CONSEIL GENERAL DES ALPES-MARITIMES

Marc CONCAS
Conseiller Général des Alpes Maritimes
1er Canton de NICE

Messieurs les Commissaires Enquêteurs
chargés de l'enquête publique relative à la
ligne 2 du Tramway de NICE

NICE, le 20 janvier 2012

CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA LIGNE 2 DU TRAMWAY ET CONSEQUENCES DU TRACE SUR LE QUARTIER DU PORT

Messieurs les Commissaires Enquêteurs,

C'est en ma qualité de Conseiller Général du 1er canton de NICE, regroupant les secteurs du Vieux-Nice et du Port de Nice, canton directement concerné par l'implantation du terminus de la ligne 2 du tramway sur la Place Ile de Beauté que je me permets de vous adresser le présent dire, en vous remerciant de bien vouloir l'annexer à l'ensemble des observations que vous avez pu recueillir depuis l'ouverture de cette enquête publique jusqu'à sa clôture ce jour 20 janvier 2012.

Il convient de rappeler au préalable que c'est désormais la Métropole Nice Côte d'Azur qui est le Maître d'Ouvrage du projet.

Se prévalant des nuisances générées par la réalisation de la ligne 1, le Maître d'Ouvrage souhaite réaliser une ligne 2 de tramway en partie souterraine avec les objectifs suivants :

- réaliser moins de chantiers perturbateurs en centre ville,
- réaliser des chantiers importants mais très localisés pour une durée limitée,
- limiter les nuisances pour les riverains.

De l'Ouest de la Ville jusqu'au secteur Grosso, cette ligne 2 utilisera le TCSP actuellement utilisé par les bus.

Il s'agit d'un TCSP dont les réseaux souterrains ont tous déjà été déviés à l'initiative de la précédente équipe municipale, ce réseau pouvant parfaitement et immédiatement accueillir les rails d'un tramway en surface, avec une durée de travaux limitée.

Le problème vient du fait que le Maître de l'Ouvrage a décidé de faire circuler un tramway enterré du secteur Grosso à l'arrêt dénommé Garibaldi/Ségurane et c'est au niveau de l'angle de la rue Ségurane et de la rue Antoine Gautier que le tramway doit ressortir en aérien, en empruntant une trémie de descente jusqu'à la place Ile de Beauté, lieu de son terminus théorique en surface.

La présente contribution a vocation à vous fournir les éléments de réflexion relatifs à l'implantation d'un tramway sur le secteur allant de la Place Garibaldi à la Place Ile de Beauté.

La question de la pertinence d'un tramway en souterrain, sur une profondeur allant de 20 à 30 mètres avec un percement initial pouvant aller jusqu'à 50 mètres de profondeur devra être posée au préalable, le sol niçois étant connu pour son instabilité en raison de la présence abondante des eaux, soit celles recueillies gravitairement des collines niçoises soit celles des bras du paillon et des cours d'eau existants dans le secteur, lesquels se déversent dans le Port de Nice.(Sourgentin, Fontaine de la Ville et Lympia)

L'option souterraine suppose non seulement des excavations importantes mais surtout le traitement de déblais évalués à 1500 tonnes par jour et dont l'enlèvement sera assuré par plus de 70 camions par jour uniquement sur le quartier du Port.

Ce quartier sera donc nécessairement impacté par l'enlèvement des déblais alors même qu'il est déjà saturé.

Le dossier de l'enquête publique a révélé que seuls 150 sondages ont été effectués sur l'ensemble du tronçon de la ligne 2, un certain nombre de sondages étant des sondages anciens que le Maître de l'Ouvrage a repris à son compte pour valider ses études de sol.

A l'évidence, ces sondages sont très insuffisants et ils ne permettent en aucune manière de déterminer avec certitude la pertinence d'un projet de tramway enterré, les incertitudes techniques étant par nature génératrices d'incertitudes sur le plan budgétaire, s'agissant d'un projet déjà extrêmement coûteux.

Enfin, la sortie du tramway à l'angle de la rue Ségurane et de la rue Antoine Gautier est génératrice de désordres irréversibles tant pour les habitants des immeubles sis au 22 rue Ségurane et au 4 rue Antoine Gautier, tous contraints de quitter les lieux dans le cadre d'une procédure d'expropriation, que pour les antiquaires situés sur la rue Ségurane et sur la rue Antoine Gautier.

Il convient de rappeler que tous les résidents des 22 rue Ségurane et 4 rue Antoine Gautier ont été destinataires d'une lettre du Maître de l'Ouvrage les invitant à déclarer la valeur des biens immobiliers dont ils sont propriétaires, le Maître de l'Ouvrage ayant indiqué son intention de les acquérir pour permettre la remontée de la rame de tramway du sous-sol vers la surface, à l'entrée de la rue Antoine Gautier.

Votre attention est attirée sur le caractère insupportable d'une telle décision et sur les conséquences graves qu'elle peut entraîner pour de nombreuses familles habitant cet immeuble édifié au 18e siècle et pour lequel l'avis de l'ABF devrait être requis.

J'ignore à ce stade s'il a émis un avis quelconque alors que c'est précisément l'ancienneté de ce bâtiment qui a conduit le Maître de l'Ouvrage à envisager la procédure d'expropriation pour éviter les conséquences de tout risque éventuel d'effondrement.

Ce tracé entraîne des conséquences tout aussi dramatiques pour les antiquaires implantés dans le secteur, alors même que leur regroupement les place au 2eme rang national.

La présence de rames de tramway sur la rue Antoine Gautier sonnera de manière définitive le glas de leur activité professionnelle, laquelle nécessite d'une part la manutention quotidienne d'objets de valeur, et d'autre part, une nécessaire proximité avec la clientèle désireuse d'accéder aux commerces.

La notoriété des antiquaires du Port n'est plus à démontrer et leur départ, après une installation depuis plus d'un demi siècle, portera un coup fatal à l'attractivité du Port de NICE.

L'implantation de la gare souterraine à l'entrée de la rue Segurane est elle aussi, génératrice de désordres puisqu'elle entraîne la démolition d'une partie de la Caserne Filley et plus précisément le bâtiment d'architecture 1930 situé le long de la rue, ainsi que la petite maison contigüe.

Que dire enfin de la descente de cette même rame de tramway le long de la rue Antoine Gautier et son arrivée en aérien sur la place Ile de Beauté devant l'église du Port, dans un secteur qui constitue un point noir routier, au carrefour de plusieurs axes extrêmement importants.

Je me permets de vous rappeler que les automobilistes arrivant par la basse Corniche de l'Est du département descendent le boulevard Carnot et arrivent sur la place Ile de Beauté avec trois options majoritairement utilisées :

- soit la direction centre ville par la rue Cassini vers la place Garibaldi,
- soit la direction bord de mer le long du Port par le Quai Papacino.
- soit la direction est de la ville par la rue François Guisol

L'implantation d'un tramway aérien sur ce secteur paralysera la circulation et les automobilistes auront le réflexe naturel de quitter la basse Corniche pour arriver sur la moyenne Corniche, à hauteur de la Place Max Barel déjà saturée.

Je vous renvoie respectueusement à un examen sur le terrain de la fluidité de la circulation sur la rue Barla, secteur déjà saturé alors même que l'axe Ile de Beauté est actuellement ouvert à la circulation, ce qui vous convaincra du caractère éminemment dangereux d'un tramway arrivant en aérien sur la place Ile de Beauté.

Cette idée doit être sèchement rejetée.

*****

Le Maître de l'Ouvrage pourrait avoir la tentation de renoncer à la trémie de la rue Antoine Gautier pour faire en sorte que le tramway circulant en souterrain en provenance de la place Garibaldi reste en souterrain jusqu'à la place Ile de Beauté dont la gare serait elle aussi entièrement souterraine.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une option abordée par votre enquête publique, nous ne pouvons faire l'économie de cette réflexion.

Toutefois, cette hypothèse de travail semble difficilement réalisable dans la mesure où la gare souterraine située à la verticale de la place Ile de Beauté supposera pour sa réalisation, une excavation d'une largeur d'au moins 20 mètres puis un creusement à la verticale jusqu'à une cinquantaine de mètres de profondeur et la pose de divers cuvelages permettant d'assurer l'étanchéité et la canalisation des eaux existantes au sous-sol.

Cette excavation importante entraînera un nécessaire traitement des déblais ainsi qu'un traitement en continu du pompage des eaux, dans un secteur où, sauf erreur ou omission de ma part, aucun sondage ne semble avoir été effectué par le Maître de l'Ouvrage.

Cette hypothèse mérite donc d'être étudiée avec précision et le Maître de l'Ouvrage devra impérativement procéder à une étude de faisabilité d'une gare enterrée sous la Place Ile de Beauté, les services techniques n'ayant étudié qu'une arrivée en surface.

Cette option ne supprimera pas l'incidence sur le tréfonds des immeubles du 22 rue Ségurane et 4 rue Antoine Gautier sauf si le Maître de l'Ouvrage venait à renoncer à l'implantation d'une gare enterrée à l'entrée de la rue Segurane pour la positionner en souterrain, au centre de la Place Garibaldi.

Or, pour permettre à la rame de tramway de circuler dans l'axe le plus droit entre la Place Garibaldi et la place Ile de Beauté, c'est à dire sous la rue Cassini, encore faut-il que la gare enterrée de la place Garibaldi se situe en plein centre de la place.

Or, il a précédemment été rappelé la nécessité d'une excavation d'un rayon de plus de 20 mètres et d'une profondeur de 50 mètres pour pouvoir implanter une gare enterrée.

Cette hypothèse de travail semble actuellement inenvisageable sur la place Garibaldi.

*****

L'examen du registre des contributions déposé dans le cadre de l'enquête publique m'a permis de constater qu'un certain nombre de riverains souhaitait la mise en oeuvre d'une étrange hypothèse de travail, à savoir l'arrivée de la rame du tramway en contrebas sur le quai Cassini, quai situé au nord du bassin Lympia et de chaque côté de l'Escalier monumental.

Cette hypothèse est à proscrire formellement.

Elle ne présente aucun avantage et elle est génératrice de nombreuses nuisances tant pour les habitants du quartier que pour les professionnels travaillant sur le Port.

En effet, ceux qui ont imaginé cette hypothèse doivent garder à l'esprit le fait que lorsque le tramway aura quitté le quai Cassini, il laissera à l'angle du mur Nord/Ouest (angle Ile de Beauté/Papacino), un immense trou de tunnel d'une largeur minimale de 10 mètres, avec les nuisances que la seule présence d'un tel tunnel peut générer.

Les promoteurs de cette étrange idée semblent également avoir oublié que le tramway circule tous les jours entre 6 heures et 1 heure du matin, de telle sorte que l'implantation d'une gare de tramway au quai Cassini supposera l'utilisation constante de l'Escalier monumental pour y accéder et laissera un certain nombre d'usagers en contrebas des quais du Port, souvent à une heure tardive, à proximité de navires de grande plaisance particulièrement luxueux, et dans une zone non sécurisée et non traitée par les caméras de vidéosurveillance.

Cette implantation en contrebas est donc génératrice d'insécurité.

Au surplus, la présence de rails de tramway le long du quai Cassini supprimera immédiatement 120 places de parking dans un secteur qui en manque considérablement et pour lequel nous ne pouvons actuellement espérer que 480 places au titre du parking de la douane, l'offre de stationnement promise n'ayant pas été satisfaite.

De plus, l'hypothèse d'un tramway sur le quai Cassini va immanquablement saturer le Boulevard Stalingrad pour les raisons ci-après décrites :

Durant la saison estivale et afin de permettre de manière aussi efficace que possible le débarquement des automobilistes sortant des ferries en provenance de la Corse, les responsables du Port utilisent la rampe du quai du Commerce débouchant sur le boulevard Stalingrad et dans l'hypothèse d'un afflux de véhicules en raison des nombreuses rotations estivales, ils déportent les automobilistes le long des quais du Port afin de permettre leur sortie par la rue Robilante, à proximité du quai de la Douane et des Puces de Nice.

Or, la présence d'un tramway sur le quai Cassini rendra impossible ce déport de circulation, coupera purement et simplement le Port en deux, contraignant l'exploitant à dévier l'intégralité des automobilistes débarquant sur le Port vers le boulevard Stalingrad qui sera totalement saturé.

Je suppose que l'hypothèse du quai Cassini sera également rejetée par les professionnels du Port, qui ne manqueront pas de déplorer comme moi :

- le départ immédiat de la grande plaisance,
- la suppression de la liaison entre la rampe du Commerce et le quai Robilante
- l'obligation de sécuriser les quais à une heure tardive

De plus, le Maître d'Ouvrage a indiqué que le tramway place Ile de Beauté n'était qu'une étape, ce tramway ayant vocation à se prolonger vers l'Est et le Nord en direction de la gare de Riquier.

Or, la présence d'un tramway quai Cassini contraindra le Maître d'Ouvrage à percer un second trou sur le mur Nord/Est à l'angle du quai des Deux Emmanuels et de la place Ile de Beauté, chaque angle du bassin Lympia subissant ainsi la présence de deux trous béants, ce qui ne peut raisonnablement être envisagé.

Ainsi, force est de constater qu'aucune hypothèse de travail ne permet de conclure, en l'état du dossier présenté par le Maître de l'Ouvrage, à la faisabilité de l'arrivée d'un tramway sur la place Ile de Beauté soit en aérien, soit en souterrain.

*****

On ne peut également que déplorer le fait que le tracé de cette ligne 2 ne présente pas une connexion directe avec la gare de Riquier, laquelle par sa fréquentation d'au moins 5.000 voyageurs par jour, place cette gare au cinquième rang des gares du département des Alpes-Maritimes.

Il s'agit pourtant d'un énorme bassin de population qui prend le train sur la gare de Riquier chaque matin en direction de l'Est du département, et nombreux sont les niçois qui travaillent sur la Principauté de Monaco.

La Principauté de Monaco est d'ailleurs sensible au dossier de la ligne 2 du tramway, et elle m'a directement exprimé son souci, par la voie du Président de son Conseil National, de permettre à la main d'oeuvre venant travailler sur MONACO, d'utiliser des modes de déplacements autres que l'automobile, compte tenu de la saturation du secteur.

Or, le dossier de l'enquête publique ne montre aucune étude particulière permettant de relier les lignes 1 et les lignes 2 à la gare de Riquier.

Pourtant, les hypothèses de travail sont nombreuses :

- au bout de la rue de la République et au niveau de la place Armée du Rhin, il peut être envisagé de faire tourner la ligne 1 du tramway sur le boulevard Pierre Sola afin de desservir la gare de Riquier située au bout de ce boulevard, puis faire tourner les rails sous le pont de chemin de fer, pour rejoindre ceux déjà implantés sur le boulevard Saint Roch.

- une autre hypothèse de desserte de la gare de Riquier peut être envisagée soit par un tramway arrivant en souterrain sous la gare actuelle dans un tracé qu'il appartiendra au Maître de l'Ouvrage d'établir, en liaison avec la gare enterrée de la Place Ile de Beauté, avec les contraintes exprimées plus haut.

- soit par un déplacement pur et simple de la gare de Riquier en un autre lieu, par exemple sur les terrains à proximité du bâtiment EDF, dans une zone complètement ouverte et susceptible d'accueillir un grand parking relais.

Là encore, ce dossier justifie un nouvel examen afin de prendre en compte les éléments liés à la nécessaire desserte de la gare de Riquier, le secteur Barla/Arson étant un important bassin de population, beaucoup plus dense et potentiellement plus apte à utiliser les transports en commun, que ne l'est le bassin de population situé sur le secteur de l'avenue de la Californie.

Après avoir évoqué les défaillances du dossier sur le plan technique, je ne peux m'empêcher d'aborder les failles du dossier sur le plan budgétaire.

J'ai précédemment rappelé l'insuffisance de sondages et par voie de conséquence, le caractère incertain du chiffrage de ce dossier.

Il résulte des éléments recueillis que l'option choisie d'un tramway en souterrain est génératrice d'un surcoût de plus de 300 millions €.

Cette somme considérable pourrait être utilisée à la nécessaire indemnisation des commerces pouvant être impactés par l'implantation d'un tramway en surface dont le tracé reste à définir, la sagesse commandant en temps de crise d'abandonner l'option souterraine incertaine et couteuse.

Le Maître de l'Ouvrage pourrait ainsi proposer un nouveau tracé en aérien utilisant l'intégralité du TCSP, fort de la déviation des réseaux que les niçois ont déjà assumés.

Le succès de la ligne 1 vient de sa présence aérienne et de la requalification urbaine que son implantation a pu générer dans un certain nombre de quartiers de la Ville de Nice, longtemps délaissés.

Je considère que le dossier du Maître de l'Ouvrage est particulièrement insuffisant car :

- des études complémentaires doivent être conduites au titre des sondages
- une réflexion doit être conduite pour une desserte de la gare de Riquier

Il est impératif d'abandonner le funeste projet de terminus sur la Place Ile de beauté, qui ne générera que les désordres irréversibles au préjudice de tous les acteurs du quartier, qu'il s'agisse des antiquaires, des riverains des secteurs Segurane-Gautier ou Stalingrad et des professionnels du Port de NICE et repenser par voie de conséquence un autre tracé.

Telles sont Mesdames et Messieurs les Commissaires Enquêteurs, les réflexions que je souhaitais vous livrer en ma qualité d'élu du quartier du Port de Nice, vous rappelant à cette occasion que le quartier du Port me paraît desservi par l'arrêt de la ligne 1 dénommé Garibaldi.

Seuls des aménagements simples sous la forme de navettes rapides circulant en continue sur un trajet *parc Vigier/Quai des Deux Emmanuels/place Garibaldi*, avec validation d'un ticket unique permettant l'utilisation de la navette et du tramway de la ligne 1, seraient de nature à satisfaire les besoins des habitants du quartier, tout en préservant l'ensemble des activités du Port de Nice et sans causer les dégâts irréversibles précédemment décrits.

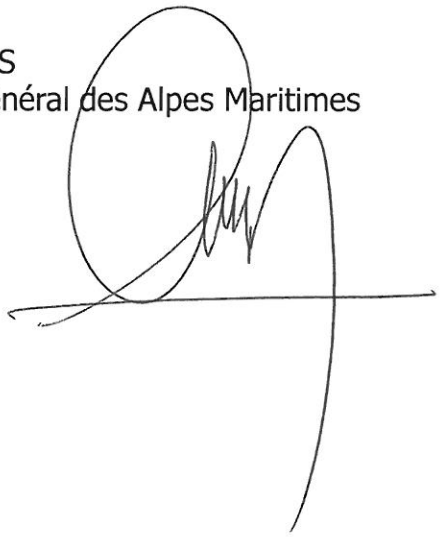
La desserte du quartier du Port par la seule Place Garibaldi était d'ailleurs partagée par l'actuel Maire de NICE, Président de la Métropole NCA, puisque je vous rappelle que son projet initial de tracé de la ligne 2 prévoyait une implantation du tramway sur la promenade des Anglais, de la Place Massena à l'aéroport de NICE, le Maire de NICE considérant ainsi que la Place Massena était le point le plus à l'est de cette ligne.

Aucune hypothèse de travail n'avait envisagé un terminus sur la Place Ile de Beauté, alors et surtout qu'un terminus suppose la présence d'un parking relais.

Or, le dossier du Maître de l'Ouvrage est vide sur ce point, l'offre de parkings est actuellement inexistante, dans un secteur qui souffre déjà de la démolition du parking de la Promenade du Paillon, sans offre alternative de remplacement.

Vous remerciant de l'attention que vous porterez au présent dire, je vous prie de croire en l'assurance de ma parfaite considération.

Marc CONCAS
Conseiller Général des Alpes Maritimes



4, rue Blacas 06000 NICE
Téléphone 04 97 18 79 48 Télécopie 04 93 13 30 10 Portable 06 07 64 42 58
marc.concas@orange.fr - site web www.marc-concas.com