

DÉPARTEMENT DES ALPES MARITIMES - MÉTROPOLE DE NICE COTE D'AZUR

Pièce 1 : Rapport d'enquête

ENQUÊTE PUBLIQUE

**PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ENTRAINANT
MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA METROPOLE
ET DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE DRAP**

**POUR LE PROJET DE CREATION DE
LA LIGNE 5 DU TRAMWAY**



Du lundi 3 novembre 2025 au vendredi 12 décembre 2025 inclus

Prescrites par arrêté de Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes du 9 octobre 2025

Membres de la commission d'enquête

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

DOCUMENTS RESULTANT DE L'ENQUETE PUBLQUE

- **Pièce 1 : Rapport d'enquêtes (présent document)**
- **Pièce 2 : Conclusions et Avis de la Commission d'enquête sur la DUP**
- **Pièce 3 : Conclusions et Avis sur la mise en compatibilité du PLUm**
- **Pièce 4 : Conclusions et Avis sur la mise en compatibilité du PLU de Drap**

SOMMAIRE

1.	OBJET ET CONTEXTE DU PROJET	6
2.	DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET REGLEMENTAIRES	7
2.1.	DESIGNATION ET ROLE DE LA COMMISSION D'ENQUETE	7
2.2.	OBJET ET OBJECTIF DE L'ENQUETE PUBLIQUE	7
2.3.	CADRE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE	8
2.4.	INFORMATION DU PUBLIC EN AMONT DE L'ENQUETE	9
2.4.1	LA CONCERTATION PUBLIQUE	9
2.4.2.	CONCERTATION VOLONTAIRE	9
2.5.	LES CONSULTATIONS EN PHASE PREPARATOIRE DU DOSSIER	9
2.5.1	CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA)	9
2-5-2	CONCERTATION DES SERVICES INSTITUTIONNELS	11
2-5-3	CONSULTATIONS AU TITRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	12
2-5-4	AVIS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES	13
3.	COMPOSITION DU DOSSIER	13
3.1	LES PIECES DU DOSSIER	13
3-2	EXAMEN DES PIECES DU DOSSIER PAR LA COMMISSION	16
3-3	APPRECIATION GLOBALE DE LA COMMISSION SUR LE DOSSIER	17
4.	NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET	17
4-1	PREVISIONS ET SITUATION DU PROJET	17
4-2	OBJECTIFS ET ENJEUX DU PROJET	19
4.3	CHOIX DU TRACE / SECTORISATION	20
4-4	IMPLANTATION DES STATIONS	24
4-5	LES AMENAGEMENTS PROJETES	25
4.5.1	LES AMENAGEMENTS DES STATIONS	26
4.5.2	LES AMENAGEMENTS PIETONS	26
4.5.3	LES AMENAGEMENTS CYCLABLES	27
4.5.4	LA PLACE DES VOITURES ET DU STATIONNEMENT	27
4.5.5	LES PARCS RELAIS (P+R)	27
4.5.6	LES STATIONS D'ENERGIE	28
4.5.7	REMISAGE ET ENTRETIEN	28
5	RÉORGANISATION DES CIRCULATIONS	28
5-1	REORGANISATION DE LA TRAME VIAIRE	28
5-2	RESTRUCTURATION DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN	29
5-3	LES MOBILITES DOUCES ET ACTIVES	31
6	TRAVAUX.....	32
6-1	NATURE DES TRAVAUX	32

6-2 IMPACT DES TRAVAUX	32
6-3 PROCEDURES LIEES A LA PHASE DE TRAVAUX	32
6-4 LE PLANNING DU PROJET – LE CALENDRIER DES TRAVAUX	33
7 IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	35
7-1 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT POUR LE PROJET	35
7-2 IMPACTS DU PROJET SUR LA BIODIVERSITE	35
7-3 INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT EN PHASE TRAVAUX ET EN PHASE EXPLOITATION DU T5, MESURES ENVISAGEES ERC ET SUIVI	36
7-4 IMPACT DU PROJET SUR LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET LES SITES INSCRITS	37
8 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	37
8-1 IMPACT DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	37
8-2 AVIS DE LA MRAE.....	38
8.3 MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE	39
9 LES COÛTS DU PROJET T5 ET DE LA RESTRUCTURATION DU RESEAU TRAMWAY	39
9.1 LES COUTS D'INVESTISSEMENTS	39
9-2 LES COUTS DE RENOUVELLEMENT DE LA LIGNE 5 ET DE GROS ENTRETIENS	40
9.3 LES COUTS D'EXPLOITATION.....	40
9.4 EVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE	41
9.5 LE FINANCEMENT DU PROJET :	42
10.MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	43
10-1 MISE EN COMPATIBILITE DU PLUM.....	43
10-2 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE DRAP	48
11. FONCIER.....	53
12. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	54
12-1 ORGANISATION	54
12-2 MODE DE DEPOT ET ENREGISTREMENT DES CONTRIBUTIONS :	55
12-3 ARRETE PREFECTORAL PRESCRIVANT L'ENQUETE PUBLIQUE :	55
12-4 REUNIONS DE PREPARATION – INVESTIGATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE	55
12-5 AFFICHAGE DE L'AVIS D'OUVERTURE D'ENQUETE - PUBLICITE PRESSE.....	56
12-6 PERMANENCES ASSUREES.....	57
12-7 LES PHASES DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE	58
12-8 CLOTURE DES REGISTRES A, B, C	58
12-9 PROCES-VERBAL DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE	58
PROCES-VERBAL DE SYNTHESE (PVS)	58
MEMOIRE EN REPONSE	59
12-10 METHODOLOGIE DE TRAITEMENT	59
12-11 ANALYSE THEMATIQUE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	60
12-12 LE CLIMAT DE L'ENQUETE	60

12-13 TRAITEMENT DES OBSERVATIONS DES DEPOSANTS	60
<u>13 BILAN GLOBAL DE L'ENQUETE</u>	<u>61</u>
13-1 BILAN QUANTITATIF.....	61
13.2 BILAN QUALITATIF.....	61
<u>14. ANALYSE ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC, APPRECIATION GENERALES DE LA COMMISSION, PAR THEME</u>	<u>64</u>
14.1 THEME LE PROJET.....	65
14.2 THEME : LES AUTRES MODES DE DEPLACEMENT.....	70
14-3 THEME IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET.....	80
14.4 THEME HORS CHAMP DES ENQUETES.....	88
14.5 THEME: INCIDENCE DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	88
14.6 THEME: ECONOMIE GENERALE DU PROJET.....	93
14.7 THEME FONCIER	96
14-8 THEME CHANTIER	99
14.9 THEME DOSSIER ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	104
14-10 THEME RISQUES	106
14-11 THEME PLUM	108
<u>15- ANNEXES</u>	<u>109</u>
 <i>ANNEXE 1 ARRETE PREFECTORAL D'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE DU 9/10/ 2025</i>	
 <i>ANNEXE 2 AVIS D'OUVERTURE D'ENQUETE</i>	
 <i>ANNEXE 3 CERTIFICATS D'AFFICHAGE DE LA VILLE DE NICE</i>	
 <i>ANNEXE 4 CERTIFICATS D'AFFICHAGE DE LA VILLE DE LA TRINITE</i>	
 <i>ANNEXE 5 CERTIFICATS D'AFFICHAGE DE LA VILLE DE DRAP</i>	
 <i>ANNEXE 6 PUBLICITES DES AVIS DANS LA PRESSE</i>	
 <i>ANNEXE 7 COURRIER DU 22 DECEMBRE 2025 DE REMISE DU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE</i>	
 <i>ANNEXE 8 LETTRE DU PREFET PORTANT LA REMISE DU PV DE SYNTHESE LE 13 JANVIER 2026 ET DU RAPPORT AU 20 JANVIER 2026</i>	
 <i>ANNEXE 9 PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC AVEC MEMOIRE EN REPONSE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE EN DATE DU 13 JANVIER 2026</i>	

1. OBJET ET CONTEXTE DU PROJET

La Métropole (MNCA) regroupe 51 communes avec 553 305 habitants (recensement INSEE 2020), sur une superficie de 1 479,73 km². Son territoire est couvert par le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUm) approuvé le 25 octobre 2019.

Le projet, porté par la Métropole MNCA, prévoit l'implantation d'une ligne structurante de tramway desservant les communes de Nice, La Trinite et Drap, dans le département des Alpes-Maritimes. Son objectif est d'améliorer l'offre de transport collectif à l'est de la métropole.

La réalisation du projet nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et les mises en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLUm) de la Métropole MNCA et du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Drap. Le PLU de Drap a été approuvé le 29 novembre 2012. La commune compte une population de 5 300 habitants en 2022 (recensement INSEE) pour une surface de 5,54 km.

La Métropole MNCA, maître d'ouvrage, poursuit depuis 2008 l'extension de son réseau structurant de transport en commun après la réalisation des 3 premières lignes de tramway 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.

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 (P+R), de 2 Pôles d'Echange Multimodaux (PEM) 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 Expositions de Nice.

Cette nouvelle ligne s'inscrit dans un vaste programme de requalification urbaine avec la création d'espaces végétalisés le long du tracé et la transformation des quartiers traversés. Ces initiatives participent à la lutte contre les îlots de chaleur, notamment au centre-ville de Nice, avec le raccordement à La Promenade du Paillon Saison 2.

Les acteurs du projet :

Maître d'Ouvrage du projet : Métropole de Nice Côte d'Azur.

Maître d'Œuvre : Groupement TramVèn composé d'Ingérop (mandataire), Egis et LA/BA Architecte

Autorité organisatrice de l'enquête publique : Préfecture des Alpes Maritimes

2. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET REGLEMENTAIRES

2.1. Désignation et rôle de la commission d'enquête

A la suite de la remise du projet de création de la ligne 5 du tramway par la Métropole de Nice Côte d'Azur à la préfecture, Monsieur le préfet des Alpes-Maritimes a saisi, par courrier du 29 Juillet 2025, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nice pour la désignation d'une Commission d'enquête publique.

Par décision N° E25000029 /06 du 04/08/2025, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nice a désigné une Commission d'enquête composée comme suit :

Président : Léonard LOMBARDO

Membres titulaires

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

Membres suppléants

- Claude COHEN
- Paul-Denis SOLAL

Chaque titulaire a adressé au Tribunal administratif une déclaration attestant sur l'honneur ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de ses fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L. 123-5 du code de l'environnement.

Le rôle de la commission d'enquête est de s'assurer que le dossier soumis au public comporte les éléments leur permettant d'apporter leur contribution au projet. Cette contribution peut se traduire par des questionnements, des approbations, des oppositions ou des propositions.

Pour cela, la commission d'enquête vérifie l'information de l'enquête faite avant le début de celle-ci, la mise à disposition du dossier pendant toute la durée de l'enquête, et s'assure que le public dispose des moyens d'exprimer ses observations.

Elle reçoit toute personne souhaitant la rencontrer pendant les permanences dont les dates et heures sont indiquées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, document qui comprend toutes les informations relatives à l'organisation de l'enquête.

Elle remet son rapport et les 3 conclusions documents séparés (DUP, mise en compatibilité du PLUm et PLU de DRAP) à la Préfecture des Alpes Maritimes, autorité organisatrice de l'enquête et au Tribunal Administratif de Nice qui l'a nommé.

2.2. Objet et objectif de l'enquête publique

Cette enquête publique porte sur :

- **La Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** pour la création de la ligne 5 du tramway et des aménagements qui lui sont liés (en particulier, les parkings relais, les aménagements paysagers, les stations et quais et les différents ouvrages nécessaires)
- **La mise en compatibilité** du Plan Local d'Urbanisme de la Métropole de Nice Côte d'Azur (PLUm) et du PLU de Drap assortie d'une étude d'impact soumise à l'avis de la MRAe

Cette enquête publique a pour objet d'informer le public sur le contenu du projet et de recueillir son avis sur :

- L'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway
- La mise en compatibilité avec le PLUm de la Métropole et du PLU de Drap pour permettre la réalisation du projet

2.3. Cadre juridique et réglementaire

Cette enquête composée de la demande de Déclaration d'Utilité Publique emportant la mise en compatibilité du PLUm de la Métropole et du PLU de Drap sont régies par les principaux textes en vigueur en avril 2022

Les différents codes mentionnés dont les articles sont spécifiés dans le dossier et dans l'Arrêté préfectoral :

- Code de l'environnement ;
- Code de l'urbanisme ;
- Code du patrimoine ;
- Code de la santé publique ;
- Code de la route ;
- Code des transports ;
- Code de la voirie routière,
- Code général des collectivités territoriales.

La DUP

La déclaration d'utilité publique (DUP) est la procédure administrative qui vise la reconnaissance de l'utilité publique d'un projet d'infrastructure tel que celui de la Ligne du T5, indispensable pour que puisse être engagée, à la suite de son prononcé, l'acquisition des parcelles nécessaires à sa réalisation. Ces acquisitions peuvent être effectuées à l'amiable, mais parfois il sera nécessaire de recourir à une enquête parcellaire débouchant sur un arrêté de cessibilité et contraignant les propriétaires non consentants à céder les parcelles nécessaires à la réalisation du projet.

Le projet est déclaré d'utilité publique si l'intérêt général qu'il représente est supérieur à son coût financier, aux atteintes à la propriété privée qu'il entraîne, aux inconvénients d'ordre social ou à l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il engendre.

La mise en compatibilité des documents d'urbanismes pour la réalisation du projet

Lorsque la réalisation des travaux, ouvrages et installations tels que ceux du projet du tramway T5 est incompatible avec les prescriptions du PLUm ou d'un PLU de Drap approuvé, la levée de l'incompatibilité est effectuée conformément aux dispositions prévues par les articles L123-14 et R123-23-1 du Code de l'Urbanisme. Si l'utilité publique de ce projet est prononcée, elle emportera modification du PLUm et du PLU de Drap.

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique du 09/10/ 2025 précise les modalités de l'enquête (cadre juridique, dates, lieux, permanences, ouverture, clôture...)

Cet arrêté figure en annexe

2.4. Information du public en amont de l'enquête

2.4.1 La concertation publique

Préalablement à l'enquête publique, une concertation publique s'est déroulée du 28 janvier au 11 mars 2022.

4 réunions publiques se sont déroulées successivement à Drap (100 participants environ), à Nice l'Ariane (50 participants), à Nice Bon Voyage (30 participants) et à la Trinité (90 participants) soit au total de 270 personnes.

Les personnes intéressées par le projet ont déposé 182 contributions qui ont été classées en 9 thèmes dont le tracé qui a été le sujet le plus commenté par le public.

Le bilan de la concertation a permis de reconsidérer certains aspects soulevés par les contributeurs et de les prendre en compte dans le projet soumis à cette enquête publique.

La Métropole a donc entrepris :

- la poursuite des études afin de proposer la meilleure insertion et le tracé du tramway le plus pertinent. Concernant les modifications de circulation induites par l'insertion de la plateforme tramway, le maître d'ouvrage s'engage, entre autres, à approfondir les études de circulation qui évalueront les reports de trafic sur les voiries adjacentes ainsi que la pertinence des itinéraires de contournement possibles ;
- une étude spécifique sur le dimensionnement de l'ensemble des parkings relais le long de la ligne.

Comme pour l'ensemble du tracé, la poursuite des études du projet permettra de connaître précisément l'assiette foncière nécessaire et les éventuels impacts sur les parcelles privées. Sur les secteurs de l'Ariane et de La Trinité, la Métropole va poursuivre les études de positionnement, en vue de trouver le meilleur compromis entre desserte des quartiers, rabattement multimodal et performance du système de transport.

Concernant les nuisances, l'insertion des cycles, les choix d'aménagement ou les impacts chantier, la Métropole Nice Côte d'Azur veillera à proposer et réaliser des aménagements de l'espace public de qualité. Elle prendra en compte les problématiques liées aux mobilités actives, assurera l'accessibilité des logements et commerces et maintiendra la circulation tout au long des travaux.

Le bilan complet de la concertation acté par délibération n°2.34 du 27 juin 2022 se trouve en pièce K du dossier

2.4.2. Concertation volontaire

Au-delà de cette concertation publique, la Métropole poursuit ses efforts en matière de communication autour de ce projet structurant par les voies de :

- la concertation riveraine
- l'Association et la coordination au niveau de l'Ariane avec notamment des échanges réguliers autour du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU)

2.5. Les consultations en phase préparatoire du dossier

2.5.1 Consultation des Personnes Publiques Associées (PPA)

Conformément à l'article R.153-13 du code de l'urbanisme « l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme du PLUm et de celui de DRAP prévu par les articles L.153-49 et L.153-54 [...] a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint figure dans le dossier de l'enquête publique (pièce K annexe 6) »

Examen conjoint DUP/mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme des PPA

En séance du 24 juillet de 10H à 11h, a fait l'objet d'un PV, en date du 6 septembre 2025 mettant en lumière les incompatibilités suivantes :

Les règles concernant les constructions autorisées dans les zonages d'implantations d'un des deux parkings- relais (P+R),

Des incompatibilités ont été relevées en ce qui concerne le règlement de la zone N du PLU s'agissant d'un des deux P+R, avec l'alignement et les limites séparatives

Les articles N2, N6 et N7 de la zone N doivent être modifiés pour la réalisation du projet

Les règles concernant la hauteur des murs de soutènement dans la zone UE du PLU

Pour permettre l'insertion de la plateforme de tramway sur Drap qui nécessite la construction d'un mur de soutènement de 4 m de hauteur pour le nivellement requis, incompatible avec le règlement de la zone UE qui prévoit 1,5m maximum.

Modification adoptée suivante : « Les règles de hauteur ne s'appliquent pas aux murs de soutènement rendus nécessaires par l'insertion d'un transport urbain en site propre et ses aménagements »

Les emplacements réservés (ER)

La création de l'ER (1.11) dédié à la plateforme de tramway intercepte 2 ER existants (1.8 et 1.10). Afin d'éviter toute superposition, la surface des ER interceptés doit être réduite.

L'examen conjoint DUP/mise en compatibilité du PLUm des PPA,

En séance du 24 juillet de 11H à 12h, a fait l'objet d'un PV, en date du 6 septembre 2025 mettant en lumière les incompatibilités suivantes,

L'article 16 des dispositions générales du PLUm

Pour faire apparaître la ligne 5 du tramway il est nécessaire de modifier l'article 16 comme suit :

a) « Nonobstant les règles du PLUm, les voiries liées aux opérations d'aménagement d'ensemble, au Plan de déplacement urbain (PDU) et au projet de la ligne 5 du tramway dont le tracé est représenté au plan de zonage graphique du PLUm par un emplacement réservé, sont autorisés sur l'ensemble des zones du PLUm »

b) Modification du règlement écrit de la zone UZB2

La mise en œuvre de deux murs de soutènement pour permettre le nivellement nécessaire à la circulation des rames est incompatible avec le règlement de la zone UZB2.

Par conséquent, le règlement de la zone UZB2 est modifié et complété comme suit :

« Les règles de hauteur ne s'appliquent pas aux murs de soutènement (modification ou création) rendus nécessaire par l'insertion d'un transport urbain en site propre et ses aménagements »

c) Modification du règlement écrit de la zone UPM1

Le projet prévoit la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) à la Trinité dont la hauteur sera supérieure à 10 mètres(m). Or le règlement de la zone limite les hauteurs entre 9 et 10m sur la commune de la Trinité.

Il est proposé la rédaction suivante pour préciser la hauteur maximale pour chaque type de construction et équipement :

« La hauteur frontale est limitée 9m,10m pour les équipements d'intérêts collectifs et de services publics et à 18m pour les constructions, installations et équipement rendus nécessaires par l'insertion d'un transport urbain en site propre »

d) Les emplacements réservés (ER)

Pour permettre la réalisation du projet ; deux ER dédiés à la plateforme de tramway sont créés : un à Nice (V266) et un à la Trinité (V15)

Un ER est également aménagé pour la création d'un parking-relais à la Trinité (E15)

Ces ER créés interceptent 14 ER existants. Pour éviter toute superposition, les ER interceptés seront supprimés ou réduits.

Pour l'ER R016 dont la surface est augmentée de 664m², il est recommandé une vigilance afin qu'il n'y ait pas de superposition avec le domaine public autoroutier concédé (DPAC)

e) La modification graphique de la trame verte et bleue (TVB)

Une modification du règlement graphique de la Trame bleue est nécessaire afin de rectifier les erreurs matérielles car le projet intercepte des zones humides sur des secteurs totalement artificialisés en dehors du cours d'eau et sur altimétrie élevée par rapport au niveau du lit.

Dans son avis, le Conservatoire des espèces naturelles PACA indique que « les limites actuelles de la TVB, qui se retrouvent parfois sur des surfaces bétonnées, peuvent donc être ajustées, à condition de respecter la réalité du terrain... »

f) Modifications graphiques des éléments de paysage à protéger

Le projet intercepte un linéaire d'arbres identifié comme élément de paysage à protéger au règlement graphique du PLUm et une surface de 240m² sur les 7930m² de l'élément de paysage à protéger

Une modification graphique des éléments paysagers à protéger est apportée pour l'adaptation d'éléments paysagers remarquables.

2-5-2 Concertation des services institutionnels

Tout au long de sa mise au point, le projet a fait l'objet d'échanges réguliers avec les services compétents de l'État, les collectivités concernées et d'autres partenaires institutionnels.

La liste ci-dessous, sans avoir un caractère exhaustif, identifie les différents services, partenaires et organismes associés à la démarche :

- Les 3 communes traversées et la commune de Saint-André-de-la-Roche ;
- La Préfecture des Alpes-Maritimes ;
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) ;
- La Direction de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Provence Alpes Côte d'Azur ;
- Le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés)
- L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) ;
- Le Service départemental de l'incendie et de la sécurité des Alpes-Maritimes (SDIS 06) ;
- La Chambre du Commerce et de l'Industrie 06 (CCI) ;
- La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, autorité organisatrice de la mobilité des réseaux de bus interurbain et transports express régionaux (TER) Zou !;
- La Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) ;
- L'Agence Régionale de Santé (ARS) Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

- ESCOTA ;
- L'exploitant Régie Lignes d'Azur.

On notera également que les différents concessionnaires réseaux ont été associés au projet de manière précoce.

Le service de la Légimité de la préfecture a informé la commission que les avis rendus par les différentes administrations à la demande du préfet sur des projets faisant l'objet d'une enquête publique préalable à DUP n'ont pas vocation à être communiqués. Ceux-ci ne constituent pas une pièce obligatoire du dossier prévue par la législation.

Néanmoins la préfecture nous a communiqué les éléments suivants:

- la commune de Saint-André-la-Roche ne s'est pas prononcée par délibération sur le sujet.
- la préfecture, en tant qu'autorité organisatrice de l'enquête, est tenue à la neutralité.

Néanmoins, il incombe au préfet de s'assurer de la régularité du dossier (et notamment des propositions assurant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet) avant le lancement de l'enquête publique.

- la DDTM a émis un avis lequel a appelé des précisions dans le dossier. La MNCA ayant procédé aux modifications pour répondre aux observations et remarques émises, cet avis est devenu caduc.
- la DREAL PACA n'a pas émis d'avis, néanmoins la MRAe (autorité indépendante intégrée à la DREAL) a rendu son avis sur l'étude d'impact.
- l'ABF a déclaré que le projet n'appelle aucune remarque rédhibitoire au titre de la préservation des sites ou des abords des monuments historiques.
- le SDIS n'a pas souhaité émettre d'observation.
- la CCI 06, sollicitée sur les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, n'a pas émis d'observation lors de la réunion d'examen conjoint.
- la région PACA n'a pas été sollicitée dans le cadre de l'instruction du dossier.
- SNCF réseau a indiqué que le tracé passe à proximité ou interfère avec plusieurs ouvrages SNCF, les interactions ont été étudiées et prises en comptes par la MNCA, un dossier de conception spécifique répondant aux standards techniques de la SNCF est établi au titre des études de projet, il a été transmis et instruit par la SNCF.
- l'ARS a émis un avis lequel a appelé des précisions dans le dossier. La MNCA ayant procédé aux modifications, celui-ci est devenu caduc. En outre, l'ARS a participé à l'avis sur l'étude d'impact concernant les MEC.
- ESCOTA a émis un avis lequel a appelé des précisions dans le dossier. La MNCA ayant procédé aux modifications, celui-ci est devenu caduc.
- la DRAC a prescrit la réalisation d'un diagnostic archéologique (voire P.J).

Le STRMTG n'a pas été consulté par la préfecture, celui-ci intervient en tant qu'organisme de certification technique pour le porteur de projet. Un expert d'un organisme qualifié agréé (EOQA) a expertisé les études de projet et a émis des prescriptions qui sont déjà prises en considération ou le seront dans les futurs marchés de travaux. Cet EOQA établira les rapports qui seront remis au STRMTG lors des différentes phases d'études, de travaux puis avant mise en service.

En ce qui concerne la régie Ligne d'Azur, en tant qu'établissement public local rattachée à la MNCA, son avis n'a pas été sollicité.

2-5-3 Consultations au titre de l'évaluation environnementale

La rubrique 7 de l'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement précise que les tramways sont soumis à une étude d'impact systématique.

Il est également précisé que le projet est concerné par la rubrique 41 relative aux aires de stationnements ainsi que par la rubrique 39 « travaux, constructions et opérations d'aménagement ».

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique ont été soumis :

- A l'avis de l'Autorité Environnementale (dans le cas présent : la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale -MRAE- Provence Alpes Côte d'Azur). Cet avis est formulé afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet et d'en informer le public. MNCA, maître d'ouvrage du projet, est tenue d'y répondre par écrit (Cf chapitre 8-2);
- À l'avis des collectivités territoriales concernées

2-5-4 Avis des collectivités territoriales

• Le conseil Métropolitain

Le Conseil Métropolitain, par délibération en séance du 10 juillet 2024 (Annexe 7 de la pièce K) décide à l'unanimité des suffrages exprimés moins 1 abstention :

- approuver le projet de référence tel que présenté au Conseil et tel qu'il sera soumis à enquêtes publiques,
- approuver les dossiers réglementaires établis en application des articles R.112-4, R.131-3 et 131-14 du code de l'expropriation, comportant le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que le dossier parcellaire, en vue de la réalisation de ce projet,

• Mairie de Nice

En séance du 1^{er} octobre 2025, le conseil municipal de Nice présidé par Monsieur le Maire, après avoir délibéré et procédé au vote donne :

- un avis favorable au projet de ligne 5 de tramway au regard de son évaluation environnementale décrite dans le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- Autorise le Maire ou son représentant à signer tout document de réponse auprès des demandeurs concernant ce dossier

• Mairie de la Trinité

En séance du 3 juillet 2025, le conseil municipal de Drap donne un avis favorable sur le dossier d'enquête publique préalable à la DUP et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

• Mairie de Drap

En séance du 4 juillet 2025 le conseil municipal de Drap donne à l'unanimité un avis favorable sur le dossier d'autorisation environnementale

3. COMPOSITION DU DOSSIER

3.1 Les pièces du dossier

Associé à un guide de lecture pour faciliter sa consultation, le dossier comporte les pièces exigées par les articles R112-4 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et R124-8 du code de l'environnement :

La commission a demandé au maître d'ouvrage la réalisation d'un linéaire des planches sur les emprises du tracé avec les aménagements figurant à l'Annexe à la notice explicative Plans d'aménagement.

Ce linéaire en papier sera affiché dans les lieux d'accueil pour donner une visibilité complète du projet au public lequel pourra facilement se repérer sur le tracé.

Le schéma ci-après explicite sa composition par domaine



COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE				
Présentation générale	Juridique	Concertation	Environnement	Urbanisme
Le projet de tramway T5, son historique, ses caractéristiques, les raisons du choix du projet et la présentation des ouvrages les plus importants.	L'objet de l'enquête, son cadre juridique et les procédures nécessaires à la réalisation du projet.		Les éléments permettant d'apprécier le projet dans son environnement, les impacts prévisionnels du projet et les mesures mises en place dans le cadre de sa réalisation pour réduire l'impact du projet.	Les adaptations nécessaires au document d'urbanisme en vigueur pour permettre le projet T5
PIÈCE B Plan de situation	PIÈCE A Informations juridiques et administratives	PIÈCE K Bilan de concertation	PIÈCE G Évaluation environnementale dont résumé non technique	PIÈCE I Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
PIÈCE C Note explicative			PIÈCE J Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse	PIÈCE K Procès-verbal de l'examen conjoint
PIÈCE D Caractéristiques des ouvrages les plus importants				
PIÈCE E Plans généraux des travaux				
PIÈCE F Appréciation sommaire des dépenses				
PIÈCE H Bilan socio-économique				

Le dossier de 2585 pages au format A3 est constitué des pièces suivantes :

Une pièce Nomenclature (3 pages)

Un guide de lecture (5 pages)

Pièce A Objet de l'enquête-Informations juridiques et administratives (21 pages)

Cette pièce précise l'objet de l'enquête publique, sa place dans la procédure administrative et son organisation ainsi que les aspects juridiques attenants, comprenant également le bilan de la concertation.

Pièce B Plan de situation (3 pages)

Positionne l'ensemble du tracé au sein de la vallée du Paillon et les communes

Pièce C Notice explicative-Plans d'aménagements (126 pages)

Cette pièce présentant l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête est retenu

Annexe Pièce C : Plan de synthèse des aménagements (25 pages)

Pièce D Caractéristiques des ouvrages les plus importants (38 pages)

Cette pièce permet également de prendre connaissance des enjeux et caractéristiques des principaux ouvrages : stations, site de maintenance et de remisage, locaux techniques, ponts...

Pièce E Plan Général des Travaux (7 pages)

Ce plan permet de visualiser l'ensemble des ouvrages du projet et la zone d'intervention nécessaire à leur réalisation.

Pièce F Appréciation sommaire des dépenses (7 pages)

Cette pièce est le récapitulatif du coût des différents postes du projet et de son financement.

Pièce G Evaluation environnementale (étude d'impact) (1964 pages)

Pièce commune à la DUP et à la DAE.

L'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3 du code de l'environnement, elle-même découpée en sous-pièces suivantes :

- **G.1** - Avant-Propos et Glossaire
- **G.2** - Résumé Non Technique (RNT) de l'étude d'impact
- **G.3** - Préambule de l'étude d'impact
- **G.4** - Description des facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet et leur évolution avec et sans mise en œuvre du projet (Etat initial)
- **G.5** - Description des solutions de substitution raisonnables examinées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu
- **G.6** – La description du projet
- **G.7** - Description des incidences sur l'environnement, les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet, la synthèse, le coût et les modalités de suivi de ces mesures et l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus, l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme (impacts et mesures)
- **G.8** - Volet « Eau et milieux aquatiques » de l'étude de l'impact

La pièce G8 Annexe 2 Piézométrie contient

- 10 Procès-Verbaux de suivi piézométrique des sondages N° SC4 -SC11 – SC12-SC17-SC23-SC28- SC35-SC 44- SC 45-SC54
 - carte de localisation des piézomètres

Annexe 1 G8 : Annexe inondabilité

Annexe 2 G8 : Caractéristiques et coupes sur les piézomètres – résultats des mesures en continu des niveaux des nappes

G.9 - Évaluation des incidences NATURA 2000

G.10 - Pièce spécifique aux infrastructures de transport

G.11 - Présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur l'environnement et auteurs de l'étude (C Env. Art : R181-13, 5° et C Env. Art. R122-5, II 10 et 11°).

G.12 - Annexes de l'étude d'impact (études spécifiques)

Sommaires et annexes compilées de l'évaluation environnementale :

- Annexe 1 - Note de présentation des ouvrages d'art – T5 juillet 2023
- Annexe 2 – Autorisation de raccordement des réseaux EP au réseau public de collecte
- Annexe 3 – Principes de circulation issus de de l'AVP incluant le modèle trafic T5 - Novembre 2022
- Annexe 4 - Volet Naturel de l'étude d'impact – Bureau d'études O2Terre – Décembre 2023
- Annexe 5 - Etude Air et Santé - CIA- Avril 2025
- Annexe 6 - Etude acoustique – Bureau d'Eudes Acoustb - Avril 2025
- Annexe 7 - Etude d'impact vibratoire - Acoustb - Avril 2025
- Annexe 8 - Volet eau et milieu aquatique
- Annexe 9 - Note assainissement pluvial et plans d'assainissement issue de l'AVP T5
- Annexe 10 – Bilan des gaz à effet de serre de l'opération T5

- Annexe 11 – Caractérisation et gestion des déblais du projet de tramway T5 réalisée par GINGER BURGEAP rapport de février 2023
- Annexe 12 – Note géotechnique issue de l'AVP
- Annexe 13 – Bilan Socio - économique

Pièce H Dossier d'évaluation socio-économique (29 pages)

Conformément au Code des transports

Ce document permet de mettre en évidence la rentabilité du projet au regard de son investissement et de ses effets.

DUP Pièce I Partie PLUm : Mise en compatibilité du PLUm (75 pages)

Ce document indique les modifications qui doivent être apportées aux documents d'urbanisme existants pour permettre la réalisation du projet

Pièce I Partie PLU de Drap : Mise en compatibilité du PLU de Drap (38 pages)

Ce document indique les modifications qui doivent être apportées aux documents d'urbanisme existants pour permettre la réalisation du projet

Pièce J Avis de l'Autorité Environnementale et mémoire en réponse du Maître d'ouvrage (171 pages)

Pièce K Bilan de la concertation et avis réglementaire (92 pages)

3-2 Examen des pièces du dossier par la commission

Cet examen est un constat de la composition des pièces du dossier qui sont décrites et dont la commission apprécie au fur et à mesure la qualité des informations données. Il se focalise sur les points les plus significatifs identifiés par la commission d'enquête.

- La pièce A : Objet de l'enquête-Informations juridiques et administratives

La commission estime que cette pièce décrit clairement les enjeux de l'enquête publique, sa place dans la procédure administrative, son organisation et le cadre réglementaire.

Elle comporte un guide de lecture par rubriques en identifiant les pièces : Présentation générale – Juridique – Concertation – Environnement – Urbanisme et foncier.

- La pièce C : notice explicative et le plan d'aménagement associé, aborde les éléments nécessaires pour replacer l'enquête publique dans le processus d'information du public sur l'ensemble du projet (objectifs, tracés, etc.) ainsi que le processus ayant permis d'aboutir au projet retenu (les variantes étudiées et raisons des choix).

- La pièce F : Appréciation sommaire des dépenses

Cette pièce récapitule le coût des différents postes du projet et son financement

- La pièce G : Evaluation environnementale, entraînant deux procédures applicables à la création de la ligne 5. Il s'agit de la demande de déclaration préalable à l'utilité publique (DUP), emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et de la demande d'autorisation environnementale (DAE) requise au titre des installations, ouvrages et travaux. Elle comprend notamment deux procédures : le dossier de dérogation à la destruction d'espèces protégées et la demande d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres.

- Pièce H : Dossier d'évaluation socio-économique

Ce document permet de mettre en évidence la rentabilité du projet au regard de son investissement et de ses effets.
Les autres pièces, dont certaines essentiellement techniques, n'appellent pas de commentaires.

3-3 Appréciation globale de la commission sur le dossier

Les membres de la commission ont reçu de la part du maître d'ouvrage une version dématérialisée du dossier (clé USB) ainsi qu'un exemplaire en version papier début octobre.

Globalement, le dossier soumis à l'enquête, en termes de structure, de présentation et d'informations, est complet avec des documents clairs permettant de comprendre les objectifs et les caractéristiques principales du projet de la ligne 5.

Certains documents techniques restent difficiles à appréhender pour le grand public ainsi que la volumétrie importante due à certaines redondances (Par exemple la pièce G4 reprend les 2 pièces I de la mise en compatibilité) est de nature à rebuter un peu le lecteur.

Le maître d'ouvrage a tiré profit de l'expérience du projet de la ligne de tramway T4 pour sa constitution et sa structure.

Par ailleurs la commission a signalé des erreurs lors du tirage des dossiers papier à destination des 4 lieux d'enquête, notamment le 29/10/2025, lors de la séance de cotation et de paraphe, que :

- L'Annexe à la pièce C du dossier était incomplète (10 planches d'aménagement n° 065 à 105 absentes).
- L'annexe K était imprimée à l'envers.

Afin de faciliter la lecture du dossier, le Maître d'Ouvrage a inséré un guide de lecture des pièces du dossier. De plus, une brochure en couleur intitulée « Tout savoir sur le projet » a été mise à la disposition du public.



Les lieux d'enquête étaient également dotés de 6 panneaux verticaux (roll-up) mettant en exergue les sites clés du projet ainsi que de l'affichage des 20 planches représentant le déroulé en continu de l'ensemble du tracé (plans de synthèse d'aménagement).

4. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

4-1 Prévisions et situation du projet

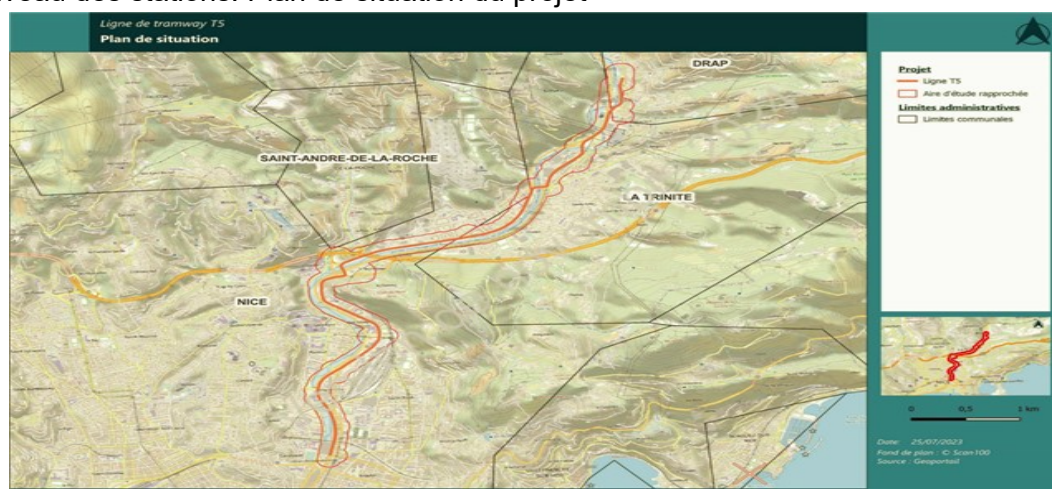
Dans le cadre du schéma des transports de la métropole, le projet de création à l'horizon 2031 de la ligne 5 du tramway a pour objectif, en complément des lignes existantes, de créer une nouvelle liaison de transport collectif structurante reliant le Palais des Arts et de la Culture (actuel Palais des Expositions), situé sur la commune de Nice, et le centre-ville de Drap en passant par La Trinite.

Il s'agit d'un projet d'infrastructure majeur à l'échelle de la Métropole, qui a vocation à remodeler profondément les manières de se déplacer et le cadre de vie dans la vallée du

Paillon. Porte d'entrée de la Métropole depuis l'Est, la vallée du Paillon souffre d'une congestion routière régulière et d'une qualité urbaine très affectée par les ruptures physiques et paysagères qu'imposent ces infrastructures »

Le projet prévoit, sur un tracé d'une longueur totale de 7,5 km :

- La réalisation des terrassements préalables ;
 - La création de la plateforme et de ses équipements : 15 stations, un dispositif séparateur entre voirie et plateforme, des bâtiments (locaux techniques, commerciaux et d'exploitation) nécessaires au fonctionnement du tramway ;
 - La création d'installations annexes : 4 parkings relais (P+R), pour une capacité totale de 1 385 places et trois pôles d'échanges ;
 - La réalisation d'un site de maintenance et de remisage sur le segment « Pont-Michel-Ariane » aux Liserons, en rive gauche du Paillon ;
 - La végétalisation de la plateforme comprenant près de 2 000 arbres conservés ou plantés le long du tracé ;
 - La restructuration des voiries existantes et la réalisation de l'ensemble des aménagements d'espace public et d'intermodalité associés (pistes cyclables, cheminements piétons, voies de circulation, stationnements, pôles d'échanges et aires relais, espaces verts...)
 - La restructuration des réseaux de collecte des eaux de ruissellement et des autres réseaux existants à dévier ou à restituer (gaz, fibre optique, éclairage public...).
- A l'exception du centre de remisage, aucune ligne aérienne de contact (de type caténaire) n'est nécessaire pour l'alimentation électrique des rames, qui disposent de leur propre « *ressource énergétique embarquée* » avec rechargement par le sol au niveau des stations. Plan de situation du projet



Matériel roulant prévu pour l'exploitation :

Le matériel roulant est un véhicule articulé, bidirectionnel et composé de modules. Les rames chacune d'une longueur de 33 m (prévision d'un allongement à terme à 44m) et de 2,65 m de largeur, d'une durée de vie de 30 ans parcourant environ chacune 75 000 km /an.

La capacité nominale de chaque véhicule est de 210 personnes pour une rame de 33 m. Chaque véhicule comportera 50 places assises sur des sièges fixes, deux emplacements pour fauteuils roulants et un emplacement pour vélos.

Exploitation et maintenance de la ligne

Il est prévu d'exploiter un service unique en exploitation nominale entre le Palais des Arts et de la Culture (PAC) et Drap sur la ligne 5, avec un intervalle en heure de pointe de 8 minutes à l'ouverture de la ligne et de 6 minutes à plus long terme. Les lignes T1 et T5 seront partiellement interopérables pour permettre la maintenance lourde des rames de la ligne 5 au centre de maintenance Henri Sappia dans lequel sont entretenues les rames de la ligne 1. La petite maintenance sera réalisée dans le dépôt des Liserons dédié à la ligne 5.

Le principe général de conduite est celui de la marche à vue dans lequel le conducteur est responsable de sa vitesse qu'il choisit en fonction de l'environnement urbain et de la signalisation. Bien que les vitesses des véhicules puissent atteindre 70 km/h, la vitesse est limitée à 50 km/h en zone urbaine.

Les rames de tramway bénéficient d'une priorité aux carrefours à feux grâce à un système de détection à l'approche des carrefours régulés.

Le fonctionnement de la ligne répond à un schéma d'exploitation avec des critères bien établis

Les matériaux :

Les matériaux conditionnant la pérennité de l'espace urbain, leur choix vise à conjuguer la durabilité des aménagements et la sobriété. Ceci grâce à la mise en œuvre de matériaux simples, durables, et de performances environnementales.

Dans le cadre de ce projet, la majorité des revêtements seront perméables pour maximiser l'infiltration des eaux de pluie et améliorer le confort thermique des espaces publics.

L'impact environnemental concernant la chaussée, les pistes cyclables, voies vertes, le stationnement et les traversées de plateforme, est mis au point avec le concours de Route de France.

4-2 Objectifs et enjeux du projet

Le projet de tramway T5 est un projet de création d'une nouvelle ligne de tramway portée par la Métropole Nice Côte d'Azur.

Forte de 15 stations cette ligne, plus de 7 km avec une fréquence de 8 minutes, constituera une liaison structurante entre Nice et Drap. Elle desservira les quartiers de l'Ariane et les communes de La Trinité et Drap, via le nœud névralgique des déplacements constitué par le carrefour des Ponts Garigliano (sortie Nice-Est de l'autoroute A8).

Exploitée par la Régie Lignes d'Azur, cette nouvelle ligne structurante du réseau de transports en commun facilitera la desserte de la vallée du Paillon. Elle s'inscrit en cohérence avec :

- les objectifs du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU) du quartier de l'Ariane, initié en 2020, en connectant efficacement ce quartier au centre-ville de Nice ;
- les objectifs du Programme de Renouvellement Urbain du quartier des Liserons qui vise à désenclaver le quartier avec la création d'un arrêt de tramway à proximité directe (arrêt Ponts Garigliano).

Par ailleurs, le tramway facilitera à la fois le report modal des habitants des quartiers et communes traversés mais aussi le rabattement des automobilistes vers le tramway via la création de parcs relais (P+R) dans des lieux stratégiques de transit : aux Ponts Garigliano (diffuseur Nice-Est de l'autoroute A8), à La Trinité (connexion à la pénétrante du Paillon) et à Drap.

Dans un territoire aujourd'hui fortement orienté vers le mode routier, la ligne de tramway T5 ambitionne d'offrir un service performant et fiable afin de constituer une alternative crédible à la voiture individuelle.

Par ailleurs, la création de la ligne T5 constitue une occasion unique de requalifier les espaces publics avec :

- La création d'un itinéraire cyclable tout au long du tracé ;
- Une requalification assurant une meilleure répartition des fonctions de l'espace public, dont l'usage est encore largement dédié à la voiture sur le corridor d'insertion du tramway : l'arrivée du tramway permet de rééquilibrer le partage de l'espace entre les modes en favorisant les modes actifs, moins polluants ;
- L'apaisement du carrefour des Ponts Garigliano avec l'intégration de plus de végétation et d'une piste cyclable sécurisée ;
- L'apaisement de la circulation et donc des nuisances associées (bruit, pollutions...) avec la réduction de la vitesse et des capacités viaires de nombreux axes.

4.3 Choix du tracé / sectorisation

Plusieurs alternatives ont été étudiées (tracé aérien, tram-train, RER métropolitain, bus à haut niveau de service, tracé souterrain). Le choix retenu ainsi que le tracé reposent, selon le dossier, sur la combinaison de critères techniques, environnementaux et économiques. L'étude présente également l'analyse multicritère qui a motivé le positionnement et le dimensionnement des stations ainsi que l'implantation des équipements connexes (parkings relais).

Le choix retenu intègre la complémentarité du projet avec les différents modes et maillages de transports existants.

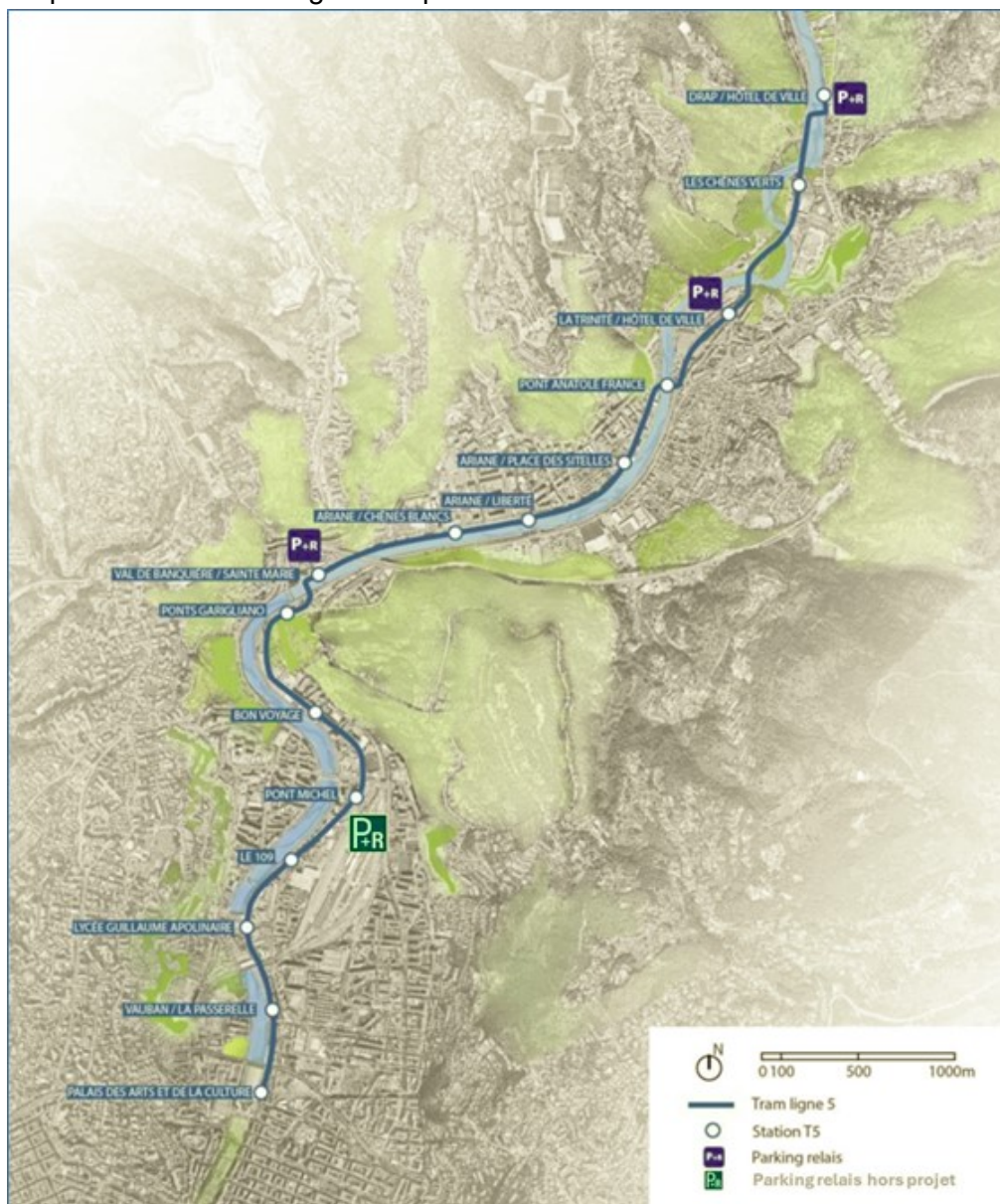
Le tracé préférentiel est le résultat d'un faisceau de critères :

- La capacité du tramway comme seul mode de transport à permettre une requalification qualitative et apaisée des espaces urbains et d'axes structurants majeurs de la vallée du Paillon ;
- La capacité du tramway à évoluer et s'adapter à une augmentation de la demande dans le temps ;
- Le choix d'un mode écologique et performant ;
- La clarté et la lisibilité du tracé et les interconnexions avec les autres transports urbains et les pôles d'échange ;
- L'interopérabilité des lignes 1 et 5 qui ouvre le champ d'un maillage tramway densifié à long terme sur le sud du territoire ;
- La pertinence du tracé au regard des populations et emplois desservis (meilleur parti-pris) et la desserte de quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- Les résultats de la concertation qui ont privilégié le tracé final retenu vers Drap.

Le tracé retenu permet également de desservir de nombreux équipements de toute nature. Parmi les équipements, ceux dit sensibles ont fait l'objet d'une attention particulière et ont influencé les choix et notamment :

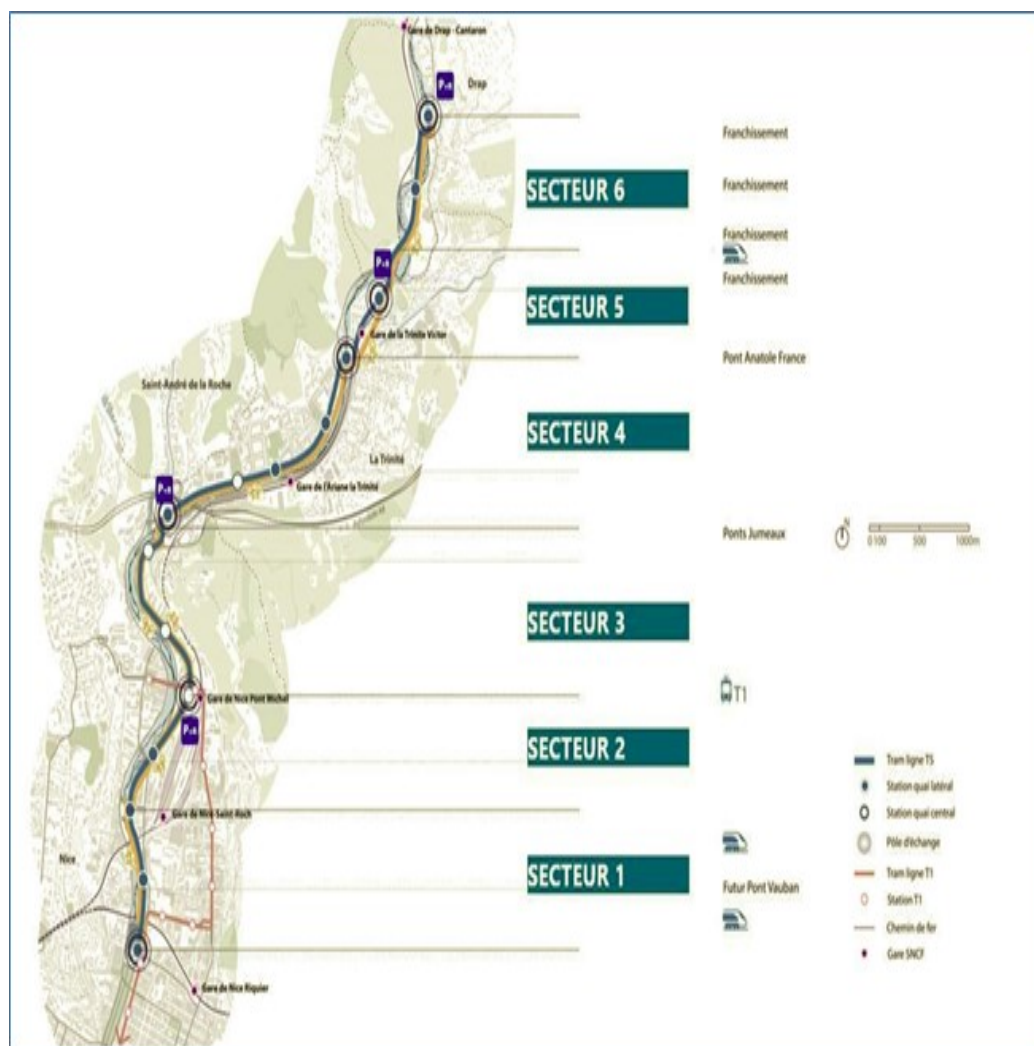
- Les équipements à vocation médicale comme le centre hospitalier Sainte-Marie ;
- Les équipements scolaires ;
- Les équipements culturels comme le 109, le PAC ;
- Les équipements sociaux.

Le tracé préférentiel retenu figure ci-après :



Le tracé long de 7,5 km traverse les communes de Nice sur 5,6 km, de la Trinité sur 0,7 km et de Drap sur 1,2 km. Il est découpé en 6 secteurs qui se développent du sud au nord (planche ci- après).

• Secteur S01 / Palais des Arts et de la Culture (actuel Palais des Expositions) - Lycée Guillaume Apollinaire • Secteur S02 / Lycée Guillaume Apollinaire – Pont-Michel • Secteur S03 / Pont-Michel - Ponts-Garigliano	• Secteur S04 / Ponts-Garigliano – Pont Anatole-France • Secteur S05 / Pont Anatole-France – La Trinité • Secteur S06 / La Trinité – Drap
---	---



Ces secteurs, regroupés par deux, forment les 3 tronçons du tracé de la Ligne 5 du tramway.

Tronçon n°1 Entre Palais des Expositions et Pont-Michel



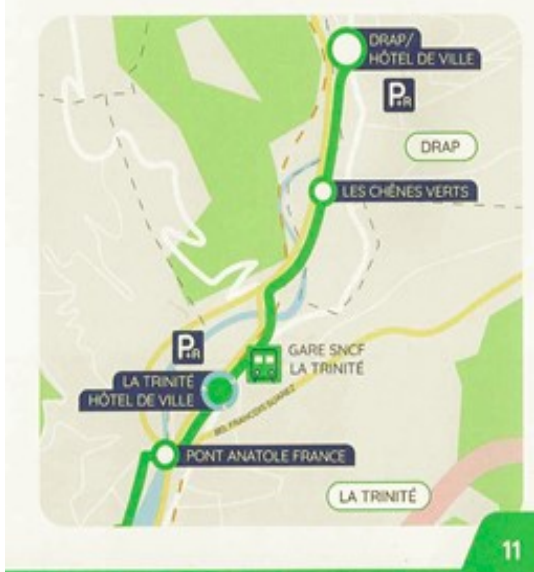
Le tableau ci-après indique les principaux équipements desservis, les connexions intermodales et les parkings P+R du tronçon 1 regroupant les secteurs 1 & 2.

Equipements prioritaires à desservir	- Le Palais des Expositions - Le109 centre culturel - Le Lycée Guillaume Appolinaire - L'Hôpital Pasteur
Les connexions intermodales	- La Ligne 1 du tramway - Le pôle d'échange multimodal Pont-Michel où un parc-relais et prévu - La gare SNCF Pont-Michel
Les ouvrages d'art	- Modification du tunnel Liautaud - sortie Vérany - La démolition du pont de l'autopont des Abattoirs
Les Parkings P+R	Un parc-relais à Pont- Michel

Tronçon n°2 Entre Bon Voyage et l'Ariane (secteurs 3 & 4)

	
Equipements prioritaires à desservir	- Le quartier Bon Voyage - Le collège Louis Nucéra - L'Hôpital Sainte-Marie - Commune de Saint-André-de-la-Roche - Le Théâtre Lino-Ventura - Le quartier de l'Ariane
Les ouvrages d'art	Le franchissement du Paillon via le Pont Garigliano « Lion »
Les connexions intermodales	- L'autoroute A8 - Val de Banquière
Les Parkings P+R	Un nouveau parc-relais

Tronçon n°3 Entre La Trinité et Drap (secteurs 5 & 6)

		
Equipements prioritaires à desservir	• Le site d'activités Anatole –France • Le centre-ville de La Trinité • Le quartier « les chênes verts » de Drap • La salle Jean-Ferrat de Drap	
Les ouvrages d'art sur la rivière	• Le franchissement du Paillon via le Pont Anatole-France	
Les connexions intermodales	• Le pôle d'échange multimodal de La Trinité (gares routière et ferroviaire de La Trinité) • Vallée du Paillon • Un parc-relais est prévu sur Drap	

4-4 Implantation des stations

Les critères suivants ont été pris en compte pour le positionnement des stations :

- des contraintes techniques d'inter-espacement attendues pour un tramway. Elles sont vitales à l'efficacité de l'exploitation de la ligne ;
- la performance de la desserte des pôles de vie, d'emplois, d'équipements structurants et les aires d'influence qui en découlent ;
- des besoins de visibilité du tracé pour encourager le report modal et l'interconnexion avec les autres modes de déplacements urbains à même de minimiser les ruptures de charges (changement de mode).

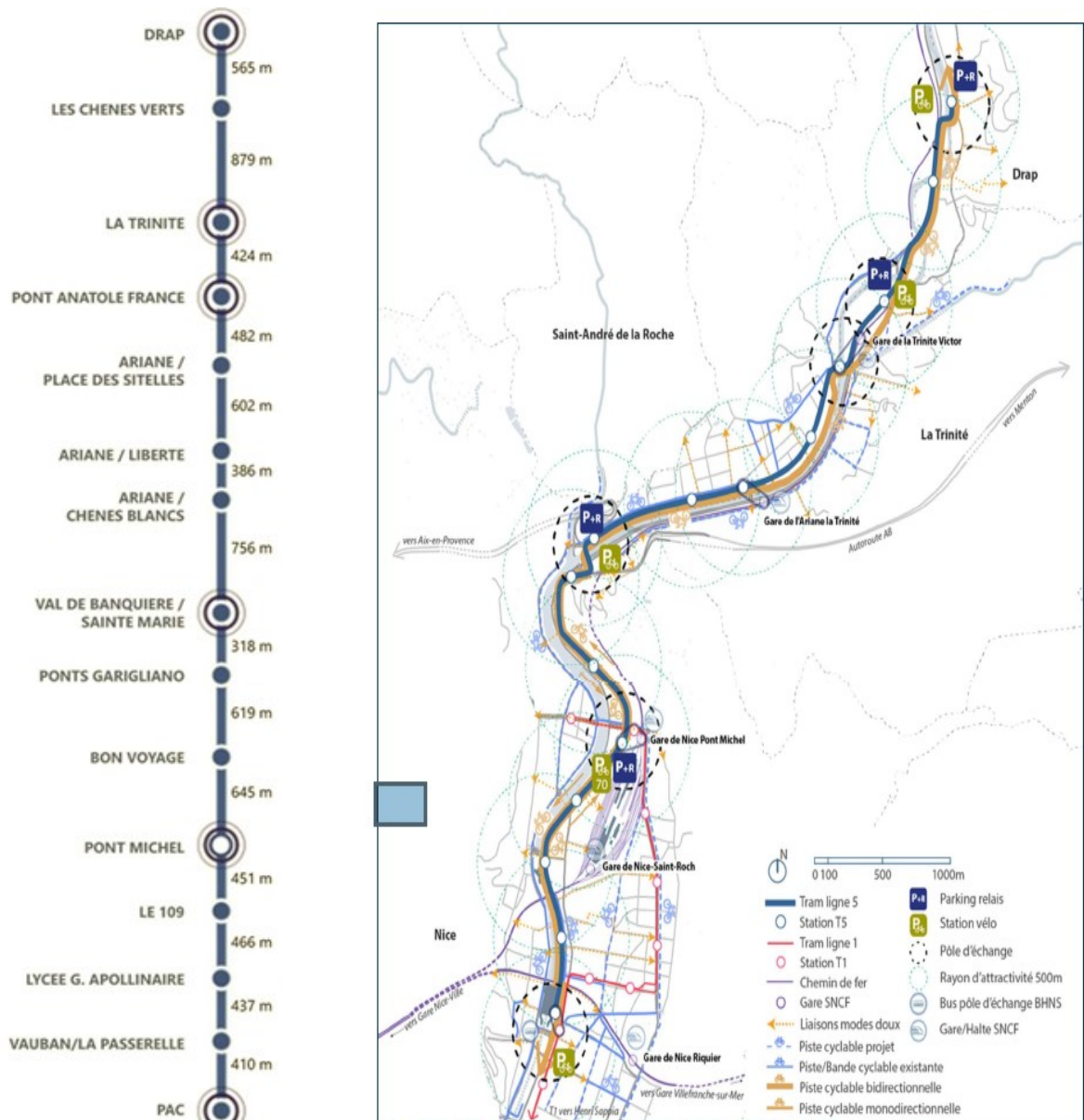


Figure 11 : Schéma des aménagements transports créés dans le cadre du projet T3

4-5 Les aménagements projetés

Le projet s'inscrit dans une stratégie de recomposition urbaine pour améliorer l'environnement paysager du tracé et la qualité de vie dans les quartiers traversés.

Les aménagements visent :

- A faciliter la synergie des modes de déplacement : tramway, bus, train, vélo, marche, etc.
- A rééquilibrer le partage de la voirie au profit des modes doux et actifs
- A requalifier les espaces traversés (aménagements de façade à façade) et le cadre de vie des quartiers

Ce travail de requalification s'appuie notamment sur l'importance de la végétalisation au fil du tracé et le choix des revêtements de surface.

Le projet vise une augmentation de 25% des surfaces végétalisées, en complément d'une division par trois des surfaces imperméables des zones urbaines. Ceci par un recours

généralisé à des revêtements de sols perméables et adaptés à des enjeux climatiques particulièrement sensibles dans cette région sud.

4.5.1 les aménagements des stations

- Les stations comportent 2 abris aux extrémités de chaque quai. De manière générale, 3 traversées piétonnes par quai sont prévues, une à chaque extrémité et une au centre. (...) exemple de la station PAC, proche de celle de la Ligne 1 : en sus des extrémités de la station, la sortie centrale fluidifie la circulation des usagers entre les lignes 1 et 5
- Des équipements vélo sont prévus à proximité des stations
- Le design des stations est différencié : traitements de surface, couleurs et mobilier urbain avec des places assises maximisés et des appuis ischiatiques. Les espaces d'attente sont des îlots de fraîcheur grâce à la végétalisation et aux revêtements de sol limitant l'absorption de la chaleur. Le projet d'éclairage vise à réduire la pollution lumineuse et a été travaillé avec un écologue
- L'équipement des stations prévoit : au moins un Distributeur Automatique de Titres (DAT) et un interphone sur chaque quai, des valideurs, de bornes d'information voyageurs, un système de sonorisation (haut-parleurs) pour l'information des voyageurs, des équipements pour la mise en œuvre d'un système WiFi dédié aux usagers, à la maintenance ainsi que, pour l'exploitation, des images de vidéosurveillance de l'intérieur des rames et quais en temps réel. Les armoires techniques sont intégrées et enterrées pour dégager l'espace. Des dispositifs (bande de guidage, bandes podotactiles, etc) facilitent l'accès aux rames pour les PMR. Des défibrillateurs automatisés externes sont présents.
- Onze stations sont équipées de panneaux photovoltaïques en toiture.

4.5.2 les aménagements piétons

Au fil du tracé de la ligne 5 les aménagements permettent de rééquilibrer le partage de l'espace entre les modes en favorisant les modes doux/actifs dans l'espace public et notamment la place du piéton.

En fonction des sites un faisceau de dispositifs encourage les déplacements piétons :

- La réduction des nuisances de la circulation automobile (bruit, vitesse, trafic)
 - Les aménagements de façade à façade ou sur des sites sensibles comme le carrefour Garigliano sont l'occasion de créer ou revoir les cheminements piétons, de les sécuriser et de favoriser la continuité des déplacements. (Exemple du carrefour Garigliano avec franchissement du Paillon dédié aux piétons et cyclistes : cette traversée piétonne crée une continuité entre les rives gauche et droite du Paillon et entre la route de Turin, le quartier des Liserons et les berges du boulevard de l'Ariane)
 - Pour les trottoirs et autre cheminements le choix de matériaux perméables ou semi-perméables, comme celui de matières et couleurs claires pour les revêtements de sol viennent atténuer la chaleur
 - La végétalisation de l'espace public participe à cette qualité d'environnement pour les déplacements piétons.
 - L'accessibilité aux PMR est prévue pour l'ensemble des cheminements comme des stations
- L'attention apportée aux aménagements en faveur des déplacements piétons bénéficie à l'attractivité du tramway et autres TC : la qualité des cheminements atténue l'effet des ruptures de charge (intermodalité entre marche et TC, entre P+R et stations, entre stations, etc.)

A l'échelle piétonne cette attention contribue à la promotion d'un environnement naturel et apaisé : création de places, d'aires de repos, d'aires de jeux, de belvédères, de lieux de promenade et de déambulation...

4.5.3 Les aménagements cyclables

Le tramway s'accompagne de l'insertion d'un axe cyclable à la fois continu, confortable, sécurisé de quelque 7 km en lien avec les aménagements existants et futurs.

Il traduit l'ambition métropolitaine de créer un axe structurant du plan vélo dans la vallée du Paillon.

Sur l'ensemble du linéaire, le cheminement des cycles est traité en perméable ou semi-perméable ; il est dissocié de celui des piétons par un marquage au sol et/ou par un revêtement différent.

Pour assurer la continuité du cheminement la nature des itinéraires cyclables varie en fonction des contraintes d'insertion :

- Pistes cyclables bidirectionnelles : elles ont une largeur de 3 m aussi souvent que possible ; sauf contrainte technique elles sont situées en surélévation par rapport à la voirie
- Pistes cyclables unidirectionnelles : une largeur de 2 m est prévue (1,50 m minimum si contrainte technique)
- Bandes cyclables en sections contraintes
- Zones 30 où les itinéraires vélos sont en double sens avec voie séparée de celle de la circulation automobile : c'est par exemple le cas boulevard Vérany, route de Turin ou boulevard de l'Ariane.

4.5.4 La place des voitures et du stationnement

Une quinzaine d'ouvrages modifiés ou créés fluidifient les liens entre les différents quartiers. Les emprises actuelles de la voirie dédiées à l'automobile ainsi que les vitesses autorisées sont réduites sur de nombreux axes.

La suppression de places de stationnement le long du tracé facilite la démarche de requalification urbaine.

Les emprises récupérées profitent au développement de la nature en ville, des pistes cyclables et des cheminements piétons.

Le report utile du stationnement est proposé majoritairement dans les P+R. S'y ajoutent des parkings de compensation comme Vauban, Auvare, Bon voyage, Lino Ventura et Anatole France et quelques nouvelles poches de stationnement sur l'espace public. La conservation de certaines places de stationnement répond aux nécessités de desserte locale des commerces et aux besoins des Personnes à Mobilité Réduite.

4.5.5 Les parcs relais (P+R)

La ligne 5 prévoit quatre P+R offrant 1385 places. Ils viennent s'ajouter à l'existant et au nouveau P+R du Pont Michel (P+R programmé hors projet tramway). A noter qu'au-delà de leur fonction intermodale ils prévoient également de réserver des places pour compenser du stationnement supprimé à proximité.

Le Parc Relais des Ponts Jumeaux (4 niveaux) est connecté par un shunt à l'autoroute A8 et à la RM 19 desservant le Val de Banquière.

Le Parc Relais de La Trinité (3 niveaux) directement connecté à la pénétrante du Paillon favorise le report modal des automobilistes en provenance de la vallée. Il sera intégré au sein d'un Pôle d'Echanges Multimodal (P.E.M) plus vaste (gare routière de rabattement des lignes de bus desservant la haute vallée du Paillon et gare SNCF de La Trinité)

Les Parcs Relais de Drap (2 sites intégrés au tissu urbain) incitent également au report modal tout en compensant la suppression du stationnement actuel.

Les quelques 1400 places de ces P+R prévoient également du stationnement pour les motos et les vélos et des installations de recharge pour véhicules électriques.

A noter l'installation de panneaux solaires sur 60% des toitures des P+R, conforme à la loi ENR.

4.5.6 Les stations d'énergie

La sobriété énergétique visée par le projet est illustrée par le choix d'un système d'alimentation énergétique du tramway par récupération d'énergie au freinage des rames. En complément la consommation électrique du tramway est assurée par un système de rechargement en énergie des rames par le sol (système DRE) sans ligne aérienne : les rames se chargent en 16s dans 5 stations réparties sur la ligne. Ces stations sont équipées de locaux techniques en surface : les « sous-stations de redressement ». L'énergie électrique 20 kV alternative fournie par Enedis y est transformée en énergie adaptée à la traction électrique (750 V continu) et des équipements contrôlent la sécurité du dispositif de recharge.

La double approche de la performance économique et de la sobriété énergétique se traduit également par l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture des équipements : 11 abris de station sont équipés en sus des P+R et du site de maintenance.

4.5.7 Remisage et entretien

Le dépôt des Liserons est prévu en rive gauche du Paillon au niveau des Ponts Garigliano.

Réalisable en deux temps compte-tenu du phasage de la ligne 5 il pourra d'abord accueillir 6 rames en remisage sur un site de 6 660 m² et, à terme, les 12 rames nécessaires au fonctionnement complet de la ligne.

Il comporte deux bâtiments périphériques (parties spécialisées du programme avec atelier, laverie, etc). Deux parties centrales regroupent les fonctions supports (bureaux, locaux du personnel...).

Une toiture végétalisée est prévue sur l'un des bâtiments ainsi que des panneaux photovoltaïques (60% de la toiture)

A noter que la maintenance lourde se fera au centre de maintenance Henri Sappia

5 RÉORGANISATION DES CIRCULATIONS

5-1 Réorganisation de la trame viaire

Les prévisions de trafic ont été faites à partir du modèle multimodal du département des Alpes Maritimes (MM06) sur les bases des résultats de l'Enquête Ménage-Déplacements de 2009.

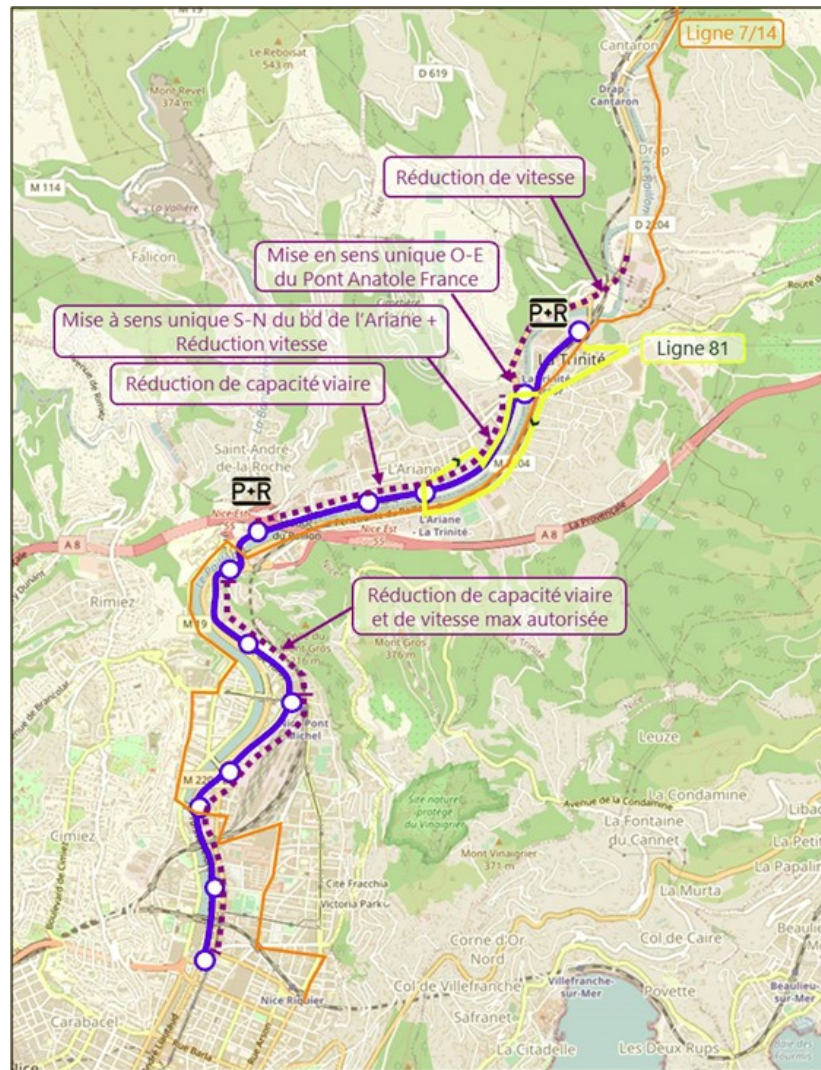
Des évolutions du réseau viaire sont prévues pour 2028 indépendamment de la construction de la ligne T5 :

- Quartier de l'Ariane : mise à sens unique Sud-Nord du pont de la Liberté
- Quartier de la Trinité : Diminution de la capacité routière sur le boulevard Suarez pour intégration d'une piste cyclable et inversion du sens de circulation de la rue Scoffier

Les conséquences de l'arrivée du Tram T5 pour les réseaux viaires se concentrent sur les tronçons directement impactés par le tramway : route de Turin, ponts Garigliano et boulevard de l'Ariane.

L'organisation générale de la trame viaire n'est pas modifiée (pas de modification structurante telle que la suppression complète d'un axe ou l'inversion d'un sens de circulation) et seules des réductions de capacité ou de vitesse sont à noter :

Le plan ci-après montre les modifications sur le réseau viaire actuel.



Légende: Tracé Ligne T5 ■ Impact réseau viaire ●●●●

5-2 Restructuration du réseau de transport en commun

Des évolutions du réseau Transport en commun sont prévues pour 2028 indépendamment de la construction de la ligne T5 :

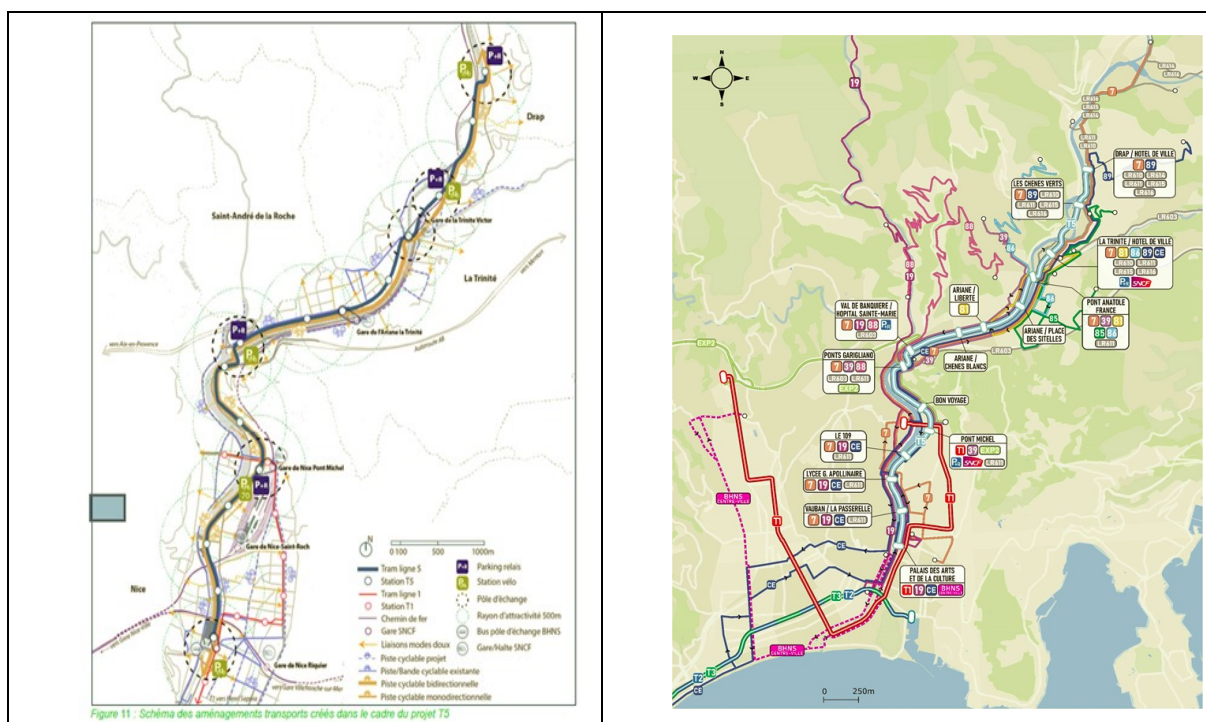
- Prolongation de la ligne 14 à la Condamine ;
- Réorganisation de la ligne 81

La mise en service de la ligne T5 entre Pont-Michel et l'Ariane s'accompagne de plusieurs impacts :

- Fusion des lignes 7 et 14
- Augmentation de la fréquence de la ligne 81

La restructuration du réseau de bus poursuit plusieurs objectifs :

- S'adapter à l'arrivée d'une artère structurante massive de TC ;
- Favoriser le rabattement des voyageurs sur le réseau de tramway ;
- Offrir de nouvelles possibilités de déploiement du réseau de bus en profitant de cette nouvelle armature.



Extrait Pièce H

Une seule modification est apportée en supplément de celles proposées dans les phases précédentes de mise en service : la diminution de la fréquence de la ligne « 7/14 » étant donné qu'à ce stade, la ligne T5 desservira Drap avec une qualité de service et une fréquence supérieure.

La fréquence de ligne « 7/14 » entre La Condamine et la gare de Riquier est diminuée à 20 minutes.

Fin 2031 – Mise en service T5 entre PAC et Drap		
	Scénario de référence	Scénario de projet
T5	/	PAC - Drap
L7	Port Lympia - Ariane/Place de Rebat	Fusion ligne 7 et 14 Riquier <-> La condamine via Pasteur ; freq : 20 min
L14	Vauban - La Condamine	
Ligne 8 +	Saint Sylvestre - Pasteur	Saint Sylvestre - PAC
Ligne 81	La Trinité - Rte de Laghet - Ariane par le pont Anatole-France	P+R Trinité - Rte de Laghet (Bouclage de l'Ariane)
Ligne 88	La Piscine/Marojade - Vauban	La Piscine/Marojade - Ponts Garigliano
Ligne 89	La Colle / Le Château - Les Chênes Verts	La Colle / Le Château - La Trinité
ZOU 603	Nice Vauban - La Turbie- Monaco - Peille	Nice Ponts Jumeaux - La Turbie- Monaco - Peille
ZOU 610	Contes - Vauban	Contes - La Trinité
ZOU 614	Touët de l'Escarène - Drap Cantaron	Touët de l'Escarène - La Trinité

ZOU 615	Lucéram - Vauban (par Blausac)	Lucéram - La Trinité (par Blausac)
ZOU 616	Lucéram - Vauban (par Peille)	Lucéram - La Trinité (par Peille)
Exp 2	La Manda Z.I. – Pont-Michel	La Manda Z.I. – Pont-Michel

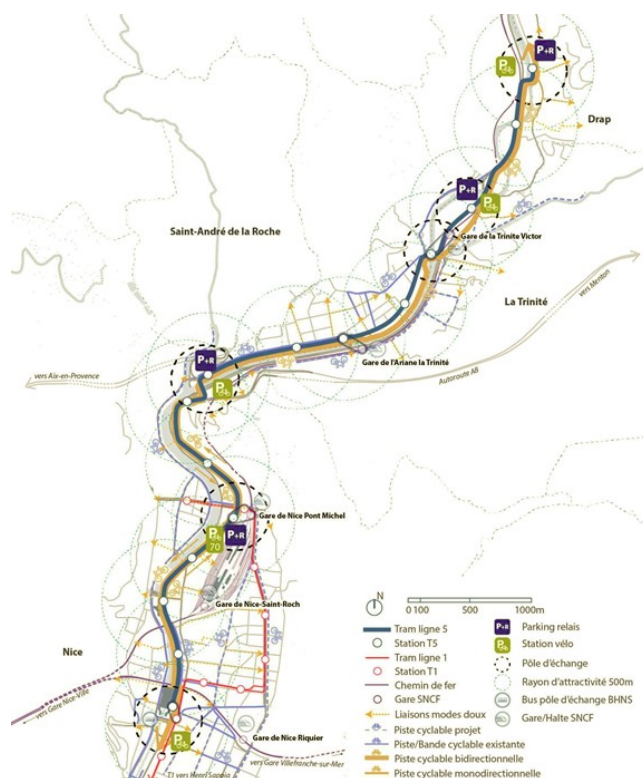
5-3 Les mobilités douces et actives

Le projet tram promeut les déplacements piétons et cyclistes.

Il est mis à profit pour favoriser les mobilités douces et actives conformément à la loi LOM (Obligation pour les maîtres d'ouvrages de réaliser des aménagements cyclables lors de création ou rénovation de voiries et de maintenir les continuités cyclables et piétonnes lors de créations ou rénovations d'infrastructures de transport). Il répond aussi à l'ambition du plan Vélo Métropolitain. L'ensemble du projet prend en compte les déplacements des piétons et des cyclistes : travaux, emplacement des stations, organisation des circulations, équipements, règlements, tarification, etc...

L'épine dorsale du développement de ces mobilités douces et actives correspond au corridor d'insertion du projet tram avec la réalisation de quelque 7 km d'itinéraires (cf types d'aménagements ci-dessus en 4.5; 4.5.1 et 4.5.2). La requalification des sites desservis de part et d'autre de ce corridor prend en compte les aménagements piétons et cyclistes, leur maillage et leur raccordement aux stations tram.

Ce raccordement favorise l'intermodalité vélo/tram ou marche/tram : le schéma ci-après "Des aménagements et services pour inciter à la pratique du vélo" (cf plan Pièce C p.94) illustre notamment les possibilités de rabattement des itinéraires de part et d'autre du Paillon vers les stations (par exemple : passerelles piétons / cyclistes créées ou réaménagées pour assurer la liaison avec les stations.)



La carte ci-dessus illustre bien l'encouragement des intermodalités par la mise à disposition d'équipements spécifiques :

- Parcs à vélos autour des stations et dans les P+R ;
- Possibilité d'embarquer les vélos dans les rames ;
- Mise à disposition de kits de réparation et de gonfleurs en libre-service ;
- Affichage des temps de parcours à vélo et à pied, démarche incitative ;

6 TRAVAUX

6-1 Nature des travaux

La nature générale des travaux est complexe, elle présente plusieurs aspects :

- Des ouvrages d'art à réaliser ou à consolider (D 3)
- Des murs de soutènements à construire ou conforter (D 4)
- Des parkings relais (D 5)
- La plateforme de roulage et la voie ferrée proprement dite (C 6.7.2.2)
- Des constructions de stations avec ses quais spécifiques mais aussi des locaux techniques (D 6 et C.7)
- Les travaux de génie civil d'acheminement de l'énergie et des stations de recharge (C 6.7.5)
- Les aménagements paysagers et viaires alentours. (C 6 3 et 6.6)

6-2 Impact des travaux

La Métropole est dotée d'une charte "chantier vert" qui s'impose à tous les opérateurs. Concernant la construction du tramway les entreprises retenues devront s'assurer, au constant, du fonctionnement normal de la ville et de son activité économique. Malgré cela, durant la phase chantier on peut s'attendre à une incidence sure :

- Les trafics aussi bien véhicules que piétons et transports en commun.
- La qualité de l'environnement sonore ainsi que la qualité de l'air et plus particulièrement aux alentours des établissements sensibles.
- Le flux de camion pour évacuer les déblais, un peu mieux explicité dans le mémoire en réponse à la MRAE
- Les sites de stockage temporaires des déblais, précisés dans le mémoire en réponse à la MRAE
- Les quantités de déchets générés qui sont un peu mieux explicités dans le mémoire en réponse à la MRAE

6-3 Procédures liées à la phase de travaux

Le projet de construction du tramway entre dans le champ d'application de l'article R.571-44 du code de l'environnement, à ce titre le maitre d'ouvrage doit mettre en place les mesures nécessaires à éviter des nuisances excessives.

La sectorisation et le phasage des travaux prévoit un découpage en tronçons entre carrefours importants avec un phasage des travaux : la voirie avant plateforme, la plateforme, la voie ferrée, le génie civil pour l'énergie et les stations, le revêtement, la voirie avec plateforme et enfin les finitions. Ceci doit assurer au mieux le maintien du fonctionnement normal de la ville alentour du chantier.

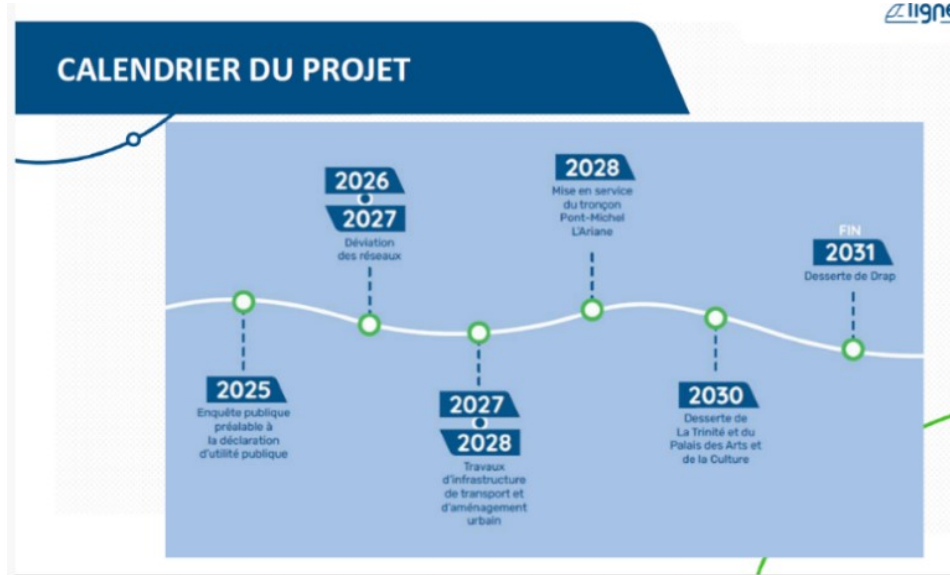
Le maitre d'ouvrage prévoit six secteurs du sud au nord décrit précédemment.

6-4 Le planning du projet – le calendrier des travaux

Le projet répond à des objectifs calendaires ambitieux conduisant à la mise en service du premier tronçon Pont-Michel /L'Ariane en 2028

Les travaux, sous réserve de l'obtention de l'arrêté de déclaration d'utilité publique et des autorisations préalables requises, devraient débuter en 2026.

Ils se dérouleront de manière phasée de 2026 à fin 2031 selon le planning ci-après





Travaux préalables / préparatoires :

- Reconnaissances préalables de l'existant (reconnaissances réseaux, reconnaissances géotechniques) ;
- Déviation de réseaux (dans le but de libérer les sous-sols dans la mise en place de la nouvelle infrastructure, tant pour la plateforme que pour les aménagements urbains et la réalisation des réseaux) ;
- Libération d'emprise (suppression d'arbres lorsqu'il est impossible de les conserver, dépose et mise en provisoire, démolitions, reconstitutions riveraines...) ;
- Anticipation des contraintes de chantier (mise en place de la future trame circulatoire, modification du stationnement...)

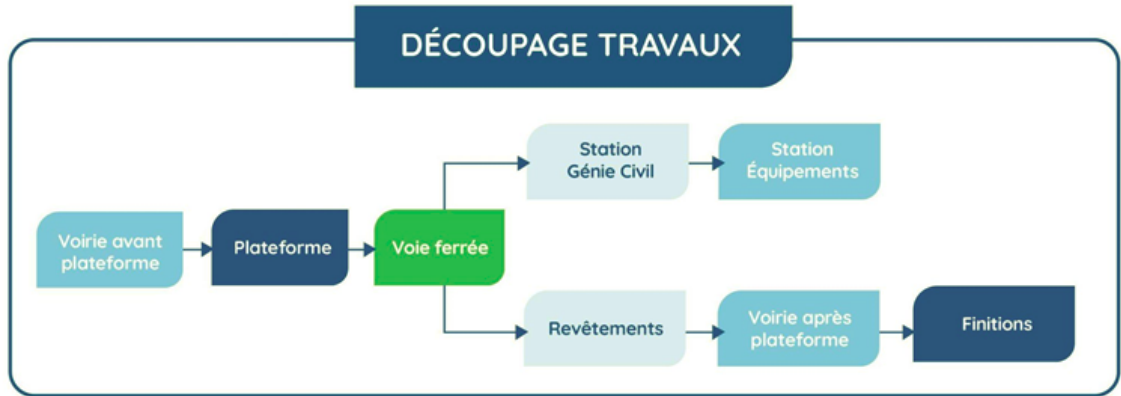
Les travaux se dérouleront de manière phasée :

Phase 1 : Station Pont Michel → Station Ariane / Liberté

Phase 2 : Station Palais des Arts de la Culture (PAC) → Station La Trinité / Hôtel de ville

Phase 3 : Station Palais des Arts et de la Culture (PAC) → Station Drap / Hôtel de ville

Le découpage des travaux est schématisé comme suit :



Près de deux années de travaux sont nécessaires pour engager la phase des essais du système de transport afin d'obtenir l'autorisation de mettre en service et ouvrir la première partie de la ligne au public.

7 IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

7-1 Etat initial de l'environnement pour le projet

Le projet s'implante dans une zone **urbanisée à 80%**, avec des espaces naturels limités au lit mineur du Paillon.

Milieu physique

- **Climat** : Hausse des températures, des périodes de sécheresse extrêmes, des précipitations violentes plus fréquentes.
- **Topographie** : Altitudes faibles (23-93m), sans sensibilité particulière.
- **Géologie** : Formations alluvionnaires récentes stables.
- **Eaux** : projet concerné par 4 masses souterraines de qualité bonnes, le cours d'eau du Paillon de qualité moyenne, aucune zone de captages en eau potable.
- **Géotechnique** : Principaux risques sont l'hétérogénéité des terrains (remblais/alluvions) pouvant être à l'origine de tassements et d'instabilités),

Risques naturels : le projet est couvert par le PPRi du Paillon sur les 3 communes. Le risque de sismicité est moyen ; les mouvements de terrain sont classés rouges dans le PPRmt sur la commune de Nice. Il est classé bleu sur les communes de Drap et de La Trinité.

Milieu naturel : Le projet est en bordure de Natura 2000 "Corniche Riviera" et de la ZNIEFF " Mont Vinaigrier" en périphérie ; il se situe zone urbaine dense sans interaction forte avec des espèces écologiques majeures.

7-2 Impacts du projet sur la biodiversité

Le projet s'implante en zone urbanisée à 80%, avec habitats naturels limités (lit mineur Paillon). Présence d'espèces protégées à enjeu modéré.

Effets négatifs pressentis

- Destruction et artificialisation partielles d'habitats (30,8 ha emprise + 1,3 ha chantier).
- Imperméabilisation zones humides, destruction stations d'espèces végétales.
- Destruction d'individus d'espèce animale (insectes, reptiles, poissons).
- Dégradation des zones de reproduction d'alimentation ou de repos de la faune, dérangement dû au chantier puis à l'exploitation.
- Fragmentation des corridors écologiques (oiseaux, chauves-souris).
- Pollution lumineuse.

Dans ce contexte, l'intérêt écologique de l'emprise du projet et des travaux est globalement considéré comme faible. Les principaux impacts attendus concernent principalement deux habitats : le lit moyen du Paillon et la ripisylve à peupliers. En effet, la construction des ouvrages de franchissement, nécessitant la création de points d'appui dans le lit mineur du Paillon, auront un impact, en phase chantier.

7-3 Incidence du projet sur l'environnement en phase travaux et en phase exploitation du T5, mesures envisagées ERC et suivi

Les travaux s'étaleront sur plusieurs années et en toutes saisons. Les secteurs sensibles restent limités à la réalisation des ouvrages de franchissement et au remaniement des terrains en friches (6 ponts, 4 appuis dans le lit mineur)

En phase exploitation les incidences sont relativement faibles suites aux mesures envisagées en phase travaux

Espèces végétales protégées

Il existe 2 stations d'une espèce végétale protégée : la coronille en forme de hachette, la zannichellie pédonculée à enjeu fort.

La consoude bulbeuse et l'Alpiste aquatique, espèces protégées à forte dynamique de reproduction seront transplantées ou ressemées avec suivi de développement.

Ces actions feront faire l'objet de demandes de dérogation auprès du Conseil National de Protection de la Nature.

Mesures ERC (éviterement-réduction- compensation)

Pont Anatole France : un projet d'ombrière à finaliser pour une réunion entre les 2 rives avec une végétalisation (évite césure oiseaux/chiroptères nocturnes).

Les espèces végétales exotiques doivent être évitées et remplacées par des espèces locales.

Réduction de la pollution lumineuse : Éclairage LED faible consommation, orienté vers les voies (protection de la biodiversité du lit du Paillon).

La destruction de 0,318 ha de zone humide sur l'ensemble du projet sera compensée par 2,6 ha de restauration d'anciens terrains dégradés sur la commune de Drap jusque dans le lit mouillé du Paillon.

Aménagements paysagers

Les futurs aménagements paysagers, sur 8 ha remaniés et replantés, permettront de recréer des habitats favorables à des espèces faunistiques opportunistes. On privilégiera des plantes peu gourmandes en eau.

Calendrier évitement

Prévision des terrassements et abattage : oct.-fév. (reptiles hivernants ; hors nidification oiseaux), sur le lit du Paillon en saison sèche en mai - sept.

Zones humides

Phase travaux : 0,510 ha impactés (dégradation temporaire).

Exploitation : 0,318 ha détruits.

Compensation SDAGE : 200% de surface impactée. Restauration de 2,6 ha terrains dégradés sur Drap (lit "mouillé" du Paillon).

Suivi écologique de chantier :

Ce chantier sera confié à un Bureau d'études spécialisé pendant toute la durée des travaux d'aménagement du T5 avec la mission d'accompagner la maîtrise d'œuvre à partir d'inventaires naturalistes, afin d'éviter la dissémination d'espèces invasives, anti-intrusion d'engins, habitats faune, création d'espaces vert en coordination avec le SMIAGE en charge de la restauration et de l'entretien du Paillon.

En conclusion, les aménagements devront présenter des impacts très faibles, permettant de maintenir, voire améliorer, la quasi-totalité des enjeux écologiques présents avant les travaux. Les mesures d'évitement et de réduction des impacts s'inscrivent dans une démarche progressive et au long cours.

7-4 Impact du projet sur le patrimoine architectural et les sites inscrits

Le projet intercepte le périmètre de protection de 500m autour de 6 sites protégés (3 classés, 3 inscrits) :

Sur la commune de Nice on relève l'Eglise Notre-Dame auxiliaire, le couvent des Franciscains, le site archéologique de Cimiez, tous trois classés et la Villa Schmitz et l'Abbaye de Saint-Pons, toutes deux inscrites.

Sur la commune de la Trinité, l'église de la Sainte-Trinité est inscrite.

Une attention particulière sera portée au patrimoine vernaculaire, que constitue la chapelle de Notre-Dame de Bon Voyage, sous la forme d'un parvis encadré de plantations.

Bilan : Aucun impact direct chantier sur les monuments (en majorité invisible depuis le tracé T5).

8 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Par obligation légale le projet relève de L'article L.122-1 du Code de l'environnement avec l'application des rubriques suivantes :

- Transports guidés de personnes : tramway, métros aériens et souterrains, funiculaires ou lignes analogues et les gares associées ;
- Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de plus de 50 unités

8-1 Impact du Projet sur l'environnement

Dans la phase avant-projet, plusieurs enjeux environnementaux ont été pris en compte, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Impacts négatifs phase travaux/exploitation

- Dévoisement de véhicules, notamment dans le secteur de l'Ariane, avec des reports sur les voies adjacentes.
- Pollution lumineuse, vibrations, bruit.
- Bétonisation par la construction de parkings-relais

Impacts positifs

- Réduction des GES associé à la baisse du trafic automobile. (Amélioration du bilan carbone)
- Recharge au sol (sans caténaire).
- Rames plus fréquentes que les bus et peu impactées par la circulation.
- Augmentation de la surface désimperméabilisée favorisant l'infiltration des eaux de ruissellement.
- Renaturation du secteur autour du projet par la plantation d'arbres (+2 000 arbres) améliorant la qualité de l'air et réduisant les îlots de chaleur.
- Restauration d'anciens habitats dégradés.
- Éclairage LED économe en énergie orienté vers les voies plutôt que les zones naturelles
- Suivi écologique à long terme.

La principale incertitude se situe dans l'évaluation du niveau de report modal voiture/tramway

8-2 Avis de la MRAe

La mission régionale d'autorité environnementale Provence Alpes-Côte d'Azur a rendu son avis le 26 septembre 2025 sur l'étude d'impact du projet, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUm et l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Drap, sous la référence suivante : n° MRAe 003721/A PP – 003722/A PP 003327/A P

Cet avis répond à une saisine concernant une procédure d'évaluation environnementale commune visant le projet de la ligne 5 du tramway de la métropole Nice Côte d'Azur ainsi que la mise en compatibilité des PLU de Drap et de la métropole Nice Côte d'Azur. Il est consultable sur le site internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence Alpes-Côte d'Azur (DREAL PACA) : www.paca.developpement-durable.gouv.fr et sur le site internet des services de l'Etat dans les Alpes-Maritimes.

En synthèse la MRAe note que le projet est favorable à l'environnement puisqu'il propose une alternative pérenne à l'utilisation de la voiture individuelle avec un objectif affiché de réductions notables des nuisances générées par le trafic routier sur le cadre de vie et la santé des populations riveraines.

Toutefois, l'efficacité du projet sur la baisse du taux d'occupation du réseau routier et du report modal au niveau local semble relativement faible.

Le dossier mérite d'être complété afin de mieux caractériser l'aménagement global et les mesures retenues.

La réalisation du projet nécessite la mise en compatibilité du PLUm de Nice Côte d'Azur et de la commune de Drap. La MRAe regrette que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues dans l'étude d'impact du projet et reprises dans l'évaluation environnementale des PLU n'aient pas été intégrées dans ces derniers (OAP, règlements).

Avant d'envisager l'isolation de façades, la MRAe invite le maître d'ouvrage à examiner des mesures privilégiant la réduction du bruit à la source.

Eu égard aux considérations ci-dessus la MRAe fait des recommandations dans son avis joint en annexe. L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans la pièce J du dossier

8.3 Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage

Le mémoire en réponse à la MRAe par le maître d'ouvrage a été remis le 24 octobre 2025 à la commission. Il figure avec l'avis de de la MRAe en Annexe

9 LES COÛTS DU PROJET T5 ET DE LA RESTRUCTURATION DU RESEAU TRAMWAY

Ces coûts comprennent :

- Les coûts d'investissements
- Les coûts de renouvellement du T5 et des gros entretiens
- Les coûts d'exploitation

9.1 Les coûts d'investissements

Les coûts d'investissements sont évalués conformément aux recommandations du CERTU (Le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).

Le coût global de l'opération pour la création de la Ligne 5 de tramway est évalué 375,9 M€ HT donné aux conditions économiques de 2023.

Il se répartit selon les grands postes indiqués dans le tableau suivant en million d'euros.

Opérations	Millions d'Euros	Détail des coûts par opération
1/ COUT DES ETUDES	22	Coût de maîtrise d'œuvre, coût interne à la maîtrise d'ouvrage, les coûts liés à la maîtrise d'ouvrage, les frais d'assurance, de communication, de concertation, et d'organisation de l'enquête publique, les études environnementales et autres études spécifiques
2/ COUT DES ACQUISITIONS* FONCIERES ET LIBERATION DES EMPRISES	27,1	Ce poste comprend une provision pour les acquisitions foncières et les frais de libération des emprises. Le coût repose sur les estimations sommaire et Globale réalisées par la Direction immobilière de l'Etat
3/ COUT DES TRAVAUX Y COMPRIS ALEAS**	281,8	Voir tableau ci-dessous
4/ ACQUISITION DU MATERIEL ROULANT	45	Les lignes T1 et T5 seront partiellement interopérables. L'hypothèse retenue au stade de l'AVP est l'acquisition de 10 rames
Coût total HT	375,9	en M€ 2023

- * Estimation de la Direction de l'immobilier de l'Etat sont joints en annexe J
- ** Estimation AVP avril 2023

9-2 Les coûts de renouvellement de la Ligne 5 et de gros entretiens

Jusqu'en 2040, les différentes composantes du projet sont renouvelées à des échéances différentes selon l'échéancier suivant :

POSTE	RENOUVELLEMENT (EN ANNÉES)	POURCENTAGE DU COÛT INITIAL APPLIQUÉ A LA RÉNOVATION A MI-VIE
Matériel Roulant	40	50 %
Systèmes	20	25 %
Génie Civil	50	0 %
Ouvrages d'art	100	25 %
P+R	40	10 %

Figure 26 : les hypothèses retenues dans l'étude de coûts de renouvellement et de gros entretiens du projet

Pour chacun des postes concernés, on prévoit donc un montant de renouvellement et de gros entretiens selon les hypothèses de fréquence et de pourcentage du coût initial d'investissement décrites dans le tableau ci-dessus.

Par exemple pour le matériel roulant, les hypothèses sont les suivantes :

- Coût d'investissement initial : 45 M€ 2023 ;
- Fréquence de renouvellement : 40 ans ;
- Pourcentage du coût initial appliqué à la mi-vie : 50%

Le premier coût de renouvellement s'applique 20 ans après la mise en service de la Ligne T5, et correspond à 50% du coût d'investissement initial soit 22.5 M€ 2023 (hors prise en compte de l'actualisation), le second s'applique 40 ans après la mise en service et correspond à 100% du coût d'investissement initial.

Ces coûts de renouvellement s'appliquent ainsi régulièrement durant tout l'horizon d'évaluation du projet

Les coûts de gros entretiens et de renouvellement représentent un coût de 77,4 M €2023 (actualisés en 2027) à l'horizon d'évaluation retenu.

9.3 Les Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation pris en compte concernent :

- La mise en service du nouveau tramway L5
- La réorganisation du réseau de bus

A) La mise en service du nouveau tramway L5

Le tableau ci-dessus présente pour chaque phase de mise en service le surplus de veh.km tram engendré par la ligne T5 :

	2028 : Phase Pont-Michel - Ariane / Liberté	Fin 2030 : phase PAC - La Trinité	Fin 2031 : phase PAC - Drap
Veh.km tram T5 (jour)	720	1 660	2 000

Figure 27 : Veh.km tram T5 par jour

Le coût d'exploitation du tramway est de 10,35 € 2023/km (données Métropole de Nice Côte d'Azur) avec l'hypothèse que ces coûts augmentent de 0,5 % / an, du fait notamment de la hausse du prix de l'énergie et des coûts du personnel

B) La réorganisation du réseau de bus

Le tableau ci-dessus présente pour chaque phase de mise en service le volume de veh.km bus évités grâce à la restructuration du réseau de bus

	2028 : Phase Pont-Michel - Ariane / Liberté	Fin 2030 : phase PAC - La Trinité	Fin 2031 : phase PAC - Drap
Veh.km bus évités (jour)	1 900	2 700	3 100

Figure 28 : Veh.km bus évités par jour

Le coût d'exploitation d'un bus est de 5,62 € 2023/km avec les hypothèses que ces coûts augmentent de 1,5 % / an

9.4 Evaluation économique et sociale

L'analyse socio-économique consiste à évaluer la rentabilité socio-économique d'un projet en comparant une situation où les aménagements sont réalisés (« scénario de projet ») à une situation sans aménagement (« scénario de référence »).

Le calcul socio-économique consiste à comparer les variations d'éléments quantitatifs entre les deux scénarios étudiés. Il peut s'agir de variations de coûts et recettes (liés à l'exploitation, aux investissements, ...) ou d'externalités (pollution, sécurité, nuisances sonores...).

L'évaluation du projet de la ligne T5 démontre un projet d'une grande utilité, notamment sur les aspects suivants :

- **Utilité sociale** : avec la liaison directe au centre-ville de deux quartiers bénéficiant de Programmes de renouvellement urbain :

Le quartier de l'Ariane : le tramway T5 traverse le quartier de l'Ariane et offre un maillage fin avec 4 arrêts dans le quartier ;

Le quartier des Liserons : le tramway T5 offre une solution de déplacement à proximité directe du quartier des Liserons et s'inscrit donc en cohérence avec le Programme de Renouvellement Urbain des Liserons qui vise à désenclaver le quartier.

- **Qualité urbaine** : avec la requalification urbaine d'espaces aujourd'hui très routiers, ce projet permet :

- d'améliorer la qualité des espaces publics ;
- de favoriser le report modal aussi bien vers les TC que les modes doux, et en particulier le vélo grâce à la création d'un aménagement cyclable tout au long du tracé ;

- **Volet socio-économique** : le projet est robuste au niveau socio-économique avec une VAN-SE de 38.2 M€ 2023 grâce aux nombreux bénéfices apportés par :

- les gains aux usagers dont notamment les gains de temps ;
- les avantages aux tiers dont notamment les réductions de pollutions (GES, sonores, etc.)

La pièce **H** fait apparaître dans le bilan socio- économique une synthèse des résultats à travers les rubriques coût d'investissement, charges d'exploitation et les avantages socio-économiques en prenant en compte les externalités positives du projet notamment :

Les gains aux usagers (gains de temps et les gains liés à la diminution de l'usage de la voiture)

Les avantages aux tiers (réduction du risque des accidents de la route, réduction des émissions de polluants atmosphériques, ...

Les résultats du bilan socio-économique du projet de ligne T5, extraits de la pièce H, sont présentés dans le tableau ci-dessous

M€2023 actualisés en 2027	
Coût d'investissement	-508,1
<i>Coût d'investissement initial</i>	<i>-431,1</i>
<i>Coûts de gros entretiens et renouvellement</i>	<i>-77,4</i>
<i>Valeurs résiduelles</i>	<i>0,3</i>
Charges d'exploitation	27,7
<i>Gains d'exploitation : Restructuration du réseau de bus</i>	<i>203,4</i>
<i>Coûts d'exploitation</i>	<i>-175,7</i>
Avantages socio-économiques	518,6
Gains aux usagers	375,1
<i>Gains de temps</i>	<i>285,3</i>
<i>Diminution de l'usage de la voiture particulière</i>	<i>89,8</i>
Avantages aux tiers	143,5
<i>Réduction du risque des accidents de la route</i>	<i>47,5</i>
<i>Bienfaits sur la santé liés à la pratique du vélo</i>	<i>40,7</i>
<i>Réduction des émissions de polluants atmosphériques</i>	<i>37,0</i>
<i>Réduction des émissions de gaz à effet de serre</i>	<i>6,0</i>
<i>Diminution des nuisances sonores</i>	<i>2,9</i>
<i>Réduction des effets amont-aval des véhicules</i>	<i>9,3</i>
Valeur actualisée nette (VAN-SE)	38,2
<i>Bénéfice par euro investi</i>	<i>0,089</i>
<i>Bénéfice par euro public dépensé</i>	<i>0,079</i>
Taux de rentabilité interne (TRI)	4,83%
<i>Taux de rentabilité immédiate en 2027</i>	<i>-23,8%</i>
<i>Temps de retour socio-économique (ans)</i>	<i>62</i>

Le VAN SE (**Valeur actualisée nette socio-économique**) et le TRI (Taux de Rentabilité Immédiat) étant deux des indicateurs clés qui permettent d'apprécier la pertinence du projet et sa rentabilité

L'évaluation socio-économique de la mise en œuvre du tramway T5 conclut de manière positive à l'intérêt du projet.

9.5 Le financement du projet :

Co-financeurs

Pour tout projet majeur sur son territoire, la Métropole Nice Côte d'Azur engage systématiquement toute démarche pour obtenir des co-financements de ses partenaires habituels ; à défaut, elle assumera le solde du financement sur ses fonds propres.

A ce stade, les co-financeurs suivants sont déjà identifiés :

Co-financeur	Objet	Cadre
UE	Etudes de faisabilité et d'AVP section Pont-Michel / Ariane	FEDER/Axe AP03-OT04-PI04e-OS4e
Etat (AFITF)	Réalisation de la ligne 5	Appel à projets TCSP PEM déc.2020
Région	Ligne 5 - Phase 1 - Pont Michel / La Trinité	Nos Territoires d'Abord
Département	Création de la T5 Pont-Michel / Ariane / La Trinité	Contrat de territoire 2021-2026
Département	Etudes TCSP	Contrat de territoire 2021-2026

Les montants seront précisés après obtention de la DUP, en fonction du planning de réalisation et de l'évolution des documents cadre.

Au moment de la rédaction du présent dossier, seuls les financements liés à la phase « études » ont un caractère certain et s'élèvent à 823 923,78 € (FEDER/Axe AP03-OT04-PI04e-OS4e), à 3 250 000 € (Région, contrat Nos Territoires d'Abord en cours de revoyure) et 103 925,60 € (Département – Contrat de territoire 21-26).

10.MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Préambule

La compatibilité du projet de création de la ligne de tramway T5 avec les règles d'urbanisme et de planification territoriale doit être évalué e au regard du PLU applicable au moment de l'enquête publique dans le respect de l'Art L 153-54 du Code de l'Urbanisme

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme doit permettre la réalisation de l'opération comprenant l'ensemble du linéaire et les équipements associés.

La procédure implique l'examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête (cf chapitre PPA)

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité des documents d'urbanisme, éventuellement modifié au préalable, afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

La justification des mises en compatibilité du PLUm et du PLU de Drap, indiquée dans leurs pièces respectives du dossier, est identique pour leur compatibilité avec les autres documents, plans et programmes mentionnés aux articles L 131-4 et L 131-5 du code l'urbanisme

La commission a précisé les éléments concernant la mise en compatibilité du PLUm (cf § 10-1-1) et fait un report dans le développement de la mise en compatibilité du PLU de Drap (cf § 10-2-1) pour ne pas alourdir de rapport.

10-1 Mise en compatibilité du PLUm

Sur les communes de Nice et de la Trinité, les règles d'urbanisme et de planification sont régies par le plan local d'urbanisme métropolitain approuvé le 25 octobre 2019.Le présent dossier concerne la Mise en Compatibilité du PLU métropolitain.

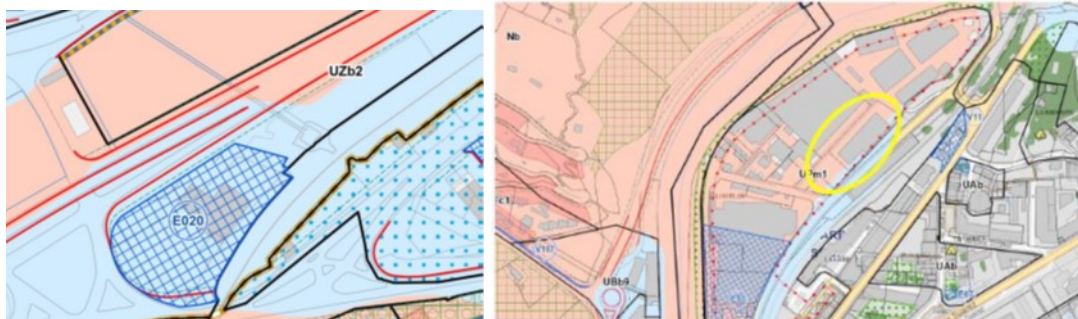
L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture d'enquête ont mis en lumière les points définis dans le chapitre 2-5-1 du rapport.

L'état des lieux réglementaire vis-à-vis du PLUm de la Métropole, développé dans la pièce spécifique du dossier que le projet de création de tramway T5, révèle que le projet est compatible avec le PADD

Au regard des dispositions générales du PLUM il est à noter dans les analyses par thématique des tableaux du dossier spécifique : les incompatibilités et les points de vigilance relevés :

La création, pour le projet, d'un emplacement réservé (ER) à Nice et à la Trinite et d'un emplacement réservé pour le parking relais à La Trinite ;

- la suppression de trois ER et la modification surfacique de huit ER à Nice et de trois ER à La Trinite ;
- la modification du règlement graphique de la trame verte et bleue sur les communes de Nice et de La Trinité : le projet de la ligne T5 fera l'objet de demande d'autorisation environnementale ultérieure ; une étude conclusive sera réalisée sur une base réactualisée.
- Un focus sur les murs de soutènement pour l'insertion de la plateforme les murs N° M0 ET M14 révèle une incompatibilité : une dérogation ponctuelle à la règle doit être apportée



- Le parking- relais de la Trinité est incompatible avec le règlement de la zone concernée en ce qui concerne la hauteur qui dépasse 10m. Le PLUm impose la création d'une restanque de 1,5m par planche de 3m de haut.
- L'application du règlement graphique du PLUm révèle un élément du patrimoine naturel remarquable : cela concerne un linéaire de 5 arbres remarquables proximité immédiate du Pont Anatole France. Une mesure de compensation est prévue rendant le projet compatible avec le PLUm.

Il est prévu des dérogations pour les équipements publics (art 13 DG) concernant les caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères qui précise que les constructions doivent s'implanter dans les polygones d'implantations prévus aux

documents graphiques, cela concerne la hauteur du PEM de la Trinité qui est supérieure à 10m

Le site de maintenance et de remisage SMR est, en synthèse du dossier, compatible avec les dispositions réglementaires du PLUm issue de la modification simplifiée N°2 en mettant en exergue un point de vigilance relevant de l'Art 111-1 du PPRI.

Une analyse tout le long du tracé révèle que le projet n'affecte pas les espèces boisées classées.

- **Modification du règlement écrit concernant les points suivants :**
 - modification du règlement écrit de l'Art 16 des dispositions générales,
 - de la zone UZB2 des murs de soutènement M0 et M14
 - de la zone UPm1 pour le PEM de la Trinité
- **Modification du règlement graphique :**
 - Les modifications des emplacements réservés et de l'élément paysager remarquable sont illustrées par les cartes du dossier

Remarque sur les ER

Les ER sont listés dans le tableau de la pièce I pages 32 à 35 pour le PLUm. La Métropole NCA est bénéficiaire de tous les emplacements interceptés

Le projet intercepte 14 emplacements réservés : 12 de type « voirie et équipement public » et 2 de type « mixité sociale ». Une suppression ou modification de la surface des ER intercepté est nécessaire afin de créer 2 nouveaux ER destinés à la plateforme tramway : le 1^{er} sur la commune de Nice et le 2^{ème} sur la commune de la Trinité. Un troisième ER sera aussi créé à la Trinité : Le projet est incompatible avec un élément du paysage à protéger pour la construction d'un P+R

Il est procédé aux modifications de la liste des emplacements réservés tenant compte de la création et des modifications

Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme

Plans et programmes mentionnés aux articles L 131-4 et L 131-5 du Code de l'Urbanisme
Les éléments sont tirés du chapitre 6 du dossier

- **Compatibilité avec le Plan des Déplacements Urbains métropolitains (PDUM)**
 - Le projet de la ligne T5 est compatible avec le PDUM
- **Compatibilités avec le Schéma de Cohérence Territoriale de la métropole (SCOT)**
 - L'élaboration d'un SCOT n'est pas obligatoire dans un territoire couvert par la Directive Territoriale d'Aménagement, l'élaboration des PLU intercommunaux est prioritaire.
La Métropole a retenu le principe de consacrer les efforts d'urbanisme de NCA. L'élaboration du SCOT sera menée dans un horizon à moyen terme dans un document qui intégrera les documents de rang supérieur (DTA, SDAGE, SRCE..., et s'imposera au PLUm dans un rapport de compatibilité.
- **Compatibilité avec le Plan Climat Air Energie Métropolitain 2019-2025 (PCAET)**

En synthèse du tableau de justification qui retranscrit les objectifs du PCAET 2019-2025 il est indiqué que la mise en service de la ligne T5 s'inscrit parfaitement dans cette stratégie.
- **Compatibilité avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes Maritimes**

Il est démontré que le projet de création de la ligne T5 est en cohérence avec les orientations de la TDA des Alpes Maritimes.

- **Compatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET°)**

Au regard de l'analyse des objectifs applicable au projet par axe du SRADDET le tableau page 64 de la pièce I dresse la justification de la compatibilité avec la conclusion :
Le projet de création de la ligne de tramway T5 est compatible avec les objectifs du SRADDET à moyen et long terme

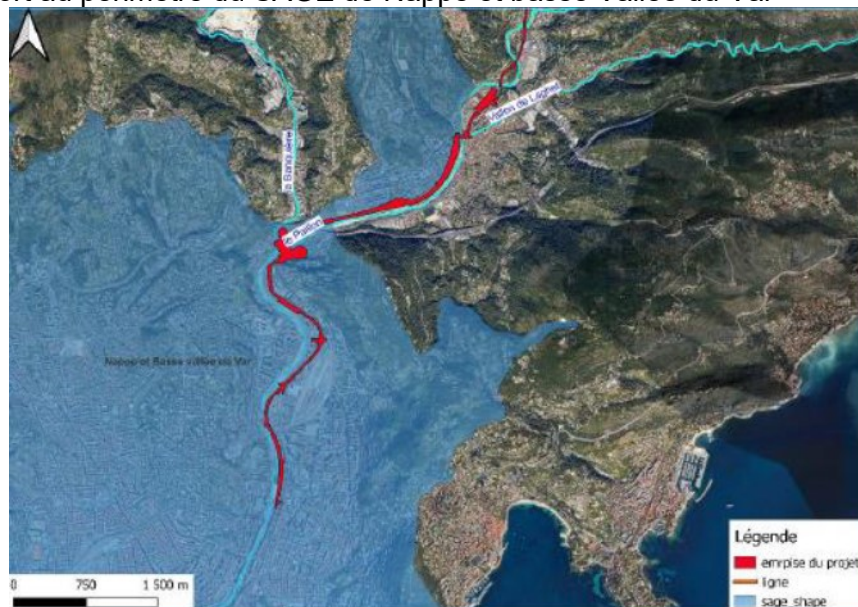
- **Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Rhône Méditerranée)**

Le tableau d'analyse en page 65 de la pièce I définit les dispositions en lien avec le projet par orientation fondamentale avec la traduction à l'application au projet.

En suivant les mesures d'applications au projet il est considéré que le projet de création de la ligne de tramway du T5 est compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE.

- **Compatibilité avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)**

Le projet se trouve dans le périmètre du SAGE. La carte ci-dessous précise la localisation du projet par rapport au périmètre du SAGE de Nappe et basse Vallée du Var



Tout projet doit être compatible avec les dispositions du Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) et conforme avec le règlement de SAGE.

- **Compatibilité du projet avec le PAGD**

Les actions entreprises par le projet, énoncées dans le tableau d'analyse du dossier en page 67, rendent compatibles le projet avec le PAGD.

- **Conformité du projet avec le règlement du SAGE**

Les actions entreprises par le projet énoncé dans le tableau d'analyse du dossier en page 67 le rendent conformes au règlement du SAGE.

- **Compatibilité avec la loi Littoral**

Compte tenu de sa situation géographique, la commune de Nice est concernée par la loi Littoral promulguée le 3 janvier 1986. Les restrictions d'urbanisations qui en découlent sont retranscrites au sein du PLUm mais ne concernent pas directement le tracé de la ligne 5

- **Compatibilité du projet avec le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) Bassin Rhône Méditerranée 2022-2027**

Le PGRI a été approuvé en mars 2022.

Les actions entreprises pour la réalisation du projet sont décrites ci-après au niveau des objectifs du PGRI :

Concernant l'Objectif 2 : Augmenter La Sécurité Des Populations Exposées Aux Inondations En Tenant Compte Du Fonctionnement Naturel Des Milieux Aquatiques

L'objectif 2-3 Eviter les remblais en zones inondables : une partie du site du projet étant localisé dans le lit majeur du Paillon et ses affluents, le projet n'a pas d'impact significatif sur la dynamique des crues du Paillon et de ses affluents

L'objectif 2-4 Limiter le ruissellement à la source : Outre la création de nouveaux espaces verts en pleine terre et sur dalles, le projet prévoit l'installation d'un revêtement perméable sur une grande partie des trottoirs, des pistes cyclables et des places de stationnement le long du tracé du tramway. Cela permettra de diminuer les surfaces imperméables à l'intérieur du périmètre du projet, contribuant à atténuer les effets néfastes du ruissellement des pluies sur les ressources en eau tout en favorisant la recharge de la nappe phréatique.

Eu égard aux actions entreprises en couleur bleue le projet de création de la ligne du T5 est compatible avec les objectifs du PGRI

- **Compatibilité du projet avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Métropole NCA**

Le PLH 2017-2022 de la Métropole Nice Côte d'Azur a été adopté le 28 juin 2018.

Le projet de création de la ligne de tramway T5 contribue à un développement urbain durable et équilibré. Il facilite la densification de l'habitat autour des voies de transport en organisant l'aménagement du territoire, contribuant ainsi à limiter l'expansion urbaine et à réduire la dépendance automobile.

Il favorise l'accès à l'habitat et aux services, simplifiant ainsi les déplacements des résidents, en particulier pour les foyers dépourvus de véhicule. En favorisant l'établissement de quartiers durables qui allient habitation, transport et services locaux, il participe à la transition écologique tout en améliorant la qualité de vie. En boostant l'attrait des zones desservies, et en réduisant les désagréments associés à la circulation automobile, il revitalise l'offre d'habitat et encourage la diversité sociale, en parfaite adéquation avec les objectifs du PLH.

Eu égard à ces considérations le projet de la création de la ligne T5 est compatible avec les orientations du PLH

Compatibilité avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Alpes-Maritimes du 5 avril 2022

Le PPA des Alpes-Maritimes - objectif 2025 a été approuvé le 5 avril 2022 par arrêté préfectoral

Les objectifs du PPA des Alpes-Maritimes sont les suivants :

- Conserver sur toute la durée du PPA le respect des seuils réglementaires pour l'ensemble des stations fixes de surveillance de la qualité de l'air ;
- Plus aucune population exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires.

Le projet de tramway s'inscrit pleinement dans les ambitions du Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes de préserver la qualité de l'air. En effet, le tramway favorise un report modal vers des transports propres, diminue le trafic routier et contribue à la transition écologique en cohérence avec les objectifs climatiques et réglementaires. En

encourageant une mobilité durable et en soutenant l'aménagement de zones à faibles émissions, il améliore la qualité de l'air et le cadre de vie des habitants

Eu égard aux considérations ci-dessus, le projet de création de la ligne du T5 est compatible avec les objectifs du PPA

10-2 Mise en compatibilité du PLU de DRAP

Les règles d'urbanisme et de planification sur la commune de Drap sont régies par son propre plan local d'urbanisme approuvé le 29 novembre 2012.

Les analyses des documents d'urbanisme ont mis en lumière des besoins d'évolutions du PLU de Drap nécessaire à la création de la ligne 5 du tramway.

L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture d'enquête ont mis en lumière les points définis dans le chapitre 2-5-1 du rapport.

L'évaluation environnementale de la procédure de mise en compatibilité du PLU doit s'inscrire selon les orientations des articles (R.104-11 à R 104-14) définis en page 6 du dossier MECDU de Drap.

• Compatibilité avec le PADD

Les éléments d'analyse concernant les 5 orientations stratégiques de tirés du chapitre 4 du dossier révèlent que le **projet de création de la ligne tramway T 5 est compatible avec le PADD du PLU de la commune.**

• Analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis des dispositions générales

L'analyse de la compatibilité du projet, vis-à-vis des dispositions générales du PLU de Drap, est présentée dans le tableau en pages 8 et 9 du dossier. Ce tableau définit par thématique les dispositions à respecter par rapport au tracé du tramway, avec les précisions à prendre en compte.

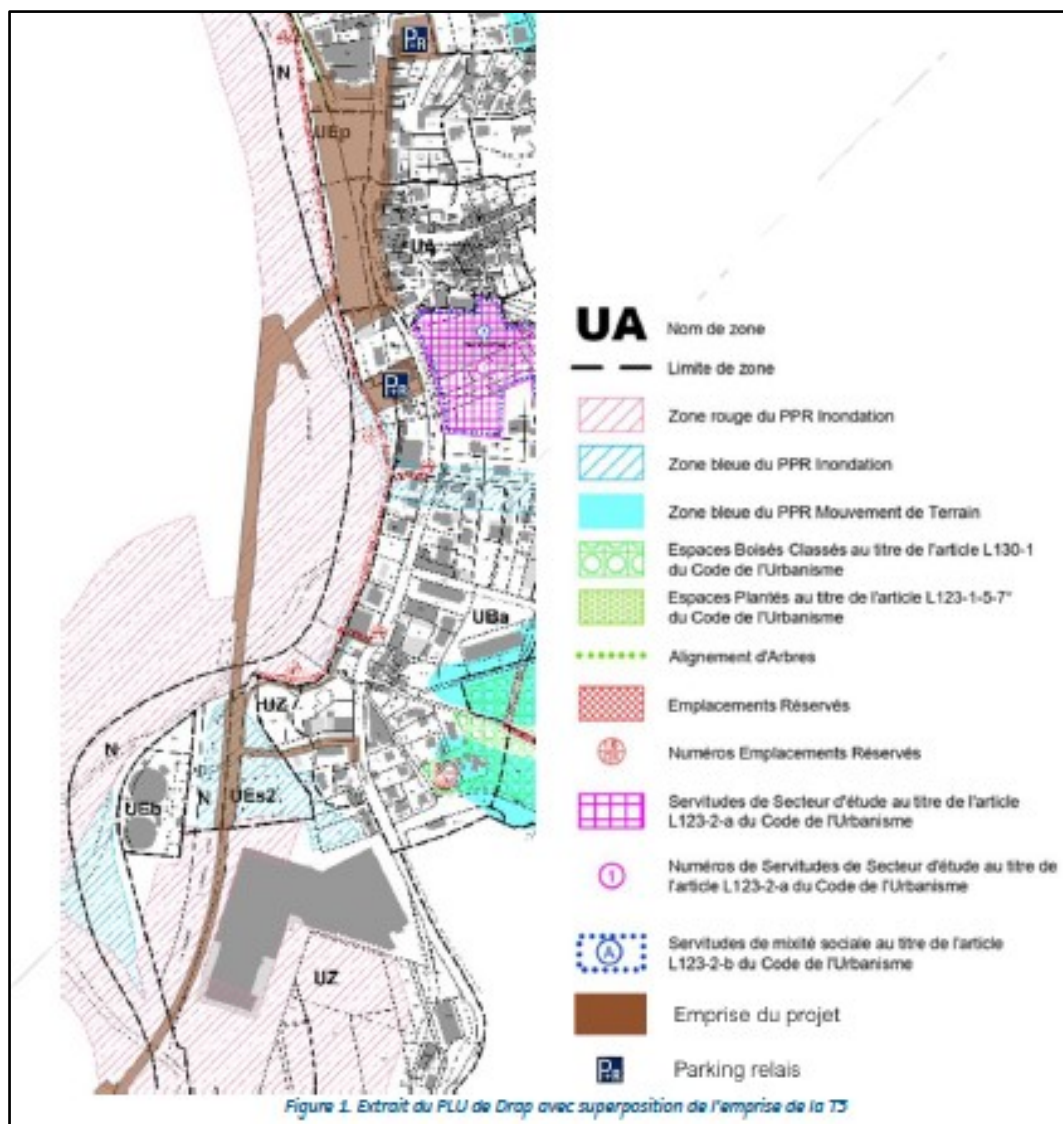
• Analyse vis-à-vis du règlement du PLU de Drap

L'analyse développée comprend 2 niveaux :

- L'analyse compatibilité de l'insertion de la plateforme (comprenant également stations et locaux techniques)
- L'analyse détaillée concernant les 2 parkings de compensation.

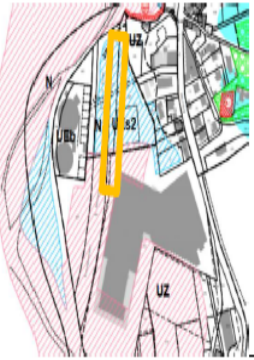
• Zonage traversé par le projet de tramway

La plateforme tramway traverse les zonages suivants du PLU de Drap : N, UEs2, Uz, UBa, UA, UEp.



L'analyse par Zone en page 11 et 12, en qui concerne les zonages traversés par la plateforme de tramway montre que le projet T5 n'est pas incompatible avec les règlements des zones traversées.

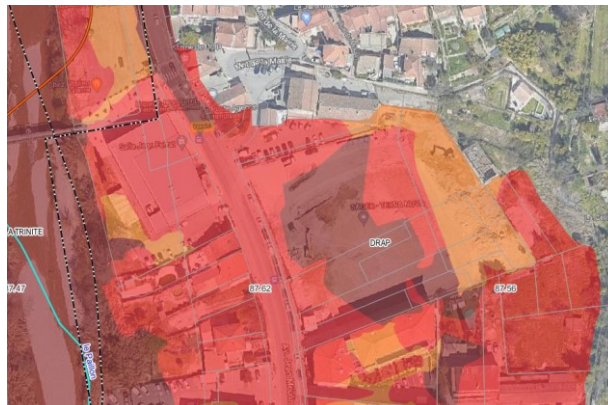
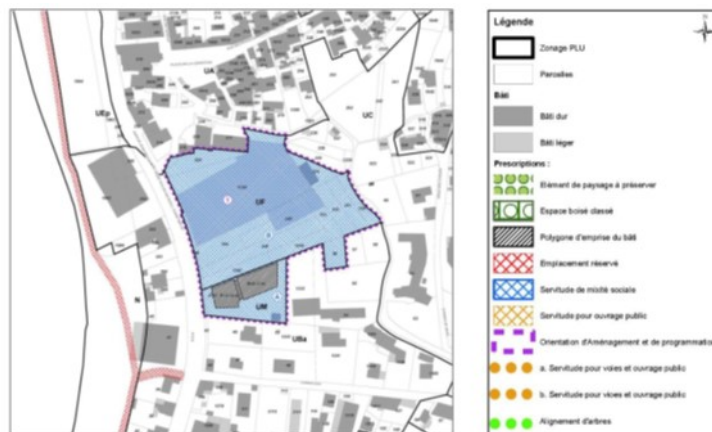
Par contre **le projet est incompatible** avec le règlement de la zone UEs2 concernant la hauteur des murs

Numéro de mur	Localisation	Zonage PLU de Drap	Règlement PLU	Compatibilité
M10		UEs2	La hauteur des talus et murs de soutènement, hormis pour les installations sportives extérieures, devra être comprise entre 0,50 et 1,50 mètre maximum en fonction de la configuration du terrain concerné.	Projet incompatible Le mur M10 ayant une hauteur de 4m, il n'est pas compatible avec le règlement de la zone
		N	Les murs de restanque doivent être préservés ou reconstruits à l'identique (forme, hauteur, appareillage ...).	

• Zonages concernés par le parc-relais site 1

Le premier P+R de Drap est localisé sur 2 zonages du PLU (Voir la parcelle précisée en jaune sur la photo aérienne). La majeure partie de l'équipement sera implanté en zone UBa et plus marginalement sur la zone Naturelle (N).

A l'instar des autres équipements concernés par le risque inondation, une attention particulière doit être portée aux évolutions de l'enveloppe inondable sur le site du parking. Les services du pôle risque de la DDTM ont indiqué que les parkings silos en zone inondable devront être calés à PHE+20cm, sans stationnement au niveau TN. En revanche, des locaux techniques pourront être mis au TN s'ils sont étanches. La transparence hydraulique du niveau TN doit permettre de ne pas avoir d'aggravation préjudiciable sur les enjeux avoisinants.



L'analyse du règlement du zonage PLU en vigueur indique pour chaque article les incompatibilités ou non avec les articles avec des précisions :

Seul pour l'Art UB 11 « Aspects extérieurs » qui précise que les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, des sites et des paysages, **une vérification de compatibilité est nécessaire au fur et à mesure de l'avancement du projet**. L'architecture contemporaine est autorisée.

Pour l'Art UB 14 – Coefficient d'occupation du sol : il est précisé que les parkings relais en superstructure ne sont pas considérés comme des aires de stationnement. Le projet est compatible

Pour les Art.N.1 « occupations et utilisations du sol interdites », l'Art. N2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières », l'ArtN.6 « implantations des constructions par rapport aux voies et aux emprises publiques », l'Art N 7 « implantation des constructions par rapport aux limites séparatives » :

Eu égard aux articles énoncés ci-dessus, le projet de P+R n'est pas compatible avec le règlement de la zone car le P+R n'est pas considérée comme ouvrage

Précision sur l'analyse de compatibilité avec l'article N2, N6, N7, et N10 :

Suivant la doctrine de la DDTM dans l'application des documents de gestion de risque (PPRi), les parkings relais ne sont pas considérés comme des « ouvrages et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif », bien que leurs fonctionnements soient intrinsèquement liés.

Sur la base de ce postulat d'analyse, une modification du règlement est nécessaire pour permettre « Les constructions, installations et équipements rendus nécessaires par l'insertion d'un transport urbain en site propre ». Cette modification est admise par le code de l'urbanisme Article L151-11

Dans les zones agricoles, naturelles ou forestières, le règlement peut :

1° Autoriser les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ;

En synthèse de ces analyses et considérations, le premier parking relais est incompatible avec le règlement écrit de la zone N

• Zonages concernés par le parc-relais site 2

Le second site d'accueil de parking relais lié à la création de la ligne T5 se situe plus au Nord de la Commune.

Comme pour le premier site, les évolutions de l'enveloppe inondable dans le cadre de la révision du PPRi sont à anticiper.

Il vise à renforcer les capacités de stationnement en fin de ligne et se situe en zone UBa du PLU et à resituer des places de stationnements supprimées à proximité directe du noyau villageois.

Précision sur le postulat d'analyse :

Les parkings de compensation sur la Commune de Drap bénéficient d'un niveau d'avancement « esquisse ». Le projet est donc susceptible d'évoluer lors de la mise au point des projets.

Néanmoins pour tenir la capacité de stationnement requise des invariants sont établis :

- Occupation totale de la parcelle qui implique une implantation du bâti en limites de parcelles.
- Hauteur requise de 9 mètres minimum (R+2) + édicule. Une hauteur de 12m est retenue



Concernant l'Art UB 11 « Aspect extérieur » :

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, des sites et des paysages. L'architecture contemporaine est autorisée.

La vérification de compatibilité est rendue nécessaire au fur et à mesure de l'avancement du projet.

- **Les emplacements réservés**

Le fuseau d'insertion de la ligne 5 intercepte deux emplacements réservés (ER) I.8 et I.10 pour la commune de Drap et se révèle compatible avec le projet T5.

- **Trame verte et Bleue**

La **trame verte et bleue** de la ligne 5 Nice–La Trinité–Drap désigne l'ensemble des aménagements paysagers et écologiques intégrés au projet de tramway pour reconnecter la vallée du Paillon avec la nature et l'eau, tout en apaisant la voirie. Elle combine végétalisation massive, continuité cyclable et requalification des berges pour faire du tram un support de corridor écologique et de mobilités douces

Le projet de ligne 5 du tramway intègre sans la compromettre l'orientation n°2 qui couvre toute la commune.

Dans cette OAP il est indiqué qu'en dehors des secteurs urbanisés, une bande de 20 mètres sera classée en zone N sur chaque rive des cours d'eau et vallons naturels. Le tracé est identifié dans cette bande de 20m et devra respecter les prescriptions de la zone N.

Les berges des cours d'eau et la ripisylve, en tant que lieu de biodiversité majeur, seront préservées ou restaurées, notamment dans les espaces fortement anthropisés. Enfin, les ouvrages de franchissement des cours d'eau par les infrastructures, les travaux pour consolidation de voirie sont autorisés dans cette bande de recul.

A noter qu'aucune construction n'est prévue dans le secteur concerné, l'imperméabilisation des sols sera limitée au strict minimum.

Le projet de ligne 5 du tramway intègre sans la compromettre, l'orientation n°2.

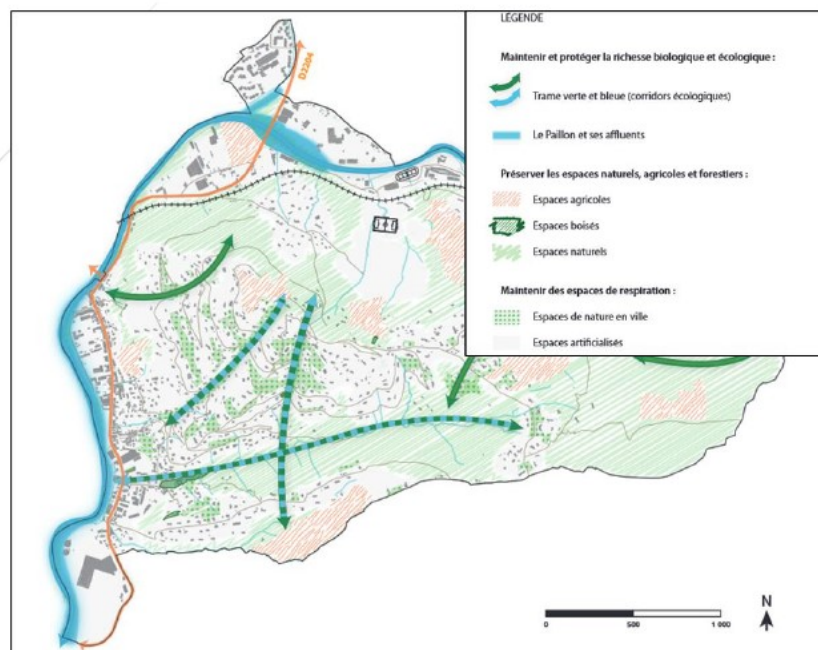


Figure 6 Trame verte et bleue du PLU de Drap

Synthèse des incompatibilités

		PLU en vigueur
	Dispositions générales	
Parking relais	Règlement écrit Zone UB	Compatible
Parking relais	Règlement écrit Zone N (article N2, N6, N7 et N10)	Le P+R n'étant pas considéré comme un ouvrage, il n'est pas compatible avec le règlement en vigueur.
Plateforme	Règlement écrit Zone UEs2 (article UE10)	Projet non compatible avec la réglementation des murs de soutènements : Dérogation ponctuelle à la règle de hauteur des murs de soutènements à apporter
Emplacements réservés	Règlement graphique des emplacements réservés	La création d'un ER pour la ligne 5 nécessite la modification de 2 emplacements réservés existants.

• Traitement des incompatibilités avec le règlement de la zone N

La réalisation du projet nécessite les ajouts suivants au règlement au niveau des articles suivants :

- Pour l'Art N2- occupations et utilisations du sol

Les constructions, installations et équipements rendus nécessaires par l'insertion d'un transport urbain en site propre

- Pour l'Art N6 – implantations des constructions par rapport aux voies et aux emprises publiques.

Les ouvrages et installations techniques nécessaires au fonctionnement des services publiques ou d'intérêt collectif *ainsi que les constructions, installations et équipements rendus nécessaires par l'insertion d'un transport urbain en site propre.*

• Traitement des incompatibilités avec le règlement de la zone UE

Rajout au règlement du texte suivant :

« Les règles de hauteur ne s'appliquent pas aux murs de soutènement (modification ou création) rendus nécessaires par l'insertion d'un transport urbain en site propre et ses aménagements ».

Compatibilité avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes mentionnés aux articles L 131-4 et L 131-5 du Code de l'Urbanisme

La justification de la mise en compatibilité avec les autres documents d'urbanisme a été précédemment traitée dans le chapitre 10-1-1 du présent rapport

11. FONCIER

La présente enquête ne concerne que la Déclaration d'Utilité Publique, l'enquête parcellaire sera faite plus tard, le Maître d'ouvrage par la personne de Monsieur Hugues nous a communiqué l'argumentaire suivant :

« Le phasage de réalisation de la ligne a présidé au choix de mener l'enquête parcellaire dans un second temps. En effet, les principales et conséquentes acquisitions foncières intéressent principalement la commune de la Trinité sur laquelle les acquisitions n'interviendront pas avant 2028. Dès lors, la nécessité d'une bonne identification des propriétaires, la durée de validité de l'ordonnance d'expropriation et des arrêtés de cessibilité ont imposé de décaler dans le temps l'enquête parcellaire pour éviter de mener des enquêtes complémentaires. Les acquisitions sur la commune de Nice pourraient se faire plus facilement et majoritairement à l'amiable dès la DUP ».

La grande majorité du foncier nécessaire à l'opération est constituée de foncier public dont la maîtrise est assurée par la Métropole et les communes traversées.

Des acquisitions privées sont néanmoins nécessaires.

Les emprises nécessaires aux travaux de la ligne 5 de tramway de la Métropole Nice Côte d'Azur ainsi définies impactent les trois communes comme détaillé ci-dessous :

Communes	Total parcelles	Parcelles publiques	Parcelles privées	Dont copropriétés
NICE	127	81	46	16
LA TRINITE	48	13	35	6
DRAP	31	19	12	3

Il est à noter qu'une partie des emprises définitives du projet de ligne de tramway T5 empiètera sur du domaine public n'appartenant pas à la Métropole, notamment du domaine public autoroutier concédé.

Le domaine public étant inaliénable, il ne pourra faire l'objet d'expropriation.

En fonction des usages à maintenir ou non sur ces emprises, les parcelles concernées pourront faire l'objet :

- soit de cessions amiables - avec ou sans déclassement préalable -,
- soit d'un transfert de gestion,
- soit d'une superposition d'affectation, en accord avec les gestionnaires actuels de ces domaines publics

Les Annexes K donnent pour chaque commune les estimations prévisionnelles des acquisitions foncières par lettre valant Avis du domaine établi par le Directeur départemental des Finances publiques des Alpes Maritimes à Monsieur le Président de la Métropole

Dans la délibération du conseil métropolitain dans la séance du 10 juillet 2024 on note le coût prévisionnel global du projet établi à 376 M€ avec la prise en compte des acquisitions foncières nécessaires pour la réalisation du projet

12. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

12-1 Organisation

À la suite de la décision n° E25000029/06 du Tribunal Administratif, le Président de la Commission d'enquête a contacté les responsables de la Direction des Relations avec les Collectivités Locales, en charge du dossier à la préfecture pour convenir de la première date de réunion avec les membres de la Commission d'enquête.

Au cours de cette réunion, en date du 04 septembre 2025, avec les représentants de la préfecture à laquelle participaient les représentants du Maître d'Ouvrage et du Maître d'œuvre, lesquels nous ont présenté les grandes lignes du projet et projeté un film à destination du grand public. Dans l'attente de la remise du dossier papier, le Maître d'Ouvrage nous a remis une clé USB du dossier, un guide de lecture et un document de communication intitulé « tout savoir sur le projet ». Il a été abordé les aspects réglementaires relatifs à l'enquête, défini les lieux d'accueil du public et horaires d'ouverture des lieux de réception du public.

A partir de la semaine 40, les membres de la commission d'enquête ont réceptionné leur dossier version papier dans les locaux du maître d'ouvrage.

Afin de faciliter l'accès du public aux documents, la Commission d'enquête a demandé au Maître d'Ouvrage de réaliser :

- un panneau lisible par le public identifiant les pièces du dossier et un schéma pour la ventilation des contributions dans les registres dédiées A, B et C.
- une linaire du tracé et de ses aménagements en assemblant les planches de l'annexe de la notice explicative.

12-2 Mode de dépôt et enregistrement des contributions :

Pour le fonctionnement et le bon déroulement de l'enquête, la commission a élaboré 2 consignes spécifiques pour les référents communaux des lieux d'enquête pour le référencement des contributions et la tenue des registres A, B et C.

L'enregistrement des contributions a été fait sur les registres identifiés dans chaque point d'accueil

- Registre A : DUP avec étude d'impact
 - Registre B : Mise en compatibilité avec le PLUm
 - Registre C Mise en compatibilité avec le PLU de DRAP
 - Les lettres, toutes reçues à la mairie Annexe de l'Ariane siège de l'enquête, ont été enregistrées dans le bordereau figurant à l'envers de chaque registre et classées dans une pochette dédiée. Une lettre-type a été élaborée pour faciliter l'expression du public
- Le dépôt des contributions sur la base de lettres-type mises à disposition, permet une plus grande souplesse et liberté par rapport à un registre.

12-3 Arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique :

La commission a été consultée préalablement sur le projet de l'Arrêté

L'arrêté prescrivant les modalités de l'enquête publique pour la période du 03 novembre au 12 décembre 2025 inclus a été signé le 09/10/2025 par Monsieur le préfet des Alpes-Maritimes (cf annexe).

Cet arrêté préfectoral fixe les modalités de l'enquête en précisant les périodes de consultation du dossier du public et les moyens d'expression de ses observations aux jours, heures et lieux suivants :

- A la Mairie Annexe Ariane (Siège de l'enquête)
- A la mairie Annexe Pasteur Bon Voyage
- A la Médiathèque les 4 chemins à La Trinité
- A l'espace Jean-Ferrat à Drap

L'arrêté fixe les dates et heures de permanences des membres de la Commission d'Enquête durant toute la durée de l'enquête.

12-4 Réunions de préparation – Investigation de la commission d'enquête

En phase préparatoire, la Commission d'enquête a participé aux réunions de travail suivantes :

- Le 4 septembre 2025 en préfecture, Autorité Organisatrice, en présence des représentants du Maître d'Ouvrage pour présenter les grandes lignes du projet, examiner les aspects réglementaires relatifs à enquêtes conjointes et arrêter les lieux d'accueil du public la période de l'enquête pour établir les dates de permanences.
- Une clé USB du dossier a été remis aux membres de la commission
- Les 12 septembre 2025 avec les représentants du Maître d'Ouvrage, de la préfecture et de la société PUBLILEGAL en charge du registre dématérialisé. Cette réunion a donné lieu à compte rendu de la part de la Préfecture. En réponse la commission a proposé un logigramme (Cf en

annexe). Pour clarifier les relations et les rôles de chaque acteur pour l'envoi et le traitement des contributions des registres et des lettres

- La Commission d'enquête a validé le guide de lecture et le dossier avec des observations formulées au Maître d'Ouvrage.

- A partir de la semaine 40 les commissaires enquêteurs ont reçu un exemplaire du dossier papier mis à disposition par le Maître d'Ouvrage

- Le 25 septembre 2025 il a été procédé à la reconnaissance du tracé de la ligne T5 du tramway avec le MO et à la visite des lieux de permanence.

- Le 17 octobre 2025 en Préfecture avec les représentants de l'Autorité Organisatrice, du Maître d'Ouvrage et les référents communaux en charge du suivi du dossier d'enquête. La commission a présenté les consignes pour l'inscription des contributions dans les différents registres et des lettres.

Le président de la commission d'enquête a rencontré les maires de DRAP et de LA TRINITE le 18/12/2025. Il a également rencontré, accompagné de Jocelyne GOSSELIN, Monsieur NOFRI, Adjoint au Maire de Nice et vice-président de la Métropole en charge des transports et déplacements le 23 /12/ 2025.

12-5 Affichage de l'avis d'ouverture d'enquête - Publicité presse

Les membres de la Commission ont pu vérifier que les mesures de publicité concernant la présente enquête avaient bien été effectuées conformément à l'article 10 de l'Arrêté :

- **Affichage**

- Par la société PubliLégal missionnée par la Métropole pour l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête en format A2 support jaune le long du tracé ; des contrôles d'affichage sont effectués sur site

- Par les soins des Maires : Affichage de l'avis d'ouverture d'enquête publique sur les panneaux habituels des mairies concernées de Nice, de La Trinité et de Drap. Les certificats d'affichage figurent en annexe.

- **Publicité presse :**

La préfecture a fait paraître les annonces suivantes :

- Dans le quotidien Nice Matin du 12 octobre 2025 pour le 1^{ier} Avis et du 07 novembre 2025 pour le 2^{ième} Avis ;

- Dans La Tribune de la Côte d'Azur dans le bulletin n°1318 du 10 octobre 2025 pour le 1^{ier} Avis et dans le bulletin n°1322 du 07 novembre 2025 pour le 2^{ième} Avis.

La publicité de l'enquête a été relayée par des articles de Nice-Matin et les bulletins municipaux de certaines communes (Drap entre autres):

12-6 Permanences assurées

Le tableau ci-dessous indique les dates et lieux de permanence des membres de la commission d'enquête.

Dates des permanences du 03/11 au 12/12/2025	Nice Mairie Annexe Ariane 9h-12h//13h30- 16h30	Nice Mairie Annexe Pasteur Bon voyage 9h- 12h//13h30-16h30	DRAP Espace Jean-Ferrat 9h- 12h//13h30- 16h30	La TRINITE Médiathèque 10h30- 12h//13h30- 16h30
Lundi 3 novembre	X	X	X	
Mercredi 5 novembre			X	X
Vendredi 7 novembre			X	X
Samedi 8 novembre				X
Lundi 10 novembre				
Mercredi 12 novembre	X	X		
Jeudi 13 novembre			X	
Vendredi 14 novembre			X	X
Samedi 15 novembre				X
Lundi 17 novembre		X	X	
Mercredi 19 novembre	X			
Jeudi 20 novembre	X	X		
Vendredi 21 novembre			X	X
Samedi 22 novembre				X
Lundi 24 novembre	X			
Mardi 25 novembre		X	X	
Mercredi 26 novembre				X
Jeudi 27 novembre	X			
Vendredi 28 novembre		X		X
Samedi 29 novembre				X
Lundi 1 décembre		X	X	
Mercredi 3 décembre	X			X
Jeudi 4 décembre	X		X	
Vendredi 5 décembre			X	X
Samedi 6 décembre				X
Lundi 8 décembre	X			
Mardi 9 décembre				
Mercredi 10 décembre				X
Vendredi 12 décembre	X	X	X	X

Les moyens mis à la disposition des requérants désirant déposer des contributions étaient les suivants

- Sur les lieux d'enquête :
- Contributions consignées sur le registre papier
- Courrier déposé auprès du référent désigné par la Mairie, ou au commissaire enquêteur lors de sa permanence.

- En dehors des lieux de présence des dossiers d'enquête
- Par courrier postal adressé à Monsieur le Président de la commission d'enquête, à l'adresse du siège de l'enquête à la mairie Annexe Ariane de Nice
- Par voie électronique :
 - sur le registre dématérialisé ouvert depuis le site dédié à l'enquête publique : : www.enquete-publique-tramwayL5.fr
 - à l'adresse du site de la Préfecture : pref-tramwayL5@alpes-maritimes.gouv.fr

12-7 Les phases du déroulement de l'enquête

La Commission a :

- Visé et paraphé des registres d'enquête.
- Contrôlé et visé les documents du dossier mis à la disposition du public.
- Vérifié les aménagements des lieux d'accueil et établi des consignes à destination des référents communaux pour la réception du public dans de bonnes conditions.
- Siégé dans les 4 lieux d'accueil aux dates et heures prévues (article 9 de l'arrêté)
- Clôturé les registres d'enquête DUP et des 2 MECDU de la Métropole et de DRAP
- Elaboré et remis le PV de synthèse sous huitaine au Maître d'Ouvrage
- Reçu à la date prévue le mémoire en réponse du PV de synthèses du Maître d'Ouvrage
- Remis le rapport et les conclusions motivées à l'Autorité organisatrice (Préfecture) et une copie au Tribunal administratif de Nice.

12-8 Clôture des registres A, B, C

Le 12 décembre 2025 à 16h30, date et heure de fin de l'enquête après les permanences de la journée, il a été procédé à la clôture : des registres A, et C, des 4 points d'accueil., 12 registres au total ont été clos et signés par le président de la commission.

Tous les courriers adressés par voie postale ont été centralisés au siège de l'enquête à la mairie Annexe de Nice Ariane, et numérotés chronologiquement par date d'arrivée et référencés selon la consigne déterminée par la commission d'enquête.

L'ensemble des contributions « papier » ainsi que celles transmises sur l'adresse courriel de la préfecture ont été intégrées au registre dématérialisé par le prestataire Publi légal.

Les dossiers d'enquête seront remis par le maître d'ouvrage à la préfecture

Nota : 2 lettres arrivées hors délais n'ont pas été prises en compte mais ont été néanmoins annexées aux registres.

Soixante personnes environ ont rencontré les commissaires enquêteurs.

12-9 Procès-Verbal de synthèse et mémoire en réponse

Procès-Verbal de Synthèse (PVS)

Ce document doit permettre au responsable du projet d'avoir une bonne connaissance des préoccupations et suggestions du public. Il est aussi un moyen pour la commission de faire

part, à l'issue de l'enquête publique, de ses différentes interrogations quant au dossier et aux avis ou observations recueillies.

Par le PVS la commission d'enquête sollicite le Maître d'Ouvrage pour réponse à l'ensemble des questions posées.

Le PVS a été communiqué à la Métropole le 20 décembre 2025

Mémoire en réponse

Le mémoire en réponse au PVS a été transmis à la Commission le 13 janvier 2026

Ce document est annexé au présent rapport.

12-10 Méthodologie de traitement

Méthode de traitement des contributions

Le maître d'Ouvrage a retenu le prestataire PUBLILEGAL pour la mise à disposition d'un Registre Dématérialisé (RD)

La commission a proposé à PUBLILEGAL des thèmes pour regrouper les observations communes au public.

Toutes les contributions des déposants qui se sont exprimés par courriers, registres papier et par courriel ont été placées dans le registre dématérialisé. Elles ont été numérotées selon la consigne de tenue des registres établie par la commission, excepté pour celles arrivées hors délais ; puis une numérotation spécifique au RD leur a été attribuée. Leur transcription sous forme numérique a été réalisée par le maître d'ouvrage.

Les contributions ont été attribuées par gestion du RD à chaque commissaire enquêteur à tour de rôle.

Chaque Commissaire enquêteur a procédé au découpage des contributions en observations spécifiques par thème, puis traitées selon les étapes paramétrées du RD.

Les principales étapes effectuées :

- Intégration des contributions manuscrites pour traitement et transcription numérique par le maître d'ouvrage
- Découpage des contributions en observations
- Classement de chaque observation dans le thème correspondant
- Orientation de l'observation par rapport au projet :
Favorable / Favorable avec réserve / Neutre/demande de précisions / Réserves /inquiétudes sans prise de position / Défavorable / Autres
- Résumé de l'observation
- Avis du CE
- Question éventuelle au MO
- L'exploitation des données enregistrés dans le RD permet d'avoir un état et d'en tirer les enseignements pour la rédaction du rapport et les conclusions motivées de la commission.

12-11 Analyse thématique des observations du public

La commission d'enquête a défini dans le RD les 12 thèmes suivants (dont 1 thème Hors sujet des enquêtes) nécessaires au classement des observations du public :

- 1- Dossier et déroulement de l'EP
- 2- Le projet : tracé et stations
- 3- Incidence du projet sur l'environnement
- 4- Autres modes de déplacement
- 5- Economie générale du projet
- 6 -Impacts économiques et social
- 7- Incidence en phase chantier8- Mise en compatibilité du PLUM
- 9- Mise en compatibilité du PLU de Drap
- 10- Foncier
- 11- Risques naturels
- 12- Hors sujet

La commission a réalisé une analyse détaillée de l'ensemble des contributions du public pour chacun des thèmes retenus selon les 3 étapes suivantes :

1. Analyse et synthèse des contributions recueillies :

La Commission d'enquête analyse d'abord l'expression du public avec une restitution la plus fidèle possible des observations, propositions et contre projets, recueillis et classés dans chacun des thèmes suivant les principales problématiques et sujets d'expression ;

2. Examen du Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au Procès-Verbal de Synthèse des questions soulevées par les déposants et la commission d'enquête ;

3. L'appréciation de la commission d'enquête sur ces observations et réponses par thème.

12-12 Le climat de l'enquête

La commission a jugé utile de traduire le climat de l'enquête sur la base des échanges avec le public qui s'est exprimé sur le projet durant les permanences (estimé à une trentaine de personnes environ) et sur les préoccupations des déposants au travers de leurs contributions.

Cette enquête a été marquée par des inquiétudes notamment sur les points suivants :

- Le tramway ne permet pas de résoudre les difficultés de circulation rencontrées au quotidien
- Le franchissement des carrefours et des ponts routiers
- L'insuffisance et le sous dimensionnement des parkings
- Les pistes cyclables discontinues et non sécurisées
- Les infrastructures construites en zones inondables
- L'inquiétude et le désarroi des propriétaires impactés par le projet du tramway

12-13 Traitement des observations des déposants

La commission a fait le choix de regrouper les observations similaires par thème.

Le Maître d'Ouvrage a répondu aux questions du Public et de la commission de manière détaillée avec des illustrations consignées dans le Mémoire en réponse au PVS joint en annexe du rapport d'enquête.

Afin de ne pas surcharger le rapport et d'apporter une plus grande facilité de lecture, le public contributeur pourra s'y référer.

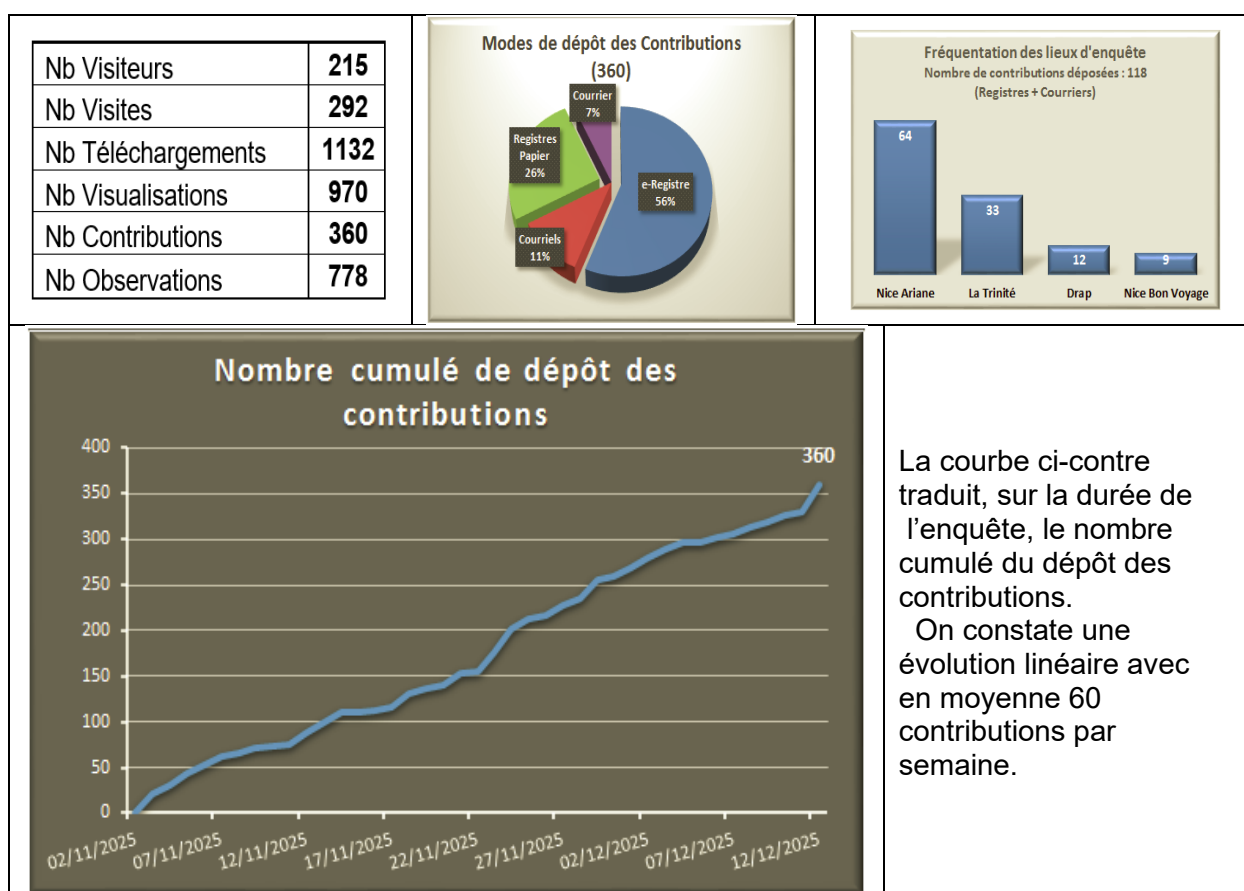
13 BILAN GLOBAL DE L'ENQUETE

Selon les modalités de clôture de l'enquête publique définies par l'arrêté préfectoral, aucune contribution adressée après clôture, quel qu'en soit le mode de dépôt, n'a été prise en compte au titre de ce rapport.

13-1 Bilan quantitatif

Les graphes tirés des données du Registre Dématérialisé mettre en exergue :

- les chiffres clés liés notamment à la participation à l'enquête ;
- les modes de dépôts des contributions
- les fréquentations dans chaque lieu d'enquête précisant le nombre de contributions

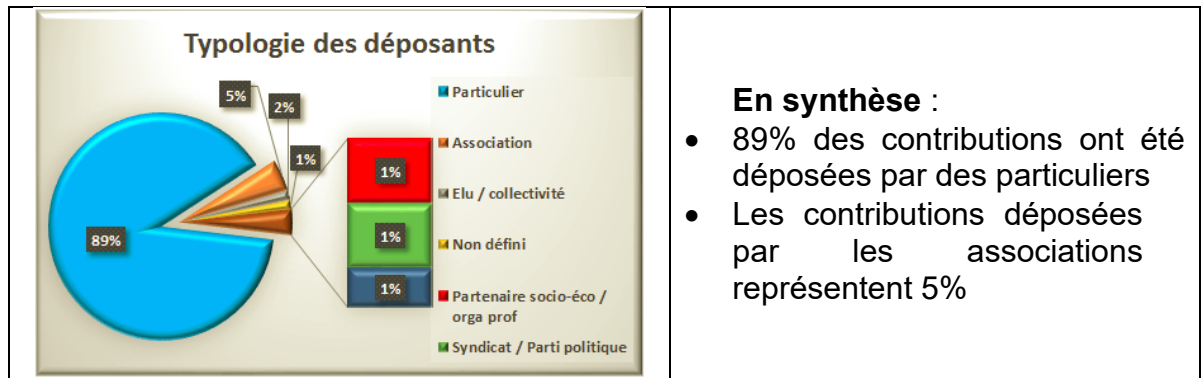


13.2 Bilan qualitatif

Le bilan qualitatif a pour objectif, à partir des données du registre dématérialisé, de présenter sous forme synthétique :

- La typologie des déposants ;
- Les thèmes abordés par les déposants ;
- Pour chaque thème, les observations des déposants sont affectées à une "orientation" définie sur une échelle de 5 niveaux, de favorable à défavorable) .

13.2.1 Typologie des déposants



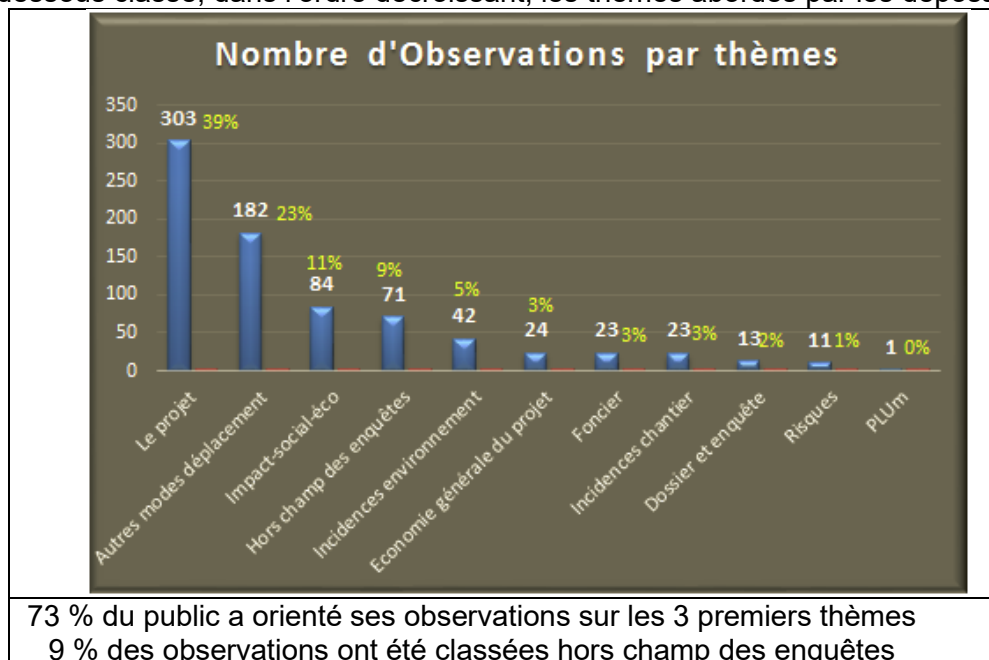
Thèmes abordés par les déposants

La commission d'enquête a décidé de regrouper les observations des déposants, enregistrées dans le registre dématérialisé, dans 11 thèmes principaux et sous-thèmes identifiés comme les plus représentatifs. Ils figurent dans le tableau suivant

Thème 1 : Dossier et déroulement de l'EP
- Accès au dossier / lisibilité et contenu / permanences, Concertation
Thème 2 : Le projet
- Pertinence/intérêt/ motivation du projet, vitesse
- Le tracé
- Stations : Positionnement nombre
- Parkings relais
- Partage de l'espace
- La sectorisation et phasage
Thème 3 : Incidence du projet sur l'environnement
- Ouvrages d'art
- Abattage d'arbres/...végétalisation
- Eau (écoulement, réseaux, nappes...)
- Insertion paysagère et architecturale
- Artificialisation des sols
Effet sur la biodiversité
- Pollution-air-lumière-- bruit
Thème 4 : Autres modes de déplacement
- Piétons-(PMR)/TRAM
- Vélo/TRAM
- Voiture/TRAM
- Bus/TRAM
- Intermodalité.
- Déplacement utilitaire
Thème 5 : Economie générale du projet
- Coût
- Financement
Thème 6 : Impact économique et social du projet
- Circulation automobile/stationnement et livraison

– Impact sur la vie quotidienne (bruit – vibrations avant et après travaux) – Incidences sur les activités le long du tracé / – Maintien accessibilité des immeubles, des commerces – Sécurité – Accessibilité immeuble
Thème 7 : Incidences en phase chantier
- Chantier pollution sonore -air - Chantier circulation - Chantier accès habitation - Sécurité - Chantier information
Thème 8 : Risques naturels
- Risques inondation - Risques éboulement
Thème 9 : PLU
- PLUm règlement - PLUM ERP - PLUm Zonage - PLU Drap - PLU Drap règlement - PLU Drap Zonage
Thème 10 : Foncier
Thème 11 : Hors champ d'enquête.

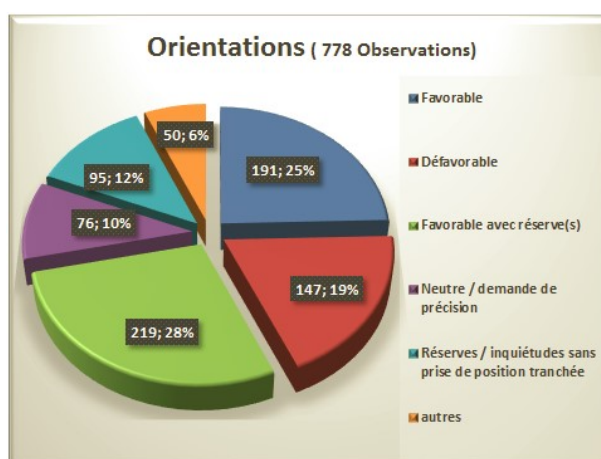
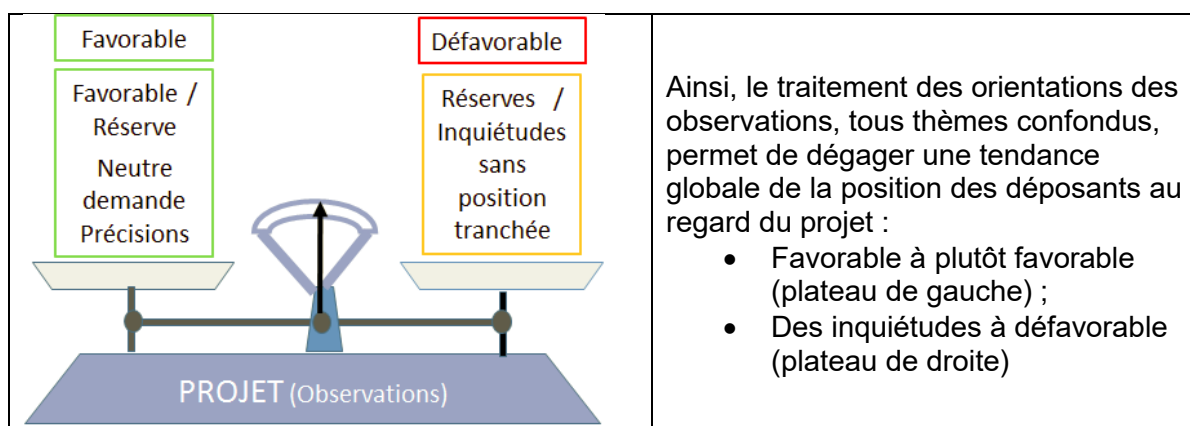
Le graphique ci-dessous classe, dans l'ordre décroissant, les thèmes abordés par les déposants.



Les orientations des observations du public au regard du projet

Dans le cadre de la gestion des observations, le registre dématérialisé dispose d'une fonctionnalité permettant d'apprécier "l'orientation" des observations des déposants. En d'autres termes, les observations, après analyse, sont appréciées sur une échelle de 5 niveaux, à savoir :

- Favorable ;
- Favorable avec réserves ;
- Neutre, demande de précisions
- Réserves / inquiétudes sans position tranchée
- Défavorable



APPRECIATION DE LA COMMISSION SUR LE BILAN DE L'ENQUETE

Le bilan traduit les résultats globaux (360 contributions pour 778 observations) de l'enquête avec une répartition par thème en précisant les orientations du public sur les observations. Il priorise les thèmes les plus sollicités par les déposants.

- 63% des déposants sont favorables au projet, favorables avec des réserves mineures ou avec des demandes de précisions sans émettre un avis critique,
- Les déposants ayant émis des réserves associées à des inquiétudes mais sans prise de position marquée représentent 12%. Enfin 19% des déposants sont défavorables au projet.

14. ANALYSE ET SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC, APPRECIATION GENERALES DE LA COMMISSION, PAR THEME

La commission d'enquête a décidé de regrouper les observations écrites et orales sur des thèmes principaux identifiés comme les plus représentatifs.

Il est rappelé que seules les contributions formulant des réserves, des inquiétudes ou des propositions alternatives sont traitées dans cette analyse, le nombre des observations favorables ou défavorables non argumentées sont comptabilisées et apparaissent pour chaque thème dans la synthèse des orientations.

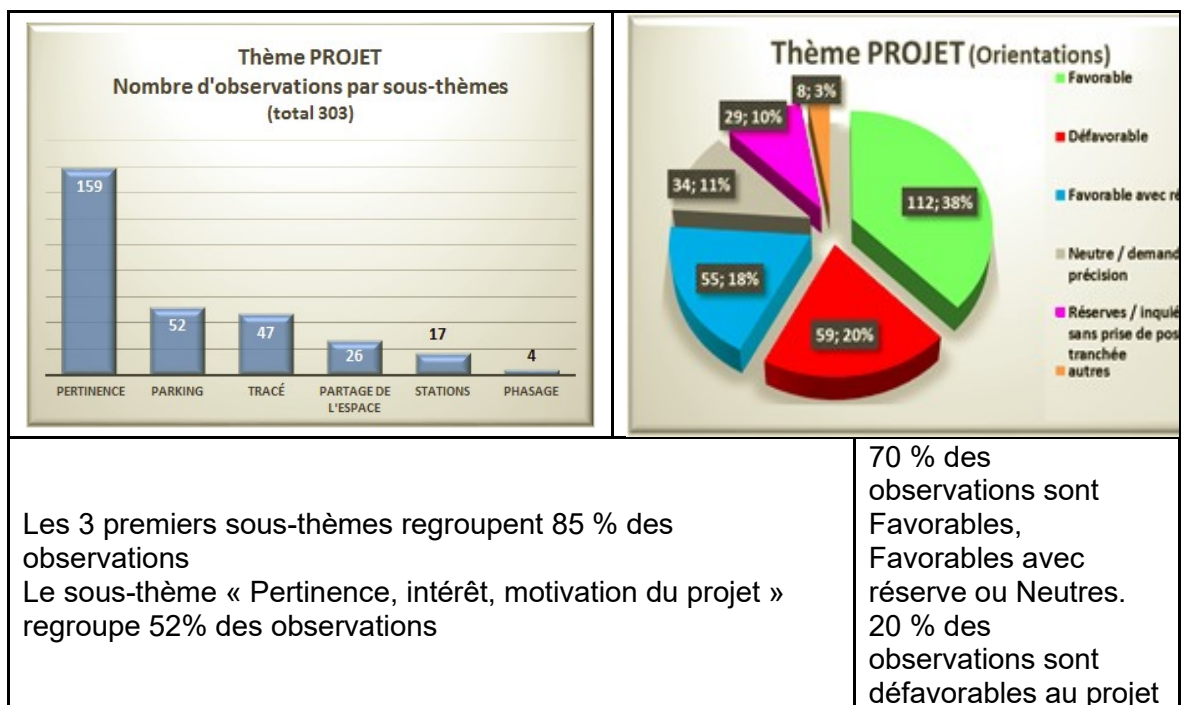
Les thèmes sont présentés par ordre décroissant d'importance lié au nombre d'observations. Le traitement de chaque thème comporte :

- Un bilan qualitatif (sous-thèmes) ;
- L'orientation du thème ;
- Le regroupement des questions des déposants et éventuellement les questions de la commission d'enquête à l'attention du maître d'ouvrage ;
- Les réponses apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse au PVS. La réponse intégrale pouvant être consultée dans le mémoire en réponse figurant en annexe du présent rapport.
- L'appréciation de la commission d'enquête.

14.1 Thème Le projet

Le projet de la ligne 5 du tramway suscite un soutien général basé sur : l'amélioration de la Mobilité, le désenclavement de certains quartiers ; la réduction de la dépendance à la voiture. Toutefois de nombreuses préoccupations subsistent concernant sa pertinence, son tracé, et son impact sur la circulation et le stationnement

Le thème projet a été décomposé en sous thèmes :



1. Calendrier et Urgence du Projet @2

Questions du public

Le projet suscite une attente forte, souvent qualifiée de "réparation d'une injustice historique", notamment pour le quartier de l'Ariane.

Question : Est-il possible d'accélérer le calendrier pour que la ligne soit entièrement opérationnelle début 2030 afin de desservir les sites des JO d'hiver ?

Question : Pouvez-vous confirmer que la ligne disposera d'assez de rames fin 2028 pour le premier tronçon malgré l'annulation de certains appels d'offres ?

Question : La pérennité du projet est-elle assurée en cas de changement de majorité municipale ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (page 8) annexé au présent rapport.

En résumé : La Métropole maintient ses objectifs de livraison, mais souligne que le planning dépend de procédures réglementaires complexes : Environnement Marchés publics Une accélération du calendrier ou une mise en service progressive (par phases) reste toutefois envisageable une fois les autorisations obtenues. Les rames de la ligne T5 utiliseront la même technologie que les lignes T2, T3 et T4. Il s'agit d'un matériel plus moderne que celui de la ligne T1, fonctionnant sans lignes aériennes de contact (alimentation par le sol ou batteries), ce qui permet une plus grande souplesse d'exploitation. Bien que la ligne T5 relie la vallée du Paillon, elle ne constitue pas l'itinéraire optimal pour rejoindre les futurs sites olympiques de la Plaine du Var (accessibles via la ligne T3) à cause du nombre de correspondances. Le texte rappelle que la réalisation finale du projet reste soumise aux élections et changements de majorité. Un nouvel exécutif métropolitain pourrait décider de modifier ou de suspendre les priorités actuelles du schéma directeur des transports.

2. Tracé, Connectivité et Intermodalité @11,

La pertinence du tracé et la fluidité des correspondances sont au coeur des préoccupations.

Optimisation du réseau : Certains usagers craignent que le terminus au Palais des Expositions ne complique les trajets vers l'Ouest (Aéroport/Grand Arénas).

Question : Pourquoi ne pas prolonger la ligne en souterrain jusqu'à Durandy ou Jean Médecin pour éviter des ruptures de charge pénibles ?

Question : Une connexion physique (aiguillage) est-elle prévue avec la Ligne 1 aux stations Pont Michel ou Palais des Expositions ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (page 9) annexé au présent rapport.

La création de cette ligne s'inscrit dans le Schéma directeur des transports urbains 2040. Ses objectifs principaux sont : La multimodalité et Le report modal : Contrairement à d'autres hypothèses, le projet ne prévoit pas de liaison directe souterraine vers les stations Durandy ou Jean Médecin. La stratégie repose sur La complémentarité avec la Ligne 1 et les lignes de bus Un prolongement en souterrain est écarté car il n'existe aucune réservation technique dans les stations actuelles et le coût serait disproportionné par rapport au nombre de passagers attendus.

AVIS DE LA COMMISSION *La commission considère que la réponse du MO est bien argumentée. Si la liaison jusqu'à la station Durandy ou Jean Médecin n'est pas prévue, et ne comporte pas de réservation pour une correspondance souterraine, il est prévu le renforcement et la complémentarité des lignes de Transport en Commun en connexion avec la ligne 1 et les lignes 8+ et 12+*

Question : Une connexion physique (aiguillage) est-elle prévue avec la Ligne 1 aux stations Pont Michel ou Palais des Expositions ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (page 9) annexé au présent rapport.

Bien que les voies des deux lignes soient physiquement raccordées au niveau de Pont-

Michel, elles ne pourront pas être exploitées de la même manière en raison d'une incompatibilité technologique explicitée dans la réponse intégrale.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission adhère à la réponse du MO

Zones oubliées : Le cas de Saint-André-de-la-Roche est soulevé. **Question :** Pourquoi ne pas envisager une branche vers Saint-André (système en fourche comme la L2) ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (page 10) annexé au présent rapport.

L'extension du tramway vers le centre de **Saint-André-de-la-Roche** est abandonnée pour des raisons techniques (**route trop étroite, pente et virages**)

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission comprend, en plus des difficultés techniques, la position du MO qui renvoie à la compétence de la Région qui est Autorité Organisatrice de la mobilité sur le territoire de la communauté des communes du Paillon. Le MO laisse une perspective car le terminus de Drap pourrait être prolongé vers le PEM Drap/Cantaron

Le terminus : Le choix d'un terminus à Drap est critiqué par rapport à une connexion au pôle multimodal Drap-Cantaron. **Question :** Pourquoi ne pas avoir prolongé jusqu'au pôle multimodal existant plutôt que de construire un nouveau pont coûteux ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (page 10) annexé au présent rapport.

Le prolongement de la ligne T5 au-delà de Drap n'est **pas prévu**, faute de demande de la Région ou de la Communauté de communes voisine. Toutefois rien ne bloque une extension future

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission, comme exprimé précédemment, est en adéquation avec la réponse du MO

3. Impact sur la Circulation Routière (Points Noirs) @25.

C'est le principal point de crispation pour les opposants ou les usagers émettant des réserves.

Le Noeud Garigliano : Le passage du tramway sur ce carrefour saturé (80 000 à 100 000 véhicules/jour) inquiète. **Question :** Pourquoi ne pas avoir privilégié un passage en dénivelé (tunnel ou toboggan) pour éviter de paralyser totalement ce carrefour stratégique ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (page 10) annexé au présent rapport.

Les modélisations confirment que le tramway n'aggraverait pas la circulation. Pour préserver le trafic :

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

Le dossier présente les études menées à ce sujet qui concluent au fonctionnement global satisfaisant du corridor entre le PAC et La Trinité, avec toutefois de

potentielles saturations à certains carrefours. Le MO conscient de ces difficultés prévoit de porter une attention particulière en s'engageant à faire des études de trafic approfondies entre La Trinité et Drap.

Le Pont Roma : L'intersection avec la sortie de la pénétrante à La Trinité est jugée dangereuse pour la fluidité. **Question** : Le tramway ne pourrait-il pas passer sous le Pont Roma, à l'instar de la ligne ferroviaire Nice-Breil ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (page 11) annexé au présent rapport.

Le tramway franchira le carrefour du Pont de la Roma **à niveau** (en surface) pour raison **économique et des contraintes hydrauliques**. Les études de circulation confirment Que cette disposition n'aggraverait pas la circulation

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission, prend note des contraintes foncières, économiques et techniques analysées par le MO justifiant le passage à niveau au pont de Roma

. Alternatives Techniques et Doublons @28.

L'existence de la ligne de train Nice-Breil (RER) interroge sur la complémentarité des modes de transport.

Concurrence ou complémentarité : Certains jugent le projet superflu face au train qui relie déjà Drap à Nice en 15 minutes. **Question** : Pourquoi ne pas avoir privilégié un système de **Tram-train** utilisant les voies SNCF existantes ?

Question : Pourquoi ne pas simplement augmenter les fréquences du train et mettre en place des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) électriques, moins coûteux ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (page 11) annexé au présent rapport.

Le tramway offre une desserte plus fine des quartiers (15 stations) que le train, avec une rame toutes les 8 min. L'**option Tram-train a été** rejeté car techniquement complexe.

L'**option Bus (BHNS) a été** rejeté car il atteindrait vite sa saturation Le tramway est le seul mode capable d'absorber les 45 900 passagers prévus tout en restant évolutif (fréquence et capacité).

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

Compte tenu des informations dont elle dispose la commission abonde dans le sens du Maître d'Ouvrage

Stationnement et Parcs Relais (P+R) @14.

Le dimensionnement des parkings est jugé insuffisant par de nombreux contributeurs pour absorber le flux des vallées amont (Paillon, Contes, Levens).

Capacité : Les 1385 places prévues semblent dérisoires face aux 47 000 habitants de la vallée. **Question** : Quelles solutions sont prévues lorsque le parking de Drap affichera complet ? Les habitants ne seront-ils pas contraints de reprendre leur voiture ?

Accessibilité : **Question** : Peut-on créer un accès direct au P+R des Ponts Jumeaux depuis l'autoroute A8 pour éviter de saturer le boulevard de l'Ariane ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (page 13) annexé au présent rapport.

Le stationnement est largement reconfiguré à l'occasion du projet suivant 3 principes fondateurs :

- recréer une offre de stationnement visant à compenser au mieux les places supprimées sur voirie ;
- créer des parkings-relais répondant au besoin de report modal ;
- maintenir des commodités d'usages pour la vie des quartiers et pour les équipements.

L'analyse des besoins a été réalisée via le modèle de trafic métropolitain et au regard des zones de captation des flux présentées. Les flux potentiellement intéressés par les P+R sont ceux passant à proximité directe des nouvelles infrastructures et pour lesquels un report modal au profit du tramway est efficient. Dans le cadre de cette étude, il a été considéré que les flux captables par les P+R sont ceux à destination des corridors des tramways T1, T2, T3, T4, T5 et du TER Nice-Breil.

Les parkings créés sur la commune de Drap à proximité du terminus de la ligne ont pour objectif de compenser le stationnement supprimé sur la place Georges Clemenceau mais également de répondre à une demande de report modal (parking-relais). Ils sont dimensionnés pour répondre à un besoin local, la voirie de la commune de Drap ne pouvant accueillir davantage de trafic.

Dès lors, c'est le parking-relais de la Trinité qui a été pensé et dimensionné pour permettre le rabattement des usagers en provenance de la vallée du Paillon avec un accès direct depuis la pénétrante.

L'accès au Parking Relais des Ponts Jumeaux est prévu depuis le carrefour en parallèle du mouvement de circulation pour rejoindre l'A8 ou Saint André de la Roche. Pour les véhicules en provenance de l'Ouest par l'A8, ils bénéficieront de la création de la voie dite de "shunt" évitant de traverser le pont du Tigre et le pont du Lion pour rejoindre le P+R (cf schéma ci-après). Ce shunt reste d'un coût plus raisonnable qu'une bretelle directe dénivelée.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission note avec intérêt la position du Maître d'Ouvrage de la nécessité d'adapter les parkings- relais en fonction de leurs usages.

L'intermodalité avec les transports est un enjeu essentiel pour capter une part des flux quotidiens en provenance de la vallée des Paillons et de l'A 8

La commission approuve les projets de parcs-relais voitures et deux-roues positionnés à des endroits stratégiques. Il lui semble également important d'étudier les possibilités d'accroître ultérieurement certains d'entre eux. L'évolutivité du parc-relais intermodal de la Trinité semble importante à intégrer dans sa conception. Des emplacements complémentaires devraient être recherchés à Drap

Qualité de Vie et Aménagements Urbains

Espaces de vie : @117 À Drap, la destruction du parc pour enfants près de la mairie et de la place Jean Moulin (stationnement) inquiète les familles. **Question :** En cas de destruction du parc, un nouvel espace de jeux sera-t-il construit simultanément ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (page 13) annexé au présent rapport.

Le projet d'aménagement de la place Georges Clemenceau à Drap pour accueillir le terminus de la ligne 5 ne permet pas de conserver en son emplacement actuel le jardin d'enfants du fait de proximité immédiate avec la plateforme ferrée. Toutefois, l'espace dégagé sur la place avec la suppression des places de stationnement en surface permettra

de retrouver un lieu pour installer des jeux d'enfants. Un aménagement en ce sens, intégré à l'ensemble de la place réservée aux piétons et cycles, pourra être proposé en concertation avec la commune, compétente pour les aires de jeux d'enfants.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission approuve la position du MO de retrouver un lieu pour installer un parc jeux d'enfants en remplacement de celui impacté par le projet.

Exploitation : @356 Question : Quels seront les horaires de fin de service ? Seront-ils alignés sur les lignes 1 et 2 (après minuit) pour favoriser la vie nocturne ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE (Cf page 14 du mémoire en réponse au PVS)

Comme pour les autres lignes de tramway, le service sera assuré de 4h30 à 1h00, avec des horaires légèrement étendus en été

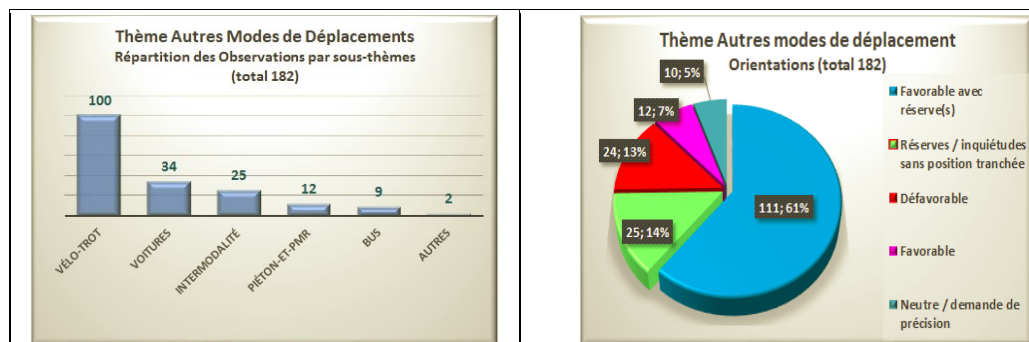
APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission prend acte de la réponse du MO

14.2 Thème : Les autres modes de déplacement

Les autres modes de déplacements ont été traités selon les sous-thèmes suivants :

- Les déplacements vélos
- Les déplacements bus et l'intermodalité
- Les déplacements voiture
- Les déplacements piétons et PMR



La majorité des observations sont favorables au projet mais assorties de réserves. Le vélo apparaît incontestablement comme le mode de déplacement alternatif ou complémentaire au tramway qui suscite une majorité d'observations loin devant les autres sous-thèmes. 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.

14.2.1 Les déplacements vélos

Questions posées au Maître d'Ouvrage

Une question de raccordement spécifique est posée par des contributeurs Trinitaires. (cf

@107-1; @ 281-1; @302-1; etc) : ils résident dans un quartier enclavé « Terre d'Eze » et doivent passer par les communes de Cantaron et de Drap pour accéder au cœur de leur commune ; ils n'auraient aucun accès à la future station tramway.

Question : Les contributeurs font référence à une rampe piéton/cycliste au niveau du tunnel passant sous l'ouvrage au 1101 Terre d'Eze : y a-t-il un aménagement possible pour que les résidents puissent accéder par des mobilités douces à la station Chênes Verts ?

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Effectivement une solution technique empruntant la buse métallique (tunnel sous la pénétrante) desservant les propriétés du chemin des Terres d'Eze pourrait être identifiée pour répondre à la demande avec quelques impacts fonciers : création d'une rampe pour accéder au talus supportant la voie tram et la voie partagée pour assurer un cheminement cycles/piétons vers la station Chênes Verts. Ces observations sont particulièrement intéressantes et seront source d'amélioration du projet.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

Dégager une solution de raccordement des modes doux à la station tramway est essentiel au désenclavement du quartier "Terres d'Eze".

Questions posées au Maître d'Ouvrage

Sécurisation de l'itinéraire cyclable au niveau de l'école Bon Voyage @87; @305

Question : La sécurisation de l'itinéraire cyclable au niveau du quartier « Bon Voyage » (bandes cyclables non protégées prévues sur voirie) est-elle améliorable tout au moins aux abords de l'école ?

Sécurisation et simplification des cheminements cyclables dans le secteur des ponts jumeaux

Au vu du plan d'aménagement présenté dans l'annexe à la pièce C et hors itinéraire vélo accompagnant la traversée du tramway, les autres cheminements vélo paraissent particulièrement complexes et hachés comme souligné dans @305.

Question : Si c'est bien le cas, reste-t-il des possibilités de simplifier les circulations vélos sur ce réaménagement d'ensemble quitte à rallonger certains parcours ?

Raccordement avec la piste cyclable menant à La Trinité

Question : Au niveau du futur dépôt tramway aucune continuité ne semble prévue entre la piste cyclable qui accompagne le projet et la piste cyclable existante route de Turin / Bd Riba Roussa amenant à La Trinité : se mêler à la circulation générale particulièrement dense de cette route est dangereux. Quelle solution peut être envisagée ?

Proportion des bandes cyclables @124 ; @ 123....

Question : Sur la longueur A/R de l'itinéraire vélo depuis Vérany jusqu'aux Ponts Jumeaux quelle est la proportion de bandes cyclables sur voirie et non protégées ?

Autres doléances et demandes

- Continuité des pistes cyclables demandée : certaines s'interrompent brusquement obligeant à circuler sur le trottoir ou dans la circulation générale (cf @ 133-2 à la Trinité Victor)
- Cohabitation dangereuses avec les piétons, comme par exemple pour le site Palais des Expositions (@123, @124, etc) et le bd Vérany où il est demandé de réduire la voie automobile pour éviter la cohabitation piétons/vélos (@ 133-1)
- Sécurité aux carrefours à prévoir : traversées cyclistes de plusieurs voies à fort trafic (îlots refuges et continuité de la piste sur franchissement sont jugés nécessaires)
- Conflits avec le tram et le trafic motorisé : secteur Garigliano en direction de Bon Voyage où les cyclistes doivent traverser les rails pour rejoindre la piste. (@ 140-4)
- Trop nombreuses traversées successives (jusqu'à 9 pour Garigliano)
- Stationnement voitures et sécurité cycliste à revoir : nombreux stationnements le long de l'aménagement cyclable sont sources d'accidents à l'ouverture des portières.
- Raccordements au réseau existant demandés au fil de l'itinéraire : exemples du Pont des Abattoirs à réaménager dans le cadre du projet pour la traversée sécurisée des cyclistes,

piste du Bd de l'Ariane éloignée des habitations sans traversées sécurisées depuis les rues résidentielles.

- Bandes cyclables généralisées à proscrire : largement utilisées pour du stationnement « minute » elles s'avèrent plus dangereuses pour les cyclistes que l'absence de marquage. Des séparateurs dissuasifs sont demandés. (cf @ 185)

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (pages 18 à 21) annexé au présent rapport.

Les aménagements sur le corridor de la ligne T5 s'insèrent très souvent dans un environnement contraint. Sur les 7,2 km d'itinéraire cycles, 66% sont des pistes cyclables avec séparation physique / espaces hors chaussée (4, 785 km), 34 % sont des bandes cyclables sur chaussée avec marquage au sol (2, 425 km) : le plus souvent, les sites où les cyclistes se trouvent dans la circulation générale limitent la vitesse à 30km/h.

Quand les solutions idéales (pistes cyclables avec séparation physique / espaces hors chaussée) sont impossibles les solutions alternatives restent conformes aux préconisations de la LOM. La continuité de l'itinéraire est priorisée : c'est par exemple le cas de presque 2 km sur la route de Turin.

Dans le secteur de l'école Bon Voyage, la proximité de la caserne des pompiers a déterminé le choix de créer une bande cyclable le long de la voirie (vitesse limitées à 30 km/h) plutôt qu'une piste en site propre : la voirie doit assurer une largeur minimale pour permettre l'intervention des secours. Au droit des stationnements longitudinaux, une zone tampon (0,5 m) est prévue pour limiter les risques (ouverture de portières)

Bd Vérany, le long du Palais des expositions, la piste cyclable bidirectionnelle « sera connectée aux pistes créées dans le cadre du prolongement de la Promenade du Paillon. »

Autour des Ponts Garigliano, les traversées sont nombreuses mais sécurisées. L'ensemble des connexions cyclables est prévu (Saint André de la Roche, P+R, l'Ariane, la rive gauche du Paillon).

A la Trinité, le P+R, sa vélo-station, la gare et la station La Trinité / Hôtel de Ville sont accessibles via l'avenue du Général de Gaulle ; un itinéraire dédié sécurisé le long de la pénétrante.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

Contrairement aux priorités des cyclistes la maîtrise d'ouvrage doit prendre en compte les différents modes pour le partage de l'espace. Compte tenu de la priorité donnée au tramway, 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.

1.4.2.2 Bus et intermodalité

Les avis positifs voient dans le tram un outil majeur pour faciliter et multiplier les possibilités d'intermodalité. La majorité des observations sont favorables avec réserves et quelques autres défavorables. La raison tient à des désaccords de fond mais surtout à des incompréhensions ou doléances quant au redéploiement du réseau bus. L'on note deux tendances :

- Des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pourraient répondre amplement aux besoins de déplacements pour un coût moindre que le projet de tramway. Des points de vue voisins font référence à une intermodalité tram/autres TC jugée superflue car le train peut jouer ce rôle avec un nouveau cadencement à 30 minutes.
- Des observations sur montrent incompréhensions, inquiétudes et réserves. De nombreux contributeurs s'inquiètent du projet de refonte des lignes bus tel que présenté dans le

dossier : le projet tram supprimerait des dessertes bus au lieu de multiplier les rabattements vers le tramway. A l'inverse d'autres contributeurs craignent que les futures possibilités d'intermodalité génèrent des ruptures de charge dissuasives car trop nombreuses : pour certains secteurs résidentiels la suppression de dessertes directes type "ligne +" est redoutée.

Quelques exemples illustrent ces positions :

Le tramway : coûteux et inutile

@ 6 et @ 13 Coût élevé du projet par rapport à des alternatives : les Bus (BHNS) en site propre ouvert à la circulation des 2 roues ou des lignes + de bus type 8+ et 12+ sont adaptés aux besoins de TC.

C148 ou R 322 @ 303 Desserte de la Trinité et / ou Drap

jugée superflue « il y a déjà des trains et des bus » : utiliser le réseau ferroviaire largement sous-exploité.

@ 307 s'inquiète d'une intermodalité voiture ou bus /tram préjudiciable à Drap si des bus extérieurs à la commune encombrant le village pour accéder au terminus tramway.

Des possibilités d'intermodalité démultipliées grâce au tram

@ 73 ou E 356 apprécient un « effet réseau » positif avec « des PEM et autres connections dont la création de parkings relais stratégiquement positionnés pour l'intermodalité ».

Souhaitent qu'une intégration fluide des correspondances bus / tram / train avec des horaires revus et élargis soit prévue dès la mise en service.

E 29-4 voit des possibilités d'intermodalité démultipliées grâce à la totale complémentarité de la ligne 5 avec le nouveau cadencement de la ligne TER entre Nice et Drap : le même contributeur souhaite une tarification intégrée incitative pour « permettre l'accessibilité du TER Nice-Drap aux titres métropolitains Lignes d'Azur, sans surcoûts (ou modéré), et sans disposer d'un abonnement multimodal comme le Pass Sud Azur »

Redéploiement du réseau bus et intermodalité : les inquiétudes

@ 114, E29, C330, @ 250, R162, interrogent la réorganisation des dessertes bus (fusion des lignes 7 et 14) entraînée par la future desserte tramway. Le quartier Pasteur risquerait de se trouver isolé ou beaucoup moins bien desservi avec seulement les lignes 19 et ligne fusionnée 7/14 : si la « ligne + » de bus actuelle ne dessert plus le centre-ville, les quartiers ouest de la ville, ainsi que Cap 3000... il faudrait multiplier des correspondances pour le moindre trajet". Les possibilités d'intermodalité entre Vauban (gare routière/ligne 5) ou Riquier (gare ferroviaire/ligne 5) sont également interrogées.

@ 298 regrette la rupture de charge ligne 5 / ligne 1 : faute d'inter-opérabilité elle ne permet pas aux usagers (au départ de La Trinité par exemple) de rejoindre le centre-ville de Nice ou Nice-nord sans rupture de charge.

Pour d'autres contributeurs « le tracé n'est pas celui souhaité (itinéraire du bus 7) » et il faut compenser par une meilleure desserte (quartier Pasteur en aval).

Dans le même esprit des Trinitaires situés côté sud en rive gauche du Paillon se sentent également lésés « Tous ces habitants sont laissés pour compte ». Selon la distance et la condition physique emprunter pont ou passerelle pour rejoindre une station tram de l'Ariane est dissuasif ; ceci alors que leur desserte bus par la ligne 14 n'est pas fiable. Pour profiter de l'effet tramway ils sont demandeurs d'un rabattement de lignes bus à cadencement élevé vers les stations tramway; sinon le recours à la voiture sera plus efficient. C'est par exemple le cas pour les Trinitaires cités ci-dessus ou pour Saint-André-de-la-Roche et l'Abadie : les requérants approuvent l'arrivée du tram si des rabattements fréquents leur permettent d'en profiter.

@ 297 ou @295-9 s'interrogent sur un report modal attendu très faible des automobilistes vers le tram : « seuls 4 600 voyageurs sont reportés de la voiture particulière, soit environ 10 %". Ce report modal paraît d'autant plus insuffisant que le tram ne dessert pas les communes au nord de Drap dont Contes.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le texte ci-après est un résumé élaboré par la commission. La réponse intégrale du Maître d'Ouvrage figure dans son Mémoire en Réponse au PVS (pages 22 et 23) annexé au présent rapport.

L'augmentation du cadencement des TER se heurte à des obstacles techniques et à la configuration historique de la ligne en voie unique. En outre le train ne permet pas une desserte fine des quartiers traversés dont les quartiers prioritaires de la politique de la ville (l'Ariane et les Liserons) Le projet T5 est complémentaire de l'offre SNCF et non concurrent : meilleure offre de service (une rame toutes les 8 minutes) pouvant être renforcée et accessible à tous entre 300 m et 750 m d'inter-distance entre stations.

Une réorganisation du réseau de bus est permise par la mise en service de la ligne 5. Objectif : intensifier la desserte de certains quartiers et leur rabattement vers les stations de tram pour un meilleur temps de parcours et davantage de confort malgré une rupture de charge.

Ainsi quand la ligne 5 circule en rive droite du Paillon, la ligne fusionnée 7/14 circulera sur l'autre rive, et inversement »

La ligne 88 desservant la colline de l'Abadie comme la ligne 19 pour Saint-André-de-la-Roche pourront être renforcées avec connexion aux stations Val de Banquière ou Ponts Garigliano.

La partie de la ligne 12+ entre le Palais des Expositions et Pasteur est conservée.

Les lignes Interurbaines « Zou » de la vallée du Paillon seront connectées au PEM de La Trinité avec une augmentation de fréquence. Aucun rabattement de bus n'est prévu vers le P+R de Drap.

Les rames de la ligne T5 circuleront occasionnellement sur la voie de la T1 pour rejoindre le centre de maintenance lourde du tram Henri Sappia (Nice-Nord – Las Planas). En revanche, un service direct depuis Nice-Nord vers la Trinité ou Drap n'est pas envisageable pour des raisons techniques et au vu de la quasi-saturation de la ligne 1 entre Nice-Nord et Pasteur. La ligne 5, dans sa partie entre Pont-Michel et Palais des Expositions, vise aussi à désaturer la ligne 1 sur ce trajet alternatif. La rupture de charge à Pont-Michel ou Palais des Expositions reste inévitable.

Questions de la commission

Quel devenir pour les possibilités intermodales au niveau de la gare routière Vauban et leur cadencement ? (cf @ 114-1) ?

Quel devenir pour les possibilités d'intermodalité ligne 5 / gare Riquier ?

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Extrait du Mémoire en Réponse au PVS (pages 23) annexé au présent rapport.

Le MO précise que « l'intermodalité à la gare routière Vauban » demeure et qu'elle est située à moins de 300 m de la station T5 Palais des Expositions. De même, la gare de Riquier reste à proximité de la ligne 1 et de la future ligne 5 (station Palais des Expositions). “ Le schéma directeur des transports à l'horizon 2040 a identifié l'intérêt de transformer le site de Riquier en pôle d'échange multimodal. La Métropole entend mener rapidement les études de structuration du pôle ”.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

Les raisons du choix d'une intermodalité tramway/TC plutôt que du recours au train ou à des BHNS sont convaincantes.

De façon générale il en va de même pour les objectifs de réduction des temps de parcours grâce au redéploiement de lignes bus et à leur rabattement vers le tramway.

Du point de vue de la commission d'enquête trois sites paraissent cependant moins performants : il s'agit de la gare routière Vauban, de la gare Riquier et, en rive gauche du Paillon, du côté sud de La Trinité.

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). Assurer un cadencement très élevé de la future ligne 7/14 ou prévoir une navette régulière entre les stations tram de la Trinité et de Garigliano pourrait les faire bénéficier de l'effet tramway.

La gare routière Vauban, très fréquentée, n'est pas bien loin du tramway si l'on est en bonne condition physique. Mais la commission observe que le temps de marche nuit à la réduction des temps de parcours que revendique la maîtrise d'ouvrage.

La gare ferroviaire de Riquier, elle aussi très fréquentée en HP, est encore plus à l'écart du tramway. La maîtrise d'ouvrage en est-elle d'accord comme souligné dans la réponse à la commission ci-dessus. Le tronçon Parc des expositions / Pont Michel étant prévu à l'horizon 2030 il serait souhaitable qu'une intermodalité soit concomitante avec la mise en service de la ligne T 5.

1.4.2.3 Piétons

La demande principale est la construction d'une passerelle entre la place des Sittelles afin notamment, de permettre aux élèves de rejoindre plus facilement le collège de la Bourgade. De plus, il est demandé des continuités piétonnes sécurisées et accessibles. Enfin, l'accueil des PMR doit être facilité par des zones d'accueil bien placées et faciles d'accès dans les tramways

Questions posées au Maître d'Ouvrage

Question :@107 : Afin d'assurer la sécurité des usagers du tram pour rejoindre les transports en commun à Drap depuis la station des chênes verts l'aménagement d'une buse passant sous la pénétrante est-il envisageable ?

Question @218 : le passage piétons entre le Parc Relais et la station tram de La Trinité, traversant la voie montante de la pénétrante (planche 085 annexe C) présente dans l'état actuel du projet, un risque accidentogène majeur. Envisagez-vous une solution mieux sécurisée

Question @225, @260 et @296 : Ou en est la demande de passerelle entre la Place des Sittelles et le Collège de la Bourgade ? Quelle réponse apportez-vous à la suggestion de passerelle proposé par le déposant ?

Question @243 : Sur les plans d'aménagement les jonctions piétonnes avec la station "Chênes verts" sont en hachurés. La "voie verte" sur les planches 94 à 97 correspond, au vu de la légende en page 2, à un itinéraire cyclable. S'agit-il d'un espace piétons /vélos

Question @107 : Le déposant indique que la buse métallique OA15C située à La Trinité sert aujourd'hui à désenclaver les terrains se situant de part et d'autre de la voie rapide. Actuellement, des mineurs empruntent un passage non aménagé sous le pont du Paillon, suivent le futur parcours du tramway pour accéder à Drap, où ils peuvent récupérer les transports publics. Serait-il possible d'aménager un passage piéton permettant aux riverains de l'avenue Terre d'Eze d'accéder à l'arrêt de tramway des chênes vert ?

Question C147 @218: Le passage piéton entre le P+R Anatole France et la station de tramway est-il souterrain ? Si non, la traversée de la pénétrante se fait-elle par un passage piéton en surface ? Proposition d'un passage piéton aérien au-dessus de la pénétrante ?

Question @225 : le Collège La Bourgade et la Halle des sports n'ont pas accès à la station Ariane / Place des Sittelles, située à moins de 500m à vol d'oiseau, du fait de l'absence de

franchissement du Paillon à ce niveau. Les autres stations, Ariane / Liberté et Pont Anatole France, situées sur la même rive, sont à plus de 500m. Le déposant proposait la mise en place d'une passerelle Piéton/Vélo sur le Paillon et la voie ferrée au droit de la station Ariane / Place des Sittelles, demande prise en compte dans le cadre de la concertation (Pièce K, page 16 " La demande concernant la passerelle piétonne entre La Trinité Sud et l'Ariane est pertinente et sa fiabilité sera étudiée".

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf pages 24

Accès quartier Terre d'Eze : Comme évoqué plus haut, effectivement une solution technique empruntant la buse métallique (tunnel sous la pénétrante) desservant les propriétés du chemin des Terres d'Eze pourrait être identifiée pour répondre à la demande avec quelques impacts fonciers : création d'une rampe pour accéder au talus supportant la voie tram et la voie partagée pour assurer un cheminement cycles/piétons vers la station Chênes Verts. Ces observations sont particulièrement intéressantes et seront source d'amélioration du projet. La liaison entre la station Chênes Verts et l'avenue Jean Moulin est assurée par la création d'une petite passerelle de franchissement du site de remisage des bus RLA et par le réaménagement d'un cheminement existant le long des rives du Paillon. Il n'est pas prévu à ce stade d'aménagement cyclable sur ces liaisons car aucun aménagement cycles n'est actuellement présent sur l'avenue Jean Moulin. Pour autant, le tablier de la passerelle de largeur 4 m 40 est dimensionné pour permettre l'insertion d'un aménagement cycle à terme. Au droit de la station La Trinité / Hôtel de Ville, la circulation automobile se fera sur un plateau, à 30 km/h, afin de permettre une traversée piétonne entre le parc-relais et la station. Cette traversée pourrait être complétée d'un feu de signalisation coordonnée au feu situé immédiatement après au carrefour du pont de la Roma pour éviter de perturber l'écoulement de la circulation. Passerelle entre l'Ariane et la Trinité : Conformément à l'engagement pris par la Métropole dans la délibération du 27/06/2022 approuvant le bilan de la concertation publique, une étude de faisabilité d'une passerelle de franchissement du Paillon 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, a été menée (étude élaborée par Artelia et remise le 30/05/2022). Ce franchissement reste délicat car, outre le Paillon, il convient également de franchir la pénétrante et la voie ferrée. La réglementation impose en outre que cet ouvrage soit accessible aux personnes à mobilité réduite avec des normes imposant des pentes maîtrisées. Le gabarit qui doit être laissé libre sous l'ouvrage pour le franchissement de la voie ferrée (6 m), impose la construction de rampes particulièrement importantes (210 ml en rive droite notamment). Ou bien la mise en place d'ascenseurs dont l'exploitation et la maintenance restent difficiles en milieu en périurbain. Toutefois, 4 propositions techniques ont émergé et ont été analysées, avec des coûts variants de 7,21 à 8,63 M€ HT (valeur 2022). En l'état, aucune proposition n'a aujourd'hui été retenue par la métropole.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission acte avec satisfaction les propositions du Mo:

- *De l'accès du quartier Terre d'Eze au tram*
- *La liaison station chênes verts et avenue Jean Moulin par une passerelle, et un aménagement potentiel cyclable à terme*
- *D'aménagements de sécurisation piétons du centre de La Trinité à la station pris en considération*

Concernant la passerelle entre L'Ariane et La Trinité la commission constate qu'aucune solution technique parmi les 4 n'a été retenue. La commission demande que la Métropole poursuive les études.

1.4.2.4 Voitures

Le public s'est exprimé essentiellement sur trois thèmes 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. Sont également évoqués, l'accès à Monaco, la montée vers l'Abadie, la réduction du calibrage des voie à l'Ariane.

QUESTIONS POSEES AU MAITRE D'OUVRAGE

@243 : Pour le sens unique du Pont Anatole France, les possibilités de retour vers l'Ariane par le pont de la Liberté sont claires. En revanche, le raccord routier sur la pénétrante de Contes vers Nice crée un risque significatif d'embouteillages, particulièrement pendant les heures de pointe et reste dangereux en l'absence de bonne visibilité. Est-il envisageable d'installer un miroir pour voir les véhicules arrivant du Nord ?

Question Votre avis sur l'installation proposée

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page25

Une telle installation est toujours possible dans le respect de la réglementation en vigueur et doit être soumise à l'accord de l'exploitant de la voirie

Questions posées au Maître d'Ouvrage

R324 Le public s'interroge sur la fluidité du trafic sur le Bd de l'Ariane notamment pour les tournes à gauche vers les commerces, entreprises et l'Abadie

Question : Comment appréhendez-vous le stockage des véhicules (VL et semi-remorque) en heures de pointe alors que les plans du projet montrent un espace manifestement insuffisant et un immense espace reste vacant coté Paillon

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page25

Sur la bd de l'Ariane, des possibilités de tourne à gauche dans le sens Ouest -> Est sont possibles en traversée du terre-plein central et avec une gestion par feux :

- au niveau de la route de l'Abadie (19% de réserve de capacité en heure de pointe du soir soit en moyenne une file de 7 véhicules),
- de l'accès à l'Unité de Valorisation Énergétique (48% de réserve de capacité en heure de pointe du soir soit en moyenne une file de 4 véhicules)
- de la rue des Chênes Blancs avec une voie dédiée (52% de réserve de capacité en heure de pointe du soir soit en moyenne une file de 6 véhicules).

Ainsi, les analyses des carrefours (analyse statique de la capacité) démontrent des capacités suffisantes pour un fonctionnement routier satisfaisant. Il n'est pas possible de trouver davantage d'espaces pour insérer les différentes fonctions que sont les voies de circulation routière, la piste cyclable, la plateforme tramway, les cheminements piétons et des places de stationnement tout en préservant l'alignement d'arbres qui ne peut être abattu sans dérogation et la ripisylve du Paillon.

Questions posées au Maître d'Ouvrage

@67 : Le déposant propose de profiter de l'arrivée de la ligne 5 pour modifier les axes de circulation de cet important nœud routier : soit en envisageant une trémie souterraine sous l'emprise du passage du tramway, soit en envisageant une bretelle aérienne comme pour la pénétrante à cet endroit.

Question Que répondez-vous à cette proposition ?

Question @266 : La diminution attendue de la circulation suite à la mise en service du tramway peut être contrebalancée par la densification de l'habitat dans la vallée. Au niveau de Garigliano quel sera l'impact sur la circulation vers autoroute en provenance de La Trinité par la pénétrante sur la base d'un tram prioritaire toutes les 8 minutes par voie ? Au niveau de Garigliano quel sera l'impact sur la circulation vers l'autoroute en provenance de La Trinité par la pénétrante sur la base d'un tram prioritaire toutes les 8 minutes par voie. Question : que répondez-vous sur cette inquiétude

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE : Cf page 26

Même réponse qu'aux questions figurant pages 10 et 11 dédiées aux impacts sur la circulation routière (points noirs)

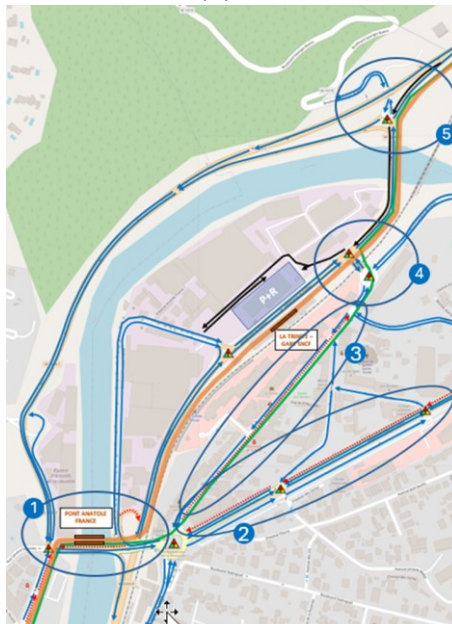
APPRÉCIATION DE LA COMMISSION DÉJÀ FORMULÉE PRÉCÉDEMMENT

Questions posées au Maître d'Ouvrage

@ 269@282 : Les véhicules se dirigeant vers le Nord par la rive gauche ne peuvent accéder à la pénétrante qu'après avoir traversé la voie ferrée et fait le tour du rond-point. - le pont Anatole France, étant mis en sens unique en direction de la Trinité, les usagers de la route, vont devoir faire le tour par le Pont de la Liberté. Cela risque de rendre l'accès via rond-point difficile. Question : Quelles solutions moins pénalisantes et plus sécuritaires envisagez-vous en particulier pour les 19 entreprises rédactrices une pétition ?

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 27

Le projet prévoit de revoir le fonctionnement routier des accès à la pénétrante. La bretelle vers la pénétrante au droit du pont Anatole-France est remplacée par un itinéraire alternatif en poursuivant sur le boulevard Anatole-France dont le sens unique est conservé en double voie. Ce fonctionnement permet d'éviter les remontées de file sur la plateforme tramway et sur le passage à niveau SNCF en amont. (1)



Au vu des faibles trafics répertoriés, l'accès direct au boulevard Anatole-France depuis l'Ariane est supprimé pour améliorer le fonctionnement global du carrefour et sécuriser les itinéraires piétons et cycles. Ce trafic qui reste faible devra contourner le giratoire des Amis de la Liberté pour rejoindre la pénétrante en direction du Nord. (1) Il est aussi important de souligner que le

fonctionnement du giratoire bénéficiera du report de circulation vers le carrefour de la Roma depuis la nouvelle liaison Nord de la pénétrante vers le pôle d'échanges multimodal de la Trinité. (4) + (5). En complément le bd du Général de Gaulle sera maintenu en sens unique descendant (3), ce qui permettra la circulation des cycles à contre-sens pour une continuité de l'itinéraire cyclable de Nice vers Drap (avec liaison via le pont de la Roma). (3) De même, le bd Suarez (2) sera maintenu avec une voie de circulation par sens avec intégration d'une piste cyclable bi directionnelle, ce qui permet également de décharger le flux entrant sur le giratoire des Amis de la Liberté.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission prend note des plans de circulation exposés et les dispositions correspondantes prises par le MO.

Questions posées au Maître d'Ouvrage @97 et C307 : Qu'en est-il de la circulation dans le centre de Drap ? est-t-il une réorganisation du plan de circulation dans le village de Drap ?

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 28

Le plan de circulation dans le centre de Drap reste inchangé. Le réaménagement de la place Georges Clemenceau pour intégrer le terminus du tram prévoit de maintenir l'accès au boulevard Stalingrad sur la berge du Paillon et toutes les autres fonctionnalités circulatoires. La création des deux parkings-relais de proximité et de compensation sont dimensionnés pour répondre à un besoin local et de report modal réduit. Ainsi il est estimé que seuls 70 à 95 véhicules par jour sortiraient de la pénétrante pour les rejoindre, soit 2,4 % de trafic en plus sur la journée, ce qui n'est pas significatif pour impacter le niveau de trafic actuel dans la traversée de Drap.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

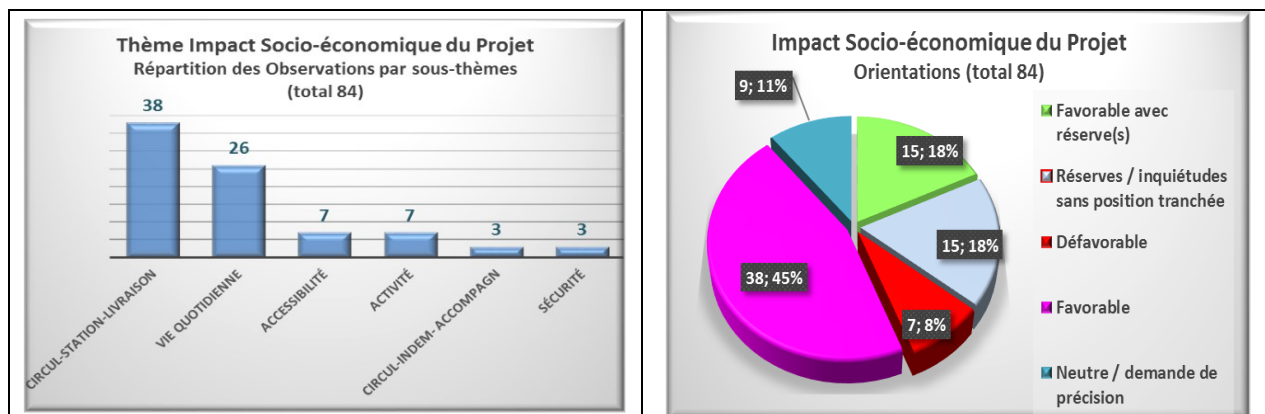
La commission s'interroge sur une éventuelle amélioration de la circulation au niveau des pont jumeaux, Garigliano et Lion.

Toutefois, elle apprécie le projet de shunt routier qui évitera aux véhicules sortant de l'autoroute A8, en provenance de Saint-André de la Roche et de l'avenue Joseph Raybaud d'avoir à faire le tour complet du rond-point pour poursuivre leur parcours vers le quartier de l'Ariane. Cela aura notamment pour conséquence une meilleure sécurité pour la circulation des vélos et des piétons, dans la cadre du développement des modes de circulation doux associés au tramway.

A la Trinité, le trajet alternatif obligeant les véhicules à rejoindre la pénétrante de Contes, en direction de Nice, est particulièrement dangereux, dans la mesure où il la rejoint en biseau par la gauche, avec une mauvaise visibilité pour le conducteur. Il semble donc indispensable d'installer un miroir, permettant de voir les véhicules arrivant sur la droite, depuis Contes ou Drap.

14-3 THEME Impact socio-économique du projet

Les graphes ci-dessous explicitent la répartition des observations par sous-thèmes et les orientations exprimées par le public



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 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 du T5 sont jugés globalement positifs, avec une amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité économique, malgré des contraintes locales pendant les travaux et des craintes de report de trafic sur certains secteurs.

On présume des retombées économiques directes et sur l'emploi par des effets sur les commerces et une attractivité urbaine.

Circulation stationnement livraison

Questions posées au Maître d'Ouvrage

Les principales observations du public sont notées ci-après :

@295 : Comment envisager-vous de répondre à la gêne importante à la circulation routière sont prévisibles. Elles résulteront à la fois du tracé qui fera disparaître des voies de circulation et des stationnements, mais aussi de l'ampleur et de la durée des travaux.

@38, @118 : la création de deux parkings relais sur la commune de Drap après suppression totale des stationnements actuellement existants face à l'espace Jean Ferrat lesquels sont actuellement utilisés en totalité par les Drapois à titre gratuits.

Question : Les futurs parkings relais prennent-ils en compte ce besoin de places gratuites de stationnement pour les Drapois dans leurs déplacements journaliers au centre du village ?

E76 : Est-il possible de doubler la voie de sortie de la pénétrante qui débouche sur le pont Garigliano- le Lion, ce qui fluidifierait la circulation et une meilleure acceptabilité du public.

@215 : l'aménagement de cette ligne de tram supprime le peu de places de stationnement gratuites encore disponibles. Prévoyez-vous de sauvegarder le plus de place de stationnement gratuites possibles le long des voies de tram ? La gratuité est très importante pour ces quartiers populaires, les coûts de la vie.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf pages 31 à 32

@295 Certes l'ampleur et la durée des travaux sont conséquents. Cependant, à l'instar de la réalisation des lignes 2 et 3 de tramway en secteur urbain très dense mais aussi sur des axes à grande circulation, les principes généraux de phasage du chantier auront pour objectif de préfigurer le schéma de circulation à terme, tout en permettant au trafic pendulaire de s'écouler. Des schémas de déviations plus globaux seront adaptés en conséquence au fur et à mesure des travaux. Le renforcement des lignes de transport en commun en service pourrait être étendu pour faciliter les déplacements pendant les travaux, comme effectué lors du chantier de la ligne 2. Le phasage des travaux prévoit un découpage en tronçons entre carrefours importants et sur des longueurs limitées à environ 300 m afin d'assurer la mise en place d'itinéraires alternatifs tout au long du chantier. Tirant profit de ses expériences précédentes, la Métropole mettra en place un outil d'information et de suivi du chantier. Une information continue sera organisée pour informer la population : information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et revues tramway. Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des populations et des commerces notamment. En outre, une mission spécifique d'Ordonnancement, Pilotage et de Coordination Inter-Chantiers (OPC-IC) assurera un pilotage de la cohérence globale des interventions à l'échelle métropolitaine afin de limiter les contraintes sur les reports de trafic sur d'autres axes.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission note que le MO tire profit des expériences des lignes précédentes et met en place un tronçonnage et un phasage des travaux avec des schémas de déviation en concertation avec les riverains afin de limiter les nuisances. La commission note en outre la mise en place d'une mission spécifique d'Ordonnancement, Pilotage et de Coordination Inter-Chantier.

@38,@118 : la création de deux parkings relais sur la commune de Drap après suppression totale des stationnements actuellement existants face à l'espace Jean Ferrat lesquels sont actuellement utilisés en totalité par les Drapois à titre gratuits

Les deux parkings prévus à Drap ont une capacité globale de 335 places (175 places pour le premier et 160 places pour le second). Créés à proximité du terminus de la ligne, ils ont pour objectif de compenser le stationnement supprimé sur la place Georges Clemenceau mais également de répondre à une demande de report modal (parking-relais). Ils ne sont dimensionnés que pour répondre à un besoin local, la voirie de la commune de Drap ne pouvant accueillir davantage de trafic. Aussi, tout comme pour le fonctionnement de certains parcs-relais à Nice, un autre usage peut être trouvé pour permettre le stationnement horaire ou résident selon des jauges de places de stationnement à définir. Les évolutions technologiques de la billetterie permettent et permettront une grande flexibilité des usages des parkings publics

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE page

Les deux parkings prévus à Drap ont une capacité globale de 335 places (175 places pour le premier et 160 places pour le second).

Créés à proximité du terminus de la ligne, ils ont pour objectif de compenser le stationnement supprimé sur la place Georges Clemenceau mais également de répondre à une demande de report modal (parking-relais). Ils ne sont dimensionnés que pour répondre à un besoin local, la voirie de la commune de Drap ne pouvant accueillir davantage de trafic.

Aussi, tout comme pour le fonctionnement de certains parcs-relais à Nice, un autre usage peut être trouvé pour permettre le stationnement horaire ou résident selon des jauges de places de stationnement à définir.

Les évolutions technologiques de la billettique permettent et permettront une grande flexibilité des usages des parkings publics.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission comprend les arguments développés par le MO au regard des limites d'acceptabilité de la voirie à Drap qui ne peut accueillir plus de trafic.

La commission attire l'attention de la nécessité de prévoir des arrêts minute pour répondre aux impératifs de services et ne pas fragiliser entre autres les commerces.

Les drapois bénéficient actuellement de places de parkings gratuites, la commission suggère qu'un examen attentif soit porté sur cette problématique.

E76 : Est-il possible de doubler la voie de sortie de la pénétrante qui débouche sur le pont Garigliano- le Lion, ce qui fluidifierait la circulation et une meilleure acceptabilité du public?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le doublement de la voie de sortie de la pénétrante qui débouche sur le pont Garigliano-Lion ne permet pas de répondre à une demande de fluidification puisqu'une réduction de voie intervient immédiatement après dès la ligne de feux du carrefour puis en entrée de l'autoroute avec le passage à une seule voie.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission note la réponse du MO justifiant l'impossibilité de répondre au doublement de la voie

@215 l'aménagement de cette ligne de tram supprime le peu de places de stationnement gratuites encore disponibles. Prévoyez-vous de sauvegarder le plus de place de stationnement gratuites possibles le long des voies de tram ? La gratuité est très importante pour ces quartiers populaires, les coûts de la vie

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le stationnement dans les parcs-relais reste gratuit sous réserve de l'achat d'un titre de transport (ou abonnement) avec obligation d'effectuer un trajet aller-retour en tram au départ du parc-relais.

Dans les parcs-relais urbains, des places pourraient, en complément, être dévolues au stationnement résidentiel soir et week-end sur abonnement et éventuel en tarif horaire selon les besoins.

En surface, la tarification du stationnement est de la compétence du maire. Chaque commune applique donc sa politique en la matière, selon les quartiers et les besoins.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission prend note des règles qui fixent l'usage des places de stationnement des parkings qui ne prévoit pas la gratuité. En surface la tarification est de la responsabilité de la commune.

Impact sur la vie quotidienne

Questions posées au Maître d'Ouvrage

@243 Est-il envisagé une tarification multimodale intégrée (trajets combinant tram, train et bus); Réduction progressive du reste à charge pour les usagers réguliers et les navetteurs (étudiants,

travailleurs, résidents) en visant une offre gratuite ou quasi gratuite pour les TC afin de maximiser l'attractivité du système.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 32

La métropole Nice Côte d'Azur participe aux réflexions en cours menées par l'Etat et la Région PACA autour du développement d'un service express régional métropolitain (SERM) en application de la loi du 27/12/2023. Les enjeux du SERM sont de promouvoir et mettre en œuvre des systèmes de mobilité du quotidien sur les territoires, alliant le ferroviaire, les réseaux de transports en commun locaux, les cars express, les lignes de covoiturage, le vélo et les déplacements piétons, et ce à l'échelle de la métropole azurée (de Cannes à Menton, en passant par Grasse et Nice).

Il a pour objectif un déploiement renforcé des services de mobilité garantissant l'intermodalité et la complémentarité des modes tout en facilitant et simplifiant le parcours client porte-à-porte. L'unification des titres de transport et abonnements est un objectif, tout comme l'intégration globale de l'ensemble des réseaux de l'aire azurée au projet de SERM. Il est à noter qu'un pass de transport unique existe déjà (pass Sud Azur) qui permet de passer d'un réseau à l'autre (bus ou train) autour du réseau TER Zou ! avec des extensions vers les réseaux urbains de chaque autorité organisatrice des mobilités

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission prend note qu'un déploiement renforcé des services de mobilité garantissant l'intermodalité et de l'unification des titres de transport et abonnements est en cours de discussion avec la Région

Questions posées au Maître d'Ouvrage

C152 : Opposition au projet de démolition de notre cabinet dentaire. Cette démolition aurait des conséquences dévastatrices sur notre vie professionnelle et notre outil de travail

Peut-on envisager une alternative ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE page 33

Le cabinet dentaire situé parcelle AE81 est effectivement impacté par le projet de création du pôle d'échanges multimodal de la Trinité puisqu'il est le lieu d'ancrage de la passerelle piétonne qui reliera le centre-ville de la Trinité à la gare TER, à la station de tram La Trinité-Hôtel de Ville, au P+R de la Trinité.

Une solution de relocalisation sera trouvée, en partenariat avec la commune, pour répondre aux besoins de l'activité

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission note avec satisfaction la recherche d'une relocalisation pour répondre aux besoins de l'activité du cabinet dentaire

@236 : LBN demande que le futur fonctionnement de la ligne 5 ainsi que du dépôt des Liserons n'entrave pas les exigences l'exploitation de la centrale pouvez-vous garantir cette demande ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE page 33

La société LBN est enclavée à l'arrière du futur centre maintenance et de remisage des rames de tramway.

Pendant les travaux de construction, la circulation vers ce site sera maintenue avec la mise en place éventuelle d'un alternat. La société sera associée aux procédures de gestion et d'accès à son site dans le cadre de la mise en place des dossiers d'exploitation sous chantier.

A la mise en service des équipements, à l'endroit le plus étroit le long du bâtiment (cf. Planche 046 des annexes à la pièce C), un alternat géré par feux à détection sera mis en place pour

permettre le croisement des véhicules, plus à l'est, le long des voies de remisage, le gabarit de la voie actuelle est conservé et sera débarrassé des stationnements intempestifs actuels puisque la parcelle mitoyenne occupée aujourd'hui par quelques logements sera dévolue au remisage des rames

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission apprécie la mise en œuvre de solutions pour ne pas entraver le fonctionnement de la société

Indemnisation accompagnement

Questions posées au Maître d'Ouvrage

@169 : Les travaux sur la voirie impacteront significativement l'activité commerciale et générera une perte financière conséquente. Quelles sont les indemnités envisagées liées aux pertes commerciales subies ?

est-ce que des compensations financières sont prévues ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 33

Comme pour la construction de la ligne 2, si le besoin s'en faisait sentir, la Métropole pourrait mettre en place une commission d'indemnisation et d'accompagnement du tissu économique impacté par les travaux.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission prend acte de cette disposition

@297 : Ce projet avec ses infrastructures en zone inondable (avec des parking-relais en zone inondable, par exemple PR la Trinité ? Anatole France) va faire augmenter le taux des assurances risque inondation et risque naturels des particuliers, des industriels et de la commune. L'étude doit estimer l'augmentation moyenne prévisionnelle du coût des assurances pour ces usagers ,

Question est ce que des compensations financières sont prévues?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 33

Le parking relais de la Trinité fait partie intégrante du Pôle d'Echange Multimodal (PEM). Les dispositions sont prises pour limiter les risques liés notamment à l'inondation. Le niveau du parking permettant le stationnement des véhicules est implanté au-dessus du niveau des plus hautes eaux défini dans le cadre des modélisations hydrauliques menées pour le nouveau PPRI en cours d'instruction.

Les risques de dégradation de biens et matériels du fait d'une inondation seront donc extrêmement mesurés.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission prend acte de la réponse du MO

Accessibilité immeubles- commerces

Questions posées au Maître d'Ouvrage

@262, R50: Demande un calendrier détaillé et réaliste des travaux Des mesures d'accompagnement pendant les travaux Une concertation régulière avec les riverains pendant le chantier

R50 : souhaite que les travaux soient effectués en collaboration étroite avec les riverains (commerces, industrie, personnel de santé et habitants) du chantier.

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 34

A l'instar du déroulement des travaux des lignes 2 et 3, la Métropole, par le biais de sa direction de l'accompagnement des grands projets, mettra en place une cellule dédiée à l'accompagnement et à la communication de proximité pendant toute la durée des travaux. Elle ira au-devant des riverains (particuliers, professionnels et commerces) pour évaluer leurs besoins et répondre à la demande. La continuité du maintien des accès et des fonctionnalités urbaines pendant toute la durée du chantier est un impératif que se fixe la métropole

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

Avis favorable de la commission d'enquête sur ces initiatives du MO

@87 : Le déposant considère que la majeure partie de La Trinité Sud ne sera pas desservie par le tramway étant sur l'autre rive.

Est-il envisageable de construire une passerelle piétonne reliant une station de l'Ariane à La Trinité Sud, évitant aux habitants de La Trinité Sud d'avoir ½ h de marche jusqu'à La Trinité Hôtel de Ville.

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE page 34

Conformément à l'engagement pris par la Métropole dans la délibération du 27/06/2022 approuvant le bilan de la concertation publique, une étude de faisabilité d'une passerelle de franchissement du Paillon 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, a été menée (étude élaborée par Artelia et remise le 30/05/2022).

Ce franchissement reste délicat car, outre le Paillon, il convient également de franchir la pénétrante et la voie ferrée. La réglementation impose en outre que cet ouvrage soit accessible aux personnes à mobilité réduite avec des normes imposant des pentes maîtrisées.

Le gabarit qui doit être laissé libre sous l'ouvrage pour le franchissement de la voie ferrée (6 m), impose la construction de rampes particulièrement importantes (210 ml en rive droite notamment). Ou bien la mise en place d'ascenseurs dont l'exploitation et la maintenance resteront difficiles en milieu en périurbain.

Toutefois, 4 propositions techniques ont émergé et ont été analysées, avec des coûts variant de 7,21 à 8,63 M€ HT (valeur 2022).

En l'état, aucune proposition n'a aujourd'hui été retenue par le maître d'ouvrage.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

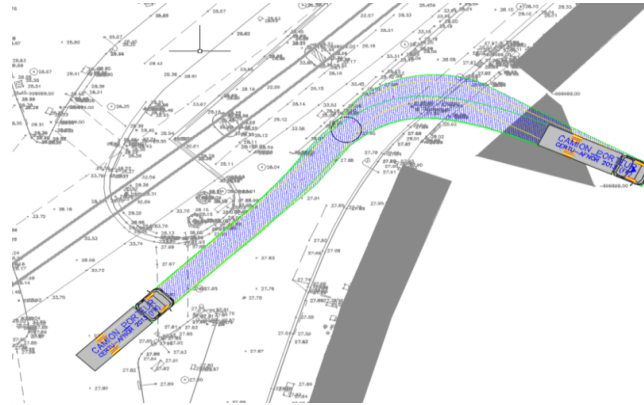
La commission prend note que le maître d'ouvrage n'a pas pu retenir aucune des quatre propositions étudiées pour des raisons de faisabilité techniques et financières acceptables.

Toutefois la commission considère que la liaison entre la station de L'Ariane et les quartiers sud de La Trinité est besoin majeur pour lequel une solution doit être apportée à terme.

@165 : Serait-il possible de bétonner les abords du tram devant ma société située au 108 route de de Turin, 06300 Nice, plutôt que de la pelouse ? Circulation de poids lourds allant jusqu'à 19 t de PTAC ou scinder celle-ci (rayon de braquage pour entrée et sortie).

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 35

Le projet d'aménagement préserve une largeur utile équivalente à la situation existante de l'ordre de 7 m entre la bordure de la plate-forme du tramway et le portail d'accès. Le projet ne vient donc pas dégrader les possibilités de giration avec des camions qui sont déjà, à l'heure actuelle, compliquées pour des PL de 19T de PTAC (voir étude de giration ci-dessous).



APPRECIATION DE LA COMMISSION

La commission note que les études démontrent que projet ne devrait pas apporter de dégradation à la situation actuelle

@169 question : Prise en compte la logistique d'approvisionnement de la station notamment d'hydrocarbures. Toutes les précautions d'accès devront être prises afin que l'approvisionnement en carburants de la station soit assuré en toute sécurité durant la phase de travaux du TRAMWAY. Nous nous tenons à votre écoute pour organiser les accès.

Pouvez-vous assurer cette demande ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 35

Comme le long de la ligne 2 de tramway, des stations-services jalonnent le tracé de la ligne 5. La part de la chaussée restant disponible à la circulation routière reste adaptée à la circulation des poids lourds de livraison de ces stations. Pendant les travaux, toute mesure sera prise pour garantir l'accès total des riverains. Toutefois, des périodes d'interruption ponctuelles pourront intervenir en pleine discussion et en accord avec les riverains concernés.

APPRECIATION DE LA COMMISSION

La commission apprécie ces mesures

Sécurité

Questions posées au Maître d'Ouvrage

@87 : Le déposant suggère de sécuriser les voies du tramway et les pistes cyclables au niveau du quartier de Bon Voyage afin d'empêcher les stationnements illicites en double voire en triple file, devenus la norme.

Comment envisagez-vous cette sécurisation ?

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE_Cf page 36

@87 Dans la traversée du quartier Bon Voyage (route de Turin), les voies du tramway seront inaccessibles car bordées d'une bordure haute et largement végétalisées. En complément des places de stationnement longitudinales le long de la chaussée, un parking public de 58 places est prévu dans ce secteur. D'une façon générale l'offre de stationnement y est améliorée, ce qui devrait participer à éviter et limiter les stationnements illicites. Il est rappelé que la largeur de voirie (chaussée et bande cyclable) est dimensionnée pour permettre le passage des véhicules de secours depuis la caserne pompiers du quartier pour les interventions d'urgence.

APPRECIATION DE LA COMMISSION

La commission note l'argumentaire du Maître d'Ouvrage justifiant les dispositifs du projet empêchant les stationnements illicites.

@169 la présence d'un tramway électrifié à proximité d'une station-service génère dans le sol des « courants électriques vagabonds » pouvant impacter les stockages d'hydrocarbures enterrés

Quelles précautions envisagez-vous afin de réduire l'effet des courants électriques vagabonds pouvant impacter les stockages d'hydrocarbure au voisinage du tramway

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE_Cf page 36

Tout d'abord, il est important de rappeler au demandeur ses obligations du point de vue de la réglementation, et notamment de l'arrêté Interministériel du 17/05/2001 (réglementation ICPE). Dans ce contexte, la protection des installations classées de ce type est avant tout à la charge du titulaire de l'autorisation d'exploiter. Du point de vue de l'opération tramway, la question des courants vagabonds est évaluée dans la pièce 3 – Risques Naturels et Technologiques du Dossier de Sécurité élaboré dans le cadre du Décret n° 2025-375 du 24 avril 2025 relatif à la sécurité des transports publics guidés. En particulier, l'infrastructure du tramway est réalisée conformément aux normes NF EN 50122-2 et NF EN 50162, qui prescrivent l'isolement du rail (retour traction), les équipotentiels, mise à la terre, etc.... Le PV d'isolement du rail est un requis habituel des cahiers des charges des marchés de travaux de voie ferrée, préalable à la réception des ouvrages par la métropole. Dans tous les cas, la Métropole prendra attache avec les exploitants des installations classées pour l'environnement en préalable du démarrage des travaux, pour parfaire les modalités de surveillance de l'apparition éventuelle de courants vagabonds qui seraient issus d'un défaut d'isolement du rail, en vue d'y apporter les correctifs en accord avec le référentiel réglementaire. Au besoin des prises pour mise à l'équipotentielle du rail pourront être mises à disposition des exploitants d'installations classées. Par ailleurs, l'opération de la ligne 5, comme toutes les réalisations de tramway, prévoit l'établissement de conventions dédiées à la question des courants vagabonds avec les exploitants de réseaux de gaz concédés (qui sont régis par le code de l'Energie). A ce titre, un état initial sera réalisé, puis un état après mise en service. Là encore, en cas de constat de défaillance de l'isolement du rail, la métropole alertera bien évidemment des exploitants d'ICPE, pour définir les mesures et actions à réaliser permettant le maintien de ces installations au niveau de sécurité requis

APPRECIATION DE LA COMMISSION

La commission prend acte que le Maître d'Ouvrage mettra en œuvre les dispositions réglementaires en liaison avec les exploitants des réseaux.

14.4 Thème Hors champ des enquêtes

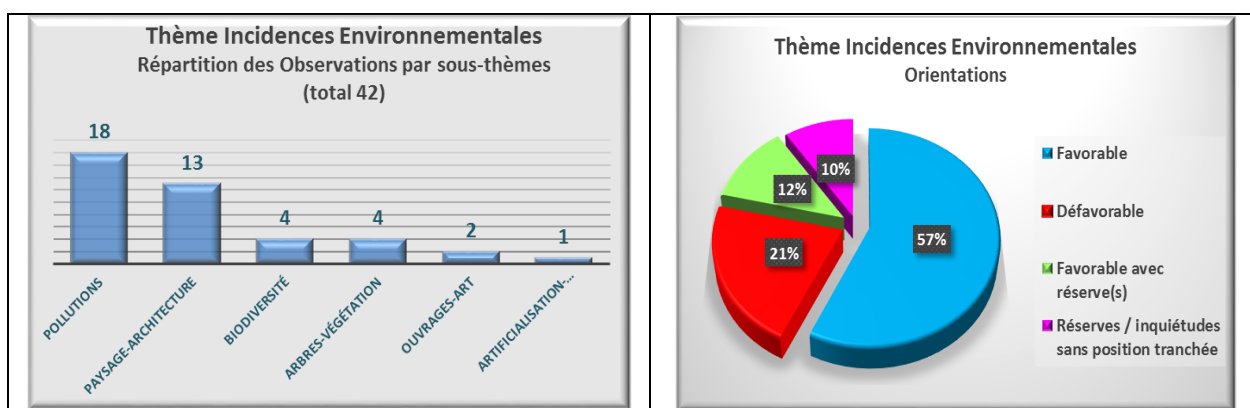
Ce thème a collecté 71 observations (9 % du total) dont certaines sont vides et doublonnées.

Les sujets abordés sont multiples et sans rapport avec les enquêtes.

Ces propos vont de la demande de changement d'appellation d'une place publique à Drap à l'utilisation opportuniste du chantier du T5 pour financer des travaux de distribution d'eau dans certains quartiers, en passant par des offres de spéculation immobilière.

Dans les contributions les plus proches du domaine des transports, on y trouve les demandes de gratuité, la critique du fonctionnement des transports ainsi que des contrôleurs, auxquels il faut ajouter le déplacement des gares SNCF et la création de 2 lignes de tramway supplémentaire

14.5 Thème: Incidence du projet sur l'environnement



Synthèse des observations du public sur ce thème

Le public s'est beaucoup exprimé sur l'aspect pollution ainsi que sur le volet insertion paysagère et architecture (74 % pour les deux sous-thèmes), mais assez peu exprimé sur la biodiversité (végétation et faune).

En termes d'orientation, une majorité de personnes est favorable au projet.

Les déposants se sont manifestés selon les 6 sous-thèmes ci-après pour lesquels des questions au maître d'ouvrage ont été posées et des réponses apportées.

14-5-1 Ouvrages d'art

Le requérant @180 : accueil positif de la suppression du Pont des abattoirs.

AVIS DE LA COMMISSION

La commission suppose qu'il s'agit plutôt de la suppression de l'autopont, puisqu'il n'est jamais prévu dans le dossier, la suppression du Pont des Abattoirs qui franchit le Paillon environ 300m en amont du Lycée Guillaume Apollinaire. La suppression de l'autopont, par ailleurs peu utilisée, est indispensable pour permettre le passage du T5 sans perturber la circulation automobile.

14-5-2 Abattage des arbres, végétalisation

La végétation est bienvenue mais Inquiétude au sujet des arbres abattus

❖ Questions posées au Maître d'Ouvrage

C149 ; R102, Question comment vont être compensé toutes les suppressions ?

14-5 3 Insertion paysagère, architecture

Le descriptif du projet valorise le travail de requalification urbaine tout au long du tracé.

❖ Questions posées au Maître d'Ouvrage

@ 7 ; @262 ; R103 Question : existe-t-il des zones ou quartiers où la comparaison avant/après ne va pas dans ce sens ?

14.5.4 Effets sur la biodiversité

Le public exprime des craintes sur la flore et la faune qui occupent ce milieu plutôt urbain, le passage des rames en phase d'exploitation et l'emploi de matériaux durable le moins nocif possible pour les sols.

@94 – Impact environnemental sur les berges du Paillon préjudiciable pour la nature et la faune qui occupe un milieu plutôt urbain. Les oiseaux, insectes et autres animaux pourront-ils survivre aux passages incessants des rames

@214 – demande que les travaux soient réalisés dans le respect de la biodiversité et des ressources et d'employer des matériaux durables et le moins nocif possible pour les sols.

❖ Questions posées au Maître d'Ouvrage

- Sera-t-il possible de conserver l'allée de Micocoulier ?
- Le Maître d'Ouvrage s'est-il donné, dans le cadre de la réalisation de ce projet, une charte prenant en compte le respect dans la mesure du possible de la biodiversité et l'emploi de matériaux durables et moins nocifs ?

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 15

La création de la ligne T5 fait l'objet d'une forte ambition en matière de qualité paysagère avec une volonté de renforcer la présence végétale en ville suivant une palette riche et des aménagements paysagers diversifiés. Cette ambition s'inspire des principes édictés dans la Charte de l'Arbre adoptée par la Ville de Nice qui vise à développer une nouvelle approche de la gestion et la protection du patrimoine arboré. De manière concrète, le projet de plantation se décline comme suit. ▪ Plateforme végétalisée en principe de base ; ▪ Déminéralisation de l'espace urbain à hauteur de 25% ; ▪ + de 50 000m² d'espaces plantés ; ▪ Effort de conservation des arbres existants : 536 arbres conservés, 362 supprimés et 1405 plantés. A ce titre, de part et d'autre de la contre-allée du bd JB Vérany et de la trémie de sortie du tunnel Liautaud, sont actuellement plantés des micocouliers. Ceux situés entre la trémie et la chaussée ne peuvent être conservés. Le deuxième rang est conservé en place. Il intègre le parc linéaire créé sur berge. En compensation, seront plantés, de l'autre côté de la chaussée, au pied des immeubles, de nombreux arbres en alignement pour accompagner la végétalisation et l'apaisement de ce boulevard aujourd'hui très routier. Ainsi pour 50 arbres abattus, une soixantaine sera plantée en compensation

Le projet permet également une très forte désimperméabilisation sur l'ensemble de son tracé avec la mise en œuvre d'espaces verts en pleine terre et d'une plateforme végétalisée. Ainsi, le projet permettra de réduire les surfaces imperméables de manière très significative dans les secteurs les plus urbains constituant l'emprise du T5 : 26 % en moyenne par rapport à l'état actuel (secteurs 1 à 5 où les enjeux de désimperméabilisation sont les plus forts). C'est dans le secteur SE02 (Lycée Guillaume Apollinaire – Pont Michel) que l'écart est le plus important avec une réduction de 41 % par rapport à la situation actuelle. Le secteur 6 (entre la Trinité et Drap) étant moins anthropisé, c'est le seul secteur où le bilan se révèle négatif. Dès lors, malgré le sentiment exprimé d'une dégradation de l'environnement du fait des travaux et du réaménagement envisagé, l'ensemble du tracé fait l'objet d'une requalification créant davantage d'espaces verts que l'existant.

Le projet de ligne 5 de tramway est soumis à étude d'impact au titre du code de l'environnement. Dans ce cadre des inventaires faune/flore complets ont été réalisés et ont été mis à jour de manière régulière. Ils sont disponibles dans la pièce G4 au chapitre 4.4 ainsi qu'en annexe 4 de la pièce G12 (rapport complet). L'étude d'impact est un dossier extrêmement normé (R122-5 du code de l'environnement) qui doit rendre compte de l'existant (inventaires) et porter les mesures adaptées pour limiter l'impact sur la biodiversité. Les mesures sont déclinées dans la pièce G7 au chapitre 1.4 p 24 à 64, les mesures adaptées au niveau de sensibilité écologique y sont décrites aussi bien pour la phase travaux que pour la phase exploitation. L'étude d'impact a fait l'objet d'une instruction par l'autorité environnementale ainsi que d'un mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage (disponibles en pièce J). D'autre part, au-delà de cette exigence réglementaire, la Métropole porte une ambition particulière et, à l'instar de la ligne T4, souhaite tendre vers l'excellence environnementale pour cette nouvelle ligne de tramway. Le projet vise ainsi une certification HQE infrastructure durable. L'ensemble de la conception a été calée sur le référentiel HQE qui se veut une démarche transversale et multithématiques (voir Pièce C chapitre 4.4). Le fruit de cet engagement se décline à travers une palette de mesures concrètes présentées en pages 47 et 48 de la pièce C. Le chapitre 6.2.1 sur les revêtements de surface fait un focus sur les matériaux : Le projet se fait fort d'une approche plus respectueuse de l'environnement avec des revêtements moins polluants à la production, mis en œuvre sur des épaisseurs moindres, ayant un impact environnemental moins important que les bétons, enrobés et pierres. L'ambition de la performance environnementale s'ajoute et influence les choix. ▪ Des revêtements moins polluants à la production (température, rejet, déchets) ; ▪ Des revêtements issus de matériaux locaux (transport, ressource, emploi) ; ▪ Des revêtements à granulats recyclés (re-use, déchets-décharge, transport, ponction sur les stocks) ; ▪ Des revêtements drainants (infiltration, récupération, traitement) ; ▪ Des revêtements perméables (infiltration, arrosage, recharge des nappes, pollution) ; ▪ Des mises en œuvre sur des épaisseurs moindres (matière, transport, temps de mise en œuvre) ; Les pages 75 et 76 apportent des précisions et déclinent la palette de matériaux retenus. La conception intègre donc bien une réflexion sur des matériaux durables.

AVIS DE LA COMMISSION SUR LES POINTS

La restructuration urbaine qui accompagne l'arrivée du tramway montre une amélioration du cadre vie qui passe par la requalification de l'espace urbain avec un soin particulier apporté à la végétalisation.

Le projet de ligne 5 de tramway est soumis à étude d'impact au titre du code de l'environnement. Dans ce cadre, des inventaires faunes flores complets ont été réalisés et ont été mis à jour de manière régulière. Cette étude d'impact a fait l'objet d'une instruction par l'autorité environnementale et a donné lieu à un mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage. En phase travaux, des dispositions ont été prises afin de déranger le moins possible la faune, par exemple en évitant l'abattage d'arbres en période de nidification.

Comme indiqué dans le dossier, un suivi environnemental devra être mis en place en phase travaux puis, également, en phase exploitation.

14-5-5 Artificialisation des sols

@94 - arrêt de la bétonisation afin de ne pas, à nouveau, faire l'erreur financière et environnementale avec la perspective de 4 ans de travaux.

@262 et @294 se félicitent de la des-imperméabilisation des sols

LA RÉPONSE se trouve en page de la pièce G-7 : De manière concrète, le projet de plantation se décline comme suit. – Plate-forme végétalisée en principe de base - Déminéralisation de l'espace urbain à hauteur de 25% - + de 50 000m² d'espaces plantés - + de 1400 arbres plantés, - Effort de conservation des arbres existants. Le projet permet également une très forte dés-imperméabilisation sur l'ensemble de son tracé avec la mise en œuvre d'espaces verts en pleine terre et d'une plate-forme végétalisée.

Extrait de la page 98 et 99 de la pièce C : Le projet permettra de réduire les surfaces imperméables de manière très significative dans les secteurs les plus urbains constituant l'emprise du T5 : 26 % en moyenne par rapport à l'état actuel (secteurs 1 à 5 où les enjeux de dés-imperméabilisation sont les plus forts). C'est dans le secteur SE02 (Lycée Guillaume Apollinaire – Pont Michel) que l'écart est le plus important avec une réduction de 41 % par rapport à la situation actuelle. Le secteur 6 (entre la Trinité et Drap) étant moins anthropisé, c'est le seul secteur où le bilan se révèle négatif. Dès lors, malgré le sentiment exprimé d'une dégradation de l'environnement du fait des travaux et du réaménagement envisagé, l'ensemble du tracé fait l'objet d'une requalification créant davantage d'espaces verts que l'existant.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

Des matériaux perméables permettant aux eaux pluviales de s'infiltrer dans le sol, sont prévus, ainsi qu'une augmentation des espaces végétalisés par rapport à la situation actuelle, notamment entre les rails du tramway. Le projet devrait donc permettre une augmentation des surfaces perméables, propre à réduire la bétonisation actuelle, dans cet environnement très urbanisé.

14-5-6 Pollution de l'air, lumineuse et bruit

Ici encore les avis sont partagés. Une partie du public accueille le projet de manière positive sur la question de la pollution, de la production moindre de gaz à effet de serre par la réduction de la circulation automobile. En revanche, une autre partie du public estime que les incidences environnementales ont été mal évaluées et qu'une détérioration de la qualité de l'air est prévisible sur certains secteurs du tracé. Les nuisances sonores et visuelles semblent insuffisamment évaluées.

61 % des avis considèrent que le projet a un effet positif sur la réduction de la pollution et notamment sur les émissions de gaz à effet de serre (@60, R112, C151, @312, @356, @31, @32, @33, @73, @81, @73)

27 % considèrent qu'il est inutile de rajouter un moyen supplémentaire de transport (@10, @11, @262, C148).

@297 considère que « le tramway a pour corollaire une détérioration de la qualité de l'air à la Trinité et à Drap »

Questions posées au Maître d'Ouvrage

Question : comment expliquez-vous cette détérioration de la qualité de l'air dans ces communes ? Quelle est la fiabilité des critères utilisés pour évaluer ces nuisances ?

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE_Cf page 16

Les effets du projet en termes de qualité de l'air sont détaillés dans les pièces G-7 chapitre 1.7.2 en page 111 et suivantes. L'annexe 5 de la pièce G-12 présente également le rapport complet réalisé par le BE CIA sur cette thématique.

▪ En synthèse : En termes d'évolution du trafic routier dans l'aire d'étude, on constate une diminution par rapport à la situation actuelle (2022) de -3% en 2031. Cette diminution en situation de projet est liée au report modal de la voiture individuelle vers la ligne de tramway T5. De même, la consommation énergétique (tonnes équivalent pétrole/jour) diminue par rapport à la situation actuelle de -5,3% en 2031, en lien avec la diminution attendue du trafic routier au fil de l'eau à cet horizon ainsi qu'avec l'amélioration technologique du parc roulant. Le projet génère globalement une diminution de -0,3% en 2031 de la consommation énergétique totale de l'aire d'étude, par rapport à la situation de référence (situation en 2031 sans le projet tram). Cet impact est en cohérence avec l'évolution du trafic routier au sein de l'aire d'étude. Par ailleurs, en situation de projet par rapport à la situation de référence, les émissions des polluants principaux diminuent jusqu'à -0,6% en 2031 (hors Nickel et Arsenic), toujours en cohérence avec la diminution du trafic routier généré par le projet. Le même constat est effectué concernant les gaz à effets de serre (GES). Le projet entraîne une diminution des émissions de GES en 2031 jusqu'à - 0,4%. ▪ De manière sectorisée : Les résultats de l'étude montrent des résultats contrastés. Sur le secteur Sud, le plus densément peuplé, on note une amélioration globale de la qualité de l'air. Sur le secteur Nord, l'étude révèle une dégradation ponctuelle mais mesurée principalement au niveau de la zone Anatole France du fait de la modification du schéma de circulation d'accès à la pénétrante, ainsi (et pour les mêmes raisons) que sur la RM 2204 à Drap. Ceci s'explique par la densité du réseau routier : la zone de La Trinité compte davantage d'axes, dont les contributions individuelles, bien que plus faibles, s'additionnent et entraînent un impact global plus élevé sur les concentrations dans ce secteur. Toutefois, il convient de remarquer qu'il s'agit de secteurs à faible densité urbaine, dès lors la population exposée reste particulièrement faible. Cette dégradation ponctuelle et mesurée doit être confrontée à l'ensemble des gains sanitaires attribuables au projet. Ainsi, la requalification urbaine avec la désimperméabilisation ainsi que la végétalisation tout au long du trajet du T5 permettront l'amélioration de la santé ainsi que du bien-être des citoyens. En effet dans sa métanalyse de 2020, D. Kolokotsa présente les avantages des solutions fondées sur la nature telles que les espaces verts, sur la santé mentale et physique des populations urbaines. Il est démontré qu'une augmentation de la végétation urbaine réduit également significativement les effets dommageables dus aux vagues de chaleur en limitant les îlots de chaleur. Dans le cadre du T5, le projet prévoit l'installation de plateformes végétalisées ainsi que de nombreux aménagement paysagers permettant de dessiner une ville plus verte et plus fraîche tout le long de son tracé. Le projet du T5 s'intègre dans le Plan d'Actions Métropolitain pour l'Amélioration de la Qualité de l'Air validé en 2016 par la Métropole Nice Côte d'Azur. Il participe notamment aux actions de lutte contre la pollution de l'air réalisées au quotidien avec le développement d'une voie cyclable, la fluidification du trafic et la promotion des mobilités douces. Le T5 en augmentant les surfaces végétalisées et en promouvant les mobilités douces, permet ainsi d'apporter des avantages directs positifs sur la santé mentale, physique et sur le cadre de vie des habitants de la métropole de Nice Côte d'Azur.

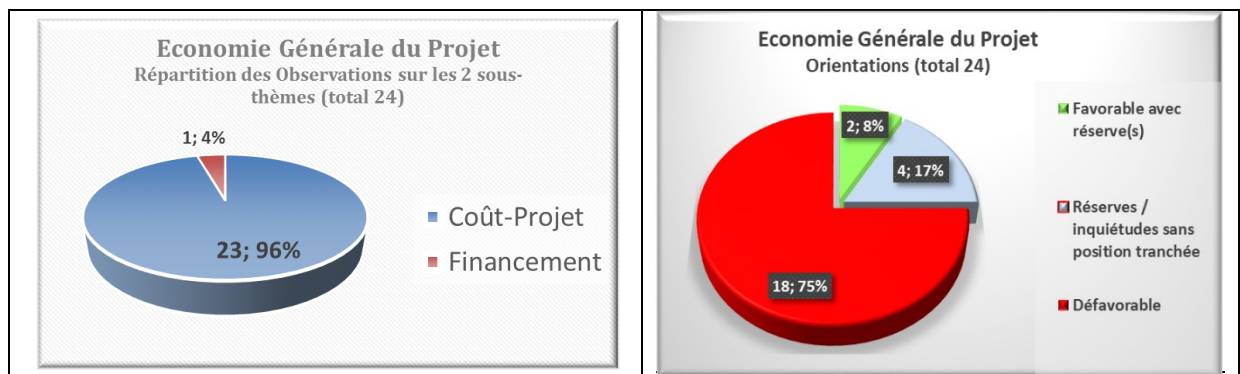
APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

Le projet, visant une certification HQE infrastructure durable, devra avoir des exigences particulières concernant les nuisances en phase chantier en concertation avec les entreprises. Un correspondant « bruit » au sein du chantier devra pouvoir être saisi par les riverains ou les collectivités pour assurer leur information lors des phases bruyantes les plus critiques.

Quoi qu'il en soit, La réduction des nuisances provoquées par la circulation automobile (bruit et pollution atmosphérique), la mise en place de modes de déplacement doux, devrait améliorer l'espace urbain traversé par le tramway, lorsqu'il sera mis en service.

14.6 THEME: Economie Générale du Projet

Les graphes ci-dessous explicite la manifestation du public sur ce thème



-Synthèses de l'ensemble des observations

Au regard des observations recueillies, le coût du projet est considéré comme excessif voire exorbitant et inopportun en ces temps de restrictions budgétaires. 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.

Le financement du projet a fait l'objet d'une seule observation.

Les observations du public

Question posée au Maître d'Ouvrage

@4, @6, @13, @89, @97, @142, @166, @290, @295 : Le public souligne un coût exorbitant, plus élevé par rapport au développement du bus ou l'amélioration du réseau existant (tramway, bus métropolitains, interconnexions)

Question que répondez-vous à cette alternative ?

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 29

Le coût global du projet peut paraître élevé mais il convient de prendre en considération le fait que la création de cette ligne de tram inclut le réaménagement complet de façade à façade des espaces publics traversés avec leur mise en accessibilité aux PMR, la réfection des réseaux des concessionnaires concernés ainsi que la création d'une piste cyclable parallèle. Il ne peut être comparé à une augmentation de l'offre en bus dont on a démontré qu'elle ne pourrait atteindre l'efficacité d'une ligne de tramway. Le projet répond

à une attente forte de la population qui dépasse le cadre de l'offre de mobilité. Les deux approches d'investissement sur de nouvelles infrastructures et sur l'amélioration du réseau existant ne sont pas incompatibles puisque, par exemple, la Métropole continue d'investir dans le rallongement des rames de la ligne 1 ou l'acquisition de bus à énergie décarbonée

APPRECIATION DE LA COMMISSION

La commission confirme que le projet répond à des attentes fortes du public, notamment en terme d'offre de transport en commun et de réhabilitation de quartiers. Elle prend acte des déclarations du Maître d'Ouvrage

Questions posées au Maître d'Ouvrage

Question @10 : Pouvez-vous justifier que le coût global du projet est bien proportionné au regard des besoins actuels de mobilité de la population ?

Question : E198 Quel sera le coût final pour le contribuable et quel sera le retour sur l'investissement ?

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 29

Le projet a fait l'objet d'un bilan socio-économique inclus dans les pièces du dossier d'enquête publique. Il est évalué à l'horizon 2040 et au-delà de 2070, la valeur actualisée nette socioéconomique tient compte de la valeur résiduelle de l'investissement actualisée. La méthode utilisée pour établir ce bilan est conforme à l'Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport. Cette instruction présente le cadre général de l'évaluation des projets d'infrastructures et de services de transport, en application des articles L1511-1 à L1511-6 et R1511-1 à R1511-16 du code des transports. Ce document de référence est complété par :

- la note technique du 27 juin 2014 relatives à l'évaluation des projets de transport de la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer (DGITM) ;
 - les fiches-outils thématiques associées à la note technique du 27 juin 2014. Certaines d'entre elles ont été actualisées le 3 août 2018 et/ou le 3 mai 2019 ;
 - la version provisoire du guide du CEREMA sur les « Recommandations pour l'évaluation socioéconomique des projets de transport collectif sous maîtrise d'ouvrage locale » d'avril 2021 Le bilan réalisé intègre notamment un coût d'opération comprenant le coût des acquisitions foncières tel qu'évalué par la Direction Immobilière de l'Etat (DIE). Les évaluations de la DIE sont d'ailleurs aussi produites à l'appui du bilan socio-économique. L'évaluation socio-économique de la mise en œuvre du tramway T5 conclut de manière positive à l'intérêt du projet. La motivation de l'utilité publique repose sur ce bilan qui met en balance l'investissements (coûts) et les gains (dénommés externalités positives). De manière synthétique, les gains se résument de la manière suivante :
- Diminution de l'usage de la voiture particulière ;
 - Réduction du risque d'accidents de la route ;
 - Réduction des émissions de polluants atmosphériques ;
 - Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) ;
 - Réduction des effets amont-aval des véhicules ;
 - Diminution des nuisances sonores ;
 - Gains de temps, en particulier pour les cyclistes ;
 - Gains pour la santé.

La ligne 5 présente une grande diversité d'externalités positives monétarisées, d'autres gains d'ordre qualitatif ne sont pas pris en compte et tendent à une augmentation des bénéfices aux tiers. Pour la ligne 5, le confort des usagers et la fiabilité des temps de parcours seront particulièrement retenus. Au-delà du bilan socio-économique de l'opération, de nombreuses études spécialisées ont été réalisées dans le cadre de ce projet. Elles concluent de manière positive aux gains concrets de l'opération sur le cadre de vie, la qualité de l'air et l'ambiance sonore qui se trouveront améliorés. Enfin, le bilan socio-économique précise le bénéfice par euro investi (0,089) et par euro public dépensé (0,079). L'effet levier sur l'économie et le retour sur investissement sont donc positifs.

APPRECIATION DE LA COMMISSION

La commission note les gains concrets que le projet apporte sur le cadre de vie et l'amélioration de l'environnement ainsi que les effets sur l'économie avec un retour sur investissement positif.

Question de la commission au maître d'ouvrage

Le MO peut-il préciser :

- le calendrier des étapes de financement du projet. Les sources de financement complémentaires dans le cas d'un surcoût suite à des aléas (intempéries, chiffrages des ouvrages mal évalués, études complémentaires...).

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE_Cf page 30

Comme pour tous les projets de tramway portés par la Métropole, des cofinancements sont recherchés. Ainsi, l'Union Européenne par le biais du programme FEDER a financé les études de la section Pont-Michel / Ariane dans l'objectif de desservir par un moyen de transport en commun fiable et performant les quartiers inscrits au titre de la Politique de la Ville (Ariane, Liserons et Bon Voyage). L'Etat participe sous forme de subventions au financement de l'opération de tramway T5. Le principe est de définir des postes de subventionnement (par exemple, le matériel roulant en est exclu) et de participer en pourcentage selon des plafonds définis également par domaine (postes arrêtés par la typologie du CEREMA). Le montant maximum a été arrêté en fonction de la performance de la ligne vis-à-vis des critères établis par l'Etat : volet développement durable, desserte des quartiers de la politique de la ville, nombre de passagers attendus, etc. Une première décision attributive de subvention a d'ailleurs été signée fin décembre 2025 pour la section entre Pont Michel et l'Ariane.

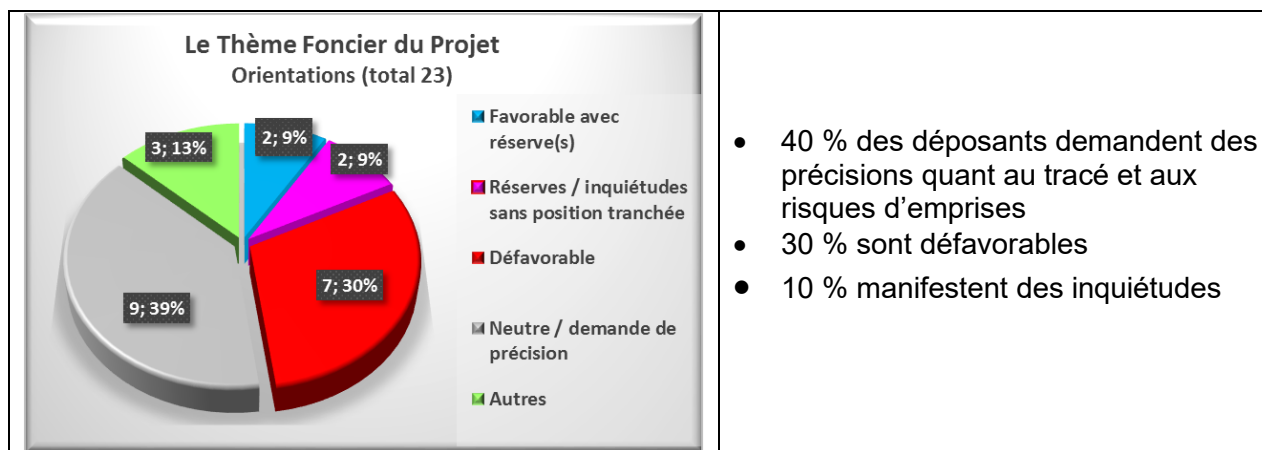
En outre, le Département des Alpes-Maritimes et la Région Sud prévoient de participer chacun au travers de contrat de cofinancement en cours de définition : contrat « de territoire » pour le premier, contrat « nos territoires d'abord » pour la seconde.

Enfin, il est à noter qu'une provision pour aléas est déjà incluse dans l'évaluation globale du projet

APPRECIATION DE LA COMMISSION

La commission prend note que le montant maximum a été arrêté et que les cofinancements ont été bien identifiés.

14.7 Thème Foncier



Synthèse des observations du public

Les personnes impactées par le projet ont manifesté inquiétude et désarroi avec le ressentiment d'une perte affective pour les biens transmis depuis des générations.

Question de la commission

On note le regret que l'enquête parcellaire n'ait pas eu lieu en même temps pour disposer plus d'informations sur le devenir de leurs biens, ce qui explique cette demande de rapprochement auprès du Maître d'Ouvrage

NOTE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 45

Le maître d'ouvrage a souhaité distinguer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'enquête parcellaire, car contrairement à d'autres projets, l'impact foncier du projet reste modéré. L'enquête parcellaire interviendra par section concernée, selon le phasage, après l'obtention de la déclaration d'utilité publique. A ce jour, le projet présenté en enquête publique est toutefois suffisamment défini pour identifier les impacts sur les parcelles privées.

APPRECIATION DE LA COMMISSION

Dont acte, mais il était justifié d'accompagner le public concernant leurs inquiétudes

Questions posées au Maître d'Ouvrage

C152 : Le tracé implique la démolition du cabinet dentaire du requérant (45 bd du général de Gaulle). Avec des conséquences dévastatrices sur sa vie professionnelle et son outil de travail.

Question : Demande si une solution alternative pourrait être étudiée

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 45

Le cabinet dentaire situé parcelle AE81 est effectivement impacté par le projet de création du pôle d'échanges multimodal de la Trinité puisqu'il est le lieu d'ancrage de la passerelle piétonne qui reliera le centre-ville de la Trinité à la gare TER, à la station de tram La Trinité-Hôtel de Ville, au P+R de la Trinité. Une solution de relocalisation sera trouvée, en partenariat avec la commune, pour répondre aux besoins de l'activité. Le sujet de la relocalisation devra être examiné en détail au moment de l'enquête parcellaire.

APPRECIATION DE LA COMMISSION

Cette question a reçu une appréciation précédemment

@247 : Le contributeur, Résidant de DRAP est défavorable à la destruction de 2 villas pour implanter un P+R au lieu de rechercher d'autres solutions. Le bilan coût/avantage lui paraît disproportionné, indépendamment des coûts d'expropriation. De plus il est très attaché sentimentalement à son habitation familiale transmise de génération en génération drapoise

Question : Est-ce qu'une solution alternative pourrait être étudiée ?

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 45

Il est ici rappelé, dans l'état actuel de la réglementation, l'impossibilité de construire des parkings souterrains en zone rouge du PPR inondation de la basse vallée du Paillon en cours de révision, dès lors ont été présentées des solutions de substitution en superstructures sur deux sites à proximité du terminus du tram à Drap, pour répondre à la demande locale. Les sites identifiés pour la construction de ces parkings relais en superstructures sur la commune de Drap figurent dans les pièces du dossier après concertation avec la commune. Toutefois, des sites de substitution pourraient être étudiés à nouveau en lien avec les services communaux et en concertation avec la population locale. Le changement éventuel d'assiette de l'implantation des parkings-relais ne remet pas en cause le principe d'utilité publique du projet de tramway et de l'adjonction à la ligne de parkings-relais, dès lors que ces derniers sont aisément accessibles en véhicule et installés à proximité du terminus, pour faciliter le report modal

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission prend note de l'impossibilité de construire des parkings souterrains en zone rouge du PPRi en l'état de la réglementation et acte une ouverture de négociation pour trouver une solution avec les services communaux

@283 : La famille dans son ensemble est touchée par une menace d'expropriation plusieurs courriers sont restés sans réponse, entretenant le sentiment que l'avis des citoyens concernés n'est ni entendu ni pris en considération

Question Pourriez-vous donner une suite à ces courriers qui semblent en souffrance ?

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 46

La parcelle concernée (AE 34 à La Trinité) est dans le périmètre du projet. Elle devra dès lors être acquise pour les besoins du projet. La famille a été rencontrée, en mairie de la Trinité, en présence d'une représentante de la commune le 10 décembre 2025. Le projet lui a été présenté ainsi que les procédures et démarches à venir.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission apprécie les échanges qui ont eu lieu entre le Maître d'Ouvrage et les familles.

R52 Question: Que va devenir ma société ainsi que mon terrain à la Trinité. ?

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 46

La société concernée, à La Trinité, est l'établissement commercial Marbrerie Piccioni & Simi qui n'est pas impacté par les aménagements connexes à la ligne 5 du tramway. Les bâtiments ne sont pas dans le périmètre d'intervention, cf. Planche 085 de l'annexe à la pièce C. Il est aujourd'hui grevé par l'emplacement réservé V-11 au PLUm. Le périmètre du projet et donc de la déclaration d'utilité publique sollicitée n'est pas cohérent avec le plan d'aménagement, il prévoit la création d'un emplacement réservé (ER) global couvrant l'ensemble du projet. Cet ER devra être rectifié dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUm.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission acte la rectification de l'ER V11 voirie dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUm

R55 Question : Propriétaire de la parcelle 0034 feuille1 section AE demande d'être informé si le tramway va impacter sa propriété

R56 Question : Souhaite savoir si le projet impacte sa propriété au 10 bd Anatole France de la parcelle 0034 feuille 1 section AE,.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 46

La parcelle concernée (AE 34 à La Trinité) est dans le périmètre du projet. Elle devra dès lors être acquise pour les besoins du projet. La famille a été rencontrée, en mairie de la Trinité, en présence d'une représentante de la commune le 10 décembre 2025. Le projet lui a été présenté ainsi que les procédures et démarches à venir.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission apprécie le contact du MO avec la famille

@210 Question : Le déposant demande que va devenir le boulevard Anatole France ? des biens qui vont-ils être rachetés par la mairie ou rasés ?

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 46

Le boulevard Anatole France est la voie principale de desserte du secteur du même nom. Ce secteur, en zone rouge du PPR inondation, est voué à évoluer dans le cadre d'un espace stratégique de requalification en cours de définition par la commune de La Trinité, la métropole sous le pilotage réglementaire des services de l'Etat (DDTM). Il s'agira d'identifier le cadre et les enjeux de l'urbanisation du site. Les seuls biens qui seront acquis pour le projet de la ligne 5 de tramway sont inclus dans le périmètre de DUP à obtenir. L'enquête parcellaire à venir permettra de définir et identifier concrètement les parcelles et propriétaires concernés.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission acte l'argumentaire du MO sur l'évolution de ce secteur et note que l'enquête parcellaire permettra de définir et d'identifier concrètement les parcelles et propriétaires concernés.

@269 Question : une expropriation est prévue sur plusieurs de nos parcelles pour permettre la construction du P+R. A ce jour, n'a reçu aucune information officielle sur les modalités de cette expropriation. Il nous paraît indispensable d'obtenir rapidement des précisions sur les procédures, les échéances ainsi que sur les conditions d'indemnisation.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 47

Les propriétaires requérants ont été rencontrés lors des études de définition du projet de ligne 5 de tramway, en présence des services communaux. L'implantation du parc-relais a d'ailleurs évolué pour préserver au maximum l'activité économique majeure du site. Une partie des parcelles constituant l'assiette du P+R a déjà été acquise auprès d'un autre propriétaire. Ces propriétaires sont également concernés par l'évolution du site dans le cadre de la définition de l'espace stratégique de requalification à laquelle ils sont associés par la commune, le service aménagement de la Métropole et les services de l'Etat. Ils ont donc pleine connaissance de l'opération. Ils seront à nouveau rencontrés préalablement au lancement de l'enquête parcellaire

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission apprécie la démarche du MO et acte une nouvelle rencontre des propriétaires préalablement au lancement de l'enquête parcellaire

C280 Question : Le déposant souhaite savoir si ses parcelles sont impactées par la construction de la ligne 5 du tramway.

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 47

Les parcelles concernées (AE 30 et 31 à La Trinité) sont dans le périmètre du projet. Elles devront dès lors être acquises pour les besoins du projet. La famille a été rencontrée, en mairie de la Trinité, en présence d'une représentante de la commune le 10 décembre 2025. Le projet lui a été présenté ainsi que les procédures et démarches à venir.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission apprécie les échanges qui ont eu lieu avec la famille

@282 Questions: situation préoccupante liée au projet de future ligne de tramway sur la commune de La Trinité. Le tracé envisagé passe directement sur notre propriété familiale. Aucune information ni convocation officielle ne m'a été adressée, alors même que ce projet implique la destruction de notre bien familial. Ce défaut manifeste d'information, en plus de constituer un manquement grave aux obligations prévues par le Code de l'expropriation, révèle une absence évidente de considération envers les habitants et les propriétaires directement concernés par le projet.

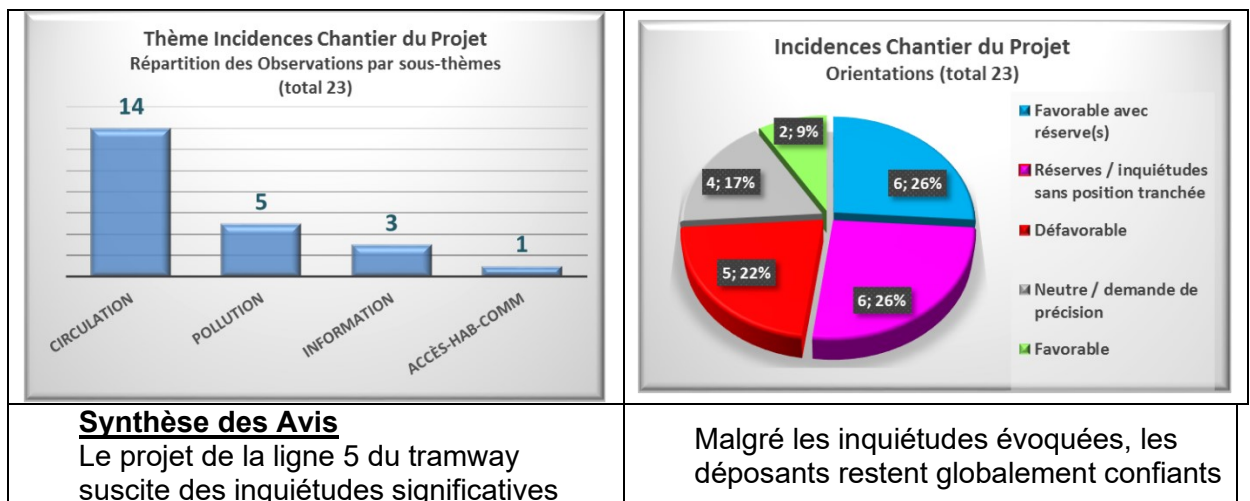
RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 47

La parcelle concernée (AE 34 à La Trinité) est dans le périmètre du projet. Elle devra dès lors être acquise pour les besoins du projet. La famille a été rencontrée, en mairie de la Trinité, en présence d'une représentante de la commune le 10 décembre 2025. Le projet lui a été présenté ainsi que les procédures et démarches à venir

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission apprécie les échanges qui ont eu lieu avec la famille

14-8 Thème Chantier



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	dans la maîtrise de la gestion des chantiers. 22 % ont un avis défavorable
---	--

Gestion de la Circulation et Mobilité Transitoire

L'inquiétude majeure est le risque de paralysie de la Vallée du Paillon et de Saint-André-de-la-Roche durant les travaux.

- **Saturation préexistante** : @243. . . Plusieurs avis rappellent que le trafic est déjà une "catastrophe" quotidienne. Les travaux sont perçus comme un facteur aggravant qui pourrait rendre la vie des riverains "infernale".

Stratégies d'atténuation : @243. . . Des solutions de report modal sont fortement suggérées pour désengorger les routes avant même le premier coup de pioche. **Question** : Avez-vous prévu un plan de transport routier spécifique pour maintenir la circulation des habitants des vallées vers Nice et l'A8 ?

Question : Est-il prévu de renforcer les fréquences du train (SNCF) et des bus avant le début des travaux pour offrir une alternative immédiate ?

Question : La gratuité des transports en commun durant le chantier est-elle envisagée pour encourager ce report ?

Impact Économique et Vie de Quartier

L'activité commerciale et industrielle le long du tracé (notamment à La Trinité et l'Ariane) est jugée vulnérable.

Accès et livraisons : R93...Les entreprises et commerces craignent des blocages de leurs zones de livraison et des accès clients.

Question : Comment sera organisée la logistique de livraison pour les commerces durant les différentes phases de démolition et de construction ?

Question : Des emplacements de stationnement provisoires seront-ils créés pour compenser ceux supprimés par les emprises de chantier ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les points ci-dessus font l'objet d'une réponse détaillée du Maître d'Ouvrage » dans son « Mémoire en Réponse » en annexes au présent rapport (page 38) »

Pour limiter l'impact du chantier sur les riverains et les commerçants, la Métropole appliquera une charte "**Chantier Vert**" garantissant : l'accessibilité, la mobilité, l'information

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

L'application de la charte "Chantiers Verts" imposée aux maîtres d'ouvrage nous semble une bonne garantie

Nuisances et Santé Publique

La durée et l'ampleur du chantier soulèvent des inquiétudes sur le cadre de vie.

- **Nature des nuisances** :@263. . . Bruit, poussière, vibrations et impact visuel sont cités comme insuffisamment évalués.

Exemplarité du chantier : Une demande forte émerge pour un suivi strict de la santé environnementale. **Question :** Les travaux les plus impactants (carrefour Garigliano, ponts) auront-ils lieu de nuit ?

Question : Quel dispositif de communication en temps réel sera mis en place pour informer les riverains de l'avancement et des modifications de circulation ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Les points ci-dessus font l'objet d'une réponse détaillée du Maître d'Ouvrage » dans son « Mémoire en Réponse » en annexes au présent rapport (page 41) »

Le projet de la ligne T5 s'inscrit dans une démarche d'excellence environnementale, avec l'objectif d'obtenir la certification HQE Infrastructure durable. Il prévoit des chantiers à faibles nuisances, encadrés par une notice de respect de l'environnement intégrée aux marchés de travaux et par la charte métropolitaine des « chantiers verts ». Des mesures strictes seront imposées aux entreprises pour limiter les nuisances sonores et les vibrations (horaires réglementés, matériels homologués, comportements adaptés).

Les impacts sur la circulation, notamment autour des ponts Garigliano, seront maîtrisés grâce à une planification fine des travaux, des simulations de trafic, une réduction maximale des emprises de chantier et, lorsque possible, des interventions de nuit ou en périodes creuses. Une mission spécifique de coordination interchantiers assurera la cohérence globale des travaux. Enfin, une information continue du public sera mise en place afin d'accompagner riverains, usagers et commerces tout au long du chantier.

APPRECIATION DE LA COMMISSION

Le Maître d'ouvrage met en avant son expérience des précédentes lignes et son intention de mener des simulations complémentaires, ceci est de nature à rassurer sur ce point

Technique et Réseaux

Le projet implique une restructuration lourde du sous-sol et des ouvrages d'art.

Ouvrages d'art : La Trinité verra la modification de 6 ouvrages et la création de 11 nouveaux.

Question : Existe-t-il un calendrier détaillé et une évaluation de l'impact spécifique de ces 17 interventions sur le flux routier ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 39

Les travaux à réaliser sur les nombreux ouvrages du secteur de la Trinité seront organisés et planifiés pour limiter les contraintes sur le flux routier et notamment celui de la pénétrante du Paillon. Les emprises nécessaires au chantier seront réduites au strict minimum, le phasage des travaux assurera un enchaînement des ouvrages préservant la continuité des liaisons principales et la gestion des matériaux sera optimisée pour limiter le fret du chantier. Des travaux de nuit et pendant les périodes moins denses en trafic (vacances scolaires) seront privilégiés pour les interventions les plus contraignantes. A ce stade des études, le calendrier détaillé des travaux n'est pas encore établi et sera coconstruit avec l'ensemble des parties prenantes du projet et les futures entreprises de travaux.

Toutefois, il convient de rappeler que les ouvrages à construire sur le Paillon pour la section entre la Trinité et Drap se feront en parallèle de la pénétrante du Paillon sur des délaissés routiers, ainsi, les impacts du chantier sur les avoisinants seront considérablement réduits.

APPRECIATION DE LA COMMISSION

La commission prend note de la volonté du Maître d'ouvrage d'optimiser au maximum les horaires et les matériaux pour générer le moins de gêne possible

Réseaux souterrains : Les interventions sur les réseaux (eau, électricité, etc.) inquiètent.

Question : Quels sont les réseaux concernés et quels sont les risques de coupures ou d'incidents durant les déviations ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 40

Depuis de nombreuses années maintenant et l'évolution des dispositions réglementaires relatives aux interventions à proximité des réseaux, la connaissance des réseaux souterrains par les concessionnaires privés et publics est très largement améliorée et la formation des intervenants obligatoires. Ces évolutions ont conduit à une baisse significative des incidents sur les réseaux. Aussi dans le cadre des études, une synthèse globale des réseaux existants et des réseaux nouveaux ou déviés a été réalisée et validée avec les concessionnaires. En phase travaux des procédures particulières seront mises en place pour vérifier et attester du bon respect des consignes et des obligations.

Ces dispositions permettent de limiter les risques sur des interventions qui restent sensibles et qui devront être complètement maîtrisées. Un chantier tramway reste un chantier dont les entreprises de travaux publics ont l'expérience, en général en milieu urbain avec un sous-sol encombré par les réseaux.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission apprécie que le Maître d'Ouvrage ait anticipé les interventions nécessaires auprès des concessionnaires des réseaux.

Coordination avec le Rail (SNCF)E355

Une proposition récurrente consisterait à utiliser le train comme "bouclier" contre les nuisances du chantier.

Priorisation : L'Association des Amis du Rail Azuréen suggère une chronologie précise.

Question : La modernisation et l'électrification de la ligne SNCF Nice-Drap peuvent-elles être achevées avant le lancement des travaux du tramway pour servir de solution de repli efficace ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 40

La SNCF a achevé le 15 décembre 2025, avec le concours financier de l'Etat, de la Région et de la Métropole notamment, un programme conséquent de pérennisation de la ligne ferroviaire Nice-Breil. Il s'est agi de renouveler en partie des tronçons de voie, à conforter des ouvrages d'art et des ouvrages en terre (dont protections contre les chutes de blocs). Depuis, le trafic TER a pu être renforcé aux heures de pointe.

L'électrification de la ligne n'est pour le moment pas envisagée à moyen terme.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission prend note des informations du MO

Questions de la commission :

Anticipation : Quelles mesures concrètes de régulation du trafic seront en place dès le premier jour des travaux ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 40

Comme indiqué plus haut, pour l'ensemble des chantiers routiers et de construction d'infrastructures qu'elle mène (avec le retour d'expérience de la construction de la ligne 2 et de la sortie Ouest de la Voie Mathis), la Métropole, avec l'appui de son centre multimodal des déplacements métropolitains, veille à maintenir l'écoulement du trafic pendant la réalisation des travaux. Il s'agit de maintenir en tout temps le nombre de voies de circulation, sauf à en cas exceptionnel, de nuit ou pendant des périodes creuses où le trafic le permettrait. Une action en

temps réel sur l'adaptation des cycles de feux aux besoins d'écoulement du trafic sera également menée.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission prend acte de la réponse du MO

Transparence : Pouvez-vous fournir un calendrier phase par phase et secteur par secteur (démolition de ponts, pose de rails, travaux de réseaux) ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 41

Les calendriers et plannings de réalisation des chantiers ne sont pas encore établis à l'heure de la finalisation des études de projet. Leur élaboration relève conjointement du travail de l'équipe en charge de l'ordonnancement du pilotage et de la coordination des chantiers au sein du pôle maîtrise d'œuvre de l'opération (marché d'études en cours d'exécution), et des entreprises de travaux qui seront désignées au titre de leurs dossiers d'exploitation sous chantier.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission prend acte que l'établissement du calendrier des travaux est actuellement prématuré et que son élaboration sera réalisée par l'équipe de pilotage et de coordination des chantiers au sein du pôle maîtrise d'œuvre de l'opération.

Stationnement : Où les résidents de Drap et de La Trinité pourront-ils se garer et stationner pendant que les places actuelles seront occupées par le chantier ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 41

Dans la traversée de la Trinité, le chantier tram n'impacte pas de zones de stationnement. A Drap, le réaménagement de la place Georges-Clemenceau impose effectivement d'y supprimer le stationnement. Un phasage pourra être proposée pour maintenir quelques places pendant le chantier au fur et à mesure de son avancement. Des terrains inoccupés pourront être identifiés pour compenser le manque d'offre. Toutefois, pour proposer une offre équivalente de stationnement dès le début de chantier, il faudrait avoir d'abord construit les parcs-relais et de compensation qui sont prévus sur la commune. Un tel phasage sera étudié conjointement avec les services municipaux et les possibilités de maîtrise foncière.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission note la volonté de satisfaire au mieux les demandes des résidents de Drap et de La Trinité en prenant des mesures appropriées à la réalisation des chantiers

Logistique : Comment garantissez-vous que les zones industrielles et commerciales ne soient pas entravées dans leur activité quotidienne ?

Information : Le MO peut-il s'engager à associer les résidents pour concevoir les modalités de programmation et de réalisations des travaux le long de la voie ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE Cf page 41

Comme indiqué plus haut, pour réduire l'impact du chantier sur la vie économique et la vie de quartier, la charte métropolitaine "Chantier Vert" sera appliquée et contractualisée avec les entreprises de travaux, pour offrir les garanties suivantes :

- l'accessibilité des logements, des commerces, des places de stationnement privatives sera garantie, dans de bonnes conditions de sécurité ;

- les cheminements piétons seront également préservés autant que possible et s'effectueront dans des conditions satisfaisantes de sécurité et resteront accessibles aux PMR ;
- toutes les emprises non utilisées par le chantier, même pendant quelques semaines, seront restituées aux riverains et aux commerçants, pour faciliter le fonctionnement quotidien ;
- des parkings de substitution publics et des aires de livraison seront créés provisoirement pour maintenir l'activité économique ;
- d'une manière plus générale, le fonctionnement normal de la ville et les déplacements de ses habitants est une obligation constante de tous les acteurs du projet : accès des services de sécurité, enlèvement régulier des ordures ménagères, maintien des services public (transports, adduction d'eau...).

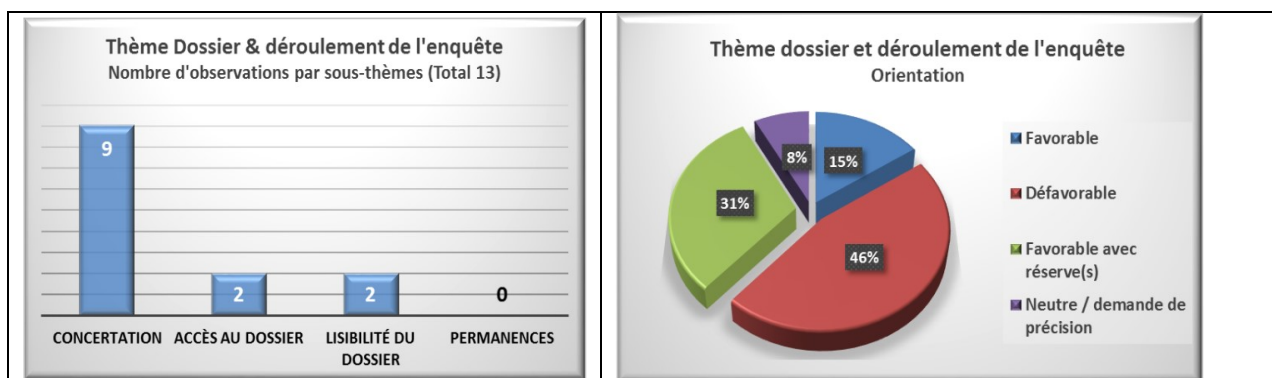
En outre, tirant profit de ses expériences précédentes, la Métropole mettra en place un outil d'information et de suivi du chantier, une information continue sera organisée pour informer la population : information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et revues tramway. Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des populations et des commerces notamment

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission note que la charte de la Métropole "Chantier Vert" a fait ses preuves, dans de nombreuses opérations, pour réduire les nuisances inévitables au strict minimum. Elle apprécie que le Maître d'ouvrage s'engage à une communication large et régulière auprès du public

14.9 Thème Dossier et déroulement de l'enquête

Compte tenu de l'importance du projet, la commission s'attendait à une plus grande participation du public. La mobilisation du public n'a pas été forte avec seulement 360 contributions enregistrées. La volumétrie du dossier de 2372 pages, son accès et la lisibilité peuvent expliquer aussi la cause d'une moindre affluence du public avec seulement 360 contributions enregistrées.



Le dossier soumis à l'enquête est complet et accessible avec des documents clairs qui permettent de comprendre les objectifs et les caractéristiques principales du projet de la ligne T5. Certains documents techniques du dossier restent difficiles à appréhender pour le grand public, la volumétrie importante due à certaines redondances (Par exemple la pièce G4 reprend les 2 pièces I de la mise en compatibilité) a été de nature à rebuter un peu le lecteur. Peu de personnes ont consulté toutes les pièces durant les permanences

Les permanences ont été appréciées

En marge du dossier, le public a apprécié le document « tout savoir sur le Tramway », concis et imagé pour une bonne entrée en matière. Le guide de lecture a facilité l'accès aux différentes pièces du dossier lequel a été perçu comme trop volumineux et quelque peu technique. La succession des plateformes d'aménagement bout à bout, affichée au mur, a permis au public de se repérer facilement.

Les thèmes principaux évoqués par le public sont les suivants :

- Les demandes d'information sur le dossier ont porté sur les sens de circulations insuffisamment décrits dans le dossier, les accès à certains immeubles et parking., sur les pistes cyclables en terme continuité et de sécurité, le partage de l'espace entre piétons, vélos, voitures a été une préoccupation en termes de sécurité
Un requérant R275 pose la question pourquoi son local n'apparaît pas sur la photo du pont Anatole France ?
- La concertation est le sous-thème le plus souvent cité par les déposants (70 %). Toutefois la concertation effectuée en amont de l'enquête a été jugée insuffisante parfois partisane et une minorité exprime un manque d'information sur la tenue de l'enquête.

QUESTION DE LA COMMISSION AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Pourquoi ne pas avoir fait appel à un garant pour la concertation ?

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 7

Conformément au Code de l'Urbanisme, en application des articles L103-2 et suivants, afin d'associer la population à la définition du projet, le Conseil métropolitain a délibéré le 16 décembre 2021 pour lancer la concertation publique préalable à l'aménagement de la ligne 5 de tramway et en définir ses modalités. Il n'a pas été retenu de faire appel à un garant. Quatre lieux d'exposition et de mise à disposition d'un registre de la concertation ont été identifiés et quatre réunions publiques se sont tenues. Elles ont été coanimées, selon les lieux, par Egis Conseil, assistant de la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'animation de la concertation et les élus des territoires concernés. Le bilan de la concertation a été établi par Setec Organisation, assistant de la maîtrise d'ouvrage (AMO). La mobilisation de ces deux AMO avait pour objet de garantir une neutralité et une objectivité dans la participation du public et dans le traitement de ses observations. Elle a permis au conseil métropolitain réuni le 27 juin 2022 d'approuver ce bilan qui faisait état d'un accueil favorable de la population au projet et demandait des compléments d'études tous réalisés.

APPRECIATION DE LA COMMISSION

La commission note la procédure retenue par le conseil métropolitain pour l'organisation de la concertation

Concertation du public en amont de l'EP

Le public, au travers des contributions@11, @35 et @247, évoque une information insuffisante et une absence de concertation préalablement à l'ouverture de l'enquête publique.

APPRECIATION DE LA COMMISSION SUR LES LIEUX DE PERMANENCE

La commission fait état des insatisfactions concernant les lieux d'enquête :

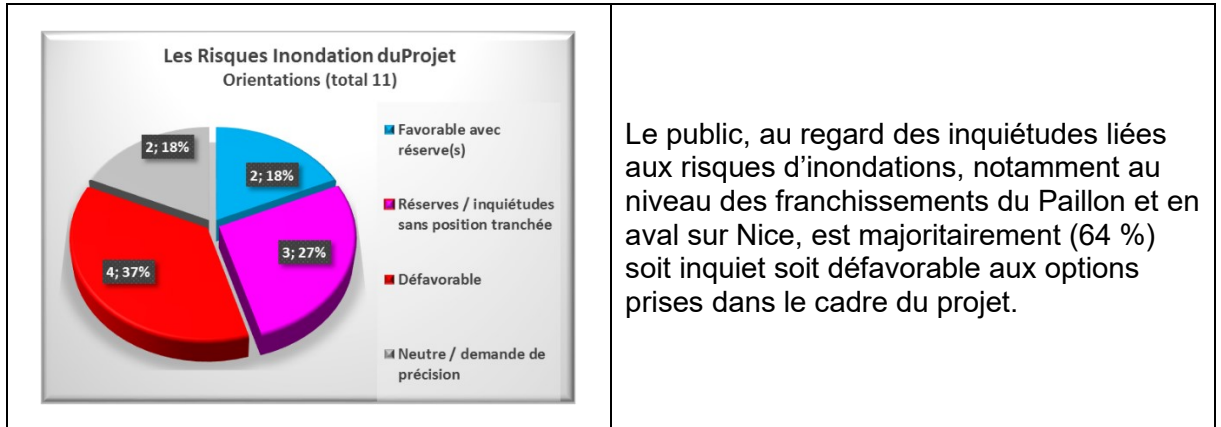
- *Lieu d'enquête à l'espace Jean Ferrat à Drap*

Une partie de la salle a été mise à disposition dans un coin non fermé préjudiciable à la confidentialité, l'autre partie de la salle recevait des événements parfois bruyants (forum de l'emploi...)

- *Lieu d'enquête à la médiathèque à la Trinité....*

Local vitré très mal insonorisé, fort gênant pour le public qui fait l'objet d'interpellation du responsable de la médiathèque. La permanence du samedi était perturbée par de nombreux jeunes bruyants

14-10 Thème Risques



Synthèse des observations du public

Sur le thème « Inondations ». Le public fait fréquemment référence à la tempête Alex et ses conséquences et s'inquiète qu'un tramway puisse circuler en sécurité sur un tel tracé, notamment au niveau des franchissements du Paillon et au niveau des parkings relais. Il redoute que les aménagements liés au projet n'aggravent les risques d'inondations en aval sur Nice. Il demande également si des travaux spécifiques sont prévus et souhaite avoir des informations sur la révision du PPRI.

Risques Inondation

Un PPRI a été approuvé le 17 novembre 1999 pour la vallée du Paillon et est en cours de révision avec des zones rouges dans certains secteurs de la vallée (secteur Anatole France, Parking de Drap).

@120, @290, @297, R322, E358 - Le public s'est intéressé au risque d'inondation qui pourrait compromettre la réalisation du projet T5 et des structures associées et s'inquiète d'une éventuelle sous-estimation du risque dans la vallée du Paillon.

@297, @298 – Il s'intéresse également à l'impact que pourraient avoir les infrastructures associées au projet, comme les ouvrages de franchissement du Paillon, les aménagements dans la zone Anatole France, et dans le lit majeur.

Questions posées au maître d'ouvrage

@235 : Lors des travaux au niveau du pont Gagliano prévoir un accès direct du parking à la route de l'Abadie pour évacuation vers cette colline en cas de montée des eaux du Paillon, et éviter d'embouteiller le boulevard de l'Ariane pour ceux de cette colline qui doivent venir s'y garer.

Question : quelle réponse apportez-vous à cette suggestion ?

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE, Cf page 42

@235: L'évacuation du P+R en cas de montée des eaux du Paillon n'est pas un scénario retenu en cas de crue du Paillon. En effet, il est construit en zone rouge du PPR en cours de révision. Le règlement de ce plan de prévention devrait interdire les occupations du rez-de-chaussée, seuls les niveaux supérieurs du parking seront accessibles aux véhicules en stationnement qui seront donc mis de fait hors d'eau. L'évacuation se fera en fin de crue et retour à la normale. Un accès direct depuis la route de l'Abadie, en surplomb du P+R des Ponts Jumeaux, imposerait la création d'un ouvrage d'art d'une portée de 50 m pour atteindre un des niveaux supérieurs du parking. Ce n'est pas envisagé aujourd'hui compte tenu du coût d'un tel ouvrage rapporté au

nombre d'usagers attendus en provenance de l'Abadie et de sa complexité de conception qui imposerait des reprises de charges sur le bâtiment.

APPRÉCIATIONS DE LA COMMISSION

La commission prend acte de la réponse du MO en lui suggérant de mener une étude approfondie pour répondre à la demande du requérant

Question de la commission : Des travaux de sécurisation sont-ils prévus, et si oui, lesquels ? La zone inondable va-t-elle être reclassée pour permettre le passage du tramway ? Pourquoi ce qui était réputé impossible hier le deviendrait-il soudain aujourd'hui ?

Réponses du maître d'ouvrage Cf page 42

Le règlement du PPR inondation dans sa version actuelle et dans la version projetée en révision permet la réalisation « d'infrastructures public de transport et les équipements nécessaires à leur exploitation » y compris en zone rouge. Mais les travaux particuliers de sécurisation ne sont dès lors pas prévus. Les ouvrages ne doivent pas faire obstacle à l'écoulement des crues. Ainsi le projet de création de la ligne 5 a été modélisé hydrauliquement sur la base du modèle hydraulique élaboré pour la révision du PPR inondation. Les hypothèses et conclusions ont été validées par la DDTM 06 / service risques

APPRÉCIATIONS DE LA COMMISSION

La commission prend acte de la réponse du MO

@298 : Question Comment les ponts sont-ils dimensionnés en l'absence de mise à jour du PPRi Paillon ? Quelles garanties que les aménagements dans la zone Anatole France à La Trinité n'aggraveront pas les risques d'inondations et de destructions pour Nice ? Cette question est centrale car le risque inondation n'est pas suffisamment pris en compte dans le projet présenté.

L1DRA06 La conception du parking en sous-sol à Drap peut prévoir la surélévation des entrées et rampes d'accès pour réduire l'exposition directe aux crues, l'installation de porte étanches et clapet antiretour pour empêcher l'entrée des eaux, l'intégration des systèmes de pompage et de drainage performant pour évacuer rapidement les eaux en cas d'inondation

Question Quelle réponse apportez-vous à cette proposition ?

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE Cf page 43

Tous les aménagements ont été testés hydrauliquement avec des hauteurs de crues validées par la DDTM et ont démontré une quasi-innocuité de ces derniers sur les avoisinants en matière d'inondation. Il n'y a pas de parking souterrain à Drap en raison du risque inondation. Un tel équipement n'est pas autorisé en zone rouge du PPR inondation même avec des solutions techniques de compensation

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

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

14-11 Thème PLUm

Une contribution combinée (R53 et R350) a été déposée ayant pour conséquence la mise à jour du PLUm

Question du public au MO

La contribution R53 et la contribution R350, posent la question de savoir si les parcelles n° 83, 84, 85, 88 à La Trinité seront impactées par des emprises dans le cadre. Question de la Commission d'enquête au MO L'ER posé sur ces parcelles ne nous semble plus justifié aussi la commission souhaite avoir confirmation de la levée de la contrainte (ER) sur ces parcelles et la mise à jour du PLUm.

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Effectivement, à la suite d'une évolution du projet entre les études d'avant-projet et les études de projet, les parcelles AE 83, 84, 85 et 88 (parcelles de l'établissement commercial Marbrerie Piccioni & Simi) ne sont plus dans le périmètre d'aménagement connexe au projet de ligne 5. Dans l'actuel PLUm, elles sont grevées d'un emplacement réservé V11 pour aménagement de voirie (requalification du carrefour de la Roma) et d'une servitude de mixité sociale (MS07). Au titre de la mise en compatibilité du PLUm emportée par la déclaration d'utilité publique de la ligne 5, il est prévu de maintenir un emplacement réservé sur ces parcelles pour le projet tram. Toutefois, dès lors qu'aucun aménagement connexe à la ligne n'y reste envisagé, cet emplacement réservé peut être réduit. Une prescription en ce sens de la commission d'enquête permettra de réduire cet emplacement réservé au seul besoin du tram conformément aux plans d'aménagement. Concernant la servitude de mixité sociale qui y est aujourd'hui inscrite, de la même manière, il convient de la réduire à la seule parcelle AE 80, aujourd'hui acquise par l'EPF PACA pour la construction d'un programme de logements mixtes.

APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

La commission note qu'un ER est maintenu sur les parcelles initialement grevées par le projet. La prescription de la commission d'enquête portée sur le PLUm permettra de réduire cet ER aux seuls besoins du tram.

15- ANNEXES

- Annexe 1 Arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique du 9/10/ 2025*
Annexe 2 Avis d'ouverture d'enquête
Annexe 3 Certificats d'affichage de la ville de Nice
Annexe 4 Certificats d'affichage de la ville de La Trinité
Annexe 5 Certificats d'affichage de la ville de Drap
Annexe 6 Publicités des avis dans la presse
Annexe 7 Courrier du 22 Décembre 2025 de remise du procès-verbal de synthèse
Annexe 8 Lettre du Préfet portant la remise du PV de Synthèse le 13 janvier 2026 et du rapport au 20 janvier 2026
Annexe 9 Procès-verbal de synthèse des observations du public avec Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse en date du 13 Janvier 2026

Après avoir répondu par thème

Le rapport ainsi établi, l'étude du dossier, 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 un document séparé intitulé :

« CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION »

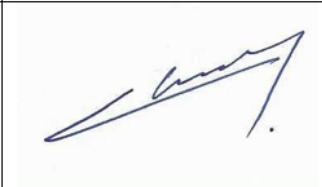
Fait à Antibes, le 20 janvier 2026.

Le président de la commission d'enquête

Léonard Lombardo



Les membres de la commission

Odile Bouteiller	Jocelyne Gosselin	Gerard Griseri	Daniel Roulette
			

GLOSSAIRE

ABF Architecte des Bâtiments de France
AOT Autorité Organisatrice des Transports
ARS Agence Régionale de Santé
AVP (Etudes) d'Avant-Projet
BHNS Bus à Haut Niveau de Service
CCI Chambre du Commerce et de l'Industrie
CDNPS Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites
CEREMA Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CERTU Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CGDD Commissariat Général au Développement Durable
CLE Commission Locale de l'Eau
CNP Conseil National de Protection de la Nature
DAE Dossier d'Autorisation Environnementale
DDRM Dossier Départemental sur les Risques Majeurs
DDTM Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DPAC Domaine Publique Autoroutier Concédé
DRAC Direction Régionale des Affaires Culturelles
DREAL Direction Régionale de l'Aménagement et du Logement
DRE Système de rechargement en énergie par le sol
DTA Directive Territoriale d'Aménagement
DUP Déclaration d'Utilité Publique
EGIS Entreprise d'Ingénierie des secteurs de l'aménagement, des infrastructures de transport et de l'environnement.
EnR Loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables
EOQA Expert d'un Organisme Qualifié Agréé
EP Enquête Publique
ER Emplacement Réservé (dans un PLU)
ERC (mesures) Eviter, Réduire, Compenser
ESCOTA Société de Vinci Autoroute Esterel Côte d'Azur
GES Gaz à Effet de Serre
HTA Haute tension comprise entre 1000 et 50 000 volts (appelée aussi moyenne tension)
INGEROP Groupe d'Ingénierie – mobilité durable et transition énergétique
INSEE Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
IOTA Installations, Ouvrages, Travaux et Activités
IPP Indice d'exposition de la Population à la Pollution
LAC Ligne Aérienne de Contact
LOM Loi d'Orientation des Mobilités
MECDU Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme
MM06 Modèle multimodal des déplacements des Alpes-Maritimes
MNCA Métropole Nice Côte d'Azur
MRAe Mission Régionale de l'Autorité Environnementale
NATURA 2000 Ensemble de sites naturels, terrestres et marins désignés pour protéger à long terme, des habitats et des espèces représentatifs de la biodiversité européenne.
NPRU Nouveau Programme de Renouvellement Urbain
PAC (projet en remplacement du Palais des Expositions) Palais des Arts et de la Culture
PACA région Provence Alpes Côte d'Azur
PADD Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PAGD Plan d'Aménagement et de Gestion Durable
PAPI Programme d'Actions de Prévention des Inondations
PCAET Plan Climat-Air-Energie Territorial
PDUm Plan de Déplacement Urbain Métropolitain
PEM Pôle d'Echange Multimodal
PGRI Plan de Gestion du Risque d'Inondation
PLH Plan Local de l'Habitat
PLU Plan Local d'Urbanisme
PLUm Plan Local d'Urbanisme Métropolitain
PMR Personnes à Mobilité Réduite
PPA Personnes Publiques Associées
PPA Plan de Protection de l'Atmosphère
PPRi Plan de Prévention du Risque inondation
PPRmt Plan de Prévention du Risque de mouvements de terrain
PSMV Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
PUP Projet Urbain Partenarial
P+R Parc Relais
REA Régie Eau d'Azur
RLA Régie Ligne d'Azur
RTE Réseau de Transport Electrique
SAGE Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (déclinaison locale du SDAGE)
SCoT Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDIS Service Départemental d'Incendie et de Secours
SMIAGE Syndicat Mixte pour les Inondations, l'Aménagement et la Gestion des Eaux
SNBC Stratégie Nationale Bas-Carbone
SRADDET Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité Territoriale
SRCE Schéma Régional de Cohérence Ecologique
STRMTG Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
TA Tribunal Administratif
TC Transports en Commun
TCSP Transports en Commun en Site Propre
TER Transport Express Régional
TVB Trame Verte et Bleue
VAN SE Valeur Actualisée Nette Socio-Economique
ZNIEFF Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

Communes de NICE, LA TRINITÉ et DRAP

PROJET DE CRÉATION DE LA LIGNE 5 DU TRAMWAY

Autorité expropriante : la Métropole Nice Côte d'Azur

**ARRÊTÉ D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE
PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET, A LA MISE EN
COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME MÉTROPOLITAIN (PLUm) ET A LA
MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) de DRAP**

**Dossier comportant une évaluation environnementale portant sur le projet, la mise
en compatibilité du PLUm et sur la mise en compatibilité du PLU de Drap**

**Le préfet des Alpes-Maritimes
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L1 et L110-1 sur les conditions d'intervention de la déclaration d'utilité publique, L122-5 sur les opérations incompatibles avec un document d'urbanisme, R111-1, R112-1 à R112-7 sur le déroulement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L122-1 et suivants, R122-1, R122-2 suivants relatifs aux études d'impact des projets, R122-27 sur la procédure commune d'évaluation environnementale, L123-1 à L123-16 et R123-1 à R123-27 concernant l'organisation des enquêtes publiques portant sur les opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;

VU le code de l'environnement et notamment l'article R414-4 portant sur l'évaluation des incidences des sites Natura 2000 ;

VU le code de l'urbanisme et notamment les articles L153-54 et suivants et R153-13 et R153-14 relatifs à la procédure de mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, avec une déclaration d'utilité publique ;

VU le code des transports et notamment les articles L1511-1, L1511-2, R1511-1 et suivants sur l'évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructures ;

VU l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête publique mentionné à l'article R123-11 du code de l'environnement ;

VU la délibération n° 0.2 du Conseil métropolitain du 23 juillet 2020, approuvant le bilan à mi-parcours du schéma directeur du réseau de transport urbain 2030 et l'actualisant à l'horizon de 2040 ;

VU la délibération n°2.34 du 27 juin 2022 tirant le bilan de la concertation publique préalable au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme qui s'est déroulée du 28 janvier 2022 au 11 mars 2022 et décidant de poursuivre la mise en œuvre du projet présenté à la concertation sur la base des objectifs d'aménagement complétés des conclusions du bilan ;

VU la délibération du conseil métropolitain n°0.2 du 10 juillet 2024 approuvant le projet de référence de la ligne 5 et autorisant son président à requérir l'organisation des enquêtes publiques préalables à la déclaration d'utilité publique, à la mise en compatibilité du PLUm et à la mise en compatibilité du PLU de Drap ;

VU l'arrêté du préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur du 3 janvier 2023 portant prescription de diagnostic archéologique sur le territoire des communes de Nice et de La Trinité et son modificatif du 9 mai 2025 ;

VU les courriers du président de la Métropole Nice Côte d'Azur de dépôt du dossier de création de la ligne 5 du tramway du 2 décembre 2024 et du 7 mai 2025 proposant sa mise à l'enquête publique ;

VU le Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm) approuvé le 25 octobre 2019 modifié le 21 octobre 2021, le 6 octobre 2022 et le 30 novembre 2023 ;

VU le Plan Local d'Urbanisme de Drap approuvé le 29 novembre 2012 ;

VU le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint organisée le 24 juillet 2025 portant sur la mise en compatibilité du PLUm avec le projet, joint au dossier d'enquête ;

VU le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint organisée le 24 juillet 2025 sur la mise en compatibilité du PLU de Drap avec le projet, joint au dossier d'enquête ;

VU l'étude d'impact élaborée conformément à l'article R122-5 du code de l'environnement et comprenant les éléments requis au titre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme visés à l'article R104-38 du code de l'urbanisme pour l'application de la procédure commune prévue par l'article R122-27 du code de l'environnement ;

VU la demande d'avis du préfet des Alpes-Maritimes, validée le 1^{er} juillet 2025 par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) concernant le projet de création de la ligne 5 du tramway, la mise en compatibilité du PLUm et la mise en compatibilité du PLU de Drap liées à la déclaration d'utilité publique ;

VU l'avis délibéré n°003721/APP - 003722/APP- 003327/APP émis le 26 septembre 2025 par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement sur l'étude d'impact du projet, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUm et de la mise en compatibilité du PLU de Drap, ainsi que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale, joints au dossier d'enquête ;

VU les avis favorables des conseils municipaux de Nice, La Trinité et Drap, invités, par courrier du 19 mai 2025, à se prononcer sur les incidences environnementales notables de l'opération sur leurs territoires, conformément aux articles L122-1 V et R122-7 II du code de l'environnement ;

VU le dossier d'enquête publique comprenant la demande de déclaration d'utilité publique préalable aux expropriations nécessaires à la réalisation du projet, à la mise en compatibilité du PLUm et à la mise en compatibilité du PLU de Drap, ainsi que l'évaluation environnementale commune ;

VU le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme métropolitain ;

VU le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Drap ;

VU la décision n°E25000029/06 de la présidente du tribunal administratif de Nice, notifiée au préfet des Alpes-Maritimes le 4 août 2025 désignant les membres de la commission d'enquête et son président afin de conduire les enquêtes susvisées ;

SUR proposition de Monsieur le secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes ;

ARRÊTE

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

ARTICLE 1 : DESCRIPTION DE L'OPÉRATION

La Métropole Nice Côte d'Azur, maître d'ouvrage, poursuit l'extension de son réseau structurant de transport en commun après la réalisation des 3 premières lignes et de la ligne 4 en cours de travaux, par la création d'une nouvelle ligne de transport en commun en site propre.

Inscrite au schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon de 2040, la ligne 5 empruntera la vallée des Paillons, desservira les communes de Nice, depuis le Palais des Expositions, La Trinité et Drap, terminus de la ligne. Elle permettra également la desserte indirecte de Saint-André-de-La-Roche.

De manière synthétique, le projet de référence comprend :

- La création de 7,6 km d'infrastructure nouvelle de tramway répartis sur 3 communes : Nice, La Trinité et Drap ;

- La création de 15 stations permettant notamment la desserte de grands équipements, commerces, pôles de vie des communes traversées, y compris les centres-villes de La Trinité et Drap ;
- La création de pistes et voies cyclables le long de l'itinéraire urbain de la ligne ;
- La création de parkings-relais le long du linéaire sur les sites :
 - des Ponts-Jumeaux, desservi directement depuis l'autoroute A8, au diffuseur de Nice-Est,
 - à proximité de la place Georges-Clémenceau, terminus de la ligne, à Drap,
- La création d'un pôle d'échanges multimodal au droit de la gare de La Trinité-Victor comprenant un parc-relais directement connecté à la pénétrante du Paillon pour les usagers venant du nord, une gare routière de rabattement des lignes interurbaines desservant la vallée du Paillon et une connexion directe à la station de tram, au centre-ville de La Trinité et au quai de la gare SNCF,
- La création d'un site de remisage et centre de maintenance pour les futures rames de la ligne 5.

L'objectif affiché de ce projet est de permettre une offre de transport en commun supplémentaire et des facilités de déplacement sur des axes actuellement saturés sur les quartiers de Nice Est et dans la basse vallée du Paillon, une requalification urbaine de territoires à enjeux, en particulier des quartiers prioritaires de la politique de la ville : le quartier des Liserons et de l'Ariane à Nice, ainsi que le secteur « *Anatole France* » à La Trinité.

ARTICLE 2 : AUTORITÉ RESPONSABLE DU PROJET

Des informations relatives au projet peuvent être obtenues auprès de la Métropole Nice Côte d'Azur, à la Direction des infrastructures de transport, service extension du réseau de tramway à l'adresse électronique suivante : contact@enquete-publique-tramwayL5.fr, dans les conditions décrites à l'article R 124-1 du code de l'environnement.

ARTICLE 3 : DATES ET OBJET DE L'ENQUÊTE

Il sera procédé pendant 40 jours consécutifs du **lundi 3 novembre au vendredi 12 décembre 2025 inclus** sur le territoire des communes de Nice, La Trinité et Drap à une enquête publique préalable :

- à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway,
- à la mise en compatibilité du PLUm,
- à la mise en compatibilité du PLU de Drap.

ARTICLE 4 : COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Concernant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, le dossier comprend les pièces exigées par les articles R112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et R123-8 du code de l'environnement et notamment :

- le bilan de la concertation préalable,
- l'étude d'impact et son résumé non technique,
- l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUm,
- l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Drap,
- l'évaluation des incidences Natura 2000,
- la mention des textes régissant l'enquête,
- l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse de la Métropole Nice Côte d'Azur,
- les avis des collectivités territoriales,
- les procès-verbaux des deux réunions d'examen conjoint,
- la mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet,
- l'évaluation socio-économique.

En outre, pendant l'enquête, le président de la commission d'enquête pourra faire compléter le dossier de documents utiles à la bonne information du public. Ces documents seront joints au dossier tenu au siège de l'enquête avec un bordereau précisant la nature des pièces et la date à laquelle elles ont été ajoutées.

ARTICLE 5 : AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

La mission régionale d'autorité environnementale Provence Alpes-Côte d'Azur a rendu son avis le 26 septembre 2025 sur l'étude d'impact du projet, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUm et l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Drap. Cet avis est consultable sur le site internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence Alpes-Côte d'Azur (DREAL PACA) : www.paca.developpement-durable.gouv.fr et sur le site internet des services de l'Etat dans les Alpes-Maritimes.

ARTICLE 6 : CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Pendant la durée indiquée à l'article 3, le public pourra prendre connaissance des dossiers de déclaration d'utilité publique, de mise en compatibilité du PLUm et de mise en compatibilité du PLU de Drap à :

✓ NICE :

- **mairie annexe l'Ariane, SIÈGE DE L'ENQUÊTE**, - 54 rue Anatole de Monzie 06300 NICE, aux horaires d'ouverture au public, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30,

- **mairie annexe Pasteur-Bon Voyage** - 183 avenue Maréchal Lyautey - Voie Romaine 06364 NICE Cedex 4, aux horaires d'ouverture au public, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30,

✓ **LA TRINITÉ** : Médiathèque Les 4 Chemins - boulevard François Suarez 06340 LA TRINITE, aux horaires d'ouverture au public, mardi de 13h30 à 17h30, mercredi, vendredi et samedi de 10h30 à 17h30 ,

✓ **DRAP** - Espace Jean Ferrat, 41 avenue Jean Moulin (place Georges Clémenceau)

06340 DRAP, aux horaires d'ouverture au public, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h,

Un poste informatique permettant un accès gratuit au dossier d'enquête sera mis à disposition du public au siège de l'enquête, conformément aux dispositions de l'article L123-2 du code de l'environnement.

Par ailleurs, une version numérique du dossier d'enquête sera consultable pendant la durée de l'enquête sur :

- le site internet dédié à l'enquête publique : www.enquete-publique-tramwayL5.fr

- le site internet de la préfecture des Alpes-Maritimes : www.alpes-maritimes.gouv.fr
rubriques : publications / enquêtes publiques / expropriations.

Si la commission d'enquête entend faire compléter le dossier ou auditionner toute personne qui lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet, elle devra suivre les prescriptions contenues dans les articles R123-14 à R123-16 du code de l'environnement.

De même, si elle estime nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public et si elle entend faire prolonger la durée de l'enquête publique, elle devra suivre les modalités de la procédure détaillée à l'article R123-18 du code de l'environnement.

ARTICLE 7 : COMMUNICATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

En application de l'article L123-11 du code de l'environnement, toute personne peut sur sa demande et à ses frais, dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, obtenir communication du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique auprès du préfet des Alpes-Maritimes (CADAM direction des élections et de la légalité, bureau des affaires foncières et de l'urbanisme, pôle opérations foncières), autorité organisatrice de l'enquête.

ARTICLE 8 : DÉSIGNATION DE LA COMMISSION ENQUÊTE

Sur décision de la présidente du tribunal administratif de Nice susvisée, une commission d'enquête a été désignée pour diligenter cette enquête. Sa composition est la suivante :

- Président : M. Léonard LOMBARDO, ingénieur cadre dirigeant d'EDF GDF, retraité
- Membres : - M. Daniel ROULETTE, cadre supérieur de France Télécom, retraité,
 - M Gérard GRISERI, consultant secteur industriel, retraité,
 - Mme Odile BOUTEILLER, directrice territoriale, retraitée,
 - Mme Jocelyne GOSSELIN, ingénieure au CNRS, retraitée.

Mme Claude COHEN, cadre de la fonction publique, retraitée, et M. Paul-Denis SOLAL, directeur de PME, retraité, ont été désignés en qualité de suppléants.

ARTICLE 9 : PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations lors des **permanences** aux lieux, dates et horaires suivants :

Horaires de permanence :	MATIN	APRÈS-MIDI
- NICE : - mairie annexe Ariane - mairie annexe Pasteur Bon-Voyage	de 9h à 12H	de 13H30 à 16H30
- DRAP : Espace Jean Ferrat	de 9h à 12H	de 13H30 à 16H30
LA TRINITÉ : Médiathèque Les Quatre Chemins	de 10h30 à 12h30	de 13H30 à 16H30

Dates d'enquête	Lieux de permanence : adresses indiquées à l'article 6 du présent arrêté			
	NICE : mairie annexe Ariane : SIÈGE DE L'ENQUÊTE	NICE : mairie annexe Pasteur- Bon Voyage	LA TRINITÉ Médiathèque Les Quatre Chemins	DRAP Espace Jean Ferrat
Semaine 45				
lundi 3 novembre 2025	Permanence	Permanence		Permanence
mardi 4 novembre 2025	Aucune permanence			
mercredi 5 novembre 2025			Permanence	Permanence
Jeudi 6 novembre 2025	Aucune permanence			
vendredi 7 novembre 2025			Permanence	Permanence
samedi 8 novembre 2025			Permanence	
Semaine 46				
lundi 10 novembre 2025	Aucune permanence			
mardi 11 novembre 2025	Aucune permanence			
mercredi 12 novembre 2025	Permanence	Permanence		
jeudi 13 novembre 2025				Permanence

vendredi 14 novembre 2025			Permanence	Permanence
samedi 15 novembre 2025			Permanence	
Semaine 47				
lundi 17 novembre 2025		Permanence		Permanence
mardi 18 novembre 2025	Aucune permanence			
mercredi 19 novembre 2025	Permanence			
jeudi 20 novembre 2025	Permanence	Permanence		
vendredi 21 novembre 2025			Permanence	Permanence
samedi 22 novembre 2025			Permanence	
Semaine 48				
lundi 24 novembre 2025	Permanence			
mardi 25 novembre 2025		Permanence		Permanence
mercredi 26 novembre 2025			Permanence	
jeudi 27 novembre 2025	Permanence			
vendredi 28 novembre 2025		Permanence	Permanence	
samedi 29 novembre 2025			Permanence	
Semaine 49				
lundi 1er décembre 2025		Permanence		Permanence
mardi 2 décembre 2025	Aucune permanence			
mercredi 3 décembre 2025	Permanence		Permanence	
jeudi 4	Permanence			Permanence

décembre 2025				
vendredi 5 décembre 2025			Permanence	Permanence
samedi 6 décembre 2025			Permanence	
Semaine 50				
lundi 8 décembre 2025	Permanence			
mardi 9 décembre 2025	Aucune permanence			
mercredi 10 décembre 2025			Permanence	
jeudi 11 décembre 2025	Aucune permanence			
vendredi 12 décembre 2025	Permanence	Permanence	Permanence	Permanence

ARTICLE 10 : FORMALITÉS DE PUBLICITÉ

Un avis informant le public de l'ouverture des enquêtes sera publié :

- par les soins de la préfecture et aux frais du maître d'ouvrage, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux diffusés dans le département, à savoir le quotidien « *Nice-Matin* » et l'hebdomadaire « *La Tribune Côte d'Azur* ».
- par affichage et éventuellement par tous autres procédés en usage par les soins des maires des 3 communes concernées, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.

Ces formalités de publicité seront certifiées par les maires.

Il sera en outre procédé, par le maître d'ouvrage, dans les mêmes conditions de délai et de durée, à l'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête sur les lieux situés au voisinage de l'opération et visibles de la voie publique. Cet avis devra être conforme aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021, concernant l'avis d'enquête et mentionné à l'article R123-11 du code de l'environnement.

- cet avis sera mis en ligne sur le site internet des services de l'État dans les Alpes-Maritimes : www.alpes-maritimes.gouv.fr - rubriques : publications / enquêtes publiques / expropriations

PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'ENQUÊTE ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE, À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUm ET À LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE DRAP

ARTICLE 11 : DÉPÔT DES OBSERVATIONS

Pendant toute la durée de l'enquête, soit du **lundi 3 novembre** à partir de 8h30 jusqu'**au vendredi 12 décembre 2025** inclus au plus tard à 16h30 heure de clôture de l'enquête publique, toute personne intéressée pourra consigner ses observations :

- sur les registres d'enquête papier de « *DUP* », de « *Mise en compatibilité du PLUm* » et de « *Mise en compatibilité du PLU de Drap* » à feuillets non mobiles, cotés, paraphés et ouverts par le président ou un membre de la commission d'enquête, déposés dans les 4 lieux d'enquête et aux jours ouvrables et horaires d'ouverture au public mentionnés à l'article 6.

- par voie électronique sur le registre dématérialisé ouvert depuis le site internet dédié à l'enquête publique : **www.enquete-publique-tramwayl5.fr**

Ces observations et propositions électroniques seront consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête, soit du lundi 3 novembre à partir de 08H30, jusqu'au vendredi 12 décembre 2025 inclus, au plus tard à 16H30.

Également à l'adresse électronique suivante dans les mêmes conditions : pref-tramwayl5@alpes-maritimes.gouv.fr

- par correspondance : les observations et propositions pourront également être adressées par courrier papier à l'attention de M. le président de la commission d'enquête du projet d'extension du réseau Tramway de Nice - Ligne 5, à la **mairie annexe de Nice Ariane, SIÈGE DE L'ENQUÊTE**, 54 rue Anatole de Monzie 06300 NICE et devront lui parvenir avant la date et l'heure de clôture de l'enquête en mairie.

Ces observations adressées par courrier seront annexées au registre d'enquête publique ouvert au siège de l'enquête et seront consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête

ARTICLE 12 : CONSULTATION DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

A l'issue de l'enquête et conformément aux dispositions de l'article R153-14 du code de l'urbanisme, les dossiers de mise en compatibilité du PLUm et de mise en compatibilité du PLU de Drap éventuellement modifiés pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que les deux procès-verbaux des réunions d'examen conjoint, sont soumis pour avis par le préfet au conseil métropolitain. Si ce dernier ne s'est pas prononcé dans un délai de deux mois, il est réputé avoir donné un avis favorable.

De plus, les dossiers de mise en compatibilité du PLU de Drap éventuellement modifiés pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que du procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, sont soumis pour avis par le préfet au conseil municipal de Drap.

Si ce dernier ne s'est pas prononcé dans un délai de deux mois, il est réputé avoir donné un avis favorable.

ARTICLE 13 : DÉCLARATION DE PROJET

Conformément à l'article L122-1 du code de l'expropriation et au vu des conclusions de la commission d'enquête et de l'avis de l'autorité environnementale, le préfet des Alpes-Maritimes invitera le maître d'ouvrage à se prononcer par délibération, dans un délai qui ne peut excéder six mois sur l'intérêt général du projet.

ARTICLE 14 : FORMALITÉS DE FIN D'ENQUÊTE

A l'expiration du délai d'enquête, les 3 registres d'enquête de « *DUP* », « *Mise en compatibilité du PLUm* » et « *Mise en compatibilité du PLU de Drap* », seront transmis sans délai avec les dossiers d'enquête, par les maires au président de la commission d'enquête qui procédera à leur clôture.

Dans les huit jours suivant la réception des registres d'enquête et des documents éventuellement annexés, le président de la commission d'enquête rencontrera le porteur de projet et lui communiquera les observations écrites ou orales consignées dans un procès verbal de synthèse, en l'invitant, dans un délai de quinze jours, à produire ses observations éventuelles.

La commission d'enquête établira un rapport sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité du PLUm et sur la mise en compatibilité du PLU de Drap qui relatera le déroulement de l'enquête et examinera les observations recueillies.

Ce rapport comportera le rappel de l'objet du projet, la liste des pièces du dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites pendant l'enquête et le cas échéant, les observations du responsable du projet, en réponse aux observations du public.

La commission d'enquête consignera dans des documents séparés ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables avec réserves ou défavorables au projet en ce qui concerne la déclaration d'utilité publique de l'opération et les deux volets relatifs à la mise en compatibilité du PLUm et à la mise en compatibilité du PLU de Drap.

Dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, le président de la commission d'enquête transmettra au préfet des Alpes-Maritimes (Direction des élections et de la légalité, bureau des affaires foncières et de l'urbanisme, pôle opérations foncières), les documents suivants :

- le rapport et les conclusions motivées,
- les dossiers d'enquête déposés en mairies,

- les registres d'enquête et les pièces annexées,
- les avis de parution dans la presse de l'avis d'ouverture d'enquête,
- les certificats d'affichage de l'avis d'ouverture d'enquête transmis par les maires.

Il transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête à la présidente du tribunal administratif de Nice.

ARTICLE 15 : MISE A DISPOSITION DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS

Le rapport et les conclusions de la commission enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête dans les 4 lieux d'enquête précités et transmis au maître d'ouvrage et communicables dans les conditions fixées par le code des relations entre le public et l'administration.

Ces documents seront également communicables à toute personne intéressée qui en fera la demande à la préfecture des Alpes-Maritimes (direction des élections et de la légalité – bureau des affaires foncières et de l'urbanisme – pôle opérations foncières) et consultables sur le site internet des services de l'État dans les Alpes-Maritimes : www.alpes-maritimes.gouv.fr

ARTICLE 16 : DÉCISIONS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE ADOPTÉES AU TERME DE L'ENQUÊTE

Le préfet des Alpes-Maritimes est l'autorité compétente pour à l'issue des enquêtes statuer sur la déclaration d'utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway emportant la mise en compatibilité du PLUm et la mise en compatibilité du PLU de Drap.

ARTICLE 17 : EXÉCUTION

Le secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes, le président de la Métropole Nice Côte d'Azur, les maires de Nice, de La Trinité et de Drap et le président de la commission d'enquête sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont copie sera adressée à la présidente du tribunal administratif de Nice.

Fait à Nice, le - 9 OCT. 2025

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général
SG 4899

Patrick AMOUSSOU-ADEBLE

ANNEXE 2

Communes de NICE, LA TRINITÉ ET DRAP
Projet de création de la ligne 5 du Tramway soumis à étude d'impact
Autorité expropriante : la MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le préfet des Alpes-Maritimes informe le public qu'en application de l'arrêté préfectoral du 9 octobre 2025 et des dispositions du code de l'environnement (chapitre III du titre II du livre Ier relatif à la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement), il sera procédé à une enquête publique portant sur le projet de création de la ligne 5 du tramway :

du lundi 3 novembre au vendredi 12 décembre 2025 inclus, soit pendant 40 jours consécutifs

Cette enquête est organisée au titre des différentes réglementations dans le cadre de :

- la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet,
- la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm) et du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Drap.
- l'évaluation environnementale commune portant sur le projet et sur la mise en compatibilité des deux documents d'urbanisme.

La Métropole Nice Côte d'Azur, maître d'ouvrage, poursuit l'extension de son réseau structurant de transport en commun après la réalisation des 3 premières lignes et de la ligne 4 en cours de travaux, par la création d'une nouvelle ligne de transport en commun en site propre. Inscrite au schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon de 2040, la ligne 5 empruntera la vallée des Paillons, desservira les communes de Nice, depuis le Palais des Expositions, La Trinité et Drap, terminus de la ligne. Elle permettra également la desserte indirecte de Saint-André-de-La-Roche.

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

Le projet comporte notamment la création :

- de 7,6 km d'infrastructure nouvelle de tramway répartis sur 3 communes : Nice, La Trinité et Drap comprenant 15 stations permettant notamment la desserte de grands équipements, commerces, pôles de vie des communes traversées, y compris les centres-villes de La Trinité et Drap ;
- de parkings-relais, de pistes et voies cyclables le long de l'itinéraire urbain de la ligne ;
- La création d'un pôle d'échanges multimodal au droit de la gare de La Trinité-Victor comprenant un parc-relais directement connecté à la pénétrante du Paillon pour les usagers venant du nord, une gare routière de rabattement des lignes interurbaines desservant la vallée du Paillon et une connexion directe à la station de tram, au centre-ville de La Trinité et au quai de la gare SNCF,
- La création d'un site de remisage et centre de maintenance pour les futures rames de la ligne 5.

L'objectif affiché de ce projet est de permettre une offre de transport en commun supplémentaire et des facilités de déplacement sur des axes actuellement saturés sur les quartiers de Nice Est, une requalification urbaine de territoires à enjeux, en particulier la vallée du Paillon, les Liserons, l'Ariane à Nice, la restructuration du centre hospitalier Sainte-Marie et le secteur Anatole France à La Trinité.

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Provence Alpes-Côte d'Azur a rendu son avis sur l'évaluation environnementale commune du projet. Cet avis est consultable sur le site internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence Alpes-Côte d'Azur (DREAL PACA) : www.paca.developpement-durable.gouv.fr
Les avis des communes de Nice, La Trinité et Drap, consultées sur l'impact du projet sur l'environnement, sont consultables sur le site internet de la préfecture des Alpes-Maritimes : www.alpes-maritimes.gouv.fr (rubriques : publications/enquêtes publiques/expropriations).

Un exemplaire papier du dossier d'enquête comprenant l'étude d'impact du projet et son résumé non technique, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUm et de la mise en compatibilité du PLU de Drap, l'évaluation des incidences Natura 2000, l'évaluation socio-économique, l'avis de la MRAe sur l'évaluation environnementale commune et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, les avis réglementaires des services consultés dans le cadre de l'instruction du dossier, ainsi que les registres d'enquête seront déposés, à Nice mairie annexe l'Ariane (SIEGE de L'ENQUÊTE) et mairie annexe Pasteur Bon-Voyage, à LA TRINITE Médiathèque Les 4 Chemins et à DRAP Espace Jean Ferrat, pendant toute la durée de l'enquête, afin que chacun puisse en prendre connaissance, aux jours et heures habituels d'ouverture au public figurant au tableau ci-dessous.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête désignée par la présidente du tribunal administratif de Nice, composée comme suit :

- Président : M. Léonard LOMBARDO, ingénieur cadre dirigeant d'EDF GDF, retraité,
- Membres : M. Daniel ROULETTE, cadre supérieur de France Télécom, retraité, M. Gérard GRISERI, ingénieur consultant secteur industriel, retraité, Mme Odile BOUTEILLER, directrice territoriale, retraitée et Mme Jocelyne GOSSELIN, ingénieur au CNRS, retraitée. Mme Claude COHEN, cadre de la fonction publique, retraitée et M. Paul-Denis SOLAL, directeur de PME, retraité ont été désignés en qualité de suppléants.

Durant toute la durée de l'enquête, un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public en mairies, pour recevoir ses observations lors des permanences, aux dates et heures indiquées dans le tableau ci-après.

LIEUX et HORAIRES de CONSULTATION du DOSSIER D'ENQUETE	PERMANENCES DE LA COMMISSION	
	NICE : mairie annexe Ariane et mairie annexe Pasteur Bon-Voyage : de 9h à 12h et de 13h30 à 16h30 DRAP : Espace Jean Ferrat : de 9h à 12h et de 13h30 à 16h30 LA TRINITE : de 10h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30	
NICE : mairie annexe l'Ariane SIEGE DE L'ENQUETE (54 rue Anatole de Monzie 06300 NICE) : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30h	Lundi 3 novembre 2025 Mercredi 12 novembre 2025 Mercredi 19 novembre 2025 Jeudi 20 novembre 2025 Lundi 24 novembre 2025	Jeudi 27 novembre 2025 Mercredi 3 décembre 2025 Jeudi 4 décembre 2025 Lundi 8 décembre 2025 Vendredi 12 décembre 2025

NICE : mairie annexe Pasteur Bon-Voyage (183 avenue du Maréchal Lyautey - Voie Romaine 06364 NICE Cedex 4) : du lundi au vendredi de 08h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30	Lundi 3 novembre 2025 Mercredi 12 novembre 2025 Lundi 17 novembre 2025 Jeudi 20 novembre 2025	Mardi 25 novembre 2025 Vendredi 28 novembre 2025 Lundi 1 ^{er} décembre 2025 Vendredi 12 décembre 2025
LA TRINITE : MEDIATHEQUE Les 4 Chemins (boulevard François Suarez 06340 LA TRINITE) : mardi de 13h30 à 17h30, mercredi, vendredi et samedi de 10h30 à 17h30	Mercredi 5 novembre 2025 Vendredi 7 novembre 2025 Samedi 8 novembre 2025 Vendredi 14 novembre 2025 Samedi 15 novembre 2025 Vendredi 21 novembre 2025 Samedi 22 novembre 2025 Mercredi 26 novembre 2025	Vendredi 28 novembre 2025 Samedi 29 novembre 2025 Mercredi 3 décembre 2025 Vendredi 5 décembre 2025 Samedi 6 décembre 2025 Mercredi 10 décembre 2025 Vendredi 12 décembre 2025
DRAP : ESPACE JEAN FERRAT (41 avenue Jean Moulin 06340 DRAP) du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h	Lundi 3 novembre 2025 Mercredi 5 novembre 2025 Vendredi 7 novembre 2025 Jeudi 13 novembre 2025 Vendredi 14 novembre 2025 Lundi 17 novembre 2025	Vendredi 21 novembre 2025 Mardi 25 novembre 2025 Lundi 1 ^{er} décembre 2025 Jeudi 4 décembre 2025 Vendredi 5 décembre 2025 Vendredi 12 décembre 2025

Une version numérique du dossier d'enquête sera consultable pendant la durée de l'enquête sur :

- le site internet dédié à l'enquête publique : www.enquete-publique-tramwayL5.fr
- le site internet de la préfecture des Alpes-Maritimes : www.alpes-maritimes.gouv.fr (rubriques publications/enquêtes publiques/expropriations).

De plus, un poste informatique permettant un accès gratuit au dossier sera mis à disposition du public au siège de l'enquête à la mairie annexe de l'Ariane, **SIÈGE DE L'ENQUÊTE**, conformément aux dispositions de l'article L123-2 du code de l'environnement.

Pendant toute la durée de l'enquête, soit du **lundi 3 novembre à partir de 8h30 jusqu'au vendredi 12 décembre 2025 inclus au plus tard à 16h30 heure de clôture de l'enquête**, toute personne intéressée pourra consigner ses observations :

- sur les 3 registres d'enquête papier à feuillets non mobiles, DUP, mise en compatibilité du PLUm et mise en compatibilité du PLU, cotés, paraphés et ouverts par le président ou un membre de la commission d'enquête, déposés dans les 4 lieux d'enquête et aux jours ouvrables et horaires d'ouverture au public mentionnés ci-dessus.
- par voie électronique : sur le registre dématérialisé ouvert depuis le site internet dédié à l'enquête publique : www.enquete-publique-tramwayL5.fr

Ces observations et propositions électroniques seront consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête, soit du lundi 3 novembre à partir de 8H30, jusqu'au vendredi 12 décembre 2025 inclus, au plus tard à 16H30 heure de clôture de l'enquête.

Également à l'adresse électronique suivante dans les mêmes conditions : pref-tramwayL5@alpes-maritimes.gouv.fr

- par correspondance : les observations et propositions pourront également être adressées par courrier papier à l'attention de M. le président de la commission d'enquête du projet d'extension du réseau Tramway de Nice - Ligne 5, à la **mairie annexe l'Ariane, SIÈGE DE L'ENQUÊTE, 54 rue Anatole de Monzie 06300 NICE** et devront lui parvenir avant la date et l'heure de clôture de l'enquête en mairie.

Ces observations adressées par courrier seront annexées au registre d'enquête publique ouvert au siège de l'enquête et seront consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête.

Dans un délai d'un mois à compter de la clôture de l'enquête, la commission d'enquête établira un rapport et consignera dans un document séparé ses conclusions motivées sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité du PLUm et sur la mise en compatibilité du PLU de Drap en précisant si elles sont favorables, favorables avec réserves ou défavorables.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête dans les 4 lieux d'enquête précités et seront consultables, pendant les mêmes conditions de délai, sur le site internet de la préfecture des Alpes-Maritimes : www.alpes-maritimes.gouv.fr (rubriques publications/enquêtes publiques/expropriations).

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Des informations relatives au projet peuvent être obtenues auprès de la Métropole Nice Côte d'Azur, à la Direction des infrastructures de transport : contact@enquete-publique-tramwayL5.fr dans les conditions décrites à l'article R124-1 du code de l'environnement.

Sous réserve des résultats de l'enquête publique, le maître d'ouvrage devra délibérer et édicter une déclaration de projet en se prononçant sur l'intérêt général du projet.

À l'issue de l'enquête, le préfet des Alpes-Maritimes est l'autorité compétente pour déclarer d'utilité publique le projet emportant mise en compatibilité du PLUm et du PLU de Drap.

Fait à Nice, le 9 octobre 2025

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général
SG 4899

Patrick AMOUSSOU-ADEBLE



VILLE DE NICE
www.nice.fr

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Il a été procédé à l’affichage sur le site internet www.nice.fr dans la rubrique, www.nice.fr/fr/le-conseil-municipal/publicite-des-actes à la Mairie principale, à la Mairie annexe Ariane et à la Mairie annexe Pasteur Bon-Voyage du 17/10/2025 au 12/12/2025 inclus, de l’avis d’enquête publique et de deux courriers adressés aux Mairies annexes de l’Ariane et Pasteur Bon-Voyage du 9 octobre 2025 préalable à la déclaration d’utilité publique du projet de création de la ligne 5 du tramway, à la mise en compatibilité du plan local d’urbanisme métropolitain et à la mise en compatibilité du plan local d’urbanisme de la commune de Drap.

FAIT EN L'HOTEL DE VILLE, le **24 DEC. 2025**

**Pour le Maire et par délégation de signature,
Le Directeur des Assemblées**

Jérémy TACHDJIAN

REF : DG/Affichage Légal
N° d’enregistrement Mairie : A25/35
Direction des Assemblées
Instances Municipales
5, rue de l’Hôtel de Ville - 3^{ème} étage - Bureau 7 - 06364 NICE Cedex 4
Téléphone : 04 97 13 24 15
affichage.legal@ville-nice.fr

CERTIFICAT DE FIN D’AFFICHAGE

Je soussigné, Monsieur Ladislav POLSKI Maire de la commune de LA TRINITE atteste que l'**avis d'enquête publique concernant le projet de création de la ligne 5 du Tramway soumis à étude d'impact pour les Communes de NICE, LA TRINITE ET DRAP**, a fait l'objet d'un affichage en Mairie, à la Médiathèque et sur le site internet de la Ville du 15/10/2025 au 15/12/2025.

Fait à La Trinité le 15/12/2025.

Pour le Maire et par délégation,
Cédric OMET

Directeur Général des Services



MAIRIE DE DRAP



Ouverture d'une enquête publique
relative au projet de création de la ligne 5
du Tramway soumis à étude d'impact

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Robert NARDELLI, Maire de la commune de DRAP, atteste que :

- L'arrêté préfectoral du 09/10/2025 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, à la mise en compatibilité du PLU métropolitain et à la mise en compatibilité du PLU de Drap
- L'avis d'ouverture d'enquête publique relative au projet de création de la ligne 5 du Tramway soumis à étude d'impact

ont fait l'objet d'un affichage, le vendredi 17 octobre 2025 et pour toute la durée de l'enquête publique, du 3 novembre 2025 au 12 décembre 2025 en mairie principale :

1. A l'accueil
2. Sur le Totem tactile

L'avis d'ouverture d'enquête publique relative au projet de création de la ligne 5 du Tramway soumis à étude d'impact est également visible sur le lieu de l'enquête publique :

3. Espace Jean Ferrat 41, avenue Jean Moulin - DRAP

Attestation délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

A DRAP, le 17 octobre 2025

Le Maire
Robert NARDELLI

APPELS D'OFFRES

LES ANNONCES LÉGALES

AVIS D'APPELS

AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE

Commune de L'Escarene

Mode de passation : Marché selon procédure adaptée.
Personne responsable du marché : Monsieur le Maire de L'Escarene.
Objet de la consultation :
Marché de travaux de voirie 2025-2026:
Lot 1 : Revêtement voirie
montant minimum : 15.000,00 Euros H.T.
montant maximum : 400.000,00 Euros H.T.
Lot 2 : Pose bordures béton T2
montant minimum : 2.000,00 Euros H.T.
montant maximum : 60.000,00 Euros H.T.
Lot 3 : Pose réseaux
montant minimum : 2.000,00 Euros H.T.
montant maximum : 50.000,00 Euros H.T.
Lot 4 : Ralentisseur
montant minimum : 3.000,00 Euros H.T.
montant maximum : 30.000,00 Euros H.T.
Lot 5 : Mur béton
montant minimum 0,00 Euros H.T.
montant maximum : 150.000,00 Euros H.T.
Lot 6 : Mur gabions
montant minimum 0,00 Euros H.T.
montant maximum : 150.000,00 Euros H.T.
Lot 7 : Mur cyclopéen
montant minimum 0,00 Euros H.T.
montant maximum : 150.000,00 Euros H.T.
Nature : Accord cadre à bon de commande avec minimum et maximum.
Les prix devront être établis pour la collectivité avec la mention HT et TTC et à partir du bordereau général des prix (B.G.P.) et du détail quantitatif estimatif comparatif à compléter.
Critères de jugement :
Prix, (40%) ;
Valeur technique de l'offre, (30%) ;
Délais d'intervention pour la réalisation des travaux, (30%).
Avant attribution, la commune se réserve la possibilité de négocier avec les candidats.
Durée du marché : 18 mois.
Estimation prévisionnelle du coût des travaux : 200 000 € TTC tous lots confondus.
Retrait du dossier : téléchargeable sur le site :
www.synapse-entreprises.com - Tél : 01 72 33 90 70
Renseignements administratifs et techniques :
Via www.synapse-entreprises.com ou à défaut via le mail de la Mairie :
mairie@escarene.fr avec copie à dgs@escarene.fr
Date limite des offres : mercredi 12 novembre 2025 à 12 heures.
Date d'envoi à la publication et affichage en mairie : mercredi 08 octobre 2025.

Commune de Cannes

AVIS DE PUBLICITE

Avis de publicité pour l'occupation temporaire d'une dépendance située sur le boulevard du Midi Louise Moreau en vue de l'exploitation d'un kiosque saisonnier

1 - Autorité gestionnaire du domaine public :
Nom : Mairie de Cannes.
Adresse : Hôtel de Ville, Monsieur le Maire, direction de la Mer et du Littoral, 1, place Bernard Cornut Gentile, CS 30140, 06414 Cannes Cedex, France.
Contacts :
Marie-Gaëlle HENRY : 04.97.06.45.06
Kevin OLLIVIER : 04.89.82.21.63
Annabelle ALBERTI : 04.97.06.46.90
2 - Procédure :
Mise en concurrence pour l'attribution d'un emplacement destiné à l'accueil d'un kiosque alimentaire boulevard du Midi Louise Moreau, par convention d'occupation précaire et révoquable (art. L.2122-1-1 CGPPP).
3 - Objet - Convention d'occupation d'un emplacement sur le domaine public communal, ci-après désigné :
Emplacement : kiosque n°14, boulevard du Midi Louise Moreau, face à la Brasserie le Madrigal.
4 - Durée :
Autorisation accordée jusqu'au 30 novembre 2027, sans renouvellement. Délai de 18 mois maximum pour installer le kiosque neuf ; exploitation obligatoire du 15 avril au 30 septembre et autorisée du 15 février au 30 novembre.
5 - Redevances :
À titre indicatif, la redevance fixe est de 619,70 € TTC/mois, au titre de l'année 2025.
Ce montant est révisé chaque année par le conseil municipal. Redevance variable : pourcentage du chiffre d'affaires HT, à proposer par le candidat (minimum 1 %).
6 - Site internet sur lequel le présent avis est disponible en intégralité :
Vous retrouverez les informations détaillées de l'avis de publicité sur le site internet de la ville de Cannes : www.cannes.com - Rubrique : « avis de publicité ».
7 - Date limite de dépôt des dossiers :
Le 10 novembre 2025 à 17h00.
8 - Date de publication : le 10 octobre 2025.

VOS SUPPORTS HABILITÉS POUR LES ANNONCES LÉGALES ET MARCHÉS PUBLICS

LES SUPPORTS PAPIER

nice-matin var-matin

LES SUPPORTS NUMÉRIQUES

nicematin.com varmatin.com

Tel. 04 93 18 71 49 - legales@nicematin.fr

AVIS D'ENQUÊTES

Conformément à l'arrêté du 16 décembre 2024 modifiant l'arrêté du 19 novembre 2021 relatif à la tarification et aux modalités de la publication des annonces judiciaires et légales, le tarif au caractère est fixé pour l'année 2025 à 0,187 € HT pour les Alpes-Maritimes. Par dérogation, conformément à l'article 2 du présent arrêté, modifiant l'article 3 de l'arrêté du 19 novembre 2021, certaines annonces légales font l'objet d'une tarification forfaitaire. Pour information, les annonces relatives aux sociétés et fonds de commerce font l'objet d'une centralisation sur la base de données numérique centrale mentionnée au deuxième alinéa de l'article 1er de la loi du 4 janvier 1955 et régie par décret du 28 décembre 2012.

ENQUETE PUBLIQUE

Révision du PLU d'Opio

Le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Opio a été prescrit par délibération du Conseil Municipal le 13 septembre 2022. En date du 16 avril 2024, le conseil municipal a débattu sur les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable puis a débattu de nouveau en date du 17 décembre 2024. Par délibération du 20 mai 2025, le conseil municipal a décidé d'approuver le bilan de la concertation et d'arrêter le projet de révision du PLU.

L'enquête publique se déroulera sur une période de 38 jours du mardi 7 octobre au jeudi 13 novembre 2025. Par décision du 5 août 2025, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nice a désigné Madame Françoise HENNETEAU commissaire enquêteur titulaire, et Monsieur Giovanni VALASTRO commissaire enquêteur suppléant.

Chacun pourra prendre connaissance du dossier durant cette période tous les jours du lundi au vendredi de 13h30 à 17h30 et consigner éventuellement ses observations sur le registre d'enquête ou les adresser à l'adresse suivante : Révision du PLU, Madame la Commissaire Enquêteur, Hôtel de Ville, 06850 Opio.

Madame la Commissaire enquêteur recevra à la mairie le mardi 7 octobre, le vendredi 17 octobre, le lundi 27 octobre et le jeudi 13 novembre de 9h00 à 16h00 en continu.

PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

Préfecture des Alpes-Maritimes
Direction des élections et de la légalité
Bureau des affaires foncières et de l'urbanisme
Pôle opérations foncières
Communes de Nice, La Trinité et Drap

1^{ER} AVIS D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet de création de la ligne 5 du tramway soumis à étude d'impact
Autorité expropriante : la Métropole Nice Côte d'Azur

Le préfet des Alpes-Maritimes informe le public qu'en application de l'arrêté préfectoral du 9 octobre 2025 et des dispositions du code de l'environnement (chapitre III du titre II du livre Ier relatif à la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement), il sera procédé à une enquête publique portant sur le projet de création de la ligne 5 du tramway : du lundi 3 novembre au vendredi 12 décembre 2025 inclus, soit pendant 40 jours consécutifs.

Cette enquête est organisée au titre des différentes réglementations dans le cadre de :

- La déclaration d'utilité publique (DUP) du projet ;
- La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm) et du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Drap ;
- L'évaluation environnementale commune portant sur le projet et sur la mise en compatibilité des deux documents d'urbanisme.

La Métropole Nice Côte d'Azur, maître d'ouvrage, poursuit l'extension de son réseau structurant de transport en commun après la réalisation des 3 premières lignes et de la ligne 4 en cours de travaux, par la création d'une nouvelle ligne de transport en commun en site propre. Insérée au schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon de 2040, la ligne 5 empruntera la vallée des Paillois, desservira les communes de Nice, depuis le Palais des Expositions, La Trinité et Drap, terminus de la ligne. Elle permettra également la desserte indirecte de Saint-André-de-La-Roche. En accompagnement du linéaire et de l'infrastructure de tramway proprement dite, des équipements connexes seront créés favorisant l'intermodalité la desserte de pôles économiques structurants et de quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Le projet comporte notamment la création :

- de 7,6 km d'infrastructure nouvelle de tramway répartis sur 3 communes : Nice, La Trinité et Drap comprenant 15 stations permettant notamment la desserte de grandes équipements, commerces, pôles de vie des communes traversées, y compris les centres-villes de La Trinité et Drap ;
- De parkings-relais, de pistes et voies cyclables le long de l'itinéraire urbain de la ligne ;
- La création d'un pôle d'échanges multimodal au droit de la gare de La Trinité-Victor comprenant un parc-relais directement connecté à la pénétrante du Paillois pour les usagers venant du nord, une gare routière de rabattement des lignes interurbaines desservant la vallée du Paillois et une connexion directe à la station de tram, au centre-ville de La Trinité et au quai de la gare SNCF ;
- La création d'un site de remisage et centre de maintenance pour les futures rames de la ligne 5.

L'objectif affiché de ce projet est de permettre une offre de transport en commun supplémentaire et des facilités de déplacement sur des axes actuellement saturés sur les quartiers de Nice Est, une requalification urbaine de territoires à enjeux, en particulier la vallée du Paillois, les Liserons, l'Ariane à Nice, la restructuration du centre hospitalier Sainte-Marie et le secteur Anatole France à La Trinité.

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Provence Alpes-Côte d'Azur a rendu son avis sur l'évaluation environnementale commune du projet. Cet avis est consultable sur le site internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Provence Alpes-Côte d'Azur (DREAL PACA) : www.paca.developpement-durable.gouv.fr

Les avis des communes de Nice, La Trinité et Drap, consultées sur l'impact du projet sur l'environnement, sont consultables sur le site internet de la préfecture des Alpes-Maritimes : www.alpes-maritimes.gouv.fr (rubriques : publications/enquêtes publiques/expropriations).

Un exemplaire papier du dossier d'enquête comprenant l'étude d'impact du projet et son résumé non technique, l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUm et de la mise en compatibilité du PLU de Drap, l'évaluation des incidences Natura 2000, l'évaluation socio-économique, l'avis de la MRAe sur l'évaluation environnementale commune et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, les avis réglementaires des services consultés dans le cadre de l'instruction du dossier, ainsi que les registres d'enquête seront déposés, à Nice mairie annexe l'Ariane (SIEGE de l'ENQUÊTE) et mairie annexe Pasteur Bon-Voyage, à la Trinité Médiathèque Les 4 Chemins et à Drap Espace Jean Ferrat, pendant toute la durée de l'enquête, afin que chacun puisse en prendre connaissance, aux jours et heures habituels d'ouverture au public figurant au tableau ci-dessous.

Cette enquête sera conduite par une commission d'enquête désignée par la présidente du tribunal administratif de Nice, composée comme suit :

- Président : M. Léonard LOMBARDO, ingénieur cadre dirigeant d'EDF GDF, retraité ;
- Membres : M. Daniel ROULETTE, cadre supérieur de France Télécom, retraité, M. Gérard GRISERI, ingénieur consultant secteur industriel, retraité, Mme Odile BOUTEILLER, directrice territoriale, retraitée et Mme Jocelyne GOSSELIN, ingénieur au CNRS, retraitée. Mme Claude COHEN, cadre de la fonction publique, retraitée et M. Paul-Denis SOLAL, directeur de PME, retraité ont été désignés en qualité de suppléants.

Durant toute la durée de l'enquête, un membre de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public en mains, pour recevoir ses observations lors des permanences, aux dates et heures indiquées dans le tableau ci-après.

PUBLIEZ VOS ANNONCES LÉGALES

Scannez le QR Code

FACILITEZ VOUS LES FORMALITÉS !

nice-matin

04 93 18 71 49 - legales@nicematin.fr

Permanences de la commission Nice : mairie annexe Ariane et mairie annexe Pasteur Bon-Voyage : de 9h à 12h et de 13h30 à 16h30 Drap : Espace Jean Ferrat : de 9h à 12h et de 13h30 à 16h30 La Trinité : de 10h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30		
Nice : mairie annexe l'Ariane Siège de l'enquête 54, rue Anatole de Monzie 06300 Nice) : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30h	Lundi 3 novembre 2025 Mercredi 12 novembre 2025 Mercredi 19 novembre 2025 Jeudi 20 novembre 2025 Lundi 24 novembre 2025	Jeudi 27 novembre 2025 Mercredi 3 décembre 2025 Jeudi 4 décembre 2025 Lundi 8 décembre 2025 Vendredi 12 décembre 2025
Nice : mairie annexe Pasteur Bon-Voyage (183, avenue du Maréchal Lyautey Voie Romaine 06364 Nice Cedex 4) : du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30	Lundi 3 novembre 2025 Mercredi 12 novembre 2025 Lundi 17 novembre 2025 Jeudi 20 novembre 2025	Mardi 25 novembre 2025 Vendredi 28 novembre 2025 Lundi 1er décembre 2025 Vendredi 12 décembre 2025
La Trinité : Médiathèque Les 4 Chemins (boulevard François Suarez 06340 La Trinité) : mardi de 13h30 à 17h30, mercredi, vendredi et samedi de 10h30 à 17h30	Mercredi 5 novembre 2025 Vendredi 7 novembre 2025 Samedi 8 novembre 2025 Vendredi 14 novembre 2025 Samedi 15 novembre 2025 Vendredi 21 novembre 2025 Samedi 22 novembre 2025 Mercredi 26 novembre 2025	Vendredi 28 novembre 2025 Samedi 29 novembre 2025 Mercredi 3 décembre 2025 Vendredi 5 décembre 2025 Samedi 6 décembre 2025 Mercredi 10 décembre 2025 Vendredi 12 décembre 2025
Drap : Espace Jean Ferrat (41, avenue Jean Moulin 06340 Drap) du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h	Lundi 3 novembre 2025 Mercredi 5 novembre 2025 Lundi 7 novembre 2025 Jeudi 14 novembre 2025 Vendredi 14 novembre 2025 Lundi 17 novembre 2025	Vendredi 21 novembre 2025 Mardi 25 novembre 2025 Lundi 1er décembre 2025 Jeudi 4 décembre 2025 Vendredi 5 décembre 2025 Vendredi 12 décembre 2025

Une version numérique du dossier d'enquête sera consultable pendant la durée de l'enquête sur :

- Le site internet dédié à l'enquête publique : www.enquete-publique-tramwayL5.fr
- Le site internet de la préfecture des Alpes-Maritimes : www.alpes-maritimes.gouv.fr (rubriques publications/enquêtes publiques/expropriations).

De plus, un poste informatique permettant un accès gratuit au dossier sera mis à disposition du public au siège de l'enquête à la mairie annexe de l'Ariane, siège de l'enquête, conformément aux dispositions de l'article L.123-2 du code de l'environnement.

Pendant toute la durée de l'enquête, soit du lundi 3 novembre à partir de 8h30 jusqu'au vendredi 12 décembre 2025 inclus au plus tard à 16h30, heure de clôture de l'enquête, toute personne intéressée pourra consigner ses observations :

- Sur les 3 registres d'enquête papier à feuillets non mobiles, DUP, mise en compatibilité du PLUm et mise en compatibilité du PLU, cotés, paraphés et ouverts par le président ou un membre de la commission d'enquête, déposés dans les 4 lieux d'enquête et aux jours ouvrables et horaires d'ouverture au public mentionnés ci-dessus ;
- Par voie électronique sur le registre dématérialisé ouvert depuis le site internet dédié à l'enquête publique : www.enquete-publique-tramwayL5.fr

Ces observations et propositions électroniques seront consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête, soit du lundi 3 novembre à partir de 8h30, jusqu'au vendredi 12 décembre 2025 inclus, au plus tard à 16h30, heure de clôture de l'enquête. Également à l'adresse électronique suivante dans les mêmes conditions :

pref-tramwayL5@alpes-maritimes.gouv.fr

Par correspondance : les observations et propositions pourront également être adressées par courrier papier à l'attention de M. le président de la commission d'enquête du projet d'extension du réseau Tramway de Nice - Ligne 5, à la mairie annexe l'Ariane, siège de l'enquête, 54 rue Anatole de Monzie 06300 Nice et devront lui parvenir avant la date et l'heure de clôture de l'enquête en mairie.

Ces observations adressées par courrier seront annexées au registre d'enquête publique ouvert au siège de l'enquête et seront consultables sur place pendant toute la durée de l'enquête.

Dans un délai d'un mois à compter de la clôture de l'enquête, la commission d'enquête établira un rapport et consignera dans un document séparé ses conclusions motivées sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité du PLUm et sur la mise en compatibilité du PLU de Drap en précisant si elles sont favorables, défavorables avec réserves ou défavorables.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête dans les 4 lieux d'enquête précités et seront consultables, pendant les mêmes conditions de délai, sur le site internet de la préfecture des Alpes-Maritimes : www.alpes-maritimes.gouv.fr (rubriques publications/enquêtes publiques/expropriations).

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Des informations relatives au projet peuvent être obtenues auprès de la Métropole Nice Côte d'Azur, à la Direction des infrastructures de transport : contact@enquete-publique-tramwayL5.fr dans les conditions décrites à l'article R124-1 du code de l'environnement.

Sous réserve des résultats de l'enquête publique, le maître d'ouvrage devra délibérer et édicter une déclaration de projet en se prononçant sur l'intérêt général du projet.

À l'issue de l'enquête, le préfet des Alpes-Maritimes est l'autorité compétente pour déclarer d'utilité publique le projet emportant mise en compatibilité du PLUm et du PLU de Drap.

Fait à Nice, le 9 octobre 2025.

Pour le préfet, le secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes.
Signé : M. Patrick AMOUSSOU-ADEBLE.

Décision du TA n°25000029/06 du 04/08/2025 EP Ligne 5 Tramway

Remise du Procès-Verbal de Synthèse (PVS)

Des observations relatives à l'enquête publique n°25000029/06

Ligne5 du Tramway de Nice à Drap

Je soussigné, Léonard LOMBARDO, Président de la commission d'enquête, désigné par le Tribunal Administratif de Nice, décision mentionnée dans l'arrêté préfectoral du 9 octobre 2025 prescrivant l'enquête publique.

certifie avoir remis le 22 décembre 2025 à :

Monsieur Olivier HUGUES

Chef de projet ligne 5 Tram

Direction des Infrastructures du Transports à la Métropole Nice Côte d'Azur

Représentant Monsieur le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur, Maître d'Ouvrage et responsable du projet .

Le Procès-Verbal de Synthèse (PVS) des observations émanant des intervenants lors de l'enquête publique du 03 novembre 2025 au 12 décembre 2025 inclus.

En accord avec l'Autorité Organisatrice de l'enquête publique , le responsable du projet dispose d'une prolongation du délais, tenant compte des fêtes de fin d'année, pour remettre le mémoire en réponse au PVS le 13 Janvier 2026.

La notification de la remise du Procès- Verbal de Synthèse est signée conjointement par le Responsable du projet et le Président de la commission d'enquête publique.

Fait à Antibes, le 22 décembre 2025

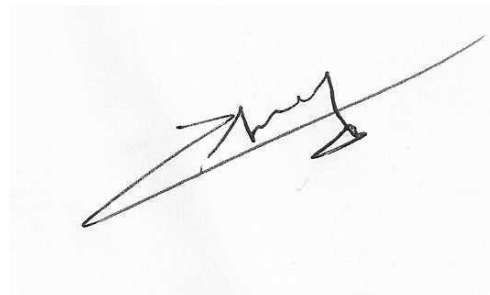
Le représentant du
Président de la Métropole NCA

Reçu le 22/12/2025



Le chef de projet tramway ligne 5
Olivier HUGUES

Le Président de la
de la commission d'enquête





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

Nice, le 11 DEC. 2025

Affaire suivie par : Anne Saint-Sardos
04 93 72 29 95
✉ anne.saint-sardos@alpes-maritimes.gouv.fr

Monsieur le président,

Par courrier daté du 3 décembre 2025, vous avez sollicité l'octroi d'un délai supplémentaire pour la remise de votre rapport et de vos conclusions motivées concernant l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, à la mise en compatibilité du PLUm et à la mise en compatibilité du PLU de Drap relative à la création de la ligne 5 du tramway. Cette enquête s'est déroulée du 3 novembre au 12 décembre 2025.

Compte tenu des congés de fin d'année, vous étiez convenu avec les services de la métropole Nice Côte d'Azur que la remise du mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse ne pourra intervenir que le 13 janvier 2026. L'analyse dudit mémoire à cette date tardive aura pour effet de retarder la réalisation du rapport d'enquête et des conclusions motivées par la commission d'enquête.

Pour faire suite à cette demande et conformément à l'article L.123-15 alinéa 1 du code de l'environnement, j'ai sollicité l'avis du président de la métropole Nice Côte d'Azur qui a répondu favorablement par courrier du 9 décembre 2025.

Au regard de ces éléments, je fais droit à votre demande et vous accorde un délai de 8 jours supplémentaires pour la remise de votre rapport et de vos conclusions motivées.

Ces documents devront donc être transmis à mes services, **au plus tard le 20 janvier 2026.**

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

Monsieur Léonard Lombardo
405 chemin des Moyens Bruquets
06600 ANTIBES

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général
SG 4898

Patrick AMOUSSOU-ADEBLE

Copie pour information :
Mme la présidente du tribunal administratif de Nice



Métropole Nice Côte d'Azur
Communes de Nice, La Trinité et Drap

Création de la ligne 5 de tramway

MÉMOIRE EN RÉPONSE AU PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

MÉTROPOLE
NICE CÔTE D'AZUR

SOMMAIRE

1.	L'ENQUÊTE PUBLIQUE	4
2.	BILAN GÉNÉRAL DE L'ENQUÊTE	6
2.1.	BILAN QUANTITATIF	6
2.1.1.	LES CHIFFRES	6
2.1.2.	ORIENTATIONS	6
2.2.	BILAN QUALITATIF	6
3.	OBSERVATIONS DU PUBLIC PAR THÈME.....	7
3.1.	DOSSIER ET DÉROULEMENT DE L'EP	7
3.2.	LE PROJET	7
3.3.	INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES	15
3.4.	LES AUTRES MODES DE DEPLACEMENTS	18
3.5.	ECONOMIE GENERALE DU PROJET	29
3.6.	IMPACT SOCIO -ECONOMIQUE DU PROJET	31
3.7.	INCIDENCES CHANTIER.....	37
3.8.	RISQUES NATURELS	42
3.9.	MISE EN COMPATIBILITE DU PLUm.....	44
3.10.	FONCIER.....	45

Le 22 décembre 2025, Monsieur Léonard LOMBARDO, Président de la Commission d'enquête, accompagné de Mmes GOSSELIN et BOUTEILLER et de MM. ROULETTE et GRISERI, commissaires enquêteurs, désigné par décision n° 25000029/06 du 4/08/2025 du Tribunal Administratif de Nice pour conduire les enquêtes publiques conjointes préalables à la DUP entraînant mise en compatibilité du PLUM du PLU de Drap pour le projet de création de la ligne 5 de tramway qui s'est tenue du lundi 3 novembre 2025 au 12 décembre 2025 inclus, a remis à M. HUGUES, pour la Métropole Nice Côte d'Azur, Direction des Infrastructures de Transport, le procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales recueillies durant l'enquête en application de l'article R123-18 du code de l'environnement.

Dans le délai prévu par le code de l'environnement et modifié après accord de la préfecture par courrier du 11 décembre 2025 au président de la commission, la Métropole Nice Côte d'Azur adresse son mémoire en réponse à la commission d'enquête.

Nota : afin de faciliter la lecture de ce document, il a été décidé de conserver la structuration du procès-verbal de synthèse, les observations du public et les questions posées sont reproduites intégralement en couleur **noire**. Les questions de la commission d'enquête et du public au maître d'ouvrage sont également reproduites en couleur **noire**.

Les réponses du maître d'ouvrage suivent chaque observation ou question et sont identifiées par la *couleur bleue* et en italique.

1. L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'arrêté préfectoral du 09 octobre 2025, prescrit l'ouverture d'une l'enquête publique préalable à la DUP, Déclaration d'Utilité Publique pour le projet concernant la création de la ligne 5 du tramway et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme du PLUM pour les communes la Métropole, Nice et La Trinité et du PLU de Drap.

A ce titre, une commission d'enquête publique composée de 5 commissaires enquêteurs a été désignée par la Présidente du Tribunal Administratif de Nice par la décision N°25000029/06 du 04/08/2025

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 03 novembre 2025 au vendredi 12 décembre 2025 inclus soit une durée de 40 jours.

Le public a été informé de cette enquête par la publicité réglementaire par voie de presse, par affichage réglementaire dans les 3 mairies concernées par le projet et sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

Pendant toute la durée de l'enquête, le public a pu consulter l'ensemble des pièces du dossier par voie numérique sur le site du registre dématérialisé, sur le site de la préfecture des Alpes Maritimes et sous format papier sur les 4 lieux d'enquête.

Le public a pu déposer ses contributions suivant différents modes :

- -Sur les registres papier dédiés A (DUP), B (Mise en compatibilité du PLUM) et C (Mise en compatibilité du PLU de Drap)
- Par courriers papiers joints aux registres
- Par courriels sur le site de la préfecture
- Sur le formulaire du registre dématérialisé.

Les commissaires enquêteurs ont tenu 45-permanences sur les 4 lieux d'enquête aux dates et heures fixées par l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Les permanences se sont tenues dans des conditions pas toujours satisfaisantes et adaptées selon les lieux d'enquête.

Par ailleurs, le Président de la commission d'enquête accompagné des commissaires enquêteurs a rencontré les maires de de La Trinité, de Drap et de Nice ou leurs représentants.

Conformément à l'article 14 de l'arrêté préfectoral, la Commission d'enquête rencontrera le porteur de projet pour lui remettre les observations écrites et orales consignées dans le Procès-Verbal de synthèse le 22/12 /2025, en l'invitant à produire ses observations éventuelles le 13 janvier 2026 conformément à l'accord de la préfecture par lettre du 11 décembre 2025 au président de la commission.

Méthodologie de traitement des contributions du public

La commission d'enquête a défini dans le RD les thèmes suivants nécessaires au classement des observations du public :

- Thème 1 : Dossier et déroulement de l'EP
- Thème 2 : Le projet
- Thème 3 : Incidence du projet sur l'environnement
- Thème 4 : Organisation- autres modes de déplacement
- Thème 5 : Economie générale du projet
- Thème 6 : Impacts socio- économiques
- Thème 7 : Incidence en phase chantier
- Thème 8 : Risques naturels
- Thème 9 : Mise en compatibilité des PLU

- Thème 10 : Impact foncier
- Thème 11 : Hors champ des EP

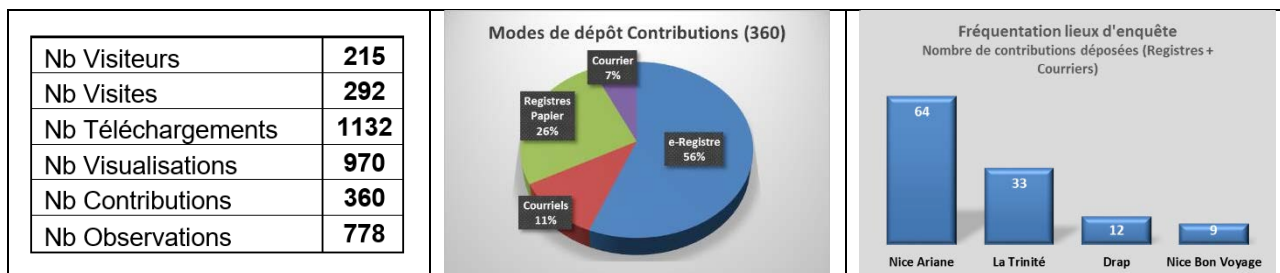
Chaque thème est attaché à un objet, le couple « thème-objet » permet d'assurer une cohérence dans le traitement des observations au niveau des membres de la commission.

Les observations ayant une orientation favorable au projet apparaissent dans les statistiques et ne font pas l'objet de questions au PVS.

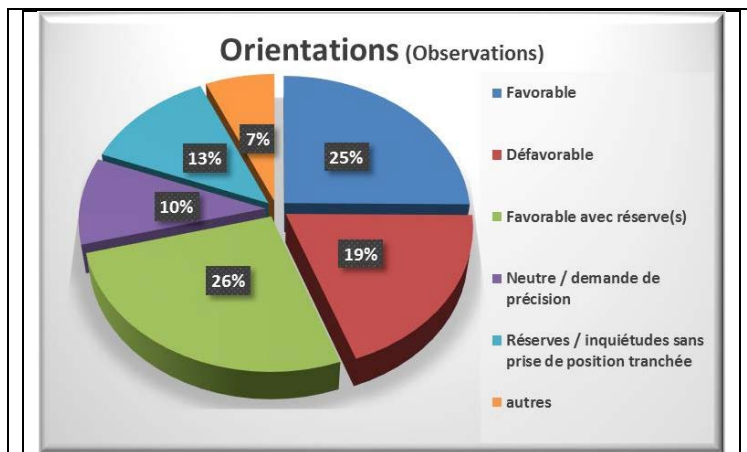
2. BILAN GÉNÉRAL DE L'ENQUÊTE

2.1. BILAN QUANTITATIF

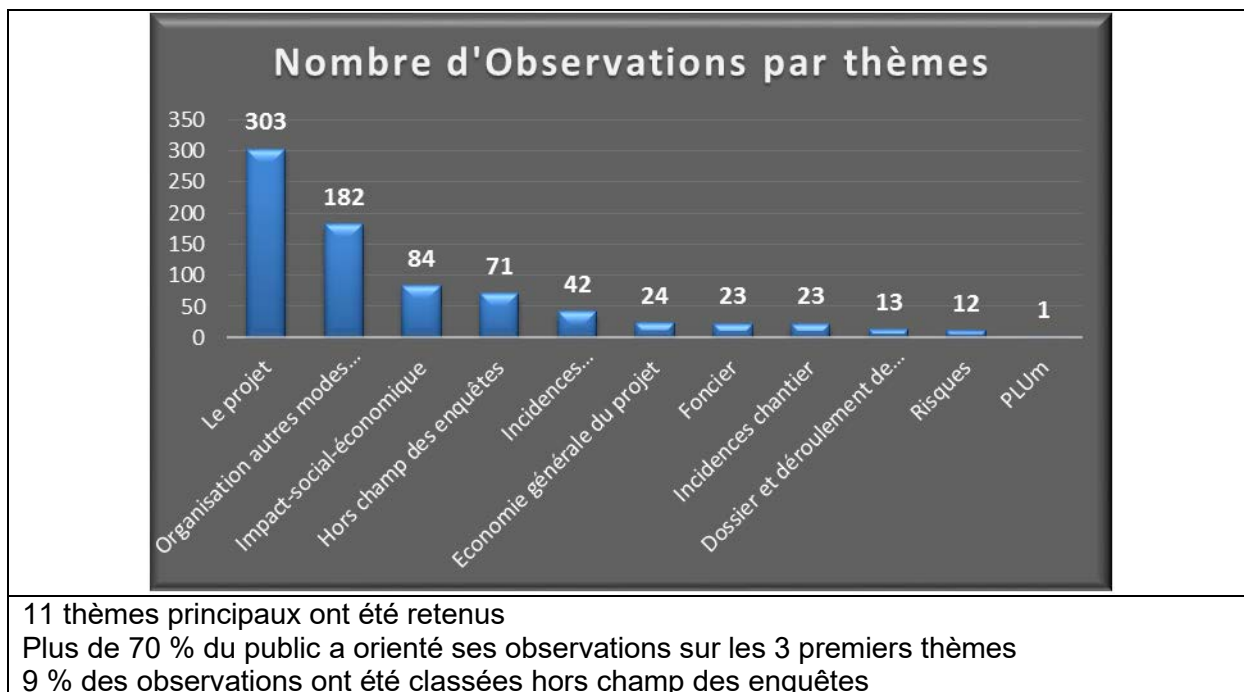
2.1.1. LES CHIFFRES



2.1.2. ORIENTATIONS

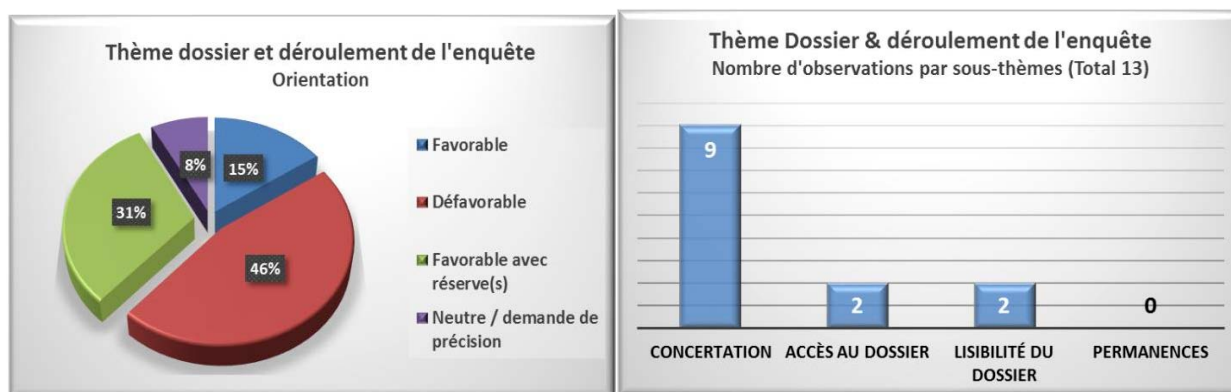


2.2. BILAN QUALITATIF



3. OBSERVATIONS DU PUBLIC PAR THÈME

3.1. DOSSIER ET DÉROULEMENT DE L'EP



La concertation est le sous-thème le plus souvent cité par les déposants (70 %). Toutefois la concertation effectuée en amont de l'enquête a été jugée insuffisante et une minorité exprime un manque d'information sur la tenue de l'enquête

QUESTION DE LA COMMISSION AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Pourquoi ne pas avoir fait appel à un garant pour la concertation ?

REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Conformément au Code de l'Urbanisme, en application des articles L103-2 et suivants, afin d'associer la population à la définition du projet, le Conseil métropolitain a délibéré le 16 décembre 2021 pour lancer la concertation publique préalable à l'aménagement de la ligne 5 de tramway et en définir ses modalités. Il n'a pas été retenu de faire appel à un garant.

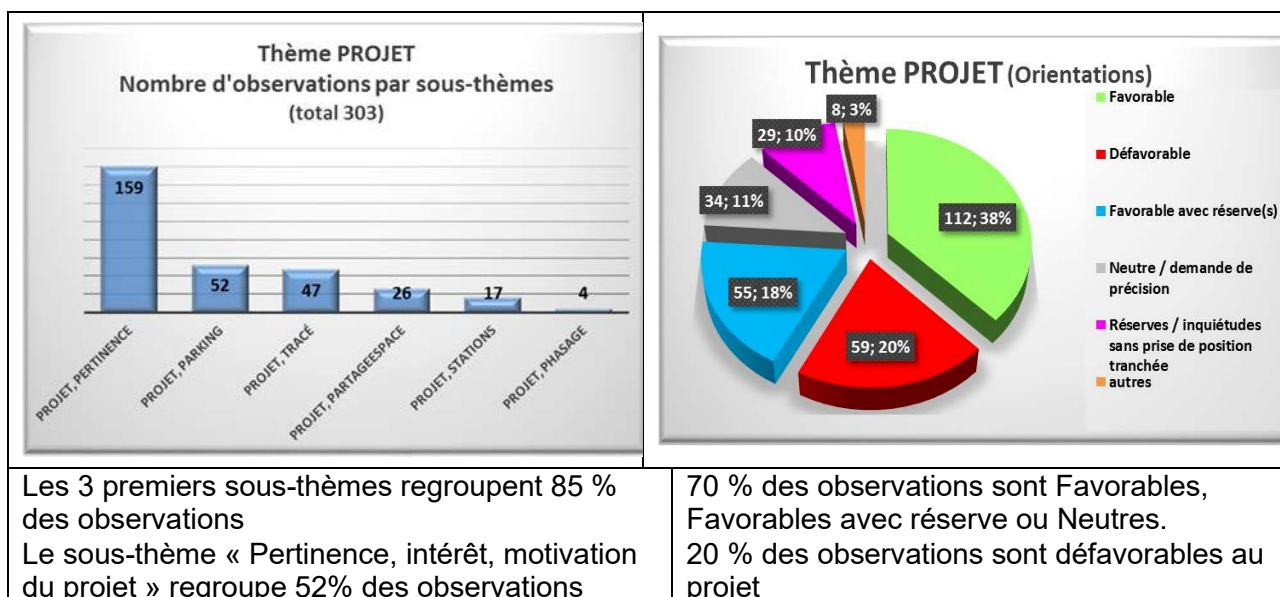
Quatre lieux d'exposition et de mise à disposition d'un registre de la concertation ont été identifiés et quatre réunions publiques se sont tenues. Elles ont été coanimées, selon les lieux, par Egis Conseil, assistant de la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'animation de la concertation et les élus des territoires concernés.

Le bilan de la concertation a été établi par Setec Organisation, assistant de la maîtrise d'ouvrage (AMO).

La mobilisation de ces deux AMO avait pour objet de garantir une neutralité et une objectivité dans la participation du public et dans le traitement de ses observations.

Elle a permis au conseil métropolitain réuni le 27 juin 2022 d'approuver ce bilan qui faisait état d'un accueil favorable de la population au projet et demandait des compléments d'études tous réalisés.

3.2. LE PROJET



Synthèse

Le projet de la ligne 5 du tramway suscite un soutien général basé sur : l'amélioration de la Mobilité, le désenclavement de certains quartiers ; la réduction de la dépendance à la voiture.

Toutefois de nombreuses préoccupations subsistent concernant sa pertinence, son tracé, et son impact sur la circulation et le stationnement. Les questions soulevées par les habitants devraient être prises en compte pour garantir que le projet réponde aux besoins de la communauté.

QUESTIONS DU PUBLIC AU MO

1. Calendrier et Urgence du Projet @2

Le projet suscite une attente forte, souvent qualifiée de "réparation d'une injustice historique", notamment pour le quartier de l'Ariane.

- **Question** : Est-il possible d'accélérer le calendrier pour que la ligne soit entièrement opérationnelle début 2030 afin de desservir les sites des JO d'hiver ?
- **Question** : Pouvez-vous confirmer que la ligne disposera d'assez de rames fin 2028 pour le premier tronçon malgré l'annulation de certains appels d'offres ?
- **Question** : La pérennité du projet est-elle assurée en cas de changement de majorité municipale ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

La Métropole a l'ambition de livrer les aménagements de la ligne aux dates annoncées dans le dossier d'enquête publique. Elle reste toutefois soumise aux délais de procédures réglementaires tant environnementales (l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale est prévue en 2026 mais reste liée à la procédure de révision du PPR Inondation du Paillon) que de passation des marchés publics (infrastructures, aménagement, acquisition du matériel roulant). Ces divers aléas sont aujourd'hui pris en compte et correctement appréhendés mais des décalages de planning doivent pouvoir être admis.

Lorsque la DUP de T5 sera obtenue et les autres procédures administratives maîtrisées, il sera toujours possible d'examiner les conséquences d'une accélération du calendrier.

Les rames de la ligne T5 seront de technologie équivalente à celle des lignes T2/T3 et T4 (plus récente et adaptée aux besoins actuels que la T1 et sans alimentation par ligne aérienne de contact);

ce parc de rames pourrait être mis à contribution par anticipation pour une première mise en service phasée

A ce jour, les sites olympiques sont projetés dans la Plaine du Var, accessibles par la ligne 3 de tramway. Même si s'y rendre en tramway depuis la vallée du Paillon est louable, le trajet imposerait d'emprunter la ligne 5 puis la ligne 1 (ou 8+ ou 12+) et enfin la ligne 3, ce qui en fait un itinéraire qui reste long. Un itinéraire par navette bus via l'autoroute A8 pourrait être envisagé et plus efficace selon la demande. Considérant l'échéance à moyen terme, le plan de transport définitif vers les sites olympiques n'est pas encore défini.

Enfin, le changement de majorité municipale et des équilibres au sein du conseil métropolitain sont difficilement anticipables. Le nouvel exécutif sera souverain et pourrait décider de surseoir à la concrétisation d'une politique volontariste en matière de transports en commun telle que décrite dans le schéma directeur des transports urbains.

2. Tracé, Connectivité et Intermodalité @11,

La pertinence du tracé et la fluidité des correspondances sont au cœur des préoccupations.

- **Optimisation du réseau** : Certains usagers craignent que le terminus au Palais des Expositions ne complique les trajets vers l'Ouest (Aéroport/Grand Arénas).
 - **Question** : Pourquoi ne pas prolonger la ligne en souterrain jusqu'à Durandy ou Jean Médecin pour éviter des ruptures de charge pénibles ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le projet de création d'une ligne de TCSP suivant le Paillon est inscrit au Schéma directeur des transports urbains 2040. Il participe pleinement à la stratégie en connectant certains pôles multimodaux du territoire, en créant de nouveaux parcs-relais et en proposant un mode de transport fiable et rapide à même de convaincre les automobilistes de délaisser leur véhicule au profit des transports en commun.

Le schéma directeur constitue un document stratégique de planification de la mobilité durable. Ce dernier ne prévoit pas de liaisonnement jusqu'à la station Durandy ou Jean Médecin. Il repose sur le renforcement et la complémentarité des lignes de transport en commun (connexion avec la ligne 1 et les lignes 8+ et 12+).

En outre, le prolongement en souterrain vers ces stations représenterait un coût exorbitant qu'il conviendrait d'étudier en regard de l'import voyageurs, sachant que les stations souterraines actuelles de Durandy ou Jean Médecin ne comportent pas de réservation pour une correspondance souterraine.

- **Question** : Une connexion physique (aiguillage) est-elle prévue avec la Ligne 1 aux stations Pont Michel ou Palais des Expositions ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Une connexion physique des voies des lignes 1 et 5 est prévue à hauteur de Pont Michel avec la réserve suivante quant au système d'exploitation envisagé : la ligne 1 sera connectée à la ligne 5 (station Pont-Michel) mais les deux lignes fonctionneront avec des systèmes d'exploitation différents ne permettant pas aux rames de la ligne 1 de circuler sur la ligne 5. En effet, le projet prévoit que les rames de la ligne 5 fonctionneront sur batterie rechargées en station par biberonnage comme sur les lignes 2 et 3, alors que celles de la ligne 1 sont alimentées en continu par ligne aérienne de contact (LAC). Si les rames de la ligne 5, qui doivent être équipées de pantographes pour leur maintenance notamment, pourront circuler sur la ligne 1 en étant alimentées par la ligne aérienne de contact, la réciproque n'est pas vraie.

- **Zones oubliées** : Le cas de Saint-André-de-la-Roche est soulevé.
 - **Question** : Pourquoi ne pas envisager une branche vers Saint-André (système en fourche comme la L2) ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La desserte en tram de la commune de Saint-André-de-la-Roche n'a pas été retenue du fait du gabarit très restreint de la voie (RM 19) qui mène à son centre-ville. L'insertion de la plate-forme tramway n'est pas envisageable avec le maintien de deux voies de circulation considérant le fort trafic issu du Val de Banquière. En outre, cette branche ne pourrait être prolongée au-delà du fait de la sinuosité et de la déclivité de cette voie. Il a ainsi été préféré proposer et optimiser les solutions de rabattement vers les transports en commun avec la création d'un parc-relais aux Ponts Jumeaux avec accès direct par shunt depuis la RM 19, la création (effective) d'une piste cyclable entre le centre-ville de Saint-André et ce P+R, et enfin le renforcement envisagé de la ligne de bus 19.

- **Le terminus** : Le choix d'un terminus à Drap est critiqué par rapport à une connexion au pôle multimodal Drap-Cantaron.
 - **Question** : Pourquoi ne pas avoir prolongé jusqu'au pôle multimodal existant plutôt que de construire un nouveau pont coûteux ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La Métropole, sur son territoire, qui ne va pas au-delà de Drap, est autorité organisatrice de la mobilité. La Région exerce l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de la communauté de communes des Paillons au travers de lignes de bus et du TER.

Aujourd'hui, le prolongement de la ligne vers le nord dans la vallée du Paillon, sur le territoire de la communauté de communes n'est pas prévu. Ni la communauté de communes du Pays des Paillons, ou encore la Région n'en ont manifesté le souhait.

Cependant, le terminus proposé à Drap de la ligne 5 ne bloque pas nécessairement son prolongement vers le PEM Drap/Cantaron, elle pourrait être prolongée sur le bd Stalingrad, le long du Paillon puis, selon un tracé à définir, un franchissement du Paillon et de la pénétrante vers Cantaron.

Dans le projet actuellement proposé, l'intermodalité TER / Tram / Bus / VL est organisée au pôle d'échanges multimodal de la Trinité.

3. Impact sur la Circulation Routière (Points Noirs) @25 .

C'est le principal point de crispation pour les opposants ou les usagers émettant des réserves.

- **Le Nœud Garigliano** : Le passage du tramway sur ce carrefour saturé (80 000 à 100 000 véhicules/jour) inquiète.
 - **Question** : Pourquoi ne pas avoir privilégié un passage en dénivelé (tunnel ou toboggan) pour éviter de paralyser totalement ce carrefour stratégique ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les inquiétudes concernant l'insertion des voies du tramway dans le fonctionnement du carrefour des ponts Garigliano ont déjà été formulées lors de la concertation publique menée au printemps 2022.

Aussi, la maîtrise d'ouvrage, depuis accompagnée par une équipe de maîtrise d'œuvre complète comptant parmi elle notamment des experts en circulation, a revu l'insertion du tram sur ce site et davantage étudié l'impact sur les flux de circulation.

Ainsi, les études de trafic réalisées dans le cadre du marché de maîtrise d'œuvre présentent une analyse approfondie du carrefour des ponts Garigliano et des axes y convergeant. Elles sont établies à partir d'un outil de modélisation dynamique. Ce modèle dynamique de trafic est généré à partir du modèle multimodal des déplacements adopté à l'échelle départementale MM06.

Les études ont analysé et testé différents scénarios d'aménagement pour limiter l'impact des travaux et du tramway en service et aussi proposé des améliorations de fonctionnement du carrefour.

Les améliorations issues de ces approfondissements sont les suivantes :

- *L'autopont de la pénétrante du Paillon est conservé et ne sera pas impacté pendant les travaux,*
- *L'emprise libérée sur le pont du Lion (en lieu et place de l'ancienne station Total) sera utilisée pour insérer la plate-forme du tramway et ainsi éviter d'empiéter sur les voiries (nombre de voies conservé).*

- Il est également prévu l'aménagement d'un « shunt routier » en rive droite du Paillon évitant aux usagers venant de l'A8 et de Saint-André-de-la-Roche de faire le tour complet du carrefour pour rejoindre le quartier de l'Ariane ou le futur parking-relais.

Dès lors, sur ces bases, les études de niveau « projet » (PRO) confirment une non-aggravation du fonctionnement de ce nœud routier avec l'arrivée du tramway T5. Elles seront consolidées avec la mise à jour dans les prochains mois du modèle MM06. Le maître d'ouvrage, dans le cadre de la poursuite et l'approfondissement des études, saura éventuellement adapter la conception de l'aménagement si le besoin était avéré.

Quant aux autres propositions et scénarios étudiés :

Le doublement de la voie de sortie de la pénétrante qui débouche sur le pont Garigliano-Lion ne permet pas de répondre à une demande de fluidification puisqu'une réduction de voie intervient immédiatement après dès la ligne de feux du carrefour puis en entrée de l'autoroute avec le passage à une seule voie.

Enfin, les solutions de passage du tram en aérien ou en tunnel (difficile de passer profondément sous le Paillon) ont été étudiées mais écartées du fait de l'encombrement de l'espace, de la présence de nombreux ouvrages d'art et du Paillon et pour deux raisons essentielles :

- Incompatibilité avec un dépôt sur le site retenu des Liserons qui doit être accessible à niveau ;
- Nécessité de création d'un ouvrage avec des rampes importantes pour franchir le pont routier. La configuration de telles rampes ne permettrait pas d'installer les stations Ponts Garigliano et Val de Banquière / Ste Marie où elles sont projetées remettant en question la bonne desserte du quartier des Liserons et du P+R des Ponts Jumeaux.

Enfin, au fur et à mesure des interventions sur le site, tant pendant la phase de travaux qu'à la mise en service de la ligne, des ajustements des cycles des feux du carrefour seront effectués pour adapter au mieux le fonctionnement du carrefour aux flux constatés. Les études d'exécution des entreprises et leurs dossiers d'exploitation sous chantier, visés par le maître d'œuvre viendront optimiser les hypothèses et les modalités de mise en œuvre.

Ainsi, par exemple, les cycles seront différenciés aux heures de pointe du matin et du soir pour répondre à la demande ; en cas de congestion particulière en raison d'un événement survenu sur le réseau routier, une modification des cycles en temps réel peut également être effectuée quitte à dégrader la priorité au tram. La Métropole s'appuie sur son centre de supervision du trafic (le centre multimodal des déplacements métropolitains – CMDM) qui peut actionner les feux en direct considérant que chaque seconde gagnée sur une ligne de feux permet le passage de quelques véhicules en plus et améliorer les réserves de capacité.

- **Le Pont Roma** : L'intersection avec la sortie de la pénétrante à La Trinité est jugée dangereuse pour la fluidité.
 - **Question** : Le tramway ne pourrait-il pas passer sous le Pont Roma, à l'instar de la ligne ferroviaire Nice-Breil ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le projet prévoit que le tramway franchisse à niveau le carrefour du Pont de la Roma :

- Pour des raisons foncières en limitant l'impact foncier du côté de la zone d'activités Anatole France,
- Pour des raisons économiques en limitant les élargissements d'ouvrages et les volumes de terrassement que pourraient générer un tracé le long des voies SNCF pour passer sous le pont de la Roma,
- Et aussi pour garantir un gabarit hydraulique suffisant en traversée du Paillon située environ 100 m plus loin. En effet, la cote des plus hautes eaux du Paillon définie par le PPR inondation en cours de révision impose une altitude supérieure aux ouvrages de franchissement du Paillon (tirant d'air par rapport aux plus hautes eaux).

Concernant le conflit potentiel au niveau du carrefour entre la voie de sortie de la pénétrante et le tramway, les études de circulation menées estiment la réserve de capacité du carrefour de l'ordre de 12 % en heure de pointe la plus chargée pour ce mouvement (HPM), ce qui est acceptable.

4. Alternatives Techniques et Doublons @28.

L'existence de la ligne de train Nice-Breil (RER) interroge sur la complémentarité des modes de transport.

- **Concurrence ou complémentarité** : Certains jugent le projet superflu face au train qui relie déjà Drap à Nice en 15 minutes.
 - **Question** : Pourquoi ne pas avoir privilégié un système de **Tram-train** utilisant les voies SNCF existantes ?
 - **Question** : Pourquoi ne pas simplement augmenter les fréquences du train et mettre en place des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) électriques, moins coûteux ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Le projet T5 est complémentaire de l'offre SNCF et non concurrente.

Le maillage de la desserte train n'est pas assez fin et ne permet pas une desserte satisfaisante des quartiers traversés dont les quartiers prioritaires de la politique de la ville (l'Ariane et les Liserons). Avec 15 nouvelles stations, la ligne T5 offre une meilleure offre de service, avec une rame toutes les 8 min à la mise en service et un service pouvant être renforcé à terme, accessible à tous entre 300 m et 750 m d'inter-distance entre les stations.

L'opportunité d'un mode tram-train a fait l'objet d'une étude spécifique en 2020 depuis Pont-Michel jusqu'à la Trinité et, au-delà, vers les communes de Drap et Cantaron. Les résultats de l'étude mettent en exergue :

- *Une fréquence non régulière 15' / 15' / 30', soit 20 minutes de fréquence en moyenne, ou avec une fréquence régulière à la ½ heure, construite autour d'une offre TER à 1 train par heure entre Nice-Ville et Breil sous couvert de travaux préalables de modernisation de l'axe ferroviaire. Cette irrégularité est liée à des problématiques techniques : tracé en voie unique sur certaines sections et où il n'est pas possible techniquement de doubler la voie (tunnel, proximité pénétrante...)*
- *Une offre de transport partielle qui bénéficiera essentiellement aux communes de Drap, de Cantaron et au quartier de l'Ariane soit entre 75 et 150 voyageurs par heure, ce qui correspondrait à un taux d'occupation faible de 8 %.*
- *Des problématiques techniques importantes :*
 - *le matériel circulant actuellement sur la ligne 1 présente la spécificité d'une double alimentation : alimentation sur batterie et ligne aérienne. La ligne Nice-Drap n'étant pas électrifiée, le matériel circulant sur le réseau ferroviaire est équipé de moteur thermique ;*
 - *le fait de faire circuler un service sur deux réseaux, l'un urbain et l'autre ferroviaire, dont les modes d'exploitation diffèrent, occasionne une complexification de l'organisation de l'exploitation de chacun de ces réseaux. En effet, les retards pris sur la partie urbaine (problème voyageurs, aléas techniques, perte de priorité aux carrefours à feux...) pourraient conduire à ne pas pouvoir respecter certains points de rendez-vous sur la section ferroviaire en voie unique et pourraient empêcher certains services tram-train de rentrer sur le réseau ferroviaire pour éviter tout risque de collision ou de rattrapage sur cette voie unique, pénalisant les voyageurs pendant plusieurs minutes. Et inversement, il s'agit d'éviter toute propagation des retards du tram-train liés à de possibles incidents ferroviaires (problème matériel, panne de signalisation...) sur la ligne 1 conduisant à déstabiliser l'exploitation d'une ligne exploitée à 4 minutes, et fréquentée par plus de 100 000 voyageurs par jour.*

Pour un BHNS, la création d'un site propre bus impose des libérations d'emprises souvent plus importantes que pour un gabarit tram même si elles épargnent des dévoiements de réseaux.

En comparaison du mode tram, le BHNS, pour répondre à une demande plus faible, nécessiterait une fréquence entre 3 et 4 min, ce qui est particulièrement élevé pour ce type de transport avec des risques accrus de manques de régularité de la ligne notamment sur les points durs circulatoires où les risques de perturbation sont plus importants.

L'évolutivité du mode tramway par l'augmentation possible tant de la capacité d'emport que de la fréquence a été un facteur décisif du choix. Si l'on transpose le succès des lignes 1 et 2, pour lesquelles les prévisions de fréquentation ont été très largement et rapidement dépassées, il apparaît nécessaire de permettre une évolutivité de l'offre de la ligne 5 à moyen terme.

Les études ont mis en lumière une réserve de capacité possible pour le tramway (fréquences de 8 à 6 minutes) là où le mode BHNS présentait un niveau de saturation pour les fréquences les plus élevées et donc aucune réserve de capacité.

À l'horizon final, quand la ligne sera intégralement mise en service, le mode tramway apparaît comme le seul à répondre aux enjeux de mobilité du secteur (45 900 passagers) en offrant un niveau de service et de confort constant et satisfaisant, y compris dans le temps.

5. Stationnement et Parcs Relais (P+R) @14.

Le dimensionnement des parkings est jugé insuffisant par de nombreux contributeurs pour absorber le flux des vallées amont (Paillon, Contes, Levens).

- **Capacité** : Les 1385 places prévues semblent dérisoires face aux 47 000 habitants de la vallée.
 - **Question** : Quelles solutions sont prévues lorsque le parking de Drap affichera complet ? Les habitants ne seront-ils pas contraints de reprendre leur voiture ?
- **Accessibilité** :
 - **Question** : Peut-on créer un accès direct au P+R des Ponts Jumeaux depuis l'autoroute A8 pour éviter de saturer le boulevard de l'Ariane ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Le stationnement est largement reconfiguré à l'occasion du projet suivant 3 principes fondateurs :

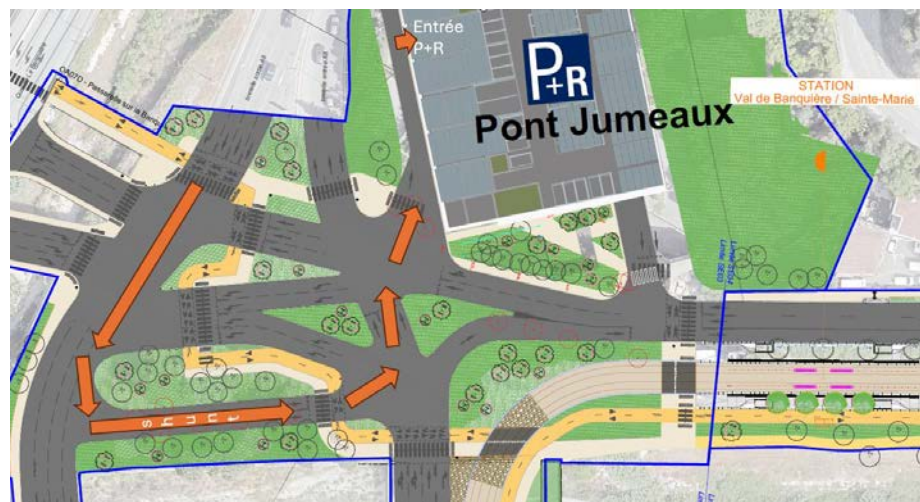
- recréer une offre de stationnement visant à compenser au mieux les places supprimées sur voirie ;
- créer des parkings-relais répondant au besoin de report modal ;
- maintenir des commodités d'usages pour la vie des quartiers et pour les équipements.

L'analyse des besoins a été réalisée via le modèle de trafic métropolitain et au regard des zones de captation des flux présentées. Les flux potentiellement intéressés par les P+R sont ceux passant à proximité directe des nouvelles infrastructures et pour lesquels un report modal au profit du tramway est efficient. Dans le cadre de cette étude, il a été considéré que les flux captables par les P+R sont ceux à destination des corridors des tramways T1, T2, T3, T4, T5 et du TER Nice-Breil.

Les parkings créés sur la commune de Drap à proximité du terminus de la ligne ont pour objectif de compenser le stationnement supprimé sur la place Georges Clemenceau mais également de répondre à une demande de report modal (parking-relais). Ils sont dimensionnés pour répondre à un besoin local, la voirie de la commune de Drap ne pouvant accueillir davantage de trafic.

Dès lors, c'est le parking-relais de la Trinité qui a été pensé et dimensionné pour permettre le rabattement des usagers en provenance de la vallée du Paillon avec un accès direct depuis la pénétrante.

L'accès au Parking Relais des Ponts Jumeaux est prévu depuis le carrefour en parallèle du mouvement de circulation pour rejoindre l'A8 ou Saint André de la Roche. Pour les véhicules en provenance de l'Ouest par l'A8, ils bénéficieront de la création de la voie dite de "shunt" évitant de traverser le pont du Tigre et le pont du Lion pour rejoindre le P+R (cf schéma ci-après). Ce shunt reste d'un coût plus raisonnable qu'une bretelle directe dénivelée.



6. Qualité de Vie et Aménagements Urbains

- **Espaces de vie : @117** À Drap, la destruction du parc pour enfants près de la mairie et de la place Jean Moulin (stationnement) inquiète les familles.
 - **Question** : En cas de destruction du parc, un nouvel espace de jeux sera-t-il construit simultanément ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le projet d'aménagement de la place Georges Clemenceau à Drap pour accueillir le terminus de la ligne 5 ne permet pas de conserver en son emplacement actuel le jardin d'enfants du fait de la proximité immédiate avec la plateforme ferrée. Toutefois, l'espace dégagé sur la place avec la suppression des places de stationnement en surface permettra de retrouver un lieu pour installer des jeux d'enfants. Un aménagement en ce sens, intégré à l'ensemble de la place réservée aux piétons et cycles, pourra être proposé en concertation avec la commune, compétente pour les aires de jeux d'enfants.

- **Sécurité des modes doux : @298**
 - **Question** : Les pistes cyclables seront-elles réellement sécurisées par des séparations physiques hautes (notamment devant l'école Bon Voyage) pour éviter le stationnement sauvage ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les aménagements cyclables sont réalisés conformément aux préconisations de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) et la conception d'une bande cyclables telle que proposée dans le projet répond au contexte urbain, sécurisé et apaisé souhaité.

Cependant, les aménagements sur le corridor de la ligne T5 s'insèrent très souvent dans un environnement contraint, et notamment sur la route de Turin. En effet, la présence de la caserne des pompiers à Bon Voyage a imposé des mesures pour maintenir la circulation des véhicules de secours en tout temps, y compris de congestion routière.

Dès lors, le choix de créer une bande cyclable le long des voiries circulables plutôt qu'une piste en site propre a été retenue sur cette section car elle présente l'avantage de réduire l'emprise nécessaire pour intégrer l'aménagement cyclable mais assure surtout une largeur minimale pour permettre l'intervention des secours (possibilité de dépassement des véhicules). En complément, au droit des stationnements longitudinaux, une zone tampon (0,5 m) sera réservée pour limiter les risques en cas d'ouverture de portière.

Le projet prévoit aussi une limitation de la vitesse à 30 km/h sur cet axe.

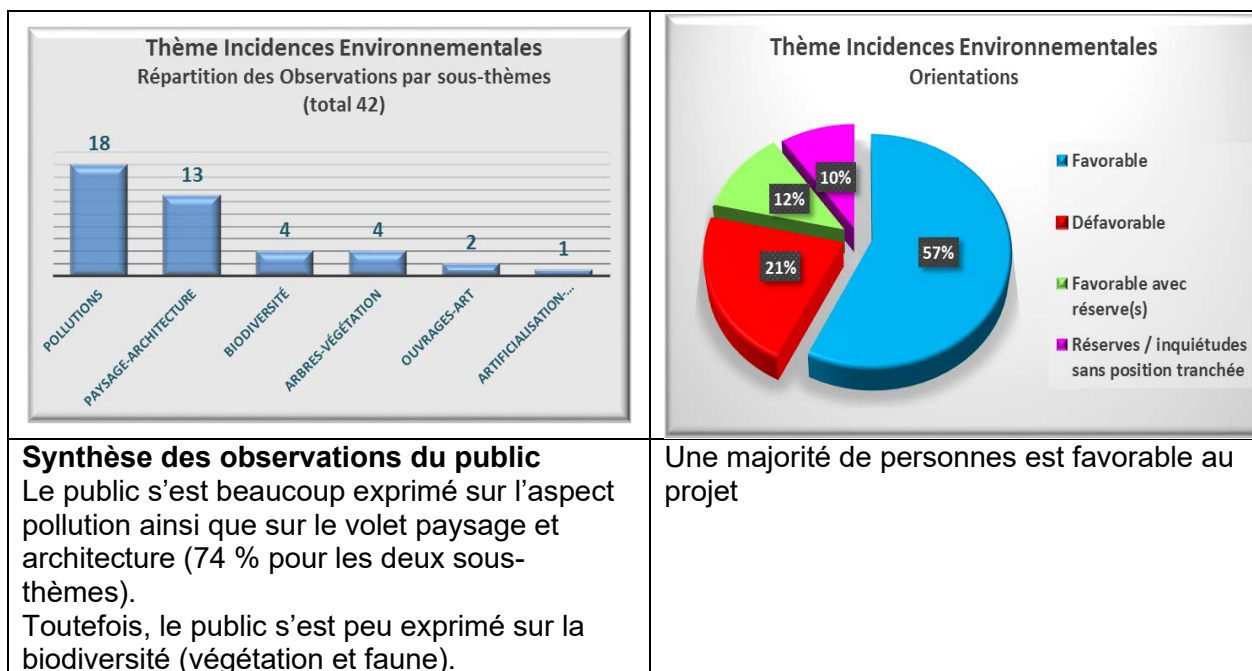
Enfin, au droit de l'accès à l'école Bon Voyage est prévu l'aménagement d'une traversée piétonne sécurisée par un plateau surélevé, des refuges piétons de part et d'autre de la plate-forme tramway. La lisibilité sera aussi renforcée par une différenciation de la matérialité au sol.

- **Exploitation : @356**
 - **Question** : Quels seront les horaires de fin de service ? Seront-ils alignés sur les lignes 1 et 2 (après minuit) pour favoriser la vie nocturne ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Comme pour les autres lignes de tramway, le service sera assuré de 4h30 à 1h00, avec des horaires légèrement étendus en été.

3.3. INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES



QUESTIONS DU PUBLIC AU MO

Insertion paysagère, architecturale @ 7 ; @262 ; R103 ,

Le descriptif du projet valorise le travail de requalification urbaine tout au long du tracé

Question : existe-t-il des zones ou quartiers où la comparaison avant/après ne va pas dans ce sens ?

Abattage d'arbres, végétalisation C149 ; R102 :...

La végétation est bienvenue mais Inquiétude au sujet des arbres abattus

Question comment vont être compensé toutes les suppressions

Effet sur la biodiversité@214; @94

Questions : Sera-t-il possible de conserver l'allée de Micocoulier ?

Le Maître d'Ouvrage s'est-il donné, dans le cadre de la réalisation de ce projet, une charte prenant en compte le respect dans la mesure du possible de la biodiversité et l'emploi de matériaux durables et moins nocifs ?

REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La création de la ligne T5 fait l'objet d'une forte ambition en matière de qualité paysagère avec une volonté de renforcer la présence végétale en ville suivant une palette riche et des aménagements paysagers diversifiés. Cette ambition s'inspire des principes édictés dans la Charte de l'Arbre adoptée par la Ville de Nice qui vise à développer une nouvelle approche de la gestion et la protection du patrimoine arboré.

De manière concrète, le projet de plantation se décline comme suit.

- Plateforme végétalisée en principe de base ;
- Déminéralisation de l'espace urbain à hauteur de 25% ;
- + de 50 000m² d'espaces plantés ;
- Effort de conservation des arbres existants : 536 arbres conservés, 362 supprimés et 1405 plantés.

A ce titre, de part et d'autre de la contre-allée du bd JB Vérany et de la trémie de sortie du tunnel Liautaud, sont actuellement plantés des micocouliers. Ceux situés entre la trémie et la chaussée ne peuvent être conservés. Le deuxième rang est conservé en place. Il intègre le parc linéaire créé sur berge. En compensation, seront plantés, de l'autre côté de la chaussée, au pied des immeubles, de nombreux arbres en alignement pour accompagner la végétalisation et l'apaisement de ce boulevard aujourd'hui très routier. Ainsi pour 50 arbres abattus, une soixantaine sera plantée en compensation.

Le projet permet également une très forte désimperméabilisation sur l'ensemble de son tracé avec la mise en œuvre d'espaces verts en pleine terre et d'une plateforme végétalisée. Ainsi, le projet permettra de réduire les surfaces imperméables de manière très significative dans les secteurs les plus urbains constituant l'emprise du T5 : 26 % en moyenne par rapport à l'état actuel (secteurs 1 à 5 où les enjeux de désimperméabilisation sont les plus forts).

C'est dans le secteur SE02 (Lycée Guillaume Apollinaire – Pont Michel) que l'écart est le plus important avec une réduction de 41 % par rapport à la situation actuelle.

Le secteur 6 (entre la Trinité et Drap) étant moins anthropisé, c'est le seul secteur où le bilan se révèle négatif.

Dès lors, malgré le sentiment exprimé d'une dégradation de l'environnement du fait des travaux et du réaménagement envisagé, l'ensemble du tracé fait l'objet d'une requalification créant davantage d'espaces verts que l'existant.

Le projet de ligne 5 de tramway est soumis à étude d'impact au titre du code de l'environnement. Dans ce cadre des inventaires faune/flore complets ont été réalisés et ont été mis à jour de manière régulière. Ils sont disponibles dans la pièce G4 au chapitre 4.4 ainsi qu'en annexe 4 de la pièce G12 (rapport complet). L'étude d'impact est un dossier extrêmement normé (R122-5 du code de l'environnement) qui doit rendre compte de l'existant (inventaires) et porter les mesures adaptées pour limiter l'impact sur la biodiversité. Les mesures sont déclinées dans la pièce G7 au chapitre 1.4 p 24 à 64, les mesures adaptées au niveau de sensibilité écologique y sont décrites aussi bien pour la phase travaux que pour la phase exploitation.

L'étude d'impact a fait l'objet d'une instruction par l'autorité environnementale ainsi que d'un mémoire en réponse de la maîtrise d'ouvrage (disponibles en pièce J).

D'autre part, au-delà de cette exigence réglementaire, la Métropole porte une ambition particulière et, à l'instar de la ligne T4, souhaite tendre vers l'excellence environnementale pour cette nouvelle ligne de tramway. Le projet vise ainsi une certification HQE infrastructure durable. L'ensemble de la conception a été calée sur le référentiel HQE qui se veut une démarche transversale et multithématiques (voir Pièce C chapitre 4.4). Le fruit de cet engagement se décline à travers une palette de mesures concrètes présentées en pages 47 et 48 de la pièce C.

Le chapitre 6.2.1 sur les revêtements de surface fait un focus sur les matériaux :

Le projet se fait fort d'une approche plus respectueuse de l'environnement avec des revêtements moins polluants à la production, mis en œuvre sur des épaisseurs moindres, ayant un impact environnemental moins important que les bétons, enrobés et pierres.

L'ambition de la performance environnementale s'ajoute et influence les choix.

- *Des revêtements moins polluants à la production (température, rejet, déchets) ;*
- *Des revêtements issus de matériaux locaux (transport, ressource, emploi) ;*
- *Des revêtements à granulats recyclés (re-use, déchets-décharge, transport, ponction sur les stocks) ;*
- *Des revêtements drainants (infiltration, récupération, traitement) ;*
- *Des revêtements perméables (infiltration, arrosage, recharge des nappes, pollution) ;*
- *Des mises en œuvre sur des épaisseurs moindres (matière, transport, temps de mise en œuvre) ;*

Les pages 75 et 76 apportent des précisions et déclinent la palette de matériaux retenus. La conception intègre donc bien une réflexion sur des matériaux durables.

Pollution air, lumineuse, bruit @10 et @11

Le tramway a pour corollaire une détérioration de la qualité de l'air à la Trinité et Drap. Il paraît aberrant d'engager des travaux d'amélioration de la mobilité qui engendrent une baisse de la qualité de l'air. Les bilans carbone produits sont incomplets, à reprendre. Les études déchets sont sommaires et à développer.

Question : comment expliquez-vous cette détérioration de la qualité de l'air dans ces communes ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Les effets du projet en termes de qualité de l'air sont détaillés dans les pièces G-7 chapitre 1.7.2 en page 111 et suivantes. L'annexe 5 de la pièce G-12 présente également le rapport complet réalisé par le BE CIA sur cette thématique.

▪ *En synthèse :*

En termes d'évolution du trafic routier dans l'aire d'étude, on constate une diminution par rapport à la situation actuelle (2022) de -3% en 2031. Cette diminution en situation de projet est liée au report modal de la voiture individuelle vers la ligne de tramway T5.

De même, la consommation énergétique (tonnes équivalent pétrole/jour) diminue par rapport à la situation actuelle de -5,3% en 2031, en lien avec la diminution attendue du trafic routier au fil de l'eau à cet horizon ainsi qu'avec l'amélioration technologique du parc roulant. Le projet génère globalement une diminution de -0,3% en 2031 de la consommation énergétique totale de l'aire d'étude, par rapport à la situation de référence (situation en 2031 sans le projet tram). Cet impact est en cohérence avec l'évolution du trafic routier au sein de l'aire d'étude.

Par ailleurs, en situation de projet par rapport à la situation de référence, les émissions des polluants principaux diminuent jusqu'à -0,6% en 2031 (hors Nickel et Arsenic), toujours en cohérence avec la diminution du trafic routier généré par le projet.

Le même constat est effectué concernant les gaz à effets de serre (GES). Le projet entraîne une diminution des émissions de GES en 2031 jusqu'à - 0,4%.

▪ *De manière sectorisée :*

Les résultats de l'étude montrent des résultats contrastés. Sur le secteur Sud, le plus densément peuplé, on note une amélioration globale de la qualité de l'air. Sur le secteur Nord, l'étude révèle une dégradation ponctuelle mais mesurée principalement au niveau de la zone Anatole France du fait de la modification du schéma de circulation d'accès à la pénétrante, ainsi (et pour les mêmes raisons) que sur la RM 2204 à Drap. Ceci s'explique par la densité du réseau routier : la zone de La Trinité compte davantage d'axes, dont les contributions individuelles, bien que plus faibles, s'additionnent et entraînent un impact global plus élevé sur les concentrations dans ce secteur. Toutefois, il convient de remarquer qu'il s'agit de secteurs à faible densité urbaine, dès lors la population exposée reste particulièrement faible.

Cette dégradation ponctuelle et mesurée doit être confrontée à l'ensemble des gains sanitaires attribuables au projet.

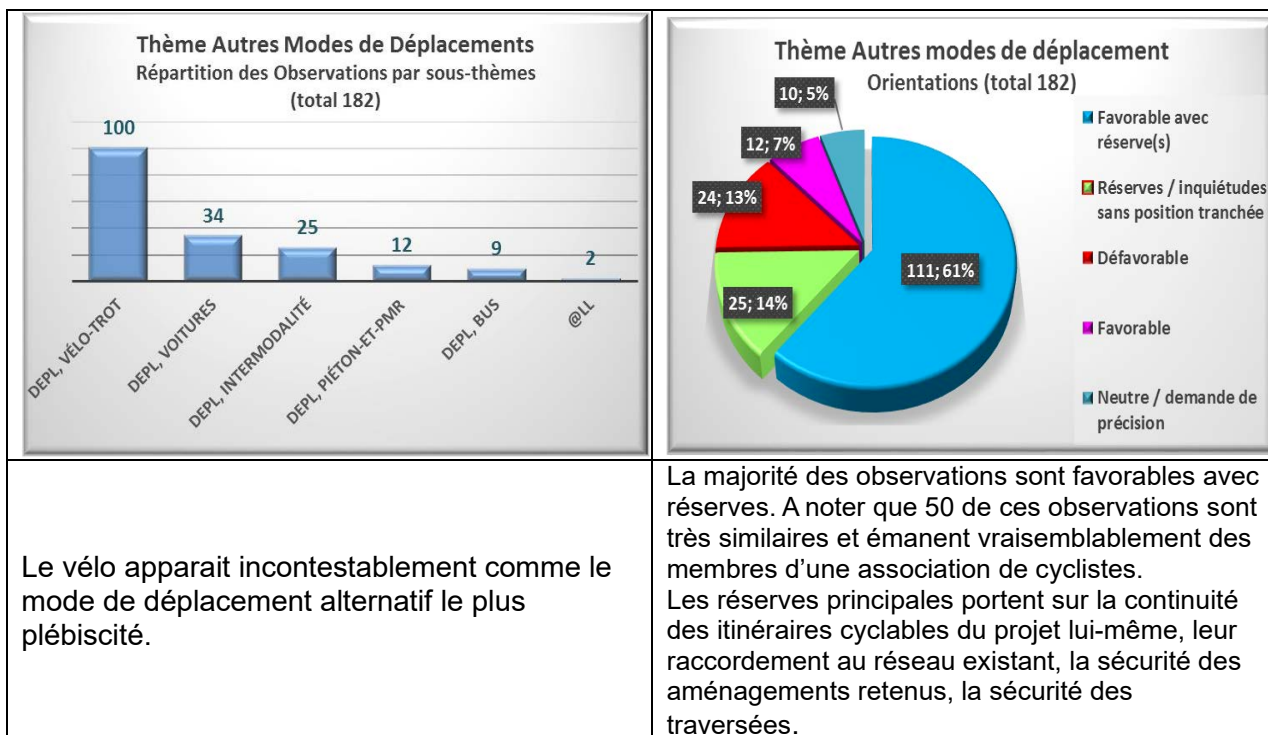
Ainsi, la requalification urbaine avec la désimperméabilisation ainsi que la végétalisation tout au long du trajet du T5 permettront l'amélioration de la santé ainsi que du bien-être des citoyens. En effet dans sa métanalyse de 2020, D. Kolokotsa présente les avantages des solutions fondées sur la nature telles que les espaces verts, sur la santé mentale et physique des populations urbaines.

Il est démontré qu'une augmentation de la végétation urbaine réduit également significativement les effets dommageables dus aux vagues de chaleur en limitant les îlots de chaleur. Dans le cadre du T5, le projet prévoit l'installation de plateformes végétalisées ainsi que de nombreux aménagements paysagers permettant de dessiner une ville plus verte et plus fraîche tout le long de son tracé.

Le projet du T5 s'intègre dans le Plan d'Actions Métropolitain pour l'Amélioration de la Qualité de l'Air validé en 2016 par la Métropole Nice Côte d'Azur. Il participe notamment aux actions de lutte contre la pollution de l'air réalisées au quotidien avec le développement d'une voie cyclable, la fluidification du trafic et la promotion des mobilités douces.

Le T5 en augmentant les surfaces végétalisées et en promouvant les mobilités douces, permet ainsi d'apporter des avantages directs positifs sur la santé mentale, physique et sur le cadre de vie des habitants de la métropole de Nice Côte d'Azur.

3.4. LES AUTRES MODES DE DEPLACEMENTS



Déplacements vélo

Synthèse

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.

QUESTIONS DU PUBLIC AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Une question de raccordement spécifique est posée par des contributeurs Trinitaires. (cf@107-1; @281-1; @302-1; etc) : ils résident dans un quartier enclavé « Terre d'Eze » et doivent passer par les communes de Cantaron et de Drap pour accéder au cœur de leur commune. Au niveau de ce quartier

Question : y a-t-il un aménagement prévu ou possible pour que les résidents puissent accéder par des mobilités douces à la station Chênes Verts ?

Les contributeurs font référence à une rampe piéton/cycliste au niveau du tunnel passant sous l'ouvrage au 1101 Terre d'Eze.

Question : un tel raccordement, indispensable pour l'accès au tram, est-il possible ?

REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Effectivement une solution technique empruntant la buse métallique (tunnel sous la pénétrante) desservant les propriétés du chemin des Terres d'Eze pourrait être identifiée pour répondre à la demande avec quelques impacts fonciers : création d'une rampe pour accéder au talus supportant la voie tram et la voie partagée pour assurer un cheminement cycles/piétons vers la station Chênes Verts. Ces observations sont particulièrement intéressantes et seront source d'amélioration du projet.

Sécurisation de l'itinéraire cyclable au niveau de l'école Bon Voyage @87; @305

Question : La sécurisation de l'itinéraire cyclable au niveau du quartier « Bon Voyage », tout au moins aux abords de l'école est-elle améliorable ?

Sécurisation et simplification des cheminements cyclables dans le secteur des ponts jumeaux

Au vu du plan d'aménagement présenté dans l'annexe à la pièce C et hors itinéraire vélo accompagnant la traversée du tramway, les autres cheminements vélo paraissent particulièrement complexes et hachés comme souligné dans @305.

Question : Si c'est bien le cas, reste-t-il des possibilités de simplifier les circulations vélos sur ce réaménagement d'ensemble quitte à rallonger certains parcours ?

Raccordement avec la piste cyclable menant à La Trinité

Au niveau du futur dépôt tramway aucune continuité ne semble prévue entre la piste cyclable qui accompagne le projet et la piste cyclable existante route de Turin / Bd Riba Roussa amenant à La Trinité : se mêler à la circulation générale particulièrement dense de cette route est dangereux.

Questions : Quelles solutions envisagez-vous ?

Proportion des bandes cyclables @124 ; @ 123....

Sur la longueur A/R de l'itinéraire vélo depuis Vérany jusqu'aux Ponts Jumeaux quelle est la proportion de bandes cyclables sur voirie et non protégées ?

Question : Quelle est cette proportion de bandes cyclables sur voirie et non protégées depuis Vérany jusqu'aux Ponts Jumeaux ?

Les doléances et demandes sont nombreuses :

- Continuité des pistes cyclables demandée : certaines s'interrompent brusquement obligeant à circuler sur le trottoir ou dans la circulation générale (cf @ 133-2 à la Trinité Victor)
- Cohabitation dangereuses avec les piétons, comme par exemple pour le site Palais des Expositions (@123, @124, etc) et le bd Vérany où il est demandé de réduire la voie automobile pour éviter la cohabitation piétons/vélos (@ 133-1)
- Sécurité aux carrefours à prévoir : traversées cyclistes de plusieurs voies à fort trafic (îlots refuges et continuité de la piste sur franchissement sont jugés nécessaires)
- Conflits avec le tram et le trafic motorisé : secteur Garigliano en direction de Bon Voyage où les cyclistes doivent traverser les rails pour rejoindre la piste. (@ 140-4)
- Trop nombreuses traversées successives (jusqu'à 9 pour Garigliano)
- Stationnement voitures et sécurité cycliste à revoir : nombreux stationnements le long de l'aménagement cyclable sont sources d'accidents à l'ouverture des portières.
- Raccordements au réseau existant demandées au fil de l'itinéraire : exemples du Pont des Abattoirs à réaménager dans le cadre du projet pour la traversée sécurisée des cyclistes, piste du Bd de l'Ariane éloignée des habitations sans traversées sécurisées depuis les rues résidentielles.
- Bandes cyclables généralisées à proscrire : largement utilisées pour du stationnement « minute » elles s'avèrent plus dangereuses pour les cyclistes que l'absence de marquage. Des séparateurs dissuasifs sont demandés. (cf @ 185)

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Les aménagements cyclables sont réalisés conformément aux préconisations de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) et la conception d'une bande cyclables telle que proposée dans le projet répond au contexte urbain, sécurisé et apaisé souhaité.

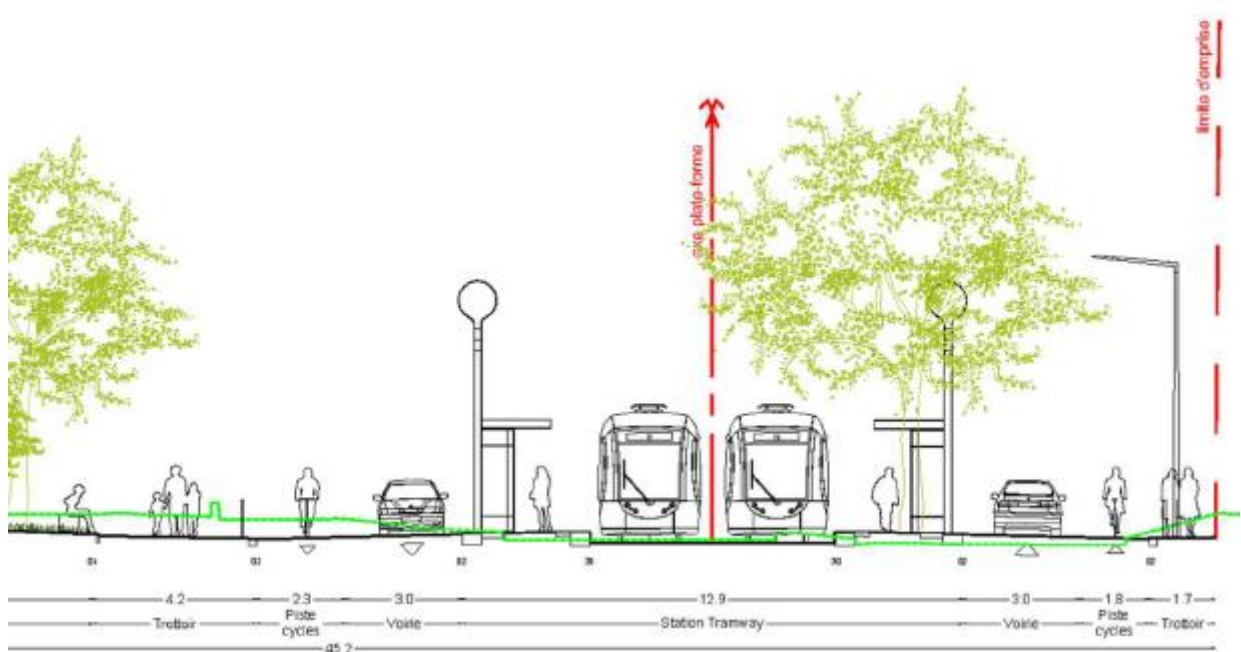
Sur les 7,2 km d'itinéraire cycles au total, la configuration retenue ainsi répartie :

- *Piste cyclable avec séparation physique / espaces hors chaussée = 4 785 ml (66 %) ;*
- *Bande cyclable sur chaussée avec marquage de séparation = 2 425 ml (34 %).*

Cependant, les aménagements sur le corridor de la ligne T5 s'insèrent très souvent dans un environnement contraint et notamment sur la route de Turin où, sur 1 960 ml, l'itinéraire vélo ne peut se faire que par bandes cyclables sur voirie. En effet, la présence de la caserne des pompiers à Bon

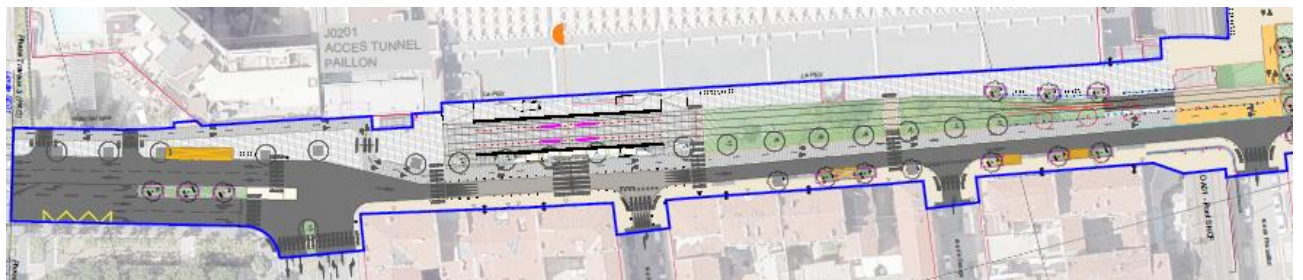
Voyage a imposé des mesures pour maintenir la circulation des véhicules de secours en tous temps, y compris de congestion routière.

Dès lors, le choix de créer une bande cyclable le long des voiries circulables plutôt qu'une piste en site propre a été retenu sur cette section car elle présente l'avantage de réduire l'emprise nécessaire pour intégrer l'aménagement cyclable mais assure surtout une largeur minimale pour permettre l'intervention des secours (possibilité de dépassement des véhicules). En complément, au droit des stationnements longitudinaux, une zone tampon (0,5 m) sera réservée pour limiter les risques en cas d'ouverture de portière.



Enfin, au droit de l'accès à l'école Bon Voyage est prévu l'aménagement d'une traversée piétonne sécurisée par un plateau surélevé, des refuges piétons de part et d'autre de la plate-forme tramway. La lisibilité sera aussi renforcée par une différenciation de la matérialité au sol.

Bd Vérany, le long du Palais des expositions, une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée entre la plateforme tram et la chaussée, elle sera connectée aux pistes créées dans le cadre du prolongement de la Promenade du Paillon.



Le projet prévoit aussi une limitation de la vitesse à 30 km/h sur ces axes.

Autour des Ponts Garigliano, compte tenu de la complexité du site et des besoins d'écoulement du trafic routier qui restent importants, il a été souhaité de proposer en priorité des traversées sécurisées et apaisées. Le nombre important de voies et de carrefours qui organisent le site rend difficile des aménagements simplifiés notamment avec les entrées et sorties d'autoroute et pénétrante qui imposent le maintien d'un flux routier conséquent.

Aussi, dans le respect des recommandations et réglementations en vigueur, les cheminements cycles ont été conçus pour répondre à des objectifs de lisibilité et de sécurité tout en maintenant le fonctionnement routier du site.

Ainsi, pour sécuriser les aménagements, des pistes dédiées assurent un cheminement cycles le

long des trottoirs piétons avec une matérialité permettant de marquer ces espaces et d'améliorer la lisibilité pour les usagers. Les cycles profitent aussi des espaces libérés comme sur le pont du Lion (ancienne station Total) pour traverser le Paillon sur une zone apaisée. Au niveau des traversées de chaussée (bien que nombreuses en lien avec la complexité du carrefour), les cycles peuvent traverser en sécurité sur des espaces dédiés gérés par des feux de signalisation.

L'ensemble des connexions cyclables sont prévues avec une passerelle pour cycles sur la Banquière vers Saint André de la Roche (avec la piste déjà en service vers le centre-ville) et la rive droite du Paillon, la liaison vers le P+R, la liaison vers l'Ariane et enfin le raccordement vers les deux côtés de la rive gauche du Paillon.

Un maillage complet, qui peut paraître complexe, est ainsi assuré au niveau de ce carrefour, en suivant les cheminements en orange sur le plan suivant :



A la Trinité, le cheminement cyclable est déconnecté de la plate-forme tramway pour profiter des aménagements existants ou projetés avenue du Général de Gaulle, bd F. Suarez notamment. Le P+R, sa vélo-station, la gare et la station La Trinité / Hôtel de Ville restent accessibles via l'avenue du Général de Gaulle, le pont de la Roma et un itinéraire dédié sécurisé le long de la pénétrante.

Déplacement des bus

Les observations majoritairement favorables avec réserves ou défavorables s'expliquent par quelques désaccords de fond mais surtout par des incompréhensions ou doléances quant au futur réseau de bus.

QUESTIONS DU PUBLIC AU MAITRE D'OUVRAGE

Effet tramway

Une politique TC peut logiquement conduire à supprimer ou réduire des dessertes bus avec l'arrivée du tramway. Elle peut au contraire la mettre à profit pour un redéploiement de l'offre afin de favoriser le rabattement vers le tram et les effets de la nouvelle infrastructure.

Question : Quelles sont les prévisions à cet égard notamment pour Abadie et Pasteur ?

Le public s'interroge le problème d'encombrement routier à Drap (@ 307) : il craint que les TC et les véhicules des autres communes traversent le village pour accéder au terminus tramway.

Question est ce que le phénomène a été pris en compte

Question : le public éloigné du tracé tel que Saint-André- de-la-Roche et l'Abadie demande à ce que soit organisé des navettes de rabattement vers les stations

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Comme lors de la mise en service des lignes 2 et 3 de tramway, une réorganisation du réseau de bus est permise par la mise en service de la ligne 5. Cette dernière permet de redéployer des agents et des bus pour intensifier la desserte de certains quartiers et leur rabattement vers les stations de tram pour un meilleur temps de parcours et davantage de confort malgré une rupture de charge.

La ligne 5 se substitue partiellement aux lignes 7 (Ariane-Port Lympia) et 14 (Chênes Verts-Vauban). Quand la ligne 5 circule en rive droite du Paillon, la ligne fusionnée 7/14 circulera sur l'autre rive, et inversement, afin de toujours proposer une offre de service au plus près du public. Il est proposé que cette ligne relie le quartier de la Condamine (au nord de Drap, nouveau service) jusqu'à Riquier voire Port Lympia en passant par Pasteur.

Ainsi la ligne 88 desservant la colline de l'Abadie pourra être renforcée et adaptée à la demande, avec connexion aux stations Val de Banquière ou Ponts Garigliano. Le report modal de la voiture peut se faire via le P+R des Ponts Jumeaux, accessible aisément par la route de l'Abadie et le boulevard de l'Ariane.

Concernant le quartier Pasteur, en complément des lignes de tramway 1 et 5 qui permettent une bonne desserte de ce quartier (notamment par les ponts sur le Paillon). Le tronçon de la ligne 12+ entre le Palais des Expositions et Pasteur est conservé.

Comme évoqué plus haut, le raccordement au centre-ville de Saint-André-de-la-Roche est prévu soit par piste cyclable (existante et à prolonger vers la station Val de Banquière), soit par rabattement amplifié de la ligne de bus 19 jusqu'à cette même station ou par report modal vers le P+R des Ponts Jumeaux via un accès par shunt direct depuis la RM 19.

Enfin, les lignes Zou ! Interurbaines desservant la vallée du Paillon au départ de Vauban seront arrêtées au pôle d'échanges multimodal de la Trinité qui disposera d'une gare routière en rez-de-chaussée, après transfert sur la ligne 5, les passagers bénéficieront d'une liaison plus rapide vers le centre de Nice qu'en bus (intégré à la circulation courante). La réduction de ces lignes à la Trinité permettra une augmentation de la fréquence de desserte de la Vallée du Paillon.

Concernant un éventuel encombrement de la traversée de Drap :

Les deux parkings prévus à Drap créés à proximité du terminus de la ligne ont pour objectif de compenser le stationnement supprimé sur la place Georges Clemenceau mais également répondre à une demande de report modal (parking-relais). Ils ne sont dimensionnés que pour répondre à un besoin local.

Ainsi il est estimé que seuls 70 à 95 véhicules par jour sortiraient de la pénétrante pour rejoindre les P+R de Drap, soit 2,4 % de trafic en plus sur la journée, ce qui n'est pas significatif pour impacter le niveau de trafic actuel dans la traversée de Drap.

Il est ici rappelé que c'est le parking-relais de la Trinité qui a été pensé et dimensionné pour permettre le rabattement des usagers en provenance de la vallée du Paillon avec un accès direct depuis la pénétrante. Il sera jalonné ainsi depuis la pénétrante.

Il n'est pas souhaité d'ajouter davantage de trafic en centre-ville de Drap.

Intermodalité

Sur ce thème on note des observations très contrastées voire opposées sur les attentes de l'intermodalité tram/autres TC.

QUESTIONS DU PUBLIC AU MAITRE D'OUVRAGE

Question : - Pourquoi la création de cette ligne 5 sachant que l'intermodalité bus et/ou réseau tram actuel avec le train suffit dès lors que le cadencement va passer à 30 minutes ? (@4-3 ; (@11-7)

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

L'augmentation du cadencement des TER se heurte à des obstacles techniques et à la configuration historique de la ligne en voie unique avec de nombreux tunnels qui ne permettent guère d'améliorer davantage cette fréquence. En outre, les trains ne peuvent se croiser qu'en quelques lieux (certaines haltes). Le 15 décembre 2025, la ligne Nice Breil Tende (exploitée par la Région PACA au sein de son réseau TER) a été remise en service avec des horaires aux fréquences amplifiées en heures de pointe (passage à une fréquence à la ½ heure aux heures de pointe).

Le projet T5 est complémentaire de l'offre SNCF et non concurrent.

Le maillage du train n ne permet pas une desserte satisfaisante des quartiers traversés dont les quartiers prioritaires de la politique de la ville (l'Ariane et les Liserons).

Avec 15 nouvelles stations, la ligne T5 offre une meilleure offre de service, avec une rame toutes les 8 minutes à la mise en service et un service pouvant être renforcé à terme, accessible à tous entre 300 m et 750 m d'inter-distance entre les stations.

Incompréhensions ou inquiétudes

Des observations manifestent des incompréhensions ou inquiétudes quant aux conditions de l'intermodalité qui serait grandement facilité par la cohérence des horaires bus / tram / train

Question : Est-ce que ce point a été envisagé ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Un cadencement de la ligne de tram 5 à 8 minutes dès sa mise en service permet d'assurer une cohérence d'horaires avec les lignes de bus ou de TER et donc une correspondance facilitée et avec peu d'attente des usagers en cas de changement de mode. Il n'est pas envisageable de faire circuler le train qu'à partir des horaires du tramway et réciproquement ; chaque mode de transport ayant ses propres contraintes et conditions d'exploitation.

Ruptures de charge à limiter

@ 298-2 déplore l'absence d'une interconnexion ligne 5 /ligne 1 permettant aux usagers (au départ de La Trinité par exemple) de rejoindre le centre-ville de Nice ou Nice-nord sans rupture de charge.

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Il est prévu, grâce à la connexion des voies ferrées à la station Pont-Michel que les rames de la ligne T5 circulent sur la voie de la T1 pour se rejoindre le centre de maintenance lourde du tram Henri Sappia (Nice-Nord – Las Planas). Pour ce faire, quelques adaptations en ligne sur la T1 seront nécessaires telles que l'ajout de plots de rechargement pour le passage des zones sans ligne aérienne de contact.

En revanche, un service complet depuis Nice-Nord vers la Trinité ou Drap n'est pas envisageable considérant que la ligne 1 est déjà quasi saturée dans son offre entre Nice-Nord et Pasteur. La ligne 5, dans sa partie entre Pont-Michel et Palais des Expositions, vise aussi à désaturer la ligne 1 sur ce tronçon en proposant un trajet alternatif.

La rupture de charge à Pont-Michel ou Palais des Expositions reste inévitable.

QUESTIONS DE LA COMMISSION Vauban et Riquier

- Quel devenir pour les possibilités intermodales au niveau de la gare routière Vauban et leur cadencement ? (cf @ 114-1) ?
- Quelles possibilités d'intermodalité ligne 5 / gare Riquier ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

L'intermodalité à la gare routière Vauban sera toujours permise, celle-ci étant à moins de 300 m de la station T5 Palais des Expositions.

La gare de Riquier reste à proximité de la ligne 1 (stations Vauban et St Jean d'Angely) et de la future ligne 5 (station Palais des Expositions). Le schéma directeur des transports à l'horizon 2040 a identifié l'intérêt de transformer le site de Riquier en pôle d'échange multimodal. La Métropole entend mener rapidement les études de structuration du pôle.

Piétons

La demande principale est la construction d'une passerelle entre la place des Sittelles afin notamment, de permettre aux élèves de rejoindre plus facilement le collège de la Bourgade. De plus, il est demandé des continuités piétonnes sécurisées et accessibles. Enfin, l'accueil des PMR doit être facilité par des zones d'accueil bien placées et faciles d'accès dans les tramways

QUESTIONS DU PUBLIC AU MO

Question :@107 : Afin d'assurer la sécurité des usagers du tram pour rejoindre les transports en commun à Drap depuis la station des chênes verts l'aménagement d'une buse passant sous la pénétrante est-il envisageable ?

Question @218 : le passage piétons entre le Parc Relais et la station tram de La Trinité, traversant la voie montante de la pénétrante (planche 085 annexe C) présente dans l'état actuel du projet, un risque accidentogène majeur. Envisagez-vous une solution mieux sécurisée

Question @225, @260 et @296 : Ou en est la demande de passerelle entre la Place des Sittelles et le Collège de la Bourgade ? Quelle réponse apportez-vous à la suggestion de passerelle proposé par le déposant ?

Question @243 : Sur les plans d'aménagement les jonctions piétonnes avec la station "Chênes verts" sont en hachurés. La "voie verte" sur les planches 94 à 97 correspond, au vu de la légende en page 2, à un itinéraire cyclable. S'agit-il d'un espace piétons /vélos

Question @107 : Le déposant indique que la buse métallique OA15C située à La Trinité sert aujourd'hui à désenclaver les terrains se situant de part et d'autre de la voie rapide. Actuellement, des mineurs empruntent un passage non aménagé sous le pont du Paillon, suivent le futur parcours du tramway pour accéder à Drap, où ils peuvent récupérer les transports publics. Serait-il possible d'aménager un passage piéton permettant aux riverains de l'avenue Terre d'Eze d'accéder à l'arrêt de tramway des chênes vert ?

Question C147 @218: Le passage piéton entre le P+R Anatole France et la station de tramway est-il souterrain ? Si non, la traversée de la pénétrante se fait-elle par un passage piéton en surface ? Proposition d'un passage piéton aérien au-dessus de la pénétrante ?

Question @225 : le Collège La Bourgade et la Halle des sports n'ont pas accès à la station Ariane / Place des Sittelles, située à moins de 500m à vol d'oiseau, du fait de l'absence de franchissement du Paillon à ce niveau. Les autres stations, Ariane / Liberté et Pont Anatole France, situées sur la même rive, sont à plus de 500m. Le déposant proposait la mise en place d'une passerelle Piéton/Vélo sur le Paillon et la voie ferrée au droit de la station Ariane / Place des Sittelles, demande prise en compte dans le cadre de la concertation (Pièce K, page 16 " La demande concernant la passerelle piétonne entre La Trinité Sud et l'Ariane est pertinente et sa fiabilité sera étudiée".

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Accès quartier Terre d'Eze :

Comme évoqué plus haut, effectivement une solution technique empruntant la buse métallique (tunnel sous la pénétrante) desservant les propriétés du chemin des Terres d'Eze pourrait être identifiée pour répondre à la demande avec quelques impacts fonciers : création d'une rampe pour accéder au talus supportant la voie tram et la voie partagée pour assurer un cheminement cycles/piétons vers la station Chênes Verts. Ces observations sont particulièrement intéressantes et seront source d'amélioration du projet.

La liaison entre la station Chênes Verts et l'avenue Jean Moulin est assurée par la création d'une petite passerelle de franchissement du site de remisage des bus RLA et par le réaménagement d'un cheminement existant le long des rives du Paillon. Il n'est pas prévu à ce stade d'aménagement

cyclable sur ces liaisons car aucun aménagement cycles n'est actuellement présent sur l'avenue Jean Moulin. Pour autant, le tablier de la passerelle de largeur 4 m 40 est dimensionné pour permettre l'insertion d'un aménagement cycle à terme.

Au droit de la station La Trinité / Hôtel de Ville, la circulation automobile se fera sur un plateau, à 30 km/h, afin de permettre une traversée piétonne entre le parc-relais et la station. Cette traversée pourrait être complétée d'un feu de signalisation coordonnée au feu situé immédiatement après au carrefour du pont de la Roma pour éviter de perturber l'écoulement de la circulation.

Passerelle entre l'Ariane et la Trinité :

Conformément à l'engagement pris par la Métropole dans la délibération du 27/06/2022 approuvant le bilan de la concertation publique, une étude de faisabilité d'une passerelle de franchissement du Paillon 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, a été menée (étude élaborée par Artelia et remise le 30/05/2022).

Ce franchissement reste délicat car, outre le Paillon, il convient également de franchir la pénétrante et la voie ferrée. La réglementation impose en outre que cet ouvrage soit accessible aux personnes à mobilité réduite avec des normes imposant des pentes maîtrisées.

Le gabarit qui doit être laissé libre sous l'ouvrage pour le franchissement de la voie ferrée (6 m), impose la construction de rampes particulièrement importantes (210 ml en rive droite notamment). Ou bien la mise en place d'ascenseurs dont l'exploitation et la maintenance restent difficiles en milieu en périurbain.

Toutefois, 4 propositions techniques ont émergé et ont été analysées, avec des coûts variants de 7,21 à 8,63 M€ HT (valeur 2022).

En l'état, aucune proposition n'a aujourd'hui été retenue par la métropole.

Voitures

Le public s'est exprimé essentiellement sur trois thèmes 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. Sont également évoqués, l'accès à Monaco, la montée vers l'Abadie, la réduction du calibrage des voie à l'Ariane.

QUESTIONS DU PUBLIC AU MO

@243 : Pour le sens unique du Pont Anatole France, les possibilités de retour vers l'Ariane par le pont de la Liberté sont claires. En revanche, le raccord routier sur la pénétrante de Contes vers Nice crée un risque significatif d'embouteillages, particulièrement pendant les heures de pointe et reste dangereux en l'absence de bonne visibilité. Est-il envisageable d'installer un miroir pour voir les véhicules arrivant du Nord ?

Question Votre avis sur l'installation proposée

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Une telle installation est toujours possible dans le respect de la réglementation en vigueur et doit être soumise à l'accord de l'exploitant de la voirie.

Le public s'interroge sur la fluidité du trafic sur le Bd de l'Ariane notamment pour les tournes à gauche vers les commerces, entreprises et l'Abadie R324

Question : Comment appréhendez-vous le stockage des véhicules (VL et semi-remorque) en heures de pointe alors que les plans du projet montrent un espace manifestement insuffisant et un immense espace reste vacant coté Paillon

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Sur le bd de l'Ariane, des possibilités de tourne à gauche dans le sens Ouest -> Est sont possibles en traversée du terre-plein central et avec une gestion par feux :

- *au niveau de la route de l'Abadie (19% de réserve de capacité en heure de pointe du soir soit en moyenne une file de 7 véhicules),*

- de l'accès à l'Unité de Valorisation Energétique (48% de réserve de capacité en heure de pointe du soir soit en moyenne une file de 4 véhicules)
- de la rue des Chênes Blancs avec une voie dédiée (52% de réserve de capacité en heure de pointe du soir soit en moyenne une file de 6 véhicules).

Ainsi, les analyses des carrefours (analyse statique de la capacité) démontrent des capacités suffisantes pour un fonctionnement routier satisfaisant.

Il n'est pas possible de trouver davantage d'espaces pour insérer les différentes fonctions que sont les voies de circulation routière, la piste cyclable, la plateforme tramway, les cheminements piétons et des places de stationnement tout en préservant l'alignement d'arbres qui ne peut être abattu sans dérogation et la ripisylve du Paillon.

@67 : Le déposant propose de profiter de l'arrivée de la ligne 5 pour modifier les axes de circulation de cet important nœud routier : soit en envisageant une trémie souterraine sous l'emprise du passage du tramway, soit en envisageant une bretelle aérienne comme pour la pénétrante à cet endroit.

Question Que répondez-vous à cette proposition ?

Question @266 : La diminution attendue de la circulation suite à la mise en service du tramway peut être contrebalancée par la densification de l'habitat dans la vallée. Au niveau de Garigliano quel sera l'impact sur la circulation vers autoroute en provenance de La Trinité par la pénétrante sur la base d'un tram prioritaire toutes les 8 minutes par voie ?

Au niveau de Garigliano quel sera l'impact sur la circulation vers l'autoroute en provenance de La Trinité par la pénétrante sur la base d'un tram prioritaire toutes les 8 minutes par voie.

Question : que répondez-vous sur cette inquiétude

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Même réponse qu'aux questions figurant pages 10 et 11 ci-dessus dans le paragraphe dédié aux impacts sur la circulation routière (points noirs).

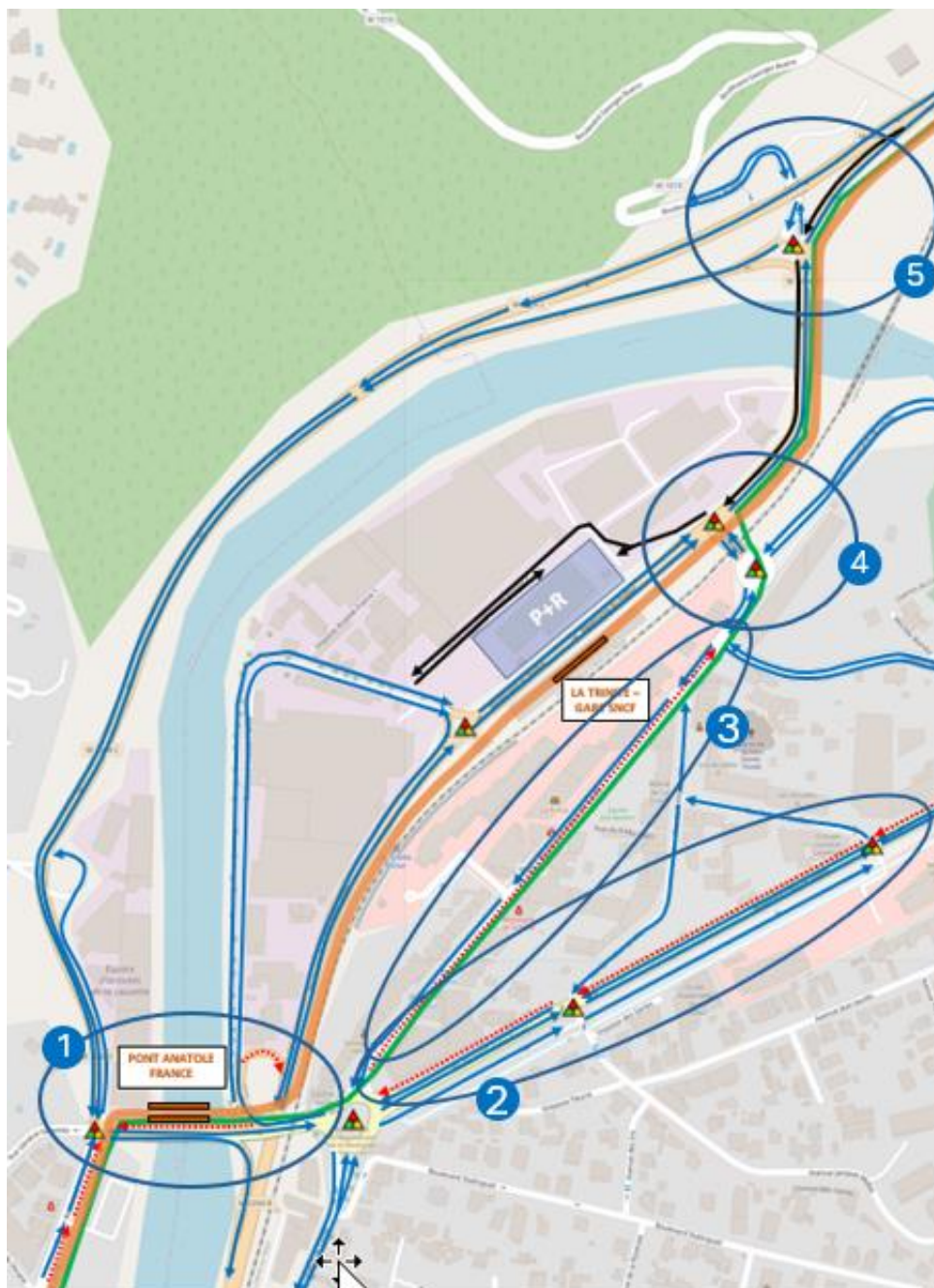
- @ 269@282 : Les véhicules se dirigeant vers le Nord par la rive gauche ne peuvent accéder à la pénétrante qu'après avoir traversé la voie ferrée et fait le tour du rond-point.

- le pont Anatole France, étant mis en sens unique en direction de la Trinité, les usagers de la route, vont devoir faire le tour par le Pont de la Liberté. Cela risque de rendre l'accès via rond-point difficile.

Question : Quelles solutions moins pénalisantes et plus sécuritaires envisagez-vous en particulier pour les 19 entreprises rédactrices une pétition ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Le projet prévoit de revoir le fonctionnement routier des accès à la pénétrante. La bretelle vers la pénétrante au droit du pont Anatole-France est remplacée par un itinéraire alternatif en poursuivant sur le boulevard Anatole-France dont le sens unique est conservé en double voie. Ce fonctionnement permet d'éviter les remontées de file sur la plateforme tramway et sur le passage à niveau SNCF en amont. (1)



Au vu des faibles trafics répertoriés, l'accès direct au boulevard Anatole-France depuis l'Ariane est supprimé pour améliorer le fonctionnement global du carrefour et sécuriser les itinéraires piétons et cycles. Ce trafic qui reste faible devra contourner le giratoire des Amis de la Liberté pour rejoindre la pénétrante en direction du Nord. (1)

Il est aussi important de souligner que le fonctionnement du giratoire bénéficiera du report de circulation vers le carrefour de la Roma depuis la nouvelle liaison Nord de la pénétrante vers le pôle d'échanges multimodal de la Trinité. (4) + (5).

En complément le bd du Général de Gaulle sera maintenu en sens unique descendant (3), ce qui permettra la circulation des cycles à contre-sens pour une continuité de l'itinéraire cyclable de Nice vers Drap (avec liaison via le pont de la Roma). (3)

De même, le bd Suarez (2) sera maintenu avec une voie de circulation par sens avec intégration d'une piste cyclable bi directionnelle, ce qui permet également de décharger le flux entrant sur le giratoire des Amis de la Liberté.

- Question : @97 et C307 : Qu'en est-il de la circulation dans le centre de Drap ? est-t-il une

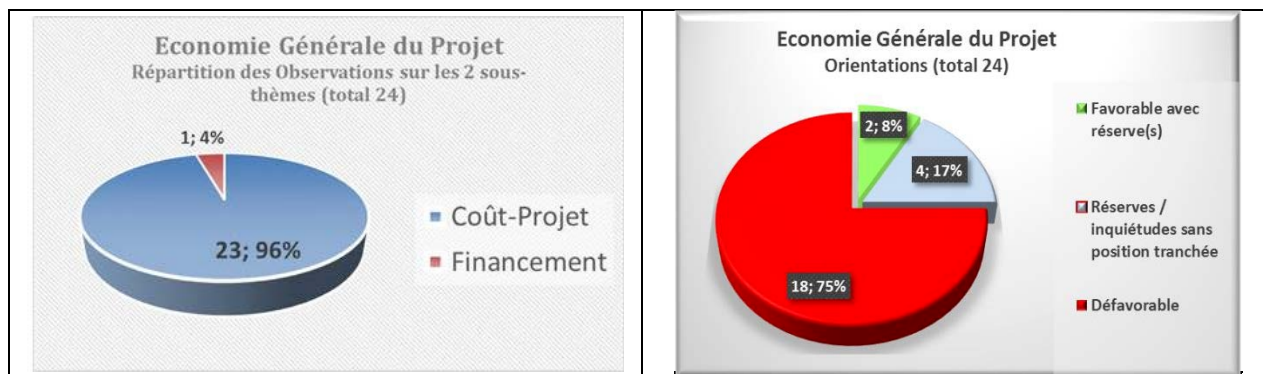
réorganisation du plan de circulation dans le village de Drap ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le plan de circulation dans le centre de Drap reste inchangé. Le réaménagement de la place Georges Clemenceau pour intégrer le terminus du tram prévoit de maintenir l'accès au boulevard Stalingrad sur la berge du Paillon et toutes les autres fonctionnalités circulatoires.

La création des deux parkings-relais de proximité et de compensation sont dimensionnés pour répondre à un besoin local et de report modal réduit. Ainsi il est estimé que seuls 70 à 95 véhicules par jour sortiraient de la pénétrante pour les rejoindre, soit 2,4 % de trafic en plus sur la journée, ce qui n'est pas significatif pour impacter le niveau de trafic actuel dans la traversée de Drap.

3.5. ECONOMIE GENERALE DU PROJET



Synthèse des observations du public

Au regard des observations recueillies, le coût du projet est considéré comme excessif voire exorbitant et inopportun en ces temps de restrictions budgétaires. 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. Le financement du projet a fait l'objet d'une seule observation.

QUESTIONS DU PUBLIC AU MAITRE D'OUVRAGE

Le Coût du projet :

@4, @6, @13, @89, @97, @142, @166, @290, @295 : Le public souligne un coût exorbitant, plus élevé par rapport au développement du bus ou l'amélioration du réseau existant (tramway, bus métropolitains, interconnexions

Question que répondez-vous à cette alternative

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le coût global du projet peut paraître élevé mais il convient de prendre en considération le fait que la création de cette ligne de tram inclut le réaménagement complet de façade à façade des espaces publics traversés avec leur mise en accessibilité aux PMR, la réfection des réseaux des concessionnaires concernés ainsi que la création d'une piste cyclable parallèle. Il ne peut être comparé à une augmentation de l'offre en bus dont on a démontré qu'elle ne pourrait atteindre l'efficacité d'une ligne de tramway. Le projet répond à une attente forte de la population qui dépasse le cadre de l'offre de mobilité.

Les deux approches d'investissement sur de nouvelles infrastructures et sur l'amélioration du réseau existant ne sont pas incompatibles puisque, par exemple, la Métropole continue d'investir dans le rallongement des rames de la ligne 1 ou l'acquisition de bus à énergie décarbonée.

Question @10 : Pouvez-vous justifier que le coût global du projet est bien proportionné au regard des besoins actuels de mobilité de la population.

Question : E198 Quel sera le coût final pour le contribuable et quel sera le retour sur l'investissement ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Le projet a fait l'objet d'un bilan socio-économique inclus dans les pièces du dossier d'enquête publique. Il est évalué à l'horizon 2040 et au-delà de 2070, la valeur actualisée nette socio-économique tient compte de la valeur résiduelle de l'investissement actualisée.

La méthode utilisée pour établir ce bilan est conforme à l'Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport. Cette instruction présente le cadre général de l'évaluation des projets d'infrastructures et de services de transport, en application des articles L1511-1 à L1511-6 et R1511-1 à R1511-16 du code des transports.

Ce document de référence est complété par :

- la note technique du 27 juin 2014 relatives à l'évaluation des projets de transport de la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer (DGITM) ;
- les fiches-outils thématiques associées à la note technique du 27 juin 2014. Certaines d'entre elles ont été actualisées le 3 août 2018 et/ou le 3 mai 2019 ;
- la version provisoire du guide du CEREMA sur les « Recommandations pour l'évaluation socioéconomique des projets de transport collectif sous maîtrise d'ouvrage locale » d'avril 2021

Le bilan réalisé intègre notamment un cout d'opération comprenant le coût des acquisitions foncières tel qu'évalué par la Direction Immobilière de l'Etat (DIE). Les évaluations de la DIE sont d'ailleurs aussi produites à l'appui du bilan socio-économique.

L'évaluation socio-économique de la mise en œuvre du tramway T5 conclut de manière positive à l'intérêt du projet.

La motivation de l'utilité publique repose sur ce bilan qui met en balance l'investissements (coûts) et les gains (dénommés externalités positives). De manière synthétique, les gains se résument de la manière suivante :

- Diminution de l'usage de la voiture particulière ;
- Réduction du risque d'accidents de la route ;
- Réduction des émissions de polluants atmosphériques ;
- Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) ;
- Réduction des effets amont-aval des véhicules ;
- Diminution des nuisances sonores ;
- Gains de temps, en particulier pour les cyclistes ;
- Gains pour la santé.

La ligne 5 présente une grande diversité d'externalités positives monétarisées, d'autres gains d'ordre qualitatif ne sont pas pris en compte et tendent à une augmentation des bénéfices aux tiers. Pour la ligne 5, le confort des usagers et la fiabilité des temps de parcours seront particulièrement retenus. Au-delà du bilan socio-économique de l'opération, de nombreuses études spécialisées ont été réalisées dans le cadre de ce projet. Elles concluent de manière positive aux gains concrets de l'opération sur le cadre de vie, la qualité de l'air et l'ambiance sonore qui se trouveront améliorés.

Enfin, le bilan socio-économique précise le bénéfice par euro investi (0,089) et par euro public dépensé (0,079). L'effet levier sur l'économie et le retour sur investissement sont donc positifs.

Question de la commission :

Le MO peut-il préciser :

- le calendrier des étapes de financement du projet. Les sources de financement complémentaires dans le cas d'un surcoût suite à des aléas (intempéries, chiffrages des ouvrages mal évalués, études complémentaires...).

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

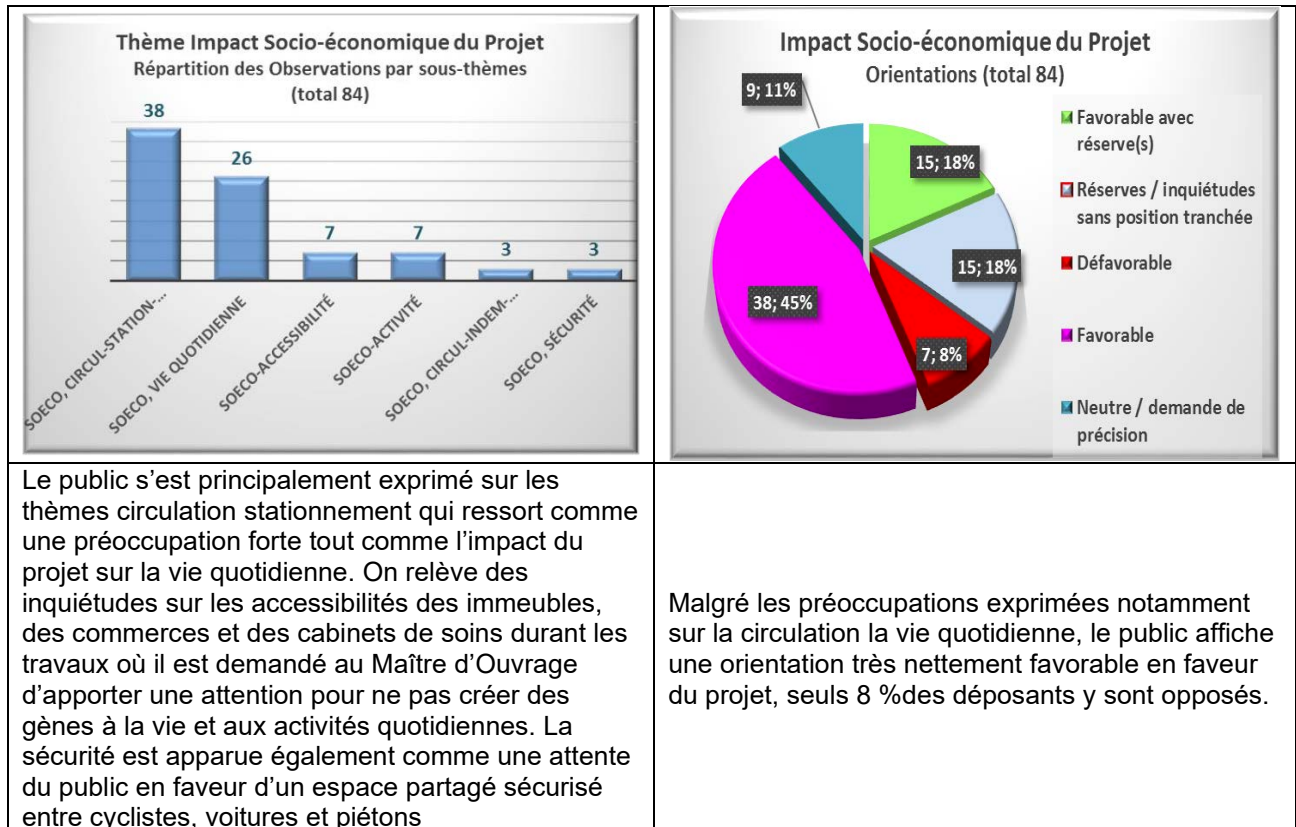
Comme pour tous les projets de tramway portés par la Métropole, des cofinancements sont recherchés.

Ainsi, l'Union Européenne par le biais du programme FEDER a financé les études de la section Pont-Michel / Ariane dans l'objectif de desservir par un moyen de transport en commun fiable et performant les quartiers inscrits au titre de la Politique de la Ville (Ariane, Liserons et Bon Voyage). L'Etat participe sous forme de subventions au financement de l'opération de tramway T5. Le principe est de définir des postes de subventionnement (par exemple, le matériel roulant en est exclu) et de participer en pourcentage selon des plafonds définis également par domaine (postes arrêtés par la typologie du CEREMA). Le montant maximum a été arrêté en fonction de la performance de la ligne vis-à-vis des critères établis par l'Etat : volet développement durable, desserte des quartiers de la politique de la ville, nombre de passagers attendus, etc. Une première décision attributive de subvention a d'ailleurs été signée fin décembre 2025 pour la section entre Pont Michel et l'Ariane.

En outre, le Département des Alpes-Maritimes et la Région Sud prévoient de participer chacun au travers de contrat de cofinancement en cours de définition : contrat « de territoire » pour le premier, contrat « nos territoires d'abord » pour la seconde.

Enfin, il est à noter qu'une provision pour aléas est déjà incluse dans l'évaluation globale du projet.

3.6. IMPACT SOCIO -ECONOMIQUE DU PROJET



QUESTIONS DU PUBLIC AU MO

Circulation stationnement livraison

Question@295 : Comment envisager-vous de répondre à la gêne importante à la circulation routière sont prévisibles. Elles résulteront à la fois du tracé qui fera disparaître des voies de circulation et des stationnements, mais aussi de l'ampleur et de la durée des travaux.

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Certes l'ampleur et la durée des travaux sont conséquents. Cependant, à l'instar de la réalisation des lignes 2 et 3 de tramway en secteur urbain très dense mais aussi sur des axes à grande circulation, les principes généraux de phasage du chantier auront pour objectif de préfigurer le schéma de circulation à terme, tout en permettant au trafic pendulaire de s'écouler. Des schémas de déviations plus globaux seront adaptés en conséquence au fur et à mesure des travaux.

Le renforcement des lignes de transport en commun en service pourrait être étendu pour faciliter les déplacements pendant les travaux, comme effectué lors du chantier de la ligne 2.

Le phasage des travaux prévoit un découpage en tronçons entre carrefours importants et sur des longueurs limitées à environ 300 m afin d'assurer la mise en place d'itinéraires alternatifs tout au long du chantier.

Tirant profit de ses expériences précédentes, la Métropole mettra en place un outil d'information et de suivi du chantier. Une information continue sera organisée pour informer la population : information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et revues tramway. Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des populations et des commerces notamment.

En outre, une mission spécifique d'Ordonnancement, Pilotage et de Coordination Inter-Chantiers (OPC-IC) assurera un pilotage de la cohérence globale des interventions à l'échelle métropolitaine afin de limiter les contraintes sur les reports de trafic sur d'autres axes.

@38,@118 : la création de deux parkings relais sur la commune de Drap après suppression totale des stationnements actuellement existants face à l'espace Jean Ferrat lesquels sont actuellement utilisés en totalité par les Drapois à titre gratuits.

Question Les futurs parkings relais prennent-ils en compte ce besoin de places gratuites de stationnement pour les Drapois dans leurs déplacements journaliers au centre du village

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les deux parkings prévus à Drap ont une capacité globale de 335 places (175 places pour le premier et 160 places pour le second).

Créés à proximité du terminus de la ligne, ils ont pour objectif de compenser le stationnement supprimé sur la place Georges Clemenceau mais également de répondre à une demande de report modal (parking-relais). Ils ne sont dimensionnés que pour répondre à un besoin local, la voirie de la commune de Drap ne pouvant accueillir davantage de trafic.

Aussi, tout comme pour le fonctionnement de certains parcs-relais à Nice, un autre usage peut être trouvé pour permettre le stationnement horaire ou résident selon des jauges de places de stationnement à définir.

Les évolutions technologiques de la billettique permettent et permettront une grande flexibilité des usages des parkings publics.

Question : E76 : Est-il possible de doubler la voie de sortie de la pénétrante qui débouche sur le pont Garigliano- le Lion, ce qui fluidifierait la circulation et une meilleure acceptabilité du public.

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le doublement de la voie de sortie de la pénétrante qui débouche sur le pont Garigliano-Lion ne permet pas de répondre à une demande de fluidification puisqu'une réduction de voie intervient immédiatement après dès la ligne de feux du carrefour puis en entrée de l'autoroute avec le passage à une seule voie.

Question @215 : l'aménagement de cette ligne de tram supprime le peu de places de stationnement gratuites encore disponibles. Prévoyez-vous de sauvegarder le plus de place de stationnement gratuites possibles le long des voies de tram ? La gratuité est très importante pour ces quartiers populaires, les coûts de la vie.

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le stationnement dans les parcs-relais reste gratuit sous réserve de l'achat d'un titre de transport (ou abonnement) avec obligation d'effectuer un trajet aller-retour en tram au départ du parc-relais.

Dans les parcs-relais urbains, des places pourraient, en complément, être dévolues au stationnement résidentiel soir et week-end sur abonnement et éventuel en tarif horaire selon les besoins.

En surface, la tarification du stationnement est de la compétence du maire. Chaque commune applique donc sa politique en la matière, selon les quartiers et les besoins.

Impact sur la vie quotidienne

Question @243 Est-il envisagé une tarification multimodale intégrée (trajets combinant tram, train et bus); Réduction progressive du reste à charge pour les usagers réguliers et les navetteurs (étudiants, travailleurs, résidents) en visant une offre gratuite ou quasi gratuite pour les TC afin de maximiser l'attractivité du système.

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La métropole Nice Côte d'Azur participe aux réflexions en cours menées par l'Etat et la Région PACA autour du développement d'un service express régional métropolitain (SERM) en application de la loi du 27/12/2023.

Les enjeux du SERM sont de promouvoir et mettre en œuvre des systèmes de mobilité du quotidien sur les territoires, alliant le ferroviaire, les réseaux de transports en commun locaux, les cars express, les lignes de covoiturage, le vélo et les déplacements piétons, et ce à l'échelle de la métropole azurienne (de Cannes à Menton, en passant par Grasse et Nice).

Il a pour objectif un déploiement renforcé des services de mobilité garantissant l'intermodalité et la complémentarité des modes tout en facilitant et simplifiant le parcours client porte-à-porte. L'unification des titres de transport et abonnements est un objectif, tout comme l'intégration globale de l'ensemble des réseaux de l'aire azurée au projet de SERM. Il est à noter qu'un pass de transport unique existe déjà (pass Sud Azur) qui permet de passer d'un réseau à l'autre (bus ou train) autour du réseau TER Zou ! avec des extensions vers les réseaux urbains de chaque autorité organisatrice des mobilités.

Incidences sur les activités

C152 : Opposition au projet de démolition de notre cabinet dentaire. Cette démolition aurait des conséquences dévastatrices sur notre vie professionnelle et notre outil de travail

Question Peut-on envisager une alternative ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le cabinet dentaire situé parcelle AE81 est effectivement impacté par le projet de création du pôle d'échanges multimodal de la Trinité puisqu'il est le lieu d'ancrage de la passerelle piétonne qui reliera le centre-ville de la Trinité à la gare TER, à la station de tram La Trinité-Hôtel de Ville, au P+R de la Trinité.

Une solution de relocalisation sera trouvée, en partenariat avec la commune, pour répondre aux besoins de l'activité.

@236 : LBN demande que le futur fonctionnement de la ligne 5 ainsi que du dépôt des Liserons n'entrave pas les exigences l'exploitation de la centrale

Question pouvez-vous garantir cette demande ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La société LBN est enclavée à l'arrière du futur centre maintenance et de remisage des rames de tramway.

Pendant les travaux de construction, la circulation vers ce site sera maintenue avec la mise en place éventuelle d'un alternat. La société sera associée aux procédures de gestion et d'accès à son site dans le cadre de la mise en place des dossiers d'exploitation sous chantier.

A la mise en service des équipements, à l'endroit le plus étroit le long du bâtiment (cf. Planche 046 des annexes à la pièce C), un alternat géré par feux à détection sera mis en place pour permettre le croisement des véhicules, plus à l'est, le long des voies de remisage, le gabarit de la voie actuelle est conservé et sera débarrassé des stationnements intempestifs actuels puisque la parcelle mitoyenne occupée aujourd'hui par quelques logements sera dévolue au remisage des rames.

Indemnisation accompagnement

Question @169 : Les travaux sur la voirie impacteront significativement l'activité commerciale et générera une perte financière conséquente. Quelles sont les indemnités envisagées liées aux pertes commerciales subies ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Comme pour la construction de la ligne 2, si le besoin s'en faisait sentir, la Métropole pourrait mettre en place une commission d'indemnisation et d'accompagnement du tissu économique impacté par les travaux.

@297 : Ce projet avec ses infrastructures en zone inondable (avec des parking-relais en zone inondable, par exemple PR la Trinité ? Anatole France) va faire augmenter le taux des assurances risque inondation et risque naturels des particuliers, des industriels et de la commune. L'étude doit estimer l'augmentation moyenne prévisionnelle du coût des assurances pour ces usagers,

Question est ce que des compensations financières sont prévues

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le parking relais de la Trinité fait partie intégrante du Pôle d'Echange Multimodal (PEM). Les dispositions sont prises pour limiter les risques liés notamment à l'inondation. Le niveau du parking permettant le stationnement des véhicules est implanté au-dessus du niveau des plus hautes eaux

défini dans le cadre des modélisations hydrauliques menées pour le nouveau PPRI en cours d'instruction.

Les risques de dégradation de biens et matériels du fait d'une inondation seront donc extrêmement mesurés.

Accessibilité immeubles- commerces

Question @262 : Demande un calendrier détaillé et réaliste des travaux Des mesures d'accompagnement pendant les travaux Une concertation régulière avec les riverains pendant le chantier

Question R50 : souhaite que les travaux soient effectués en collaboration étroite avec les riverains (commerces, industrie, personnel de santé et habitants) du chantier.

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

A l'instar du déroulement des travaux des lignes 2 et 3, la Métropole, par le biais de sa direction de l'accompagnement des grands projets, mettra en place une cellule dédiée à l'accompagnement et à la communication de proximité pendant toute la durée des travaux. Elle ira au-devant des riverains (particuliers, professionnels et commerces) pour évaluer leurs besoins et répondre à la demande. La continuité du maintien des accès et des fonctionnalités urbaines pendant toute la durée du chantier est un impératif que se fixe la métropole.

@236 : Demande le maintien en permanence de l'accès à la centrale LBN, sans aucune réduction de largeur ni restriction de circulation, permettant le croisement simultané des poids lourds chargés d'approvisionner les matières premières (granulats, ciment, adjuvants) et les camions malaxeurs effectuant les livraisons de béton.

L'activité d'une centrale repose sur un flux continu de véhicules lourds ;

Question Pouvez-vous assurer cette demande ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La société LBN est enclavée à l'arrière du futur centre maintenance et de remisage des rames de tramway.

Pendant les travaux de construction, la circulation vers ce site sera maintenue avec la mise en place éventuelle d'un alternat. La société sera associée aux procédures de gestion et d'accès à son site dans le cadre de la mise en place des dossiers d'exploitation sous chantier.

A la mise en service des équipements, à l'endroit le plus étroit le long du bâtiment (cf. Planche 046 des annexes à la pièce C), un alternat géré par feux à détection sera mis en place pour permettre le croisement des véhicules, plus à l'est, le long des voies de remisage, le gabarit de la voie actuelle est conservé et sera débarrassé des stationnements intempestifs actuels puisque la parcelle mitoyenne occupée aujourd'hui par quelques logements sera dévolue au remisage des rames.

@87 : Le déposant considère que la majeure partie de La Trinité Sud ne sera pas desservie par le tramway étant sur l'autre rive.

Question Est-il envisageable de construire une passerelle piétonne reliant une station de l'Ariane à La Trinité Sud, évitant aux habitants de La Trinité Sud d'avoir ½ h de marche jusqu'à La Trinité Hôtel de Ville.

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Conformément à l'engagement pris par la Métropole dans la délibération du 27/06/2022 approuvant le bilan de la concertation publique, une étude de faisabilité d'une passerelle de franchissement du Paillon 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, a été menée (étude élaborée par Artelia et remise le 30/05/2022).

Ce franchissement reste délicat car, outre le Paillon, il convient également de franchir la pénétrante et la voie ferrée. La réglementation impose en outre que cet ouvrage soit accessible aux personnes à mobilité réduite avec des normes imposant des pentes maîtrisées.

Le gabarit qui doit être laissé libre sous l'ouvrage pour le franchissement de la voie ferrée (6 m), impose la construction de rampes particulièrement importantes (210 ml en rive droite notamment).

Ou bien la mise en place d'ascenseurs dont l'exploitation et la maintenance resteront difficiles en milieu en périurbain.

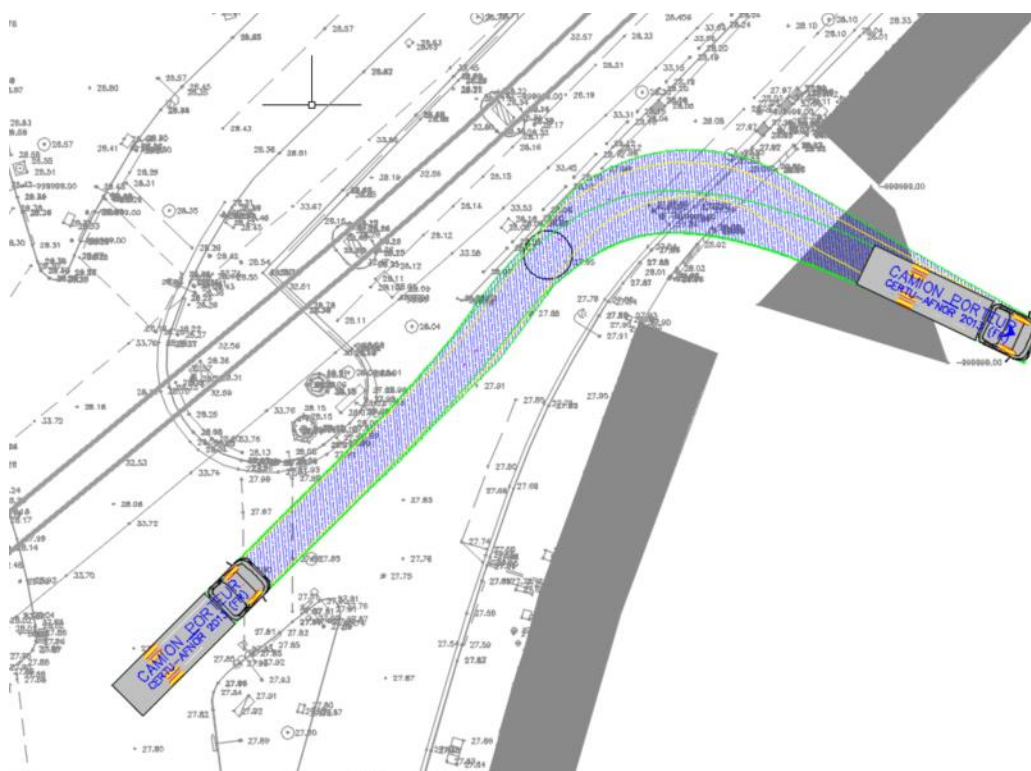
Toutefois, 4 propositions techniques ont émergé et ont été analysées, avec des coûts variant de 7,21 à 8,63 M€ HT (valeur 2022).

En l'état, aucune proposition n'a aujourd'hui été retenue par le maître d'ouvrage.

Question @165 : Serait-il possible de bétonner les abords du tram devant ma société située au 108 route de de Turin, 06300 Nice, plutôt que de la pelouse ? Circulation de poids lourds allant jusqu'à 19 t de PTAC ou scinder celle-ci (rayon de braquage pour entrée et sortie).

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le projet d'aménagement préserve une largeur utile équivalente à la situation existante de l'ordre de 7 m entre la bordure de la plate-forme du tramway et le portail d'accès. Le projet ne vient donc pas dégrader les possibilités de giration avec des camions qui sont déjà, à l'heure actuelle, compliquées pour des PL de 19T de PTAC (voir étude de giration ci-dessous).



@169 : Prise en compte la logistique d'approvisionnement de la station notamment d'hydrocarbures. Toutes les précautions d'accès devront être prises afin que l'approvisionnement en carburants de la station soit assuré en toute sécurité durant la phase de travaux du TRAMWAY. Nous nous tenons à votre écoute pour organiser les accès.

Question Pouvez-vous assurer cette demande ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Comme le long de la ligne 2 de tramway, des stations-services jalonnent le tracé de la ligne 5. La part de la chaussée restant disponible à la circulation routière reste adaptée à la circulation des poids lourds de livraison de ces stations.

Pendant les travaux, toute mesure sera prise pour garantir l'accès total des riverains. Toutefois, des périodes d'interruption ponctuelles pourront intervenir en pleine discussion et en accord avec les riverains concernés.

Sécurité

@87 : Le déposant suggère de sécuriser les voies du tramway et les pistes cyclables au niveau du quartier de Bon Voyage afin d'empêcher les stationnements illicites en double voire en triple file, devenus la norme.

Question comment envisagez-vous cette sécurisation ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Dans la traversée du quartier Bon Voyage (route de Turin), les voies du tramway seront inaccessibles car bordées d'une bordure haute et largement végétalisées.

En complément des places de stationnement longitudinales le long de la chaussée, un parking public de 58 places est prévu dans ce secteur. D'une façon générale l'offre de stationnement y est améliorée, ce qui devrait participer à éviter et limiter les stationnements illicites.

Il est rappelé que la largeur de voirie (chaussée et bande cyclable) est dimensionnée pour permettre le passage des véhicules de secours depuis la caserne pompiers du quartier pour les interventions d'urgence.

@169 la présence d'un tramway électrifié à proximité d'une station-service génère dans le sol des « courants électriques vagabonds » pouvant impacter les stockages d'hydrocarbures enterrés

Question : Quelles précautions envisagez-vous afin de réduire l'effet des courants électriques vagabonds pouvant impacter les stockages d'hydrocarbure au voisinage du tramway ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Tout d'abord, il est important de rappeler au demandeur ses obligations du point de vue de la réglementation, et notamment de l'arrêté Interministériel du 17/05/2001 (réglementation ICPE). Dans ce contexte, la protection des installations classées de ce type est avant tout à la charge du titulaire de l'autorisation d'exploiter.

Du point de vue de l'opération tramway, la question des courants vagabonds est évaluée dans la pièce 3 – Risques Naturels et Technologiques du Dossier de Sécurité élaboré dans le cadre du Décret n° 2025-375 du 24 avril 2025 relatif à la sécurité des transports publics guidés.

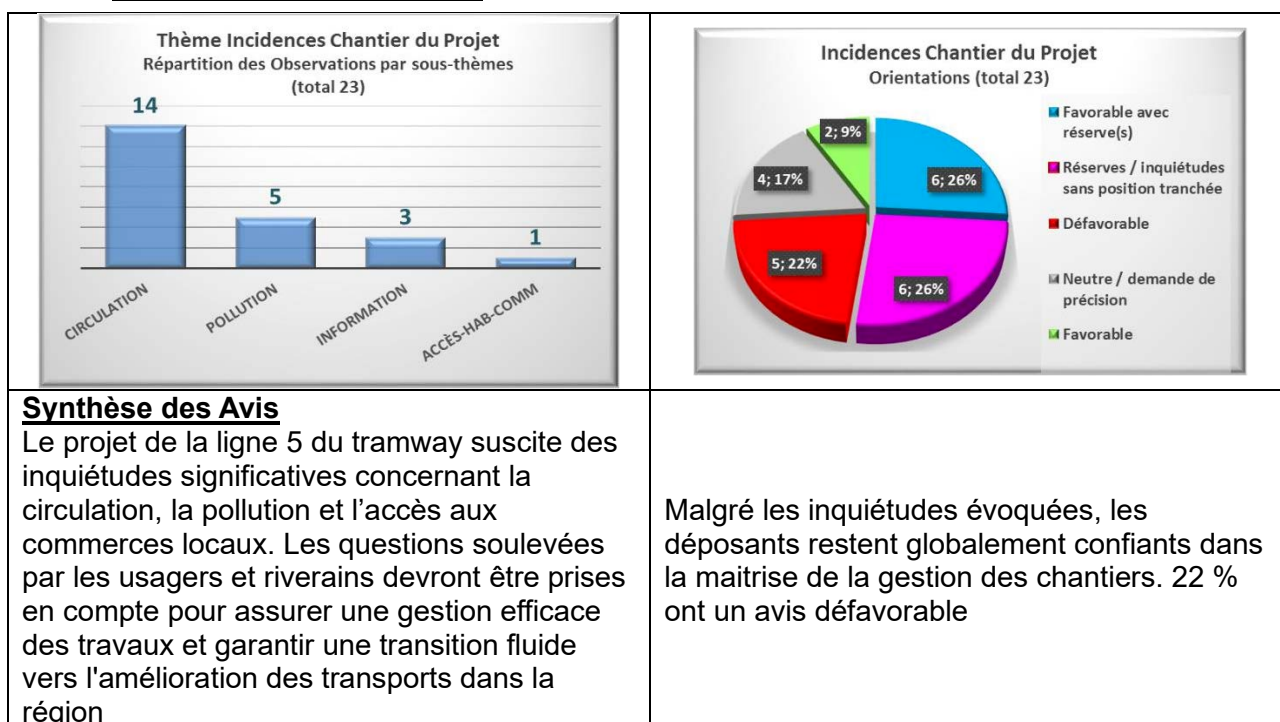
En particulier, l'infrastructure du tramway est réalisée conformément aux normes NF EN 50122-2 et NF EN 50162, qui prescrivent l'isolement du rail (retour traction), les équipotentielles, mise à la terre, etc.... Le PV d'isolement du rail est un requis habituel des cahiers des charges des marchés de travaux de voie ferrée, préalable à la réception des ouvrages par la métropole.

Dans tous les cas, la Métropole prendra attache avec les exploitants des installations classées pour l'environnement en préalable du démarrage des travaux, pour parfaire les modalités de surveillance de l'apparition éventuelle de courants vagabonds qui seraient issus d'un défaut d'isolement du rail, en vue d'y apporter les correctifs en accord avec le référentiel réglementaire.

Au besoin des prises pour mise à l'équipotentielle du rail pourront être mises à disposition des exploitants d'installations classées.

Par ailleurs, l'opération de la ligne 5, comme toutes les réalisations de tramway, prévoit l'établissement de conventions dédiées à la question des courants vagabonds avec les exploitants de réseaux de gaz concédés (qui sont régis par le code de l'Energie). A ce titre, un état initial sera réalisé, puis un état après mise en service. Là encore, en cas de constat de défaillance de l'isolement du rail, la métropole alertera bien évidemment des exploitants d'ICPE, pour définir les mesures et actions à réaliser permettant le maintien de ces installations au niveau de sécurité requis.

3.7. INCIDENCES CHANTIER



Gestion de la Circulation et Mobilité Transitoire

L'inquiétude majeure est le risque de paralysie de la Vallée du Paillon et de Saint-André-de-la-Roche durant les travaux.

- **Saturation préexistante** : @243. . . Plusieurs avis rappellent que le trafic est déjà une "catastrophe" quotidienne. Les travaux sont perçus comme un facteur aggravant qui pourrait rendre la vie des riverains "infernale".
- **Stratégies d'atténuation** : @243. . . Des solutions de report modal sont fortement suggérées pour désengorger les routes avant même le premier coup de pioche.
 - **Question** : Avez-vous prévu un plan de transport routier spécifique pour maintenir la circulation des habitants des vallées vers Nice et l'A8 ?
 - **Question** : Est-il prévu de renforcer les fréquences du train (SNCF) et des bus avant le début des travaux pour offrir une alternative immédiate ?
 - **Question** : La gratuité des transports en commun durant le chantier est-elle envisagée pour encourager ce report ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Comme pour l'ensemble des chantiers routiers et de construction d'infrastructures qu'elle mène (avec le retour d'expérience de la construction de la ligne 2 et de la sortie Ouest de la Voie Mathis), la Métropole, avec l'appui de son centre multimodal des déplacements métropolitains, veille à maintenir l'écoulement du trafic pendant la réalisation des travaux. Il s'agit de maintenir en tout temps le nombre de voies de circulation, sauf à en cas exceptionnel, de nuit ou pendant des périodes creuses où le trafic le permettrait. Une action en temps réel sur l'adaptation des cycles de feux aux besoins d'écoulement du trafic peut également être menée.

Il n'est donc pas prévu de plan spécifique de circulation.

Le renforcement de l'offre de train pourra faire l'objet d'échanges avec la Région, autorité compétente sur les TER, dans les limites de capacité de la ligne en voie unique et du matériel roulant disponible, considérant déjà que l'offre a été relevée aux heures de pointes depuis le 15 décembre dernier en laissant encore de la marge à la demande actuelle.

Le renforcement de l'offre de bus pourra également être envisagé tant pour le réseau urbain Lignes d'Azur que le réseau interurbain Zou ! (opéré par la Région).

Enfin, concernant la gratuité des transports en commun, elle ne peut être envisagée à l'heure actuelle considérant les offres d'abonnement déjà particulièrement attractives.

Impact Économique et Vie de Quartier

L'activité commerciale et industrielle le long du tracé (notamment à La Trinité et l'Ariane) est jugée vulnérable.

- **Accès et livraisons** : R93....Les entreprises et commerces craignent des blocages de leurs zones de livraison et des accès clients.
- o **Question** : Comment sera organisée la logistique de livraison pour les commerces durant les différentes phases de démolition et de construction ?
- o **Question** : Des emplacements de stationnement provisoires seront-ils créés pour compenser ceux supprimés par les emprises de chantier ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Pour réduire l'impact du chantier sur la vie économique et la vie de quartier, la charte métropolitaine "Chantier Vert" sera appliquée et contractualisée avec les entreprises de travaux, pour offrir les garanties suivantes :

- *l'accessibilité des logements, des commerces, des places de stationnement privatives sera garantie, dans de bonnes conditions de sécurité ;*
- *les cheminements piétons seront également préservés autant que possible et s'effectueront dans des conditions satisfaisantes de sécurité et resteront accessibles aux PMR ;*
- *toutes les emprises non utilisées par le chantier, même pendant quelques semaines, seront restituées aux riverains et aux commerçants, pour faciliter le fonctionnement quotidien ;*
- *des parkings de substitution publics et des aires de livraison seront créés provisoirement pour maintenir l'activité économique ;*
- *d'une manière plus générale, le fonctionnement normal de la ville et les déplacements de ses habitants est une obligation constante de tous les acteurs du projet : accès des services de sécurité, enlèvement régulier des ordures ménagères, maintien des services public (transports, adduction d'eau...).*

En outre, tirant profit de ses expériences précédentes, la Métropole mettra en place un outil d'information et de suivi du chantier, une information continue sera organisée pour informer la population : information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et revues tramway. Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des populations et des commerces notamment.

Nuisances et Santé Publique

La durée et l'ampleur du chantier soulèvent des inquiétudes sur le cadre de vie.

- **Nature des nuisances** :@263. . . Bruit, poussière, vibrations et impact visuel sont cités comme insuffisamment évalués.
- **Exemplarité du chantier** : Une demande forte émerge pour un suivi strict de la santé environnementale.
- o **Question** : Les travaux les plus impactants (carrefour Garigliano, ponts) auront-ils lieu de nuit ?
- o **Question** : Quel dispositif de communication en temps réel sera mis en place pour informer les riverains de l'avancement et des modifications de circulation ?

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Il est important de rappeler que le projet de création de ligne T5 s'inscrit dans une ambition d'excellence environnementale.

- *Le projet vise une certification HQE infrastructure durable laquelle porte des exigences particulières en matière de chantier à faibles nuisances,*
- *Une notice de respect de l'environnement a été élaborée et sera jointe à l'ensemble des marchés en phase de consultation des entreprises. Celle-ci prévoit des dispositions particulières en termes de gestion des nuisances en cohérence avec le référentiel HQE*

- La Métropole de Nice s'est dotée d'une charte « chantiers verts » qui s'applique depuis 2022 à tous les marchés de travaux.

Au moment de la rédaction de l'étude d'impact qui repose sur un niveau d'avancement AVP, la notice de respect de l'environnement n'était pas finalisée.

Afin de réduire les nuisances sonores et les vibrations de chantier, les entreprises seront tenues :

- de définir les horaires de chantiers conformément au règlement sanitaire départemental, aux arrêtés préfectoraux et municipaux en vigueur ;
- d'obtenir les dérogations à ces arrêtés, le cas échéant, pour être autorisées à utiliser des plages horaires spécifiques à certains engins bruyants, ou pour l'aménagement d'horaires indispensables à la réalisation des travaux ;
- d'éviter les comportements individuels inutilement bruyants (cris, véhicules et matériels à l'arrêt avec moteur allumé, etc) ;
- d'utiliser des matériels homologués (les arrêtés du 12 mai 1997 et du 18 mars 2002 réglementent les émissions sonores de la grande majorité des engins et matériels utilisés sur les chantiers), sur la machine le marquage « CE » doit apparaître (il indique que le produit respecte la législation européenne) ;
- d'être en mesure de fournir toutes les attestations sur les matériels homologués.

Concernant l'impact du chantier sur la circulation routière autour des Ponts Garigliano, les prescriptions à respecter par les futures entreprises de travaux pour limiter les impacts sur le fonctionnement du carrefour et de son environnement proche seront détaillées dans les contrats de travaux.

Les calendriers et phasage des travaux sur ce carrefour feront l'objet de simulation de circulation pour identifier les contraintes admissibles en heures de pointe et hors des heures de pointe. D'une manière générale, les emprises des chantiers seront réduites au strict minimum pour limiter les perturbations en heure de pointe. Elles seront décrites dans des dossiers d'exploitation sous chantier et soumises aux instances métropolitaines compétentes en matière de trafic et d'occupation du domaine public.

Des travaux de nuit ou en privilégiant une période de baisse de trafic (vacances scolaires...) seront prévus pour les phases de travaux les plus impactantes, mais non généralisables en raison des nuisances sonores aux riverains.

Aussi une mission spécifique d'Ordonnancement, Pilotage et de Coordination Interchantier (OPC-IC) assurera un pilotage de la cohérence globale des interventions et chantiers à l'échelle métropolitaine afin de limiter les contraintes sur les reports de trafic.

Cette mission alimentera l'information qui sera mise à disposition de la population : la Métropole mettra en place un outil d'information et de suivi du chantier. Une information continue sera organisée pour informer la population : information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et revues tramway. Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des populations et des commerces notamment.

Technique et Réseaux

Le projet implique une restructuration lourde du sous-sol et des ouvrages d'art.

- **Ouvrages d'art** : La Trinité verra la modification de 6 ouvrages et la création de 11 nouveaux.
- o **Question** : Existe-t-il un calendrier détaillé et une évaluation de l'impact spécifique de ces 17 interventions sur le flux routier ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les travaux à réaliser sur les nombreux ouvrages du secteur de la Trinité seront organisés et planifiés pour limiter les contraintes sur le flux routier et notamment celui de la pénétrante du Paillon. Les emprises nécessaires au chantier seront réduites au strict minimum, le phasage des travaux assurera un enchaînement des ouvrages préservant la continuité des liaisons principales et la gestion des matériaux sera optimisée pour limiter le fret du chantier. Des travaux de nuit et pendant les périodes moins denses en trafic (vacances scolaires) seront privilégiés pour les interventions les plus contraignantes. A ce stade des études, le calendrier détaillé des travaux n'est pas encore établi

et sera coconstruit avec l'ensemble des parties prenantes du projet et les futures entreprises de travaux.

Toutefois, il convient de rappeler que les ouvrages à construire sur le Paillon pour la section entre la Trinité et Drap se feront en parallèle de la pénétrante du Paillon sur des délaissés routiers, ainsi, les impacts du chantier sur les avoisinants seront considérablement réduits.

- **Réseaux souterrains** : Les interventions sur les réseaux (eau, électricité, etc.) inquiètent.
- o **Question** : Quels sont les réseaux concernés et quels sont les risques de coupures ou d'incidents durant les déviations ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Depuis de nombreuses années maintenant et l'évolution des dispositions réglementaires relatives aux interventions à proximité des réseaux, la connaissance des réseaux souterrains par les concessionnaires privés et publics est très largement améliorée et la formation des intervenants obligatoires. Ces évolutions ont conduit à une baisse significative des incidents sur les réseaux. Aussi dans le cadre des études, une synthèse globale des réseaux existants et des réseaux nouveaux ou déviés a été réalisée et validée avec les concessionnaires. En phase travaux des procédures particulières seront mises en place pour vérifier et attester du bon respect des consignes et des obligations.

Ces dispositions permettent de limiter les risques sur des interventions qui restent sensibles et qui devront être complètement maîtrisées. Un chantier tramway reste un chantier dont les entreprises de travaux publics ont l'expérience, en général en milieu urbain avec un sous-sol encombré par les réseaux.

Coordination avec le Rail (SNCF)E355

Une proposition récurrente consisterait à utiliser le train comme "bouclier" contre les nuisances du chantier.

- **Priorisation** : L'Association des Amis du Rail Azuréen suggère une chronologie précise.
- o **Question** : La modernisation et l'électrification de la ligne SNCF Nice-Drap peuvent-elles être achevées avant le lancement des travaux du tramway pour servir de solution de repli efficace ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La SNCF a achevé le 15 décembre 2025, avec le concours financier de l'Etat, de la Région et de la Métropole notamment, un programme conséquent de pérennisation de la ligne ferroviaire Nice-Breil. Il s'est agi de renouveler en partie des tronçons de voie, à conforter des ouvrages d'art et des ouvrages en terre (dont protections contre les chutes de blocs). Depuis, le trafic TER a pu être renforcé aux heures de pointe.

L'électrification de la ligne n'est pour le moment pas envisagée à moyen terme.

Questions de la commission :

Anticipation : Quelles mesures concrètes de régulation du trafic seront en place dès le premier jour des travaux ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Comme indiqué plus haut, pour l'ensemble des chantiers routiers et de construction d'infrastructures qu'elle mène (avec le retour d'expérience de la construction de la ligne 2 et de la sortie Ouest de la Voie Mathis), la Métropole, avec l'appui de son centre multimodal des déplacements métropolitains, veille à maintenir l'écoulement du trafic pendant la réalisation des travaux. Il s'agit de maintenir en tout temps le nombre de voies de circulation, sauf à en cas exceptionnel, de nuit ou pendant des périodes creuses où le trafic le permettrait. Une action en temps réel sur l'adaptation des cycles de feux aux besoins d'écoulement du trafic sera également menée.

Transparence : Pouvez-vous fournir un calendrier phase par phase et secteur par secteur (démolition de ponts, pose de rails, travaux de réseaux) ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les calendriers et plannings de réalisation des chantiers ne sont pas encore établis à l'heure de la finalisation des études de projet. Leur élaboration relève conjointement du travail de l'équipe en charge de l'ordonnancement du pilotage et de la coordination des chantiers au sein du pôle maîtrise d'œuvre de l'opération (marché d'études en cours d'exécution), et des entreprises de travaux qui seront désignées au titre de leurs dossiers d'exploitation sous chantier.

Stationnement : Où les résidents de Drap et de La Trinité pourront-ils se garer et stationner pendant que les places actuelles seront occupées par le chantier ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Dans la traversée de la Trinité, le chantier tram n'impacte pas de zones de stationnement. A Drap, le réaménagement de la place Georges-Clemenceau impose effectivement d'y supprimer le stationnement. Un phasage pourra être proposée pour maintenir quelques places pendant le chantier au fur et à mesure de son avancement. Des terrains inoccupés pourront être identifiés pour compenser le manque d'offre. Toutefois, pour proposer une offre équivalente de stationnement dès le début de chantier, il faudrait avoir d'abord construit les parcs-relais et de compensation qui sont prévus sur la commune. Un tel phasage sera étudié conjointement avec les services municipaux et les possibilités de maîtrise foncière.

Logistique : Comment garantissez-vous que les zones industrielles et commerciales ne soient pas entravées dans leur activité quotidienne ?

Information : Le MO peut-il s'engager à associer les résidents pour concevoir les modalités de programmation et de réalisations des travaux le long de la voie ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Comme indiqué plus haut, pour réduire l'impact du chantier sur la vie économique et la vie de quartier, la charte métropolitaine "Chantier Vert" sera appliquée et contractualisée avec les entreprises de travaux, pour offrir les garanties suivantes :

- l'accessibilité des logements, des commerces, des places de stationnement privatives sera garantie, dans de bonnes conditions de sécurité ;*
- les cheminements piétons seront également préservés autant que possible et s'effectueront dans des conditions satisfaisantes de sécurité et resteront accessibles aux PMR ;*
- toutes les emprises non utilisées par le chantier, même pendant quelques semaines, seront restituées aux riverains et aux commerçants, pour faciliter le fonctionnement quotidien ;*
- des parkings de substitution publics et des aires de livraison seront créés provisoirement pour maintenir l'activité économique ;*
- d'une manière plus générale, le fonctionnement normal de la ville et les déplacements de ses habitants est une obligation constante de tous les acteurs du projet : accès des services de sécurité, enlèvement régulier des ordures ménagères, maintien des services public (transports, adduction d'eau...).*

En outre, tirant profit de ses expériences précédentes, la Métropole mettra en place un outil d'information et de suivi du chantier, une information continue sera organisée pour informer la population : information actualisée sur le site internet de la Métropole, réunions publiques périodiques et revues tramway. Des affichages seront mis en place pour limiter les impacts du chantier sur la vie des populations et des commerces notamment.

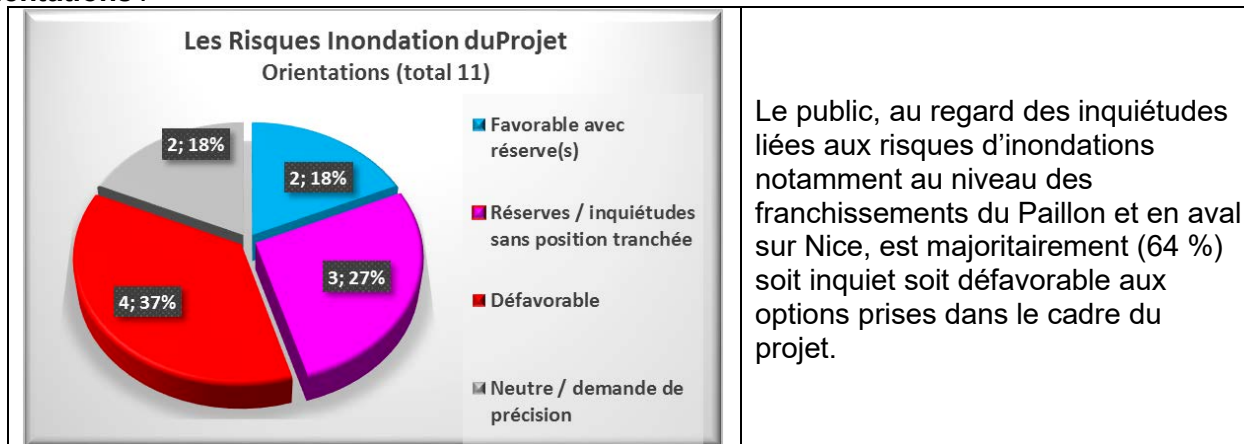
3.8. RISQUES NATURELS

Nombre total d'observations portées sur le thème « Risques » est de 11

Le thème « Risque naturel », défini dans le cadre de l'enquête publique, citait deux sous-thèmes : le risque « Inondation » et le risque « Eboulements »

Les déposants se sont exprimés exclusivement sur le sous-thème « Inondations ».

Orientations :



Synthèse des observations du public

Sur le thème « Inondations ». Le public fait fréquemment référence à la tempête Alex et ses conséquences et s'inquiète qu'un tramway puisse circuler en sécurité sur un tel tracé, notamment au niveau des franchissements du Paillon et au niveau des parkings relais. Il redoute que les aménagements liés au projet n'aggravent les risques d'inondations en aval sur Nice. Il demande également si des travaux spécifiques sont prévus et souhaite avoir des informations sur la révision du PPRi.

QUESTIONS DU PUBLIC AU MO

@235 : Lors des travaux au niveau du pont Gagliano prévoir un accès direct du parking à la route de l'Abadie pour évacuation vers cette colline en cas de montée des eaux du Paillon, et éviter d'embouteiller le boulevard de l'Ariane pour ceux de cette colline qui doivent venir s'y garer.

Question : quelle réponse apportez-vous à cette suggestion ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

L'évacuation du P+R en cas de montée des eaux du Paillon n'est pas un scénario retenu en cas de crue du Paillon. En effet, il est construit en zone rouge du PPR en cours de révision. Le règlement de ce plan de prévention devrait interdire les occupations du rez-de-chaussée, seuls les niveaux supérieurs du parking seront accessibles aux véhicules en stationnement qui seront donc mis de fait hors d'eau. L'évacuation se fera en fin de crue et retour à la normale.

Un accès direct depuis la route de l'Abadie, en surplomb du P+R des Ponts Jumeaux, imposerait la création d'un ouvrage d'art d'une portée de 50 m pour atteindre un des niveaux supérieurs du parking. Ce n'est pas envisagé aujourd'hui compte tenu du coût d'un tel ouvrage rapporté au nombre d'usagers attendus en provenance de l'Abadie et de sa complexité de conception qui imposerait des reprises de charges sur le bâtiment.

Question Des travaux de sécurisation sont-ils prévus, et si oui, lesquels ? La zone inondable va-t-elle être reclassée pour permettre le passage du tramway ? Pourquoi ce qui était réputé impossible hier le deviendrait-il soudain aujourd'hui ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le règlement du PPR inondation dans sa version actuelle et dans la version projetée en révision permet la réalisation « d'infrastructures public de transport et les équipements nécessaires à leur

exploitation » y compris en zone rouge. Mais les travaux particuliers de sécurisation ne sont dès lors pas prévus. Les ouvrages ne doivent pas faire obstacle à l'écoulement des crues. Ainsi le projet de création de la ligne 5 a été modélisé hydrauliquement sur la base du modèle hydraulique élaboré pour la révision du PPR inondation. Les hypothèses et conclusions ont été validées par la DDTM 06 / service risques.

Question @298 : Comment les ponts seront-ils dimensionnés en l'absence de mise à jour du PPRi Paillon ? Quelles garanties que les aménagements dans la zone Anatole France à La Trinité n'aggraveront pas les risques d'inondations et de destructions pour Nice ? Cette question est centrale car le risque inondation n'est pas suffisamment pris en compte dans le projet présenté. L1DRA06 La conception du parking en sous-sol à Drap peut prévoir la surélévation des entrées et rampes d'accès pour réduire l'exposition directe aux crues, l'installation de porte étanches et clapet antiretour pour empêcher l'entrée des eaux, l'intégration des systèmes de pompage et de drainage performant pour évacuer rapidement les eaux en cas d'inondation

Question Quelle réponse apportez-vous à cette proposition ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Tous les aménagements ont été testés hydrauliquement avec des hauteurs de crues validées par la DDTM et ont démontré une quasi-innocuité de ces derniers sur les avoisinants en matière d'inondation.

Il n'y a pas de parking souterrain à Drap en raison du risque inondation. Un tel équipement n'est pas autorisé en zone rouge du PPR inondation même avec des solutions techniques de compensation.

3.9. MISE EN COMPATIBILITE DU PLUm

Une contribution combinée (R53 et R350) a été déposée ayant pour conséquence la mise à jour du PLUm

Question du public au MO

La contribution R53 et la contribution R350, posent la question de savoir si les parcelles n° 83, 84, 85, 88 à La Trinité seront impactées par des emprises dans le cadre.

Question de la Commission d'enquête au MO

L'ER posé sur ces parcelles ne nous semble plus justifié aussi la commission souhaite avoir confirmation de la levée de la contrainte (ER) sur ces parcelles et la mise à jour du PLUm.

REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE

Effectivement, à la suite d'une évolution du projet entre les études d'avant-projet et les études de projet, les parcelles AE 83, 84, 85 et 88 (parcelles de l'établissement commercial Marbrerie Piccioni & Simi) ne sont plus dans le périmètre d'aménagement connexe au projet de ligne 5.

Dans l'actuel PLUm, elles sont grevées d'un emplacement réservé V11 pour aménagement de voirie (requalification du carrefour de la Roma) et d'une servitude de mixité sociale (MS07).

Au titre de la mise en compatibilité du PLUm emportée par la déclaration d'utilité publique de la ligne 5, il est prévu de maintenir un emplacement réservé sur ces parcelles pour le projet tram.

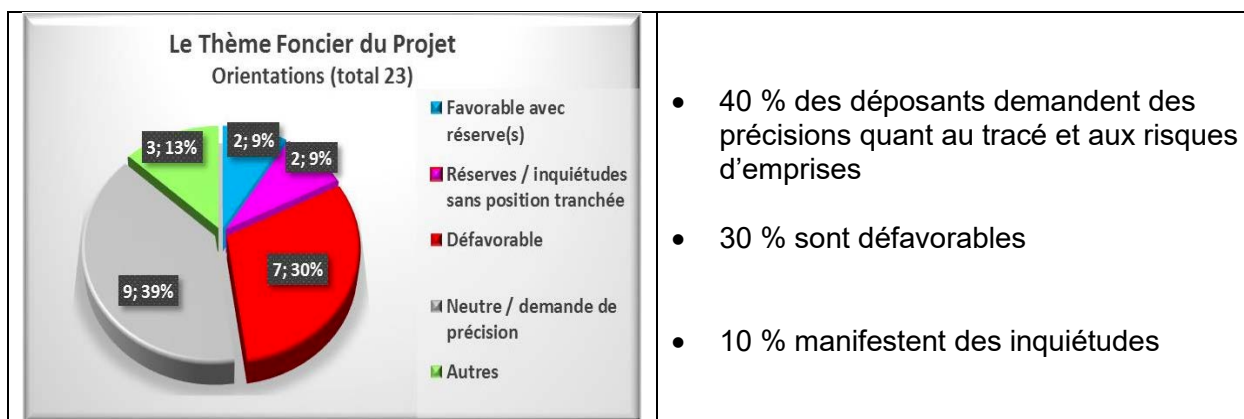
Toutefois, dès lors qu'aucun aménagement connexe à la ligne n'y reste envisagé, cet emplacement réservé peut être réduit.

Une prescription en ce sens de la commission d'enquête permettra de réduire cet emplacement réservé au seul besoin du tram conformément aux plans d'aménagement.

Concernant la servitude de mixité sociale qui y est aujourd'hui inscrite, de la même manière, il convient de la réduire à la seule parcelle AE 80, aujourd'hui acquise par l'EPF PACA pour la construction d'un programme de logements mixtes.

3.10. FONCIER

Le nombre total d'observations portées sur le thème « Foncier » est de 23



Synthèse des observations du public

Les personnes impactées par le projet ont manifesté inquiétude et désarroi avec le ressentiment d'une perte affective pour les biens transmis depuis des générations.

On note le regret que l'enquête parcellaire n'ait pas eu lieu en même temps pour disposer plus d'informations sur le devenir de leurs biens, ce qui explique cette demande de rapprochement auprès du Maître d'Ouvrage

NOTE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage a souhaité distinguer l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'enquête parcellaire, car contrairement à d'autres projets, l'impact foncier du projet reste modéré. L'enquête parcellaire interviendra par section concernée, selon le phasage, après l'obtention de la déclaration d'utilité publique. A ce jour, le projet présenté en enquête publique est toutefois suffisamment défini pour identifier les impacts sur les parcelles privées.

QUESTION DU PUBLIC AU MO

C152 : Le tracé implique la démolition du cabinet dentaire du requérant (45 bd du général de Gaulle). Avec des conséquences dévastatrices sur sa vie professionnelle et son outil de travail.

Question : Demande si une solution alternative pourrait être étudiée

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le cabinet dentaire situé parcelle AE81 est effectivement impacté par le projet de création du pôle d'échanges multimodal de la Trinité puisqu'il est le lieu d'ancrage de la passerelle piétonne qui reliera le centre-ville de la Trinité à la gare TER, à la station de tram La Trinité-Hôtel de Ville, au P+R de la Trinité.

Une solution de relocalisation sera trouvée, en partenariat avec la commune, pour répondre aux besoins de l'activité. Le sujet de la relocalisation devra être examiné en détail au moment de l'enquête parcellaire.

@247 : Le contributeur, Résidant de DRAP est défavorable à la destruction de 2 villas pour implanter un P+R au lieu de rechercher d'autres solutions. Le bilan coût/avantage lui paraît disproportionné, indépendamment des coûts d'expropriation. De plus il est très attaché sentimentalement à son habitation familiale transmise de génération en génération drapoise

Question : Est-ce qu'une solution alternative pourrait être étudiée ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Il est ici rappelé, dans l'état actuel de la réglementation, l'impossibilité de construire des parkings souterrains en zone rouge du PPR inondation de la basse vallée du Paillon en cours de révision,

dès lors ont été présentées des solutions de substitution en superstructures sur deux sites à proximité du terminus du tram à Drap, pour répondre à la demande locale.

Les sites identifiés pour la construction de ces parkings relais en superstructures sur la commune de Drap figurent dans les pièces du dossier après concertation avec la commune.

Toutefois, des sites de substitution pourraient être étudiés à nouveau en lien avec les services communaux et en concertation avec la population locale. Le changement éventuel d'assiette de l'implantation des parkings-relais ne remet pas en cause le principe d'utilité publique du projet de tramway et de l'adjonction à la ligne de parkings-relais, dès lors que ces derniers sont aisément accessibles en véhicule et installés à proximité du terminus, pour faciliter le report modal

@283 : La famille dans son ensemble est touchée par une menace d'expropriation plusieurs courriers sont restés sans réponse, entretenant le sentiment que l'avis des citoyens concernés n'est ni entendu ni pris en considération

Question Pourriez-vous donner une suite à ces courriers qui semblent en souffrance ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La parcelle concernée (AE 34 à La Trinité) est dans le périmètre du projet. Elle devra dès lors être acquise pour les besoins du projet. La famille a été rencontrée, en mairie de la Trinité, en présence d'une représentante de la commune le 10 décembre 2025. Le projet lui a été présenté ainsi que les procédures et démarches à venir.

R52 : Que va devenir ma société ainsi que mon terrain à la Trinité.

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La société concernée, à La Trinité, est l'établissement commercial Marbrerie Piccioni & Simi qui n'est pas impacté par les aménagements connexes à la ligne 5 du tramway. Les bâtiments ne sont pas dans le périmètre d'intervention, cf. Planche 085 de l'annexe à la pièce C. Il est aujourd'hui grevé par l'emplacement réservé V-11 au PLUm.

Le périmètre du projet et donc de la déclaration d'utilité publique sollicitée n'est pas cohérent avec le plan d'aménagement, il prévoit la création d'un emplacement réservé (ER) global couvrant l'ensemble du projet. Cet ER devra être rectifié dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUm.

R55 : Propriétaire de la parcelle 0034 feuille1 section AE demande d'être informé si le tramway va impacter sa propriété.

R56 : Souhaite savoir si le projet impacte sa propriété au 10 bd Anatole France de la parcelle 0034 feuille 1 section AE,

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La parcelle concernée (AE 34 à La Trinité) est dans le périmètre du projet. Elle devra dès lors être acquise pour les besoins du projet. La famille a été rencontrée, en mairie de la Trinité, en présence d'une représentante de la commune le 10 décembre 2025. Le projet lui a été présenté ainsi que les procédures et démarches à venir.

@210 : Le déposant demande que va devenir le boulevard Anatole France ? des biens qui vont-ils être rachetés par la mairie ou rasés ?

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Le boulevard Anatole France est la voie principale de desserte du secteur du même nom. Ce secteur, en zone rouge du PPR inondation, est voué à évoluer dans le cadre d'un espace stratégique de requalification en cours de définition par la commune de La Trinité, la métropole sous le pilotage réglementaire des services de l'Etat (DDTM). Il s'agira d'identifier le cadre et les enjeux de l'urbanisation du site.

Les seuls biens qui seront acquis pour le projet de la ligne 5 de tramway sont inclus dans le périmètre de DUP à obtenir. L'enquête parcellaire à venir permettra de définir et identifier concrètement les parcelles et propriétaires concernés.

@269 : une expropriation est prévue sur plusieurs de nos parcelles pour permettre la construction du P+R. Nous tenons à souligner qu'à ce jour, nous n'avons reçu aucune information officielle sur les modalités de cette expropriation. Il nous paraît indispensable d'obtenir rapidement des précisions sur les procédures, les échéances ainsi que sur les conditions d'indemnisation.

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les propriétaires requérants ont été rencontrés lors des études de définition du projet de ligne 5 de tramway, en présence des services communaux. L'implantation du parc-relais a d'ailleurs évolué pour préserver au maximum l'activité économique majeure du site. Une partie des parcelles constituant l'assiette du P+R a déjà été acquise auprès d'un autre propriétaire.

Ces propriétaires sont également concernés par l'évolution du site dans le cadre de la définition de l'espace stratégique de requalification à laquelle ils sont associés par la commune, le service aménagement de la Métropole et les services de l'Etat. Ils ont donc pleine connaissance de l'opération. Ils seront à nouveau rencontrés préalablement au lancement de l'enquête parcellaire.

C280 : Le déposant souhaite savoir si ses parcelles sont impactées par la construction de la ligne 5 du tramway.

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Les parcelles concernées (AE 30 et 31 à La Trinité) sont dans le périmètre du projet. Elles devront dès lors être acquises pour les besoins du projet. La famille a été rencontrée, en mairie de la Trinité, en présence d'une représentante de la commune le 10 décembre 2025. Le projet lui a été présenté ainsi que les procédures et démarches à venir.

@282 : situation préoccupante liée au projet de future ligne de tramway sur la commune de La Trinité. Le tracé envisagé passe directement sur notre propriété familiale.

Aucune information ni convocation officielle ne m'a été adressée, alors même que ce projet implique la destruction de notre bien familial. Ce défaut manifeste d'information, en plus de constituer un manquement grave aux obligations prévues par le Code de l'expropriation, révèle une absence évidente de considération envers les habitants et les propriétaires directement concernés par le projet.

REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La parcelle concernée (AE 34 à La Trinité) est dans le périmètre du projet. Elle devra dès lors être acquise pour les besoins du projet. La famille a été rencontrée, en mairie de la Trinité, en présence d'une représentante de la commune le 10 décembre 2025. Le projet lui a été présenté ainsi que les procédures et démarches à venir.

Pour le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur
Le DGA Grands Projets et Transport

signé

Emmanuel PETIOT