c'est le commissaire enquêteur, déception que le commissaire enquêteur n'ait pas suivi l'analyse qui est la nôtre et que je rappelle ici. Vous dites vous-même qu'une bonne pédagogie de la répétition c'est 23 fois, j'en suis encore loin, je réitère donc le fait que l'entrée en souterrain est prématurée à l'endroit où vous l'avez prévue, essentiellement parce que l'entrée en souterrain est faite pour protéger le commerce de proximité, pour tenir les enseignements de l'échec de la ligne 1, parce qu'il y en a eu, notamment sur l'avenue Borriglione, sur l'avenue de la République. On sait maintenant qu'une piétonisation intégrale, hormis le coeur de ville, c'est-à-dire l'avenue Jean Médecin, peut être fatale à un tissu de commerces de proximité ; mais sur tout le début du souterrain, Monsieur le Maire, sur 1,5 kilomètre, il n'y a pas de commerces, ou très peu. Nous aurions pu trouver là véritablement un compromis, avec une commission d'indemnisation que de toute manière le commissaire enquêteur vous recommande de créer, nous aurions pu trouver là un compromis et gagner à la fois du temps, parce que construire un tramway en souterrain prend plus de temps qu'en surface, de l'argent, environ 150 millions d'euros si nous avons reporté l'entrée en souterrain de 1,5 kilomètre, sans pour autant toucher au véritable tissu des commerces de proximité qui se trouvent à la fois sur la fin de la rue Maréchal Joffre et sur la rue Pastorelli, et sur tout le passage où vous souhaitez aller en souterrain jusqu'au port de Nice, ce que je ne conteste pas par contre, parce que là les difficultés sont complexes pour un tramway en surface.

Donc pas de stations et une entrée en souterrain trop tardive.

À partir de là, les conséquences se retrouvent aussi sur l'est. À l'est, s'il y a un point de convergence entre beaucoup de monde, c'est la possibilité de créer un véritable pôle multimodal à la place Auguste Blanqui avec le TER. De cela il n'est pas question ; on parle de navettes mais, les navettes, ce n'est jamais la cohérence d'un équipement et d'une ligne de tramway.

Vous auriez pu faire ce choix-là ; vous auriez pu faire ce choix sans alourdir les coûts et y compris en montant en souterrain jusqu'à la gare Riquier en décalant l'entrée en souterrain de 1,5 kilomètre précisément. Ce n'est pas votre choix. Ce n'est pas votre choix et, à l'est, après moult hésitations, parce que vous avez changé à plusieurs reprises de position, finalement vous vous rangez à l'idée d'une sortie au quai Cassini. Cette sortie, Monsieur le Maire, pose beaucoup de problèmes de plusieurs ordres.

Le premier problème est que le terminus d'une ligne de tramway, par définition, doit être extrêmement accessible. C'est le cas à Nice Nord où il y a une sortie d'autoroute à proximité qui capte donc un certain nombre de véhicules, avec un très grand parking de dissuasion à l'entrée nord de la ville. Ce sera le cas au dépôt à l'ouest où la question de l'accessibilité est réglée, et plutôt bien réglée, à côté du nœud autoroutier mais en

même temps du futur espace multimodal de Saint-Augustin. C'est le cas aussi à Pont-Michel, même si de plus en plus de voix s'élèvent pour dire que le parking de dissuasion n'est pas suffisant, mais c'est parce qu'on est victime du succès de la ligne 1. Ça ne sera pas le cas au port, parce que d'abord l'entrée de la ville est déjà complexe par le boulevard Carnot et parce qu'ensuite, de parking de dissuasion en termes de proximité réelle de la ville, il n'y aura pas ; ce n'est pas l'extension du parking du quai du Commerce qui est en projet à l'autre bout du port qui peut servir de fonction de parking de dissuasion ; au contraire, l'arrivée sur le quai Cassini supprimera des places de stationnement actuellement sur le port. C'est le premier problème.

Le second problème est que ce port, même si c'est le plus petit port d'intérêt national, est un port de commerce avec une multi activité. Je sais très bien que votre vision à terme est d'en finir avec cette multi activité, mais pour l'instant, en l'absence d'un projet que vous avez définitivement enterré, si je puis dire, qui est celui du port au large de l'aéroport que vous avez fait miroiter pendant des années et des années aux Niçois, en l'absence d'autres projets véritablement réels sur la zone Saint-Laurent-du-Var/Cagnes-sur-Mer qui d'ailleurs n'en veut pas, en l'absence d'une véritable perspective d'un port alternatif, c'est dans ce port que vont se concentrer les activités économiques, et vous avez vu la réaction de tous les professionnels : elle est unanime, ils sont contre, malgré les propos rassurants tenus par le député de la circonscription venu en la circonstance à votre secours.

Cela veut dire que le tramway doit être quelque chose de fédérateur, le tramway doit rassembler. Je suis désolé de voir un jour une poignée de riverains dire « on se félicite de l'arrivée du tramway sur le quai Cassini » (toujours *Nice-Matin*) et le lendemain, deux pages avec les professionnels tirant à boulets rouges sur ce projet. Dresser les riverains contre ceux qui travaillent sur le port ou inversement, me paraît de toute manière une mauvaise solution.

Cette desserte à Cassini, je la réprovoque donc totalement et nous essaierons de voir comment nous pourrions vous faire encore évoluer sur cette question.

J'en finis par les remarques transversales après avoir fait mes remarques « territoriales ». Elles sont de trois ordres.

La première, je n'y reviendrai pas, pas longuement en tout cas, parce qu'Emmanuelle Gaziello l'a fait dans le détail, mais sur les questions liées à la sécurité, on ne peut pas dire que l'avis du service départemental d'incendie et de secours ait levé les doutes, bien au contraire, puisque l'ensemble des risques naturels sont évoqués et qu'à l'heure où nous nous exprimons, toutes les réserves ne sont pas levées.

La deuxième remarque transversale tient à la question sous-jacente qui est celle du choix de matériel que vous allez faire pour la ligne 2. En optant pour une entrée en souterrain aussi éloignée de la ligne 1, vous envisagez, c'est très clair, un choix de matériel différent, en l'occurrence un matériel avec une alimentation par le sol. Je trouve, Monsieur le Maire, que c'est une erreur de ne pas prévoir la compatibilité du matériel entre les deux lignes, ce qui vous aurait permis une entrée en souterrain plus proche du centre-ville, à condition de faire une petite voie de secours qui aurait été bien utile en cas de difficulté ou même en cas d'événement majeur - et je souhaite qu'il y en ait - sur la plaine du Var, un renforcement bien entendu du matériel qui

aurait été beaucoup plus facile si ce matériel était compatible, et beaucoup moins onéreux pour le contribuable.

C'est aussi un élément sur lequel j'attire véritablement votre attention avant que vous en soyez au choix définitif.

Voilà ce que je souhaitais vous dire sur cette affaire. Nous sommes bien entendu pour le tramway nous aussi, nous n'irons pas jusqu'à voter contre, mais vous comprendrez que dans la situation actuelle et compte tenu des réserves que j'émetts, je ne peux pas non plus voter pour. Nous nous abstiendrons donc sur ce dossier.

M. LE MAIRE.- Je vous remercie. Monsieur Icart.

M. ICART.- Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, j'ai passé du temps sur ce dossier pour le pénétrer parce qu'il a un impact important sur la ville et je me dois de vous apporter aujourd'hui quelques réflexions.

Le tracé, je l'aurais bien vu passer au niveau d'Acropolis. Pourquoi ? C'est l'établissement qui aurait justifié pleinement ce tramway dans la mesure où Acropolis regroupe un palais des congrès et un palais des expositions qui attirent beaucoup de monde et qui ont un besoin de liaison avec l'aéroport.

M. LE MAIRE.- Il y passe, apprenez la carte de Nice, Monsieur Icart !

M. ICART.- De l'aéroport vers Acropolis. Moults congressistes arrivent de l'international et auraient trouvé une facilité de liaison entre l'aéroport et Acropolis sans rupture de charge, directe, et cela aurait permis facilement de terminer à la gare de Riquier.

La fréquentation est-ouest ne justifie pas pour l'instant, au stade où l'on en est, un tramway puisque la fréquentation est de 20 000 à 25 000 passagers, sauf pour un tiers entre Magnan et Jean Médecin où l'on monte à 50 000 passagers. À ce niveau-là, les spécialistes recommandent plutôt un Bus à Haut Niveau de Service, étape immédiate dans l'attente de la venue d'un tramway.

M. LE MAIRE.- Monsieur Icart, écoutez, je vous arrête tout de suite parce que vous n'êtes pas dans l'ordre du jour d'aujourd'hui. On a engagé ce débat il y a quatre ans. Il y a quatre ans, me semble-t-il, que vous faites partie de cette assemblée municipale. On parle du rendu des commissaires enquêteurs et le sujet est de savoir quelles sont les observations que vous avez à faire au rendu des commissaires enquêteurs, comme l'ont parfaitement fait d'ailleurs madame Gaziello et monsieur Allemand. Vous êtes en train de rediscuter d'un dossier qui a été adopté il y a quatre ans et pour lequel vous aviez d'ailleurs voté à l'époque.

M. ICART.- Ce sont les remarques que j'ai faites au commissaire enquêteur. Je voudrais passer au port, si vous permettez.

M. LE MAIRE.- Le commissaire enquêteur vous a entendu et a rendu son rapport.

M. ICART.- Je voudrais passer aux remarques sur le port, si vous permettez. Je ne vous ai pas beaucoup embêté, laissez-moi parler quelques instants.

M. LE MAIRE.- Allez-y.

M. ICART.- Je ne serai pas trop long.

Le terminus du tramway va sur le port ; fort heureusement on évite de casser le quartier des antiquaires et la rue Antoine Gautier. On débouche sur les quais, sur un port très contraint, tout le monde le sait, vu les usages de ce port qui vont du club nautique jusqu'aux 18 000 camions des cimentiers, on regroupe le flot des voitures, des ferries, plaisance et grande plaisance.

Bien évidemment, il revient à la surface la nécessité impérieuse de déplacer les activités de commerce dans un port qui serait situé- je l'avais suggéré il y a une quinzaine d'années - à Saint-Laurent-du-Var. Cela s'y prête parfaitement et je crois que maintenant cela devient un impératif.

Pour en terminer, à l'ouest il m'apparaît souhaitable de relier les différents pôles d'activité et les besoins de déplacements que sont le terminal 1, le terminal 2, le quartier de l'Arénas et la gare LGV par un système de type Val comme c'est fait à Orly, dans le même esprit. Ce qui est proposé avec une antenne qui va de Nice à l'aéroport est une approche que je qualifierai d'égotiste, l'aéroport sert à tous et notamment Cannes, Antibes, Sophia-Antipolis...

M. LE MAIRE.- Attendez, on ne va pas refaire le débat sur le tramway, il a eu lieu ! On doit se prononcer sur l'intérêt général de la ligne.

M. ICART.- Justement, l'intérêt général de l'aéroport...

M. LE MAIRE.- Vous n'allez pas nous refaire votre vision, ce débat est fini depuis trois ans déjà, c'est terminé, tout le monde a adopté le schéma métropolitain de transports, on ne va pas y revenir. Vous débattiez du schéma métropolitain de transports, c'est fini, il a été adopté, maintenant on en est à la construction d'un barreau de ce schéma départemental. Concluez en trente secondes, mais vous sortez du sujet et je veux qu'on reste dans le sujet, c'est tout.

M. ICART.- Je voulais aller jusqu'au bout. C'est pour moi des éléments qui sont directement liés à la ligne 2 de tramway.

M. LE MAIRE.- On ne va pas faire un débat sur le port aujourd'hui.

M. ICART.- L'arrivée du tramway sur le port entraîne forcément des conséquences ; les ignorer me paraît tout à fait ahurissant.

J'en ai fini, je ne vous embête pas plus, je vois que mes interventions vous dérangent plus que les autres, je l'avais déjà remarqué.

M. LE MAIRE.- Je regrette que vous ne l'ayez pas fait plus tôt, cela m'aurait beaucoup intéressé de vous entendre. Je finis par penser que vous étiez muet il y a deux ou trois ans de cela lorsque nous étions au coeur de ces débats.

M. ICART.- Ce n'est pas faute d'avoir tenté de parler.

M. LE MAIRE.- Je passe la parole à monsieur Mari.

M. MARI.- Monsieur le Maire, ce sera très bref puisque mes collègues qui ont parlé avant moi ont dit l'essentiel.

Je passe rapidement sur la déception, mais on est assez habitué, quant à la fréquentation à cette enquête publique ; on en a l'habitude.

Je passerai, et on ne s'y attardera pas, sur la guerre des chiffres, parce que je n'ai pas très bien compris, entre les 750 millions d'un côté et les 780 millions de l'autre, mais enfin, on n'est pas à 30 millions près, passons.

En revanche, Monsieur le Maire, je vous demanderai avec beaucoup de solennité de poursuivre les études pour ce qui concerne les stations souterraines. Cela ne concerne pas uniquement les riverains qui sont sur le tracé, mais il est un fait qu'avec l'effet appelé par les ingénieurs « l'effet barrage », les eaux souterraines dont nous ne sommes pas maîtres, dont nous n'avons pas de plan, risquent de compromettre les autres quartiers par les remontées, et pas uniquement ceux qui se trouvent boulevard Victor Hugo, très actifs et, je le comprends, très inquiets.

Monsieur le Maire, vous prenez de graves responsabilités ainsi que votre adjoint aux grands travaux. Je vous en supplie, poursuivez les recherches et faites-nous des trous - on va peut-être y trouver du pétrole ! - faites-nous des trous pour savoir si vraiment on peut faire du métro à Nice.

M. LE MAIRE.- Monsieur Mari, pour les trous, vous vous y entendez. Madame Hernandez-Nicaise, vous avez la parole ma Chère Collègue.

Mme HERNANDEZ-NICAISE.- Merci Monsieur le Maire, Monsieur l'Adjoint, nous sommes donc invités, et c'est important, à donner notre accord sur la déclaration d'intérêt général du projet de ligne 2...

M. LE MAIRE.- Absolument et je vous remercie de le préciser.

Mme HERNANDEZ-NICAISE.- ... qui a été présentée à l'enquête publique et l'on nous propose des modifications du maître d'ouvrage suite aux diverses recommandations de la commission d'enquête. Je tiens à dire, ce qui n'a pas été dit jusqu'à présent, ma gratitude aux cinq commissaires qui ont accueilli un très nombreux public, très aimablement, je peux en témoigner, qui ont lu et répondu à une foule de questions, requêtes et suggestions, le tout constitué en trois volumes de plus de 300 pages chacun. J'ai particulièrement apprécié, et c'est sur ce volume que j'ai rédigé mon intervention, le tome 3 qui est la synthèse présentée par le président, regroupant les 1 600 observations sur l'enquête A (celle qui porte sur la DUP) en 39 questions au maître d'ouvrage, réparties sur dix thématiques. Cette synthèse, à laquelle le maître d'ouvrage a répondu en tous points, a permis de modifier le projet initial.

Je me suis personnellement investie dans cette enquête en faisant appel à des compétences variées : géologues, urbanistes, spécialistes des transports, juristes, les compétences du GIR Maralpin, que je remercie ici, et j'apprécie donc à leur juste valeur les petites victoires que nous avons obtenues : la sauvegarde du gymnase, la prise en compte de la nécessité d'une desserte de préférence en TCSP sur l'axe Riquier-port, l'assurance que l'autorité aéroportuaire financera la branche desservant l'aéroport, l'ajout de la station Sainte-Hélène et surtout aussi la promesse d'une mise sur pied d'un plan d'accompagnement en temps réel des commerçants riverains, ce qui a cruellement manqué lors de la ligne 1.

Je prendrai plusieurs thèmes les uns après les autres.

Sur le plan du financement - parce que c'est tout de même le nerf de la guerre - je ne suis absolument pas convaincue par les contorsions du maître d'ouvrage aboutissant à nous démontrer avec force tableaux que la solution tunnel ne coûte que 100 millions de plus que la solution surface, alors que les seules stations souterraines coûtent en différentiel par rapport à des stations aériennes au même endroit, plus que cette somme-là, comme s'il ne fallait pas aussi raisonner en termes de maintenance et de risques. J'adore l'euphémisme sur le financement de l'opération en conclusion du maître d'ouvrage :

« S'agissant d'un équipement avec une longue durée de vie, l'essentiel de ce financement fera appel à l'emprunt. À ce stade, il n'est pas envisagé dans le cadre du présent mandat, de hausse de la fiscalité. »

« Du présent mandat » ! La visibilité financière pour les contribuables que nous sommes s'arrête donc aujourd'hui en 2014 et les chiffres se fondent sur des prix de 2009 ; il y aurait donc pour le tramway de Nice un charme mystérieux qui figerait les prix pendant cinq ans ? Nous aurons vraiment un tramway à un milliard, je l'ai dit, cela a peut-être justifié - je ne sais pas si elle a eu lieu - une enquête de l'inspection générale des services à la Communauté urbaine, mais je reste convaincue que l'on y arrivera et ce sera un des tramways les plus chers de France parce qu'on arrive actuellement à des coûts au kilomètre qui vont nous permettre de dépasser ceux de la ligne 1.

Je ne suis pas d'accord non plus sur le maintien coûte que coûte du tunnel et cela pour plusieurs raisons. Je réfute la notion de vitesse commerciale qui est sans cesse invoquée par le maître d'ouvrage. Il y a des problèmes d'insécurité hydrogéologique, cela a déjà été bien développé, et la non-descente de l'hypercentre qui est due à la trop grande distance inter-stations.

Sur les coûts et bénéfices, le maître d'ouvrage revient sans cesse sur cette vitesse commerciale de 25 km/heure du tronçon tunnel qui permet de faire des économies de rames ; elle est invoquée sans arrêt et met en particulier en exergue un gain de temps pour le voyageur qui gagnerait 17 minutes lorsqu'il irait du port à l'aéroport. Quel est le pourcentage des voyageurs qui vont faire l'intégralité du trajet ? L'intérêt dans le tramway c'est de faire du « cabotage » de station en station. Je prends le tramway au moins deux fois par jour, je vois bien comment cela se passe. Qui prend le tramway à Las Planas pour aller à Pont-Michel ? Quelques-uns seulement. Si vous montiez dans le tramway l'été, vous y côtoieriez des touristes étrangers, il y a de nombreux Anglais et Américains et autres touristes de langue anglaise qui prennent ce tramway et,

manque de chance pour eux, je les entends. C'est extrêmement gratifiant de les entendre s'extasier dans le tramway lorsqu'ils découvrent les façades anciennes et qu'ils estiment qu'ils sont dans un musée à ciel ouvert. Ils m'ont fait redécouvrir les façades de ma ville parce que je les regardais avec leurs yeux. Tous les gens qui vont traverser le centre-ville seront privés de cette vue ; ils gagneront 17 minutes mais ils ne verront pas Nice, je trouve que c'est vraiment dommage.

D'un point de vue risques, en écoutant des géologues chevronnés, je continue à penser que les risques que j'ai évoqués lors des précédentes interventions, dans des terrains mal connus et très hétérogènes, sont toujours là et sont particulièrement prégnants dans le nouveau tronçon souterrain Garibaldi- Cassini. De toute façon en termes environnementaux, nous allons enfouir le seul mode de transport propre et silencieux que nous aurons et consommer l'électricité pour ventiler et éclairer le tunnel, et laisser en surface toute la place aux véhicules polluants. C'est du développement durable mais inversé, c'est absurde.

Si vous ne vouliez pas toucher au centre historique, ce qui se comprend, pourquoi ne pas avoir imaginé une desserte qui l'aurait encerclé comme c'est fait par exemple pour le Montpellier ancien ? Les gens auraient marché un peu plus mais, au moins, la périphérie aurait été desservie, ce qui n'est pas le cas.

J'ai gardé pour la fin ce que je trouve le plus irritant : le terminus « est ». Les commissaires ont été impressionnés, ils me l'ont dit et ils le disent dans le rapport, par le nombre et la force des demandes d'une connexion port-gare de Riquier. J'ai pu moi-même mesurer sur place, en faisant signer des pétitions, cette demande niçoise spontanée, les gens disaient « je signe des deux mains ». Le quartier « est », toute cette zone-là est totalement à l'écart des grands centres commerciaux, ils utilisent beaucoup la gare de chemin de fer pour les déplacements pendulaires quotidiens et c'en est à un point tel que le gouvernement de Monaco aurait été prêt à cofinancer cette desserte de Riquier tellement il était intéressé au fait que les gens y prennent le train : 1,2 million de voyageurs par an, appelés à doubler à l'horizon 2023.

En face, je suis d'accord qu'il fallait aussi entendre les antiquaires qui constituent le deuxième pôle de France de ce type de commerce, et les riverains du port. On nous propose une solution qui laisse les antiquaires tranquilles, et eux seuls, et qui repousse *sine die* la desserte de Riquier en intermodalité, tout en se félicitant d'une future noria d'autobus. À la pollution existante on en ajoutera une autre ! Pour le futur prolongement sur Riquier, j'aurais quand même voulu voir une esquisse de la sortie de la rame du quai Cassini. Que fait le tramway une fois qu'il est à Cassini pour aller à Riquier ? On perçoit quoi, en direction d'où, en utilisant quel moyen et à quel coût ?

Je ne rentrerai pas dans les détails de l'accessibilité de ce terminus parce que j'en suis révoltée. On a le grand escalier monumental pour l'instant. On nous promet des ascenseurs, mais prenez-vous le tramway avec les mamans et les poussettes, les gens qui tirent leur caddie et qui en général ne peuvent pas porter le poids qu'ils portent sur le caddie, les gens en fauteuil roulant ? Il est insensé d'imaginer que le terminus d'une ligne aussi importante sera desservi par deux ascenseurs et l'escalier monumental ! Je fais appel aux gens qui dans ce Conseil sont intéressés par les PMR et le sort qu'on leur fait dans les transports en commun, on n'y est pas au terminus de Cassini.

De plus, j'ai lu attentivement les remarques de la CCI, vous n'y répondez pas. Les activités portuaires sont plombées par ce terminus. On n'est pas à la fin de l'aventure.

En outre, nous sommes dans des sommets de mauvaise foi, parce que j'ai participé assidûment à la concertation LGV PACA dans le groupe thématique « gare », c'est là que j'ai réalisé l'importance du bâton de Riquier. La gare de Riquier était appelée à recevoir en arrêt la totalité des TER, c'est la raison pour laquelle cela intéresse tant Monaco.

Par ailleurs j'apprends que totalement en catimini - informer les citoyens c'est mal apparemment - une convention est passée pour déménager la gare de Riquier à Vauban, hérésie ultime desservant encore plus mal les quartiers « est ».

Dans les petites cachotteries, on peut aussi dire aux Niçois que bien avant l'enquête d'intérêt général, les marchés de travaux de cette ligne 2, et en particulier du tunnel, ont été lancés par la Métropole et sont en cours d'attribution et que s'agissant du maître d'oeuvre qui a été désigné pour l'ensemble des nouvelles lignes de tramway, ça aussi personne n'en a parlé, personne n'a donné l'avis sur les lignes pour lesquelles on a retenu une maîtrise d'oeuvre.

Pour toutes ces raisons, bien que je sois tout de même quelque part satisfaite que ce projet avance et que l'on ait un jour un tramway, il ne m'apparaît pas adapté aux vrais besoins, ni à notre potentiel financier, ni même aux objectifs environnementaux initiaux. Aussi je ne voterai pas contre par principe, mais je m'abstiendrai.

M. LE MAIRE.- Je vous remercie Madame. D'autres interventions ?
Monsieur Jacques Dejeandile, Cher Collègue, vous avez la parole.

M. DEJEANDILE.- Monsieur le Maire, Chers Collègues, je voudrais vous dire que depuis que les conclusions de l'enquête publique sont connues, j'ai moi aussi reçu beaucoup d'appels de personnes handicapées qui sont inquiètes par l'arrivée, qu'elles reconnaissent très bien, mais qui sont inquiètes par l'arrivée sur le quai Cassini. Je me suis bien sûr inquiété de ce fait auprès d'Alain Philip qui m'a confirmé, et je voulais le faire publiquement ici pour rassurer tout le monde, qu'il y aura des ascenseurs, et cela rassurera aussi madame Hernandez-Nicaise, des ascenseurs sont bien sûr prévus, comme dans toutes les stations souterraines, pour permettre aux personnes à mobilité réduite, aux mamans et aux personnes handicapées de rejoindre le « plancher des vaches », si je peux me permettre.

Mme HERNANDEZ-NICAISE.- Je vous raconterai le roman de la maintenance des ascenseurs de la ville !

M. DEJEANDILE.- Comment fait-on dans les autres villes de France ?

M. LE MAIRE.- Je vous remercie Monsieur le Conseiller.

S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons donc conclure ce débat, monsieur l'adjoint et moi-même. Monsieur l'Adjoint, vous avez la parole.

M. PHILIP.- Merci Monsieur le Maire. Mes Chers Collègues, je vais essayer de répondre de la façon la plus précise possible à vos interventions.

Premier élément, mais je pense que le maire reviendra sur cette question, aujourd'hui je crois qu'il ne faut pas se tromper de débat ; on n'a pas à juger de l'opportunité ou pas de la décision d'une commission d'enquête dont je rappelle qu'elle est indépendante, nommée par le président du tribunal administratif, évidemment en tous les cas on ne doit pas remettre en cause le bienfondé de leur avis et de leur expertise, mais simplement à partir de cette expertise, en tenir compte et pouvoir déclarer ou non l'utilité publique. En tout état de cause, je crois que c'est important, je rappelle que la commission d'enquête, comme je viens de le dire, est nommée par le président du tribunal administratif, elle est donc totalement indépendante, elle est constituée d'experts et cette commission d'enquête comprenait sept personnes : deux suppléants et cinq titulaires qui ont travaillé sur le dossier et qui, comme le soulignait madame Hernandez-Nicaise, ont fait un travail remarquable, vous avez pu le constater.

Je voudrais tout d'abord corriger quelques erreurs que vous avez pu commettre, certainement parce que vous manquez d'information.

Il a été indiqué qu'il y avait à Nice l'indice de pollution le plus important de France. Je rappelle qu'à Paris aujourd'hui l'indice de pollution est de 101, donc en rouge total (vous savez qu'il y a des couleurs) quand à Nice nous sommes à 50. C'est 50 de trop, nous sommes d'accord, mais nous sommes en jaune clair. La qualité de l'air du trafic est loin de celle que vous indiquez. Je crois qu'il était important de le rappeler.

Sur les aspects de sécurité, là aussi je ne voudrais pas que vous puissiez conduire nos concitoyens dans un degré d'alerte que la commission d'enquête n'a pas du tout souligné en ce sens. Je le réprécise, ce n'est pas du tout ce qui est contenu dans la commission d'enquête et je pense que le maire reviendra sur la lecture de la commission d'enquête et notamment sur ces notions d'études de risques qui ont été faites avec le SDIS avec lequel nous travaillons d'une manière permanente, évidemment sur cet ouvrage, sur cette ligne ouest-est, mais aussi sur l'ensemble des ouvrages de la ville, le tunnel Malraux et autres tunnels.

Pour rassurer tout le monde, c'est une réflexion que nous menons, que nos services mènent en permanence, et je les rencontre moi-même très régulièrement. Nous avançons sur ces éléments et je rappelle tout simplement que, comme tout ouvrage de ce type, il ne pourra être mis en service qu'avec l'avis favorable du SDIS. Je crois que cela peut rassurer tout le monde aujourd'hui et il est important de le faire, nous ne sommes pas du tout dans une démarche, dans des remarques qui seraient anormales par rapport à ce type d'ouvrage.

Nous prendrons toutes les dispositions nécessaires pour répondre aux objectifs de sécurité qui sont prévus et qui sont tout à fait habituels dans ce type d'ouvrage, je veux le rappeler, cela me semble important.

Vous dites souvent, Madame Gaziello, mais cela transparaissait dans les interventions des autres intervenants, que les réponses de la commission d'enquête sont insuffisantes. Je ne sais pas en quoi vous pouvez vous prononcer sur l'insuffisance d'une commission d'enquête, encore une fois indépendante.

Vous avez pris l'exemple de Toulon. Puisque vous avez examiné, Madame Gaziello, avec beaucoup d'attention à la fois le dossier de la commission d'enquête qui est soumis aux Niçoises et aux Niçois et qui est un dossier extrêmement complet, ainsi que le rapport de la commission d'enquête, vous avez pu constater notamment sur les études géologiques que le terrain n'avait aucune comparaison avec celui de Toulon. On n'est pas du tout dans ces configurations géologiques de sol. Là aussi, on pourra revenir sur ces éléments.

Simplement, pour couper court à tout alarmisme sur cet aspect, vous dites que vous vous êtes rapprochée de spécialistes, évidemment je ne remettrai certainement pas en question les compétences des personnes que vous avez rencontrées, mais je donnerai quelques éléments.

Vous imaginez bien que nous avons travaillé depuis de longs mois maintenant avec un certain nombre de spécialistes, je vais en citer quelques-uns avec lesquels nous avons travaillé.

Concernant les premières réflexions sur le tunnel, monsieur Christian Mangan, docteur en géologie et hydrogéologie à la faculté de Nice, que vous connaissez, expert auprès des tribunaux, a travaillé sur de nombreuses percées alpines et notamment sur les tunnels de Monaco et de l'A8.

Alexandre Emily, docteur en hydrogéologie de la faculté de Besançon, hydrogéologue agréé par l'État.

Guillaume Tennevin, ingénieur en géologie et hydrogéologie.

Un expert en tunnel en la personne de monsieur Jean Philippe, ingénieur diplômé de l'École nationale des arts et métiers et de l'Institut polytechnique de Grenoble, spécialisé dans ces questions et qui notamment a assuré la présidence de l'Association française des tunnels et de l'espace souterrain (AFTES) de 2003 à 2008. Ensuite notre maîtrise d'œuvre dont vous disiez, Madame Hernandez-Nicaise, si j'ai bien compris, que sa désignation avait été faite un peu en catimini ; je rappelle que nous avons pris dans ce Conseil des délibérations qui ont désigné la maîtrise d'œuvre et nous avons pris les mêmes délibérations en conseil communautaire, aujourd'hui Métropole.

Cela n'a donc absolument pas été fait en catimini. Notre maîtrise d'œuvre de projet, EGIS, dispose de références nationales et internationales en matière de construction de tunnels et ouvrages souterrains.

Ce bureau d'étude, je le rappelle, a réalisé plus de 300 kilomètres de tunnels à travers le monde entier et est doté d'un certain nombre de spécialistes géologues et hydrogéologues, je n'y reviendrai pas.

Voilà l'ensemble, et nous avons aussi bien évidemment des contrôles techniques qui sont obligatoires, qui contrôlent toutes les études et les travaux que l'on fait avec là aussi des grands spécialistes, dont quelqu'un que vous devez connaître, Patrick Champagne qui est connu au niveau national aujourd'hui, qui est docteur en hydrogéologie de l'université de Montpellier, hydrogéologue agréé en matière d'hygiène publique pour les Alpes-Maritimes, chargé de cours, etc.

Vous voyez que nous avons pris quelques précautions quand même et que les éléments qui figurent dans ce rapport sont loin d'être anodins, et d'ailleurs dans ses conclusions motivées, la commission d'enquête le précise, on y reviendra certainement ensuite.

Sur les demandes, Monsieur Allemand, vous disiez que vous aviez vu avec satisfaction le rajout de la station Sainte-Hélène et la préservation de la halle des sports Charles Ehrmann. Là aussi je pense que le Maire en dira deux mots, je n'ai pas souvenir que vous ayez demandé cela dans les communications qui ont été faites auprès de la commission d'enquête. Que vous vous en satisfaisiez aujourd'hui, c'est très bien, mais les demandes que vous avez faites ne portaient pas sur ces sujets, je le rappelle, il est important de le préciser.

Sur les aspects liés à toute cette concertation, puisque dans le débat vous semblez vouloir revenir sur la définition et toutes les phases, je rappelle que la concertation avant l'enquête publique a duré plus de trois ans, 6 500 avis écrits ont été rendus pendant cette concertation hors enquête publique ; je rappelle qu'il y a eu - de mémoire - 5 550 avis écrits pendant l'enquête publique ; je ne sais plus qui regrettait qu'il y ait eu si peu de concertation, c'est prendre peu de considération pour les personnes qui ont pris la peine de se déplacer et de donner un avis. Il y a eu 12 réunions publiques pendant la concertation avant l'enquête publique, 2 réunions pendant l'enquête publique et 44 réunions de partenaires institutionnels. Vous voyez donc que le projet répond à un débat large.

Sur les aspects relatifs aux stations, Monsieur Allemand, vous évoquez le fait de rajouter des stations ou de déplacer l'entrée du tunnel. Au-delà des contraintes qui sont posées, je rappelle que, s'agissant des localisations, nous avons fait le choix délibéré d'implanter le tunnel - et je reviendrai sur les motivations du tunnel qui ne sont pas simplement liées aux commerces, bien sûr c'est un élément très important dans le choix mais il n'y a pas que cela - à chaque fois que cela était possible, et c'est la très grande majorité du tracé, sous l'espace public, sous la voirie, et les stations dans les espaces publics de façon à ne pas provoquer de nuisances ou à limiter les nuisances pour les riverains.

[Réactions sur les bancs du groupe Changer d'Ère]

Laissez-moi finir, s'il vous plaît, je ne vous ai pas interrompu.

Aujourd'hui, des éléments de déplacement ne fonctionnent pas physiquement parce qu'on ne sait pas les faire fonctionner, car on rentre dans l'espace dense de la ville qui ne permet pas l'insertion de ce type d'ouvrages importants ; cela créerait de nombreuses nuisances aux riverains et aux commerces quand il y en a, et quand il n'y en a pas, aux habitants et à la circulation. Je rappelle que la ligne ouest-est, et vous l'avez vu aussi dans les dossiers de l'enquête publique, concernera directement 210 000 personnes dans un rayon de moins de 500 mètres. Vous voyez son importance. Sur la question du souterrain, j'y reviens rapidement mais cela a fait l'objet de nombreux débats, si l'on veut avoir un système de transport performant, et c'est bien notre objectif, cela répond aux questions telles qu'elles ont été posées aux commissaires enquêteurs sur les coûts, d'ailleurs ils les ont retenues dans leur rapport, il est prévu d'avoir un système rapide et le souterrain permet en effet d'avoir

des fréquences de transport nettement supérieures à celles que l'on pourrait avoir et que l'on a actuellement en surface. Il ne vous a pas échappé que sur la ligne 1 du tramway, nous sommes passés d'une fréquence de 7 minutes à une fréquence de 4 minutes et cela a provoqué déjà de nombreuses difficultés d'organisation des carrefours et de la circulation en surface. Le souterrain nous donne une capacité très importante en termes de vitesse commerciale, c'est ce que les professionnels disent ; cela signifie que l'on transporte plus de monde dans de bonnes conditions de sécurité, de confort et de rapidité.

C'est fondamental et, actuellement, dans les discussions que nous avons dans le cadre du renouvellement de la délégation du service transport dont je conduis les débats par ailleurs, cette question de vitesse commerciale pour les bus dont on va réorganiser tout le réseau avec cette ligne ouest-est notamment, est fondamentale en termes de gains de productivité et de réduction des coûts pour l'ensemble de nos concitoyens dans l'investissement que l'on fait sur ce réseau de transport. Je voulais le rappeler, c'est extrêmement important.

Sur les aspects quai Cassini, notre collègue Jacques Dejeandile en a parlé, en effet nous avons travaillé ensemble sur cette question, évidemment tout le réseau de la ligne ouest-est devra répondre aux normes d'accessibilité.

L'ensemble de l'espace et toutes les stations, et la station Cassini notamment, seront prévus avec l'accessibilité nécessaire que l'on renforcera.

Sur les emprises, puisqu'il semble y avoir un débat au cœur sur le port, je rappelle et je vous informe que j'ai tenu des réunions avec les professionnels du port, et notamment monsieur Voisin qui figurait sur la photo dans le journal l'autre jour, vous avez pu constater qu'il y avait cinq personnes sur la photo, nous avons des discussions, nous avons mis en place un comité entre le Conseil général, la CCI et les professionnels du port pour continuer à avancer sur ces conditions.

Je rappelle que la station de tramway telle qu'elle est envisagée est connue de tout le monde, puisque j'ai eu des réunions avec eux, et qu'elle ne prend sur le quai Cassini lui-même qui représente au total 6 000 m², que moins de 20 % ; on maintient les deux voies de circulation, on maintient les circulations piétonnes et toute la partie située devant les bateaux.

Tout cela est maintenu, ce n'est pas remis en question. Par ailleurs en termes de stationnement, je rappelle aussi la réalisation de deux ouvrages : le premier qui est engagé actuellement sur le quai de la Douane, le parking de la Douane de 480 places, et un second sur lequel nous sommes engagés à proximité, le parking Fodéré de 450 places.

Voilà les éléments que je voulais rappeler par rapport aux observations qui ont été faites.

Il s'agit bien d'un projet d'intérêt général, et la commission d'enquête le rappelle d'une manière tout à fait claire, en sachant que les questions qui ont été évoquées justifient pleinement le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui, l'intérêt général de ce projet, et répond à l'ensemble des dispositions qui ont pu être débattues soit dans la

période de concertation dont je rappelais les grands principes à l'instant, soit pendant l'enquête publique.

Voilà, Monsieur le Maire, mes Chers Collègues, ce que je pouvais rappeler.

M. LE MAIRE.- Je vous remercie. Je vais donc conclure en restant exclusivement sur des éléments factuels.

Comme l'a parfaitement rappelé madame Hernandez-Nicaise tout à l'heure, il s'agit pour nous aujourd'hui de nous prononcer, au terme de l'enquête publique, sur l'intérêt général de cette ligne. Je relève d'ailleurs cela dans la plupart des interventions, sauf une dont l'originalité nous a paru telle à un certain nombre d'entre nous que je préfère ne même pas la commenter, parce que, alors que nous devons nous prononcer sur l'intérêt général, ouvrir un débat sur l'avenir d'un port à l'ouest de la ville ne me paraît pas répondre précisément à l'ordre du jour.

D'abord un petit récapitulatif puisqu'y compris cette personne-là s'est systématiquement prononcée par ses votes sur l'ensemble du cheminement.

Premier rendez-vous, nous avons le schéma directeur des réseaux de transports urbains à l'horizon 2030, car rappelez-vous, j'ai souhaité que nous nous engagions sur un débat sur la base d'un schéma global, à savoir que nous ne nous retrouvions pas dans la situation de la ligne 1 où l'on a fait cette ligne 1 sans savoir comment elle s'articulerait avec le reste dans les vingt ans à venir et où, à chaque fois, on jette un barreau de plus ici, un barreau de plus là-bas sans savoir pourquoi, quelle activité future, mixité, logement, activité de travail, désengorgement de la ville à l'ouest, à l'est, arrivée au nord, intermodalité, toutes ces questions n'ont jamais été posées.

C'était donc le fondement de tout. Nous avons eu le premier débat le 4 décembre 2009 au Conseil communautaire où nous avons fait voter notre schéma global. Il a été adopté à l'unanimité, y compris par celui qui était vice président du Conseil communautaire en charge des déplacements et qui vient d'intervenir.

Se sont abstenus : madame Duez, messieurs Allemand, Cuturello, Gaechter, Injey et Santinelli qui représentaient le groupe communiste et le groupe socialiste et vert.

Le 4 décembre, nous votons le réseau de tramway communautaire avec l'approbation du bilan de la concertation publique préalable pour la ligne ouest-est. Votent contre : madame Duez, messieurs Allemand, Cuturello, Gaechter, Santinelli...

Nous nous retrouvons le 19 février 2010 et là, nous présentons le tramway de l'agglomération, sa maîtrise d'oeuvre, la ligne est-ouest entre Saint-Augustin et Riquier, et la ligne nord. Nous avons un vote à l'unanimité, c'est-à-dire que le 19 février 2010, je vous rappelle que je suis, après une phase de concertation extrêmement prolongée, sur la présentation du projet sur l'intérêt général duquel nous nous prononçons aujourd'hui, et j'ai un vote à l'unanimité de monsieur Allemand, monsieur Cuturello, etc.

M. ALLEMAND.- Il n'était pas question de souterrain à l'époque.

M. LE MAIRE.- Si, si.

Mme GAZIELLO.- Non.

M. LE MAIRE.- Nous avons même présenté cela, vous étiez présent, à l'hôtel Plaza quelques jours plus tôt. Nous avons toutes les coupures de presse.

M. ALLEMAND.- Nous aussi.

M. LE MAIRE.- Cela a été présenté à la population. Nous arrivions au terme de la concertation.

On continue.

9 juillet 2010, tramway de l'agglomération niçoise, attribution du marché de maîtrise d'œuvre des nouvelles lignes du réseau de tramway entre la gare de Riquier, Saint-Augustin, l'aéroport, le Grand Stade, Lingostière : adoption à l'unanimité. Ne me dites pas qu'il n'était toujours pas question de souterrain au 9 juillet 2010 où vous vous prononcez à l'unanimité. C'était au bureau communautaire du 9 juillet 2010.

4 octobre 2010, nous avons un rapport « transports urbains » où nous demandons une subvention de l'État, conventionnement de financement de l'extension de la ligne T1 en même temps que T2 : adoption à l'unanimité.

M. ALLEMAND.- Vous demandez de l'argent, c'est normal.

M. LE MAIRE.- Oui mais pardon, cela correspond au marché, on donne le montant global du coût et, sur la base de cette demande globale du coût, on demande une participation. Je veux dire que c'est toujours dans le prolongement... Que cela ne vous énerve pas, je fais du factuel.

M. INJEY.- On ne peut pas nous reprocher de ne pas vous avoir laissé une chance. Maintenant on a le résultat du travail.

M. LE MAIRE.- Admettez-vous un jour d'avoir pour moi le respect que j'ai pour vous quand je vous écoute en séance ?

Mme GAZIELLO.- C'est un procédé un peu indigne.

M. LE MAIRE.- Je fais du factuel, et je ne m'interromprai plus, je regarde les journalistes, je tiens les documents à leur disposition, tout cela est voté à l'unanimité, c'est dans tous les procès-verbaux qui ont été ensuite eux-mêmes adoptés, quelques semaines plus tard, lors des séances qui ont suivi.

J'en viens au 22 avril 2011. Là nous sommes sur le tramway de l'agglomération niçoise, ligne ouest-est, consultation anticipée pour les travaux de génie civil et équipements connexes : vote contre de monsieur Injey, abstention de monsieur Patrick Allemand et monsieur Rémi Gaechter, unanimité du reste.

J'en viens au rapport du 10 juin 2011 sur la création de la ligne ouest-est et travaux connexes, demande de subvention au FEDER cette fois-ci, et là j'ai un vote à l'unanimité.

Mme GAZIELLO.- C'est normal si on demande des sous au FEDER.

M. LE MAIRE.- C'est toujours une sorte d'approbation du bilan financier.

10 juin 2011, nous sommes sur le tramway de l'agglomération niçoise ligne est-ouest, atelier de dépôt, concours de maîtrise d'oeuvre pour l'atelier de dépôt, désignation du jury : adopté à l'unanimité.

M. INJEY.- Vous voyez que nous ne sommes pas sectaires !

M. LE MAIRE.- Je continue.

M. INJEY.- Eh oui, à trop vouloir prouver...

M. LE MAIRE.- Chaque fois que cela vous dérange, vous êtes obligé de m'interrompre ?

M. INJEY.- On ne vous interrompt pas, on fait un commentaire factuel.

M. LE MAIRE.- Eh bien, écoutez-moi sagement, soyez respectueux du fonctionnement.

J'ai rappelé tout cela parce que cela me paraissait nécessaire.

Ensuite nous nous retrouvons notamment le 7 octobre 2011, réseau de tramway communautaire, projet de création de ligne ouest-est, avis du Conseil municipal, on est là dans la préparation du lancement de l'enquête publique : abstention du groupe communistes et républicains, de madame Hernandez-Nicaise et monsieur Gaechter ; vote pour de monsieur Allemand. C'était le 7 octobre 2011.

M. ALLEMAND.- Tout seul ?

M. LE MAIRE.- Tout cela est dans les procès-verbaux.

M. ALLEMAND.- Je ne suis pas tout seul.

M. LE MAIRE.- Monsieur Allemand et l'ensemble de son groupe.

M. ALLEMAND.- C'est déjà mieux.

M. LE MAIRE.- À part monsieur Gaechter et madame Hernandez-Nicaise. Bien. Monsieur Allemand et le groupe Changer d'Ère votent pour le projet tel que nous le soumettons à l'enquête publique.

C'est le rappel factuel de la position de chacun. On voit bien que l'on est loin du début où il y avait des positions très contrastées entre la concertation que nous avons lancée, un tracé sur la promenade des Anglais, un tracé mi Promenade, mi intérieur où nous sentions qu'il y avait beaucoup de confrontations, et la période que j'ai rappelée là, où nous voyons qu'à partir du moment où nous avons proposé ces 11,2 kilomètres depuis Saint-Augustin jusqu'à l'est avec cette partie aérienne sur le site propre actuel de René Cassin - Californie -rue de France et la partie enterrée, on est

entré dans « un coup je m'abstiens, un coup je vote pour », que ce soit sur le montage financier ou sur les aspects techniques, appel à maîtrise d'œuvre, etc., jusqu'à la concertation qui a été très large ; vous m'avez même reproché qu'elle le soit trop.

Je me rappelle ce temps où, sentant qu'il fallait que nous allions le plus possible vers quelque chose de consensuel, j'avais mis en place deux groupes de travail, l'un présidé par Alain Philip pour la partie purement transport, l'autre par Véronique Paquis sur la partie environnementale, auxquels tous les acteurs de la ville, y compris les élus d'opposition, ont participé, et c'est à l'issue de ces contributions des groupes de travail qui ont prolongé la phase de concertation de près de trois mois, que nous sommes arrivés à une proposition de ces groupes de travail auxquels vous avez participé, pour ensuite en venir à cette délibération sur ce tracé où chaque enquête menée tous les six mois par un institut d'opinion validé par la commission d'appel d'offres, amène systématiquement les Niçois à répéter depuis trois ans 85 à 87 % d'avis favorables sur ce projet.

Maintenant, Madame Gaziello, nous recevons les rapports de cinq commissaires enquêteurs : le président monsieur Léonard Lombardo, puis messieurs Jean-Claude Cadier, Henri Cammas, Paul-Denys Solal et Claude Tillier désignés par le tribunal administratif de Nice.

J'ai un principe fondamental depuis le début de mon mandat : je respecte l'indépendance des commissaires enquêteurs et, que cela me soit favorable ou défavorable, que ce soit agréable ou désagréable, je les respecte. Là aussi je resterai sur une position factuelle, ce n'est pas moi qui répondrai, comme je l'ai fait pour le Grand Stade, je fais répondre les commissaires enquêteurs et je respecte leur avis favorable. Il est quand même plus satisfaisant de vous réunir aujourd'hui sur un avis favorable après une enquête publique dont vous-mêmes aviez demandé la prolongation, et j'ai accepté qu'elle soit prolongée jusqu'au 20 janvier, répondant ainsi à vos demandes, pour nous assurer qu'il y ait le plus de contributions possible, et en même temps je trouve qu'il serait de notre devoir à chacune et à chacun d'entre nous, après toute cette période qui était malgré tout assez consensuelle, que nous respections l'avis des commissaires enquêteurs et leur indépendance, tout comme je le fais.

Madame Gaziello, je me demande si j'ai une vraie raison de vous répondre parce que, quand en tête de votre propos vous dites que Nice est trois fois plus polluée que Paris, pardon, cela décrédibilise d'entrée tout le reste de votre propos. Qui peut croire cela parmi ceux qui nous écoutent aujourd'hui sur le réseau Internet ? Écoutez-moi bien, Niçoises et Niçois qui êtes là, madame Gaziello, membre du Parti communiste français, vous annonce que votre ville est trois fois plus polluée que Paris ! La croyez-vous, sincèrement ?

Mme GAZIELLO.- Je vais vous envoyer la source.

M. LE MAIRE.- Ayant dit cela, à mon avis, plus aucun mot n'a une signification de vérité. Malgré tout, puisque vous faites des observations sur la sécurité, je réponds de manière factuelle sur les observations des commissaires enquêteurs, en rappelant au préalable que le Préfet a approuvé le 22 août 2011 le dossier de définition de sécurité (DDS) de la ligne ouest-est ; le Préfet, c'est systématique, se prononcera au nom de l'État tout au long de la réalisation du projet sur la sécurité des ouvrages du tramway.

Les prochaines étapes réglementaires sont les suivantes : dossier préliminaire de sécurité, dossier de sécurité à la mise en service. Ce sont des étapes systématiques dans la réglementation de notre pays. Lorsque l'on sait que la commission d'enquête ne fait qu'une recommandation, à savoir que soit poursuivi au stade du projet le travail associant le service départemental d'incendie et de secours, que disent les commissaires enquêteurs ? Ils disent ceci : « C'est très bien, vous les avez associés jusqu'à présent, on compte sur vous pour continuer à les associer ».

Imaginez-vous un seul instant qu'il nous viendrait à l'idée de ne pas les associer jusqu'au bout de ce projet ? Le travail de concertation avec le SDIS, je vous le confirme puisque nous le disons dans la demande de DUP que nous formulons aujourd'hui, se poursuit comme il est d'usage.

Toute la réglementation en matière de tunnel est respectée. Nos discussions avec le SDIS doivent permettre la mise en œuvre optimale des réserves de sécurité à prendre et jusqu'à ce jour mises en service. Le Préfet d'ailleurs n'autoriserait pas l'exploitation du tramway si ces conditions n'étaient pas respectées. Je ne vois donc pas pourquoi réaliser un tramway sur lequel nous prendrions le risque que le Préfet ne donne pas l'autorisation de mise en service. Voilà pourquoi cette intervention me paraissait tout à fait superfétatoire.

Pour la seule remarque faite, selon laquelle il faudrait que le tramway passe à Acropolis, j'avais simplement l'impression qu'en passant devant le parvis d'Acropolis, avenue de la République, le tramway passait à Acropolis, et que toute la vocation de notre intermodalité entre la ligne 1 et la ligne 2, et notamment le croisement à la place Garibaldi pour un tramway qui vient de l'aéroport, où l'on descend et l'on fait un bord à bord avec la ligne 1 qui emprunte l'avenue de la République, fait que l'on va directement de l'aéroport international jusqu'au Palais des Congrès. Mais enfin, certains ont des neurones qui fonctionnent très au-dessus de la stratosphère et beaucoup mieux que les nôtres sans doute, et qui pourtant n'avaient pas réalisé que le tramway arrivait déjà à Acropolis.

Monsieur Allemand, vous parlez du matériel, bien sûr c'est une observation qui n'est même pas retenue. Le matériel qui roule aujourd'hui remonte à dix ans en arrière ; savez-vous qu'en matière d'innovation industrielle, depuis dix ans, il s'est passé des choses ? Et savez-vous qu'au moment où le même travail était fait ici et à Bordeaux, avec le même industriel, on a réussi à faire le même matériel sans caténaire à Bordeaux et le même matériel avec caténaire à Nice ? Je me serais bien passé de voir ma ville avec des câbles partout dans le ciel.

Pardon, Monsieur Allemand, en dix ans, l'ancien ministre de l'Industrie que je suis peut vous dire que nous avons la chance d'avoir des ingénieurs, des scientifiques qui ont fait progresser le matériel à une vitesse telle que je préfère que nous commandions aujourd'hui du matériel extrêmement plus évolué technologiquement que celui d'il y a dix ans.

C'est comme si aujourd'hui circulait encore le tramway qui circulait à Nice entre 1927 et 1934, qu'on ne l'ait pas encore mis hors de service et que vous me disiez pour conserver le même centre d'entretien : « Surtout, prenez le même matériel que celui de 1927 » ! Je ne suis pas dans cet état d'esprit et je vais faire appel à du matériel

d'aujourd'hui. Sinon ce serait une grave erreur parce que le matériel d'aujourd'hui coûte déjà moins cher en termes d'entretien et il n'exige pas de caténaires.

M. ALLEMAND.- Il n'est pas compatible.

M. LE MAIRE.- Peu importe qu'il ne soit pas compatible. Ce n'est pas un problème de compatibilité, pour moi ce qui compte c'est que tous les modes de transport trouvent une compatibilité par leur intermodalité, c'est-à-dire que le TER trouve une compatibilité parce qu'on descend du train pour monter dans le tramway, qu'un mode de tramway trouve une compatibilité parce qu'on descend d'un modèle de tramway pour monter dans un autre, que le train des pignes qui dépend du Conseil régional puisse lui aussi trouver une compatibilité d'intermodalité avec le tramway, etc. Si pour vous, la compatibilité aurait été de le rendre compatible avec un tramway de 1927, pardon, ce n'est pas la vision qui est la mienne.

Maintenant sur toutes vos réponses, vous dites « on se réjouit de Sainte-Hélène, de la halle des sports, des deux voies à l'ouest ». Bon, au fond, j'apprécie votre intervention, Monsieur Allemand, parce que dans sa globalité et en reprenant tous les votes qui ont été les vôtres, un coup contre, un coup abstention, un coup pour, on constate que vous approuvez aujourd'hui la philosophie globale de ce projet et c'est pour cela que je n'entends pas en faire une polémique.

Simplement une petite précision sur l'aspect des stations. Vous regrettez qu'il n'y ait pas une station ou deux en plus ; Alain Philip a parfaitement expliqué que l'intérêt économique d'un tramway c'est un temps garanti : on monte à bord au port et, 26 minutes 1/2 après, on est dans le terminal de l'aéroport. Or, si nous rajoutons des stations, nous ne garantissons plus le même délai de trajet et, si vous le faites passer à 35 ou 40 minutes, il n'est plus évident...

M. GAECHTER.- Pour deux stations ?

M. LE MAIRE.- Oui. Or, là nous ne modifions pas le temps de trajet avec la station de Sainte-Hélène dont je me réjouis, la station de Sainte-Hélène a le mérite non seulement de desservir l'hôtel Radisson, Sainte-Hélène, etc., mais elle est aérienne et m'amène aussi à déplacer, dans ce que je vous propose aujourd'hui dans la demande d'utilité publique, la station de la Californie qui se situait plus à l'est du vallon Barla, au vallon Barla lui-même pour correspondre au parc-relais. Cela nous permet donc un meilleur équilibre.

Pour le reste, que dit la commission d'enquête sur l'inter-distance ? Elle dit que sur la ligne T2 il n'y a que les stations Grosso - Alsace-Lorraine (900 mètres), Alsace-Lorraine - Jean Médecin (830 mètres) et square Durandy - Garibaldi (790 mètres) qui sont plus distantes que les autres stations.

La commission prend acte que les implantations des gares souterraines ont été choisies pour éviter le maximum d'expropriations en profitant des espaces publics disponibles, puisque les principales stations souterraines sont celles du jardin Alsace-Lorraine et Durandy qui sont toutes deux sur des espaces verts et qui nous évitent toute expropriation.

En même temps, si l'on regarde ces distances, ce n'est pas une distance de 800 mètres d'une station à l'autre, c'est une distance maximum de 400 mètres. Si vous habitez à 300 mètres d'une station, vous êtes à 500 mètres d'une station et à 300 mètres de l'autre ; si vous habitez à 200 mètres, vous êtes à 200 mètres de l'une et à 600 mètres de l'autre ; et si vous habitez à 400 mètres, c'est-à-dire un minimum des usagers quand même, vous êtes à 400 mètres de chacune. Cela mérite quand même d'être rappelé et précisé : cela veut dire qu'au plus loin du plus loin du plus loin, une toute petite partie des populations desservies seront à 400 mètres. Bien évidemment, à chaque fois il faut prendre un compas autour de la station et faire un rayon, parce que ce n'est pas la distance sur la ligne, c'est la distance par rapport à la station, que l'on soit au sud, au nord, à l'ouest, à l'est ou en perpendiculaire bien sûr, parce qu'il n'y a pas que le long de la ligne qui compte mais aussi tout autour de la ligne. Quand on se trouve par exemple à Mozart, on est très exactement à mi-chemin entre la station Jean Médecin, la station Alsace-Lorraine ou la station gare Thiers.

Quand je dis « gare Thiers », c'est le TER qui amène aussi à l'aéroport et qui, pour moi, est aussi une sorte de transport en commun en site propre au coeur de la ville, c'est-à-dire que j'ai un transport en commun en site propre à la fois gare du Sud - Lingostière par le train des pignes, et j'en remercie la Région, j'ai un transport en commun en site propre TER depuis Riquier jusqu'à l'aéroport en passant par la gare Thiers, et j'ai désormais plus au sud un transport en commun en site propre à mi-chemin entre celui de l'avenue Thiers et de la promenade des Anglais, c'est-à-dire que nous offrons à toute la population en égale distance de pouvoir profiter d'un mode de transport en commun en site propre moderne. C'était l'objectif de notre schéma métropolitain de transport tel que nous l'avions adopté.

Vous vous souciez du stationnement sur le port, je veux simplement vous dire sur ce sujet que, bien évidemment, nous avons décidé de mettre en place une commission tripartite entre la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Métropole et le Conseil général des Alpes-Maritimes qui est propriétaire du port, et j'ai sous les yeux un communiqué de la Chambre de Commerce et d'Industrie – je reste toujours dans le factuel - qui dit ceci :

« Très favorable à la réalisation de cet axe structurant (...) la CCI se félicite en particulier que Nice Côte d'Azur s'engage à mettre en place avec la CCI et la chambre de métiers un accompagnement du tissu économique, à créer une commission d'indemnisation amiable, à mettre en place une concertation avec les socioprofessionnels.

Concernant la position du terminus de la ligne 2 sur le port, la CCI avait fait part de son inquiétude par rapport à la solution « quai Cassini » qui serait finalement privilégiée. Cette solution permet d'éviter une trémie dans la rue Antoine Gautier, limitant ainsi l'impact négatif pour le quartier des antiquaires, toutefois son impact sur l'activité portuaire et l'exploitation du port, donc la circulation dans le quartier, nécessite d'être approfondi.

Notre demande pour la mise en place d'un comité technique et de pilotage réunissant Nice Côte d'Azur, le conseil général des Alpes-Maritimes et la chambre de commerce et d'industrie ayant été entendue, il est désormais important qu'il se réunisse au plus tôt afin d'analyser ces aspects et d'approfondir les conditions de

faisabilité, ce qui nous conduit à une position très favorable de cette réalisation dans ces conditions. »

Je réponds ainsi à la fois à votre remarque et à celle de madame Hernandez-Nicaise, en complétant d'ailleurs par le fait que le Conseil général est en train de lancer, en plus du parking Sulzer, en cours de chantier, le chantier du parking du quai de la Douane sur le port, de 480 places, si bien que le problème de stationnement automobile ne se pose absolument plus puisque, entre le chantier du port et le chantier de Sulzer, nous sommes dans un environnement où nous nous trouvons...
[Réactions sur les bancs du groupe Changer d'Ère]

Mme GREGOIRE-CONCAS.- Du port à Sulzer à pied, cela fait une trotte !

M. LE MAIRE.- ... où nous nous trouvons avec 1 000 places de stationnement de plus.

J'ai répondu à la méthodologie. Sur cette base, je vous rappelle qu'il y avait quatre commissions d'enquête publique. La première commission d'enquête publique portait sur l'enquête A sur la DUP. Maintenant sur toutes les questions, toutes les remarques ou toutes les désinformations que quelques-uns d'entre vous, pas tous, ont pu formuler, ce n'est pas le maire de Nice qui parle, encore une fois, je demande de mettre au procès-verbal que je ne parle pas, je fais parler les cinq commissaires enquêteurs pour répondre à tout, et que disent les commissaires enquêteurs sur la DUP ?

Sur le déroulement de l'enquête publique (c'est le commissaire enquêteur qui parle) à l'issue d'une enquête ayant duré 40 jours, attendu que : la publicité par affichage a été faite, les publications dans les journaux ont été faites dans trois journaux différents pendant quinze jours, les dossiers ont été mis à la disposition du public dans trois points d'accueil, les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par l'arrêté pour recevoir le public, les termes de l'arrêté préfectoral d'organisation de cette enquête ont été respectés, la commission d'enquête n'a eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête.

Sur les objectifs du projet, attendu que : le projet s'inscrit totalement dans le schéma directeur du réseau de transports urbains approuvé par la Communauté urbaine, cette nouvelle ligne dynamisera l'offre de transports en commun sur l'axe ouest-est de la ville de Nice, axe aujourd'hui saturé, et dans de meilleures conditions d'accès et de rapidité.

Je sors juste un instant de ce rapport pour que le maire de Nice dise quelque chose à cet avis favorable.

M. GAECHTER.- Il faut vous suivre ! Cela devient compliqué.

M. LE MAIRE.- Non, parce que quand on s'engage pour aussi longtemps, vous m'intéressez beaucoup mais les Niçois m'intéressent aussi beaucoup, parce que je veux qu'ils entendent tout.

Sur la rapidité, sur le souterrain par exemple, puisque madame Hernandez-Nicaise disait « j'ai envie qu'on occupe le plus possible le sol », pour mémoire, la ligne 1 a pris

70 hectares d'emprise au sol dans la ville, 70 hectares qui ne sont plus disponibles pour d'autres événements, circulation, événements culturels, etc. Si nous n'avions pas fait ces 3,2 kilomètres en souterrain, nous aurions rajouté dans le centre ancien 40 hectares d'occupation de plus en surface aux 70 hectares ; nous les aurions ainsi portés à 110 hectares. Je pose une question, car un grand problème de circulation à Nice est posé par le croisement entre la voiture et le tramway, et chacun le sait pertinemment ; or quand on est obligé de porter la longueur des rames de 33 mètres à 44 mètres parce que la ligne 1, par son efficacité, est devenue insuffisante, on est à 100 000 usagers/jour, cela veut dire que le temps qui restera aux voitures pour traverser entre le passage de chaque rame qui passe de 33 mètres à 44 mètres sera encore plus limité, et donc chacun peut comprendre que si nous respectons les temps de trajet, c'est aussi parce que l'usage souterrain évitera le croisement entre le tramway et la voiture. Je veux que chacun le retienne.

Je reprends les propos du commissaire enquêteur.

Le choix du tracé retenu a été défini suite aux nombreuses réunions de concertation et de réunions publiques organisées par la Communauté urbaine.

Ce sont les commissaires enquêteurs qui le disent, pour ceux qui le contesteraient.

Le choix du tunnel qui concerne l'hypercentre de Nice répond à une ambition de préserver la Nice du XIX^e siècle, afin de ne pas le « traverser », et de réserver l'espace pour des manifestations sociales, culturelles et événements importants.

Je le rappelle aussi, Madame Hernandez-Nicaise, vous avez un autre avis que celui du commissaire enquêteur, vous dites qu'il faut mettre des tramways devant les beaux immeubles de la Nice ancienne, eux disent que cela permet de les préserver. Qui plus est, en termes de chantier sur la durée de ce chantier, je ne suis pas d'accord avec vous, parce que je vous prie de croire qu'un chantier en surface avec le traitement de tous les réseaux c'est beaucoup plus long qu'un tunnelier qui avance très vite en souterrain.

Le choix du tunnel permet également d'accroître la vitesse du tramway et donc la capacité de transport (c'est ce que je disais) en s'affranchissant de la circulation automobile, en particulier au niveau des carrefours.

Le commissaire enquêteur confirme ce que je disais ni plus ni moins : « Le choix du tunnel permet également d'accroître la vitesse du tramway et donc la capacité de transport en s'affranchissant de la circulation automobile, en particulier au niveau des carrefours ».

Maintenant sur le projet proposé :

Attendu que le choix de ce mode de transport permet d'assurer la capacité nécessaire au déplacement du nombre de voyageurs estimé sur cet axe.

Pour mémoire, toujours de manière factuelle, il y a aujourd'hui, entre le centre et la promenade des Anglais, 1 200 bus par jour. Le tramway représentera un tiers de volume de moins que les 1 200 bus. Les 1 200 bus ont une capacité maximum de transport de 70 000 usagers/jour. Le tramway aura une capacité de 140 000 usagers/jour en ayant un volume un tiers moindre que les 1 200 bus/jour.

Attendu que le projet proposé se développe sur 11,3 km dont 3,2 km de tunnel, qu'il comprend 19 stations dont 4 souterraines, des rames de grande capacité, qu'il prévoit une fréquence de rame de 4 minutes pouvant aller à terme à 3 minutes.

Là où l'on a démarré avec la ligne 1 à 7 minutes, on a réussi à descendre au maximum à 4 minutes 30.

Et qu'il offre deux correspondances avec la ligne 1, avec l'aménagement de quatre nouveaux parcs-relais.

Attendu que les sondages - et j'insiste beaucoup là-dessus – ont permis d'avoir une bonne approche de la nature des sous-sols le long du tracé et de la hauteur de la nappe phréatique ;

Attendu que le creusement du tunnel à l'aide du tunnelier est une technique éprouvée pour la réalisation d'un ouvrage enterré sans difficulté particulière dans ce type de sous-sol (c'est le commissaire enquêteur qui parle) ;

En coordination avec les services, des études hydrogéologiques complémentaires doivent être entreprises conformément aux recommandations des experts.

Le projet proposé prévoit une restructuration du réseau d'autobus pour qu'il soit complémentaire au tramway.

Sur la requalification urbaine, attendu que : le projet comprend également l'amélioration du paysage urbain le long du tracé et éventuellement dans son voisinage immédiat ;

Le projet se traduit par la plantation de 2 400 arbres (la chlorophylle), 950 étant conservés ;

le nombre de places de stationnement se traduit par la création de 1 250 places en parcs-relais, ce qui porte à 2 500 places l'offre sur les lignes 1 et 2 du tramway ;

les déplacements doux ont bien été pris en compte pour accroître la qualité de vie des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite par l'aménagement de nouveaux espaces publics, l'élargissement des trottoirs équipés d'éclairage modernisé.

Sur le bilan du projet, attendu que pour la commission d'enquête, et au vu de ses objectifs, le projet proposé présente concrètement un caractère d'intérêt général.

Je relis : « pour la commission d'enquête, et au vu de ses objectifs, le projet proposé présente concrètement un caractère d'intérêt général.

Pour les emprises du domaine privé, par exemple l'immeuble du 22 rue Ségurane, il doit être procédé, indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés, à des expropriations conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Pour la commission d'enquête, les atteintes à la propriété privée pour cause d'utilité publique sont limitées, compte tenu par exemple que le maître d'ouvrage a privilégié les emplacements publics pour la construction des stations souterraines.

Là où, Monsieur Allemand, vous vouliez plus de stations souterraines sur des emplacements de propriété privée.

M. ALLEMAND.- Je n'ai pas dit cela.

M. LE MAIRE.- Si, parce que de toute façon là où vous les proposez, il n'y a que des propriétés privées, il n'y a pas d'espace public.

La commission d'enquête dit ceci : « les atteintes à la propriété pour cause d'utilité publique sont limitées compte tenu que le maître d'ouvrage a privilégié les emplacements publics pour la construction des stations souterraines ». Cela fait partie aussi du choix global que l'on a fait de toucher le moins possible aux propriétés privées, alors que vous proposez, vous, que l'on y touche.

Les risques de nuisances sonores ou de pollutions émanant du tramway sont considérablement réduits s'agissant d'un mode de propulsion électrique.

Enfin pour le coût, parce que beaucoup ont parlé du coût, c'est encore une fois les commissaires enquêteurs qui parlent et pas moi :

Le coût de cette réalisation de 758,7 millions d'euros, approuvé par le Conseil communautaire, ne fait pas obstacle à la reconnaissance de l'utilité publique.

En outre, le financement de l'opération sera assuré par la Métropole, par l'État, le Conseil général des Alpes-Maritimes, le Fonds européen de développement régional et des subventions en cours de finalisation avec la société aéroportuaire de la Côte d'Azur (qui m'a fait part de son engagement) et avec la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. J'ose espérer, Monsieur Allemand, que vous ne ferez pas mentir les commissaires enquêteurs qui comptent beaucoup, pour l'équilibre du financement de ce projet, sur une contribution généreuse de la part du Conseil régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Considérant que l'atteinte à la propriété privée, aux inconvénients d'ordre social ou environnemental ou pour d'autres intérêts publics qu'elle induit n'est pas démesurée par rapport à l'intérêt du projet ; les avantages l'emportent sur les inconvénients générés par le projet ; les observations du public trouvent leur réponse dans les différents thèmes développés dans le rapport et complétée chaque fois que nécessaire au travers des réponses individuelles qui ont été faites pour chaque observation.

Considérant, de plus, l'engagement du maître d'ouvrage de créer durant les phases travaux, un service permanent de proximité « info-tramway » à l'attention des riverains - et j'ai confié à notre collègue Anne Ramos, aux côtés d'Alain Philip, d'être le relais entre ce pôle « info-tramway » et nos administrés -pour la communication et le suivi des problèmes liés aux impacts des travaux et à leur résolution par des solutions adaptées et les moins contraignantes.

La commission d'enquête est convaincue que les enjeux du projet répondent aux trois piliers de développement durable :

- économique : par l'accroissement du tourisme lié à son attractivité due au label « grande métropole de l'Europe du sud » et le développement économique avec la liaison à terme avec la vallée du Var « projet d'opération d'intérêt national » intégrant le Grand Stade ;*
- social : par la mobilité à un prix raisonnable avec l'utilisation des parcs relais, par la réappropriation du centre-ville par la population permettant la réalisation de manifestations sociales et culturelles, y compris le traditionnel carnaval de Nice ;*
- environnemental : par l'amélioration du bilan carbone - dont chacun est soucieux ici, Monsieur Gaechter - générée par la diminution de la circulation de la voiture en ville et par la requalification le long du parcours du tramway éventuellement étendu à d'autres secteurs de la ville.*

Prononce un avis favorable à la DUP.

À cela s'ajoutent trois réserves. Je vous rappelle que sur la ligne 1 qui était plus courte (8 kilomètres), il y avait six réserves, dont une qui obligeait à un complément d'enquête publique, ce qui n'est pas le cas ici. Peut-être le travail a-t-il été mieux fait.
Première réserve : réalisation de la liaison souterraine jusqu'au port en positionnant le terminus sur le quai Cassini. Il s'agit essentiellement de préserver la cohésion du quartier des antiquaires reconnu nationalement et de maintenir la fluidité de la circulation automobile sur la place Île-de-Beauté.

Que chacun le sache, j'avais consulté par ailleurs l'assemblée générale du comité de quartier présidé par monsieur Bidart qui, et largement, allait contribuer à l'enquête publique et bien évidemment nous n'avons pas perdu les deux mois derniers pour y travailler, ce qui me permet aujourd'hui de vous proposer dans cette délibération que soit retenu le quai Cassini.

Nous répondons donc pleinement à cette réserve par respect pour les commissaires enquêteurs.

Deuxième réserve : création d'une station supplémentaire au niveau de l'église Sainte-Hélène, permettant de desservir l'Urssaf, l'hôtel Radisson, l'école et l'église ; un rééquilibrage des distances entre les stations situées de part et d'autre du nouvel arrêt.

J'ai d'ailleurs rencontré l'ensemble des associations de commerçants Cassin-Californie qui, soit dit en passant, non seulement ont validé cela, mais en plus, je le précise et nous le précisons dans le dossier, je leur ai proposé des plans pour faire des sortes d'appartements modèles référents, avec le choix de soit deux fois deux voies de circulation, soit deux fois deux voies de stationnement et deux fois une voie de circulation, soit trois voies de circulation, deux voies au sud et une voie au nord, et trois voies de stationnement, sachant qu'il y aura un parc-relais à Ferber, un parc-relais à Vallon Barla, un parc-relais aux Bosquets, en même temps des espaces de

livraison choisis aussi avec les commerçants et des arrêts-minute choisis aussi avec les commerçants.

Non seulement nous approuvons cette deuxième réserve, mais nous y rajoutons ce débat qui a été approuvé par l'ensemble des commerçants que j'ai rencontrés par trois fois en assemblée générale.

Troisième réserve : créer, pendant toute la durée des travaux, une commission d'indemnisation et d'accompagnement, dont l'objectif sera d'étudier, de valider et de répondre au cas par cas.

Nous avons provisionné près de 8 millions d'euros dans le projet ; nous répondons donc à cette troisième réserve, sachant que l'indemnisation sur la ligne 1 a été de près de 15 millions d'euros et qu'elle sera beaucoup plus légère puisque, réalisant le tramway en sous-sol, nous n'affectons pas le commerce. Pour ceux qui auraient voulu imposer aux commerçants de la rue de la Buffa, de la rue de la Liberté, de la rue Pastorelli, etc., quatre à cinq ans de chantier que l'on a imposé à la République...

M. ALLEMAND.- On ne dit pas cela, on vous a dit l'inverse !

M. LE MAIRE.- ... je le dis très clairement, c'est un choix auquel je me suis refusé, et je n'ai pas été le seul à le faire puisque tous les commerçants de toutes les rues depuis Thiers jusqu'à la promenade des Anglais...

M. ALLEMAND.- On est d'accord là-dessus.

M. LE MAIRE.- ... m'ont fait savoir au cours des trois dernières années qu'ils n'accepteraient pas un tramway en surface devant chez eux, mettant à plat l'activité économique et commerciale comme l'ont connu malheureusement leurs autres confrères sur Jean Jaurès, la République, etc. Je le précise.

Recommandations : sur les 8 kilomètres de la ligne 1, il y en avait 12, il y en a 6 sur 11 kilomètres.

La commission d'enquête recommande de réaliser l'élargissement du trottoir pour améliorer le cheminement piétonnier entre la station Nikaïa et le CADAM. Je m'en réjouis et, bien évidemment, nous le proposons dans la DUP.

La commission d'enquête recommande que le nombre de places de stationnement et d'arrêts-minute, aires de livraison, soit plus adapté aux besoins.

Je viens d'y répondre, sur cet axe-là ; c'est dans la DUP que nous demandons au Préfet, nous y répondons.

Le schéma directeur du réseau de transports urbains a inscrit la gare de Riquier comme terminus « est » compte tenu des nombreuses demandes du public. Car il y a ceux qui me disent déjà que ce projet est trop cher mais qui voudraient que l'on mette 100 millions de plus pour aller jusqu'à Riquier ! Or aujourd'hui, je le dis, entre toutes les pétitions que j'ai vues pendant la période de concertation avec les unes du quotidien local régional disant « ils n'en veulent pas » ni à Riquier ni à Arson, et ceux qui me disent aujourd'hui « on le veut pour Riquier », il aurait fallu 120 millions

d'euros de plus. Nous sommes en train d'étudier, parce que le tramway qui passe à Saint-Jean d'Angély est à 450 mètres de Riquier, un cheminement voire un aménagement technique, une sorte de tapis roulant ou autre qui permette d'aller de Riquier...

M. CUTURELLO.- Un tapis volant !

M. LE MAIRE.- Vous pouvez tout tourner en dérision, cela m'est égal, le débat d'aujourd'hui c'est pour les quarante ou cinquante ans qui viennent.

M. INJEY.- Justement !

M. LE MAIRE.- Il vous dérange ou pas. Si, Monsieur Cuturello, vous avez envie de le tourner en dérision, pas moi. C'est une affaire que je prends avec le poids qui pèse sur mes épaules et avec la responsabilité que j'assume avec l'ensemble de ma majorité vis-à-vis des Niçois. Je ne suis pas dans un débat que vous voudriez tourner en caricature ou en plaisanterie, je le prends avec le sérieux qu'il mérite. Encore une fois dans notre principe de rayon, quand on fait le rayon de la distance entre la gare Riquier et le quai Cassini et de la distance entre la gare Riquier et Saint-Jean d'Angély, il y a 450 mètres. C'est-à-dire que si pour un coût minimum, nos services techniques qui sont en train d'y travailler, font un accès direct de la gare Riquier jusqu'à Saint-Jean d'Angély, nous avons le tramway à la gare Riquier. En même temps, je m'engage dans la demande de déclaration d'utilité publique à faire des petites navettes, sans doute électriques d'ailleurs, en fréquence rapprochée...

M. INJEY.- Vous connaissez l'incidence des ruptures de charge ?

M. LE MAIRE.- ... qui aillent bien évidemment soit jusqu'à Cassini, ou jusqu'à la République, puisque le tramway passe aussi à la République bien évidemment.

Sur la conservation de la halle des sports, s'il y a bien quelqu'un qui s'en réjouit...

M. GAECHTER.- « C'est moi ! ».

M. LE MAIRE.- Oui parce que j'en ai exprimé le souhait, mais la précaution que nous prenions dans toutes les études qui ont été faites, c'était de ne pas prendre le risque que l'on nous dise : le positionnement que vous donnez à la station de stockage et d'entretien fait que vous allez sur l'espace contraint de l'aire d'entraînement d'athlétisme et de l'aire de stationnement du CADAM et de Nikaïa et de la halle des sports. Nous avons donc donné ces deux possibilités, et la preuve de notre attachement et du fait que nous nous réjouissons aujourd'hui d'avoir gardé notre halle des sports, c'est que c'est la plus grande halle des sports de la ville et que, cet après-midi, Gilles Veissière présentera un rapport dans lequel nous proposons la modernisation de la halle des sports avec une augmentation de son nombre de places, avec une insonorisation, parce que vous savez qu'il y a une résonance extrêmement violente dans cette halle des sports, si bien que nous allons nous trouver avec une salle de grands jeux intérieurs qui nous permettra, notamment si le handball féminin monte, ce dont nous sommes désormais convaincus puisque nous sommes en tête du championnat de France en première division, de disposer d'une salle qui lui permette de jouer dans de bonnes conditions et devant un public nombreux. Nous pourrions l'offrir aussi aux basketteuses féminines si elles le souhaitent.

La mise en place d'une concertation avec les riverains (habitants, usagers, commerçants) pour aménager l'espace urbain disponible après l'implantation du tramway sur l'axe Cassin-Californie. Je l'ai dit.

Enfin, *le rééquilibrage des stations Vallon Barla*, je l'ai dit.

Dans ce que nous vous proposons de voter, nous vous proposons de voter simplement les conclusions des commissaires enquêteurs en respectant ce qu'ils nous disent, en approuvant leurs trois réserves et leurs six recommandations et en les incluant dedans. La seule chose que je rajoute c'est un repositionnement de la station souterraine Alsace-Lorraine en la mettant plus en bordure de Gambetta et plus accolée au jardin Alsace-Lorraine, pour ne pas avoir à faire l'expropriation des tréfonds pour les six immeubles du boulevard Victor Hugo qui sont concernés, et nous évacuons donc totalement ce problème d'expropriation des tréfonds et des difficultés posées pour les six copropriétés qui sont à l'angle Guiglia et Victor Hugo.

Ce que je rajoute dans ma demande de DUP en prenant en compte simplement, à la virgule près, tout ce que nous disent les cinq commissaires enquêteurs que j'ai fait parler, ce ne sont pas mes propos mais les leurs, je leur réponds : oui, banco, je prends tout, avec vos avis favorables, vos recommandations et vos réserves, et j'y rajoute le positionnement de la station souterraine repositionnée sur Alsace-Lorraine/Gambetta pour lever dans le dossier les expropriations des six immeubles concernés à l'angle du boulevard Victor Hugo et de la rue Guiglia.

Voilà ce que je soumets à votre vote, mes Chers Collègues, pour que nous puissions obtenir la déclaration d'utilité publique de la part de monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes sur notre ligne de tramway ouest-est de 11,2 kilomètres qui pourra être mise en service fin 2016 début 2017. En effet, bien évidemment, concernant le calendrier, dès lors que la commission d'enquête nous demande de repositionner la sortie du tramway sur le quai Cassini, nous avons besoin de trois ou quatre mois de délai complémentaire pour finaliser l'étude technique sur cette partie et, forcément, cela nous amènera en termes de calendrier à être à cheval sur 2016 et 2017, là où nous avions dit 2016 initialement.

Voilà, tout est dit, en toute transparence, mon respect intégral et, comme nous aurons à nous prononcer prochainement sur un autre dossier de commission d'enquête qui touche notamment à 10 % du projet de l'ANRU des Moulins, 10 % et pas 90 %, qui ne touche d'ailleurs pas au logement et où l'avis est défavorable sur ces 10 %, je le dis, mon principe, et ce sera toujours le même, est de me conformer strictement au respect de l'indépendance des commissaires enquêteurs, qu'ils me soient favorables ou qu'ils me soient défavorables. Ils ont jugé la totalité de ce projet d'intérêt général et je vous demande, mes Chers collègues, de respecter la position des commissaires enquêteurs en prononçant l'intérêt général de ce projet.

Je le mets aux voix.

La délibération n° 5.1, mise aux voix est adoptée à la majorité absolue.

Votent contre : - les élus du groupe Communistes et Républicains

***S'abstiennent : - les élus du groupe Changer d'Ère
- les élus du groupe Entente Républicaine***

M. LE MAIRE.- Opposition du groupe communiste et abstention de l'ensemble des courageux du groupe Changer d'Ère.

[Réactions du groupe Changer d'Ère]

Mme DOREJO.- Cela veut dire quoi ?

M. LE MAIRE.- Sachant que nous avons globalement à nous prononcer à la fois sur l'utilité publique pour la DUP, sur l'utilité publique sur le PLU, la mise en conformité du PLU, avis favorable, le parcellaire, avis favorable, et la loi sur l'eau avis favorable, c'est sur la totalité de cela que nous nous prononçons bien évidemment. Je confirme donc que le Conseil municipal dans son immense majorité approuve l'intérêt général de la ligne ouest-est du tramway de Nice.

Je vous remercie.

M. INJEY.- La gabegie générale !

M. LE MAIRE.- Il est 12 h 55, je vous propose de suspendre la séance et de la reprendre à 14 h 30.