



**PRÉFET
DES ALPES-
MARITIMES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Préfecture des Alpes-Maritimes
Direction des élections
et de la légalité
Bureau des affaires foncières
et de l'urbanisme
Pôle opérations foncières**

Nice, le **24 DEC. 2024**

Le préfet des Alpes-Maritimes

à

Société ESCOTA
A l'attention de Mme Magalie Toschi
432 avenue de Cannes
BP 41
06211 MANDELIEU-LA-NAPOULE

Affaire suivie par : Anne SAINT-SARDOS
04.93.72.29.95
anne.saint-sardos@alpes-maritimes.gouv.fr

K:\DRCL\Aff-Jurid-Legalité\DUP\Enquête Publique\5
DOSSIERS\Expropriations\VINCI autoroutes\198 - A8 -
confortement murs tirandés - CSM SLV\Rapport et
conclusions CE\ESCOTA transmission rapport et avis .odt

Objet : opération de maintenance des murs de soutènement situés sur l'autoroute A8, à Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var.

P.J. : rapport d'enquête et conclusions du commissaire enquêteur.

À l'issue des enquêtes publiques conjointes préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et parcellaire qui se sont déroulées du 12 au 29 novembre 2024 en mairies de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var, le commissaire enquêteur m'a remis son rapport d'enquête et ses conclusions le 16 décembre 2024.

Vous trouverez ci-joint, un exemplaire de ces documents.

M. Barritault, commissaire enquêteur a émis un avis favorable sur l'utilité publique du projet, ainsi qu'un avis favorable sur le volet parcellaire assorti d'une recommandation susceptible de répondre aux inquiétudes des riverains face au manque d'information du maître d'ouvrage sur la nature du programme et les mesures prises pendant la phase préparatoire .

Cette recommandation porte précisément sur les points suivants :

- création d'une boîte mail dédiée et fonctionnelle 24 h sur 24 et 7 jours sur 7,
- reprise systématique des contacts par le cabinet Geofit,
- relevés géométriques effectués en la présence des riverains,
- pose de capteurs sur les murs et les abords de terrains après information préalable et documentée du riverain,

- lancement des référés préventifs systématiques, sous le contrôle du juge administratif, à la mi-2025,
- en phase travaux, un coordonnateur en matière de sécurité et de protection de la santé (SPS) sera missionné,
- pas de travaux prévus en surface, ni d'occupation temporaire de terrain,
- travaux de nuit depuis la voie autoroutière,
- quelques espèces d'intérêt patrimonial ou envahissantes à répertorier.

Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte la recommandation susmentionnée et vous informe que je demande aux maires de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var d'assurer la mise à la disposition du public pendant le délai d'un an, d'un exemplaire du rapport et des conclusions, conformément à l'article 8 de mon arrêté du 15 octobre 2024 prescrivant l'ouverture de ces enquêtes.

Ces documents sont également consultables sur le site internet des services de l'État dans les Alpes-Maritimes à l'adresse suivante : www.alpes-maritimes.gouv.fr : rubriques : publications/enquêtes publiques/expropriation.

Mes services se tiennent à votre disposition pour tout renseignement relatif à la mise en œuvre de ces procédures.

Pour le préfet,
Le sous-préfet, directeur de cabinet
CAB 45


Benoît HUBER

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE ET PARCELLAIRE CONJOINTE**

**Opération de maintenance des murs de soutènement sur
l'Autoroute A8**



**Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique
(15 octobre 2024)**

RAPPORT

1° Enquête préalable à la DUP

2° Enquête parcellaire conjointe

Commissaire enquêteur : Bernard BARRITAULT

Le 16 décembre 2024

SOMMAIRE et ANNEXES

PREAMBULE	page 5
NATURE ET CONTEXTE DU PROJET	page 8
CADRE JURIDIQUE ET OBJET DE L'ENQUETE	page 12
COMPOSITION DU DOSSIER	page 15
DESCRIPTIF ET JUSTIFICATION DES TRAVAUX	Page 16
ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES	page 21
COMPATIBILITE AVEC :	

LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

LES PPRN

LE CLASSEMENT BANDE LITTORALE

1° VOLET UTILITE PUBLIQUE page 23

Etat des lieux et enjeux

Scénarios d'aménagement examinés

Justification du choix retenu

Bilan inconvénients, avantages

2° VOLET PARCELLAIRE page 32

Identification des emprises et de leurs propriétaires

Notifications

Information, constats et référés

Coordination, communication MO/Riverains

Acquisition amiable/expropriation

**PREPARATION, OUVERTURE, DEROULEMENT ET CLOTURE de
L'ENQUETE**

Page 38

SYNTHESE ET ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC Page 39

APPRECIATION GENERALE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR Page 58

ANNEXES

Dossiers d'enquête déposés en mairies

4 registres d'enquêtes (2 DUP et 2 Parcellaire) et pièces annexées

Certificats d'affichage établis par les maires (début, affichage constant et fin d'affichage) de l'avis d'enquête

Justificatifs de parution de l'avis dans la presse (Nice Matin et La Tribune Côte d'Azur)

Etat et Copies des notifications individuelles adressées aux propriétaires riverains avec AR

PREAMBULE

La Préfecture des Alpes-Maritimes, Autorité organisatrice de la présente enquête, a opté pour la procédure conjointe encadrée par le Code de l'expropriation (articles L1 et L110-1, R111-1, R112-1 à R112-21, articles L131, R131-1 à R131-14, L311-1 à L311-3, R311-1 et R311-2).

La maîtrise d'ouvrage est exercée par la Société ESCOTA au titre de la convention de concession signée avec l'Etat le 30 juillet 1973, confiant au concessionnaire la construction, l'exploitation et l'entretien du domaine public autoroutier.



Dès lors, ces deux enquêtes (DUP et Parcellaire) ont été planifiées et conduites pendant une période unique de 18 jours consécutifs du 12 au 29 novembre 2024, avec pour siège la Mairie de Cagnes-sur-Mer (Service droit des sols, 2 Avenue de Grasse), les dossiers ayant été déposés et consultables aux heures d'ouverture en deux exemplaires papier à cette adresse ainsi qu'à l'Hôtel de ville de Saint-Laurent-duVar.

J'ai pour ma part assuré cinq permanences les 12, 15, 21, 25 et 29 novembre aux conditions (dates, lieux et horaires) fixées à l'arrêté d'organisation du 15 octobre et destinées à recevoir le public, recueillir ses observations ou demandes spécifiques sur l'un ou l'autre volet -DUP ou Parcellaire-.

Le public pouvait également me communiquer ses observations par écrit déposé ou courrier adressé en mairie.

(note du CE : Plusieurs intervenants à l'enquête ont fait valoir auprès des services de la Préfecture qu'ils auraient souhaité pouvoir accéder au dossier d'enquête en version numérique, ce qui n'était toutefois pas prévu à l'arrêté d'ouverture d'enquête en application stricte du code de l'expropriation. Cette circonstance n'a cependant pas empêché les riverains ou leurs conseils de s'exprimer en toute connaissance de cause à l'enquête).

La préparation de l'enquête a été assurée par les services de la Préfecture (Direction des élections et de la légalité, Bureau des affaires foncières et de l'urbanisme, Pôle opérations foncières) avec notamment une réunion de présentation du projet de travaux soumis à enquête et de pré-cadrage, tenue au CADAM le 17 octobre 2024 en présence des parties prenantes.

J'ai pour ma part et à ce stade préparatoire visité les deux lieux de permanence et constaté leur adaptation aux nécessités inhérentes à ce type d'enquête : local garantissant la consultation aisée des dossiers et la confidentialité des échanges, espace d'attente en cas d'affluence.

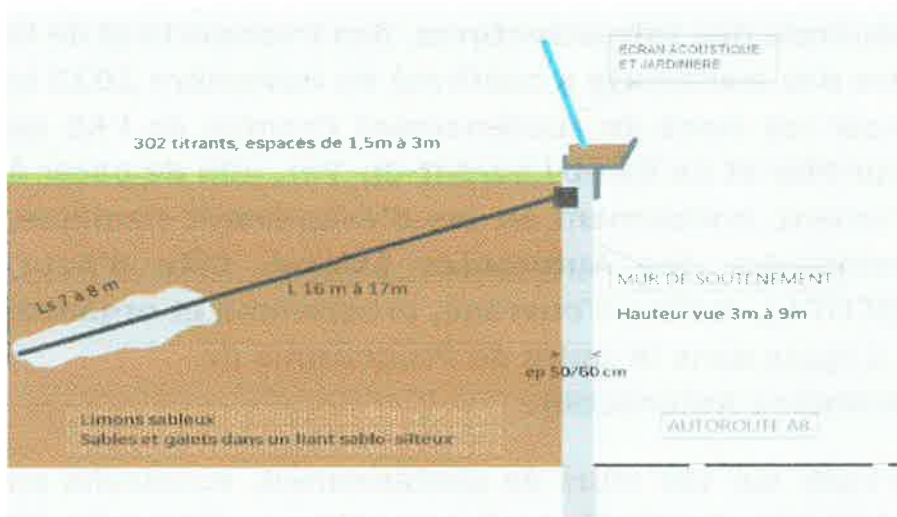
Tout au long de cette période d'enquête et à son terme, s'agissant de répondre aux questions et suggestions du public, j'ai été en contact autant que de besoin avec la direction de la maîtrise d'ouvrage d'ESCOTA en charge du dossier ainsi qu'avec les responsables et agents des services des deux mairies.

NATURE ET CONTEXTE DU PROJET

La Direction Générale des Infrastructures, des transports et de la mobilité du ministère des transports a confirmé en novembre 2023 la nécessité de renforcer les murs de soutènement tirantés de l'A8 au niveau de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var, afin de parer à un risque d'effondrement, notamment en cas d'événement sismique. La Société concessionnaire des Autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA), maître d'ouvrage, programme et organise les travaux sur ces 4 murs dans le cadre du Programme de Maintenance du Patrimoine Autoroutier.

La nécessité d'intervenir sur ces murs de soutènement, construits en 1976, a été établie à l'issue d'opérations de surveillance des ouvrages régulièrement menées, une corrosion importante décelée au niveau des têtes des tirants visitables risquant d'altérer la solidité des structures et d'hypothéquer la sécurité et la continuité du service autoroutier.

Les travaux en objet de l'enquête conjointe consistent dès lors en une intervention de maintenance de ces quatre murs de soutènement (murs 38, 40, 54A et 54B) présents sur un linéaire de 900 mètres, avec pour objectif de substituer un dispositif de type paroi clouée au système de soutènement actuel (paroi moulée + tirants actifs, murs constitués d'une paroi en béton encastrée sous la chaussée et ancrée dans le sol par des tirants actifs, pièces métalliques liaisonnées à la paroi et mises en tension dans le sol).



Ces murs tirantés sont constitués de panneaux de parois moulées ancrées par des tirants de longueur 15 à 17 mètres en tête qui évoluent dans les tréfonds, (c'est-à-dire le volume de terre se trouvant sous la surface du sol) des propriétés privées riveraines et du domaine public situés en surplomb de l'autoroute A8.

Risque : la rupture d'un ou plusieurs tirants du fait d'une corrosion majeure des aciers pourrait entraîner des désordres plus ou moins importants sur les murs, avec de potentielles conséquences majeures sur les conditions de circulation de l'autoroute (pour mémoire, près de 150 000 véhicules en moyenne circulent chaque jour) et sur les terrains avoisinants.

En outre, le classement de la région en niveau 4 sismicité exige en cas de secousse majeure qu'une éventuelle évacuation de Nice Ouest puisse être opérée via l'A8.

Les mesures prises vis-à-vis de ce risque via l'engagement d'un programme d'études et de travaux se déclinent comme suit :

Dans un premier temps, des mesures ont d'ores et déjà été mises en œuvre, uniquement dans le Domaine Public Autoroutier Concédé (DPAC) :

- surveillance topographique ponctuelle des murs H24 et 7j/7,

fonctionnelle depuis juillet 2023 ;

- mesures conservatoires via la pose de massifs de renfort à l'avant des murs, parachevée en janvier 2024 ;
- reconnaissances géotechniques et étude d'avant-projet pour le confortement définitif des murs.

Dans un second temps (objet de l'enquête conjointe) :

Réalisation des travaux de confortement définitifs au moyen d'ancrages passifs de type clous, qui s'étendront dans les tréfonds des propriétés situées à l'arrière des murs.

La réalisation de ces travaux nécessite la maîtrise foncière en tréfonds des parcelles aux abords immédiats du linéaire de ces 4 murs sur l'A8 :

- 2 murs sur la commune de Cagnes-sur-Mer (Murs 38 et 40) ; •
et 2 sur la commune de Saint-Laurent-du-Var (Murs 54A et 54B).

Une recherche d'identification des propriétaires réels des parcelles a été engagée en vue de l'acquisition (amiable de préférence) desdites parcelles.

1/Selon l'état parcellaire :

- **Saint-Laurent-du-Var : 23 comptes de propriété (+CP du domaine public), 39 propriétaires.**
- **Cagnes-sur-Mer : 5 comptes de propriété (+CP du domaine public), 8 propriétaires.**

2/Selon la notification en cours (à la date du 7 novembre 2024) :

- **Saint-Laurent-du-Var : 23 comptes de propriété (+CP du domaine public), 52 propriétaires ont été notifiés.**
- **Cagnes-sur-Mer : 12 propriétaires, dont 1 pour la commune de Cagnes-sur-Mer pour le domaine public.**

Le nombre de propriétaires est plus important que dans l'état parcellaire en raison des cas suivants :

- **CP 23 : Propriétaire décédé ; 4 héritiers présumés.**
- **CP 1 : syndic identifié pour la négociation.**
- **CP 15 : le tuteur s'est manifesté.**
- **CP 19 : une partie des parcelles a été vendue et transformée en copropriété (en attente d'un retour du syndic ; les notifications ont été envoyées à la totalité des copropriétaires), etc**

3/Au 29 novembre 2024, l'avancement des envois de notifications est le suivant :

Pour la commune de Saint-Laurent-du-Var :

- **Courriers distribués, avec accusé de réception reçu : 19 propriétaires.**
- **Courriers distribués, en attente de la réception des accusés de réception : 17 propriétaires.**
- **Courriers non distribués (avisés et non réclamés éventuellement) : 9 propriétaires.**
- **Notifications en mairie : 4 propriétaires (nous envisageons de notifier SCI Julia + les copropriétaires du CP 19 (NPAI, domicile inconnu) en attendant le retour du syndic).**
- **Notifications par voie d'huissier : 2 personnes (CP 5, VERANI, ZORTEA).**
- **Décès : 1 personne.**

Pour la commune de Cagnes-sur-Mer :

- **Courriers distribués, en attente de la réception des accusés de réception : 10 propriétaires.**
- **Courriers non distribués (avisés et non réclamés éventuellement) : 1 personne.**

Une notification par voie d'huissier (CP 25 LEFEVRE) est prévue pour 1 personne.

Sur ces bases, les discussions en vue d'une acquisition amiable sont en cours.

CADRE JURIDIQUE ET OBJET DE L'ENQUETE

Comme indiqué en préambule, l'enquête publique conjointe est régie par les dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La convention de concession entre l'ETAT et ESCOTA du 10 août 1973 confiant à cette société le soin de construire certaines autoroutes (**A8**, A500, A50, A51, A52, A57), de les entretenir et de les exploiter, ESCOTA intervient et agit au nom et pour le compte de l'État.

Dès lors, le bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique sera l'État.

Note du Commissaire enquêteur

Tout récemment, dans son troisième rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières, **l'Autorité de Régulation des Transports (ART)** rappelle **qu'entre 2031 et 2036**, les sept principales concessions d'autoroute arriveront à leur terme. La concession ESCOTA arrivera à échéance en 2032.

« L'ART vérifiera leur bon entretien, dressera l'inventaire des travaux à réaliser conformément aux dispositions du contrat, **les sociétés concessionnaires devant, en fin de contrat, rendre l'infrastructure à l'Etat « en bon état » et complète, en ayant fait tous les investissements qui étaient attendus de leur part.**

Cette obligation recouvre deux aspects : l'état de la chaussée, des ouvrages d'art (ponts, tunnels, murs de soutènement...) et divers autres équipements autoroutiers, de sorte que de gros travaux ne s'imposent pas dans les années qui suivront la fin des concessions.

Sept ans avant la fin des concessions, l'Etat doit notifier un programme de travaux à réaliser avant le terme, notamment pour mettre à niveau

des ouvrages d'art qui ne sont pas dangereux aujourd'hui, mais qui peuvent présenter un risque à terme et pourraient nécessiter des travaux coûteux après l'échéance des concessions. Il est préférable que les travaux soient programmés.

En outre et dans la perspective annoncée pour 2025 d'une grande conférence sur le financement des infrastructures, intégrant la question de l'avenir du modèle autoroutier, **un volet environnemental est à l'agenda.**

A cet égard, l'ART préconise de flécher un investissement supplémentaire, par exemple en faisant **des aires de co-voiturage** ».

Les travaux d'entretien, de maintenance et de grosses réparations n'étant pas soumis à évaluation environnementale en application du Code de l'environnement (article R. 122-2 C. Env.), et une mise en compatibilité du PLUm non plus requise pour le projet, **l'enquête publique est régie par les dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles L. 110-1 à L. 112-1 et R. 111-1 à R. 112-24).**

Cependant, les murs situés sur la commune de Cagnes-sur-Mer se situant dans le site inscrit « bande côtière Nice à Théoule », **une déclaration préalable sera réalisée et l'avis de l'architecte des bâtiments de France sollicité préalablement au démarrage des travaux** (Art. L. 3411 et R. 341-9 C. Env.).

ORGANISATION DE L'ENQUETE

L'arrêté préfectoral du 15 octobre 2024 relatif aux opérations de maintenance des murs de soutènement :

- **fixe** les dates de l'enquête publique préalable à la DUP relative à l'opération de maintenance et parcellaire conjointe à une durée de 18 jours consécutifs, du 12 novembre au 29 novembre 2024 à 17h inclus,

- **Prescrit** la double insertion à l'initiative de la Préfecture de l'avis d'ouverture d'enquête dans **Nice Matin et La Tribune Côte d'Azur ainsi que son affichage constant (J-8 au moins et durée de l'enquête) en mairies sous la responsabilité des maires qui en certifient le bon accomplissement, initial et continu.**
- **Prévoit la tenue des 5 permanences du Commissaire enquêteur à Cagnes (12, 21 et 29 novembre) et St Laurent du Var (15 et 25 novembre).**
- **Organise la consignation des observations du public sur registres à feuillets non mobiles et/ou par écrit séparé.**
- **Rappelle les formes et délais requis pour la rédaction du rapport, des conclusions motivées et de l'avis (dans un document séparé pour chacune des deux enquêtes, Utilité Publique et parcellaire).**

COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier d'enquête publique conjointe comprend :

- Pièce A : Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives
- Pièce B : Notice explicative
- Pièce C : Plan de situation
- Pièce D : Plan général des travaux
- Pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Pièce F : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce G : Plans parcellaires, coupes

- Pièce H : Liste des propriétaires
- Pièces I : Annexe

DESCRIPTIF DES TRAVAUX ET ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Les travaux de soutènement des murs ont pour objet de substituer au système de soutènement actuel (paroi moulée + tirants actifs) un système de type paroi clouée.

La solution clous nécessite la mise en œuvre de 3 rangées de clous de longueur comprise entre 10 et 15 mètres avec un espacement de 1,5 mètres.

La photographie insérée précise le principe de la solution Ancrage de type Clous :

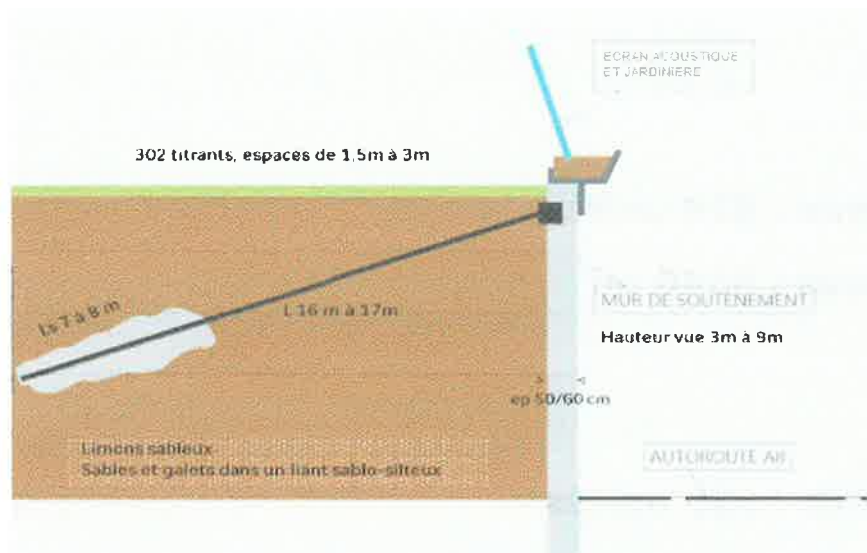


Figure 16. Principe de la solution Ancrage de type Clous (Source : Etude préliminaire de renforcement des murs Société Tractebel).

Justification du choix retenu

C'est la solution de renforcement par ancrage de type clous qui a été retenue. La solution clous apparaît moins coûteuse et sa mise en œuvre est moins longue que la solution de renforcement par tirants. De plus, la solution clous nécessite un suivi en maintenance plus léger du fait que les clous sont des ancrages passifs sans précontrainte.

En outre, cette solution apporte une meilleure réponse aux contraintes du site et limite le besoin de maîtrise foncière au niveau des tréfonds.



Trois lits de clous 40/16 sont nécessaires sur la hauteur libre de la paroi (de l'ordre de 6m en moyenne). L'espacement longitudinal est de 1,5m, positionné en quinconce. La longueur des clous est comprise entre 10 et 15m selon les murs et le lit considéré. Du fait de la présence des tirants, l'inclinaison des clous sera variable sur deux rangées : une rangée avec des clous inclinés entre 20 et 30° environ et une rangée entre 10 et 15° environ.

Nombre de clous estimé :

Pour le Mur 38 :

- **Nombre de clous : 105 unités**
- **Linéaire de clous : 1050 ml**

Pour le Mur 40

- **Nombre de clous : 153 unités**
- **Linéaire de clous : 2295 ml**

Pour le Mur 54A

- **Nombre de clous : 829 unités**
- **Linéaire de clous : 8846 ml**

Pour le Mur 54B

- **Nombre de clous : 689 unités**
- **Linéaire de clous : 7352 ml Au total :**
- **un nombre de clous : 1776 unités**
- **un linéaire de clous : 19543 ml**

Les tirants existants, après réalisation des travaux de confortement, seront détendus selon le phasage suivant :

- * **Démolition locale de la base de la jardinière et de la poutre de couronnement pour dégager la tête du tirant**
- * **Détente du tirant**

*** Reconstitution de la poutre de couronnement**

Cette solution présente l'avantage d'une réalisation en temps masqué pendant l'avancement du poste principal des travaux relatifs aux clous.

Spécificités du site autoroutier

Le dossier d'exploitation sous chantier (DESC) sera établi en amont du chantier, permettant la prise en compte de son impact sur les conditions de circulation et adressé à la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée.

La réalisation de pose de clous depuis l'autoroute nécessite de neutraliser la Bande d'arrêt d'urgence, la voie de droite et de prévoir un rétrécissement des autres voies afin de garantir un espace de travail de l'ordre de 6m.

Des balisages lourds de type Séparateur Modulaire de Voie garantiront la sécurité du chantier.

Une déviation d'itinéraire pour l'entrée sur l'autoroute sera également à prévoir à l'Est du mur 54A.

Les travaux sont présentés au moyen des 18 figures de la pièce D du dossier d'enquête

(source : Geofit sur la base du plan établi par ARCADIS)

PLANNING PREVISIONNEL

Hypothèses retenues pour l'organisation des travaux

- Lot unique travaux pour les 4 murs ;
- Travaux de nuit ;
- Neutralisation de la Bande d'arrêt d'urgence + Voie de droite et rétrécissement des autres voies ;
- Ripage des Séparateurs Modulaires de Voie à chaque début et fin de poste ;
- Détente des tirants existants ;
- Réalisation des travaux de parachèvement.

Durée des travaux : la durée totale des travaux est estimée à 24 mois, incluant la période de préparation avec un démarrage des travaux estimé courant 2025

ESTIMATION DU COUT DU PROJET

L'appréciation sommaire des dépenses fait apparaître le coût total de l'opération :

- coût des travaux, des ouvrages et des aménagements publics projetés ;
- coût des acquisitions foncières déjà réalisées ou à réaliser dans le cadre du projet suscité.

Le coût prévisionnel des travaux de 16.5 M€ HT se décompose en un poste de travaux géotechnique estimé à 13.2 M€ HT, auxquels doivent être rajoutés :

- les coûts d'exploitation sous chantier estimés à 0.8 M€ HT
- 0.5 M€ HT de travaux amont comme des déviations de réseaux
- 2 M€ HT de travaux périphériques comme des travaux d'équipement de retenue, d'assainissement et de chaussée.

Le montant des études et prestations intellectuelles est estimé à 1.6 M € HT.

Principaux postes de dépenses du projet :

POSTE	Montant en € HT
Acquisitions Foncières	1 300 000
Travaux	
Prestations intellectuelles	1 600 000
Etudes et travaux	16 500 000
Aléas	1 940 000

Ière partie

VOLET UTILITE PUBLIQUE

JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Maintien de la continuité du service autoroutier

Préservation des propriétés en amont

Mise aux normes sismiques

L'autoroute A8 entre Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-duVar est une infrastructure de niveau international - liaison entre la France et l'Italie- et locale pour les déplacements dans le département des Alpes-Maritimes et pour la Métropole niçoise. Dans ce secteur, le trafic est à la fois urbain et interurbain avec une part importante de trajets quotidiens domicile-travail, mais également transfrontalier avec l'Italie.

Le trafic est d'environ 150 000 véhicules par jour, trafic le plus important de tout le réseau VINCI Autoroutes.

Dans ces conditions, il est primordial de maintenir en service cet axe de circulation au risque de saturer l'ensemble du

réseau routier dans les Alpes-Maritimes, voire au-delà des limites du département.

Le bon état des murs de soutènement conditionne la garantie de la sécurité des usagers, la continuité du service autoroutier et la préservation des propriétés en amont.

Dans le cadre du programme d'entretien, de suivi et de maintenance des ouvrages du réseau autoroutier, ESCOTA a réalisé en 2021 et 2022 des inspections et investigations approfondies pour vérifier l'état des tirants d'ancrages de 4 murs de soutènement situés sur les communes de Cagnes sur mer et Saint Laurent du Var. Les résultats ont montré des dégradations sur les 8 tirants visitables des ouvrages.

Des travaux de maintenance des murs doivent être réalisés en raison du risque d'aggravation de l'état des tirants sous l'effet de la corrosion.

Cette démarche de procédure de DUP permet de sécuriser la réalisation des travaux par la maîtrise foncière du tréfonds des parcelles riveraines.

Le renforcement des murs pour assurer la sécurité des usagers constitue un élément essentiel permettant de justifier l'utilité publique du projet.

S'agissant de la pérennisation de l'autoroute et des propriétés en amont :

Les travaux de renforcement par ancrages de type clous sont nécessaires pour permettre de maintenir les murs de soutènements en fonction.

Ces murs ont un double rôle :

- **Retenir les terres derrière les murs vis-à-vis de l'autoroute ;**
- **Maintenir les assises des fondations des bâtis, voiries et réseaux, en amont des murs ;**

Sur la mise aux normes sismiques

L'autoroute A8 entre Nice Ouest et Mandelieu est l'itinéraire du plan « Organisation de la Réponse de Sécurité Civile » (ORSEC) pour l'évacuation de la ville de Nice en cas de séisme.

Les murs 38, 40, 54A et 54B n'ont pas été dimensionnés à hauteur des sollicitations sismiques lors de leur construction en 1976 et sont susceptibles de subir d'importants dommages en cas de séisme d'intensité moyenne.

(note du CE : la région de Nice a subi un séisme d'intensité 4,2 ce 10 décembre 2024, soit la plus forte depuis plusieurs années).

Cette opération permettra à ESCOTA de dimensionner les travaux de renforcement, en prenant en compte les sollicitations sismiques, cette disposition étant réalisée avec l'aval de l'Etat.

Bilan des avantages et des inconvénients du projet

Le projet projeté présente ainsi les avantages suivants :

- **renforcement et maintien de la sécurité des usagers.**
- **pérennisation de l'activité autoroutière et stabilisation des propriétés en amont (notamment sous sollicitation sismique).**

Pour autant et de manière inévitable, le projet portera atteinte au droit de propriété par le recours à l'expropriation (indemnisable selon les dispositions réglementaires en vigueur, en cas de nonaboutissement des négociations amiables).

COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

PLUm

Le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain définit le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui s'appuie sur un diagnostic territorial et fixe les règles d'aménagement et d'utilisation des sols à travers un plan de zonage et un règlement.

L'urbanisme des communes de Saint-Laurent-du-Var et de Cagnes-sur-Mer est régi par le PLUm de la Métropole Nice Côte d'Azur approuvé et assorti de plusieurs modifications intervenues en 2021 et 2022.

L'ensemble des parcelles concernées par ce projet sont situées en zones urbaines.

Les 42 parcelles réparties sur les communes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer sont réunies en 3 zones urbaines (parmi les 12 pour l'ensemble du territoire)

:

- **La zone UC** qui correspond à un tissu dense et discontinu de quartiers urbains dotés de grands ensembles, composé de 9 sous-zones, intitulées UCa à UCi.
- **La zone UF** qui correspond à un tissu pavillonnaire divisé en 3 sous-zones (UFa à UFc) en fonction de la densité observée (allant de faible en UFc jusqu'à forte en UFa). Les sous-zones sont elles-mêmes divisées en secteurs.
- **La zone UD** qui correspond à un tissu collinaire composé de quartiers résidentiels et de villes parcs, composé de 8 sous-zones, intitulées UDa à UDh.

Les parcelles sont situées en zones UCf, UDb et UFb4. L'emprise du projet (15 parcelles de Saint-Laurent-du-Var et 7 parcelles de Cagnes-sur-Mer) est située partiellement dans le périmètre de la marge de recul par rapport à l'axe de la voie.

Cette marge est de 10 mètres pour la commune de Cagnes-sur-Mer et de 30 mètres pour la commune de Saint-Laurent-du-Var.

Dans ce périmètre, toute construction et aménagement sont interdits, sous-sol compris. Les constructions et

aménagements sont donc à édifier hors des marges de recul telles que portées au document graphique du règlement du PLUm

L'article L.111-6 du Code de l'urbanisme spécifie :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes.

L'article L.111-7 du Code de l'urbanisme dispose quant à lui « L'interdiction mentionnée à l'article [L. 111-6](#) ne s'applique pas notamment :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;

Les murs sur lesquels sont réalisés les travaux de maintenance sont des ouvrages nécessaires et appartenant à l'infrastructure autoroutière.

En conséquence, le projet s'avère être compatible avec le PLUm de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Il est à noter que les murs 38 et 40 situés sur la commune de Cagnes-sur-Mer sont dans le site inscrit « bande côtière Nice à Théoule ». Une déclaration préalable sera donc réalisée et l'avis de l'architecte des bâtiments de France sera sollicité préalablement au démarrage des travaux.

LE SRADET : Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoire

Les objectifs fixés par le SRADET sont en lien avec plusieurs thématiques comme le logement, l'intermodalité et les transports, la protection et préservation de la biodiversité, la lutte contre le changement climatique et la pollution.

Le SRADET de la région Provence Alpes Côte d'Azur (PACA) a été approuvé le 15 octobre 2019. Trois lignes directrices ont été définies, déclinées en 22 orientations, 68 objectifs et 52 règles.

I. Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional

- 1. Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique ;**
- 2. Concilier attractivité et aménagement durable du territoire ;**
- 3. Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource.**

II. Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau

- 1. Structurer l'organisation du territoire confortant les centralités ;**
- 2. Mettre en cohérence l'offre de mobilité et la stratégie urbaine ;**
- 3. Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques.**

III. Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants.

- 1. Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires ;**
- 2. Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie ;**
- 3. Développer échanges et réciprocity entre territoires.**

La région PACA et en particulier ses zones côtières, sont des lieux très touristiques. En effet, selon les données du site Côte d'Azur-France, la Côte-d'Azur accueille annuellement près de 13 millions de touristes, tout en jouant un rôle clé dans le transport de marchandises entre l'Italie et la France.

Le projet répond en conséquence à l'objectif 3 du premier axe de la première ligne directrice « Améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier

kilomètre, en favorisant le report modal ». Dans un paragraphe spécifique de cet objectif, le SRADDET met en évidence le fait que plus de 80 000 poids lourds circulent quotidiennement sur les principaux axes routiers, entraînant ainsi des dégradations significatives des infrastructures routières, y compris en l'espèce pour le cas des murs de soutènement.

Les PPRN : les Plans de Prévention des Risques Naturels

Les communes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer sont soumises à des Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de type Inondation.

Aucune des parcelles concernées par le projet n'est impactée par ces plans de prévention.

Cependant, le décret du 22 octobre 2010, classant les communes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer en zone de sismicité moyenne, l'élaboration d'un Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles de séismes est prescrite sur l'ensemble du territoire de Saint-Laurent du Var par l'arrêté préfectoral du 08/09/2020.

2^{ème} partie Enquête parcellaire conjointe

La Pièce H dresse la liste des propriétaires au 12 décembre 2023 :

Pour Cagnes-sur-Mer

Les propriétés 23, 24, 25, 26 et **27 (qui appartient à l'Etat)**

Pour Saint-Laurent-du-Var

Les propriétés 1 à 22

La réalisation de ces travaux de confortement définitifs au moyen d'ancrages passifs de type clous nécessite la maîtrise foncière du tréfonds de plusieurs parcelles réparties sur les communes de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var. En effet, les opérations envisagées sur ces murs impliquent de procéder à des acquisitions foncières en tréfonds sur 42 parcelles (cf. pièce G).

A ce titre, une recherche des propriétaires réels desdits tréfonds des parcelles nécessaires pour maîtriser l'emprise foncière du projet, a été effectuée. A l'issue de ces recherches, 47 propriétaires ont été identifiés sur les deux communes (cf. pièce H).

Sur la commune de Cagnes-sur-Mer : 5 comptes de propriétés identifiés.

Sur la commune de Saint-Laurent-du-Var : 22 comptes de propriétés identifiés.

En parallèle, des négociations amiables ont été engagées. En cas de non-aboutissement des négociations amiables, eu égard à la nécessité de réaliser les travaux déclarés d'utilité publique, la procédure d'expropriation pourra être menée.

Compte tenu de la nécessité d'acquérir les parcelles listées ci-après, le recours à l'expropriation peut être rendu nécessaire. Les négociations amiables se poursuivront néanmoins en parallèle d'une telle démarche.

La réalisation de ces travaux de soutènement nécessite la maîtrise foncière du tréfonds des parcelles ci-après indiquées et situées sur la commune de Saint-Laurent-du-Var

;

Au jour d'ouverture de l'enquête, le nombre total de parcelles identifiées est de l'ordre de 48 pour 47 propriétaires (certaines de ces parcelles appartiennent à des organismes publics). La majorité de ces terrains sont non bâtis.

ST LAURENT	AP	246	ST LAURENT	AS	108
ST LAURENT	AS	30	ST LAURENT	AS	315
ST LAURENT	AS	31	ST LAURENT	AS	110

ENQUETE PULIQUE PREALABLE A LA DUP ET PARCELLAIRE CONJOINTE E240000 33 06

ST LAURENT	AS	32	ST LAURENT	AS	471
ST LAURENT	AS	34	ST LAURENT	AS	316
ST LAURENT	AS	35	ST LAURENT	AS	472
ST LAURENT	AS	36	ST LAURENT	AS	317
ST LAURENT	AS	37	ST LAURENT	AS	375
ST LAURENT	AS	38	ST LAURENT	AV	236
ST LAURENT	AS	42	ST LAURENT	AS	336
ST LAURENT	AS	292	ST LAURENT	AV	215
ST	AS	318	ST	AS	337

LAURENT			LAURENT		
ST LAURENT	AS	338	ST LAURENT	AS	46
ST LAURENT	AV	81	ST LAURENT	AS	314
ST LAURENT	AV	84	ST LAURENT	AS	376
ST LAURENT	AV	214			
ST LAURENT	AS	45			
ST LAURENT	AS	313			
ST LAURENT	AS	374			

La réalisation de ces travaux de confortement définitifs au moyen d'ancrages passifs de type clous nécessite également la maîtrise foncière du tréfonds des parcelles suivantes situées sur la commune de Cagnes-sur-Mer :

CAGNES	AZ	160
CAGNES	AZ	161
CAGNES	AZ	162

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A
LA DUP ET PARCELLAIRE
CONJOINTE E240000 33/06

CAGNES	AZ	163
CAGNES	AZ	165
CAGNES	AZ	166
CAGNES	BB	71
CAGNES	BB	177

A ce stade, les riverains ont tous été contactés par l'intermédiaire d'un expert foncier.

L'état des contacts au 29 novembre 2024 est le suivant :

Pour Cagnes sur mer :

Réception AR : OUI 4, NON 9

Retour questionnaire : 5

Notification en Mairie : 8

Notification par huissier : 2

Pour St Laurent du Var :

Réception AR : OUI 32, NON 21

Retour questionnaire : 13

Notification en Mairie : 27

Notification par huissier : 2

Le dossier spécifie qu'un état des lieux préalable sera systématiquement effectué. Des levés topographiques complémentaires seront nécessaires afin de réaliser la division en volumes et des coupes par parcelle impactée.

PREPARATION DE L'ENQUETE

L'arrêté d'organisation de l'enquête du 15 octobre m'a été transmis ce même jour.

Une réunion de présentation du dossier et de pré-cadrage de l'enquête conjointe s'est tenue le jeudi 17 octobre en Préfecture (participants : Bureau des Affaires Foncières et de l'Urbanisme, ESCOTA), la Commissaire enquêtrice tutorée étant présente).

J'ai procédé à la vérification des dossiers et du registre DUP en Préfecture le 21 octobre et pris les contacts préalables avec les services responsables respectifs dans les deux communes.

Les deux lieux de consultation du dossier, d'accès au registre et de tenue des permanences sont les locaux du service Droit des sols avenue de Grasse à Cagnes-sur-Mer et la Mairie de Saint-Laurentdu-Var

La Mairie de Saint-Laurent-du-Var m'a confirmé le 31 octobre la mise place effective de l'affichage. (à l'extérieur et à l'intérieur de la Mairie et sur le site internet).

DEROULEMENT ET CLOTURE de L'ENQUETE

L'enquête s'est déroulée sans difficulté particulière dans les conditions prévues à l'arrêté préfectoral.

Le suivi et la transmission des courriers et documents remis sur place par le public ont été assurés avec régularité par les services en charge du dossier dans l'une et l'autre des mairies.

Les permanences ont permis à un certain nombre de riverains, dont certains assistés de leur conseil, de s'entretenir avec moi.

Les registres, clos et signés m'ont été remis dans la soirée du 29 novembre pour Cagnes-sur-Mer et mardi matin 3 décembre pour Sain-Laurent-du-Var.

Les services du maître d'ouvrage Escota ont été attentifs et réactifs à mes demandes de précisions au fil de l'enquête et m'ont communiqué l'intégralité des réponses aux observations du public le 11 décembre.

SYNTHESE ET ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Les consignations effectuées dans le cadre de cette enquête, soit par écrit aux registres, soit par remise d'un document annexé soit encore à la faveur d'un entretien en permanence :

Cagnes-sur-Mer

✓ **RDUP :**

Visite de Me BLAIS (Cabinet d'avocat), représentant Mmes CENCIARINI (propriétés 11 et 16), ISNARD RAVEL et BALDINI ODDONE (propriété 17), LOPEZ THOUVILLE (propriété 9) et M. HAFFAR (propriété 18) tous propriétaires de parcelles et habitations à St Laurent du Var riveraines du mur 54 B, pointant l'absence totale de tout volet environnemental, avec adjonction d'un document-mémoire de 8 pages assorti de deux annexes (copie article de Nice Matin du 10 juillet 2024 « la couverture de l'A8 resurgit » et 2 plans -parcelles 108 figurant un forage-, - schéma descriptif de la valeur géométrique et juridique des limites - .

✓ **RParcellaire :**

4 visites avec consignations de MM. et Mmes FORTIER (6 observations), DYSER et CUCCHIARO (3 observations), LOPEZ, CENCIARINI (4 observations + remise d'un dire écrit développant plusieurs griefs sur les choix techniques, l'absence de volet environnemental et sanitaire dont bruit et plaidant pour le choix d'une formule consistant à couvrir l'autoroute au droit des murs et propriétés), LOPEZ THOUVILLE (3 observations + remise d'un document écrit assorti de 2 remarques et 4 interrogations).

Saint-Laurent du Var

✓ **RDUP :**

Visite de Mme : LOPEZ THOUVILLE (propriété 9) entretien et inscription sur RParcellaire.

✓ **RParcellaire :**

Visite et consignation de M. et Mme LEFEVRE (propriété 25), 90 avenue des Chênes, en leur nom et pour Mme CONSO, usufruitière (4 observations + remise d'un document comportant un extrait de l'état parcellaire correspondant assorti de 5 photographies de la parcelle et des végétaux et d'un schéma figurant la parcelle, la maison et ses équipements).

Visite de M. BARGUIRDJIAN et de Mme LOPEZ, 687 Bd Jean OSSOLA (2 observations + remise d'un document « descriptif de la valeur géométrique et juridique des limites).

Visite de Mme LOPEZ THOUEILLE pour annoncer la production du document écrit assorti de 2 remarques et 4 interrogations tel qu'annexé au RParcellaire de Cagnes-sur-Mer.

EN SYNTHESE :

Il apparaît ainsi que ce sont des riverains impactés par le programme de travaux qui se sont manifestés pour exprimer plusieurs niveaux de préoccupation :

- **information jugée insuffisante, tardive ou encore imprécise,**
- **délai d'enquête trop court,**
- **impossibilité d'accéder au dossier dans sa version dématérialisée**

- **inquiétudes sur les risques pour le bâti et ses équipements annexes**
- **non prise en compte de l'option « couverture » de ce segment d'autoroute**

- **non prise en compte des aspects sanitaires, environnementaux (atténuation du Bruit)**

Analyse et réponses du Maître d'ouvrage

Visite de M. FORTIER Sébastien, 2 avenue des Bréguières Parcelle BB71

1° Y a-t-il eu déjà une étude pour la pose d'un dispositif anti-bruit sur cette parcelle ? la situation n'a fait qu'empirer depuis 3 ans « en raison de la création du côté gare SNCF ».

Cette question n'est pas en lien avec l'enquête en cours, toutefois nous apportons les éléments de réponse ci-dessous.

En termes de protections acoustiques, la société ESCOTA met en œuvre, sur le réseau autoroutier dont elle est concessionnaire, une politique de résorption des « points noirs du bruit » (PNB), en application de la réglementation en la matière.

Dans ce cadre, les logements ainsi que les établissements de santé et d'enseignement, cumulant un critère d'antériorité par rapport à l'autoroute (c'est-à-dire autorisé par permis de construire antérieur au 6 octobre 1978) et une exposition à un fort niveau de bruit en façade (le niveau de bruit doit dépasser 70 décibels de jour sur cette section d'autoroute et 65 de nuit) peuvent bénéficier d'aménagements particuliers.

L'Etat a demandé à la société ESCOTA de résorber l'ensemble des PNB restants à traiter sur son réseau, au regard de la circulaire du 25 mai 2004.

Un programme de protections acoustiques, basé sur les résultats d'une étude de modélisation réalisée par un bureau d'études spécialisé, a donc été défini et validé par Décision Ministérielle en date du 2 mars 2021.

Dans le cadre de ce type de programme, des mesures de bruit et des études de modélisation acoustiques sont réalisées par des bureaux d'études spécialisés préalablement aux travaux, afin de proposer les protections contre le bruit les plus optimales en tenant compte de ces hypothèses, des projections de trafics, et de la topographie.

Les protections sont de 2 sortes :

- **Des protections à la source type écran acoustique.**
- **Des protections individuelles par la prise en charge du remplacement des menuiseries des bâtis lorsque les protections à la source (écrans) n'apportent pas une diminution du bruit suffisante. Dans ce secteur, compte tenu de la topographie, avec l'A8 en déblai par rapports aux habitations, la mise en place d'une protection à la source type écran acoustique n'apporterait pas le gain escompté et ne permettrait pas de ramener le niveau de bruit en dessous des seuils réglementaires pour les habitations concernées.**

La mise en œuvre de protections individuelles par isolation de façade (prise en charge du remplacement des menuiseries) a donc été mise en œuvre pour le bâti appartement à ce propriétaire. Les travaux ont été réalisés.

2° ESCOTA aura-t-elle besoin de pénétrer dans la villa ou sur la parcelle à un moment donné ? il faudrait convenir d'un planning

Pendant la phase travaux et afin de limiter au maximum la gêne aux riverains une organisation de chantier visant à réaliser les travaux depuis la plateforme autoroutière est privilégiée aussi il n'est pas prévu de travaux chez les riverains.

Pendant la phase de préparation de chantier, il est prévu la réalisation d'un référé préventif (qui consiste en un état des lieux réalisé par un expert désigné par le tribunal administratif). À cette occasion, l'expert judiciaire est amené à pénétrer dans la propriété, et dans l'habitation, accompagné le cas échéant d'un agent d'ESCOTA car il s'agit d'une mesure contradictoire. Ce référé préventif a pour objet de protéger les riverains et de faire un état des immeubles avant que les travaux n'aient commencé.

3° éclaircissements attendus sur ce qui sera fait sur les anciens tirants ? seront-ils retirés ?

Les anciens tirants resteront en lieu et place et ne subissent aucune modification, de nouveaux clous viendront conforter la structure.

4° Quelles mesures particulières spécifiques seront-elles prises pour assurer un bon drainage des eaux de pluie ?

Le projet ne modifie pas les écoulements pluviaux chez les riverains aussi il n'est pas prévu de travaux sur les dispositifs d'écoulements pluviaux chez les riverains.

5° où seront positionnés les éléments du dispositif de maintien du mur ?

Les nouveaux clous seront situés dans les tréfonds des terrains. Aucun aménagement ne sera visible en surface (cf coupe des travaux, zone en orange dans le dossier d'enquête pièce G).

6° planning de la concertation

Le projet n'est pas soumis à concertations code de l'urbanisme ou code de l'environnement. Des échanges sont prévus avec les riverains autant que de besoin.

Visite de M. FORTIER (propriétaire de la parcelle BB71) à la permanence du 12 novembre à Cagnes-sur-Mer qui inscrit 6 points sur le registre parcellaire :

(synthèse croisée de notre échange et des points consignés par écrit)

1) Souhaite savoir si une étude relative à la pose d'un dispositif antibruit a été conduite ? : matériaux, faisabilité technique, chiffrage ?). or depuis 3 ans les nuisances subies se sont accrues en raison de la création de anti-bruit du côté de la gare SNCF. (par « effet de renvoi ») : à cet égard, M. Fortier produira des mesures acoustiques récentes.

Cette question n'est pas en lien avec l'enquête en cours, toutefois nous apportons les éléments de réponse ci-dessous.

En termes de protections acoustiques, la société ESCOTA met en œuvre, sur le réseau autoroutier dont elle est concessionnaire, une politique de résorption des « points noirs du bruit » (PNB), en application de la réglementation en la matière.

Dans ce cadre, les logements ainsi que les établissements de santé et d'enseignement, cumulant un critère d'antériorité par rapport à l'autoroute (c'est-à-dire autorisé par permis de construire antérieur au 6 octobre 1978) et une exposition à un fort niveau de bruit en façade (le niveau de bruit doit dépasser 70 décibels de jour sur cette section d'autoroute et 65 de nuit) peuvent bénéficier d'aménagements particuliers.

L'Etat a demandé à la société ESCOTA de résorber l'ensemble des PNB restants à traiter sur son réseau, au regard de la circulaire du 25 mai 2004.

Un programme de protections acoustiques, basé sur les résultats d'une étude de modélisation réalisée par un bureau d'études spécialisé, a donc été défini et validé par Décision Ministérielle en date du 2 mars 2021.

Dans le cadre de ce type de programme, des mesures de bruit et des études de modélisation acoustiques sont réalisées par des bureaux d'études spécialisés préalablement aux travaux, afin de proposer les protections contre le bruit les plus optimales en tenant compte de ces hypothèses, des projections de trafics, et de la topographie.

Les protections sont de 2 sortes :

Des protections à la source type écran acoustique.

Des protections individuelles par la prise en charge du remplacement des menuiseries des bâtis lorsque les protections à la source (écrans) n'apportent pas une diminution du bruit suffisante. Dans ce secteur, compte tenu de la topographie, avec l'A8 en déblai par rapports aux habitations, la mise en place d'une protection à la source type écran acoustique n'apporterait pas le gain escompté et ne permettrait pas de ramener le niveau de bruit en dessous des seuils réglementaires pour les habitations concernées.

La mise en œuvre de protections individuelles par isolation de façade (prise en charge du remplacement des menuiseries) a donc été mise en œuvre pour le bâti appartement à ce propriétaire. Les travaux ont été réalisés.

2) Le MO aura -t-il besoin de pénétrer dans la villa ou sur la parcelle ? à quelle échéance : stade études ? travaux ? Le riverain se dit ouvert à cette éventualité.

Pendant la phase travaux et afin de limiter au maximum la gêne aux riverains une organisation de chantier visant à réaliser les travaux depuis la plateforme autoroutière est privilégiée aussi il n'est pas prévu de travaux chez les riverains.

Pendant la phase de préparation de chantier, il est prévu la réalisation d'un référé préventif (qui consiste en un état des lieux réalisé par un expert désigné par le tribunal administratif).). À cette occasion, l'expert judiciaire est amené à pénétrer dans la propriété, et dans l'habitation, accompagner le cas échéant d'un agent d'ESCOTA car il

s'agit d'une mesure contradictoire. Ce référé préventif a pour objet de protéger les riverains et de faire un état des immeubles avant que les travaux n'aient commencé.

3) sollicite des éclaircissements sur les anciens tirants et l'implantation des nouveaux : à quelle profondeur ?

Les anciens tirants resteront en lieu et place et ne subissent aucune modification, de nouveaux clous viendront conforter la structure.

En moyenne, les nouveaux clous s'étendront sur une quinzaine de mètres depuis le mur de soutènement existant, et sur une profondeur d'une quinzaine de mètre par rapport au terrain naturel.

4) S'agissant du drainage des eaux pluviales, le dispositif est-il toujours opérationnel sur le haut et le devant du mur ? (les fortes pluies paraissent mettre un temps plus long à être absorbées)

Le projet ne modifie pas les écoulements pluviaux chez les riverains aussi il n'est pas prévu de travaux sur les dispositifs d'écoulements pluviaux chez les riverains.

5) Où seront positionnés les dispositifs de maintien du mur ?

Les nouveaux clous seront situés dans les tréfonds des terrains. Aucun aménagement sera visible en surface (cf coupe des travaux, zone en orange dans le dossier d'enquête pièce G).

6) Quel planning précis pour la concertation préalable annoncée avec les propriétaires ?

Le projet n'est pas soumis à concertations code de l'urbanisme ou code de l'environnement. Des échanges sont prévus avec les riverains autant que de besoin.

(Note du CE : la question de la protection contre le bruit est au centre des préoccupations de cet intervenant, sujet qui a donné lieu à un contentieux actuellement en appel devant les tribunaux judiciaires et hors du périmètre de la présente enquête. Pour autant, la phase de travaux qui s'annonce peut fournir l'occasion de réexaminer un éventuel dispositif ad hoc, voire évaluer la performance des pare-bruit positionnés en face de la parcelle.)

Le contentieux évoqué ci-dessus est à ce jour terminé (l'arrêt ayant été rendu).

En ce qui concerne l'installation d'une protection acoustique sur la propriété de M. Fortier, nous rappelons qu'une protection individuelle a été acceptée par M. Fortier, cette protection étant, compte tenu de la configuration du site, la plus adaptée. Les écrans situés dans le sens opposé sont des dispositifs absorbants qui n'augmentent pas le bruit en façade de la propriété de M. Fortier.

Remarque : qui est titulaire de la parcelle 177 contigüe indiquée en jaune ?

Le propriétaire de la parcelle est ESCOTA.

1° Visite de M et Mme LEFEVRE, propriétaires occupants des parcelles (lots 164, 165 et 166) situées au 90 av des Chênes à Cagnes-sur-Mer.

*** souhaiteraient à l'occasion des travaux un nettoyage par ESCOTA de la bande végétalisée en haut du mur, les arbres qui y sont plantés étant très rarement taillés et représentant un poids énorme.**

Réponse du MO :

Les services d'exploitations entretiennent régulièrement les dépendances vertes. La taille des arbres est programmée dès que nécessaire.

Pour ce qui concerne la zone précitée, une intervention est programmée courant 2025. La date précise sera communiquée aux riverains.

*** craintes exprimées sur la stabilité du terrain d'assiette de la maison, de la piscine, et de la semelle du mur en moellons à l'angle Ouest du terrain.**

Réponse du MO :

D'une part, des confortement provisoires nécessaires avant les travaux définitifs ont été réalisés.

D'autre part ESCOTA a mis en place un dispositif de surveillance en temps réel (des cibles géométriques ont été mises sur les murs, celles-ci sont suivies par des machines automatisées de haute précision (théodolite) qui retransmettent les données en temps réel 24h / 24h), permettant des mesures et un contrôle permanent des murs.

*** quelles précautions seront prises pour le puisard situé à environ 4m50 du mur à l'angle opposé à l'Est ?**

Réponse du MO :

Avec l'accord du propriétaire un relevé topographique du puisard peut être réalisé afin que ce dernier soit pris en compte dans les études de projet, ce qui garantira que ce dernier ne soit pas atteint lors des travaux.

*** signalent l'existence d'une cave profonde sous la maison et d'une réserve d'eau sous la garage.**

Réponse du MO :

Avec l'accord du propriétaire un relevé topographique de la cave et de la réserve d'eau peut être réalisé afin que ces derniers soient pris en compte dans les études de projet ce qui garantira que ces derniers ne soient pas atteints lors des travaux.

Visite de M. Philippe BARGUIRDJIAN en son nom et celui de Mme LOPEZ propriétaire non occupant de la parcelle AS 109 et AS 316 au 687 bis du Bd Jean ASSOLA à St L du V

Souhaiterait connaître l'impact possible des travaux en projet sur le mur de soutènement de l'A8 croisant le Bd Jean OSSOLA ?

Réponse du MO :

Les travaux n'auront pas « d'impact » sur les murs existant. Les travaux visent à renforcer les murs existants au moyen de nouveaux clous qui seront visibles sur la face du mur coté autoroute.

Signale que les parcelles AS 471/472 ne sont pas répertoriées sur le cadastre

Réponse du MO :

Les parcelles existent bien au cadastre, ci-dessous extrait du cadastre:



Direction générale des finances publiques
 Cellule d'assistance technique du SPDC
 du lundi au vendredi
 de 8h00 à 18h00
 Courriel : esi.oreans.adspdc@dgfiip.finances.gouv.fr

N° de dossier

Extrait cadastral modèle 1

conforme à la documentation cadastrale à la date du : 21/11/2024
 valide six mois à partir de cette date

Extrait confectionné par : GEOFIT

SF2415901297

DESIGNATION DES PROPRIETES									
Département : 006				Commune : 123 ST LAURENT DU VAR					
Section	N° plan	PDL	N° du lot	Quote-part Adresse	Contenance cadastrale	Renvoi	Designation nouvelle		
							N° de DA	Section	N° plan
AS	0471			LES CASALS	0ha03a65ca				



Direction générale des finances publiques
 Cellule d'assistance technique du SPDC
 du lundi au vendredi
 de 8h00 à 18h00
 Courriel : esi-orleans.adspsc@dgfip.finances.gouv.fr

N° de dossier :

Extrait cadastral modèle 1

conforme à la documentation cadastrale à la date du : 21/11/2024
 valide six mois à partir de cette date

Extrait confectionné par : GEOFIT

SF2415901320

DESIGNATION DES PROPRIETES										
Département : 006			Commune : 123 ST LAURENT DU VAR							
Section	N° plan	PDL	N° du lot	Quote-part Adresse	Contenance cadastrale	Renvoi	Désignation nouvelle			
							N° de DA	Section	N° plan	Contenance
AR	0472			LES CASALS	0ha07/10ca					

Documents argumentaires établis par des avocats-conseils (Cabinet FDA et Cabinet BLAIS)

(Le courrier de FDA également adressé précédemment à ESCOTA (autour du 26 novembre) propose le rachat pur et simple de la parcelle AV 81)

Réponse du MO :

La proposition de rachat de la parcelle AV81 sera étudiée par les services techniques et fonciers d'Escota.

Commentaire du Commissaire enquêteur

Dont acte

Le mémoire du Cabinet BLAIS dénonce avec véhémence la méthode et les choix retenus pour ces travaux :

En substance :

1) mécontentement vis à vis d'un manque d'informations pertinentes par ESCOTA sur les scénarios examinés et les résultats des études de scénarios invoquées.

Réponse du MO :

Comme indiqué dans le dossier pièce A page 2, chap. 1.1 « objet de l'enquête publique et parcellaire », à la suite des opérations de surveillance, les experts ont alerté sur l'état de tirants qui s'avèrent corrodés ce qui « pourrait entraîner des désordres plus ou moins importants sur les murs, avec de potentielles conséquences sur les conditions de circulation de l'autoroute et sur les terrains avoisinants ».

Le dossier détaille les différentes solutions étudiées par des bureaux d'études et des experts indépendants, ainsi que les critères de choix ayant conduit à sélectionner les solutions présentées.

Les deux solutions préférentielles, identifiées les experts techniques font l'objet d'une analyse plus approfondie.

Le projet a été soumis à l'avis du CEREMA et a fait l'objet de concertations avec les services de l'Etat, notamment la direction

générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM).

Commentaire du Commissaire enquêteur

Il convient de rappeler que le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle conjointe du ministre de la Transition écologique et solidaire, et du ministre de la Cohésion des territoires. Reconnu comme une référence, cet organisme regroupe des experts de premier plan dans ses domaines de compétence.

2) EP trop brève et inaccessibilité incompréhensible du dossier en ligne

Réponse du MO :

La durée de l'enquête a été fixée conformément aux modalités définies par le code de l'expropriation. Après concertation avec la préfecture, et dans la mesure où cette procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), code de l'expropriation, ne requiert pas la mise en ligne du dossier, il n'a pas été demandé à ESCOTA de le publier en ligne.

Par ailleurs, de nombreuses actions de communication ont été menées auprès des riverains concernés en amont de l'enquête. Ainsi, des courriers d'information ont été envoyés en avril, mai et juin 2024. Ces courriers ont favorisé des échanges avec de nombreux riverains, que ce soit via le retour des questionnaires mis à disposition, l'utilisation de l'adresse email dédiée «communicationdmo.escota@vinci-autoroutes.com », ou encore la prise de rendez-vous téléphoniques ou en présentiel.

Commentaire du Commissaire enquêteur

Dont acte. Cependant, il ressort des griefs exprimés par certains riverains que les outils d'information et de communication ou les intermédiaires missionnés à cet effet n'ont pas permis de rendre les échanges suffisamment fluides sur la phase préparatoire et sur l'agenda des travaux, ni même d'atténuer les craintes, légitimes, sur les conséquences de ces travaux sur les maisons et leurs équipements annexes.

3) atteintes graves aux propriétés générées par ces travaux coûteux, lourds et retenant une technologie susceptible de fragiliser voire détruire le bâti lui même, ses dépendances tels sous-sol, piscine, forage (notamment propriétés 18 et 19) Réponse du MO :

La solution technique retenue résulte d'études de conception produites par des bureaux d'études spécialisés. La conception a été contrôlée par le CEREMA et concertée avec l'Etat. La réalisation des travaux décrits dans le dossier pérenniserait de fait le bâti en renforçant l'ouvrage de soutènement. Par ailleurs, des expertises seront menées avant le début des travaux par des experts judiciaires indépendants, désignés par le tribunal administratif dans le cadre de référés préventifs.

Ces expertises visent à garantir les droits des riverains en prévenant tout litige éventuel lié à d'éventuels désordres pouvant découler de la réalisation des travaux.

Commentaire du Commissaire enquêteur Dont

acte.

Le référé préventif vise à agir avant que le préjudice ou le dommage ne se matérialise, particulièrement dans le cadre d'une opération de construction ou de travaux.

Il s'agit d'une mesure qui permet de demander au juge administratif et avant tout litige de nommer un expert agréé afin de « fixer » une situation à un moment donné, en l'occurrence avant le début des étapes préparatoires et préalables aux travaux, mesure que l'on peut qualifier de « conservatoire ».

L'expert viendra expertiser non seulement la parcelle et ses constructions, mais aussi les annexes techniques, les parkings et sous-sols, les équipements tels que les piscines mais aussi l'ensemble des immeubles avoisinants (y compris les réseaux, la voirie).

4) Aucune prise en compte des nuisances provoquées par la circulation routière (sonores et de pollution en particules)

Réponse du MO :

La prise en compte des nuisances provoquées par la circulation routière ne rentre pas dans le cadre de la présente enquête qui est de maîtriser le foncier nécessaire afin de permettre les travaux de maintenance d'un ouvrage existant.

Commentaire du Commissaire enquêteur

Dont acte

5) absence totale de volet environnemental : il aurait fallu *a minima* prévoir des travaux d'isolation phonique avec des technologies adaptées le long de ces 4 murs

Réponse du MO :

Cette enquête régie par le code de l'expropriation ne comporte pas de volet environnemental. Les études acoustiques n'entrent pas dans le

périmètre des travaux à entreprendre. De plus, en ce qui concerne la protection acoustique des bâtis, un programme de résorption des bâtis éligibles à protection contre le bruit est en cours, intégrant cette section d'autoroute. Tous les bâtis éligibles seront ainsi traités d'ici fin 2025.

Commentaire du Commissaire enquêteur

Dont acte

6) le résultat est une atteinte à la constructibilité dans une zone classée pavillonnaire

Réponse du MO :

La présente enquête vise à la maîtrise foncière des sous-sols nécessaires aux travaux de renforcement de murs situés en bordure de l'autoroute A8, qui soutiennent des voiries, des jardins publics, du délaissé autoroutiers et des bâtis.

La quasi-totalité des tréfonds dont l'acquisition est envisagée sont situés dans la zone non aedificandi définie par le PLU c'est-à-dire dans une bande inconstructible. Les nouveaux clous seraient positionnés entièrement sous les tirants existants, minimisant ainsi l'impact sur l'espace constructible.

Commentaire du Commissaire enquêteur

Dont acte

7) des solutions alternatives d'ailleurs évoquées dans les études citées par ESCOTA étaient envisageables et plus satisfaisantes

Réponse du MO :

Comme indiqué au chap. 2.3.1 de la pièce B, une analyse de différentes solutions a été réalisée. Une analyse multicritères concernant des

thématiques multiples, permettant la comparaison des avantages et des inconvénients de chacune des solutions étudiées, a été réalisée par les bureaux d'études et validée par les experts du CEREMA. Cette analyse a conduit à retenir 2 solutions qui ont été étudiées de façon plus approfondie. La solution proposée apparaît comme la plus adaptée, alliant performance technique, respect des délais de réalisation et facilité de suivi de l'ouvrage après travaux.

Commentaire du Commissaire enquêteur

Dont acte. L'avis du CEREMA, établissement public expert et conseil, est important dans le cas présent s'agissant d'un programme visant à prévenir des risques avérés d'effondrement.

8) aucun examen de la possibilité de couverture au droit des murs 54 A et B , (galerie artificielle avec ouvrage-cadre) Réponse du MO :

Ce commentaire semble faire référence à un ouvrage de protection phonique et / ou esthétique. L'objet de la présente enquête est uniquement de maîtriser le foncier nécessaire aux travaux de maintenance d'un ouvrage existant.

La réalisation d'une galerie artificielle avec ouvrage-cadre constitue une importante modification de l'infrastructure existante qui ne peut être engagée qu'à la demande des services de l'Etat.

Il est à noter que de tels travaux ne sont pas comparables en termes de coûts, de complexité, de délais de conception et de travaux avec la présente opération et ne répondent pas au calendrier des travaux de renforcement nécessaire.

Commentaire du Commissaire enquêteur

Dont acte. Le programme soumis à l'enquête a été demandé par les services de l'Etat concédant, avec pour objet de consolider quatre murs sur lesquels des signes de fragilité ont été formellement identifiés, dans le cadre de la mission d'entretien et de prévention

incombant au concessionnaire et ce à quelques années seulement du terme de la concession (2032).

9) in fine, opposition formelle du cabinet conseil à la DUP

Commentaire du Commissaire enquêteur

Se reporter sur ce point à mes conclusions motivées relatives à l'enquête préalable à la DUP.

APPRECIATION GENERALE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Il apparaît que le dossier comporte, pour l'une et l'autre enquête, les éléments essentiels nécessaires à la bonne compréhension du programme.

L'avis rendu par la DDTM le 21 septembre, assorti de recommandations sur la compatibilité avec la loi sur l'eau et les précautions à prendre en phase chantier, confirme la nécessité et l'urgence des travaux de confortement de ces quatre murs.

La justification de l'utilité publique du programme repose sur trois piliers :

- **Prendre en compte les conclusions des services experts de l'Etat sur l'urgence et la nécessité de cette phase 2 du programme de renforcement des murs 38, 40, 58 A et 58 B. En cause : la continuité du service autoroutier, la sécurité des usagers**

- **Pour le concessionnaire, maître d'ouvrage tenu d'accomplir les travaux d'entretien prescrits par l'Etat, obtenir la cessibilité et la maîtrise des tréfonds des propriétés riveraines.**
- **Mettre autant que possible ces ouvrages en conformité avec le classement, en 2010, de ce secteur en zone de sismicité moyenne (en cas de séisme majeur à Nice, le plan ORSEC confère à cet axe de l'A8 le rôle de voie d'évacuation de l'Ouest de l'agglomération).**

Pour ce qui relève du volet parcellaire, les procédures prévues ont été conduites dans les conditions selon les dispositions réglementaires requises :

« Notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie faite par l'expropriant, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, aux propriétaires figurant sur la liste établie conformément à l'article [R. 131-3](#), lorsque leur domicile est connu d'après les renseignements recueillis par l'expropriant ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.

En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire, qui en fait afficher une, et, le cas échéant, aux locataires et aux preneurs à bail rural ».

Ainsi et à la date du 29 novembre, clôture de l'enquête, ESCOTA confirme que tous les riverains ont été identifiés, écartant tout risque de blocage sur les acquisitions foncières à opérer et pour lesquelles il est rappelé que la voie amiable est toujours privilégiée de préférence à l'expropriation judiciaire.

Néanmoins et si tous les riverains ont été contactés personnellement avec l'accompagnement d'un expert foncier, la phase d'enquête a révélé que, pour ce qui concerne la majorité des intervenants (soit par consignation, entretien ou production d'un argumentaire), **subsistent des griefs, des doutes et des inquiétudes** : griefs sur le caractère aléatoire, irrégulier et partiel des informations fournies, doutes sur la nécessité des travaux, sur le bien-fondé du choix final de la technologie parois clouées, inquiétudes sur le déroulement du chantier et sur les atteintes ou dégradations possibles au bâti et annexes diverses.

Les assurances expressément fournies par le Maître d'ouvrage sur la méthode qui sera suivie en phase pré-opérationnelle et chantier sont ici rappelées :

Création d'une boîte mail dédiée

Reprise systématique des contacts par le cabinet Geofit

Relevés géométriques effectués en la présence des riverains

Pose de capteurs sur les murs et les abords des terrains après information préalable et documentée du riverain (cibles de géomètre par théodolite motorisé)

Lancement des référés préventifs systématiques, sous le contrôle du juge administratif, à la mi-2025.

En phase travaux, un coordonnateur SPS sera missionné.

Pas de travaux prévus en surface, ni même d'occupation temporaire de terrain.

Travaux de nuit depuis la voie autoroutière.

Quelques espèces végétales d'intérêt patrimonial répertoriées.

Il conviendra de s'assurer que ces mesures seront mises en oeuvre en temps utile avec une information préalable appropriée des riverains.

En outre, en réponse à la **question récurrente des protections antibruit inégalement installées (aspect hors périmètre de l'enquête)**, le maître d'ouvrage précise qu'à l'issue du bilan d'éligibilité en cours pour toutes les résidences riveraines, les traitements identifiés comme justifiés et appropriés seront opérés d'ici la fin 2025.

le 16 décembre 2024

