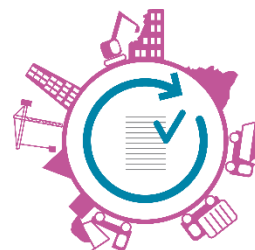


FICHE 6 – RETOUR D'EXPÉRIENCE

CREATION DES LIGNES TRAMWAY T4 ET T5 A NICE (06)



Intégration de l'économie circulaire en phase programme et concours



Objectif

Capitalisation sur les démarches économie circulaire engagées dans le projet

Phasage projet T4

PRO : juillet 2023

DUP : août 2023

DCE travaux : fin 2023

Mise en service : 2026

Phasage projet T5

PRO : décembre 2022

DUP : octobre 2023

DCE travaux : 2024

Mise en service : 2029

Phases concernées par la fiche REX

Les membres du projet

Maitrise d'ouvrage : Ville de Nice

Maitrise d'œuvre T4 : Egis / Ingerop

Maitrise d'œuvre T5 : Ingerop / Egis

1

Description du projet

Le projet des lignes 4 et 5 de tramway a été inscrit dans le schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon de 2040, schéma directeur ayant fait l'objet d'une concertation publique en 2009. La ligne 4 a pour but de desservir différents quartiers denses de 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 métropolitain, national et international. La ligne 5 de tramway passera par le centre de Nice, et relier ainsi d'autres communes : Saint-André-de-la-Roche, La Trinité et Drap.

Les objectifs de ce projet s'articulent autour de 3 axes : environnementaux, climatiques et économiques, mais également de requalifier les espaces publics en proposant un mode de transport doux et moins polluant.

Les enjeux sont :

- Améliorer l'offre de transport : en développant les transports en commun pour permettre de relier les quartiers, et communes de la métropole
- Réduire la part de l'automobile
- Requalifier l'espace public et développer les modes doux : en élargissant les trottoirs, en embellissant et en végétalisant les espaces partagés.

Sur le plan environnemental et climatique, le projet présente de fortes ambitions de sobriété et de préservation de la biodiversité, se traduisant 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, etc. À l'instar des lignes 2 et 3, la plateforme ferrée sera réalisée sur un espace majoritairement engazonné. Seuls les carrefours, les stations et les franchissements d'ouvrages d'art seront minéralisés, et ce, afin d'atténuer les effets du changement climatique.

Objectifs et actions

La Métropole de Nice Côte d'Azur a été retenue à l'appel à manifestation d'intérêt de la Région Provence Alpes Côte d'Azur dans le cadre du projet LIFE IP SMART WASTE, et a pu bénéficier de l'accompagnement à l'intégration de l'économie circulaire dans les opérations et marchés du BTP, mis en place entre 2020 et 2024, avec le suivi de l'opération T4 et T5 du tramway. En parallèle, la Métropole a bénéficié d'un accompagnement pour la mise en place d'une charte chantier vert opérationnelle avec la contribution de la Fédération Régionale du Bâtiment, l'Ademe et l'appui de la Région.

La première phase d'accompagnement a été suivie par de nombreux services de la Métropole, puis par un suivi plus spécifique de l'opération tramway. **C'est au cours de cet accompagnement que la Maitrise d'Ouvrage a fait le choix de mettre en place différents axes de travail et études à réaliser pour élaborer un projet selon les principes de l'économie circulaire en phase programmation** de cette opération :

Axe matériaux et innovation

- Diagnostic des ressources et besoins pour anticiper la gestion des terres et déblais
- Campagne de caractérisation des sols pour identifier leur composition et leur potentiel de valorisation
- Recherche de filière à plus forte valeur ajoutée que le remblaiement (ex. : la création de substrat fertile pour végétaux)
- Anticipation des flux générés par les déconstructions et constructions à venir aux abords des lignes
- Recherche d'un foncier disponible (friches...) pour la mise en place d'une plateforme de valorisation des matériaux (stockage, concassage et criblage)
- Sourcing des matières secondaires issues des autres projets du territoire (béton Acropolis, tunnel, terres végétales...) et identification de partenaires potentiels pour imaginer des synergies interchantiers
- Désimperméabilisation des sols et drainages des eaux
- Résilience aux changements climatiques des végétaux plantés
- Application de la charte chantier vert lors des opérations de travaux

Axe marché

- Réflexion sur la construction du marché (options, variantes...)
- Intégration de clauses relatives à :
 - La valorisation des déblais et la création d'écomatériaux
 - Le recours à des matériaux alternatifs
 - Le recours à une plateforme de valorisation des matériaux
 - La mise en place de synergies interchantiers
 - Une gestion des déblais / remblais permettant le réemploi in situ

Axe labélisation

- Certification HQE infrastructure durable avec plusieurs axes concernant l'économie circulaire :
 - N°1 Synergie et cohérence avec les projets du territoire et ses infrastructures
 - N°4 matériaux, coproduits et gestion des déchets
- Rédaction d'un plan d'action développement durable avec les intentions du projet

Méthodologie et facteurs de réussites

Cadrage du projet

- MOA / MOE : Disposer de compétences en économie circulaire (réfèrent développement durable, réfèrent économie circulaire...) soit en interne, soit par l'accompagnement d'un AMO EC
- MOA / AMO EC : Connaître les quantités et typologies des matériaux excavés et des besoins en matières entrantes
- MOA / MOE : Prévoir un planning permettant la mise en place de caractérisations, d'expérimentation
- MOE / AMO EC : Programmer des opérations intégrant la gestion des matériaux en priorité in situ
- MOA / MOE / AMO EC : Fixer des objectifs atteignables et chiffrés

Connaitre les acteurs et les projets du territoire

- MOA / AMO EC : Confronter les disponibilités / besoins en ressources, mettre en lien les besoins et les gisements générés par les projets en cours et à venir
- MOA / AMO EC : Recenser les MOA, MOE, AMO, entreprises du BTP, gestionnaires de déchets / matériaux susceptibles d'être impliqués
- MOA / AMO EC : Répertoire les savoir-faire locaux, la maturité des filières d'économie circulaire (porteurs de solutions), et les réseaux professionnels à engager dans la démarche.
- MOA / MOE / AMO EC : Evaluer les modalités de mise en œuvre des synergies (réemploi des matériaux d'une opération à une autre, montage d'une plateforme mutualisée ou de nouvelles filières de traitement de proximité, réaliser des études pour évaluer les impacts et bénéfices liés aux synergies (rapport coût-bénéfice, financements complémentaires, etc.).



Calibration d'une plateforme

- Disponibilité d'un foncier
- Temporalité entre le moment de la recherche et le besoin de la plateforme
- Trouver un modèle économique viable (loyer, exploitant, tarif...)
- Démontrer les retombées socio-économiques pour donner les éléments d'aides à la décision aux acteurs publics pour faciliter l'émergence de la plateforme
- S'appuyer sur les éco-organismes pour la recherche de financements

Écomatériaux

- Réussir à justifier le besoin en caractérisations pour des bénéfices futurs
- Recours aux matériaux alternatifs :
 - Assurer une disponibilité suffisante des stocks en écomatériaux pour éviter les ruptures d'approvisionnement, synonymes de surcoûts et de complications.
 - Concernant la « qualité perçue » des matériaux, la certification contribue à lever les freins assurantiels.
 - Privilégier une exigence performancielle à la présélection d'une typologie de matériaux donnée. Les variantes peuvent également être utilisées pour inciter l'émergence de propositions ambitieuses en termes d'économie circulaire.



Charte développement durable

La Métropole s'est engagée via une charte à respecter des actions, qui sont la déclinaison de 4 enjeux, dans le cadre de la démarche de certification HQE Infrastructure. Les 4 enjeux sont les suivants :

- Qualité de vie
- Respect de l'environnement
- Performance économique
- Management responsable

Par exemple, dans l'engagement « Respect de l'environnement », il est retrouvé les *actions Valorisation et réemploi de matériaux issus de la déconstruction et terres excavées et Utilisation de matériaux recyclés pour la Voie ferrée.*

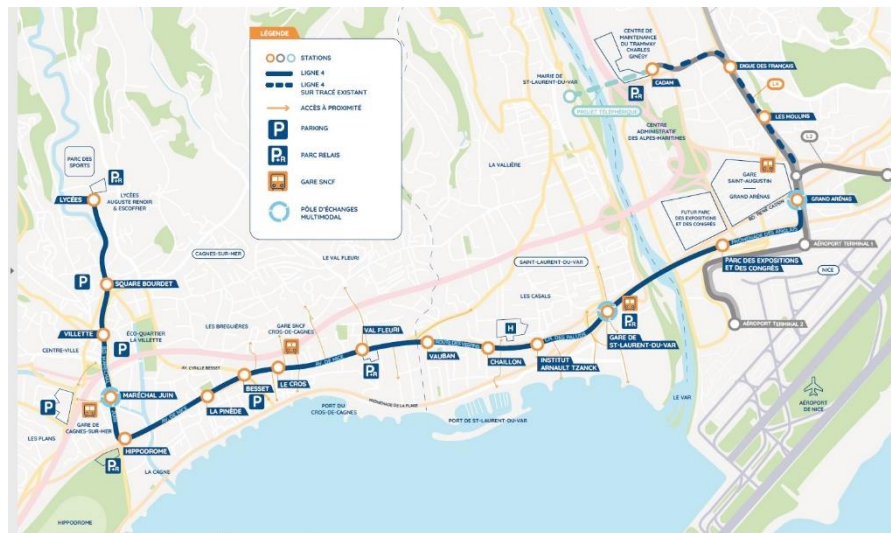
3 Retours d'expérience

Freins identifiés

- Temporalité
- Business modèle d'une plateforme
- Modification des habitudes pour les entreprises

Bilan financier

A ce stade du projet, il n'est pas possible d'obtenir un bilan financier du projet. Cependant, le budget prévisionnel pour la ligne T4 était initialement de 326 M d'€, et celui de la ligne T5 est de 350 M d'€, avec un financement de plus de 800 000 € par l'Europe pour réaliser les études de terrain, et par l'Etat pour environ 18 M d'€.



Plan du futur tracé de la ligne T4

Allez plus loin



[Charte développement durable T4](#)

[Ligne 4 | Tramway de la Métropole NCA](#)

[Le projet de la ligne 5 de tramway : Nice, La Trinité, Drap | Tramway de la Métropole NCA](#)