



La lettre du Cercle Cagnois !

RÉFLEXIONS & PROSPECTIVES - DÉCEMBRE 2024

Editorial



Jean Pierre Woignier
Président du Cercle Cagnois

Depuis plusieurs mois, le Cercle Cagnois s'implique activement dans le débat municipal en proposant des projets et des idées visant à améliorer la vie locale. Composé de citoyens engagés, notre groupe se distingue par son approche apolitique, n'étant rattaché à aucun parti politique.

À la fin du mois d'octobre, nous avons publié un numéro de notre revue "Nous sommes Cagnes". Les nombreuses réactions et soutiens que nous avons reçus ont été une agréable surprise et confirment que nous suivons la bonne direction.

Aujourd'hui, nous lançons un nouvel outil : une lettre ponctuelle destinée aux Cagnois, qui vous permettra de mieux appréhender certains dossiers sensibles à la lumière de l'actualité locale.

Dans ce premier numéro, nous vous proposons de découvrir trois dossiers :

- Maltraitance dans un Ehpad ? (P.1)
- Le projet du tramway (P.2-3)
- La valeur des terrains de la Villette (P.4)

Nous vous souhaitons une agréable lecture.

Aucune partie de cette lettre ne peut-être reproduite ou utilisée sous quelques formes et moyens que ce soit sans l'accord de l'éditeur.

Lettre éditée à 2 500 exemplaires

Directeur de Publication : Jean-Pierre Woignier -
Rédaction : Pierre Martin, Roger Pillier,
Jean-Paul Peiffer

Le Cercle Cagnois

Association régie par la loi de 1901,
enregistrée sous le numéro W061017103
Siège social : c/o ASS 60, avenue de Nice,
06800 Cagnes-sur-Mer

www.lecerclecagnois.fr
lecerclecagnois@gmail.com

Le Maire de Cagnes-sur-Mer surpris par les maltraitances dans un Ehpad : un manque d'anticipation flagrant



Le maire de Cagnes-sur-Mer, Louis Nègre, a récemment exprimé sa stupéfaction après les révélations de Nice-Matin en novembre 2024 concernant des allégations de maltraitance au sein de l'Ehpad "Les Jardins d'Ines". Qualifiant cette situation de "choquante", il a immédiatement exigé des mesures urgentes, demandant un compte-rendu détaillé de l'inspection surprise menée par l'Agence régionale de santé (ARS). Pourtant, une question reste en suspens : comment le maire, en charge de la qualité de vie de ses administrés, a-t-il pu être pris au dépourvu face à une telle situation ?

La Responsabilité du Maire en Question

En tant que maire, Louis Nègre a la responsabilité d'assurer le bien-être des résidents des Ehpad de sa commune, même si ces établissements sont gérés par des groupes privés. Le maire joue un rôle central dans l'alerte des dysfonctionnements et dans la coordination avec les autorités sanitaires, comme l'ARS. Cependant, dans le cas des "Jardins d'Ines", il semble que le maire n'ait pas été informé des graves problèmes qui secouaient l'établissement dès le printemps 2024. Des décès suspects, des plaintes des familles, et des témoignages de négligence avaient pourtant été rapportés bien avant la publication de l'enquête de Nice-Matin mais semble-t-il ne sont parvenus aux oreilles de notre édile.

Des Dysfonctionnements Ignorés

Le manque de réactivité des autorités compétentes soulève de nombreuses interrogations. Pourquoi les alertes n'ont-elles pas été prises plus sérieusement ? Pourquoi l'ARS et la direction de l'Ehpad n'ont-elles pas réagi plus tôt pour prévenir des incidents aussi graves ? Si la communication entre la municipalité, l'ARS et les établissements privés avait été plus fluide, peut-être que des actions auraient pu être entreprises bien avant la publication de l'enquête de Nice-Matin. Une meilleure anticipation aurait sans doute permis d'éviter une situation aussi dégradante pour les résidents.

La gestion de ces établissements pour personnes âgées, dont la vulnérabilité nécessite une surveillance accrue, soulève des questions sur la manière dont les

maires, les agences régionales de santé et les directions des Ehpad coopèrent. Louis Nègre, malgré ses bonnes intentions, semble avoir manqué une occasion d'assurer une vigilance proactive, tant au niveau local qu'auprès des autorités sanitaires.

La Nécessité d'un Conseil de Vie Sociale Trimestriel

Face à cette situation, il est devenu plus évident que des mesures de contrôle renforcées sont nécessaires. Il serait désormais souhaitable que, dans cet Ehpad et dans les autres établissements, un Conseil de Vie Sociale (CVS) se réunisse tous les trimestres. Ce conseil, réunissant les familles, la direction de l'établissement et les représentants du Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) de la Ville de Cagnes-sur-Mer, permettrait d'assurer une gestion plus transparente et réactive des établissements. Une telle mesure garantirait non seulement une meilleure communication, mais également une surveillance plus étroite des conditions de vie des résidents.

Le CVS joue un rôle essentiel en permettant aux familles de s'exprimer sur la qualité des soins, les conditions de vie des résidents, et d'autres problèmes qui pourraient émerger. En réunissant ces acteurs tous les trois mois, l'Ehpad serait constamment suivi, et les signaux d'alarme pourraient être repérés plus tôt, avant que la situation ne dégénère.

Une Réaction Compréhensible, mais tardive

La réaction de Louis Nègre, bien qu'elle soit compréhensible face à une situation choquante, soulève néanmoins des questions sur l'anticipation et la prévention des problèmes dans les Ehpad. En tant que maire, il aurait dû être plus impliqué dans le suivi des établissements de sa ville, en prenant des mesures proactives et en garantissant une meilleure communication avec les familles et les autorités compétentes.

Les dysfonctionnements relevés dans cet Ehpad ne peuvent plus être ignorés, et il devient urgent que des actions plus efficaces soient mises en place pour éviter que de telles dérives ne se reproduisent.

TRAMWAY OU BHNS : UNE RÉFLEXION NÉCESSAIRE POUR CAGNES-SUR-MER



Le tramway, souvent présenté comme une solution miracle aux défis de mobilité urbaine, est également un outil politique puissant, régulièrement mis en avant lors des campagnes municipales.

Monsieur le Maire de Saint Laurent du Var, Joseph Segura, a affirmé en novembre 2024 que « l'arrivée du tram, c'est demain », avec une livraison prévue pour 2030. Cette formule s'inscrit dans une tradition d'annonces électorales ambitieuses, déjà observée lors des précédentes échéances comme celles de 2020.

Si l'idée d'un tramway peut séduire par sa modernité et son attrait, les habitants doivent rester vigilants face aux promesses et à la réalité d'un tel projet, tant sur les plans financier, social, qu'urbanistique.

Un projet ambitieux, mais à quel prix ?

Le coût estimé de la ligne 4 du tramway approche les 600 millions d'euros, une dépense considérable qui soulève des interrogations :

- **Comment ce projet sera-t-il financé ?** Les habitants de Cagnes-sur-Mer risquent-ils de subir une augmentation des taxes locales pour couvrir les investissements ?
- **Quelles priorités budgétaires seront sacrifiées ?** Cette somme pourrait-elle être mieux investie dans des solutions plus immédiates, comme un renforcement des réseaux existants ou des infrastructures scolaires et culturelles ?

Un impact environnemental et social à ne pas négliger

- **Les nuisances des travaux :** La construction d'un tramway engendre inévitablement des perturbations majeures : circulation restreinte, bruit, impact sur les commerçants et riverains et des drames humains avec les expropriations. Ces travaux, souvent longs, doivent être gérés avec transparence et dialogue.
- **Une urbanisation incontrôlée :** Le tramway risque d'accélérer la densification urbaine en favorisant le déplacement des populations. Les quartiers traversés, comme la RN7 pourraient voir apparaître des immeubles de grande hauteur, au détriment de l'identité architecturale et de la qualité de vie tandis que sur le Boulevard Maréchal Juin et le centre ville, s'orientera sur des problèmes de circulation où l'automobiliste ne sera plus prioritaire.

Des enjeux cruciaux pour Cagnes-sur-Mer

- **Une densité démographique préoccupante :** Avec l'arrivée de plus de 2000 habitants avec l'Éco-Quartier et sur l'avenue de la Gare le centre-ville pourrait devenir un véritable goulot d'étranglement. Le tramway, loin d'apaiser la situation, pourrait exacerber ces tensions en attirant encore plus de population et de circulation.
- **Le tramway, en devenant une « pompe à population »,** risque d'encourager une bétonisation effrénée, profitant avant tout aux promoteurs immobiliers et à des populations extérieures aisées tout en laissant de côté les familles cagnoises.

Une nécessaire pause dans l'urbanisation

Le Cercle Cagnois estime qu'il est impératif de ralentir le développement urbain pour adapter les infrastructures existantes aux besoins croissants. Écoles, équipements culturels, infrastructures sportives : tout accuse un retard criant.

Une modification du PLUM indispensable

Le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUM) doit être revu pour empêcher une urbanisation incontrôlée sur certains secteurs, notamment le long du tracé prévu du tramway. Ce document d'urbanisme doit avant tout préserver :

- L'identité des quartiers ;
- Les espaces verts ;
- Une mixité sociale qui doit profiter aux familles cagnoises plutôt qu'à une clientèle extérieure aisée.

La crise des logements sociaux : un problème prioritaire

La politique de logements sociaux actuelle est insuffisante et montre ses limites. En moins d'un an, les demandes ont bondi de 1000 à 2200, révélant une incapacité à répondre aux besoins des habitants.

La priorité doit être donnée à la construction de logements accessibles pour les familles locales, avec un modèle qui privilégie les Cagnois plutôt que des investisseurs externes.

Le projet de tramway ne doit pas devenir une excuse pour justifier des projets immobiliers luxueux qui excluent les populations modestes.

TER, BHNS, MINIBUS UN TRIO GAGNANT

Un TER toutes les 15 minutes

- Avec un TER circulant déjà toutes les 15 minutes, le tramway pourrait apparaître comme redondant surtout que le Tramway se retrouve sur toute la longueur de la RN7 en parallèle à la ligne ferroviaire.
- Pour faciliter ce moyen de transport, il suffirait que la Métropole et la Région puisse s'entendre sur une tarification plus adaptée à la concurrence du bus.
- La capacité du Train dépasse très largement celle du Tramway, par contre le train s'arrête à des stations plus éloignées que les stations des tramway.
- Pour aller à Nice de la gare de Cagnes ou celle du Cros, les voyageurs pourront s'arrêter à la gare multimodale de Saint Augustin pour prendre le tramway en direction de Saint Isidore, l'aéroport et du centre ville de Nice. Par ailleurs si le tramway de la ligne 4 devait se faire il arriverait au même endroit pour desservir les mêmes directions.
- Ces mêmes voyageurs pourrions aussi voyager en direction de Cannes.
- La gare de Cagnes sur mer a développé un parking relais, il serait bénéfique que ce type de parking soit installé au Cros de Cagnes en place et lieu du Parking de la Métropole près de Renault

Un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en lieu et place du tramway une alternative stratégique

Le projet de tramway à Cagnes-sur-Mer suscite de nombreux débats, tant pour son coût que pour son impact sur l'urbanisation et l'environnement local. En alternative, le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) apparaît comme une solution mieux adaptée aux besoins de la ville et de ses habitants.

- **Les avantages d'un BHNS par rapport au tramway :** Un coût d'investissement réduit, le coût de construction d'un BHNS oscille entre 1 et 10 millions d'euros par kilomètre suivant les aménagements, contre 30 à 50 millions d'euros par kilomètre pour un tramway.
- Cela permet de financer des infrastructures complémentaires, comme des parkings relais, des pistes cyclables ou des équipements publics essentiels.



Une mise en œuvre rapide

- Les travaux nécessaires pour un BHNS sont beaucoup moins complexes que ceux d'un tramway (pas de rails ni de caténaires).
- La mise en service peut être réalisée de quelques mois à 3 ans suivant les aménagements, contre plus de 8 à 10 ans pour un tramway.

Flexibilité et adaptabilité

- Les lignes de BHNS peuvent être modifiées ou étendues facilement en fonction de l'évolution des besoins de la population.
- Contrairement au tramway, le tracé n'est pas figé, permettant d'ajuster les services à court terme.

Respect de l'environnement urbain

- Le BHNS utilise des véhicules modernes, souvent électriques ou à hydrogène, réduisant l'impact environnemental.
- Les travaux pour un BHNS entraînent moins de perturbations pour les habitants et les commerçants.

Amélioration de la mobilité à moindre coût

- Avec une cadence élevée (toutes les 5 à 10 minutes), des voies réservées et des priorités aux feux, le BHNS offre une expérience de transport rapide et fluide, comparable à celle du tramway.
- Il s'intègre facilement dans les centres urbains et les zones résidentielles sans nécessiter de lourds réaménagements.

Un projet adapté aux réalités locales

À Cagnes-sur-Mer, où la densité de population et les défis de mobilité évoluent rapidement, un BHNS répondrait mieux aux contraintes actuelles :

- **Un circuit de Nice à l'hippodrome de Cagnes sur Mer sur le bord de mer :** entre Nice et le port du Cros de Cagnes, la structure de la route du bord de mer en ajoutant quelques modifications permettra d'utiliser une voie simple dédiée

uniquement au BHNS. À partir du port jusqu'à l'hippodrome, la voie deviendrait partagée où un parking relais (véhicules, vélos, trottinettes...) pourrait être installé.

- Sur ce même arrêt le BHNS de la Casa pourrait s'arrêter pour aller en direction d'Antibes.
- De plus un deuxième BHNS pourrait aller aussi en direction de Vence en passant par la gare SNCF de Cagnes sur Mer et polygone.

Conclusion pour le BHNS

- Un BHNS représente une solution moderne, économique et réaliste pour répondre aux besoins de mobilité de Cagnes-sur-Mer. Tout en évitant les écueils d'un projet de tramway coûteux et rigide, il offre des avantages immédiats pour les habitants et un impact moindre sur l'environnement urbain. Cette alternative mérite une étude approfondie pour garantir une mobilité durable et adaptée aux besoins locaux.

Un réseau secondaire de mini-bus électriques ou à hydrogène

La mise en place d'un réseau secondaire de mini-bus électriques ou à hydrogène irriguant le centre ville et les quartiers représenterait une solution écologique, efficace et adaptée.

Cette initiative pourrait offrir des avantages significatifs tout en répondant aux attentes des habitants.

- Réduction de l'utilisation des véhicules personnels.
- Un réseau de mini-bus incite à utiliser des transports collectifs pour les trajets courts.
- Diminution des embouteillages sur le centre-ville.
- Diminution des émissions de gaz à effet de serre grâce à l'utilisation de véhicules non polluants.
- Favorise Les connexions entre les différents quartiers excentrés.
- Un accès facilité aux écoles, équipements sportifs et culturels, ou encore aux zones commerciales.

- Une accessibilité accrue
- Un service régulier et gratuit ou à faible coût.
- Une mobilité simplifiée pour les personnes âgées, les jeunes sans véhicule, et les habitants des zones périphériques.
- Trois pôles de redirection : l'hippodrome, le square Bourdet et le Cros (derrière Renault).

Un choix stratégique pour l'avenir de la ville

Le tramway, bien que séduisant, ne doit pas devenir une fuite en avant dans le développement urbain de Cagnes-sur-Mer. Avant d'engager des sommes colossales, il est essentiel de se demander si ce projet répond vraiment aux besoins des habitants ou s'il sert avant tout des ambitions politiques et métropolitaines. Le Cercle Cagnois appelle à une réflexion collective, transparente et pragmatique, avec une priorité donnée :

- À l'amélioration des infrastructures existantes ;
- À une politique de logement social ambitieuse ;
- Et à des solutions de mobilité plus adaptées, comme le BHNS accouplé à un réseau de mini-bus.

Les intérêts de Cagnes-sur-Mer doivent primer sur ceux de la Métropole et des promoteurs privés.

Nous lançons un appel à la Métropole

- Le BHNS N°12 qui va de Nice à Cap 3000, ne pourrait-il pas continuer sur Cagnes sur Mer ?
- Pour quelles raisons la ville de Nice développe sur son propre territoire des navettes de minibus électriques dans les Quartiers et pas à Cagnes sur Mer ?
- Pour quelles raisons un essai en grandeur nature sur le secteur de Cagnes sur mer ne pourrait-il pas se faire avec les infrastructures routières actuelles avec un minimum d'aménagement ?

LE PRIX DE VENTE DU PARKING DE LA VILLETTE A T-IL ÉTÉ SOUS-ÉVALUÉ ?



Le parking de la Villette à Cagnes-sur-Mer soulève des interrogations importantes quant à sa cession, notamment en raison du prix jugé non conforme et de la manière dont cette transaction a été réalisée.

La question centrale est de savoir si la municipalité de Louis Nègre a bradé ce bien public au profit de la Société d'aménagement publique locale (SPL), un acteur de la Métropole Nice-Côte d'Azur.

Cette transaction est intervenue dans le cadre du projet d'éco-quartier de Villette-Canebiers, visant à transformer le secteur.

C'est suite à l'absence de réponses lors des conseils municipaux que Philippe Touzeau-Menoni, élu d'opposition (Union pour Cagnes), a adressé la question au procureur de la République.

En novembre 2024, il a adressé un signalement, en vertu de l'article 40 du Code de procédure pénale, s'alarmant de ce qu'il considère comme une "cession du patrimoine cagnois" à un prix largement inférieur à la valeur marchande réelle des biens.

Un prix jugé non conforme

Une des préoccupations majeures réside dans l'écart de 18 millions d'euros entre le prix de cession de 11,4 millions d'euros et la revente prévue par la SPL, fixée à 29 millions d'euros.

Cette différence soulève de sérieuses questions quant à la juste évaluation du terrain et sur les raisons d'une telle disparité.

Cette sous-évaluation semble mettre en péril les intérêts financiers de la Ville, d'autant plus qu'il s'agit d'un bien public.

La SPL Côte d'Azur Aménagement

La question de la relation entre la municipalité et la SPL Côte d'Azur Aménagement est également au cœur des préoccupations.

Louis Nègre cumule les fonctions de maire de Cagnes-sur-Mer et de président de la Métropole Nice-Côte d'Azur, en plus de présider la SPL. Cette concentration de pouvoir interroge sur la transparence des décisions prises.

L'opposition s'interroge sur le choix de passer par la SPL plutôt que de vendre directement à un promoteur privé, tel que Bouygues Immobilier, ce qui aurait pu permettre de maximiser les recettes de la Ville.

Des justifications insuffisantes selon l'opposition

Le maire justifie cette vente en expliquant que la Ville a perdu ses compétences sur certains aménagements depuis 2008, notamment en ce qui concerne la voirie, et que la SPL aurait donc un rôle légitime à jouer dans le cadre de l'aménagement de ce secteur.

Pourtant, cette justification n'a pas convaincu les élus d'opposition, qui la qualifient de "verbiage".

Ils estiment que cette opération semble pénaliser la Ville, qui ne semble pas tirer profit de la cession de ce terrain, et soulignent l'apparente sous-évaluation du terrain en question.

Un paiement différé problématique

Un autre élément inquiétant est le paiement différé des 11,4 millions d'euros, qui ne seront versés à la Ville qu'en 2029, une fois le projet d'écoquartier terminé.

Ce retard soulève des interrogations sur la réévaluation du prix de cession, qui a été fixé en 2015. Un tel paiement à long terme pourrait engendrer une perte de valeur pour la Ville, notamment si la réévaluation du terrain fait apparaître une différence substantielle entre la valeur actuelle et celle de 2015.

Un enjeu global

Cette affaire met en lumière les tensions entre la valorisation du patrimoine communal et les intérêts des structures intercommunales comme la SPL.

Plusieurs problématiques se posent, dont la transparence des transactions financières, la gouvernance des structures publiques, et la maximisation des retombées économiques pour la collectivité locale.

Sous-évaluation du terrain de la Villette

Une expertise menée en 2015 par les Domaines estimait la valeur du terrain à 14 984 000 €, alors que la cession a eu lieu pour 11 415 000 €, soit une baisse de 3 568 438 €.

Cette sous-évaluation d'un patrimoine public soulève de nombreuses questions. Pourquoi un tel écart entre l'évaluation officielle et le prix final de la cession ?

Les conséquences de cette sous-évaluation risquent de nuire à la Ville, privant ainsi la collectivité d'une somme potentiellement plus importante.

Cession du Parc des Canebiers pour 1€ symbolique

En 2015, la Ville a cédé le parc des Canebiers à l'euro symbolique à la SPL pour l'intégrer dans le projet de la ZAC de la Villette.

Cette vente de ce Parc vert existant a permis d'obtenir le pourcentage de terrains verts requis pour obtenir la viabilité du projet de bétonnisation de 460 logements de l'Eco-Quartier.

D'autre part, la municipalité a engagé des fonds pour la requalification paysagère et la mise en valeur des berges de ce parc à hauteur de 3,2 millions d'euros, payés en compensation selon les termes du contrat et qui correspondrait à la baisse du prix des domaines.

Cela soulève des questions sur l'opportunité et la justesse de cette cession et il serait pertinent que la municipalité puisse nous répondre sur ce sujet.

Demande d'expertises

Au regard des éléments soulevés, le Cercle Cagnois, sans faire preuve de suspicion mais afin de dissiper toute ambiguïté, demande qu'une double expertise soit menée pour réévaluer la valeur des terrains de la Villette.

Ces expertises devraient être confiées, d'une part, aux services des Domaines, et d'autre part, à un expert agréé par les tribunaux, afin de garantir la transparence des résultats et de vérifier si la vente à la SPL a été réalisée à un prix équitable.

Une telle démarche apparaît essentielle pour s'assurer que les intérêts financiers de la Ville et de ses habitants n'ont pas été compromis dans cette transaction.

Conclusion

Cette affaire met en évidence la nécessité de renforcer la transparence dans les transactions immobilières impliquant des biens publics et des structures intercommunales comme la SPL.

Une réévaluation indépendante de la valeur des terrains de la Villette pourrait permettre d'éclaircir les zones d'ombre et d'assurer que la Ville et les Cagnois n'ont pas subi de préjudice financier dans cette opération.

Il est crucial que les autorités locales agissent dans un esprit de transparence pour préserver la confiance des citoyens et garantir une gestion efficace et équitable du patrimoine communal.