

Ligne 2 du tram : du port à l'aéroport en 26 minutes

Ça fait parler La ligne Est-Ouest a été présentée hier soir au palais Acropolis. Dix-neuf stations dont quatre souterraines ponctueront ce périple de 11,3 km

Fini les embouteillages pour se rendre du port à l'aéroport et à la préfecture, fini les traversées de la ville dans des bus qui n'en finissent jamais d'arriver.

En 2016, 26 minutes suffiront pour se rendre d'un bout à l'autre de la ville, dans des rames silencieuses qui fouleront sur la majeure partie du parcours un tapis de verdure !

Embarquement immédiat, hier soir, pour plusieurs centaines de Niçois qui ont accouru à Acropolis pour un premier voyage sur cette ligne Est-Ouest tant attendue.

Pas de ticket à valider pour ce trajet virtuel dans un futur proche. Nous montons dans l'une des rames au terminus situé entre le palais Nikaïa et la préfecture. 15 stations plus tard, au croisement de François-Grosso et de la rue de France, nous plongeons sous terre, à 20 mètres de profondeur, pour un périple en métro-tram qui nous conduira au port. Que les claustrophobes se rassurent : des puits de lumière sont prévus pour éclairer ces espaces.

Le feu vert des géologues

Ces quatre stations souterraines (Garibaldi, Durandy, Jean-Médecin et Alsace-Lorraine) constituent le coup d'audace de cette ligne 2. Comment traverser l'hypercentre sans encombre pour



L'une des 19 stations de la ligne 2 : celle de Saint-Augustin, à l'architecture très aérienne et contemporaine.

le commerce et sans nuire à l'urbanisme du XIX^e siècle ? En filant sous terre. Quant à l'hypothèque géologique, elle semble aujourd'hui définitivement levée. Oui, rien ne s'oppose à ce qu'on creuse, affirment les experts à l'issue d'une longue campagne de sondages en cours d'achèvement. « Les résultats obtenus sont meilleurs que les hypothèses de départ ». Ingénieurs et géologues ont donné le feu vert.

Le « tube » dans lequel va circuler le tram, se trouvera à - 25 mètres.

Alimentation au sol

Si le tram joue « mélodie en sous-sol » sur 3,2 km, il restera 8,1 km à l'air libre entre la rue de France et Saint-Augustin. Et là, bonne nouvelle pour les riverains et tous ceux craignant une gêne visuelle : contrairement à la ligne 1, il n'y aura aucune « ligne aérienne de con-

tact », pas de toile d'araignée donc. Les rames seront alimentées en énergie par le sol, comme à Bordeaux où ce système, après quelques ratés, a fait ses preuves.

Dépôt derrière le stade Ehrmann

Mais où dormira le tram, où seront entretenues et réparées les rames ? On se souvient de la bataille épique du Rouret, à Nice-Nord où le

centre de maintenance a dû s'imposer au forceps au pied des immeubles. Rien de tel cette fois. Le tram se « reposera » dans la plaine du Var, sur un espace de 3,5 ha situé entre le parc des sports Charles-Ehrmann et le fleuve, à l'emplacement d'un terrain d'entraînement, au nord d'un gymnase qui ne sera pas touché. Pour Christian Estrosi, ce « projet révolutionnaire » est aussi celui du « consensus ».

Quelques données

Fréquentation attendue

200 000 voyageurs par jour « à terme ».

Nombre de places dans les rames

300 personnes, la ligne 2 devant utiliser d'emblée des rames rallongées à 44 mètres.

Longueur

11,3 km, dont 3,2 enterrés. A l'Ouest, une patte d'oie divisera la ligne en 2 tronçons.

Stations

19, dont 4 souterraines.

Gain escompté

20 000 voitures en moins dans le centre (5,3 % du trafic), 15 à 17,5 % de polluants en moins, réduction du bruit de moitié (- 4 dB).

Parcs-relais

4 pour 1250 places au total : 700 à Saint-Augustin ; 250 à Ferber ; 250 Digue des Français ; 50 à Magnan.

Espaces verts

Trois hectares supplémentaires, soit 2400 nouveaux arbres.

GALLIENICE

- Des appartements du studio au 4 pièces avec parking en sous-sol.
- Accession soumise à des conditions fixées par la communauté urbaine Nice Côte d'Azur*

Contactez-nous pour plus d'informations !

0 810 002 334

PREMIER D'UN APPEL LOCAL

Lancement !



A NICE,
deux nouvelles adresses
pour devenir propriétaire
à des conditions
privilegiées !

*Gallienice et Belle Rive sont des programmes immobiliers en accession encadrés, réservés prioritairement aux résidents des communes de Nice Côte d'Azur, aux actifs et nouveaux actifs de la Communauté Urbaine** et soumis à conditions d'éligibilité fixées par la Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur. Parmi les conditions exigées: conditions de ressources, être primo-accédant, typologie du logement proportionnelle au nombre de membres du foyer; le logement devra constituer la résidence principale de l'acquéreur.

BELLE RIVE

- Des appartements du studio au 4 pièces avec parking en sous-sol.
- Accession soumise à des conditions fixées par la communauté urbaine Nice Côte d'Azur*

Plus de renseignements en appelant le

0 810 002 302

PREMIER D'UN APPEL LOCAL

Nouveau !



TVA à 5,5%



(1) Ces programmes feront l'objet d'une demande de label BBC-Effergie® auprès de l'organisme certificateur Ceqval. (2) Conditions de cession et d'éligibilité des acquéreurs fixées par la Communauté Urbaine de Nice Côte d'Azur à Bouygues Immobilier. Détails sur simple demande. (3) TVA à 5,5 % sous réserve que les conditions de l'article 278 bis 1.6 du Code Général des Impôts soient remplies (résidence principale de l'acquéreur - plafonds de ressources du résident/taire à respecter). Renseignements et conditions disponibles en espace de vente ou sur bouygues-immobilier.com.

Bouygues Immobilier
bouygues-immobilier.com



- 1 La future station souterraine de la ligne 2 au niveau du jardin Alsace-Lorraine.
- 2 La nouvelle ligne desservira le Terminal 2 de l'aéroport Nice-Côte d'Azur.
- 3 Le tramway empruntera le boulevard Paul-Montel.
- 4 Le quartier Saint-Augustin complètement remodelé pour le passage du tramway.

(Images Ville de Nice)

Le calendrier du chantier

- **Octobre-novembre 2011 :** enquête publique.
- **1^{er} semestre 2012 :** premiers travaux pour les diagnostics archéologiques au niveau des futures stations.
- **Mi-2012 :** début des travaux de terrassement des stations en sous-sol (les puits d'entrée).
- **Septembre 2013 :** arrivée du tunnelier à Nice et premier percement du tunnel à l'automne 2013.
- **Fin 2013 :** fin des travaux de surface au niveau des stations enterrées.
- **Mi-2014 :** début des travaux sur la partie aérienne du tracé.
- **Fin 2016 :** livraison de la ligne Est-Ouest.

La ligne 2 coûtera 758,7 millions d'euros

Si est un projet dont l'évaluation financière aura fait couler beaucoup de salive et d'encre, c'est bien celui de la ligne 2 du tram ! Aujourd'hui, la communauté urbaine est en mesure d'annoncer une somme précise : 758,7 millions d'euros. Un coût TTC exprimé en valeur de décembre 2009. Pour l'heure, si le prix est donc connu, la répartition du financement reste à finaliser. Nice Côte

d'Azur « espère au moins 160 M€ TTC de subventions », soit environ 21 % du total. L'Etat est annoncé pour 54,3 M€, le département au moins 50 M€, a promis Eric Ciotti. Restent en suspens des subventions demandées à la Région PACA – ce qui entraîne de récurrentes passes d'armes avec la gauche... –, à la société SACA gérant l'aéroport, ainsi qu'au FEDER (Fonds européen de développement régional).

A géométrie variable
Ces précisions financières apportées, la polémique devrait être enterrée. Elle avait débuté lorsque le maire avait annoncé son choix ultime d'un tramway enterré sous le centre-ville plutôt qu'en surface sur la Prom', le 9 octobre 2009. « La ligne 2 est estimée à 450 millions d'euros », avait-il alors précisé. La gauche était aussitôt entrée en polémique, communistes et socia-

listes évoquant plutôt 700 M€. Plus tard, le 4 octobre 2010, c'était il y a un an, gauche et droite s'écharpaient encore sur le sujet lors d'une mémorable réunion du bureau communautaire. Cette fois, le coût total du projet était évalué officiellement à 780 M€ TTC, une fourchette haute qui, après affinage, est désormais revenue au chiffre annoncé hier soir de 758,7 millions d'euros.

Des travaux moins « traumatisants »

Tout faire pour éviter le cauchemar que fut pour les Niçois le chantier de la ligne 1 ! C'est ce que le maire promet : « Nous mettrons tout en œuvre pour que les travaux de la ligne Est-Ouest soient indolores en centre-ville, avec le moins d'effets possible sur la circulation, la fréquentation piétonne et, bien sûr, le commerce ». Le passage en souterrain sur 3,6 km, soit plus d'un tiers du parcours, devrait aider à relever ce défi. L'hyper-centre et son tissu commercial dense seront épargnés.

Le tram ne ressortira à l'air libre qu'au croisement Grosso - rue de France pour filer vers l'aéroport. Si rien n'est encore tranché quant à l'arrivée des rames en aérien ou en souterrain sur la place Ile-de-Beauté, « l'enterrement » est garanti au moins jusqu'à l'angle Ségurane-Gautier. De quoi rassurer les commerces dans le secteur de Garibaldi. Moins de chantiers perturbateurs en surface donc, selon les responsables techniques : « Le tunnel limitera les travaux dans le centre, grâce

à une technique éprouvée et adaptée à la géologie du site. Le percement se fera avec un tunnelier à pression de boue. Ce mode présente l'avantage d'aller vite, jusqu'à 10 m par jour, avec un impact bien moindre sur l'environnement que des travaux de surface ». D'autres mesures sont prévues pour « limiter les dégâts ».
- Sur la Californie et les autres artères, une voie de circulation dans chaque sens sera gardée.
- Mise en place d'un plan de circulation pour privilégier les contournements (A8, voie Mathis...).

Tramway : la nouvelle ligne Est-Ouest

