

Contribution à l'enquête publique Tramway de Nice ligne 2

Tout d'abord un rappel :

- les Alternatifs sont favorables aux modes de transport collectifs et particulièrement au tramway ;
- les Alternatifs, et en particulier leur élu au conseil municipal de Nice lors de la précédente mandature, se sont mobilisé-e-s pour la réalisation du tramway, sur rail et non sur pneu ; puis pour le prolongement de la ligne 1 jusqu'à son terme (desservant le quartier niçois de l'Ariane et la commune de La Trinité).

Concernant l'enquête publique.

Les Alternatifs se félicitent :

- de la multiplication des points (trois) dans laquelle l'enquête peut être consultée ;
- de la présence de plusieurs commissaires enquêteurs.

Par contre, les Alternatifs déplorent :

- le nombre insuffisant de dossiers mis à disposition (étant donné que le volume de chaque dossier nécessite plusieurs heures de lecture)
- la présentation des dossiers, mêlant à la fois des éléments de "communication" (éléments très orientés, à la limite de la pure propagande), des informations utiles à la compréhension et d'autres éléments d'information certes séduisant, mais quasiment inutiles. Ce mélange des genres ne peut que rendre très aléatoire pour la majorité de la population l'accès aux données essentielles.

Concernant le projet lui-même.

I - Choix prioritaire de réalisation de la ligne 2.

Les Alternatifs ont toujours demandé la réalisation du prolongement de la ligne 1 jusqu'à l'Ariane et La Trinité avant toute autre réalisation. La promesse de ce prolongement avait d'ailleurs conditionné les aides de l'État du temps du ministre Gayssot.

La justification par le calcul (population + emploi)/km d'un ratio plus élevé (17 000/km contre 10 000/km) sur le trajet de la future ligne 2 par rapport au trajet du prolongement de la ligne 1 ne nous semble pas pertinent. Ce calcul ne tient aucun compte de la sociologie des populations concernées (âge, revenus, besoin de déplacements autre que le travail, etc.).

Si l'on ne prend en compte que le calcul (population + emploi)/km, les habitantes et habitants de l'Ariane et La Trinité ne verront jamais le tram arriver chez elles/eux, les ratios calculés pour les hypothétiques lignes 3 (12 000/km) et 4 (13 000/km) étant plus élevés que celui les concernant.

II - Le Trajet.

1 - Les Alternatifs approuvent la double desserte, en fourche, des terminaux (T1 + T2) de l'aéroport d'une part, du quartier des Moulins, de Nikaïa et du CADAM d'autre part*.

Ils récusent par contre l'abandon du terminus à Riquier. La gare de Riquier, avec 1 360 000 de passagers/an, est un point où l'échange multimodal est nécessaire. Il est à noter que la gare de Riquier est prise en compte de façon conséquente dans le développement des TER lié à la réalisation de la LGV (voir la consultation actuellement en cours sur la partie Nice-Italie de la ligne nouvelle et la réorganisation des TER sur ce secteur).

2 - Le tunnel (3,2 km)

a. Les Alternatifs réfutent les arguments exposés en faveur du passage en souterrain d'une partie de la ligne entre Grosso et Garibaldi :

- pendant le chantier, les "désagréments" entraînés par le percement du tunnel et la réalisation des stations souterraines, avec le volume de gravats à évacuer (par camion) que cela représente, avec la mise en place du tunnelier, etc. seront aussi lourds que la gêne d'un chantier de ligne en surface.

- à l'issue de la réalisation, la liberté de circulation laissée aux automobiles va à l'encontre du but recherché, tant en terme de convivialité urbaine qu'en terme de pollution.

- le passage en tunnel ne permet pas une réelle interconnection entre la ligne 1 existante et la nouvelle ligne 2.

- si le respect de la ville du XIXe siècle est conséquent à la disparition sous terre du tram (contrairement à la partie aérienne qui "met en valeur" la ville du XXe), que devient-il place Île-de-Beauté ? où est-il lors de l'amputation du jardin Alsace-Lorraine, pourtant classé JIM (Jardin d'intérêt majeur) ?

- quant à l'argument "*le passage en tunnel permet de s'affranchir des perturbations liées aux manifestations sociales*", c'est très, très cher payer (au moins 300 millions d'euros) pour quelques heures annuelles de "perturbations"!

b. Les Alternatifs s'indignent de l'incroyable faiblesse et approximation de l'étude géologique**... au point de douter de la réelle volonté des décideurs de voir réaliser ce tunnel. Ils s'inquiètent néanmoins des conséquences, si le tunnel se réalisait dans de telles conditions, de la mise en place d'un tube étanche de plus de trois kilomètres dans des nappes aquifères dont il modifiera considérablement l'évolution, avec les risques que cela entraîne pour le bâti existant.

c. Les Alternatifs savent par expérience que les coûts annoncés lors de projets de percements de tunnels ne sont jamais respectés. Le coût final est généralement (au mieux) multiplié par deux. Qu'en serait-il à Nice, sur les bases d'une "étude" si sommaire ? une multiplication par deux ? par trois ? par dix ?

III - Conclusion.

Les Alternatifs sont favorables :

- à la **réalisation, immédiate** et en priorité, **du prolongement de la ligne 1**, par l'Ariane, jusqu'à son terme à La Trinité.

- à la **réalisation de la ligne 2, en surface**, du CADAM et de l'aéroport **jusqu'à Riquier** (devenant un véritable pôle multimodal) par le tracé jugé le meilleur des cinq tracés étudiés avant l'idée saugrenue du tunnel : Californie-Liberté-Joffre, avec véritables interconnections à J.Médecin et Garibaldi.

*Indiquer la desserte du MIN, point effectivement positif, à l'heure où le déménagement de celui-ci à La Gaude est programmé révèle-t-il une forme d'humour ou une résistance cachée à une décision aberrante (déplacer le MIN) ?

**Il est partout répété des phrases telles que "*Le projet ne devrait pas avoir d'incidences...*" (p.559). Mais quand on lit page 560 que "*Cette apparente contradiction peut être interprétée comme une conséquence des approximations conceptuelles du modèle (...)*" et que "*Le modèle développé pour tenter d'évaluer l'impact hydrogéologique des infrastructures projetées nécessite l'adoption d'hypothèses simplificatrices*", on s'étonne de la conclusion "*Les effets liés au tunnel sont peu perceptibles*" !

Nice le 18 janvier 2012