

ohé

LE JOURNAL
DE LA LIGNE OUEST • EST

N°1
NOV. 2014

ESPACES SOUTERRAINS

LES TRAVAUX ONT COMMENCÉ !



TUNNELIERS

Des exploits
technologiques



L'INFORMATION AU CŒUR DU PROJET

3 questions à Anne Ramos



Ohé, LES NEWS

INFOS UN SITE DÉDIÉ POUR SUIVRE LES TRAVAUX

Retrouvez dès maintenant sur le nouveau site tramway.nice.fr toutes les informations relatives aux travaux de la ligne Ouest-Est : tracés, plans de circulation, planning, etc. Ergonomique et intuitif, ce site est « web responsive », c'est-à-dire consultable à partir de votre smartphone ou tablette.



ÉDITO

J'ai souhaité placer le projet de la ligne Ouest-Est du tramway, porteur de développement et de qualité de vie, sous le signe de la communication et de la proximité, en veillant à ce que tous les habitants de la Métropole soient informés au mieux et au plus près de chez eux. C'est pourquoi j'ai demandé à Anne Ramos, Conseillère Municipale et Métropolitaine, d'organiser le dispositif de communication de proximité autour du projet. Aujourd'hui, afin de compléter les points Infotram et le site web déjà en place, je vous propose avec « Ohé », le Journal du Tram, un rendez-vous régulier qui apporte un éclairage différent sur la réalisation du projet. Le premier numéro est consacré au tunnel, gage de performance de notre réseau de transports en commun et de préservation de notre qualité de vie en ville.

Christian Estrosi,
Député-Maire de Nice,
Président de la Métropole
Nice Côte d'Azur



UN NOUVEAU POINT INFOTRAM 27, BOULEVARD VICTOR HUGO

Après les secteurs Garibaldi et Grosso, c'est au tour de Victor Hugo de bénéficier d'un point Infotram. Animé par une équipe dédiée, ce troisième relais d'information est désormais à la disposition des riverains et des commerçants. **Plus d'infos sur les horaires sur tramway.nice.fr**

SECTEUR OUEST DU TRACÉ

RECONNAISSANCES EN COURS

Au cours des prochains mois, des travaux de reconnaissance vont avoir lieu entre Magnan et le Centre Administratif Départemental. Objectifs : réaliser les diagnostics archéologiques et définir l'emplacement exact des réseaux en vue de leur déviation sur la partie en surface du tracé. Ces travaux occasionneront, sur une courte durée, quelques perturbations de circulation et de stationnement.

Ohé, 3 QUESTIONS À

Anne Ramos

Conseillère Municipale et Métropolitaine, Responsable de la communication de proximité du chantier du tramway



LAURE



FANNY

Comment communiquez-vous sur le projet de la ligne Ouest-Est du tramway ?

À la demande de Christian Estrosi, Président de la Métropole Nice Côte d'Azur, nous avons mis en place un dispositif de communication de proximité à destination des riverains des chantiers et des commerçants. Nous leur apportons une écoute personnalisée et organisons des réunions de travail avec eux afin d'adapter éventuellement les travaux.

Comment l'information sur les travaux est-elle relayée ?

D'une part, via une équipe d'agents, dans les points Infotram implantés au cœur des zones de travaux : Garibaldi, Grosso et maintenant Victor Hugo. D'autre part, via le site internet du tramway où sont mis en ligne les plans des travaux à la semaine (semainiers). En parallèle, des réunions sont organisées avec les syndicats, les représentants des conseils syndicaux et les commerçants concernés.

Les riverains peuvent-ils vous poser directement leurs questions ?

Oui, je tiens des permanences tous les vendredis, en alternance dans les différents points Infotram. Tout le monde peut venir me voir pour savoir ce qui se passe devant chez lui...



JULIE



CATHERINE



CHRISTINE

L'ÉQUIPE
INFOTRAM

Ohé, LE FOCUS

PLUS D'INFOS SUR
TRAMWAY.NICE.FR



La station souterraine «Durandy».



Les travaux de la rue Ségurane.



La station souterraine «Alsace Lorraine».

ESPACES SOUTERRAINS

LES TRAVAUX ONT COMMENCÉ !

Le tunnel est la solution d'avenir qui a été retenue pour une partie du tracé de la ligne Ouest-Est, avec deux objectifs principaux : la desserte efficace du centre-ville et la préservation du patrimoine architectural niçois.

Véritable projet d'urbanisme, le tunnel permettra une desserte optimale du centre-ville de Nice tout en préservant sa qualité architecturale du XIX^e siècle. Avec des zones de travaux très localisées, ce tracé souterrain de 3,2 kilomètres n'occasionnera qu'un impact limité sur la vie et l'activité économique des quartiers. Le tunnel est aussi le choix de la performance. Sur le tronçon souterrain, le tramway fonctionnera « comme un métro », avec une vitesse de pointe élevée (70 km/h) et une vitesse commerciale performante (25 km/h), permettant des

temps de parcours très attractifs et fiables qui contribuent à rendre le tracé souterrain réellement concurrentiel par rapport à l'automobile. En effet, la vitesse commerciale, qui tient compte des temps d'arrêt de la rame, est un élément essentiel de l'attractivité d'une ligne de transport public.

LE CHOIX DE LA QUALITÉ DE VIE

Le tunnel abritera quatre stations souterraines : « Alsace Lorraine », « Jean Médecin », « Durandy » et « Garibaldi ». Séparées d'une distance moyenne de moins de 800 mètres, ces quatre stations répondront au même principe

architectural : la salle des billets au premier niveau, une mezzanine au 2^e niveau permettant l'accès aux quais, les quais au 3^e niveau. Leur aménagement a fait l'objet d'un soin particulier pour rendre les lieux agréables, sûrs et fonctionnels : des dimensions à taille humaine (60 mètres de long), des ascenseurs desservant tous les niveaux depuis la rue, des caméras de vidéoprotection pour assurer la sécurité des voyageurs...

DES RECONNAISSANCES PRÉALABLES

Côté patrimoine architectural, tous les bâtiments situés le long du tracé du tunnel font l'objet d'un diagnostic préalable. Des relevés topographiques sont systématiquement effectués. Près de 350 copropriétés situées sur le tracé du tunnel ou en périphérie sont en cours de visite de la part du groupement en

charge des travaux. Par ailleurs, des référés préventifs sont en cours sur tous les immeubles concernés par les travaux du tunnel, des puits ou des stations.

LE TUNNELIER : UNE MERVEILLE DE TECHNOLOGIE

Après étude approfondie du sous-sol niçois, l'utilisation d'un tunnelier à pression de boue et la technique des parois moulées ont été jugées les plus appropriées pour réaliser le creusement du tunnel et des stations souterraines. Avec plus de 450 sondages effectués le long du tracé du tunnel et à proximité, le sous-sol niçois a été étudié en profondeur. Ces études ont mis en évidence l'existence d'un « scénario géologique » compatible avec la réalisation d'un tunnel et le choix d'un tunnelier à pression de boue. Cette machine impressionnante creuse 10 mètres de tunnel par jour, ►

ILS FONT LE TRAM



LAURENT CARRÈRE

DIRECTEUR TRAMWAY MÉTROPOLE NCA
« Je suis en charge du pilotage global du projet et de la coordination de tous les acteurs. »



CATHERINE VIDAL

AGENT INFOTRAM MÉTROPOLE NCA
« Ma mission : informer et accompagner les commerçants et les riverains, au quotidien. »



ROBIN BETEND

RESPONSABLE DU PUIITS D'ENTRÉE,
GROUPEMENT THAUMASIA
« Je supervise le creusement du puits qui permettra d'accueillir le tunnelier. »



JEAN-BAPTISTE RAPETTI

RESPONSABLE DE LA SECTION
SOUTERRAINE, GROUPEMENT ESSIA
« Je suis le responsable des travaux de génie civil pour la maîtrise d'œuvre. »

Ohé, LE FOCUS

à une profondeur de 20 à 25 mètres. En même temps qu'elle avance en creusant, elle construit la paroi en béton du tunnel, d'une épaisseur de 40 cm. Ainsi, le volume de terre retiré par le creusement est remplacé aussitôt par le tube de béton, ce qui évite les déformations du sol sur place.

STATIONS SOUTERRAINES : DES TECHNIQUES DE POINTE

Les stations seront construites selon la technique des parois moulées qui consiste à construire depuis la surface les parois extérieures des «boîtes» destinées à accueillir les puits d'entrée et de sortie du tunnelier ou les stations

souterraines. Au moment du creusement de la paroi, une boue est injectée pour retenir provisoirement les terrains en attendant l'insertion des cages d'armatures métalliques puis le coulage du béton. Ce dernier remplacera au fur et à mesure la boue, qui sera pompée puis évacuée. La technologie du «creusement en taupe» permet, après le coulage d'une première dalle de béton, de réaliser le creusement du puits ou de la station en sous-œuvre. L'excavation des terres ne se fait donc pas à l'air libre, mais à l'abri de la dalle en béton. Cette technique permet de limiter le bruit et les diffusions de poussières ■



MIAMI, HONG-KONG, JOHANNESBURG...

TUNNELIER, UNE MACHINE À EXPLOITS

Mandataire du groupement d'entreprises chargé de construire le génie civil (tunnel et stations souterraines), Bouygues Travaux Publics apporte sa maîtrise des technologies liées aux tunnels, éprouvée sur de multiples chantiers à l'international. Construction de deux tunnels ferroviaires à Hong-Kong, conception-construction d'un tunnel sous-marin dans le port de Miami, liaison rapide vers l'aéroport de Johannesburg... Partout dans le monde, les tunneliers pilotés par Bouygues Travaux Publics réalisent de véritables prouesses technologiques.



QUI FAIT QUOI ?

UN CHANTIER DE L'ENVERGURE DE LA LIGNE OUEST-EST IMPLIQUE DE NOMBREUX INTERVENANTS AUX COMPÉTENCES COMPLÉMENTAIRES.



Maître d'ouvrage :
la Métropole Nice Côte d'Azur

En tant que donneur d'ordres, la Métropole Nice Côte d'Azur définit le projet, pilote sa mise en œuvre et assure son financement.



Maître d'œuvre :
le groupement Essia

Responsable de la mise en œuvre du projet, le maître d'œuvre coordonne l'ensemble des entreprises. Il est garant du respect du planning et du budget.



Groupement d'entreprises :
Thaumasia

Le groupement Thaumasia, dont Bouygues Travaux Publics est le mandataire, est chargé de la réalisation du génie civil de la partie souterraine du tracé de la ligne Ouest-Est entre la rue Ségurane et la rue de France.



Concessionnaires de réseaux

Ce sont les propriétaires des réseaux souterrains (eau, gaz, téléphone, fibre optique, etc.) qu'il faut dévier pour pouvoir réaliser des travaux dans l'espace public. Chaque concessionnaire prend à sa charge les déviations des réseaux qui lui appartiennent.

Ohé, LE TRAM & VOUS



GÉRARD ERCOLANI
COIFFEUR RUE SÉGURANE

«Le tram va dynamiser le quartier et reconfigurer les rues. Les gens vont mieux circuler ; cela va nous amener de nouveaux clients. En tant que commerçant et riverain, je suis très satisfait du projet et des échanges avec l'équipe Infotram.»

FABIENNE CITONE
COMMERÇANTE RUE SÉGURANE
«CHEZ FABIENNE AMBROSIO»

«Le tram va changer la vie du quartier et créer une nouvelle dynamique. Fini les rues de passage, les gens vont venir, s'arrêter et profiter des commerces.»



• LA QUESTION DU MOIS •

**EXISTE-T-IL
DES RISQUES
D'ENDOMMAGEMENT
POUR LES BÂTIMENTS
SITUÉS À PROXIMITÉ
DU TUNNEL ?**

Toutes les dispositions ont été prises pour intégrer les spécificités du sous-sol niçois et du bâti existant. Les règles techniques qui encadrent la construction de tunnels ont été strictement appliquées, notamment grâce aux relevés topographiques réguliers et à la visite préalable des copropriétés concernées. Outre ce dispositif, la Métropole a fait désigner par le Tribunal administratif, dans le cadre de référés

préventifs, un collège d'experts indépendants pour effectuer des constats dans les immeubles situés sur le tracé du tunnel avant le début des travaux. La Métropole participe aux visites des experts, de même que l'entreprise qui réalise les travaux du tunnel.

**PLUS D'INFOS SUR
TRAMWAY.NICE.FR**

Ohé, CARTO & CO

Une ville **plus verte, moins polluée et plus moderne** : la ligne Ouest-Est met résolument l'accent sur le **confort** et la **qualité de vie**.

1250

PLACES
DE STATIONNEMENT

4

PARCS RELAIS

40 ha

D'ESPACES PUBLICS
RÉAMÉNAGÉS

2400

ARBRES LE LONG
DU TRACÉ

140000

PASSAGERS
PAR JOUR

20000

VOITURES EN MOINS

SUR LA PROMENADE DES ANGLAIS

77000 m²

DE GAZON SUR LA PLATEFORME

VOUS AVEZ DES
QUESTIONS ?



RETROUVEZ
TOUTES LES RÉPONSES
SUR NOTRE SITE :

tramway.nice.fr

AUPRÈS DE L'ÉQUIPE INFOTRAM :



Par mail :
tramway.contact@nicecotedazur.org



Par téléphone : 0800 0800 06