

Dossier de concertation

Tramway 5

Métropole Nice Côte d'Azur



LE PROJET EN BREF	4
LA CONCERTATION	6
Objet de la concertation.....	6
Un projet soumis à l'article L103-2 du code de l'urbanisme	6
Le périmètre du projet	6
Les objectifs de la concertation	6
Contenu du dossier de concertation.....	7
Les modalités d'expression	7
Les réunions publiques	7
Concertation en ligne	7
Concertation par écrit.....	8
Lieux d'exposition et registres en Mairies	8
Les suites de la concertation	8
UN PROJET METROPOLITAIN	9
Un projet qui s'inscrit dans une politique de développement des infrastructures de transports à long terme.....	9
A travers le Schéma directeur du réseau de transport urbain.....	9
A travers les documents règlementaires	12
Le projet s'inscrit dans le Plan Climat	12
Un projet qui s'inscrit dans le réseau Lignes d'Azur	13
POURQUOI UN TRAMWAY ?.....	14
La vallée du Paillon, un territoire à restructurer	14
Un cadre magnifique, à reconquérir.....	14
Des quartiers à rapprocher de la Métropole	15
Un large bassin de vie et d'emplois à desservir	17
Une vallée à désaturer	21
Une offre alternative à l'automobile à développer.....	22
Un mode performant au bénéfice du développement durable et de la lutte contre le changement climatique.....	24
Les projets alternatifs écartés : le tram-train et le bus à haut niveau de service	24

Un mode qui répond à des objectifs ambitieux de performance	24
Un mode qui participe au projet de développement durable de la Métropole	25
VOTRE NOUVEAU TRAMWAY	27
L'avancement du projet	27
Un projet en études préliminaires	27
Les prochaines phases	27
Vue générale.....	28
Zoom 1 : un nouveau centre intermodal autour d'un Palais des Expositions remanié ...	31
Secteur 1 : la requalification du Boulevard Vérany.....	33
Secteur 2 : vers un accompagnement des projets urbains, entre le Boulevard Vérany et la route de Turin	35
Zoom 2 : Pont-Michel : un pôle métropolitain d'intermodalité autour du nouveau parking relais	37
Secteur 3 : Route de Turin : vers un apaisement général	39
Zoom 3 : Ponts-Jumeaux – 1er franchissement du Paillon	43
Secteur 4 : un axe paysager le long du Paillon sur Ariane Sud-Ouest.....	45
Secteur 5 : accompagner le projet de renouvellement urbain à Ariane Nord-Est.....	48
Zoom 4 : Pont Anatole France - 2 ^{ème} franchissement du Paillon	51
Secteur 6 : le tramway comme vecteur de recomposition urbaine à La Trinité.....	53
Secteur 7 : un défi technique entre La Trinité et Drap	58
Les modes doux	63
L'accessibilité	65
La connexion avec les autres modes.....	66
La végétalisation	68
La gestion du stationnement.....	69
Le matériel roulant, alimentation et exploitation.....	70
La performance attendue.....	71
Le coût du projet et le calendrier.....	72
Les plus-values du projet.....	73
Une réponse à la congestion de la vallée	73
Une connexion rapide vers le centre-est de Nice	73
Une réponse aux enjeux climatiques.....	73
Une volonté d'améliorer le cadre de vie	74

Un projet bénéfique pour les riverains	74
Un projet positif économiquement	74
Un projet évolutif.....	75
Un projet qui prend en compte les risques environnementaux	76
L'accompagnement de la phase travaux.....	77
ELEMENTS CLEFS DU PROJET.....	78

Ce document constitue le support de la concertation préalable pour le projet de réalisation de la ligne 5 de tramway reliant le Centre Est de Nice à Drap, en desservant le quartier de l'Ariane et la commune de La Trinité. Il s'agit d'un nouveau 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.

Consciente que l'Est du territoire devait se doter d'un nouvel axe fort de déplacement, la Métropole de Nice Côte d'Azur a exprimé, dès 2009, la volonté de se doter d'une nouvelle ligne de transport dans la vallée du Paillon à horizon 2030. Ce principe a été réaffirmé en 2020 à l'horizon 2040.

Le territoire du projet se caractérise par une concentration d'infrastructures routières dans un périmètre très restreint, entre le Paillon et les reliefs. 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.

Bien qu'à quelques kilomètres du cœur du centre Est de Nice, les villes de Drap et de La Trinité ainsi que les quartiers de l'Ariane et des Liserons sont dépendants de la voiture individuelle pour leurs déplacements, avec des temps de parcours longs aux heures de pointe dus à la congestion du réseau viaire. Une étude multi-partenariale d'amélioration des conditions de déplacement dans le secteur Nice Est/ La Trinité et la vallée du Paillon, pilotée par le préfet, a démontré qu'il était nécessaire d'assurer un report modal significatif vers les transports en commun.

La création d'alternatives plus efficaces et durables est donc indispensable, notamment pour la prise en compte du contexte du changement climatique et des enjeux environnementaux.

La Métropole a donc lancé des études préliminaires pour approfondir la réflexion sur ce nouvel axe structurant, au service des riverains de la vallée du Paillon mais aussi à l'ensemble des habitants de la Métropole Nice Côte d'Azur. Le choix d'une nouvelle ligne de tramway a été retenu, pour des raisons techniques, de qualité de service et de performances de transport.

L'ambition du projet est de mettre en œuvre un projet connecté avec le reste du réseau Lignes d'Azur, notamment avec la ligne 1 à Pont Michel et au Palais des Arts et de la Culture (ex-Palais des Expositions). En rapprochant l'Ariane à 12 minutes de Pont Michel et à 17 minutes du Palais des Arts et de la Culture, c'est aussi une intégration plus complète de la vallée du Paillon dans la Métropole qui est voulue. Les standards du service proposé seront similaires à ce qui a été réalisé sur la ligne 2, que ce soit en termes de matériel roulant, d'accessibilité ou encore de design des stations.

La Métropole, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, veille à ce que chaque ligne de tramway soit pleinement intégrée au réseau de transports en commun. La ligne 5 de tramway

vient renforcer le réseau de trains (TER), tramway et bus existants en proposant une desserte plus fine du territoire, tout en offrant une capacité d'accueil de voyageurs supérieure aux bus.

Au-delà de la plus-value en termes de déplacement, le tramway est un formidable outil d'amélioration du cadre de vie. La végétalisation du linéaire de voie, le développement des modes doux et la création d'espaces publics sont autant d'éléments positifs pour les riverains du projet, la ligne 5 étant également envisagée comme un outil de requalification des territoires traversés.

Le projet est encore aujourd'hui en phase d'études. L'objectif de la mise en service du tramway est fixé à 2026 pour le tronçon central entre Pont-Michel et le quartier de l'Ariane, 2027 pour le tronçon entre l'Ariane et La Trinité, puis d'ici 2028 le tronçon entre Pont Michel et le Palais des Arts et de la Culture et l'extension vers Drap.

La phase de concertation qui s'ouvre avec la publication de ce présent dossier a pour vocation de récolter les avis, commentaires et préconisations des habitants et citoyens sur le projet dans son ensemble. Les contributions permettront d'enrichir le projet.

Les pages qui suivent vous permettront d'avoir une description plus détaillée des modalités de concertation, des besoins du territoire et des réponses apportées par la nouvelle ligne de tramway 5 de la Métropole Nice Côte d'Azur.

Objet de la concertation

Un projet soumis à l'article L103-2 du code de l'urbanisme

Le projet est soumis à concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme en tant que projet « *ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie (dont ceux susceptibles d'affecter l'environnement) ou l'activité économique* ».

Le périmètre du projet

Le projet soumis à la présente concertation comprend la ligne de tramway entre le Palais des Arts et de la Culture à Nice et le centre de Drap, en desservant le quartier de l'Ariane et la commune de La Trinité.

Les aménagements connexes au tramway et favorisant l'intermodalité, améliorant le cadre de vie ou participant de l'amélioration du paysage font également partie du périmètre du projet.

Les objectifs de la concertation

Cette concertation, en application des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme, a pour objectif l'information des habitants, des associations locales et de toutes personnes concernées afin de leur permettre de s'exprimer sur le projet, particulièrement sur son insertion et sa pertinence dans le contexte urbain et économique des secteurs desservis.

La concertation proprement dite se fait sur l'ensemble du projet. Néanmoins, le choix du type du mode de transport, le tramway, est un élément intangible, les études techniques préalables ayant permis de motiver ce choix comme étant le plus pertinent compte tenu des besoins du territoire. Un tracé privilégié est envisagé, cependant il peut encore être soumis à avis. L'insertion urbaine du projet ainsi que les autres dispositions du projet sont également soumises à avis.

La couleur des rames, le nom des stations et le choix des essences d'arbres feront l'objet d'une concertation spécifique ultérieure.

Contenu du dossier de concertation

Le présent dossier de concertation comprend une description détaillée :

- De l'insertion du projet à l'échelle de la Métropole,
- Du contexte territorial actuel et des enjeux pour améliorer son cadre de vie et la mobilité,
- Des avantages de la solution tramway vis-à-vis d'autres solutions étudiées,
- Du tracé et du positionnement éventuel des stations,
- Des caractéristiques du futur service de transport,
- Du parti pris d'aménagement et de l'impact du projet sur le cadre de vie et paysager des quartiers traversés,
- Des plus-values du projet pour les habitants du territoire.

Les modalités d'expression

Les réunions publiques

Des moments forts d'échanges avec le grand public sont prévus dans les quartiers et communes traversés par le projet. Ainsi, il est prévu 4 réunions publiques sur les secteurs du projet :

- Nice, rive gauche du Paillon
- Nice, l'Ariane
- La Trinité
- Drap

En fonction du contexte sanitaire, les réunions se tiendront en présentiel ou par visioconférence.

Concertation en ligne

Un site de concertation est mis en place. Il permet d'une part la consultation de l'ensemble des documents du projet, notamment le visionnage d'un film présentant les éléments du projet, et d'autre part le dépôt d'observations ou de suggestions via un registre électronique en ligne.

Site : tramway.nicecotedazur.org

Registre : concertation.tramway.ligne5@nicecotedazur.org

Concertation par écrit

Des courriers peuvent être adressés à l'adresse suivante :

Monsieur le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur
Métropole Nice Côte d'Azur
Direction des Infrastructures de Transports
06364 Nice Cedex 4.

Lieux d'exposition et registres en Mairies

Des lieux d'exposition temporaires sont mis en place dans différents lieux publics des communes et quartiers traversés. Ces espaces permettent une information sous forme d'expositions par commune avec des documents explicatifs (roll up, affichages de vues en perspective...). Un registre est disponible dans chaque lieu d'exposition pour permettre aux habitants de consigner leurs observations.

Les suites de la concertation

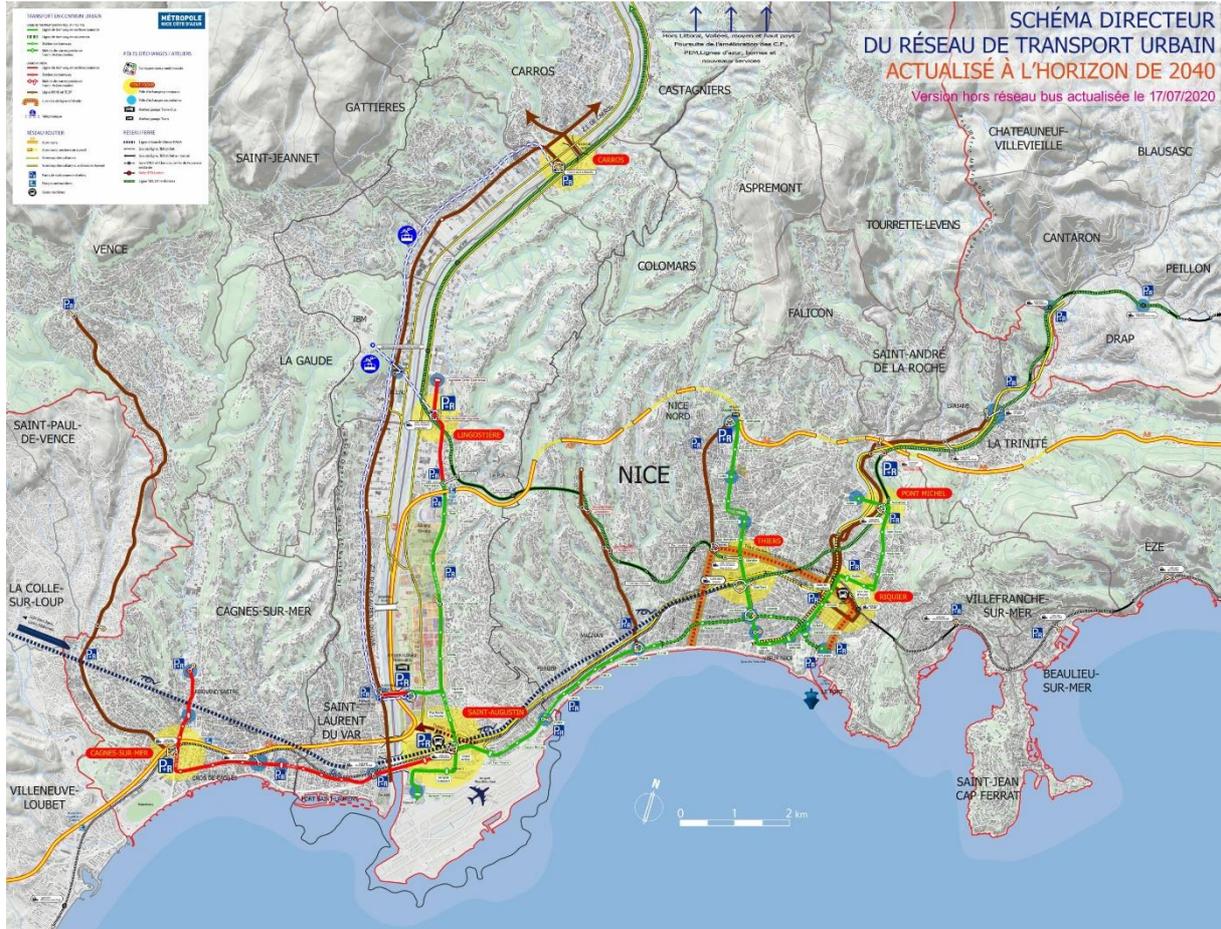
À l'issue de cette concertation, la Métropole Nice Côte d'Azur réalisera un bilan faisant état des conditions effectives de la concertation ainsi qu'une présentation et une analyse de la participation et de l'ensemble des contributions recueillies. Ce bilan dégagera les enseignements de l'ensemble de la concertation et il comprendra également les engagements du maître d'ouvrage, et les suites à donner pour les études à venir. Il permettra d'alimenter et d'affiner le programme de l'opération ainsi que les études, et il sera joint au dossier d'enquête publique quand elle sera menée.

Un projet qui s'inscrit dans une politique de développement des infrastructures de transports à long terme

A travers le Schéma directeur du réseau de transport urbain

Le projet est de créer un axe structurant à l'Est de la Métropole, du Centre-Est de Nice en direction de Drap. Ce nouveau tramway 5 du réseau « Lignes d'Azur » vient participer pleinement aux grands axes de développement de la Métropole par :

- Le développement de l'offre de transport en commun sur ce secteur en devenir à proximité immédiate du centre-Est de Nice.
- La réduction de la part de la voiture dans les déplacements du quotidien au profit des transports en commun grâce à un mode de transport à grande capacité accessible depuis des parkings relais.
- L'utilisation favorisée des modes doux par la mise en œuvre de pistes cyclables et d'espaces publics le long du tracé.
- L'amélioration de la desserte des pôles d'emploi et de vie de la vallée du Paillon.
- La requalification des espaces publics et l'amélioration du cadre de vie des habitants.
- La prise en compte du développement durable à tous les niveaux, par la réduction d'émission de gaz à effet de serre et par des infrastructures permettant de lutter contre le réchauffement climatique.



TRANSPORT EN COMMUN URBAIN

LIGNE DE TRAMWAY EXISTANTES (T1 / T2 / T3)

- Ligne de tramway en section courante
- Ligne de tramway en souterrain
- Station de tramway
- Station de correspondance Tram - Autres modes

LIGNES À CRÉER:

- Ligne de tramway en section courante
- Station de tramway
- Station de correspondance Tram - Autres modes
- Ligne BHNS et TCSP
- Corridor de ligne à l'étude
- Téléphérique

RÉSEAU ROUTIER

- Autoroute
- Autoroute, sections en tunnel
- Voies rapides urbaines
- Voies rapides urbaines, sections en tunnel
- Parc de stationnement relais
- Péages autoroutiers
- Gares routières



PÔLES D'ÉCHANGES / ATELIERS

- Correspondance multimodale
- PONT NICHE:** Pôle d'échanges principaux
- Pôle d'échanges secondaires
- Atelier/garage Tram+Bus
- Atelier/garage Tram

RÉSEAU FERRÉ

- Ligne à Grande Vitesse PACA
- Grande ligne, TER et fret
- Grande ligne, TER et fret en tunnel
- Gare SNCF et Chemins de Fer de Provence existante
- Halte TER à créer
- Ligne TER, CP renforcées

Le schéma de transports de Nice Côte d'Azur pour les vingt ans à venir, daté de 2009 et confirmé en 2020 présente les orientations en matière de desserte du territoire et de maillage du réseau de transport. Le projet d'une infrastructure de transport haute capacité jusqu'à Drap y est intégré depuis l'origine.

Ce schéma directeur a pour objectifs à 2040 de :

- Développer significativement l'offre de transport urbain ainsi que le réseau ferroviaire afin de permettre une réduction sensible de la circulation automobile et des nuisances qu'elle engendre ;
- Construire une offre de transport cohérente et complémentaire, articulée autour du pôle multimodal de Saint-Augustin, et de trois autres pôles principaux : la gare Thiers, Pont-Michel et Lingostière, ainsi que des pôles secondaires (Cagnes-sur-Mer, etc.) ;
- Favoriser l'émergence de nouveaux parkings relais et pôles d'échanges secondaires pour faciliter l'accès aux réseaux de transports collectifs, notamment depuis les collines de Nice, ainsi que depuis l'extérieur de la zone urbaine.

Le schéma avait proposé notamment 4 lignes de tramway pour 35 km de lignes et 70 stations tramway. C'est dans ce cadre qu'ont été réalisés, en mode tramway : la ligne 1 (9,2 km, 22 stations), la ligne 2 Ouest-Est (11,3 km et 20 stations dont 4 souterraines), la ligne 3 de la Plaine du Var (7 km et 11 stations dont 5 communes avec la ligne 2) et la ligne 4 en cours d'études. Ont également été réalisés de nombreux pôles d'échanges et parkings relais. La restructuration du réseau de transports s'est réalisée au fur et à mesure de la livraison des nouvelles sections tramway.

Ainsi, à juillet 2020, soit 10 ans après son adoption, et au regard d'une réalisation totale à 2030, le taux de réalisation des actions du schéma était le suivant :

- 70 % du réseau tramway inscrit en 2009 réalisé ;
- 84 % des places voitures en parking relais réalisées ;
- 75 % des grands pôles d'échanges réalisés ou engagés ;
- 21 % d'offre supplémentaire sur le réseau « Lignes d'Azur » ;
- 92% du parc de bus est accessible par les PMR, 100 % des tramways ;
- 75% de toute la population métropolitaine est desservie par un tramway ou un bus toutes les 15mn à moins de 500m

Ce bilan à mi-parcours montre que les engagements pris ont été tenus et même au-delà en termes de délai de réalisation. Le conseil métropolitain a ainsi actualisé le schéma initial en le prolongeant jusqu'en 2040, sous la forme d'un document « schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2040 ».

A travers les documents règlementaires

Le Plan de Déplacements Urbains Métropolitain (PDUM) constitue le volet mobilité du PLU Métropolitain. Il se décline en un certain nombre de projets à réaliser à différentes échéances, en cohérence avec le « schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2040 », qu'il actualise et complète.

Il propose les grandes orientations suivantes :

- Fiabiliser l'offre ferroviaire,
- Revoir le partage de l'espace public,
- Simplifier l'accès aux transports en commun et renforcer l'offre existante,
- Favoriser et promouvoir l'usage des modes doux,
- Fiabiliser les conditions de circulation routière sur la Métropole et réduire leur impact environnemental.

Dans ce cadre, il entérine un certain nombre de projets de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) complémentaires au schéma directeur de 2030, et à son actualisation à l'horizon 2040. Le projet de ligne 5 avec un axe structurant vers la Vallée du Paillon est un des projets inscrits.

Le projet s'inscrit dans le Plan Climat

Le Plan Climat détermine, sur la base d'un diagnostic détaillé, la stratégie et les moyens d'actions visant une réduction de 22% des émissions à l'horizon 2026 avec une trajectoire de neutralité carbone en 2050. Le programme d'actions 2019-2025 permet d'aller plus vite vers la transition écologique et l'adaptation du territoire métropolitain aux dérèglements climatiques et à la descente énergétique.

Compte tenu du champ de compétences de la Métropole Nice Côte d'Azur, le volume d'émissions de gaz à effet de serre qu'il s'agit d'économiser en 6 ans s'élève à 182 000 tonnes équivalent carbone (TeCO₂). Un des quatre leviers forts est la réduction de la part modale du véhicule thermique. L'objectif est d'atteindre, pour la mobilité, une réduction de 126 000 tonnes équivalent carbone par an grâce au réseau de tramway et de bus, mais aussi aux modes de déplacements doux qui entraîneraient une diminution de l'impact du trafic automobile de 10%.

En donnant une large place à la végétalisation et à la lutte contre les îlots de chaleur urbain, le projet de ligne 5 s'inscrit aussi dans une logique de redonner plus de place à la nature en ville. En plus d'apporter plus de biodiversité dans les espaces urbains, ce principe permet d'avoir une action volontariste contre le réchauffement climatique.

Un projet qui s'inscrit dans le réseau Lignes d'Azur

Aujourd'hui, le réseau Lignes d'Azur (RLA) dispose de 3 lignes de tramway (27.5 km), de 82 lignes de bus (5 lignes « à effet tram » n°5 à 9, 12 « lignes essentielles » n°11 à 23, 66 « lignes de proximité » n°30 à 94), de 63 lignes pour d'autres services - dont à la carte, et 12 lignes Zou interurbaines à tarification urbaine. S'y ajoute un service Mobil'Azur, transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

En plus de l'offre « tramway », le réseau urbain Lignes d'Azur dispose d'environ 497 bus, dont 231 sont propriété de Nice Côte d'Azur :

- 48 fonctionnent au gaz (GNV),
- 27 sont électriques (NCA et ligne 9).

Avec la livraison des lignes 2 et 3 de tramway, la réorganisation du réseau RLA en 2019 a permis de redistribuer les bus existants et renforcer les lignes de bus, et d'offrir de nouveaux linéaires et une plus grande amplitude horaire dans les services.

C'est le résultat d'un programme ambitieux de renouvellement des véhicules, lancé depuis plusieurs années par la Métropole Nice Côte d'Azur.

Le réseau Lignes d'Azur connaît un réel succès de fréquentation avec 74,6 millions de passagers en 2019 (soit + 5.9 % en 1 an), effectuant 302.600 voyages quotidiens (dont 56,8 % en tramway).



La vallée du Paillon, un territoire à restructurer

Un cadre magnifique, à reconquérir



Situé à l'Est de la Métropole, le bas de la vallée du Paillon se caractérise par une étroite bande de terres enserrant le lit du fleuve, le Paillon, entourée par le Mont Gros à l'Est et par les hauts de Rimiez à l'Ouest. Cette vallée étroite, creusée par le torrent, s'évase au niveau de la commune de La Trinité et à l'arrivée dans le Centre-Est de Nice, dans la plaine.

L'espace du projet s'étend sur trois communes :

- Nice : depuis le centre de la commune avec le Palais des Arts et de la Culture (ex-Palais des Expositions) et Pont-Michel, jusqu'au quartier de l'Ariane, en passant par la route de Turin et les Liserons.
- La Trinité, notamment sa partie Nord.
- La commune de Drap.

Le paysage est fortement marqué par les contreforts des Alpes. La présence des reliefs ainsi que du fleuve du Paillon marque l'inscription des éléments naturels dans le paysage localement. Cependant, l'essentiel des terrains disponibles de la vallée est aujourd'hui utilisé pour des infrastructures métropolitaines. Le faible espace disponible, du fait des pentes, entraîne une concentration des équipements dans la vallée. La pénétrante du Paillon, la Route de Turin et l'autoroute A8 sont autant d'infrastructures routières à forte capacité, pensées à une échelle métropolitaine. La vallée du Paillon constitue la porte d'entrée Est de la Métropole pour les automobilistes, pour se déplacer, par exemple, depuis et vers Monaco ou les Alpes.

Le Paillon constitue également une barrière qu'il n'est pas aisé de traverser. Le passage d'une rive à l'autre du fleuve par les Ponts-Jumeaux et Anatole France est aujourd'hui peu adapté pour les riverains, notamment à vélo ou à pied.

De fait, l'environnement urbain du territoire est fortement marqué par les infrastructures routières, au détriment d'espaces paysagers ou de services de mobilités durables pour ses habitants. L'enjeu est de permettre une réorganisation du territoire pour améliorer la desserte des différents quartiers et éviter l'effet corridor imposé par les infrastructures. Ces barrières physiques, qui empêchent la circulation des habitants, nécessitent un aménagement qui lisse ces aspérités.

Des quartiers à rapprocher de la Métropole

Bien que situés à proximité immédiate du centre-Est de Nice, les habitants de la vallée du Paillon souffrent d'un manque de desserte en transport en commun performante. La proximité théorique du centre de Nice doit se confirmer par la création d'une liaison Nord-Sud efficace qui rapprocherait les habitants de ces quartiers du centre-Est de Nice.

Les quartiers « Politique de la Ville » de l'Ariane et des Liserons sont les premiers à subir ce manque de liaison avec le Sud. Concentrant les difficultés sociales et économiques, ces territoires font l'objet de programmes de renouvellement urbain depuis quelques années. Le quartier de l'Ariane notamment fait l'objet d'un projet urbain, qui est en cours de réalisation, en concertation avec ses habitants.

Outre un besoin de liaison Nord-Sud, ces quartiers ont besoin d'une amélioration de leur cadre de vie. Le projet doit s'inscrire dans les mutations urbaines actuelles et même être un vecteur d'accélération de ces dynamiques. Les points forts de l'intervention urbaine sur l'Ariane portent notamment sur la place du marché (place des Sitelles) et les berges du Paillon. L'objectif est ici de recréer de la qualité urbaine et paysagère pour les riverains du quartier. Le projet d'infrastructure de transport doit favoriser ces objectifs.

Ces quartiers regroupant près de 15 000 habitants se trouvent à quelques kilomètres à peine du cœur de Nice. Pour autant, la connexion avec le centre de la Métropole n'est pas aisée. La fragilité socioéconomique de ces quartiers est renforcée par cet isolement, où les habitants sont captifs de la voiture individuelle (coûteuse et peu efficace pour se rendre en cœur de Nice) ou des lignes de bus qui n'apportent pas un service en adéquation avec la demande.

Les enjeux dans ces quartiers sont donc autant de les rapprocher du centre-ville que de disposer d'un projet moteur au service de leur requalification urbaine.

Plus en amont dans la vallée du Paillon ou dans la vallée de la Banquière, la densité urbaine est moins forte et les alternatives à la voiture individuelle sont rares. Le projet doit apporter une solution de mobilité de rabattement à ces territoires plus périphériques de la Métropole.

L'objectif est de proposer une solution de mobilité plus efficace en arrivée en zone urbaine, à proximité des réseaux routiers de transit afin de capter les automobilistes venant du Nord ou de l'Est de la Métropole.

Un large bassin de vie et d'emplois à desservir

L'évolution annuelle de la population est forte sur l'aire d'étude avec +1,03% par an entre 2012 et 2016, contre +0,15% par an à Nice.

La croissance du quartier de l'Ariane est particulièrement importante (+5% par an en moyenne), en lien avec la politique de renouvellement urbain menée depuis une dizaine d'années, qui a conduit à la construction de plusieurs immeubles d'habitat collectif.

La croissance de population de La Trinité est plus modérée, avec quelques secteurs en décroissance. Tandis que pour Drap la tendance est à un développement urbain maîtrisé, avec un potentiel de réalisation, à horizon 2035, de 260 nouveaux logements et la réhabilitation de bâtis anciens.

Sur la base des données SIRENE et INSEE, il est estimé qu'à 500 m du futur projet, ce sont 48.600 habitants et 27.900 emplois qui seront desservis par le projet :

- Côté Sud, sur la rive droite du Paillon, le projet couvre environ 17.000 habitants et 6.000 emplois, auxquels viennent s'ajouter plus de 1.000 logements dans des opérations immobilières en cours dans le secteur.
- L'intégralité des habitants du quartier de l'Ariane (10.900 habitants), du quartier des Liserons et du quartier Bon-Voyage (3.900 habitants) sont desservis par le projet de transport.
- Le centre-ville de la commune de La Trinité est également desservi, jusqu'à la zone commerciale située à l'entrée Est de la commune (environ 8.000 habitants desservis sur un total de 10.100).
- La ville de Drap est aussi desservie avec un total de 4.660 habitants et 1.200 emplois.

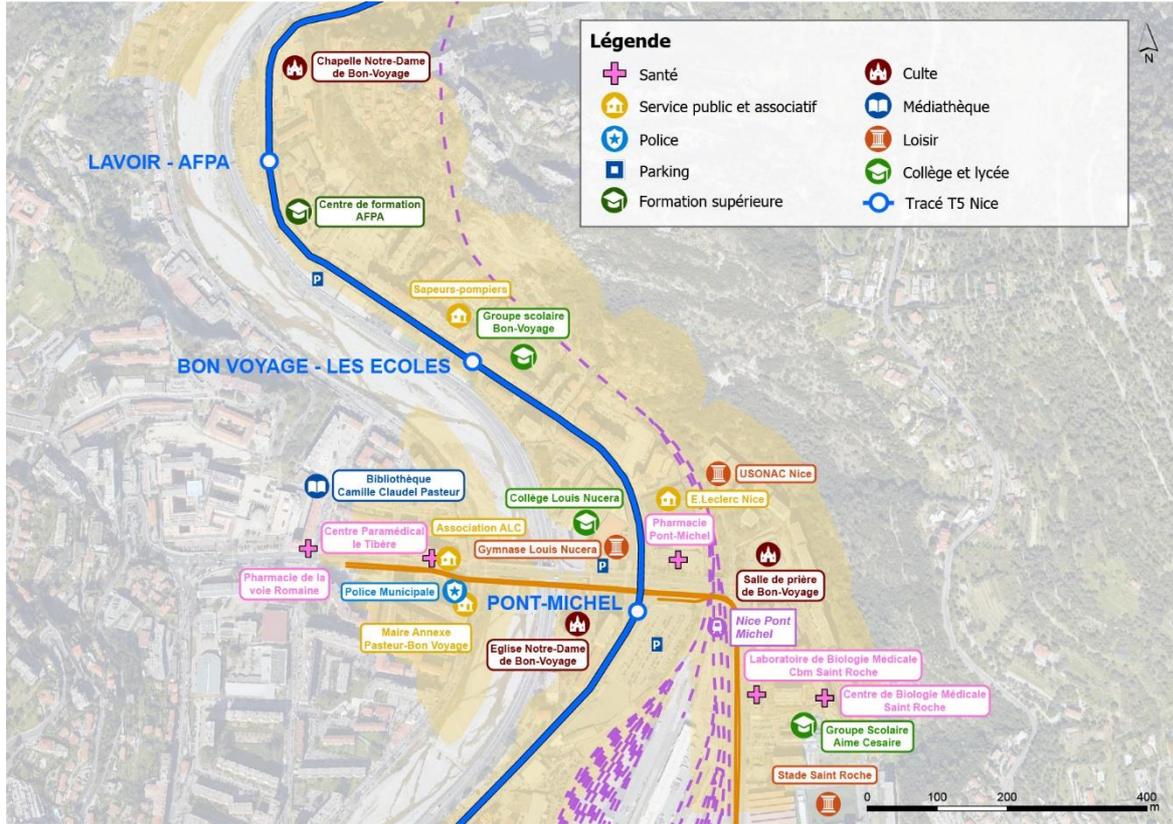
Les principaux pôles générateurs de déplacements à moins de 500m de cet axe sont :

- Les zones industrielles ou commerciales : le pôle commercial de La Trinité autour de l'hypermarché Auchan, la zone Anatole France, le centre de La Trinité, les enseignes du BTP autour du boulevard de l'Ariane...
- Les pôles hospitaliers : l'Hôpital Pasteur et le centre Lacassagne au terminus du tramway 1 et l'Hôpital Sainte-Marie.
- Les équipements publics : Mairies de Drap et La Trinité et Mairies Annexe Pasteur – Bon-Voyage et Ariane, police municipale, gendarmerie, La Maison d'Arrêt de Nice.
- Les équipements sportifs et culturels : gymnases, Palais des sports Jean Bouin, piscine de l'Ariane, stades, salle de spectacle Black Box, théâtre Lino Ventura, le centre culturel 109, Le Palais des Expositions avec sa nouvelle vocation de Palais des Arts et de la Culture.
- Les établissements scolaires ou universitaires : collège Maurice Jaubert, collège Louis Nucéra, lycée professionnel Pasteur, lycée Apollinaire, lycée professionnel du Bâtiment, Faculté de Médecine de Nice, Institut de Formation en Soins Infirmiers,

Ecole de Commerce ESCOM, Ecole de Journalisme, équipements du CROUS, écoles maternelles Ariane Sud et les Mésanges.

- La régie Lignes d'Azur, pour le dépôt bus de Drap.
- Les lieux de culte : Chapelle et Eglise Notre Dame de Bon-Voyage, Eglise de l'Ariane, Mosquées Ar-Rahma et Al-Fourkane.
- Les haltes ferroviaires : Nice Pont-Michel, l'Ariane - La Trinité, La Trinité et Drap-Cantaron.
- Les pôles d'échanges multimodaux de Pont-Michel, Vauban, Ponts-Jumeaux et La Trinité.
- Les parkings relais de Pont-Michel, Ponts-Jumeaux et Drap dans le cadre du projet.





Une vallée à désaturer

Bien que la vallée du Paillon dispose d'une concentration exceptionnelle d'axes routiers, ces infrastructures ne permettent pas pour autant la fluidité de la circulation automobile. Des comptages réalisés récemment montrent des trafics importants aux 2 heures de pointe matin/soir, sur la Pénétrante du Paillon comme sur les voies voisines.

Cette congestion routière en heure de pointe induit non seulement de l'inconfort et du stress pour les automobilistes la subissant, mais également une pollution et une altération du cadre de vie des riverains. En effet, ces derniers sont les premiers à pâtir des nuisances liées aux embouteillages.

La circulation automobile, largement majoritaire dans la vallée, entraîne l'émission de polluants qui se manifestent de trois manières différentes :

- Une pollution sensible visuelle et olfactive, qui est directement perçue par les sens des individus et qui constitue une gêne : fumées bleues ou noires, odeurs, poussières parfois irritantes, salissures ;
- Une pollution gazeuse que l'on pourrait qualifier de toxique dans la mesure où les constituants émis ont des effets nocifs connus lorsqu'ils sont inhalés à très forte dose ; ce n'est pas nécessairement le cas en espace extérieur, où les polluants sont dilués à des teneurs très faibles ; on peut cependant s'inquiéter des effets à long terme très difficiles à mettre en évidence.
- Une pollution de gaz à effet de serre, aggravant le phénomène de changement climatique en cours.

Le statut quo n'est donc pas une option sur ce territoire et le besoin de changement est réel pour améliorer les conditions de déplacement et limiter les émissions de pollutions sur ce territoire.

Une offre alternative à l'automobile à développer

Malgré des temps de parcours importants et les nuisances induites par les embouteillages, les alternatives efficaces à la voiture individuelle peinent à s'imposer. Le train ne répond pas à l'ensemble des besoins locaux, notamment par un manque de maillage des stations et par des fréquences trop peu importantes. La Région Sud travaille cependant à l'augmentation des fréquences, notamment par la mise en concurrence de l'exploitation des TER qui sera mise en place en 2025.

Les lignes de bus (voir plan ci-dessous) ne parviennent pas à avoir des vitesses commerciales compétitives face à la voiture individuelle, du fait notamment de la congestion automobile qui bride leur vitesse commerciale. Le secteur est actuellement desservi par plusieurs lignes de bus :



- La ligne 7 (ex 16) entre l'Ariane et Port Lympia : 10 min à 15 min en heures de pointe ;
- La ligne 14 (ex 6) entre La Trinité et Vauban : 13 min en moyenne dans la journée ;
- Les lignes 19, 81, 85 et 86
- La ligne 39 entre le Complexe Sportif La Lauvette et Pont-Michel : 2 bus par jour de mardi à vendredi ;
- La ligne régionale 66 entre Peille, La Trinité et Pont-Michel : 7 bus par jour le dimanche et jours fériés ;
- La ligne régionale 116 entre Peille, La Trinité et Nice : 3 bus par jour.
- La ligne régionale 300 (Nice-La Grave de Contes) : 45 allers-retours
- Les lignes régionales 340 (Nice-L'Escarène-Lucéram) et 360 (Nice-L'Escarène-Lucéram) : 14 allers-retours
- La gare routière Vauban

Enfin, les modes actifs (marche et vélo) ne disposent pas des infrastructures et d'une qualité urbaine suffisantes pour être attractifs, malgré des distances acceptables. Le secteur des Ponts-Jumeaux où la voiture prend tous les espaces, forme une barrière aux modes actifs.

De fait, la voiture, bien que roulant sur une chaussée saturée en heure de pointe, reste la solution privilégiée par manque d'alternatives. Cette situation ne peut cependant pas être pérenne car elle entraîne une utilisation subie de la voiture pour certains et une faible performance de ce mode de transport, tout en altérant le cadre de vie de la vallée.

De plus, les études de circulation ont démontré qu'aucun aménagement routier ne peut répondre à l'accroissement du trafic dans les années à venir et seul le report modal vers des transports collectifs performants peut répondre à la problématique de déplacement de la vallée du Paillon. La ligne 5 de tramway est la réponse à ces conclusions, en parallèle de l'augmentation du cadencement des TER, la création de pistes cyclables et l'incitation au covoiturage.

Un mode performant au bénéfice du développement durable et de la lutte contre le changement climatique

Les projets alternatifs écartés : le tram-train et le bus à haut niveau de service

Le mode de transport retenu doit répondre aux besoins de déplacements identifiés dans le secteur étudié, en tenant compte de l'ensemble du réseau de transport dont il fait partie. Il doit également répondre aux exigences de fiabilité et de qualité de service attendues au regard de ces enjeux de déplacement, tout en constituant une réponse équilibrée du point de vue des impacts sur l'environnement, des coûts d'investissement et d'exploitation. Plusieurs modes de transport ont ainsi été étudiés pour desservir ce secteur de la Métropole, le tram-train, le bus à haut niveau de service (BHNS) et le tramway.

La desserte de la vallée du Paillon par un tram-train présente l'intérêt d'offrir aux habitants de ce secteur une alternative à la voiture, grâce à un mode circulant à la fois sur le réseau ferré national et sur le réseau urbain, ce qui supprime les ruptures de charge entre ces deux réseaux qui peuvent être préjudiciables à l'usage des transports en commun. Toutefois, les études réalisées ont montré qu'il n'est pas possible d'envisager une desserte avec ce mode à une fréquence inférieure à 20 minutes. D'autre part, en termes de temps de parcours, les voyageurs les plus intéressés par le service de tram-train seraient essentiellement ceux faisant un déplacement entre les communes de Drap/ Cantaron, et le quartier de l'Ariane, car pour toutes les autres destinations, notamment celles vers le centre-ville de Nice ou vers Nice Est, le train est plus performant car plus direct et avec moins d'arrêt.

La mise en place d'un bus à haut niveau de service (BHNS) a également été étudiée sur l'axe. Toutefois, elle n'est pas adaptée à la forte fréquentation prévue sur l'axe. La capacité de ce matériel ne permettrait en effet pas d'assurer des conditions de déplacement confortables pour les voyageurs. A l'horizon de la mise en service commerciale du projet, **50.000 voyageurs sont attendus par jour sur cette ligne**. Le tronçon le plus chargé serait emprunté par 1.400 voyageurs par sens à l'heure de pointe. Ce niveau de charge n'est pas cohérent avec le mode bus qui bénéficie d'un matériel roulant moins capacitaire que le tramway (environ 120 voyageurs pour un bus articulé et 150 pour un bus bi-articulé). Une forte fréquence pourrait être mise en œuvre mais elle conduirait à des problèmes de régularité sur la ligne, préjudiciable aux voyageurs, ainsi qu'un impact négatif sur la circulation routière sur certains points stratégiques du parcours, par exemple au niveau des Ponts-Jumeaux (entraînant par exemple une forte augmentation des temps de feux rouges pour la circulation routière).

Le mode tramway a ainsi été retenu entre le Palais des Arts et de la Culture et Drap car il répond parfaitement à la demande et aux niveaux de flux attendus sur ce corridor.

Un mode qui répond à des objectifs ambitieux de performance

- Il est adapté aux fréquentations attendues : la demande de déplacements prévue sur le secteur nécessite un mode de transport capacitaire. A l'horizon de la mise en service commerciale du projet, **50.000 voyageurs sont attendus par jour sur cette ligne**. Ce niveau de charge est cohérent avec le mode tramway, qui bénéficie d'un matériel

roulant plus capacitaire que le bus (200 à 300 voyageurs, contre environ 120 voyageurs pour un bus articulé et 150 pour un bus bi-articulé). **Avec un tramway toutes les 6 à 8 minutes, la capacité proposée par la ligne de tramway sera de 1.650 à 3.000 voyageurs par heure et par sens.**

- Il peut faire face à des demandes ponctuelles de transports liées aux grands équipements desservis : lieux d'enseignements, établissements hospitaliers, activités, populations et emplois, qui impliquent une demande de déplacement importante.
- Il offre un gain de performance notable par rapport à la voiture individuelle.
- Gain de temps :

	En voiture	Avec le tramway
Drap - Garibaldi	40 minutes (hors heures de pointe)	30 minutes
Drap – Palais des Arts et de la Culture	29 minutes (hors heures de pointe)	25 minutes

- Régularité : inséré sur un site propre intégral et avec une priorité totale aux carrefours à feux, le tramway est un mode de transport particulièrement fiable et régulier, qui permettra de desservir les quartiers de l'Ariane, des Liserons et Bon-Voyage ainsi que les communes de La Trinité et de Drap à une fréquence de 6 à 8 minutes.
- Il offre un niveau de confort et d'accessibilité de grande qualité, notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), nettement supérieur à ce que le bus peut offrir. Fonctionnant à l'électricité, il est également silencieux pour les voyageurs et pour les riverains.
- Il permet d'offrir des aménagements urbains associés améliorant le cadre de vie, avec une meilleure image de marque que le bus, au sein des quartiers qu'il traverse (en particulier le quartier de l'Ariane qui est un quartier en phase de rénovation urbaine). Le projet de tramway pourra être un moteur supplémentaire de la transformation urbaine du secteur.
- Il permet le développement associé des mobilités actives.

Un mode qui participe au projet de développement durable de la Métropole

Les possibilités de report modal qu'offre le tramway, liées à sa fréquence importante, sa forte capacité et son efficacité dans les milieux urbains denses, sont un atout indéniable pour le territoire. Ainsi, le projet, bien que destiné en premier lieu aux riverains, apporte aussi une nouvelle solution de mobilité via des logiques de rabattement pour l'ensemble des usagers du Nord et de l'Est de la Métropole empruntant jusqu'alors les voies routières congestionnées jusqu'au Centre-Est de Nice.

En associant des équipements facilitant la connexion avec les autres modes, comme les pôles d'échanges multimodaux et les parkings relais, le tramway peut devenir un formidable outil de report modal et capter une bonne part des automobilistes (**15 000 véhicules en moins, soit 20% du trafic de la vallée du Paillon permettant d'économiser 2 000 TeqCO2/an**). Le projet ne doit donc pas se penser uniquement comme la création d'un tramway, mais bien comme la création d'un axe structurant multimodal où tous les modes auront leur place, en

complémentarité les uns avec les autres. Les pôles d'échanges, en facilitant les correspondances, les liens entre les différents modes et en offrant du confort et des services aux usagers, constituent un pilier de ce projet. En maillant le tracé de pôles et de parkings relais, MNCA apporte aux habitants du périurbain une solution efficace pour rejoindre le cœur de la Métropole.

Par ailleurs le tramway dispose d'une force de frappe supplémentaire sur le plan du développement durable. En effet, ce dernier est un outil de transport mais aussi un outil de recomposition urbaine. Généralement, les projets de tramway s'accompagnent d'un rééquilibrage des espaces publics au profit des modes doux et de la végétalisation. Les travaux d'aménagement de la plateforme du tramway permettent de proposer des espaces enherbés ou la plantation d'arbres le long du tracé. La Loi d'Orientations des Mobilités impose la création d'aménagements cyclables en parallèle des aménagements du tramway.

« L'effet tramway » se traduit par un changement des espaces autour du projet et par une modification des usages des riverains qui participent à la lutte contre le réchauffement climatique.

L'avancement du projet

Un projet en études préliminaires

Le projet se situe en phase d'études préliminaires. Le prestataire de la Métropole, la société d'ingénierie Egis, assure des études multithématiques (socioéconomiques, d'insertion urbaine, techniques, environnementales, de mobilités...) pour proposer le programme du projet qui est soumis à concertation préalable. Ces études ont pour objectifs d'en dessiner les grands contours afin que le public concerté puisse se faire une opinion des intentions d'aménagements, sans rentrer dans tous les détails de conception. A ce stade, des éléments structurants ont pu être dégagés, notamment le mode de transport envisagé, le tramway, qui est le moyen de transport le plus adapté au contexte du projet.

Les études sont moins avancées sur la partie Nord du tracé, entre La Trinité et Drap, car elles ont démarré plus tard que celles du reste du tracé. Des études complémentaires sont prévues pour mettre à niveau l'ensemble du secteur d'études.

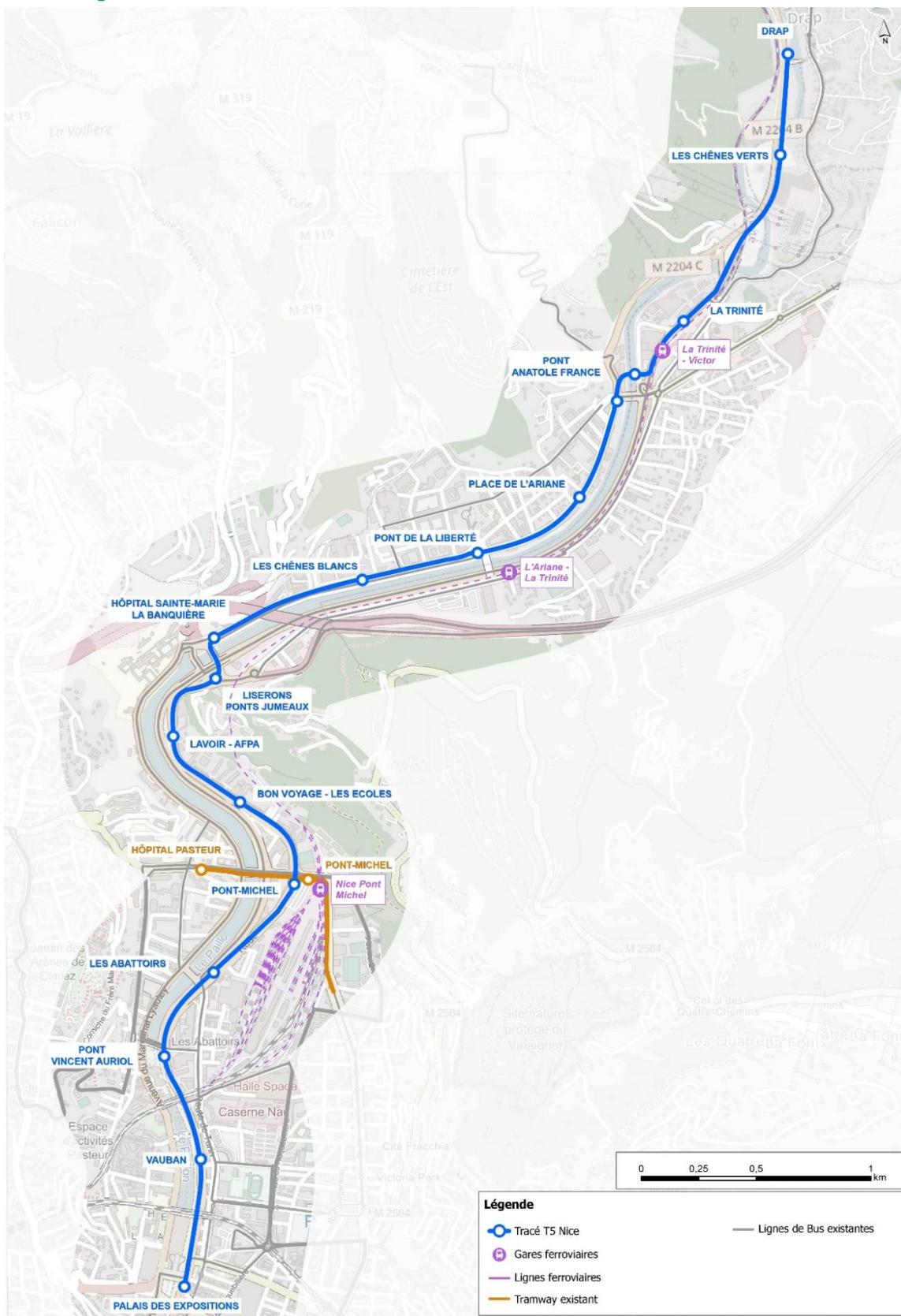
Les prochaines phases

Une fois les études préliminaires et la concertation terminées, le projet se développe ainsi :

- **Etudes Avant-Projet** : il s'agit de consolider le socle de la phase des études préliminaires en entrant dans le détail des spécificités techniques, programmatiques, règlementaires et planning du projet. Lors de cette phase la Métropole sera assistée par un Maître d'œuvre qui aura pour rôle de réaliser les études techniques.
- **Enquête Publique** : nouveau processus d'information pour recueillir à nouveau les appréciations du public afin de transmettre aux autorités compétentes un dossier d'études complet sur la base des études d'avant-projet.
- **Déclaration d'Utilité Publique** : procédure administrative permettant de déclarer l'utilité publique du projet, indispensable en cas de nécessité d'expropriation. Elle est obtenue à la suite de l'enquête publique, sur la base des études et du bilan de la concertation. Un décret ou un arrêté précise la durée pendant laquelle la déclaration reste valable.
- **Phase PRO** : nouvelle étape dans la définition du projet. Elle permet notamment d'étudier les éléments nécessaires à la consultation des entreprises travaux qui viendront réaliser la construction du projet.
- **Phase travaux** : les travaux débutent par les dévoiements de réseaux (internet, eau, gaz...) pouvant gêner la bonne réalisation des travaux futurs. Suite à ces travaux préalables, le génie civil, c'est-à-dire les travaux d'infrastructures et d'espaces publics, peuvent être menés, et ce, jusqu'à la phase d'essai du matériel roulant (rames de tramway) permettant la mise en service de la ligne.

Le tracé préférentiel

Vue générale



Le projet de tramway ligne 5 s'étend de la station du futur Palais des Arts et de la Culture (ex-Palais des Expositions) à Nice, à la Mairie de Drap, soit 7,6 km. Le tracé proposé est issu d'un travail de réflexion qui nécessite d'être affiné et confirmé, notamment en recueillant l'avis du public par cette présente concertation.

Le positionnement des stations est donné à titre indicatif et pourra évoluer.

Les plans, coupes et visuels présentés sont des intentions d'aménagement du projet de la ligne 5 de tramway afin que le public puisse visualiser un rendu et se faire une opinion sur le projet. Les documents présentés ne sont pas figés et sont mêmes susceptibles d'évoluer en fonction :

- Des observations émises par le public durant la concertation,
- Des résultats des études d'avant-projet,
- Des éventuels projets connexes à la ligne 5,
- Des évolutions possibles du contexte au projet.

Zoom 1 : un nouveau centre intermodal autour d'un Palais des Expositions remanié

Le secteur du Palais des Expositions est en pleine requalification, aboutissement d'une modification complète des espaces depuis le théâtre de Nice jusqu'au Palais qui deviendra Palais des Arts et de la Culture, avec le projet d'un prolongement de la promenade du Paillon amorcée depuis le jardin Albert 1^{er}. A cette occasion, les rues du quartier font l'objet d'une réorganisation au profit des piétons et des cyclistes. La traverse Jean Monnet verra sa fréquentation fortement réduite et ne supportera plus le trafic des rues adjacentes. Un nouveau pont sera créé au débouché de la rue Vauban pour assurer les échanges entre les deux rives du Paillon.

L'insertion de la ligne 5 est l'occasion d'accompagner le changement de ce secteur, qui conforte son rôle de pôle d'attractivité majeur du centre-ville de Nice. Le terminus de la ligne 5 est envisagé dans le quartier et la correspondance de la ligne 5 avec la ligne 1 est fortement facilitée, ainsi que pour la correspondance avec le futur Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) desservant le centre-ville pour soulager la fréquentation de la ligne 1, et le parc relais Jean Bouin.

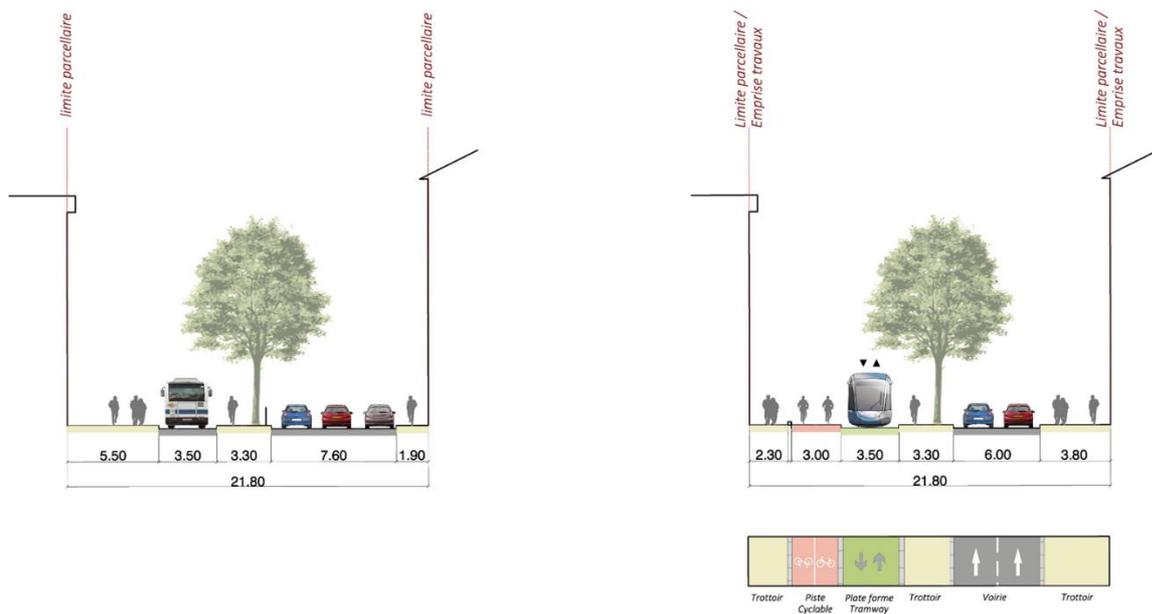
Ce terminus est particulièrement important en termes d'insertion car l'intermodalité entre les deux lignes de tramway et le futur BHNS risque d'être très importante (ligne 5, BHNS et station « Palais des Expositions » de la ligne 1). La place de l'Armée du Rhin et la traverse Jean Monnet sont le support de cet échange et cette nouvelle fréquentation va changer son usage.



L'infrastructure de la ligne 5 vient accompagner la transition du Palais des Expositions en Palais des Arts et de la Culture, confortant la nouvelle fonction du bâtiment en tant que futur théâtre. Le long du Palais, sur le boulevard Vérany, la contre allée sera dédiée à la détente et la consommation, avec des terrasses. Le tramway joue le rôle de limite avec le reste du boulevard, en assurant, dans une certaine mesure, la sécurité de ces terrasses vis-à-vis de la circulation, en épaississant la bande d'espaces verts liée aux platanes. Le reste de la voirie conserve deux voies montantes, vers le Nord, pour les automobiles et une voie à double sens pour vélos.



Perspective sur la place de l'Armée du Rhin



Etat actuel

Etat projeté

Coupe au niveau du Palais des Arts et de la Culture

Secteur 1 : la requalification du Boulevard Vérany

Ce secteur du Boulevard Vérany est aujourd'hui emprunté par un trafic routier de transit important, en direction du Nord. La présence du Paillon et de son potentiel naturel et paysager et l'aménagement qualitatif amorcé de cette rive, incite à rechercher un apaisement de ce secteur et un confort pour les aménagements piétons et vélos. Le lien avec le Paillon doit être renforcé. Par ailleurs, si l'insertion de ligne 5 devait nécessiter la suppression des arbres existants sur l'axe du Boulevard Vérany, ces abattages seraient compensés par de nouvelles plantations sur les trottoirs quand la largeur le permettra.

La sortie de la pénétrante pourrait être supprimée ou déplacée dans ce secteur, ce qui permettrait d'insérer le tramway en plateforme à deux sens. Le nouveau pont, créé en face de la rue Maréchal Vauban, permettrait de rejoindre la voie Mathis depuis les quartiers Est.

Dans ce secteur, une station est envisagée au nord de la rue Vauban et à proximité de la passerelle piétonne traversant le Paillon, permettant ainsi de desservir au mieux les deux rives.

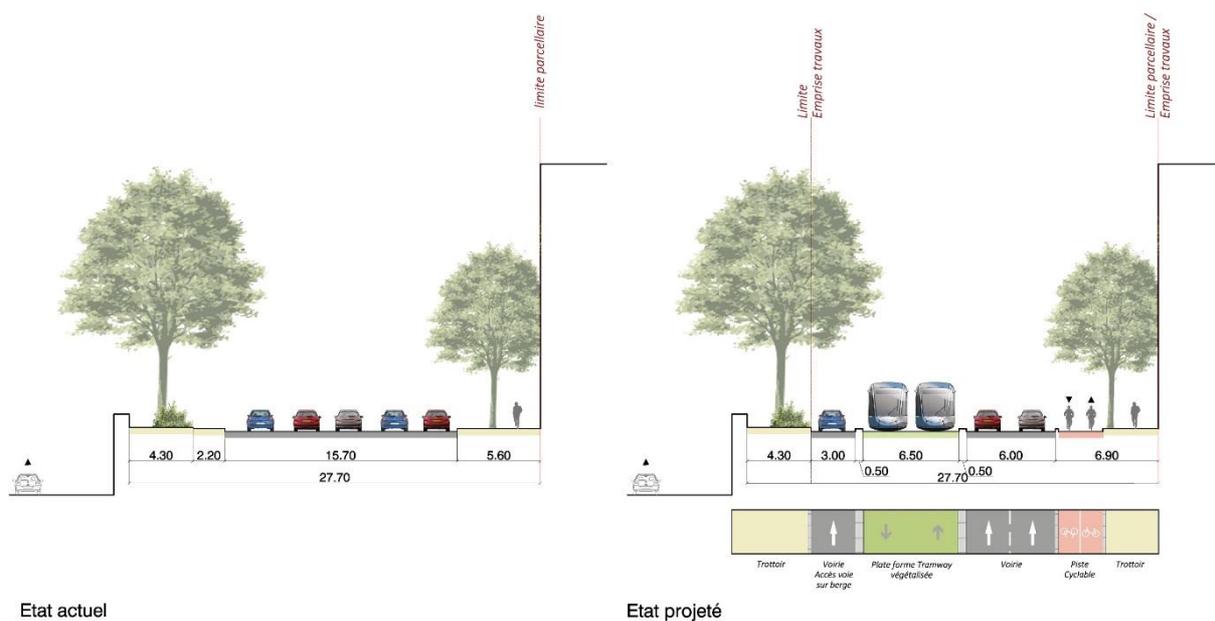
Les passages sous les ouvrages de voie ferrée présentent des particularités variables d'un ouvrage à l'autre :

- Le premier présente une voirie en contrebas des deux trottoirs latéraux. Il paraît envisageable de passer l'unique voie tramway en lieu et place du trottoir Ouest. Les cyclistes et les piétons passeraient alors sous l'arche Ouest
- Le deuxième ouvrage est plus classique et permet d'insérer la plateforme sous l'ouvrage avec la circulation automobile. Les cyclistes et les piétons passeraient également sous l'arche Ouest.





Perspectives sur le Boulevard Vérany



Coupe sur le Boulevard Vérany

Secteur 2 : vers un accompagnement des projets urbains, entre le Boulevard Vérany et la route de Turin

Le potentiel de requalification urbaine est ici important, avec le développement d'un quartier résidentiel sur un terrain actuellement occupé par une déchetterie. Ce projet est appelé « ilot nettoyage ». D'autres projets sur la route de Turin sont prévus (projet 109, anciens abattoirs de Nice).

Une station tramway est envisagée au niveau du Lycée Guillaume Apollinaire pour le desservir, ainsi que le quartier en devenir et la rive droite du Paillon via le pont Vincent Auriol. L'implantation de cette station nécessitera quelques aménagements de son environnement.



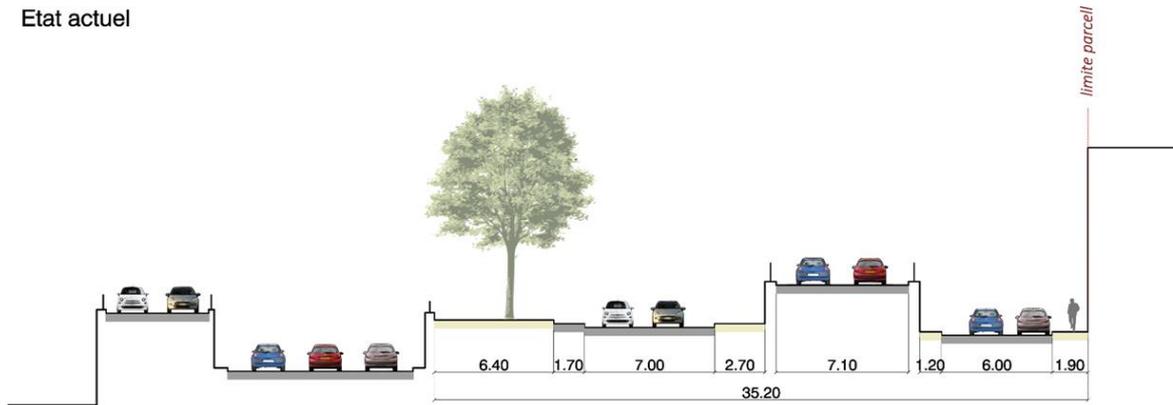
Plus en amont, l'autopont situé au niveau du pont des abattoirs, peu utilisé, devrait être déconstruit, laissant la possibilité d'un aménagement plus apaisé du secteur, avec une place plus importante donnée aux modes actifs. Les anciens abattoirs font également partie du projet de réaménagement urbain connexe à la ligne 5 du tramway.



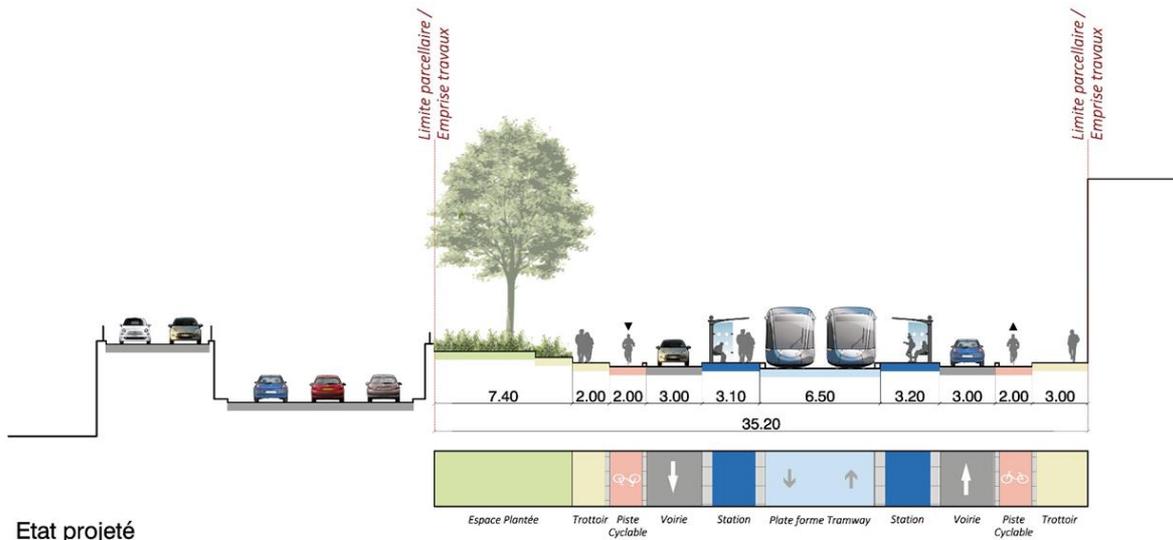
En amont du pont des abattoirs, une station sera positionnée pour desservir ce quartier en devenir mais également les habitants de la rive de droite du Paillon.

Sur la dernière portion Nord, l'insertion du tramway au centre de la voirie paraît la plus pratique pour permettre les accès automobiles à la pénétrante et la gestion facilitée des carrefours. Cette insertion permet également les mouvements des camions du futur centre de nettoyage et des véhicules vers le parking relais.

Etat actuel



Etat projeté



Coupe sur la route de Turin en amont de Pont-Michel

Zoom 2 : Pont-Michel : un pôle métropolitain d'intermodalité autour du nouveau parking relais

Le secteur de Pont-Michel est en pleine mutation. Un nouveau parking relais en silo, associé à des surfaces commerciales et à l'implantation de la direction de la propreté et collecte de la Métropole doit voir le jour au Sud-Est du carrefour de Pont-Michel à l'horizon de l'arrivée de la ligne 5.

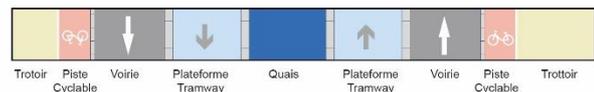
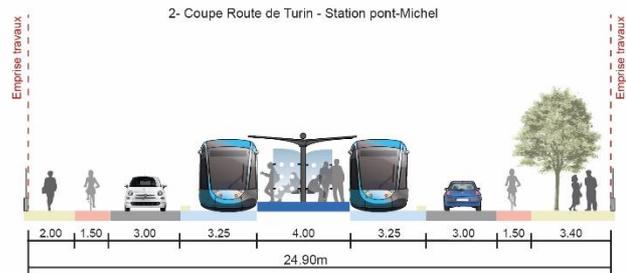
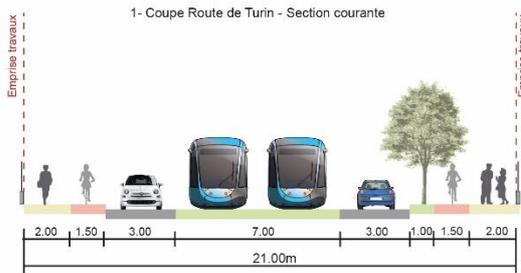
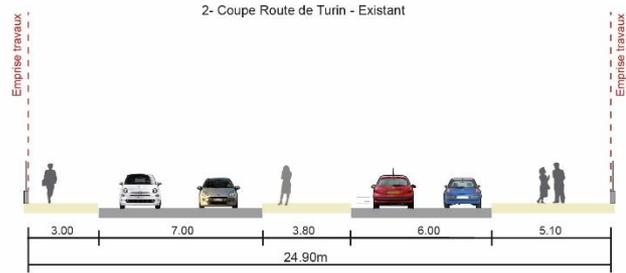
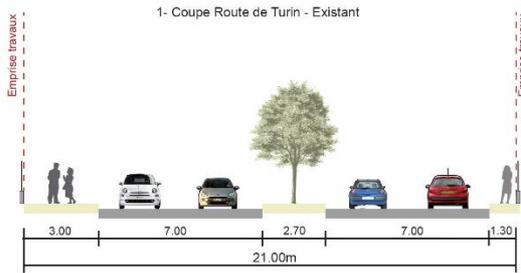
Les accès véhicules du parking et de la direction de la propreté sont situés sur la route de Turin, au Sud du carrefour. Une large ouverture du rez-de-chaussée est prévue sur la face Nord du bâtiment, afin d'aménager une continuité de parvis entre le bâtiment et les abords de la station ligne 1.

Le carrefour de Pont-Michel est un secteur aux flux routiers et piétons importants, issus de la présence de la galerie commerciale et de la station « Pont-Michel » de la ligne 1. La ligne 1 traverse le carrefour d'Est en Ouest, sur son côté Sud en direction de l'Hôpital Pasteur. La station de la ligne 1 est située au pied du futur parking relais. La halte SNCF Pont-Michel, sur la ligne Nice-Drap, donne du poids à ce pôle d'échanges multimodal.

La ligne 5 vient s'inscrire dans ce site selon un axe Nord-Sud. Un lien fort doit être créé entre les deux lignes de tramway, via l'aménagement d'un parvis laissant une large place aux piétons. La configuration du quartier impose de placer la station de la ligne 5 au Sud du carrefour afin de favoriser la liaison avec la ligne 1.

Le raccordement des voies ferrées de la ligne 1 et de la ligne 5 se fait à ce niveau grâce à la 3^{ème} voie de la station Pont-Michel de la ligne 1 qui permet ainsi de relier les 2 lignes pour l'exploitation et la maintenance des rames.

A ce stade les études= confirment que la localisation de la station est pressentie en position centrale sur la voirie avec un quai central au milieu des deux sens de circulation. Ce positionnement a comme avantages de limiter la surface nécessaire, de préserver les accès et pieds d'immeuble, et de permettre l'aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles et de trottoirs généreux. Des traversées de la voie du tramway devront être aménagées pour les véhicules souhaitant rejoindre le parking ou la direction de la propreté.



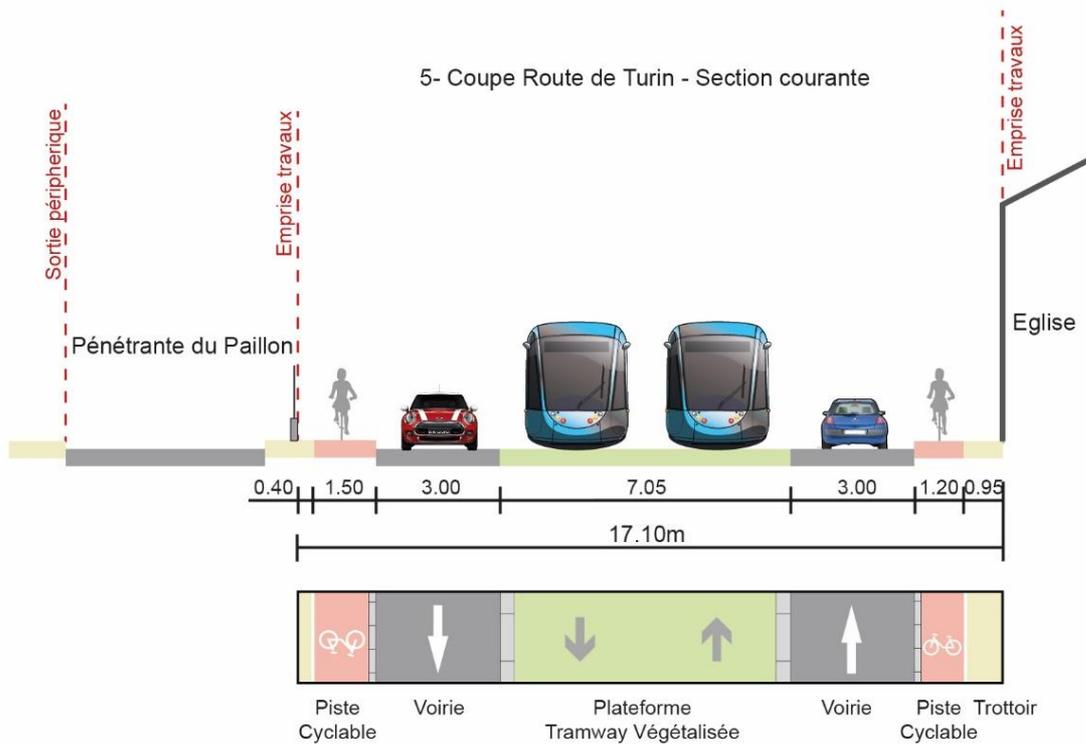
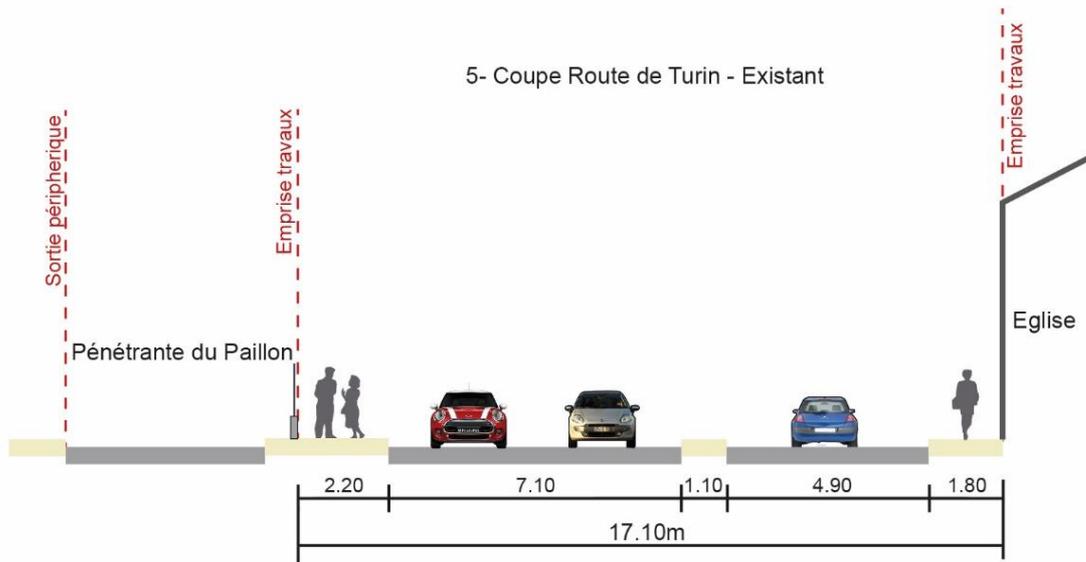
Perspective sur l'insertion du tramway à Pont-Michel

Secteur 3 : Route de Turin : vers un apaisement général



Perspective sur l'insertion du tramway route de Turin

Face à l'étroitesse relative de la route de Turin, la plateforme de la ligne 5 serait positionnée au centre, avec une voie de circulation routière, une piste cyclable et un trottoir de chaque côté. La préservation des accès riverains et la présence de nombreux réseaux enterrés ont guidé les choix de ne pas proposer un positionnement latéral des voies pour la ligne 5.

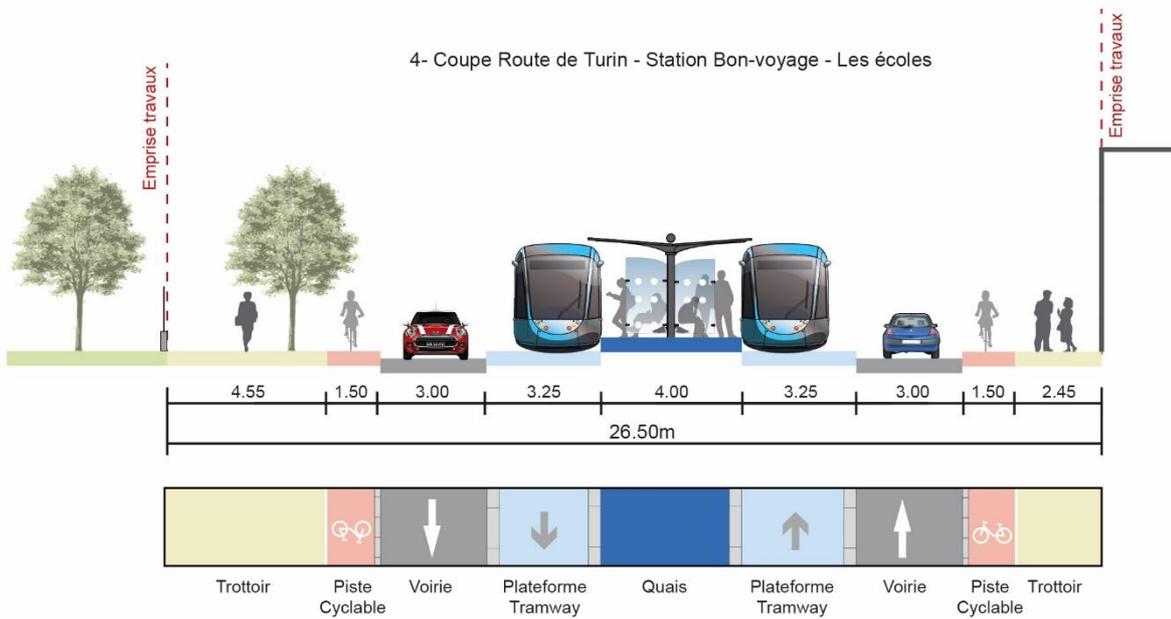
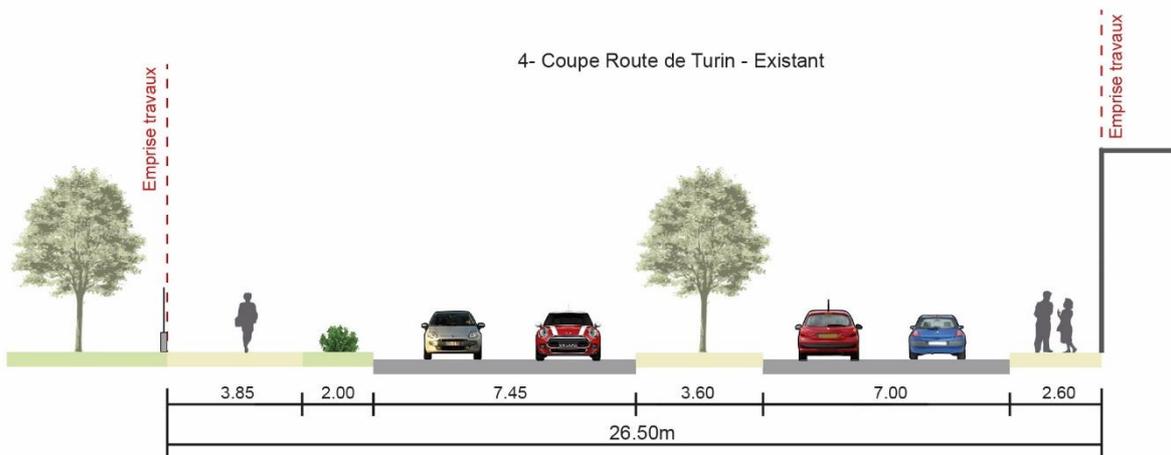


Coupes existant/projet en section courante sur la route de Turin, de la solution retenue (insertion axiale)

Sur la partie Nord de la route de Turin, le réaménagement de la rive est du quartier de Bon-Voyage apportera une plus-value urbaine au quartier et à l'image de cette entrée de ville. Aujourd'hui fortement emprunté par un trafic routier de transit, la présence de commerces et d'équipements publics incite à rechercher un apaisement et un confort pour les aménagements piétons et cyclables. L'alignement discontinu des bâtiments pourrait aussi permettre des élargissements de trottoirs.

Les arbres supprimés dans l'axe de la route de Turin seront compensés par de nouvelles plantations sur les trottoirs quand la largeur le permettra, par la valorisation de la végétation existante sur les propriétés privées bordant l'espace public et par le potentiel réaménagement de la rive Nord-Est de la route de Turin aujourd'hui occupée par différents usages (square, club bouliste, parking, stationnements bus, ...). Cet espace pourra être structuré par projet d'aménagement paysager ambitieux, entre la route de Turin et les Ponts-Jumeaux. Une plateforme végétalisée sur l'ensemble de la route de Turin est également une option possible pour valoriser l'image de cet axe considéré comme l'entrée de ville à l'Est de Nice.

Sur ce secteur, deux stations à quai central sont proposées afin de limiter les emprises en largeur : la première à proximité de l'équipement scolaire au Sud, la deuxième plus au Nord, avant le virage menant au secteur des Ponts-Jumeaux.



Coupes existant/projet sur la route de Turin, au niveau de la station Bon-Voyage

Zoom 3 : Ponts-Jumeaux – 1er franchissement du Paillon

Le secteur des Ponts-Jumeaux est un nœud routier important donnant accès à l'autoroute A8. Il est soumis à des fortes contraintes routières en entrée et en sortie de l'autoroute, depuis et vers le centre de Nice mais aussi depuis et vers la vallée du Paillon.



Plan d'aménagement du secteur des Ponts-Jumeaux – solution préférentielle avec insertion du tramway sur l'ouvrage existant Nord

L'insertion de la ligne 5 sur ce secteur doit impacter le plus faiblement possible la circulation des véhicules. L'absence de ligne aérienne de contact permettra de faciliter les croisements routiers avec des véhicules de grand gabarit ainsi que le passage du tramway sous la passerelle de la Pénétrante (percée dans la rampe de l'autopont). L'itinéraire aujourd'hui privilégié pour franchir le Paillon est celui via le pont Nord existant, en passant préalablement sous la passerelle routière de la pénétrante. Dans cette solution, le tramway s'insère à droite de la pile du pont, ce qui libère l'intégralité des voies de circulation sur le pont Lion. Cette option a un impact sur l'ouvrage de la pénétrante et nécessite des travaux supplémentaires.

Le pont Nord existant est aujourd'hui occupé par quatre voies routières, ainsi que par la station Total. Le déménagement de la station Total permet de libérer des emprises pour aménager un large franchissement du Paillon dédié aux piétons et cyclistes. Cette traversée piétonne apporte une continuité entre les rives gauche et droite du Paillon, et une continuité entre la route de Turin, le quartier des Liserons et les berges du boulevard de l'Ariane. Cette traversée peut également être considérée comme un lien entre l'aménagement paysager possible de la route de Turin et les rives végétalisées du Paillon sur le boulevard de l'Ariane.

L'insertion du tramway entraîne une réorganisation routière, en rive droite sur le carrefour d'accès à l'autoroute et en rive gauche. Un parking relais, associé à un centre de remisage, est

prévu sur la rive droite, sur la parcelle jouxtant l'entrée de l'autoroute. Dans cette solution, la desserte du secteur des Ponts-Jumeaux est envisagée par l'aménagement d'une station sur chaque rive (gauche et droite). La station rive gauche couvre l'ensemble des riverains à proximité (Nord de la route de Turin, quartier des Liserons, ...). La station rive droite couvre le futur parking relais, le Val Banquière, et est l'occasion d'aménager une liaison modes doux jusqu'à l'Hôpital Sainte-Marie.

Une variante est également envisagée à ce stade des études. Avec cette seconde solution, le tramway s'insère à gauche de la pile du pont. Cette option n'a pas d'impact sur l'ouvrage de la pénétrante mais affecte davantage la circulation automobile sur le pont Lion que la solution précédente.

Enfin une troisième solution a également été étudiée. Elle consiste à créer un nouvel ouvrage entre les deux ouvrages existants. Ce nouvel ouvrage permet de restituer les voies supprimées par le tramway en traversée du Paillon. Les analyses de circulation réalisées ont montré que cette solution ne présentait pas d'intérêt pour la fluidité du trafic routier par rapport à une solution sans nouvel ouvrage.

Desserte du Val de Banquière et de Saint-André-de-la-Roche à partir des stations tramway des ponts jumeaux

La mise en place d'une navette par bus électrique depuis le Val de-Banquière / site de la carrière à St-André-de-la-Roche vers l'une des stations de part et d'autre des Ponts Garigliano est envisagée. Des études complémentaires sont nécessaires pour définir précisément les meilleures connexions possibles. La desserte du P+R situé en ce même lieu sera facilitée pour les usagers venant de ce secteur. Les futures pistes cyclables du secteur seront raccordées à celle du corridor tramway.

Secteur 4 : un axe paysager le long du Paillon sur Ariane Sud-Ouest

Le quartier de l'Ariane fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain. Parmi les intentions d'aménagement du projet, certaines concernent la mise en valeur paysagère sur les berges du Paillon, pour :

- Insérer le quartier dans son environnement naturel
- Réhabiliter et végétaliser les berges
- Développer les déplacements mode doux, potentiellement sur la berge



Perspective sur l'insertion du tramway sur les berges du boulevard de l'Ariane

Le boulevard de l'Ariane Sud-Ouest longe le Paillon. Sur ce secteur, la ligne 5 est en interface avec les aménagements envisagés dans le cadre du projet urbain de l'Ariane, et particulièrement le réaménagement des berges du Paillon.

Ainsi, l'intention d'insertion de la ligne 5 est d'être en cohérence avec ce projet urbain et de développer un aménagement qualitatif sur les berges du Paillon, associé aux modes doux.

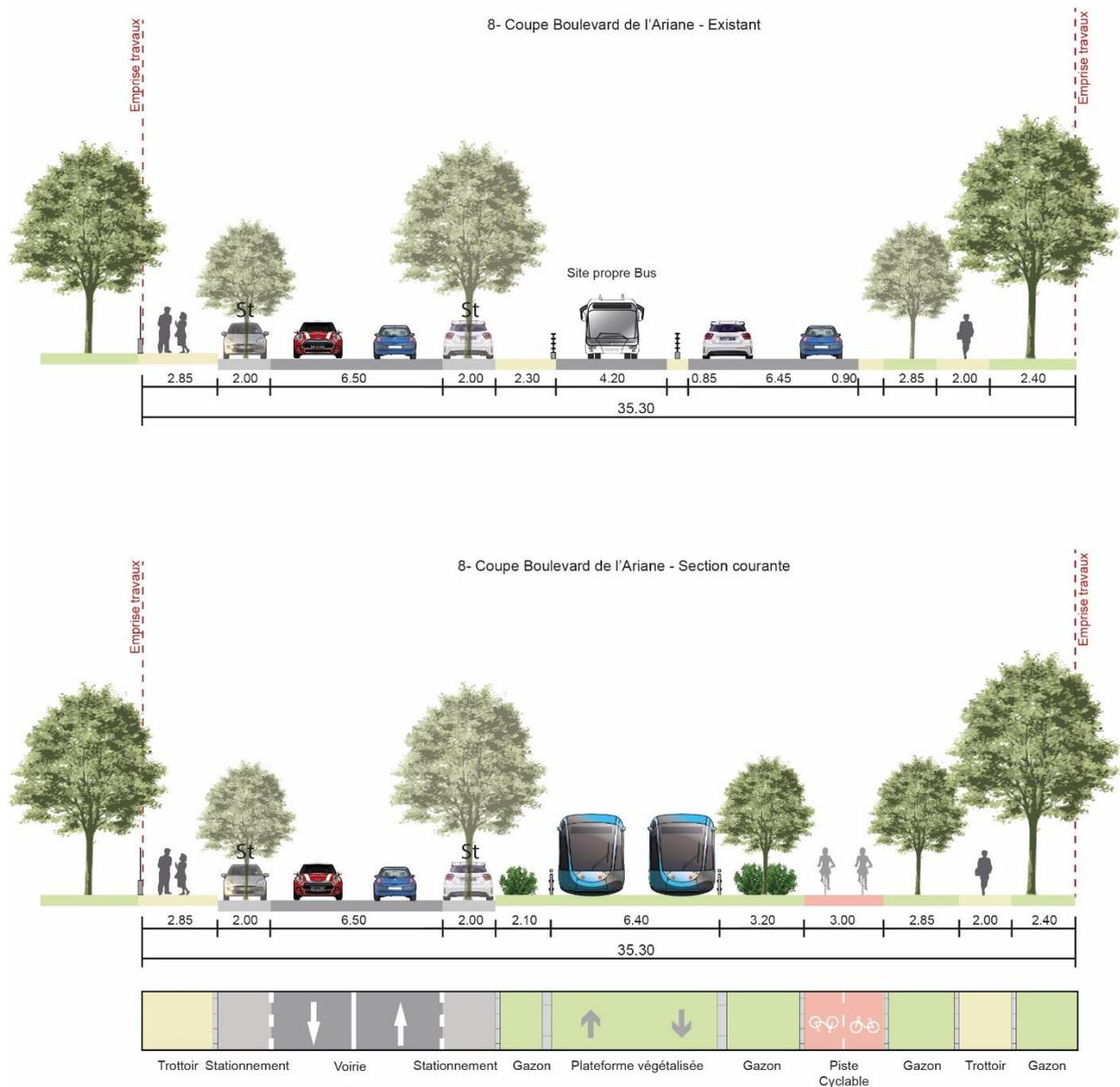
L'insertion du tramway prévue de façon latérale, permettant de maintenir une desserte pour les voitures du boulevard, côté Ariane, et d'aménager une trame verte sur les berges du boulevard, côté rive du Paillon. Cette insertion permettra le maintien des arbres existants situés à l'axe du boulevard. Deux tronçons peuvent être identifiés :

- En aval, entre les Ponts-Jumeaux et le carrefour avec la route de l'Abadie (M119), les voies de circulation devront être maintenues pour accéder aux Ponts-Jumeaux. Sur ce tronçon, 3 voies de circulation sont restituées : deux voies allant vers les Ponts-Jumeaux, une voie allant vers le quartier de l'Ariane. Cet aménagement est compatible

avec le fonctionnement des commerces du secteur. Le stationnement sera réduit et l'alignement d'arbres existant situé sur la rive Sud-Est conservé.

- Plus en amont, depuis la route de l'Abadie (M119) jusqu'au pont de la Liberté, un boulevard urbain est restitué, avec de 2 x 1 voies de circulation et bordé de stationnement sur chaque rive permettant de desservir les activités commerciales existantes et les habitations. Côté Paillon, l'alignement d'arbre existant est conservé. Côté bâti, un nouvel alignement d'arbres est prévu.

Deux stations à quais latéraux sont envisagées sur ce secteur.



Coupes existant/projet en section courante sur le boulevard de l'Ariane Ouest



Perspective sur l'insertion du tramway sur les berges du boulevard de l'Ariane

Secteur 5 : accompagner le projet de renouvellement urbain à Ariane Nord-Est

L'interface avec le projet urbain de l'Ariane se concrétise principalement par le réaménagement des berges et de la place des Sittelles. La place des Sittelles deviendra un espace de centralité majeur visant à :

- Apaiser l'espace de rencontre, favoriser les modes actifs et intégrer le tramway
- Réorganiser le marché et le stationnement
- Intégrer le futur équipement scolaire et la réhabilitation de la résidence des Sittelles
- Traiter la continuité jusqu'au Paillon et la reconquête des berges

Le boulevard de l'Ariane est ici bordé de part et d'autre par des alignements de bâtiments. Côté Paillon, l'alignement est discontinu, offrant des ouvertures vers le Paillon. Certains bâtiments sont en surélévation par rapport à la rue. Un alignement d'arbres occupe le trottoir côté Paillon. Les contraintes liées à la faiblesse de la largeur de la voie sur quelques portions du boulevard de l'Ariane (à proximité du Pont de la Liberté par exemple) imposent un aménagement optimisé des différentes fonctions (tramway, voirie, itinéraire cyclable, trottoir, stationnement).

Ainsi, l'insertion de la ligne 5 est prévue de façon latérale côté Paillon. Une voie à sens unique est aménagée sur la rive Nord du boulevard, permettant de desservir de façon optimale (sans traversée la plateforme tramway) l'ensemble des accès riverains et des jonctions avec les rues adjacentes (plus nombreuses sur cette rive) pour accéder au reste du quartier.

Côté Paillon, quelques accès riverains existent. La traversée de la plateforme tramway pour les desservir est gérée par une signalisation lumineuse.

Trottoir et stationnement sont également conservés principalement sur la rive Nord-Ouest du boulevard, associé à un nouvel alignement d'arbres, en remplacement de l'alignement d'arbres existant, côté Paillon, qui ne pourra être maintenu.

Sur le trottoir côté Paillon, des plantations complémentaires sont envisagées suivant les largeurs disponibles.

Enfin, en cohérence avec le projet urbain de l'Ariane, l'itinéraire cyclable est envisagé sur les rives du Paillon et non immédiatement en parallèle du tramway.

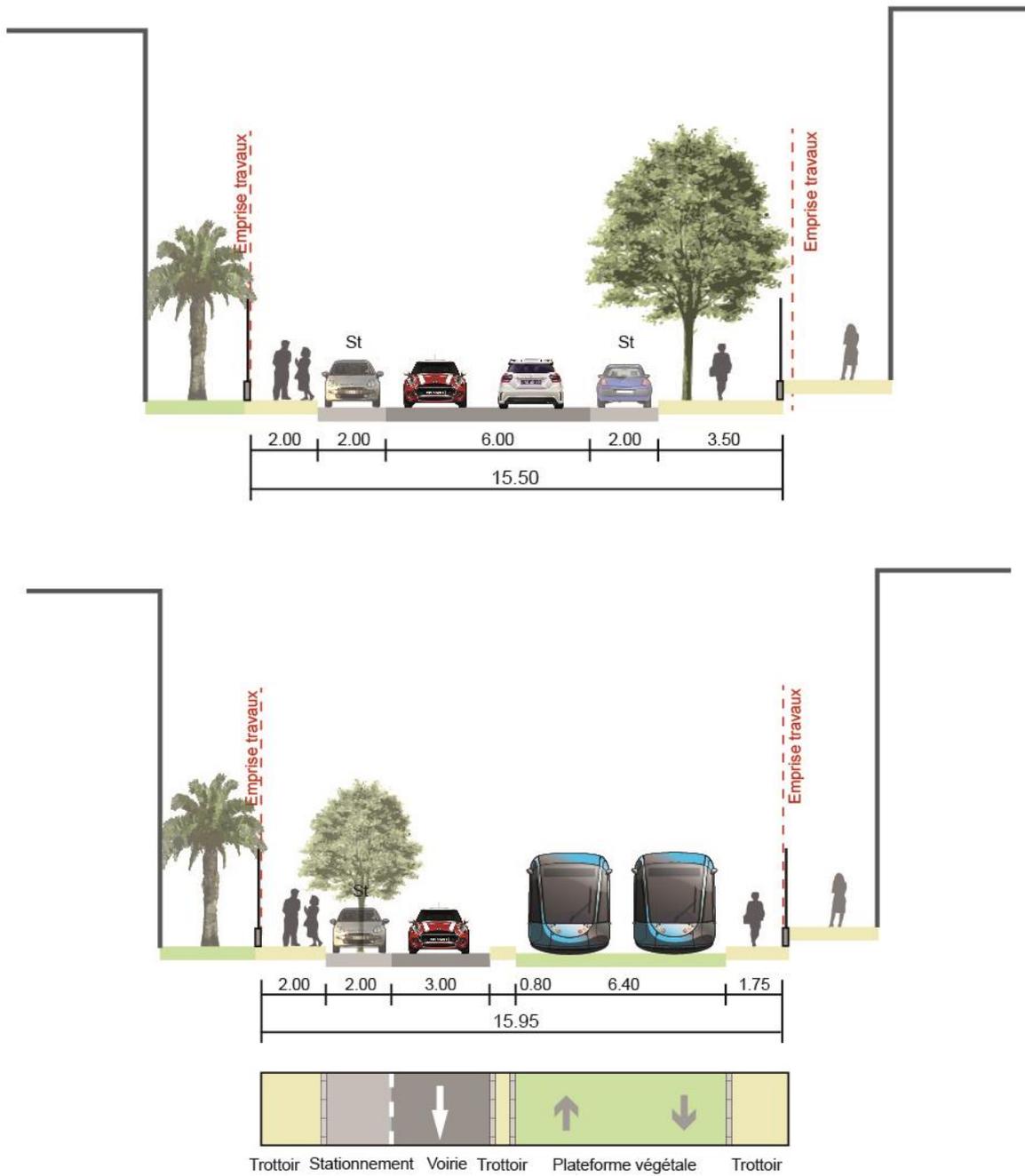
L'aménagement de la station tramway au cœur du quartier se fait en cohérence avec le projet envisagé place des Sittelles.

Une solution alternative a été étudiée, privilégiant un passage par l'avenue Ripert. Cette solution n'a pas été retenue car elle était moins compatible avec le projet urbain. De plus, elle présentait un impact foncier plus important et entraînait des désavantages marqués sur les abords des écoles, la circulation et le stationnement. Une autre variante étudiée proposait une dissociation des voies de circulation, avec une voie passant par le boulevard de l'Ariane

et une autre par l'avenue Ripert. Cette variante, fonctionnelle pour un bus, n'est pas réalisable dans le cadre d'un projet de tramway au regard des contraintes de tracés ferroviaires.



Perspective sur l'insertion du tramway sur le boulevard de l'Ariane Est



Coupes existant/projet en section courante sur le boulevard de l'Ariane Nord

Zoom 4 : Pont Anatole France - 2^{ème} franchissement du Paillon

Le pont Anatole France constitue le lien entre la commune de Nice et la commune de La Trinité. Des flux importants existent, véhicules et piétons. Leur gestion est fortement contrainte par l'accessibilité à la Pénétrante et le passage à niveau existant sur la rive de La Trinité. Les espaces piétons sont aujourd'hui inconfortables et sous-dimensionnés.



Perspective sur l'insertion du tramway sur le pont Anatole France

La solution retenue est un franchissement sur un nouvel ouvrage au Nord, à proximité du pont existant. Cette solution permet d'envisager une station sur l'ensemble formé par les deux ponts. Cette station permet une desserte aussi bien de la rive droite du Paillon, vers le Nord du quartier de l'Ariane, que de la rive gauche et la centralité de La Trinité. La réorganisation de la voirie sur ce nouvel ensemble d'ouvrages, par la suppression des voiries sortant de La Trinité, offre une belle largeur. Elle sera dédiée aux piétons et cyclistes sur un espace qualitatif, sécurisé et confortable, favorisant et renforçant les flux mode doux entre les deux rives.

Cet ensemble des deux ponts avec la station devient une centralité et un point remarquable qui peut être traité de façon exceptionnelle. La station devenant ainsi un élément fort des deux rives.

L'aménagement de cet ensemble d'ouvrage avec la station est envisagé en continuité de la première mise en service du projet de la ligne 5, ainsi que le reste du projet vers La Trinité et Drap. La première mise en service de l'opération, phase 1, s'arrête au Nord du quartier de l'Ariane, bien que les travaux du doublement du pont Anatole France seront très avancés. Une station provisoire sera aménagée sur le Nord du boulevard de l'Ariane dans l'attente des aménagements définitifs sur le pont Anatole France.



Perspective sur l'insertion du tramway sur le secteur de La Trinité

Secteur 6 : le tramway comme vecteur de recomposition urbaine à La Trinité

La commune de La Trinité est séparée du quartier de l'Ariane (sur la commune de Nice) par le Paillon. Le pont Anatole France permet la liaison entre les deux communes. La desserte de La Trinité par la ligne 5 est un enjeu important dans le cadre métropolitain.

La voie SNCF et la Pénétrante coupent la relation entre le centre-ville de La Trinité et l'ensemble formé par la zone d'activités et les berges du Paillon situées à l'Ouest de la commune.

Cet espace d'activités a vocation à faire l'objet d'un projet de renouvellement urbain. Un premier projet avait été initié, prenant en compte un transport en commun en site propre, un centre de remisage, un parking relais, un élargissement du pont Anatole France, la requalification du carrefour et aménagement confortable pour modes doux et piétons, ainsi qu'un nouveau tracé pour la Pénétrante. Il n'a aujourd'hui pas encore vu le jour car la zone est soumise à un fort aléa dans le cadre du Plan de Prévention des Risques Inondation en vigueur. Par ailleurs, une topographie accidentée accompagnée de plusieurs ouvrages déjà réalisés complexifie les ambitions d'aménagement dans le secteur.

Malgré ces contraintes, les intentions de la municipalité sont de pacifier le centre-ville de La Trinité en donnant plus d'espaces aux piétons, tout en fluidifiant la circulation des véhicules pour ne pas engorger les axes existants et pour préserver une accessibilité aux axes primaires de transit.

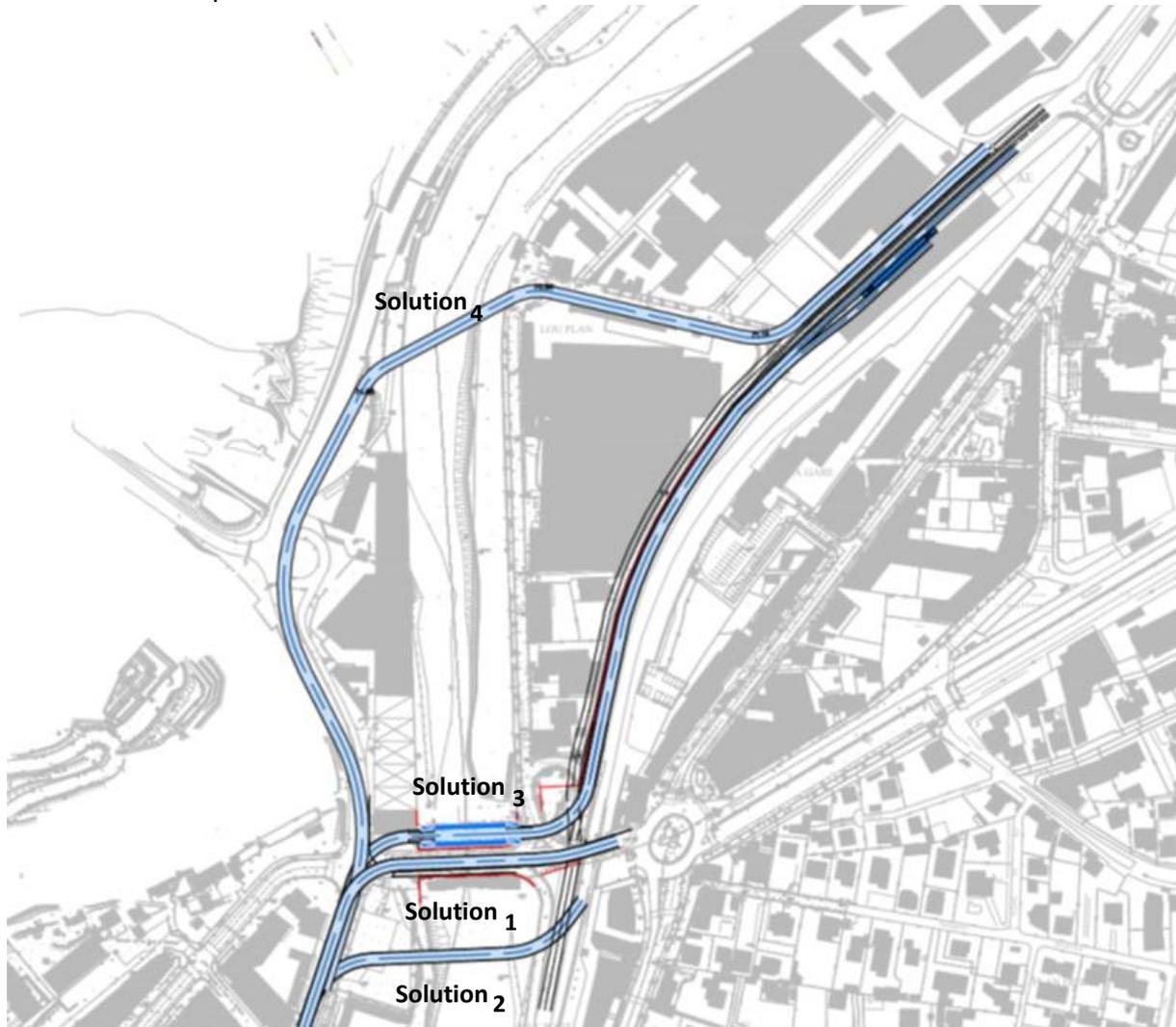
L'insertion du tramway dans le secteur de La Trinité est envisagée comme un vecteur de développement et comme un appui pour un projet urbain futur. Après le franchissement du Paillon, la ligne 5 dessert au plus près la centralité de La Trinité formée par l'Hôtel de Ville et les différentes activités présentes boulevard du Général de Gaulle. Quant à la station Pont Anatole France, elle permettra de desservir le secteur du boulevard Suarez.

La solution retenue est de longer les terrains SNCF sur leur rive Ouest, pour remonter vers le pont de la Roma. Elle permet de positionner une station au plus proche du pont de la Roma et ainsi de desservir le centre-ville depuis le nord. Un élargissement du pont de la Roma est nécessaire pour aménager un itinéraire confortable dédié aux piétons et vélos.

Pour faire face aux contraintes liées à l'aléa d'inondation, il est envisagé d'aménager la ligne 5 sur un ouvrage ou sur un remblai, permettant également de limiter la pente à 2% sur l'ensemble du linéaire et en station. Cet aménagement permet de raccorder le carrefour avec le boulevard Anatole France.

Un parking relais est aménagé au Nord de la zone d'activité, à proximité de la station. Le positionnement de ce parking permet également une bonne accessibilité depuis les axes routiers principaux.

Dans ce secteur plusieurs solutions ont été étudiées :



Solutions étudiées pour desservir La Trinité

Les solutions 1 et 2 ne sont pas faisables d'un point de vue technique car impliquant un croisement avec la voie ferrée qui induit une augmentation du trafic sur le passage à niveau, et donc une aggravation de sa dangerosité, incompatible avec la sécurisation de celui-ci. De plus, d'un point de vue technique, le croisement des deux réseaux, tramway et train, implique la mise en œuvre de solutions techniques non éprouvées à ce jour en France.

La solution 4 a également été écartée car elle ne permet pas une desserte satisfaisante de la commune de La Trinité, et induit des temps de parcours plus élevés pour rejoindre la station La Trinité gare.

Seule la solution 3 paraît compatible avec une desserte satisfaisante et performante du centre-ville de La Trinité.

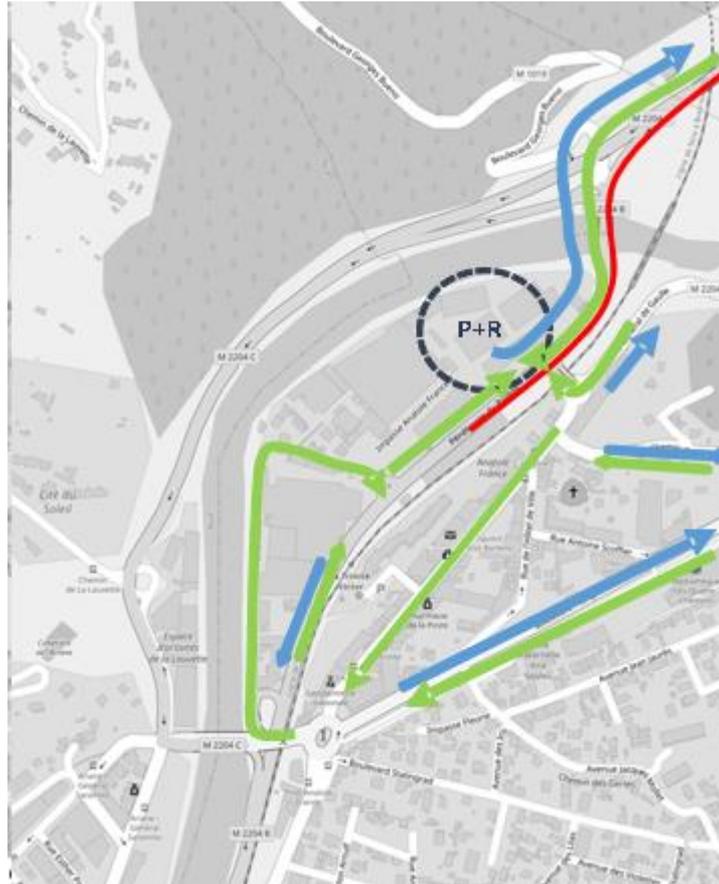
La solution retenue est, par conséquent, de longer les terrains SNCF sur leur rive Ouest, pour remonter vers le pont de la Roma. Cette solution permet de positionner une station au plus proche du pont de la Roma et ainsi de desservir le centre-ville depuis le Nord. Cette solution implique de décaler la pénétrante vers la zone Anatole France, nécessitant des acquisitions foncières complémentaires. Un élargissement du pont de la Roma est proposé pour aménager un itinéraire confortable dédié aux piétons et vélos vers le centre-ville de La Trinité.

Cette solution présente de fortes contraintes liées au relief et d'implantation dans le périmètre à risque inondation. Il est donc envisagé l'aménagement de la ligne 5 sur un ouvrage ou sur remblai pour répondre aux contraintes de réduction des risques inondations et pour trouver une pente de 2% maximum sur l'ensemble du linéaire et en station. Cet aménagement permet néanmoins de raccorder le carrefour avec le boulevard Anatole France.

Dans ce secteur, un parking relais serait aménagé au Nord de la zone d'activité, à proximité de la station. Le positionnement de ce parking a été envisagé afin de permettre une bonne accessibilité depuis les axes routiers principaux. Plusieurs localisations ont ainsi été étudiées : un espace réservé a été identifié dans un premier temps pour insérer ce parking relais; toutefois, sa localisation au Sud de la zone Anatole France le rend difficilement accessible pour des automobilistes venant du Nord ou de la commune de La Trinité, et devant cheminer dans la zone Anatole France, sachant que la mise en double sens de la partie Sud du Boulevard Anatole France n'est pas envisagée pour préserver la mutation du côté boulevard urbain de cet axe ; un parking relais plus au Nord de la zone paraît plus adapté car plus directement accessible pour les usagers du Nord de la vallée du Paillon.

Cette solution de localisation implique la mise à double sens du Boulevard Georges Bueno pour permettre les entrées sorties depuis la pénétrante, ce qui nécessite la création d'une bretelle de sortie en rive droite du Paillon pour les mouvements vers Nice. Cette solution permet également de relier les habitants du quartier de La Plana directement au centre-ville de La Trinité.

Les études à venir devront consolider cette proposition d'aménagement et d'implantation du P+R.



Accessibilité du P+R de La Trinité

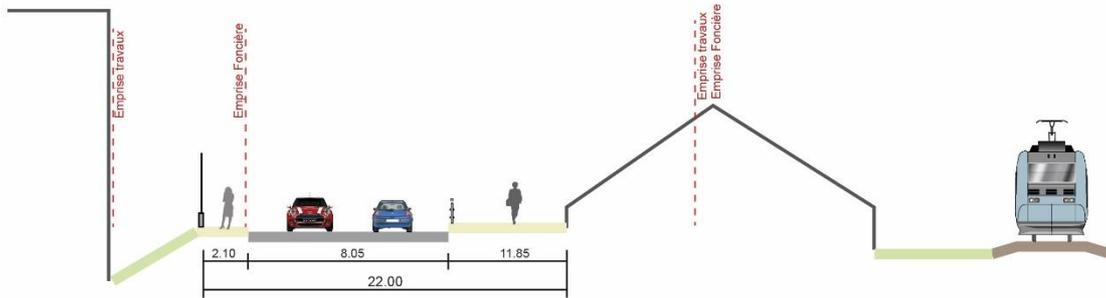
Concernant les flux venant de La Trinité, la solution envisagée consiste à maintenir un accès depuis l'Est (centre-ville de La Trinité) vers le boulevard Anatole France en tourne-à-droite, avec une gestion par feu commune des traversées de la plate-forme tramway et du passage à niveau, les feux étant positionnés en amont du passage à niveau. Cette solution présente de nombreux avantages sur le plan circulatorio, et évite notamment des reports de trafics dans le centre-ville de La Trinité. Le maintien de ce mouvement permet à la fois de rejoindre le P+R mais également d'accéder à la pénétrante vers Nice.

En résumé, les modifications de circulation sont :

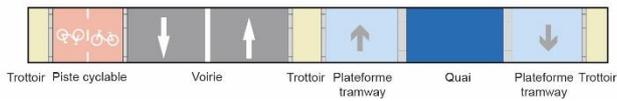
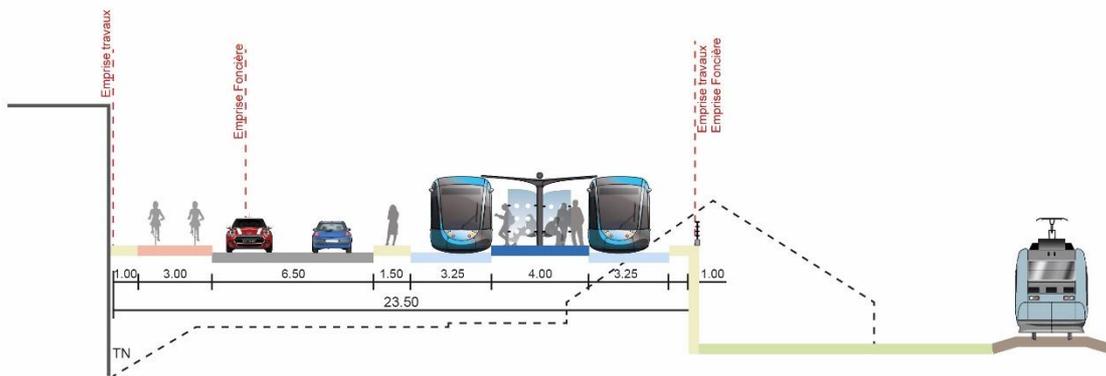
- de passer à sens unique le pont Anatole France de l'Ariane vers La Trinité, selon les conclusions de l'étude globale de circulation de la vallée du Paillon,
- de maintenir un accès à la pénétrante par le pont, puis le boulevard Anatole France depuis le centre de La Trinité, comme précisé ci-avant,
- de passer à double-sens le pont Georges Bueno et de compléter l'échangeur Nord afin de permettre aux usagers de la pénétrante de rejoindre directement le P+R par le Nord et de raccorder le hameau de La Plana directement au centre-ville de La Trinité.

Ces modifications de circulation sont compatibles avec les projets de La Trinité sur le boulevard Général De Gaulle (piste cyclable, mise à sens unique Nord-Sud) et la requalification du boulevard Suarez.

13 - Coupe Boulevard Anatole France - Existant



13 - Coupe Boulevard Anatole France - Variante haute Station La Trinité



Coupes existant/projet en section courante, sur la voie de la Pénétrante, le long de l'emprise SNCF

Secteur 7 : un défi technique entre La Trinité et Drap

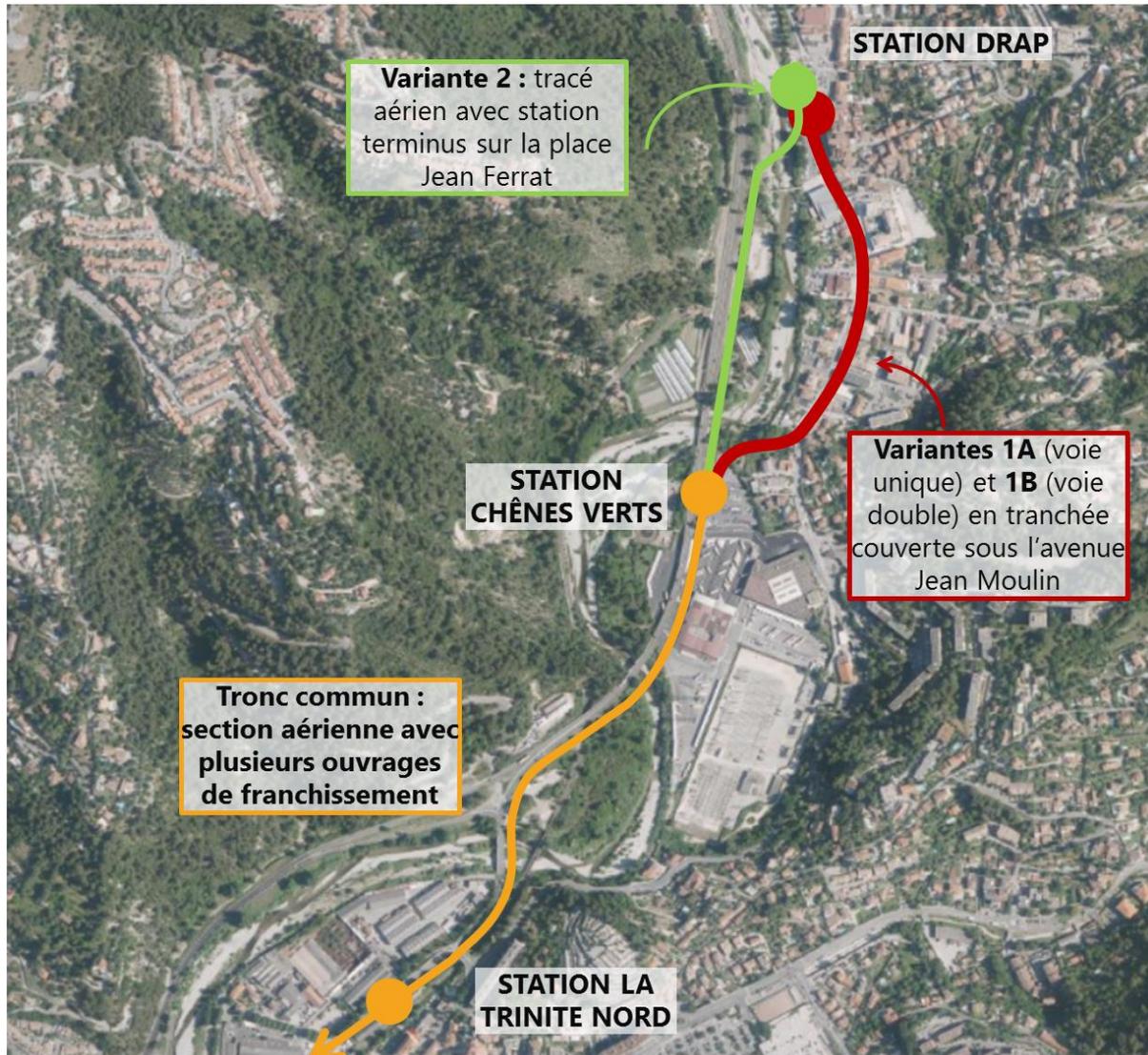
Le secteur entre La Trinité et Drap présente des caractéristiques topographiques plus complexes que les secteurs précédents. La vallée y est plus creusée et la place disponible limitée. Ce relief accidenté accueille en plus déjà de nombreuses infrastructures routières et ferroviaires. La ligne 5 s'insère ainsi tantôt contre la voie ferrée, tantôt contre la Pénétrante, le long du seul espace ouvert de la vallée à proximité du Paillon.

Les études sur ce secteur sont à un stade plus amont que sur le reste du tracé. Des études complémentaires viendront par la suite préciser l'implantation du tramway.

Compte tenu de ce contexte de vallée et d'entrelacement des différentes voiries, voies ferrées et axes irriguant ce territoire Nord-Est de Nice, plusieurs tracés sont envisagés dans ce secteur pour rejoindre Drap.

Le tracé étudié comprend ainsi :

- Un tronç commun de la station La Trinité Nord à la station Chênes Verts. Ce tronç commun longe l'ouvrage de la pénétrante, enjambant ainsi deux fois le Paillon, la voie ferrée ainsi que le dépôt de bus.
- Des variantes souterraines (en tranchée couverte) de la station Chênes Verts à Drap. Ces variantes plongent sous l'avenue Jean Moulin afin de rejoindre en souterrain l'esplanade devant la salle Jean Ferrat. Compte tenu de l'étroitesse de l'axe de l'avenue Jean Moulin, deux scénarios ont été développés :
 - Une variante 1A en voie unique ;
 - Une variante 1B en voie double.
- Une variante aérienne (variante 2) qui longe principalement la pénétrante depuis la station Chênes Verts jusqu'à Drap. Elle comprend un ouvrage tramway, piétons et cycles au droit de la salle Jean Ferrat afin de créer une station dans le prolongement du parvis de la salle Jean Ferrat.



Variantes envisagées sur la commune de Drap

Trois stations sont prévues sur cette section :

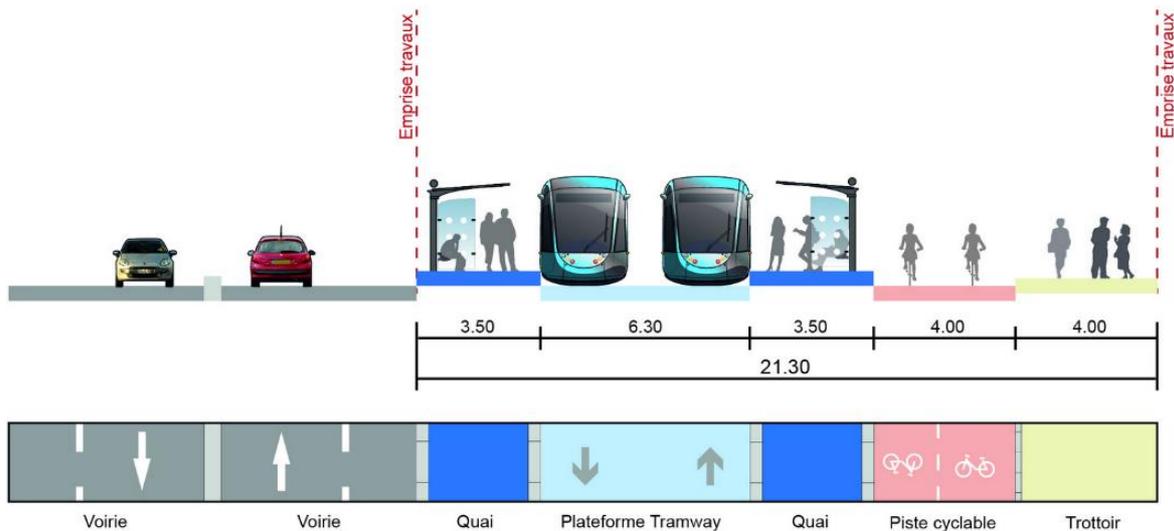
- La station de La Trinité Nord se trouve sur la partie Nord de la zone d'activités Anatole France. Elle est aménagée le long des entrepôts, en insertion axiale, nécessitant de déplacer la voirie vers l'Ouest.
- La station en quai central de Chênes Verts est localisée au niveau du quartier du même nom, au Nord du site actuellement occupé par les bus de la Régie Lignes d'Azur. Elle permet de desservir les résidences des Chênes Verts situées sur La Trinité.
- La station de Drap est une station terminus de la ligne implantée au niveau de l'esplanade de la salle Jean Ferrat, à proximité de la Mairie et de l'avenue Jean Moulin. Elle se situe au cœur du centre de Drap.

Les variantes 1 sont plus coûteuses, ont plus d'impacts sur les riverains en phase travaux et sont plus longues à mettre en œuvre que la variante 2 qui est présenté dans la concertation comme le tracé préférentiel.



Localisation de la station les Chênes Verts et distance par rapport au quartier des Chênes Verts (tracé de la variante 2)

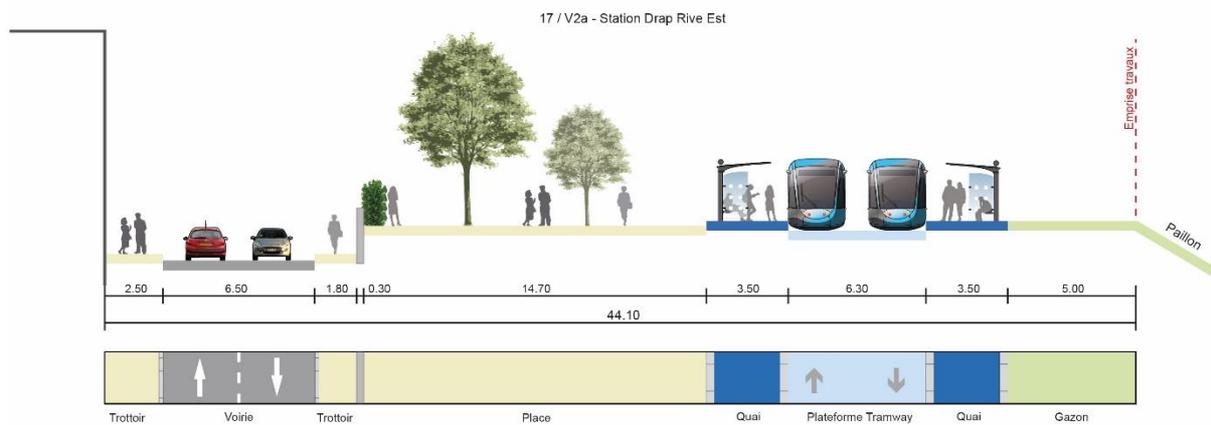
Pour rejoindre la station des Chênes Verts, une passerelle légère sera implantée entre le talus naturel de la station et l'avenue Jean Moulin. Des aménagements de cette voirie permettront un accès aisé aux différents quartiers desservis par cette station, dont celui des Chênes Verts.



Coupe projet au niveau de la station les Chênes Verts



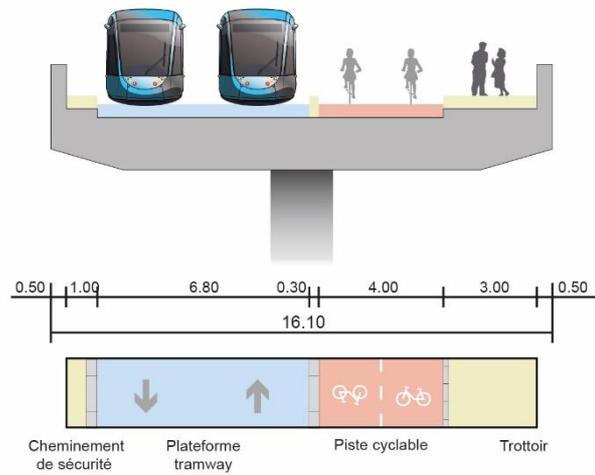
Perspective de l'arrivée du tramway sur Drap



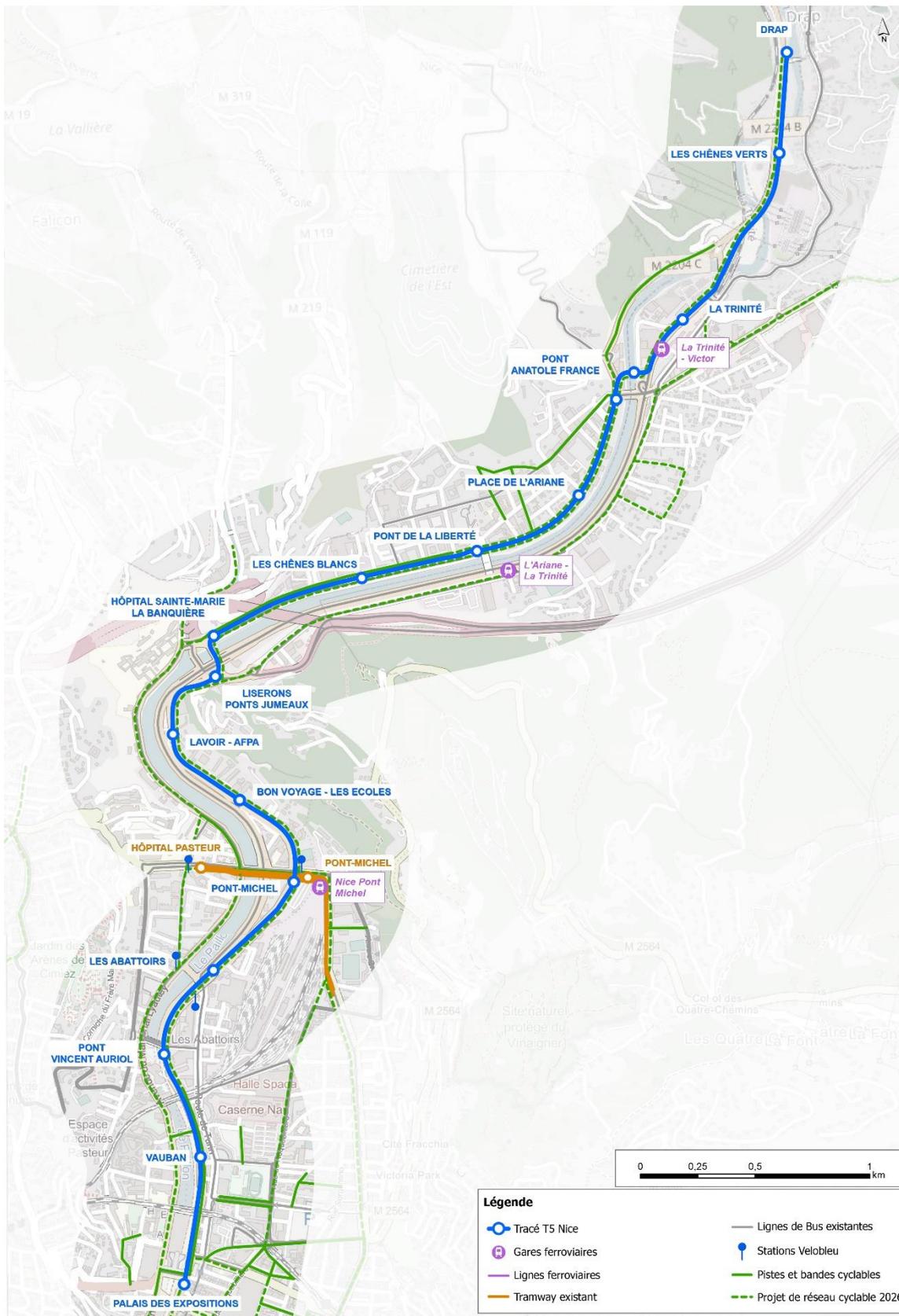
Coupe projet au niveau de la station Drap rive Est

Les ponts traversant le Paillon intègrent des pistes cyclables et trottoirs permettant de relier les deux rives. Les secours et les services techniques pourront utiliser la piste cyclable grâce à des bornes amovibles.

16 / V2a - Coupe sur le Paillon - Projet ouvrage d'art arrivée sur Drap



Les modes doux



Légende

- Tracé T5 Nice
- Gares ferroviaires
- Lignes ferroviaires
- Tramway existant
- Lignes de Bus existantes
- Stations Veloblieu
- Pistes et bandes cyclables
- Projet de réseau cyclable 2026

Le tramway constitue un outil de recomposition de l'espace public, il permet en particulier de redonner plus de places aux piétons et aux cyclistes, pour créer une ville plus apaisée.

La plateforme comporte tout au long du tracé des aménagements cyclables avec des alternances de bandes (1,5m sens unique) et de pistes (1,5 m sens unique / 3m double sens).

L'axe tramway est doublé d'un axe cyclable afin de faire de la vallée du Paillon une véritable pénétrante cyclable Nord-Sud.

Son tracé suit en tout point le tracé du tramway, à l'exception de la partie Est de l'Ariane où la voie cyclable a été positionnée sur les berges du Paillon afin de jouir du potentiel paysager et naturel exceptionnel des berges. Les pistes cyclables de l'axe tramway de la ligne 5 seront reliées au réseau structurant cyclable existant et à venir de la vallée du Paillon.

Enfin, le projet permet une traversée plus aisée du Paillon à pied ou à vélo grâce à des espaces plus généreux pour ces deux modes, au niveau des Ponts-Jumeaux ou à Anatole France.

Globalement c'est l'ensemble de l'axe du tramway qui verra un rééquilibrage des espaces publics au profit des modes doux.

L'accessibilité

Une attention particulière est apportée à l'accessibilité tramway. Stations de la ligne 5 et le matériel roulant seront en particulier conçus pour faciliter l'accès des personnes en situation de handicap :

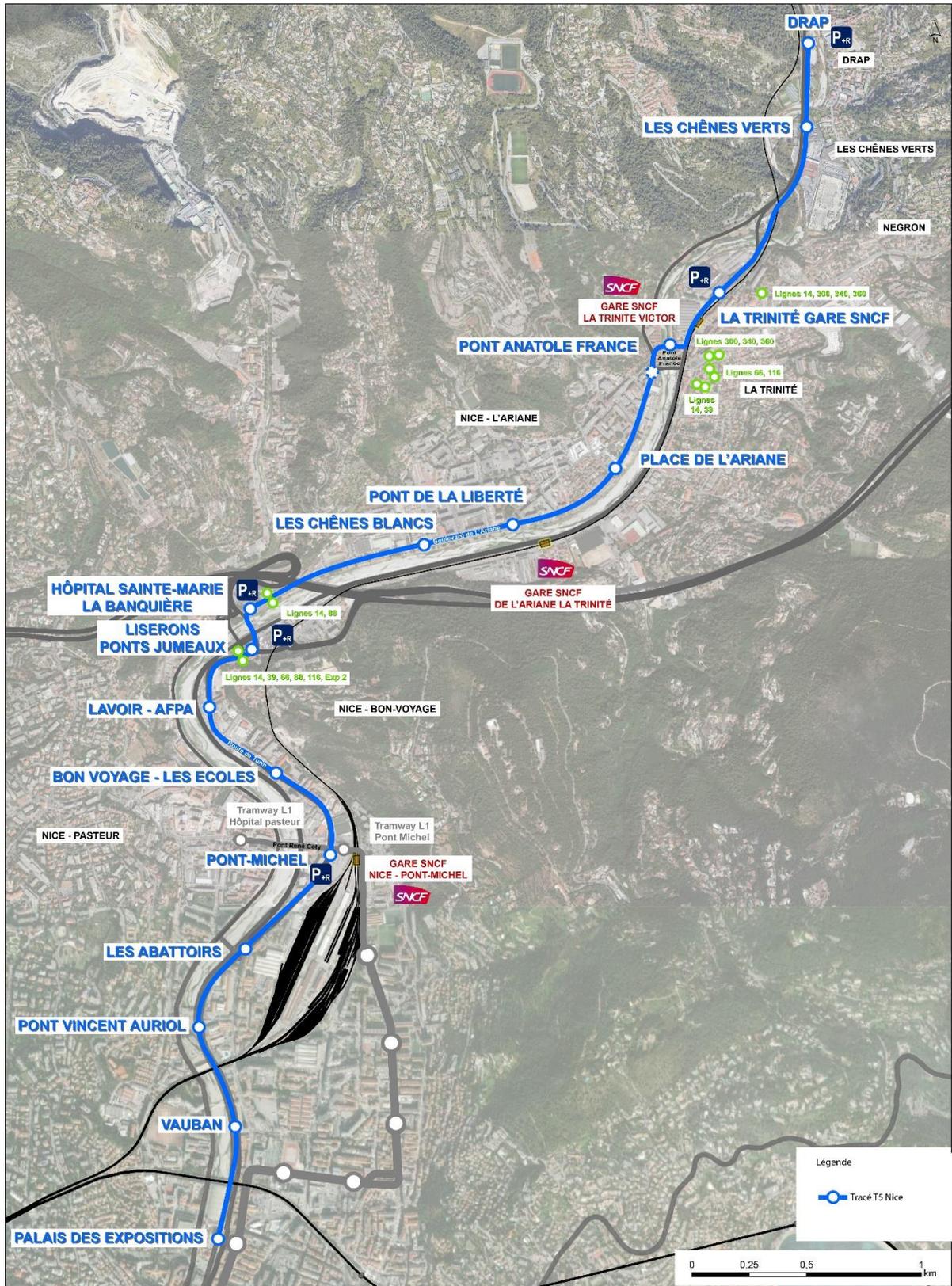
- Quais au niveau du plancher des rames
- Plancher bas intégral dans les rames,
- Portes larges pour les fauteuils,
- Emplacements réservés dans les stations et les rames,
- Phonie aux distributeurs...

L'élargissement des trottoirs aux abords des stations permettra un accès aisé aux PMR.

La connexion avec les autres modes

Afin d'inciter au report modal de la voiture vers les transports collectifs, il est fondamental d'offrir les conditions de la meilleure connexion possible entre les différents modes de transport et les différentes lignes de transport public. Ainsi :

- La création de trois parkings relais, au niveau des Ponts-Jumeaux, du nord du centre-ville de La Trinité et à Drap permettra aux personnes résidant plus en amont de la vallée du Paillon ou en dehors de la Métropole de venir prendre le tramway sans entrer au cœur de la Métropole en voiture. L'utilisateur d'un véhicule particulier peut stationner gratuitement dans un parking relais dès lors qu'il achète un titre de transport Aller-Retour de tramway. C'est ce billet validé qui lui permet de sortir gratuitement du parking relais. Il en existe déjà plusieurs attenants aux lignes de tramway 1, 2, 3 et bientôt 4. Ces pôles d'échanges multimodaux offriront une complémentarité entre le train, le tramway, le bus et le vélo pour obtenir le report modal nécessaire au désengorgement automobile de la vallée.
- Les lignes de bus voisines seront réorganisées pour permettre un rabattement optimal des usagers. Les stations de tramway et de bus seront pensées pour être facilement accessibles. Les pôles d'échanges au niveau des Ponts-Jumeaux et de La Trinité concentreront particulièrement l'offre bus. Les vallées de la Banquière et du Paillon pourront bénéficier de bus de rabattement vers le tramway et d'un accès facilité au cœur de la Métropole.
- Les haltes ferroviaires de Nice Pont-Michel, l'Ariane - La Trinité et Drap-Cantaron, offrent également des solutions d'intermodalité intéressantes avec le tramway, pour les voyageurs venant du Nord de la Métropole. Une complémentarité existe avec le transport ferroviaire, qui sera renforcée avec une volonté de fiabilisation des horaires.



Connexion de la ligne 5 avec les autres modes

La végétalisation

Le végétal occupe une place particulière dans la stratégie d'aménagement du corridor de tramway et la ligne 5 ne fera pas exception à ce principe. Sur l'espace de la plateforme tramway en voie verte, le végétal :

- Préserve et reconstruit la biodiversité en ville avec une capacité à offrir des essences fruitières,
- Contribue à la réduction des îlots de chaleur urbains et au stockage de carbone,
- Lutte contre la pollution atmosphérique,
- Permet d'absorber la pluie et réduit ainsi la concentration des effluents,
- Évite la circulation de véhicules sur la plateforme ferrée, améliorant la sécurité et la performance du système de transport.

A l'instar des lignes 2, 3 et 4, le revêtement de la plateforme de la ligne 5 sera essentiellement végétalisé. Seuls les carrefours, les stations et les franchissements d'ouvrage d'art auront un revêtement minéral.

Pour la partie hors plateforme du tramway, il est étudié la possibilité d'associer plusieurs strates de végétaux telles qu'elles existent dans la nature, avec des espèces qui s'associent facilement entre elles, afin de mettre en place un écosystème qui puisse s'autogérer à terme, et qui demeure compatible avec les usages urbains (clarté et ombre, tolérance via l'utilisation d'espèces non allergènes notamment) :

- Une strate haute plantée d'arbres de haute tige, une strate intermédiaire composée d'arbustes,
- Une strate basse formée de couvre-sols vivants,
- Espèces à feuilles caduques permettant de garder en été de l'ombre et de la fraîcheur, et en hiver de laisser sa place au soleil et à la lumière.

Une concertation sera réalisée ultérieurement sur les essences d'arbres à planter.

La gestion du stationnement

Le stationnement des véhicules sur le domaine public est considéré comme un élément indispensable de la vie urbaine, en répondant à la fois à une demande des résidents qui ne trouvent pas la place sur le domaine privé, et en offrant des accès facilités aux commerces et équipements urbains. L'arrivée d'une ligne de tramway modifie naturellement la part de la voiture comme possibilité d'accès aux commerces et services, et s'accompagne d'un réaménagement de l'espace public.

À cette occasion, le fonctionnement des stationnements sera repensé par secteur pour permettre l'adéquation entre le nombre de places rétablies et la demande locale. Comme certains endroits demeurent exigus, les places manquantes auront vocation à être compensées, soit au travers d'aménagements à proximité, soit au travers de la construction de parcs de stationnements, situés judicieusement. L'enjeu de conservation d'un nombre de places suffisant est vital pour permettre au tissu urbain de conserver son attractivité, et ses commodités d'usages, sans empêcher de pouvoir construire des espaces pour des modes doux, tels que les pistes et les bandes cyclables. Ainsi, des places existantes sur le tracé du tramway seront supprimées, mais l'objectif est de les restituer une partie dans les parkings relais :

- Parking relais des Ponts-Jumeaux estimé autour de 300 places ;
- Parking relais de La Trinité estimé autour de 300 places ;
- Parking relais de Drap estimé autour de 250 places.

Ainsi, ces nouveaux parkings relais auront un double rôle :

- Permettre un report modal, en amenant les usagers à privilégier l'usage du tramway, ou d'autres modes (vélo, marche à pied, train ou bus), au détriment de la voiture individuelle. Cette offre apportant aux habitants des périphéries de la Métropole des solutions efficaces de rabattement vers les autres modes de transport.
- Compenser les places de stationnement supprimées dans le cadre de la recomposition urbaine liée au passage du tramway.

En complément, de cette offre de stationnement, un projet de parking situé en face de la gare SNCF de l'Ariane, La Trinité est proposé sur l'emplacement n°06 du PLUm sur la commune de La Trinité. Ce parking participera en complément au report modal de la voiture vers le tramway.

Le matériel roulant, alimentation et exploitation

Les caractéristiques et le design des rames sont des éléments prépondérants de l'identité du réseau métropolitain et du cadre urbain. En effet, les rames, en plus d'accueillir dans les meilleures conditions les usagers, doivent aussi s'inscrire élégamment dans l'espace public.

Le choix du matériel roulant interviendra plus tard dans le dispositif projet. A ce stade nous pouvons juste préciser que le matériel ne sera pas alimenté par lignes aériennes sur le tracé de la ligne 5 afin de préserver le paysage et un cadre urbain qualitatif. Néanmoins, les rames disposeront d'un bras articulé permettant leur utilisation sur la ligne 1 le cas échéant.

La ligne 5 est exploitée de manière indépendante entre Palais des Arts et de la Culture et Drap, son dépôt se situe le long de la ligne (au niveau des Ponts-Jumeaux) et permet le petit entretien et le nettoyage des rames.

Une voie de raccordement située au niveau de Pont-Michel permet aux rames de la ligne 5 de rejoindre le centre de maintenance situé à Henri Sappia, où sera effectuée la maintenance lourde des rames de la ligne 5.

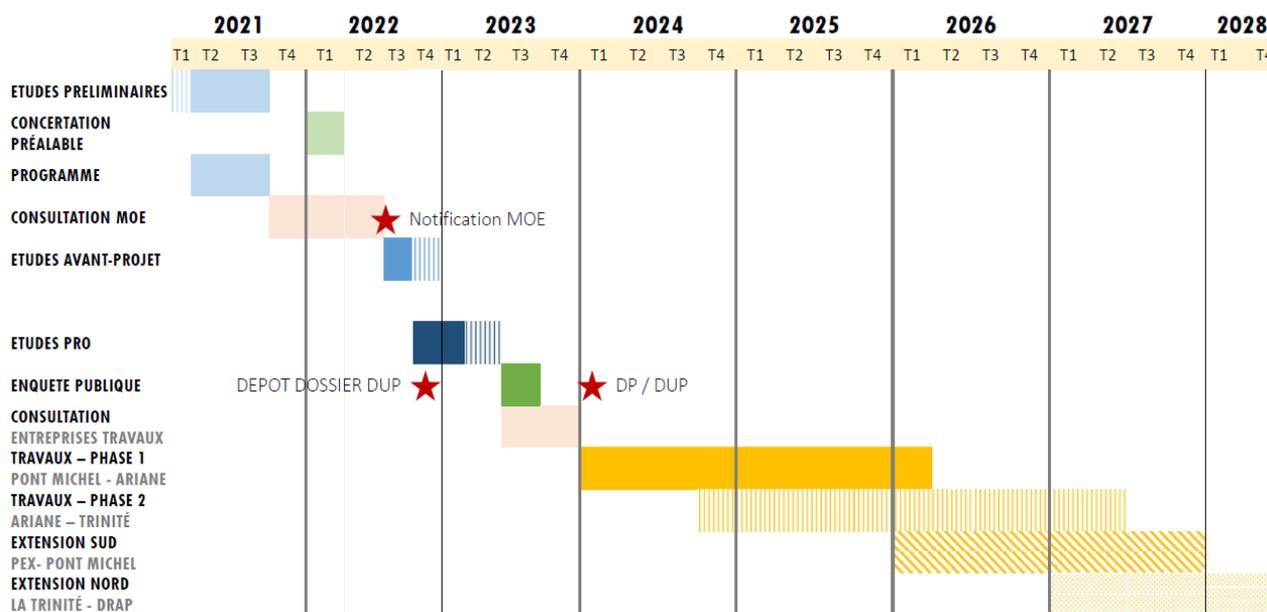
La performance attendue

Le système est conçu de manière à être performant, ce qui est gage de son attractivité.

- Un temps de parcours de 25 minutes entre Drap et le Palais des Arts et de la Culture, pour une vitesse commerciale de l'ordre de 20 km/h. La mise en place d'une priorisation pour les transports publics aux feux et aux carrefours permettra de fiabiliser ce temps de parcours.
- 6 à 8 minutes de fréquence en heure de pointe.
- Le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés de l'Etat) précise que le taux d'accidentologie du tramway est deux fois moindre que le bus. Au regard des autres modes, le bus étant déjà considéré comme très sûr, le mode tramway est donc un choix très peu accidentogène qui participe à sa fréquentation et son engouement. L'usage de la voiture ou d'un deux-roues motorisé est bien évidemment bien plus accidentogène que ces types de véhicules.
- Capacité de 2 200 à 3 000 voyageurs par heure et par sens.

Le coût du projet et le calendrier

A ce stade d'avancement des études, le projet d'ensemble de la ligne 5 (infrastructures, matériels roulant, espaces publics, parkings relais...) s'élève à 410 millions d'euros, avec une extension vers Drap en tracé semi-souterrain.



La ligne 5 est en stade amont de la vie du projet. La mise en service à horizon 2026 pour la première phase et 2027 pour la seconde s'inscrit dans le calendrier suivant :

- Etudes préliminaires jusqu'à l'hiver 2022
- Concertation en janvier-février 2022
- Choix de la Maitrise d'œuvre juin 2022
- Etudes avant-projet terminées en fin 2022
- Dépôt du dossier de Déclaration d'Utilité Publique à fin 2022
- Etudes PRO pour finaliser le projet jusqu'à mi-2023
- Enquête publique à mi-2023
- Déclaration d'Utilité Publique en début 2024
- Premiers travaux préparatoires (déviation réseaux, concessionnaires...) en 2024
- Travaux entre 2024 à 2028 selon les tronçons
- Mise en service des tronçons :
 - Pont-Michel / Ariane Nord début 2026
 - Ariane Nord / La Trinité mi 2027
 - Palais des Arts et de la Culture (ex-Palais des Expositions) / Pont-Michel fin 2027
 - La Trinité / Drap fin 2028

Il est à noter que les phases Pont Michel-- Ariane Nord et Ariane Nord - La Trinité seront menées parallèlement avec un délai supplémentaire vers La Trinité afin de construire un nouvel ouvrage sur le Paillon.

Les plus-values du projet

Une réponse à la congestion de la vallée

Plutôt que de répondre à cette congestion en ajoutant des infrastructures routières supplémentaires, la Métropole a fait le choix de proposer des alternatives aux automobilistes et favoriser le report modal.

En réorganisant les voiries et rééquilibrant l'utilisation des modes de transport au profit du tramway et des modes actifs (marche et vélo), l'objectif de ce projet sera aussi de fluidifier la circulation dans la vallée. En apportant des solutions de mobilité supplémentaires, nous permettrons aux automobilistes de disposer d'alternatives performantes et de se passer de leur voiture pour leurs trajets du quotidien. Les estimations sont de l'ordre de 15.000 véhicules en moins sur les routes du territoire quotidiennement.

Ce report modal des automobilistes sera facilité par la création de trois parkings relais (à Drap, La Trinité et Ponts-Jumeaux). Ces parkings supplémentaires en pied de colline, situés à proximité d'axes routiers majeurs de transit apportent une réponse aux habitants des vallées de la Banquière et du Paillon contraints à l'usage de leur voiture dans des secteurs contraints et embouteillés aux heures de pointe.

Une connexion rapide vers le centre-est de Nice

Relier La Trinité, ainsi que le quartier de l'Ariane ou encore des Liserons, au centre de Nice en moins de 20 minutes, c'est rapprocher ces habitants du cœur de la Métropole, leur apporter un lien supplémentaire et des nouvelles manières de concevoir leur vie quotidienne.

En accédant en quelques minutes à Pont-Michel et au futur Palais des Arts et de la Culture (ex-Palais des Expositions), c'est la possibilité de connexions au reste de la Métropole avec la ligne 1, puis avec les lignes 2 et 3. Le temps de trajet entre terminus, Drap au Palais des Arts et de la Culture, se fera en 25 minutes.

Une réponse aux enjeux climatiques

La volonté de la Métropole est de contribuer à faire du territoire un modèle méditerranéen de la ville durable du XXI siècle. Le développement durable est ainsi pris en compte à tous les niveaux :

- Matériaux utilisés,
- Plantations adaptées à l'évolution climatique,

- Mesures d'économies d'eau,
- Éclairage économe en énergie et respectueux de la biodiversité nocturne.

Le tramway est la solution de mobilité la plus pertinente pour faire évoluer les mentalités et changer le mode de transport des automobilistes, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre.

Une volonté d'améliorer le cadre de vie

Au-delà d'avoir un impact sur la qualité des déplacements, le tramway est aussi un formidable vecteur de transformation des espaces urbains qu'il traverse. Par le tramway, la Métropole souhaite agir sur le cadre de vie en :

- Permettant aux riverains du tramway de se réappropriier les espaces. Les espaces publics étant pour le moment largement dédiés à la voiture, le passage du tramway sera aussi l'occasion de redonner plus de places pour les piétons et les modes actifs.
- Mettant à niveau la qualité des espaces publics, en proposant des aménagements qualitatifs et végétalisés, créant ainsi des nouveaux espaces de vie pour les habitants.
- Renouant avec les paysages de la vallée du Paillon, le passage du tramway sera l'occasion de se rapprocher du cours d'eau et d'avoir des ouvertures plus grandes vers les reliefs aux alentours.
- Créant de véritables itinéraires cyclables connectés au reste de la Métropole.

Un projet bénéfique pour les riverains

Pour les riverains immédiats du tramway, au-delà de la présence d'un nouveau moyen de transport, cette infrastructure aura un effet bénéfique sur les conditions de vie avec :

- Comme pour les lignes en exploitation actuellement, une diminution sensible de la pollution atmosphérique est attendue pour les riverains du tracé : - 15% à -17,5 % de polluants en moins, et apaisement de la circulation.
- Une très nette diminution du bruit : 2 fois moins de bruit constaté en moyenne sur les voies requalifiées par le tramway.
- Les revêtements anti-vibration réduisent l'essentiel des vibrations, comme le montre nos retours d'expérience sur la ligne 2 par exemple.
- En pacifiant la circulation automobile et en réorganisant la voirie, la sécurité des riverains est renforcée, quel que soit le mode de transport utilisé.

Un projet positif économiquement

La ligne 5 du tramway est un nouveau mode de transport qui a aussi des effets positifs sur le développement de l'emploi sur le territoire, en créant une nouvelle offre de transport.

Pour mesurer les impacts qu'engendre le projet de tramway, une évaluation socio-économique permettant d'intégrer à la fois des aspects monétaires, environnementaux et

sociaux a été menée. Cette étude sera complétée sur la partie Nord du projet, entre La Trinité et Drap.

L'étude montre que le projet permet :

- Un gain de temps pour les usagers, avec une vitesse de déplacement, une régularité et une connexion plus efficace avec le reste du territoire de la Métropole.
- Un gain en sécurité liée à un transport guidé en voie propre comme le tramway qui se traduit par des avantages socio-économiques, notamment en comparaison avec la plus grande insécurité du transport routier.
- Un gain en termes de pollution évitée, que ce soit les pollutions sonores, olfactives, gaz à effet de serre ou particules ayant un impact sanitaire.
- Un gain en matière de pouvoir d'achat pour les usagers qui effectuent un report modal de la voiture individuelle, plus coûteuse, vers le tramway, plus abordable.

Un projet évolutif

Le projet pourra comporter une part d'évolutivité, en fonction de l'augmentation constatée de la fréquentation de la ligne notamment. L'infrastructure peut absorber une réserve de capacité pour suivre les évolutions de fréquentation de la ligne et du territoire.

Ainsi, le cas échéant, il sera possible d'augmenter les fréquences entre les rames par exemple pour aboutir à un service de transport renforcé, et pour répondre à un accroissement des demandes en déplacement.

Un projet qui prend en compte les risques environnementaux

Le contexte naturel de la vallée du Paillon est, nous le savons que trop bien, un espace sensible où les effets combinés du climat méditerranéen, de la pente et de l'étroitesse de la vallée peuvent entraîner périodiquement des phénomènes météorologiques extrêmes.

Le projet de ligne 5 dans son ensemble (infrastructure, matériel roulant, mais aussi espaces publics associés) intègre dès sa conception ces éléments.

Les études à venir intégreront à chaque niveau et sur chaque thématique la question des risques afin d'aboutir à un projet de réelle résilience territoriale.

L'accompagnement de la phase travaux

Les travaux d'une création de ligne de tramway comportent de nombreuses étapes qui s'échelonnent sur 3 à 4 ans selon les tronçons. Le principe adopté pour les nouvelles lignes de tramway consiste à recomposer l'aménagement dans toute la voirie, de façade à façade. Cette recombinaison a aussi des impacts sur l'occupation du sous-sol, les réseaux souterrains et le cas échéant sur les réseaux aériens.

Fort de son expérience sur les lignes précédentes, la Métropole veillera à ce que l'organisation des travaux du tramway de la ligne 5 soit prise en compte dès les phases d'études, pour concilier ce futur chantier avec la vie des riverains, le fonctionnement urbain, la circulation routière et les transports en commun.

Les périodes peu touristiques et de vacances scolaires seront utilisées au maximum pour réduire les impacts des chantiers sur les déplacements domicile-travail ou domicile école, sur l'activité des commerçants. Les emprises complémentaires seront prises en priorité afin de disposer d'un espace suffisant pour conserver les voies de circulation existantes tout en réalisant le chantier en parallèle. Ponctuellement des déviations pourront être menées. La prise en compte de l'environnement, des riverains, de la circulation, est le sujet de préoccupation déterminant, à toutes les étapes du chantier du tramway.

Les principes suivants guident l'organisation des travaux et sont contractualisés avec les entreprises de travaux pour s'assurer de leur respect strict et permanent :

- L'accessibilité des logements, des commerces, des places de stationnement privatives sera garantie, dans de bonnes conditions de sécurité ;
- Les cheminements piétons doivent également être préservés autant que possible et s'effectuer dans des conditions satisfaisantes de sécurité et doivent rester 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 des communes et les déplacements de leurs habitants est une obligation constante de tous les acteurs du projet : accès des services de sécurité, enlèvement régulier des ordures ménagères, maintien des services publics (transports, adduction d'eau ...).

La Métropole Nice Côte d'Azur et les communes concernées proposeront un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants pendant toute la durée des travaux. Un service de proximité sera dédié à cet accompagnement, à l'information quotidienne des riverains du corridor du tramway et à la communication des différentes phases de travaux

- 7,6 km de tracé
- 17 stations environ (dont 1 station provisoire)
- Un tramway toutes les 6 à 8 minutes en heure de pointe
- 19 à 20 km/h de vitesse commerciale
- 25 minutes entre le PEX et Drap
- 4 phases de mise en service
- 800 arbres plantés et conservés
- 32 000 m² de plateforme engazonnée
- 3 nouveaux pôles d'échanges multimodaux
- Pas de ligne aérienne de contact
- 50 000 habitants et 28 000 emplois desservis
- 18 000 trajets au minimum économisés par jour en voiture individuelle, soit une diminution de 20 à 25 % du trafic total de la vallée du Paillon
- Une économie de 2 000 TeqCO₂/an.