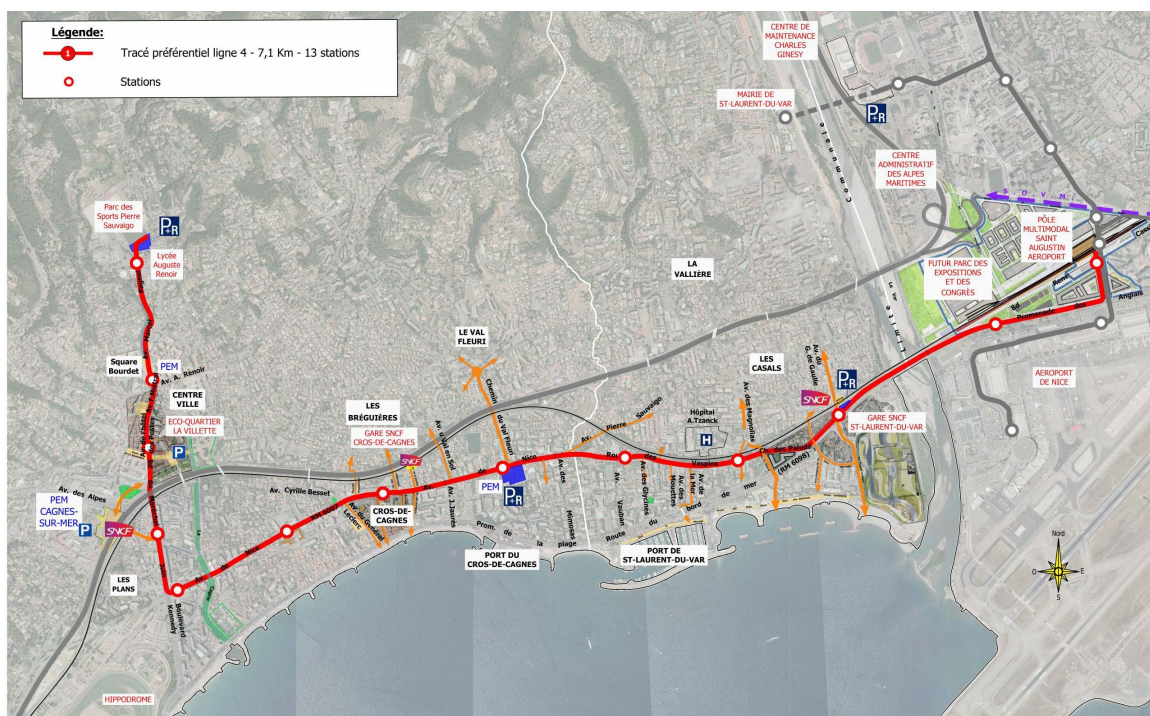


CHARTRE DEVELOPPEMENT DURABLE

La réalisation de la ligne 1 de tramway, mise en service fin 2007, puis des lignes 2 Est-Ouest et 3 entre l'aéroport et Saint-Isidore livrées dans leur totalité en 2019, constituent les éléments majeurs du réseau de tramway de la Métropole Nice Côte d'Azur. La ligne 4 sera la prochaine ligne de tramway structurante venant compléter ce réseau.



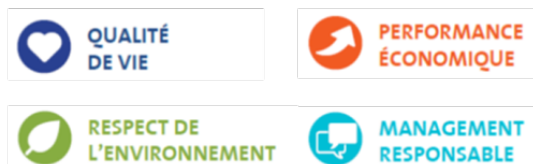
Le projet de la ligne 4 de tramway a été inscrit dans le schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon de 2030, schéma directeur ayant fait l'objet d'une concertation publique en 2009. Le Conseil Métropolitain du 23 juillet 2020, approuvant le bilan à mi-parcours du schéma directeur 2030, et l'actualisant à 2040, a confirmé la création d'une ligne structurante de tramway entre Cagnes-sur-Mer et Nice-Ouest en passant par Saint-Laurent-du-Var.

La création de la ligne 4 de tramway est un projet d'envergure pour le territoire métropolitain. Il va permettre de desservir les 2^{ème} et 3^{ème} villes les plus peuplées de la Métropole Nice Côte d'Azur (Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent du Var) et de les relier au cœur de la plaine du Var et de ses nombreuses connexions vers le reste du territoire.

Cette ligne reliera le quartier de Saint Augustin/Grand Arénas sur la commune de Nice et le centre-ville de Cagnes-sur-Mer, en passant par Saint-Laurent du Var.

La Métropole Nice Côte d'Azur s'engage dans une démarche de développement durable globale et responsable, structurée sur la démarche de certification HQE Infrastructure. Cette démarche s'organise autour de 4 engagements, déclinés en 19 cibles.

LES 4 ENGAGEMENTS HQE INFRASTRUCTURE



Au stade des études préalables, puis lors de la consolidation du programme, les 19 cibles du référentiel HQE ont été hiérarchisées en regard des enjeux spécifiques du projet et du territoire. Cette analyse a été conduite sur la base :

- Des documents de politiques sectorielles tel que le schéma directeur de transport urbain à l'horizon 2040
- Du plan climat air énergie métropolitain 2019-2025, qui fait l'objet d'un suivi spécifique par le Conseil métropolitain
- Des engagements de la Métropole comme son engagement de lutte contre la pollution lumineuse, sa politique volontariste en matière d'insertion des demandeurs d'emploi...
- Des objectifs de la Métropole de tendre vers l'exemplarité environnementale du projet
- Des attentes de la population exprimées lors des phases de concertation préalable et dont le bilan a été tiré par délibération du conseil métropolitain le 31.05.2021
- Du diagnostic territorial de l'aire d'intervention

Cette hiérarchisation a mené à un programme ambitieux : 9 cibles sont identifiées à **enjeu fort**, 6 cibles à enjeu **moyen**, et 4 cibles à enjeu **faible**.



1. Bien vivre ensemble
2. Mobilité et accessibilité
3. Santé et confort
4. Paysage, patrimoine et identité
5. Résilience, sureté, sécurité



11. Economie et coût à long terme
12. Dynamisme et développement du territoire
13. Services et fonctions productives
14. Adaptabilité et évolutivité



6. Energie et climat
7. Nature et biodiversité
8. Eau
9. Ressources et déchets
10. Pollutions



15. Conduite de projet
16. Gouvernance
17. Synergie et cohérence avec le(s) territoire(s)
18. Maîtrise foncière
19. Innovation et numérique

Le Plan d'Actions Développement Durable du projet est la déclinaison de ces cibles en actions opérationnelles. Il met l'accent sur les thématiques significatives et prioritaires, selon une approche proportionnée mais non limitative.

Thématiques	Niveau d'enjeu	Objectifs	Sous objectifs		
Qualité de vie					
Bien vivre ensemble	FORT	Objectif de cohérence sur les 3 territoires concernés	Traitement homogène, égalitaire et qualitatif de l'ensemble du linéaire desservi.		
		Des espaces publics vivants, foisonnement des usages au bénéfice de l'animation des lieux.	Encourager les interactions sociales lors du trajet des usagers par la création d'espaces publics de qualité et des espaces de rencontre. Des espaces publics justement dimensionnés pour des espaces vivants.		
		Accessibilité renforcée et améliorée des quartiers.	Améliorer la desserte de Saint-Laurent du Var et de Cagne Améliorer la desserte des équipements		
		Mettre l'humain au cœur du projet	Libérer l'espace urbain au bénéfice du confort de tous		
			Développer des espaces publics intergénérationnels et adaptés à tous Pour une accessibilité universelle		
		Des temps de parcours fiabilisés en transport en commun			
		Pour un partage approprié et apaisé de la voirie pour tous les usages	Limitation de la vitesse des voitures Un centre-ville apaisé. L'aménagement à l'échelle du piéton		
		Maintenir la qualité de vie des riverains et des usagers en phase travaux			
		Mobilité et accessibilité	FORT	Pour un partage approprié et apaisé de la voirie pour tous les usages	Refonte profonde du schéma circulatoire de Cagnes sur Mer et Saint Laurent du Var Sud
				Encourager l'intermodalité à travers l'information aux voyageurs	
Encourager les mobilités douces et actives	Encourager la mobilité des cycles au travers des voies dédiés				
	Encourager la mobilité des cycles au travers des équipements et services de stationnements				
	Encourager la mobilité des cycles : Accueil des cycles dans le matériel roulant				
	Encourager la mobilité des cycles : présence de vélo bleus				
	Anticiper les nouvelles mobilités actives : trottinette et stationnement				
Encourager la pratique de la marche à pied sur les courtes distances (basé sur la méthode nudge)					
Encourager l'intermodalité à travers l'information aux voyageurs					
Santé et confort	FORT	Pour un rafraîchissement de l'espace urbain	Utiliser l'ombre comme levier Limiter les espaces minéraux		

			Choix des revêtements en fonction de leur albédo
Santé et confort	FORT	Conception pour réduire et limiter les nuisances sonores et vibratoires	Réduire les nuisances sonores
			Réduire les nuisances vibratoires
		Confort des usagers du tramway	Confort de la conduite
			Confort de température
		Santé des intervenants en phase exploitation	
Santé des intervenants sur le chantier et réduction des risques			
Paysage, patrimoine et identité	MOYEN	Créer une identité visuelle pour la T4	
		Les arbres constitutifs de l'identité des lieux.	
		Prise en compte du patrimoine	
		Valorisation du patrimoine local	
Résilience, sûreté, sécurité	FORT	Conception des espaces publics et stations sous le prisme de la sécurité passive	Installation de mesures de sécurité le long du tracé (barrières, fils d'eau) et étude
			Prise en compte des retours d'expérience des autres lignes de tramway de Nice
		Surveillance active et gestion de crise	Mise en place de caméras sur le parcours
			Bornes d'appel d'urgence
		Prise en compte transversale de la vulnérabilité au risque inondation	Vérification de la non-aggravation du niveau de vulnérabilité
			Éviter des zones d'accumulation sur voirie et effet d'obstacle sur le ruissellement
Pour une infrastructure et système résilients aux aléas climatiques			
Amplifier la connaissance et la culture du risque			

Thématiques	Niveau d'enjeu	Objectifs	Sous objectifs
Respect de l'environnement			
Energie et climat	MOYEN	Réduire les besoins énergétiques à la source	P+R et locaux technique
		Production d'énergie renouvelable	Stations et P+R
		Minimiser et compenser les émissions GES du projet à travers des bilans carbone.	Réaliser un bilan carbone Identifier des leviers d'optimisation
Nature et biodiversité	FORT	Renaturer la ville dans le respect de la biodiversité	Créer des espaces plantés diversifiés
		Priorité à l'évitement pour minimiser l'impact sur la biodiversité et la structure paysagère locale.	Partage précoce des contraintes liées à la biodiversité.
		Donner les conditions d'une nature épanouie et résiliente en ville	Trame verte, bleu, brune taille de l'espace pour la nature (fosses) protection mise en place
		Donner force au parti paysager	Au travers le choix de la palette végétale
		Agir pour la biodiversité	Des actions concrètes pour le maintien et le développement de la biodiversité en milieu urbain
		Projet d'éclairage respectueux de l'environnement	Choix de critère horaire, couleurs ...
Eau	FORT	Maximiser la désimperméabilisation des sols	
		Vers une plateforme infiltrante	Prioriser l'infiltration pour limiter le ruissellement et tendre vers la décélération des vitesses d'eau
		Prémunir les risques de pollutions accidentelles	
		Stratégie de réduction des consommations d'eau	Réflexion sur l'arrosage le moins consommateur d'eau possible
		Stratégie de réduction des consommations d'eau	Récupération d'eau de pluie
		Anticiper les opportunités futures de diversification de la ressource pour l'arrosage et l'entretien	Réutilisation des eaux grises
Ressources et déchets	FORT	Objectif d'équilibre entre sobriété et écriture qualitative des bâtiments (P+R)	Économie de matière
		Choix de matériaux économes en ressources et durables	
		Réduction des déchets à la source	Sur le matériel roulant et les rames
		Réduction des déchets à la source	Limitation des travaux d'ouvrages neufs
		Valorisation et réemploi des déchets végétaux	

		Valorisation et réemploi de matériaux issus de la déconstruction et terres excavées	
		Utilisation de matériaux recyclés pour la Voie ferrée	
		Approvisionnement des matériaux issus du réemploi et du recyclage	
		Economiser les ressources par une approche rationnelle et optimisée des besoins	
		Réduction des déchets de chantier	Gestion durable des emballage et déchets de chantier et mutualisation
Pollutions	MOYEN	PCAET : alimenter le suivi (cf grands engagements du PCAET)	Réalisation d'études spécifiques
			Suivi travaux et mesure post travaux
		Réduction des nuisances et pollution en phase chantier	Intégration de la charte chantier vert
			Base logistique de gestion optimisée et marché spécifique, Clause de mobilité verte

Thématiques	Niveau d'enjeu	Objectifs	Sous objectifs
Performance économique			
Economie et coût à long terme	FORT	Choix technologique moins consommateur d'énergie.	
		Anticiper et prémunir les pannes pour minorer les coûts associés.	
		Anticiper les besoins de maintenance et travaux de réparation	
		Refonte profonde du réseau TC pour optimiser les schémas des transports urbains métropolitains	
		Pour une stratégie métropolitaine de gestion optimisée des TC	
		Réutilisation d'équipements	
		Approche rationnelle des réseaux	
		Rationalisation des coûts d'exploitation	Modularité dans le traitement des espaces publics Limitation de l'usure des VF
Dynamisme et développement du territoire	FAIBLE	Articulation urbanisme transport	
		Amplifier le rayonnement territorial.	
Services et fonctions productives	FAIBLE	Utilisation des technologies issues des lignes précédentes	
		Identifier des fonctions P+R dans la logistique urbaine à court et long terme.	
Adaptabilité et évolutivité	MOYEN	Diversifier l'usage des grands équipements connexes au tramway	
Adaptabilité et évolutivité		Préserver les possibilités et besoins d'évolution du secteur de Saint-Laurent-du-Var.	
		Anticipation des besoins futurs des P+R	
		Conception de P+R intégrant la réversibilité d'usage	
		Mutualisation des parkings	

Thématiques	Niveau d'enjeu	Objectifs	Sous-objectifs
Management responsable			
Conduite de projet	MOYEN	Evaluation continue de la démarche	Intégrer les responsables DD et impliquer l'ensemble de l'équipe Partager les objectifs DD avec les communes
		Ateliers DD pour écouter et enrichir la démarche DD	
		Démarche Maîtrise de la Coordination de Chantier (MCC)	
Gouvernance	MOYEN	Concertation plurielle : publique, institutionnelle, et population cible	
		Ateliers DD pour écouter et enrichir la démarche DD	
Synergie et cohérence avec le(s) territoire(s)	FAIBLE	Cohérence avec les politiques environnementales locales existantes comme en cours	
		Prise en compte des grands projets futurs structurants (LNPCA, ZAC) dans la conception	
Maîtrise foncière	FORT	S'engager dans une démarche de maîtrise foncière et de bonne information des propriétaires	Mobilisation d'un AMO foncier dédié pour l'opération Réalisation de bilans fonciers
		Travailler les emprises au plus près des besoins	
		Mutabilité du foncier en distinguant les besoins de l'aménagement et les besoins du chantier	
		Objectif de sobriété foncière. Optimisation des emprises foncières	
Innovation et numérique	FAIBLE	Engagement d'une démarche R&D pour la voie perméable (VF)	
		Expérimenter de nouvelles méthodes de travail	
		Continuer l'expérimentation d'application pour la remontée de gênes en phase chantier	

La charte Développement Durable formalise les objectifs retenus pour le projet de la ligne 4 du tramway de Nice.

La Métropole Nice Côte d'Azur, en tant que Maître d'Ouvrage, est chargée de sa diffusion aux parties prenantes, est garante de sa bonne application et en assure la promotion et la diffusion.

Pour le Président, et par délégation,

Le directeur des Infrastructures de transport

Jacques LE CORRE