

DEPARTEMENT DES ALPES - MARITIMES

METROPOLE DE NICE COTE D'AZUR

Pièce 2

**ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES PREALABLE A LA DUP POUR
LE PROJET DE CREATION DE LA LIGNE 5 DU TRAMWAY SUR LES
COMMUNES DE
NICE, LA TRINITE ET DRAP**



ENQUETE A : DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

**Prescrites par arrêté de Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes du 9 octobre 2025
Enquête du lundi 03 novembre 2025 au vendredi 12 Décembre 2025 inclus**

**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA
COMMISSION D'ENQUETE**

MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Président : Léonard LOMBARDO

Membres : Odile BOUTEILLER -Jocelyne GOSSELIN - Gérard GRISERI - Daniel ROULETTE

DESTINATAIRES :

Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes
Madame la Présidente du Tribunal Administratif

Table des matières

FICHE D'IDENTITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE TRAMWAY L5.....	3
1-GENERALITES	3
2- RAPPEL DU PROJET ET DE L'OBJET DE L'ENQUETE :	4
3-BILAN GLOBAL DE L'ENQUETE	5
4. CONCLUSIONS MOTIVEES SUR LE PROJET, PAR THEME	7
4-1 LE PROJET, pertinence, intérêt, motivation	7
4-2 AUTRES MODES DE DEPLACEMENT	8
4-4 INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	10
4-5. ECONOMIE GENERALE DU PROJET ET FINANCEMENT	11
4-6 FONCIER	12
4-7 INCIDENCES EN PHASE CHANTIER.....	12
4-8 DOSSIER ET DEROULEMENT DE L'EP	12
4-9 RISQUES NATURELS.....	13
5 ANALYSE BILANTIELLE	13
5-1 Analyse qualitative du projet	13
5-1-1 Etape 1 de l'analyse bilantielle : le caractère d'intérêt général du projet	14
5-1-2 Etape 2 de l'analyse bilantielle : le projet nécessite la maitrise foncier	15
5-1-3 Etape 3 de l'analyse bilantielle : bilan couts/avantages de la realisation du projet.....	15
5-2- Bilan de l'Analyse bilantielle qualitative	17
6-ANALYSE COMPLEMENTAIRE DES ENJEUX, DES COUTS ET DES BENEFICES ATTENDUS	18
7-CONCLUSION GENERALE ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA DUP	19

FICHE D'IDENTITE DE L'ENQUETE PUBLIQUE TRAMWAY L5

Objet du dossier soumis à enquête publique	Création Ligne 5 Tramway communes de Nice La Trinité et Drap
Maître 'Ouvrage Maître d'Œuvre	Métropole Nice Côte d'Azur Groupement TRAM 4 W EST: Egis rail / Ingerop / S T O A / In situ
Autorité Organisatrice	Préfecture des Alpes Maritimes
Date de désignation de la commission d'enquête	Par décision du tribunal administratif de Nice N° 25000029/06 du 04 août 2025
Commission d'enquête	Président Léonard LOMBARDO Membres : Daniel ROULETTE- Gérard GRISERI – Odile BOUTEILLER – Jocelyne GOSSELIN
Arrêté d'ouverture d'enquête	L'arrêté du 9 octobre 2025 portant organisation de l'enquête
Durée de l'enquête	40 jours consécutifs du lundi 03 novembre au vendredi 12 décembre 2025
Publicité de l'enquête	Le quotidien Nice Matin / La Tribune Côte d'Azur Par Affichage de l'Avis d'ouverture de l'enquête
Quatre Lieux de permanence	Mairie annexe Nice Ariane : siège de l'enquête Mairie annexe Pasteur Bon Voyage Médiathèque les 4 chemins La Trinité Espace Jean Ferrat Drap
Permanences de la commission d'enquête	45 permanences
Registre dématérialisé	Publilégal, prestataire choisi par le Maître d'Ouvrage
Nombre d'Observations	778 observations dont aucune pour la mise en compatibilité du PLU de Drap
Incidents/ évènements particulier	Néant
PV de Synthèse	Remis au Maître d'Ouvrage le 22 décembre 2025
Mémoire en réponse du MO	Reçu par courriel du 13/01/2026
Remise du rapport et des 3 conclusions et avis motivé	Le 20/01/2026

1-GENERALITES

La "fiche d'identité" placée en tête du document rappelle des informations sur les étapes de l'enquête.

La désignation de la commission d'enquête, l'organisation et le déroulement de l'enquête, la publicité de l'enquête, les permanences et le dossier sont traités dans le rapport d'enquête... Pour l'élaboration des conclusions, la commission d'enquête s'appuie sur le traitement des thèmes du rapport et en rappelle une synthèse.

2- RAPPEL DU PROJET ET DE L'OBJET DE L'ENQUETE :

Le projet, porté par la métropole Nice Côte d'Azur (MNCA), prévoit l'implantation d'une ligne 5 structurante de tramway desservant les communes de Nice, La Trinité et Drap, dans le département des Alpes-Maritimes. Son objectif est d'améliorer l'offre de transport collectifs à l'Est de la métropole.

La réalisation du projet nécessite la Déclaration d'Utilité Publique et les mises en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Métropole (PLUm) Nice Côte d'Azur et du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Drap. Le PLU de Drap a été approuvé le 29 novembre 2012.

La Métropole Nice Côte d'Azur, maître d'ouvrage, poursuit depuis 2008 l'extension de son réseau structurant de transport en commun après la réalisation des 3 premières lignes et de la ligne 4 en cours.

Le maillage structurant de ces lignes de tramway avec la création de la ligne 5 vise à densifier le réseau de transport, à renforcer l'accessibilité et à favoriser une mobilité durable en accélérant la transition écologique pour atteindre les objectifs du Plan Climat métropolitain (-55% d'émission de gaz à effet de serre en 2030 et la neutralité carbone en 2050).

Inscrite au schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon de 2040, la ligne 5 vise à relier le SUD et le NORD de la Métropole en desservant les quartiers niçois des rives du Paillon, de Bon Voyage, de l'Ariane et des Liserons ainsi que les communes de La Trinité, de Drap et indirectement de Saint-André - de - la -Roche, soit un bassin de 47 000 habitants et 13 900 emplois en 25 minutes.

Cette nouvelle ligne a pour objet de dynamiser le territoire en désenclavant ces secteurs, en fluidifiant les déplacements et en réduisant la congestion routière, notamment depuis la vallée du Paillon et le Val de Banquière (Tourrette-Levens/Levens)

En accompagnement du linéaire et de l'infrastructure de tramway proprement dite, des équipements connexes seront créés favorisant l'intermodalité et la desserte de pôles économiques structurants.

Ce projet se caractérise par la création de 15 stations, la construction de 4 parkings-relais, de 2 pôles d'échange multimodaux et du site de maintenance et de remisage des Liserons.

La ligne 5 offrira une connexion directe avec la ligne 1 au niveau du Pont-Michel et du Palais des Exposition de Nice

Ce projet s'inscrit pour partie dans des emprises foncières déjà maîtrisées par le maître d'ouvrage. Il impacte toutefois des emprises foncières privées nécessitant par la suite une enquête parcellaire.

Dans ce cadre, l'enquête publique a pour objets principaux de :

- Reconnaître d'utilité publique les aménagements et les travaux pour la réalisation du tramway T5 afin d'obtenir la maîtrise foncière des terrains traversés par le projet.
- Mettre en compatibilité les documents d'urbanisme du PLUm et du PLU de Drap.

L'étude du dossier, le rapport avec l'ensemble des éléments recueilli au cours de l'enquête et le mémoire en réponse au Procès-Verbal de Synthèse, permettent à la commission d'enquête de motiver ses conclusions et de formuler son avis dans le présent document intitulé :

CONCLUSION ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR La DUP

3-BILAN GLOBAL DE L'ENQUETE

ANALYSE QUANTITATIVE

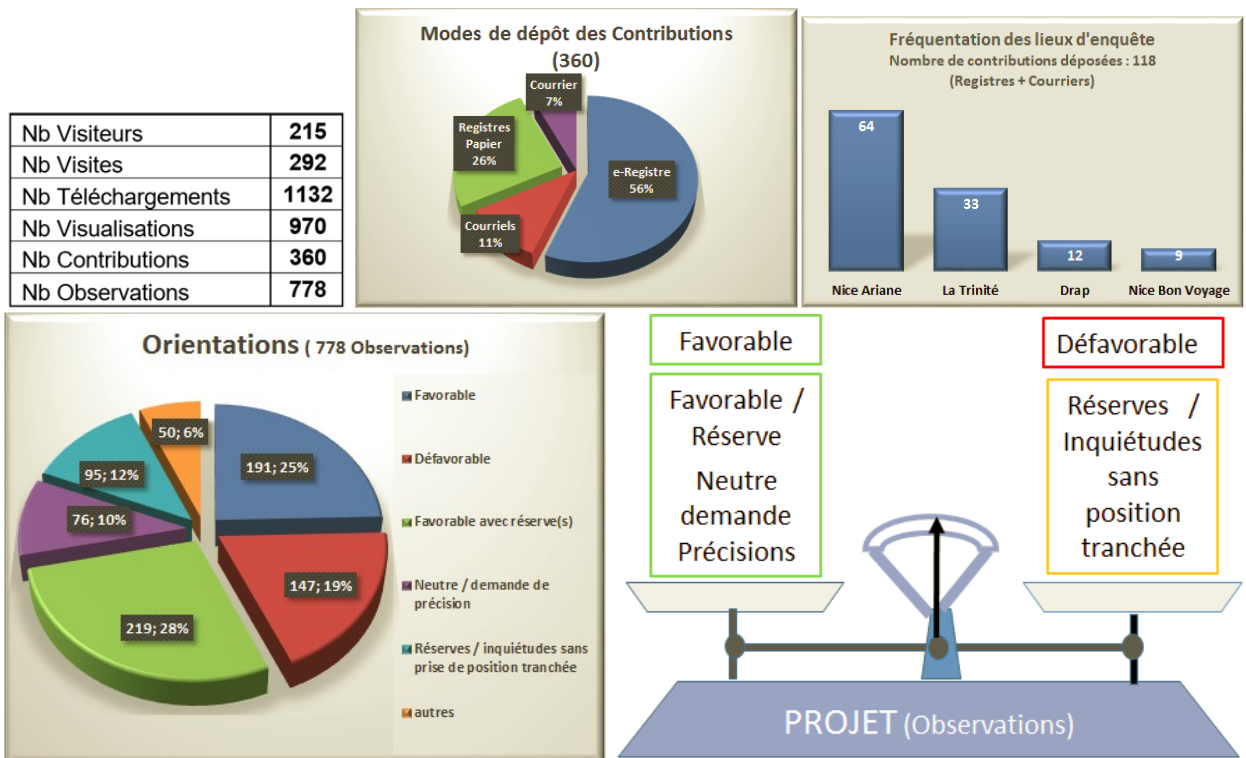
Cette enquête publique a totalisé 360 contributions ventilées en 778 observations. La Commission d'enquête précise qu'UN déposant effectue UNE contribution et UNE contribution comporte une ou plusieurs observations, chaque observation étant rattachée à UN SEUL thème (voir liste des thèmes plus bas).

Comme indiqué dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, le public a pu déposer ses contributions selon 4 modes :

- Sur le RD, Registre Dématérialisé,
- Sur le Registre papier dans un des 4 lieux d'enquête,
- Par courrier électronique,
- Par courrier postal adressé au Président de la Commission d'enquête au siège de l'enquête publique.

Au terme de 40 jours d'enquête, toutes les contributions du public enregistrées se traduisent par les éléments des graphes ci-après :

Graphes établis à partir des données du Registre Dématérialisé



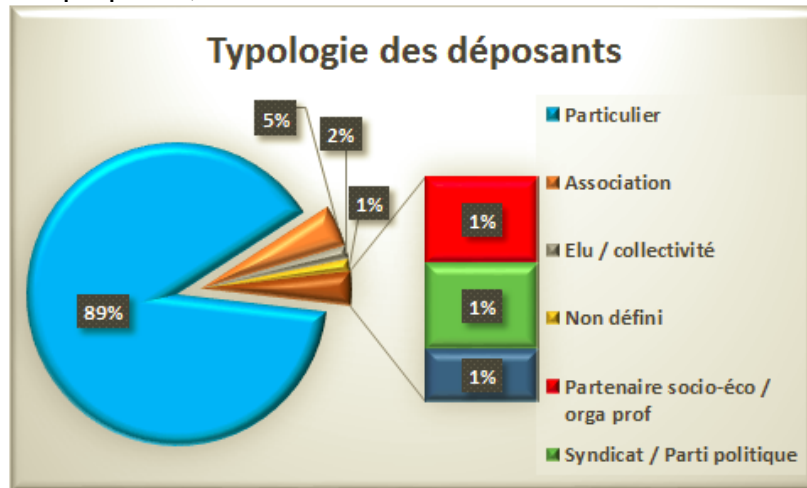
Le traitement des orientations des observations, tous thèmes confondus, permet de dégager une tendance globale de la position du public au regard du projet (**favorables 63% / inquiets & défavorables 31%**)

ANALYSE QUALITATIVE

Typologie des déposants

Les observations ont été déposées par différentes catégories de contributeurs

- des particuliers,
- des associations,
- des élus, des collectivités, des mairies,
- des partenaires socio-économiques et organisations professionnelles dont les syndicats de copropriété,
- des syndicats et partis politiques,
- la catégorie « autre » comporte par exemple les conseils syndicaux de copropriété, les syndicats de copropriété, etc.

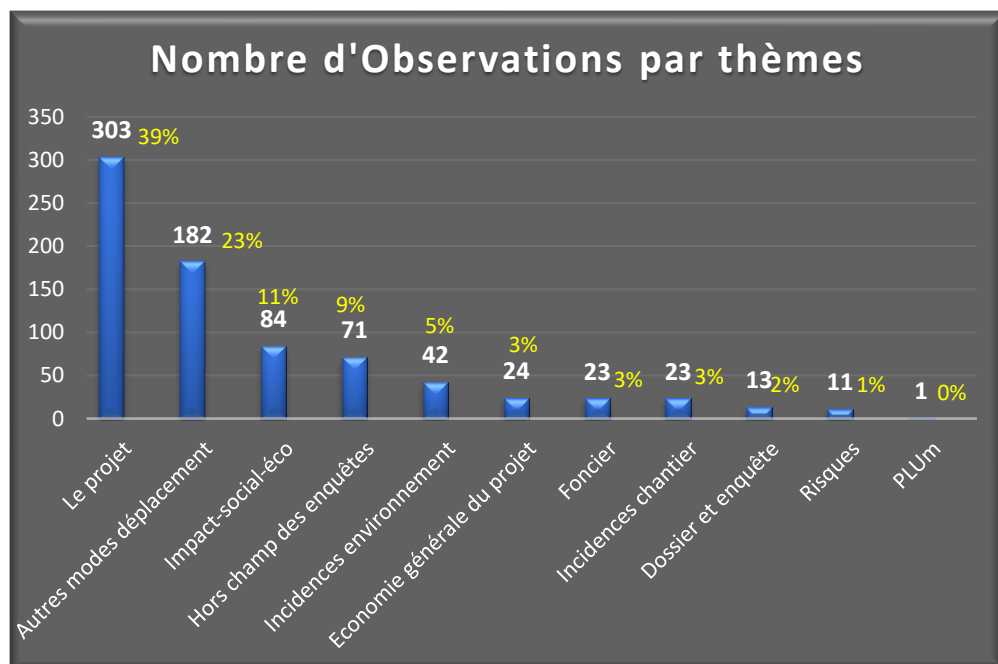


89 % des déposants sont des particuliers

Typologie des thèmes retenus

Les thèmes ont été prédéfinis par la commission d'enquête dans le RD, à partir du travail effectué lors de la concertation et complétés par une recherche sur le même type de projets.

11 thèmes principaux ont été retenus.



Plus de 70 % du public a orienté ses observations sur les 3 premiers thèmes.
9 % des observations ont été classées hors champ des enquêtes

En conclusion, les bilans quantitatif et qualitatif mettent en évidence le nombre d'observations par thème et la perception des déposants qui se traduit positivement à avec 63% d'avis favorables. Plus de 70 % du public a orienté ses observations sur les 3 premiers thèmes suivants : le projet, autres modes de déplacement et l'impact social économique.

Les réactions observables indiquent un soutien majoritaire au projet avec toutefois des attentes fortes d'améliorations.

Compte tenu de l'importance, de la sensibilité du projet et des moyens de publicité mis en œuvre par le Maître d'ouvrage, la Commission d'enquête s'attendait à une participation plus forte du public à l'enquête.

Le projet de la ligne 5 du tramway suscite un soutien général basé sur : l'amélioration de la Mobilité, de l'intermodalité (bus, vélo, TER, voiture), le désenclavement de certains quartiers et la réduction de la dépendance à la voiture.

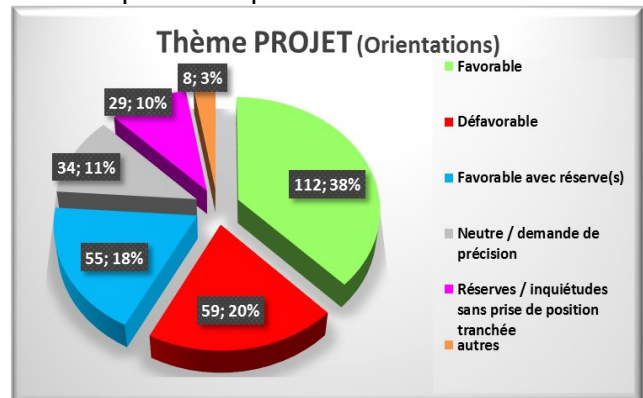
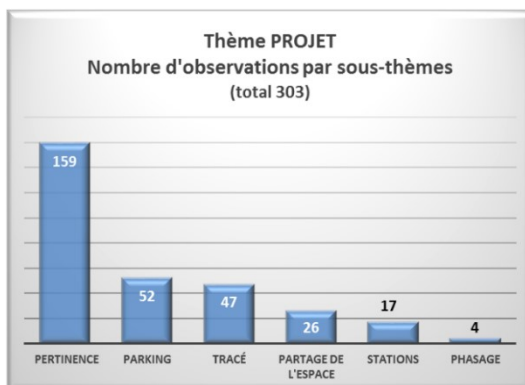
Les thèmes comptabilisant le plus d'observations concernent : le projet avec 38% des observations, sur l'organisation et autres modes de déplacement avec 23 % et l'impact social économique avec 11 %

Toutefois de nombreuses préoccupations subsistent concernant sa pertinence, son tracé, et son impact sur la circulation et le stationnement.

4. CONCLUSIONS MOTIVEES SUR LE PROJET, PAR THEME

4-1 LE PROJET, pertinence, intérêt, motivation

Ce thème a recueilli 39 % des observations émises par les déposants



Il est rappelé que le projet de ligne 5 de tramway répond à une forte attente sociale et territoriale. Il a vocation à transformer durablement les mobilités, améliorer le cadre de vie et accompagner le renouvellement urbain des quartiers Est de la Métropole. Il doit contribuer à l'amélioration de l'environnement et favoriser le développement de la vallée du Paillon.

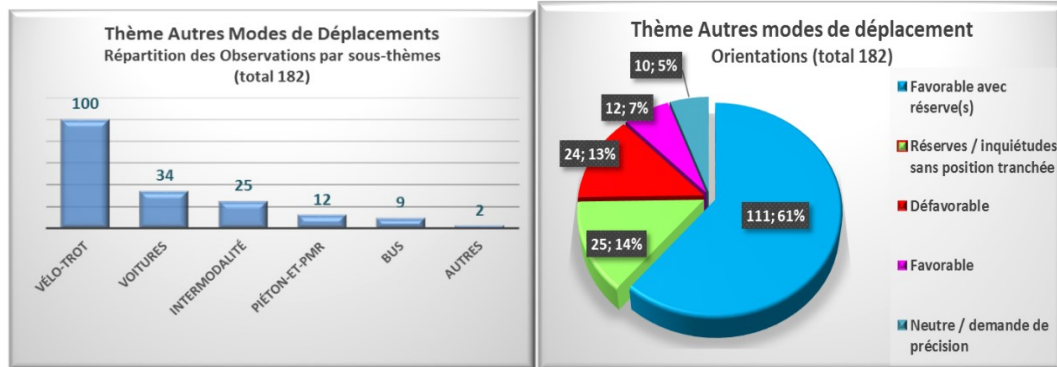
Le projet, comptabilise 67% d'avis favorables, favorables avec réserve et demande de précisions. Il répond bien aux enjeux majeurs de la vallée du Paillon, territoire fortement marqué par :

- Une congestion routière récurrente,
- Des ruptures urbaines et paysagères,
- Une dépendance importante à la voiture.

La ligne T5 est un projet structurant de mobilité durable, combinant transport performant, transition écologique et requalification urbaine. Elle constitue une alternative crédible à la voiture, améliore l'accessibilité des territoires de l'est de la métropole et participe à la transformation qualitative de la vallée du Paillon.

4-2 AUTRES MODES DE DEPLACEMENT

Ce thème a recueilli 23 % des observations émises par les déposants



La majorité des observations sont favorables avec réserves. A noter que 50 de ces observations sont très similaires et émanent vraisemblablement des membres d'une association de cyclistes. Les réserves principales portent sur la continuité des itinéraires cyclables du projet lui-même, leur raccordement au réseau existant, la sécurité des aménagements retenus, la sécurité des traversées.

Le vélo La majorité des observations sont favorables avec réserves. A noter que 50 de ces observations sont très similaires et émanent vraisemblablement des membres d'une association de cyclistes. Les réserves principales portent sur la continuité des itinéraires cyclables du projet lui-même, leur raccordement au réseau existant, la sécurité des aménagements retenus, la sécurité des traversées.

Cependant la maîtrise d'ouvrage doit prendre en compte les différents modes pour le partage de l'espace. Sur 7,2 km d'itinéraire : 66 % sont en pistes sécurisées et 34 % en bandes cyclables. La commission estime que la place des modes doux et automobiles reste optimisée en fonction des secteurs traversés. Avec des contraintes inévitables pour chaque mode dont le mode vélo

Les autres modes de déplacements ont suscité plus d'un quart des observations (182). Cette proportion n'est pas surprenante car le projet emporte un bouleversement des modes de déplacements actuels

Les bus et l'intermodalité

Les raisons du choix d'une intermodalité tramway/TC plutôt que le recours au train ou à des BHNS sont convaincantes et réduisent les temps de parcours globaux. Enfin le cas des Trinitaires situés côté sud en rive gauche du Paillon mérite un réexamen selon la commission. D'autant plus que la nouvelle passerelle envisagée sur le Paillon semble compromise (passerelle au niveau de la station Ariane / Place des Sittelles pour desservir les quartiers sud de la Trinité, dont le collège et la halle des sports).

Déplacements voitures

Le public s'est exprimé essentiellement sur trois sujets majeurs concernant la circulation des voitures

- Les nœuds routiers du Pont Garigliano et Anatole France où la circulation est déjà difficile et où elle risquerait d'empirer avec l'arrivée du tramway, notamment au carrefour de la Liberté,
- L'accès à la pénétrante depuis le Pont Anatole France,
- la circulation dans le centre de la ville de Drap.
- la montée vers l'Abadie et la réduction du calibrage des voies à l'Ariane.

Déplacements piétons et PMR

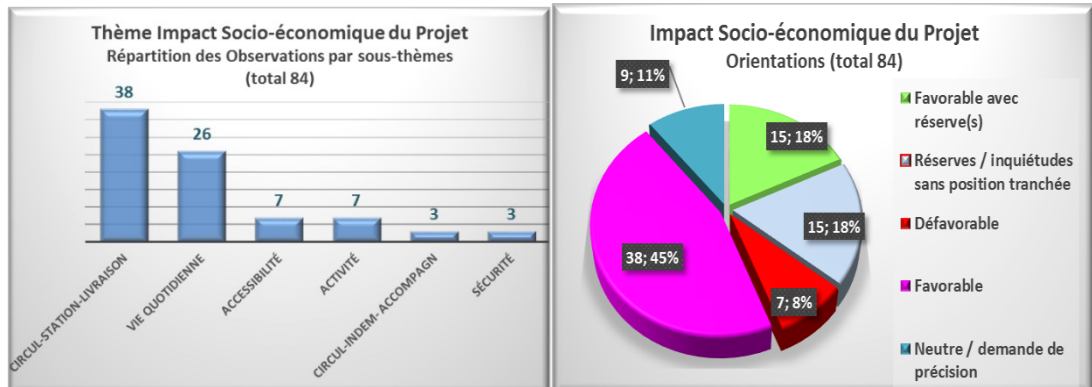
La demande principale est la construction d'une passerelle, déjà envisagée, entre la place des Sittelles, donc le tramway, et le collège de la Bourgade et la salle de sport situés en rive gauche

du Paillon. Le public demande également des cheminements sécurisés et des zones d'accueil des PMR, bien placées et faciles d'accès dans les rames.

La Métropole avait pris l'engagement d'étudier la faisabilité d'une passerelle au niveau de la Place des Sittelles pour accéder à la rive gauche du Paillon. Ce franchissement est délicat car la passerelle doit franchir la pénétrante et la voie ferrée, ce qui impose un gabarit laissé libre de 6m au-dessus de la voie ferrée, entraînant une pente trop importante pour l'accès aux PMR, ou la construction d'un ascenseur. Actuellement, le projet n'a pas été retenu par la Métropole.

4-3 IMPACT ECONOMIQUE ET SOCIAL DU PROJET

Ce thème a recueilli 11% % des observations émises par les déposants



Le public s'est principalement exprimé sur les thèmes circulation stationnement qui ressort comme une préoccupation forte tout comme l'impact du projet sur la vie quotidienne. On relève des inquiétudes sur les accessibilités des immeubles, des commerces et des cabinets de soins durant les travaux où il est demandé au Maître d'Ouvrage d'apporter une attention pour ne pas créer des gênes à la vie et aux activités quotidiennes. La sécurité est apparue également comme une attente du public en faveur d'un espace partagé sécurisé entre cyclistes, voitures et piétons

Malgré les préoccupations exprimées notamment sur la circulation et l'impact sur la vie quotidienne, le public affiche une orientation très nettement favorable en faveur du projet. Seuls 8 % des déposants y sont opposés.

Les impacts socio-économiques de la ligne 5 sont globalement positifs, avec une amélioration nette de l'accessibilité, du cadre de vie et de l'attractivité économique, malgré des contraintes locales pendant les travaux et des craintes de report de trafic sur certains secteurs.

4-3-1 Circulation, stationnement livraison / Impact sur la vie quotidienne

Le public s'est principalement exprimé sur les thèmes circulation stationnement qui ressort comme une préoccupation forte tout comme l'impact du projet sur la vie quotidienne. On relève des craintes de perturbations temporaires pendant les travaux, de bruits, de poussières et des accès réduits commerces/riverains sur plusieurs années. et l'insuffisance du nombre de places de stationnement

La commission reconnaît les impacts négatifs sur la circulation et le stationnement, pendant les travaux elle demande au Maître d'ouvrage de bien les gérer dans le temps en associant le public dans les plannings d'intervention

Les travaux de la ligne 5 vont dégrader la vie quotidienne de manière temporaire (circulation, bruit, accès) avant d'apporter des gains durables par la densification du réseau de transport, en renforçant l'accessibilité, en favorisant une mobilité durable et partagée une fois le tramway en service

4-3-2 Accessibilité commerces, logements et services

Cette thématique a été soulevée par le public par des craintes de vivre des difficultés suite aux changements d'habitudes générés par les travaux, en modifiant les accès en particulier pour les commerçants par peur de perdre de la clientèle

Le MO prendra les dispositions nécessaires en se basant sur l'expérience de la réalisation des autres lignes

La commission d'enquête apprécie la mise en place d'une commission d'information du public et de suivi du chantier étape par étape dans chaque secteur dans le cadre de la Charte "Chantier Vert"

4-3-3 Sécurité

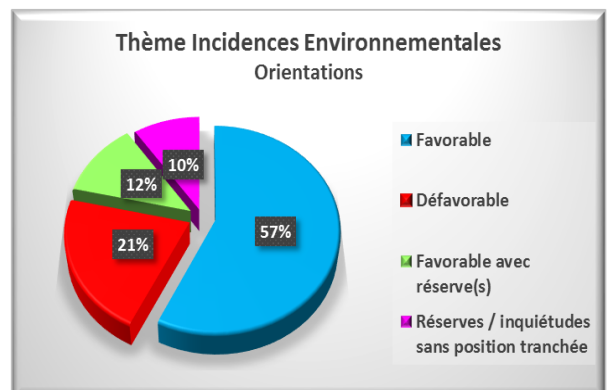
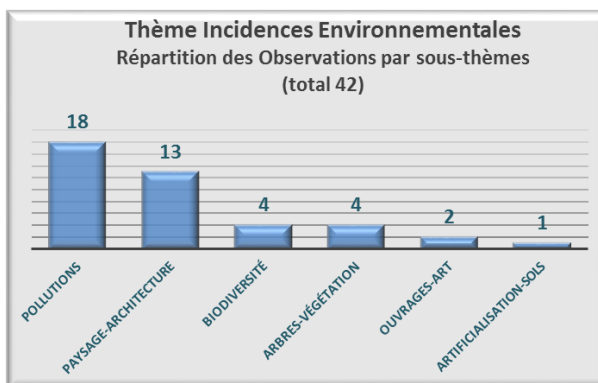
Le public s'est peu manifesté sur la sécurité concernant la réalisation du projet. Le dossier traduit des mesures de sécurité renforcées pour les travaux et l'exploitation, avec un focus sur la prévention des risques routiers, cyclables et d'inondation, tout en maintenant les accès prioritaires secours en permanence pour les ambulances et pompiers.

Dans le cadre de la gestion risques les travaux nuit/week-end doivent être limités.

La commission apprécie les mesures préventives prises par le Maître d'Ouvrage dans le dossier mais insiste sur la signalétique qui doit être claire et lisible pour les modifications de circulations envisagées afin d'éviter les accidents

4-4 INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Ce thème a recueilli 5 % des observations émises par les déposants



Le public s'est beaucoup exprimé sur l'aspect pollution ainsi que sur le volet paysage et architecture (74 % pour les deux sous-thèmes).

Toutefois, le public s'est peu exprimé sur la biodiversité (végétation et faune).

Le rapport fait une analyse complète sur l'incidence du projet sur l'environnement en rappelant les points suivants :

➤ Sur la pollution on note :

- la diminution du trafic routier dans le périmètre du projet évaluée à -3%, entraîne une diminution de la consommation énergétique (tonnes équivalent pétrole/jour) de -5.3% à l'horizon 2031

- la diminution des émissions des principaux polluants jusqu'à -0.6% (hors Nickel et Arsenic). A ce même horizon on prévoit une baisse des GES de -0.4%.

➤ sur Insertion paysagère, architecturale

La création de la ligne T5 a une forte ambition en matière de qualité paysagère avec la volonté de renforcer la présence végétale en ville et de diversifier les aménagements paysagers.

➤ Sur la biodiversité

Le projet est soumis à étude d'impact au titre du code de l'environnement. Dans ce cadre des inventaires faune/flore ont été réalisés et mis à jour régulièrement. Cette étude doit rendre compte de l'existant (inventaires) et porter les mesures adaptées pour limiter l'impact sur la biodiversité.

➤ Sur les ouvrages d'Art

La construction des ponts nécessaires au franchissement du Paillon par la ligne T5, sera réalisée de façon à éviter l'installation des piliers dans le lit du fleuve.

➤ Sur la végétalisation, Imperméabilisation des sols

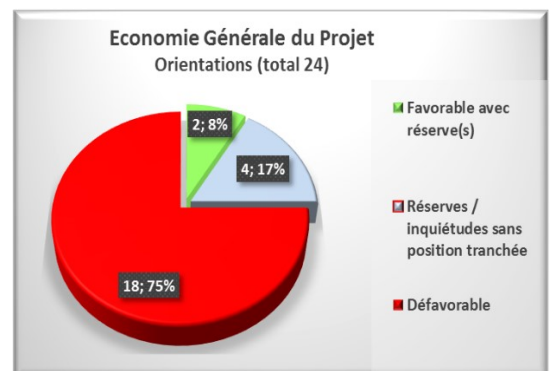
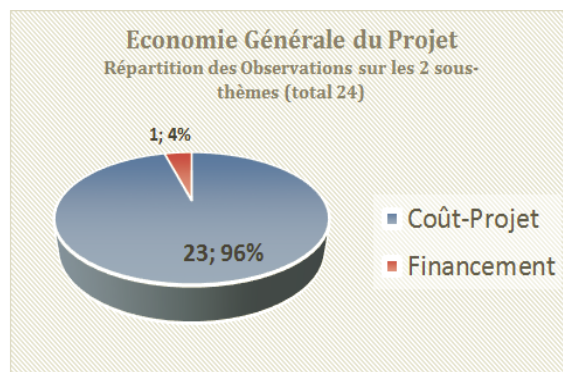
Le projet permettra de déminéraliser l'espace urbain à hauteur de 26% par la végétalisation des plateformes, l'utilisation de revêtements perméables, la plantation d'arbres supplémentaires (+50000m² d'espace planté), tout en conservant la plupart des arbres existants.

Appréciation globale de la commission

Le transfert modal de la voiture au tramway, même s'il reste difficile à évaluer, ne peut qu'aller dans le sens du plan d'action de la Métropole pour l'amélioration de la qualité de l'air, la recherche d'un environnement de qualité par la végétalisation, le développement des modes de déplacement doux permettra, qu'avec le réchauffement climatique, on puisse continuer à vivre dans un environnement urbain tel que la métropole niçoise.

4-5. ECONOMIE GENERALE DU PROJET ET FINANCEMENT

Ce thème a recueilli 3 % des observations émises par les déposants



Le public s'est manifesté défavorablement à 75% en jugeant le coût du projet excessif voire exorbitant et inopportun en ces temps de restrictions budgétaires. Certaines personnes demandant si l'importance de l'investissement financier de 328 M€ (2022) était justifiée par les gains attendus en termes de service rendu.

Pour réduire les coûts certains contributeurs ont proposé des solutions alternatives en limitant le tram jusqu'à la Trinité avec un report modal vers la ligne ferroviaire ou en développant les lignes de bus.

La rentabilité du projet est estimée à partir de la VAN-SE, Valeur Actualisée Nette Socio-Economique, concluant de manière positive à l'intérêt du projet.

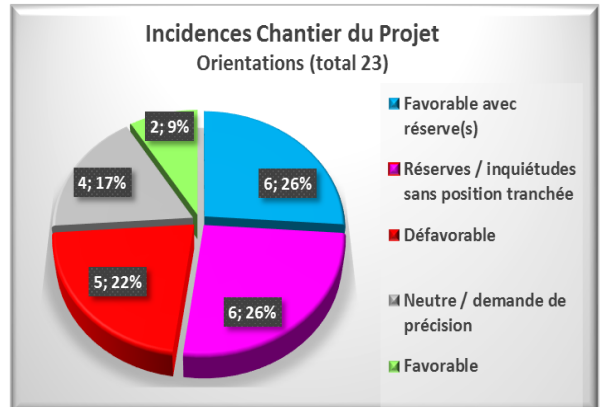
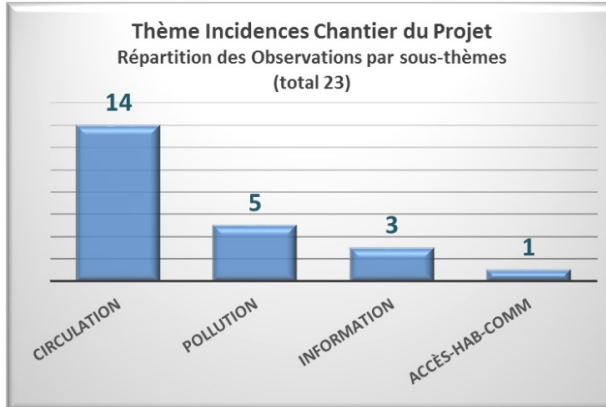
Face aux risques de surcoût (retard dans la réalisation coût des matériaux. . .), la commission constate que le succès commercial des lignes déjà en service a été sous-évalué dans les études amont.

4-6 FONCIER

Thème hors périmètre de la DUP (traité dans le rapport)

4-7 INCIDENCES EN PHASE CHANTIER

Ce thème a recueilli 3% des observations émises par les déposants



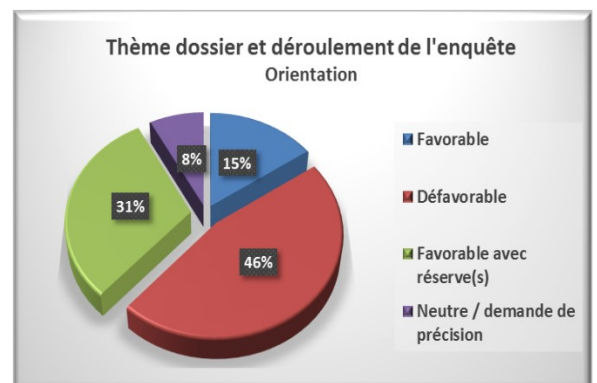
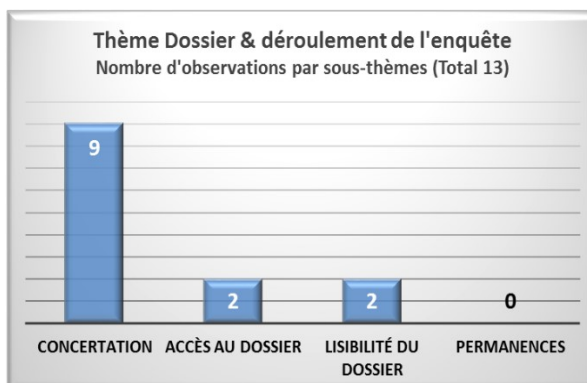
Le projet de la ligne 5 du tramway suscite des inquiétudes significatives concernant la circulation, la pollution et l'accès aux commerces locaux. Les questions soulevées par les usagers et riverains devront être prises en compte pour assurer une gestion efficace des travaux et garantir une transition fluide vers l'amélioration des transports dans la région.

La phase de travaux de la ligne 5 du tramway suscite de fortes inquiétudes en raison de ses impacts transitoires sur la circulation, l'activité économique et la qualité de vie des riverains.

Dans un contexte de saturation routière déjà élevée on peut effectivement craindre une paralysie accrue de la Vallée du Paillon ainsi qu'une perturbation notable des activités logistiques et commerciales alentour.

4-8 DOSSIER ET DEROULEMENT DE L'EP

Ce thème a recueilli 2% des observations émises par les déposants

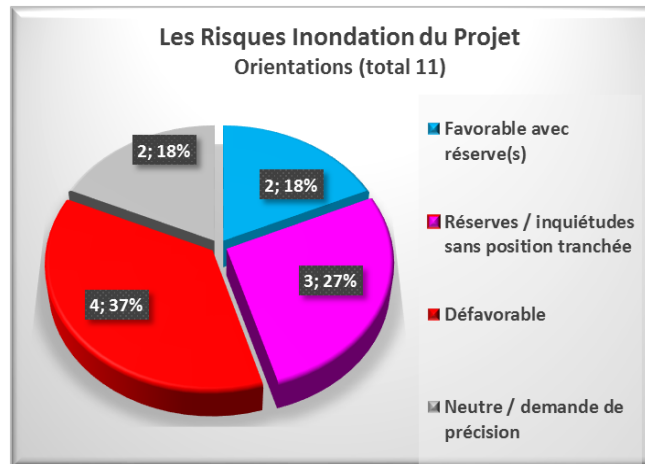


L'appréciation sur le dossier a été évaluée dans le rapport par la commission en rappelant qu'il est globalement de qualité et complet

Le déroulement de l'enquête n'a pas fait l'objet d'incident particulier. Le nombre de permanence a été bien dimensionné, les référents des communes ont bien réalisé leur mission en dehors des permanences

4-9 RISQUES NATURELS

Ce thème a recueilli 1 % des observations émises par les déposants



Le maître d'ouvrage précise que les structures de transport sont autorisées en zone inondable, y compris dans les franchissements de rivières, à condition de respecter une hauteur minimale au-dessus des eaux les plus hautes et la transparence hydraulique pour les bâtiments.

Bien que la Métropole ait pris toutes les précautions pour un projet sécurisé, la commission considère qu'il est souhaitable d'avoir la publication de la révision du PPR inondation du Paillon, avant le lancement des travaux.

5 ANALYSE BILANTIELLE

Dans le cadre d'une DUP, il convient de mesurer si l'intérêt général l'emporte sur les besoins fonciers et sur les critères tels le coût, l'intérêt économique, l'acceptabilité sociale du projet, la qualité et le cadre de vie

Il convient donc d'apprécier l'utilité publique d'un projet en appliquant la théorie du bilan qui prend en compte l'intérêt de l'opération projetée, ses objectifs mais aussi les divers inconvénients. Ainsi, cette analyse bilantielle permet de vérifier s'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

La Commission d'enquête a établi une analyse bilantielle comportant 3 étapes sur l'aspect qualitatif et une analyse structurée des enjeux :

- Caractère d'intérêt général du projet
 - Nécessité d'acquiescer le foncier nécessaire au projet
 - Bilan coûts/avantages de la réalisation du projet :

Il convient d'évaluer si les diverses contraintes du projet (son coût, les atteintes à la propriété privée, les inconvénients d'ordre social ...) ne sont pas excessives au regard de l'intérêt de l'opération.

Les critères pris en compte par la commission sont les suivants :

- Intérêt économique du projet
- Acceptabilité sociale du projet
- Qualité et cadre de vie
- Effets sur l'environnement

5-1 Analyse qualitative du projet

Pour chacun des points listés, des affirmations sont proposées pour lesquelles la Commission d'enquête, après rappels des éléments du dossier, synthèse des observations, réponses du Maître d'Ouvrage, appréciation de la Commission, s'est déterminée par une évaluation qualitative exprimée avec une échelle de 5 niveaux ci-dessous

1	2	3	4	5

La couleur retenue dans l'appréciation des tableaux correspond à la moyenne des notes attribuées par chaque membre de la commission d'enquête

Le niveau 1 représentant le rejet de l'affirmation, et le niveau 5 l'approbation.

Cette approche bilantielle qualitative et non quantitative, qui s'appuie sur la connaissance du dossier, les observations du public et les réponses du maître d'ouvrage, permet à la commission d'enquête de fonder son avis et ensuite prendre une décision sur l'intérêt public ou pas du projet de réalisation du projet du tramway T5

Cette analyse permet à la Commission d'enquête de prendre du recul pour ensuite prendre une décision sur l'intérêt public ou pas du projet de réalisation de la ligne 5 du tramway

5-1-1 Etape 1 de l'analyse bilantielle : le caractère d'intérêt général du projet

La ligne 5 s'inscrit dans l'offre des transports à l'est de la métropole NCA, pour assurer un meilleur raccordement de Nice depuis le nord-est et de réduire considérablement les flux automobiles en accélérant la transition écologique pour atteindre les objectifs du Plan Climat métropolitain

Les objectifs de la ligne 5 du tramway qui s'articulent autour des axes environnementaux, climatiques et économiques visent :

- Améliorer l'offre de transport
- Réduire la part de l'automobile pour des besoins individuels au profit des transports en communs et faciliter le report modal avec la création de parcs relais
- Desservir les principaux pôles économiques : les commerces, ,...
- Requalifier l'espace public et développer les modes doux en élargissant les trottoirs et en créant des axes propres aux vélos et en végétalisant les espaces partagés.

Nécessité et cohérence du projet

Les modes de transport existant à l'heure actuelle sur Nice Est , La Trinite et DRAP sont suffisants	2
Les modes de transport existant à l'heure actuelle sur Nice Est , La Trinite et DRAP sont suffisants l'horizon 2035	2
Le tracé du projet dessert les bassins de vie et d'activité importants sur NICE Est, La Trinite et DRAP	5
Le mode de transport Tram est le mieux adapté eu égard au nombre de voyageurs transportés	5
Le tracé est le seul envisageable pour un Nice Est , La Trinite et DRAP	4
L'impact sur la circulation viaire le long du tracé sera positif	3
L'impact sur la circulation viaire dans les quartiers adjacents au tracé sera positif	4
Le projet améliore le temps de parcours Nice Est , La Trinite et DRAP	5
Le projet répond globalement à la desserte des Nice Est ,	5
Le projet répond globalement à la desserte La Trinité	5
Le projet répond globalement à la desserte DRAP	4
L'opération est complémentaire avec la politique de développement de la SNCF	5

La réalisation du projet améliore l'accès des communes environnantes	4
Le projet répond à l'intermodalité avec les autres modes de transport	4

Le caractère d'intérêt général de la ligne 5 du tramway est clairement établi dans le dossier DUP, répondant aux critères L.121-1 Code de l'environnement : utilité publique, mobilité durable, équité territoriale

Cette évaluation fait ressortir essentiellement des points forts mettant en lumière la nécessité et la cohérence du projet qui répond majoritairement à une forte attente du public notamment :

- en améliorant le temps de parcours de Nice Est, La Trinité et Drap
- en répondant à l'intercommunalité avec les autres modes de déplacements avec des stations bien réparties et pôle multimodal important à La Trinité.

5-1-2 Etape 2 de l'analyse bilantielle : le projet nécessite la maîtrise foncière

La plateforme et les installations s'y rapportant (stations, transformateurs,) sont dans des emplacements de la collectivité locale néanmoins il est nécessaire de faire l'acquisition de parcelles privées pour certains ouvrages comme les 2 P+R à Drap.

La DUP permettra de disposer de la maîtrise foncière totale par le biais de l'enquête parcellaire pour la réalisation du projet.

5-1-3 Etape 3 de l'analyse bilantielle : bilan coûts/avantages de la réalisation du projet

Le bilan coûts/avantages de la réalisation du projet comporte plusieurs critères qui sont traités successivement :

- Intérêt économique du projet
- Acceptabilité sociale du projet
- Qualité et cadre de vie
- Effets sur l'environnement•

Critères relatifs aux mises en compatibilité du PLUm et du PLU de Drap

Intérêt économique du projet

L'évaluation socio-économique est solide et apporte un bilan positif	4
Les hypothèses reposent sur des certitudes (évolution du réseau de transport, futures mobilités)	4
Le projet favorisera l'attractivité économique régionale et le développement du tourisme	4
Les retombées économiques du chantier seront importantes	4
Les conséquences économiques négatives du projet : impact sur les commerces, les entreprises, l'industrie, , sont maîtrisées	4
Le coût du projet est maîtrisé	3
Le financement est maîtrisé	3

Points forts

L'étude socio-économique présente une VAN-SE positive et indique que le projet est rentable

L'amélioration des temps de parcours vont permettre un développement local des activités économiques

- Le projet apportera des emplois directs et indirects pendant les phases de chantier

-Le Maître d'Ouvrage prévoit un accompagnement des commerçants pour compenser les impacts négatifs du projet sur les activités économiques (fermeture ou délocalisation de commerces, pertes d'exploitation...)

Points faibles

Interrogations du public sur le coût du projet dû à l'augmentation des prix des matériaux et à la maîtrise des délais au niveau de la réalisation.

Acceptabilité sociale du projet

Le projet constitue une amélioration du service pour les déplacements	5
Les stations et les parcs relais correspondent à un besoin et sont judicieusement positionnées	5
Le choix des opérations est globalement accepté par la population	4
Les impacts du projet sur les propriétés bâties (habitations, industries, commerces) sont globalement justifiés et nécessaires	4
Le projet est rentable sur l'aspect socio-économique	4
La concertation est bien menée et acceptée	4
Le choix du mode de transport est accepté majoritairement	5
Le projet est accepté au plan de la sécurité	4
Les nuisances du chantier sont globalement bien appréhendées	5

Points forts

Le projet est bien accepté, le T5 permettra de disposer d'une offre de transport en commun répondant à l'attente de la population dans la vallée du Paillon
 Désenclavement quartiers Est ; requalification urbaine avec création d'espaces verts .
 Développement de pistes cyclables entre Nice Nice-Drap.
 Projet rentable sous l'aspect socio-économique

Points faibles

Inquiétudes sur les perturbations dû aux travaux notamment par la modification des accès pour les riverains et les commerces et services
 Inquiétudes des commerces (accès temporaire).
 Des Impacts contenus sur les propriétés privées

Qualité et Cadre de vie

Les nuisances pour les populations locales sont globalement acceptables (bruit, vibrations)	4
Le projet favorise un aménagement urbain de qualité	5
Le projet apporte un confort pour la mobilité professionnelle et de loisirs au quotidien	5

Le projet favorise le développement de la multimodalité dans les déplacements	5
L'organisation et les impacts du chantier sont bien gérés	4
Les risques naturels pour les personnes et les biens sont réduits et maîtrisés	5
L'impact paysager est pris en compte et acceptable	5

Points forts

Le projet va améliorer la qualité et le cadre de vie en désenclavant certains quartiers EST et NORD et en permettant de rallier le centre de Nice en moins de 25 mn avec fréquence toutes les 8 mn.

Liaison plus facile pour la population par le développement de l'intermodalité des déplacements

Point faible

Les risques inondations seront mieux cernés suite de la révision du PPRi en cours

Effet sur l'environnement

Les impacts du chantier sur les milieux naturels sont bien identifiés, limités et corrigés	5
L'impact du projet sur les eaux superficielles et souterraines est limité et correctement	5
L'impact du projet sur la biodiversité est limité et correctement maîtrisé	5
Le projet prend en compte le volet environnemental du développement durable	5
Le projet participe à la transition énergétique	5
Le projet participe à la réduction de la pollution de l'air	5
Le projet participe à la désimperméabilisation des sols	5

Points forts

L'effet sur l'environnement est perçu positivement, le projet prend en compte les impacts sur les eaux superficielles et souterraines et participe au développement durable (transition énergétique, amélioration de la qualité de l'air, la désimperméabilisations des sols, préservation de la biodiversité

Le projet a peu d'impact sur le milieu naturel, pour chacune des opérations la démarche ERC a été appliquée.

Mise en place d'un suivi écologique

5-2- Bilan de l'Analyse bilancielle qualitative

Au vu des grilles d'évaluation de l'analyse bilantielle sur le caractère d'utilité publique du projet, la commission d'enquête considère que le bilan du projet met en évidence des avantages qui l'emportent sur les inconvénients

La commission a réalisé en complément une analyse sur les bénéfices attendus et sur les risques et les contraintes ci-après :

6-ANALYSE COMPLEMENTAIRE DES ENJEUX, DES COUTS ET DES BENEFICES ATTENDUS

1. Caractéristiques Techniques et Coût

Le projet s'inscrit dans une volonté de remplacer une offre de bus saturée par un mode de transport capacitaire et écologique.

- * Tracé : 7,5 km de ligne nouvelle.
- * Nombre de stations : 15 stations prévues.
- * Budget estimé : Environ 375 millions d'euros
- * Fréquentation attendue : Environ 50 000 passagers par jour.

2. Analyse des Actifs : Les Bénéfices Attendus

- Désenclavement des quartiers Est, le quartier de l'Ariane est historiquement isolé du reste de la métropole. La Ligne T5 permet une connexion directe avec le centre-ville de Nice en moins de 25 minutes, facilitant l'accès à l'emploi, à la culture et aux services publics.
- Intermodalité et Report Modal
- Le projet prévoit des connexions stratégiques
 - * Lien avec la Ligne T1 au niveau de Pont-Michel.
 - * Connexion ferroviaire : Création d'un pôle d'échange multimodal à la gare de La Trinité pour favoriser le lien avec les TER.
- * Réduction du trafic automobile : On estime une baisse significative de la circulation sur la pénétrante du Paillon, un axe aujourd'hui saturé et pollué.
- Renouvellement Urbain (façade à façade)
- Comme pour les lignes T1 et T2, la construction du tramway s'accompagne d'une requalification complète des espaces publics :
 - * Végétalisation et création de pistes cyclables.
 - * Amélioration de l'éclairage et du mobilier urbain.
 - * Valorisation foncière des quartiers traversés.

3. Analyse des Passifs : Risques et Contraintes

- Le tracé longe le Paillon, impose des contraintes hydrauliques fortes (risques d'inondation) et nécessite des ouvrages d'art spécifiques (ponts, renforcements de berges).
- Impact pendant les travaux : les phases de travaux (dévoisement des réseaux, pose des rails) génèrent d'importantes nuisances pour les commerçants et les riverains, ainsi que des ralentissements majeurs sur la pénétrante.
- Surcoût du projet suite à l'augmentation des coûts (matériaux, délais suite à la difficulté de maintenir le calendrier).

4. Synthèse du Bilan

Points Forts (Actifs)	Points Faibles / Défis (Passifs)
Cohésion sociale : Intégration de l'Ariane	Coût élevé : Investissement lourd pour la métropole. Plateforme, ponts, rames,.. Parkings
Écologie : Réduction de l'empreinte carbone (tram 100% électrique). Ilots de fraîcheur	Travaux longs : Perturbations et Impact sur le commerce local pendant à minima 4 ans.
Économie : Création d'emplois liés au chantier et à l'attractivité VAN-SE positive consolide le projet	Complexité : Gestion des risques liés au lit du Paillon.
Urbanisme : requalifications urbaines, pistes cyclables, restauration des berges du Paillon	Travaux longs : Impact sur le commerce local pendant à minima 4 ans.
Gain de temps 25 mn Nice Drap souplesse intermodalité	Complexité : Gestion des risques liés au lit du Paillon.

CONCLUSIONS SUR L'ANALYSE BILANTIELLE

L'analyse qualitative et la synthèse du bilan Actifs/passifs montre que le projet du tramway T5 répond à l'intérêt général. C'est un projet qui participe à l'évolution du territoire en favorisant une mobilité durable et apaisée
La Ligne T5 est très attendue par les usagers car elle vient compléter le "maillage" principal de la ville de Nice, permettant enfin une équité de traitement entre l'Ouest (Arénas/Aéroport/CADAM) et l'Est (La Trinité/Drap).

7-CONCLUSION GENERALE ET AVIS DE LA COMMISSION SUR LA DUP

Au vu des bilans des 2 analyses bilanciellles effectuées supra sur le caractère d'utilité publique du projet, la commission d'enquête considère que le bilan du projet met en évidence que les avantages l'emportent sur les inconvénients.

AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION

Considérant que :

- Le projet a été le fruit d'un dialogue avec les communes, les PPA et les services de l'Etat
- Il répond à l'attente des habitants de désenclaver les quartiers Est de la Métropole
- il répond à l'objectif prioritaire exprimé majoritairement par le public pour disposer d'une offre de transport performant et moderne
- le projet répond à des objectifs de transition écologique,
- l'atteinte à la propriété privée est mineure et n'est pas disproportionnée au regard de l'emprise du projet
- les incidences du projet sur l'environnement sont modérées et ont pu être évitées, réduites ou compensées
- le coût du projet ne paraît pas excessif au regard des avantages attendus et vu du succès commercial des autres lignes, succès sous-évalué lors des études amont.
- la levée des incompatibilités du PLUm et du PLU de Drap

- l'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral
- La publicité presse et sur les lieux du projet a été faite : dans les conditions prévues par la réglementation
- les dossiers relatifs à la déclaration d'utilité publique (DUP) ont été mis à disposition du public dans les 4 lieux d'enquête durant toute la durée de l'enquête
- ces mêmes dossiers étaient consultables en ligne sur un site internet spécifique et sur le site internet de la préfecture

- les commissaires enquêteurs ont assuré les 45 permanences programmées sur les 4 lieux d'enquête.
- toutes les personnes qui le souhaitent ont pu déposer leur contribution à l'enquête sur les registres papier, le registre dématérialisé sur l'adresse email ou par courrier
- les commissaires enquêteurs n'ont rapporté aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de cette enquête de DUP.

Au regard des considérants ci-dessus, la commission émet un avis FAVORABLE à la déclaration d'utilité publique relative au projet du tramway T5 présenté par la Métropole Nice Côte d'Azur en vue de relier Nice Est avec les communes de La Trinité et Drap.

Cet avis FAVORABLE est assorti des recommandations suivantes :

- 1) Afin de faciliter l'acceptabilité sociale dès l'ouverture du chantier, la commission demande que le Maître d'ouvrage réalise des simulations en situation réelle via un jumeau numérique et communique largement au public en complément du dossier. Ceci est applicable aussi aux ponts Garigliano. Faire une analyse du trafic en réactualisant les hypothèses du MM06 de 2019
- 2) Engager une concertation avec les représentants des commerçants, des transporteurs et des grossistes sur les questions relatives à la circulation, au stationnement et aux livraisons avant et après travaux. Il conviendra de les associer à la conception des aménagements afin d'assurer une bonne accessibilité des établissements tant pour la clientèle que pour les livraisons.
- 3) Pour orienter au mieux les automobilistes et d'optimiser l'usage des parkings., assurer une information en temps réel sur le nombre de places disponibles via des panneaux à message variable au Nord de la ligne 5 dans la vallée des Paillons ainsi que sur l'A8.
- 4) Pour permettre aux Trinitaires du quartier Terre d'Eze un accès vélo / piéton à la future station Chênes Vert reprendre les études permettant de réaliser cette liaison dans les meilleurs délais.

Fait à Antibes le 20 janvier 2026

Le président de la commission d'enquête

Léonard Lombardo



Les membres de la commission

Odile Bouteiller	Jocelyne Gosselin	Gerard Griseri	Daniel Roulette
			