

Métro niçois : les mises en

TRAVAUX Pour Eric Gilli, spécialiste en hydrologie, il faut faire des sondages plus profonds, jusqu'à 100 m, pour éviter les mauvaises surprises comme le gypse

3,6 km en tunnel, entre François-Grosso-rue de France, à l'ouest, et la place Ile de Beauté à l'Est, c'est l'originalité de la ligne 2 du tram. Dans la traversée du centre-ville historique, les rames plongeront en sous-sol. Cette partie souterraine est aussi un sacré défi technique. De nombreuses études préparatoires précéderont les premiers coups de pioche prévus pour 2012.

A quelles difficultés les constructeurs de ce « tube » risquent-ils d'être confrontés ? Le géologue niçois Eric Gilli répond à nos questions sur ce chantier du siècle. Professeur de géographie physique à l'Université de Paris, chercheur à l'Université de Nice, c'est un des plus éminents spécialistes français en matière d'hydrologie (grottes, nappes souterraines, sources sous-marines...). Un parfait connaisseur des rapports complexes qu'entretient l'eau et le sous-sol.



Pour le géologue niçois, ici devant le sondage réalisé place Garibaldi pour le futur tunnel du tramway, les forages doivent descendre jusqu'à une centaine de mètres pour recueillir le maximum d'informations.

(Photo Fanny Falorni)

Quelle est la nature du sous-sol dans la zone du centre-ville que traversera le tram dans sa version « métro » ?
Il s'agit d'un terrain constitué d'alluvions, notamment celles drainées par le Paillon. Selon les secteurs, ces sables et galets se sont accumulés sur plusieurs dizaines de mètres. Les variations d'épaisseur sont liées aux oscillations du niveau de la mer. Pour comprendre, il

faut remonter aux périodes de glaciation : celles-ci surviennent tous les 100 000 ans, la mer descend d'une centaine de mètres. Les fleuves comme le Paillon et le Var creusent alors leur lit, puis, quand la mer remonte, les lits se remplissent d'alluvions. Localement, l'épaisseur de ces dernières peut atteindre jusqu'à 100 m.

Ce sous-sol a-t-il encore des mystères pour les

géologues ?
Le problème c'est qu'on ne sait pas exactement ce qu'il y a sous les alluvions. Il faut faire des forages, de nombreux forages. L'un des intérêts de ce chantier pour les scientifiques, c'est justement de contribuer à combler les lacunes dans la connaissance du sous-sol niçois.

Les sondages en cours sur le tracé du tram descendent jusqu'à 50 m.

Est-ce suffisant ?
Non, il faut descendre jusqu'à 100 m pour voir ce qu'il y a sous les alluvions. Si on ne s'enfonçait pas assez, on risque de rater des choses importantes comme la présence de cavités dues au gypse. Il faut impérativement repérer les zones à gypse.

Sinon ?
Les conséquences peuvent être graves. Le gypse est un risque majeur. C'est une

Pierre qui peut se dissoudre à grande vitesse en présence d'eau. Or, le chantier du futur tunnel peut perturber les circulations d'eau souterraine et mettre celle-ci en contact avec le gypse.

Mais le gypse ne se cantonne-t-il pas à la colline de Cimiez où un Plan de Prévention le concernant a été mis en place ?
Pas du tout. A Cimiez, il

affleure à la surface. Dans la plaine où s'est construit le centre-ville, il est aussi présent mais recouvert par les alluvions.

Quels risques pour le futur chantier ?

Le premier risque serait de se tromper sur le contexte géologique et de donner aux entreprises un cahier des charges incomplet. De quoi entraîner retard et surcoût. Le deuxième, ce sont des problèmes d'affaissement. Comme cela s'est produit à deux reprises pour le tunnel de Toulon dont l'un des tubes s'est carrément effondré. Il y a un an, un immeuble a dû être évacué et de nombreux autres présentent des fissures.

Est-ce à dire que la construction du « métro » niçois pourrait être remise en cause ?

Non. On a les moyens intellectuels et techniques de gérer cela. Aujourd'hui, on peut tout faire, même aller sur Mars. Mais ce qui serait grave, c'est d'ignorer les risques.

PHILIPPE FIAMMETTI pfiammetti@nicematin.fr

Pour en savoir plus
Eric Gilli est l'auteur de plusieurs ouvrages : « Hydrologie, objets, méthodes, applications » (Chez Dunod) coécrit avec Christian Mangan et Jacques Mudry, un « Que sais-je ? » sur la spéléologie et un autre sur « les eaux et rivières souterraines ».

garde d'un géologue

Social
Un chèque pour le havre des femmes battues



Le chantier du tunnel de Toulon : un long cauchemar pour les Toulonnais.

(Photo Dominique Leriche)

A Toulon, l'interminable tunnel...

A Toulon, la construction de deux tubes en sous-sol pour faire passer l'autoroute dans le centre-ville, a tourné à la catastrophe. La longueur du tunnel, 3,3 km, est quasiment équivalente à celle du « métro » prévu à Nice. Autres similitudes : l'ouvrage se développe sous le niveau de la mer et à seulement quelques centaines de mètres du littoral. Le mauvais exemple toulonnais mérite donc d'être examiné à la loupe pour que ça ne se reproduise pas chez nous. En mars 1996, la voûte du premier tube s'effondra. L'ouvrage est finalement achevé mais seulement en 2002 après 11 ans de travaux et au prix d'un surcoût gigantesque. Le 2 tube, lui, n'est

toujours pas fini. En juillet 2009, un immeuble menaçant de s'écrouler a été évacué. Le chantier qui vient de reprendre après une interruption d'un an, a causé de gros dégâts en surface, tout le long du tracé. Les mouvements de terrain ont provoqué d'importantes fissures dans les bâtiments. En certains endroits du centre-ville, les trottoirs se sont soulevés d'une quarantaine de centimètres. Pour protéger les passants d'éventuelles chutes de pierre, des filets ont été installés autour des balcons menacés.

Une leçon à retenir
Les travaux sont repris récemment mais avec d'innombrables précautions et

une infinie lenteur pour ne pas brutaliser davantage le sol. Le coût de l'ouvrage a explosé, grimpant de 245 millions à plus de 400 millions. Des experts ont fait le calcul : à la vitesse où ce tube est aujourd'hui construit, le tunnel sous la Manche aurait été inauguré en... 2100. A quoi imputer la cause de ce désastre toulonnais ? A des études préliminaires qui ont été bâclées. « On n'a pas pris en compte plusieurs données essentielles, et notamment les fluctuations du niveau de la Méditerranée u cours des millénaires. Les sondages de reconnaissance se sont arrêtés à la hauteur du tunnel alors qu'il aurait fallu aller beaucoup plus bas », souligne Eric Gilli.

PH. F.

vail remarquable. Autour de cette cérémonie intime, on esquisse un premier bilan. Une des 17 femmes accueillies ici raconte : « Seule, on a l'impression de se battre contre le vent, même quand on a vraiment envie de s'en sortir. Grâce au personnel, on avance vraiment. Un an après mon arrivée ici, j'ai trouvé un travail, entamé des démarches pour un logement. Aujourd'hui, le meilleur reste à venir ». Dans la cour, le rire de sa petite fille témoigne de cet élan de vie retrouvé. Pour autant, ces moyens supplémentaires ne sont pas un luxe : il manque des places au regard des besoins. La lutte contre la violence faite aux femmes a été déclarée cause nationale 2010.

ALICE LEMAIRE



Remise d'un chèque de 3000 euros à Dominique Estrosi-Sassone, don du Rotary Club, au centre d'hébergement et de réinsertion sociale pour les femmes victimes de violences.

(Photo Alice Lemaire)

Pompage à risque

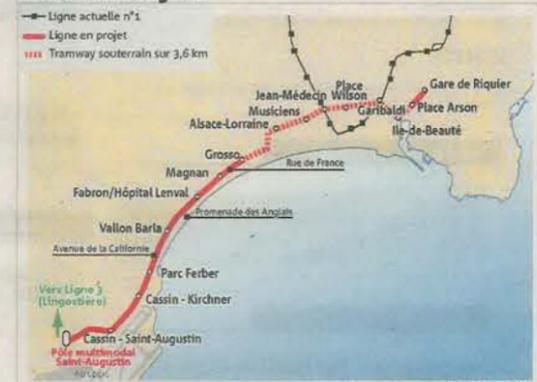
Dans son livre « Hydrogéologie, objets, méthodes, applications », Eric Gilli a consacré un chapitre à l'affaire du tunnel de Toulon. Il s'est notamment penché sur le problème du pompage : avant travaux, le terrain en sous-sol, souvent gorgé d'eau, doit être asséché. Pour cela, il faut pomper. Ce faisant, on crée un courant d'eau, avec le risque de réactiver d'anciennes circulations aquatiques souterraines, lesquelles peuvent alors

faire fondre le gypse. « Les pompages prolongés dans une nappe karstique peuvent perturber notablement son régime hydraulique (...). A Toulon, les difficultés rencontrées sont sûrement en partie imputables aux pompages continus nécessités par la mise hors d'eau du chantier. L'ouvrage se développe en effet à 20 m sous le niveau de la mer et à seulement 750 m du littoral. »

Il y a 6 millions d'années...

Pour Eric Gilli, il est impératif de tenir compte des données de la paléo-géographie, autrement dit l'histoire des sols depuis plusieurs centaines de milliers d'années, voire des millions d'années. Une histoire riche, complexe, tourmentée et toujours actuelle. Un phénomène très ancien peut avoir des conséquences aujourd'hui. C'est notamment le cas de l'assèchement de la Méditerranée il y a 6 millions d'années. Le bassin qui n'était plus alimenté par l'Atlantique, s'est vidé. Avec, comme un résultat, un surcreusement du lit des fleuves pour se raccorder à un niveau de la mer toujours plus bas. « Ce surcreusement a modifié les circulations d'eau dans le sous-sol. Si on veut savoir comment cela fonctionne, il faut forer en profondeur. »

Le tracé de la ligne 2



Le tracé de la ligne 2 du tramway : la partie en tunnel, d'une longueur de 3,6 km, se situera entre l'embranchement François-Grosso - rue de France et le Port.

LES ESTIVALES
nice-matin Var-matin
NICE
Hélène SEGARA
CONCOURS DE CHANT
Un enregistrement pro à gagner présentez-vous à 19 heures sur le lieu du spectacle (se munir d'une partition)
Mercredi 11 aout à 8h30

LES ESTIVALES
Var-matin nice-matin
Concours de chant 2010
Rejoignez-nous et votez pour votre chanteur amateur préféré !
A GAGNER 25 guitares acoustiques Epaglene DG-1 noires
POUR JOUER : 1^{ère} chance, chaque soir de la tournée, sur place
2^{ème} chance, envoyez SUD par SMS au 72100*
Tirage au sort des gagnants, lors de la finale le 14 août à Toulon

Isabelle Stive : « Des problèmes d'eau souterrains »

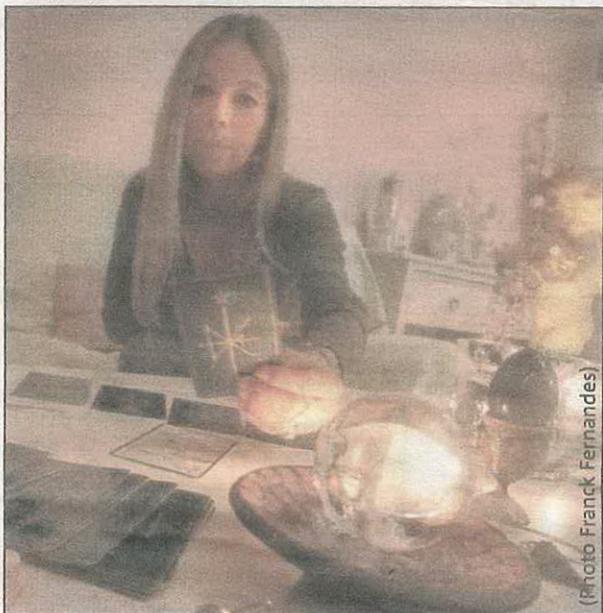
NICE-MATIN

30/12/2010

Isabelle Stive, arithmomancienne, travaille sur les chiffres comme une date, qui déclenchent un processus de connaissances intuitives. Elle complète son travail avec des tarots. Elle est l'auteur de deux livres⁽¹⁾.

Pour elle, dans les Alpes-Maritimes « il y aura une volonté de conserver un certain équilibre, mais il faut s'attendre à des imprévus dont la cause sera l'eau, plus précisément des problèmes souterrains liés à l'eau. Par exemple, des problèmes pour le tram, ce qui va entraîner des retards dans le chantier. »

Toujours chez nous, Isabelle Stive pense qu'il y aura « des améliorations en ce qui concerne les crèches. Dans l'arrière-pays, on me dit qu'il y aura un problème sur un pont : il faudra revoir les fondations et cela dans l'urgence. A Sophia Antipolis, on me parle d'un événement important, lié à une découverte. Et, il y aura un scandale ou une crise grave qui affectera les représentants de la loi (Justice). » Mais on peut également espé-



(Photo Franck Fernandes)

rer de bonnes nouvelles. « Au niveau politique, une femme que l'on ne considérerait pas trop, va savoir se faire entendre et va surgir. Je pense que ce sera plutôt au niveau local que national. »

Côté économie, « un investisseur étranger va venir chez nous pour construire dans une aire désertique un espace de

plaisir (détente, jeux...). » Enfin, sur le plan culturel, « les événements seront plus axés sur la danse que sur la musique. Un écrivain de chez nous va connaître un énorme succès. »

1. « Mieux vivre grâce aux minéraux » aux Presses de Valmy (15 euros) et « Le nombre révèle votre vie » chez Edition Stive (15 euros). Isabelle Stive : 06.62.56.39.87.

Au coin
de la rue

À NOS LECTEURS

Contactez-nous !

■ Vous êtes Niçois(e), vous avez été le héros ou le témoin d'une histoire extraordinaire, rocambolesque ou insolite près de chez vous, une aventure qui finit bien... Ça nous intéresse !

■ Vous voulez réagir à un aménagement urbain, pointer une incohérence ou, au contraire, souligner la qualité des travaux effectués ?

■ Vous souhaitez réagir à nos articles, faire partager vos coups de cœur et vos coups de gueule ?

Tenez-vous une « vieille échoppe » ?

Vous travaillez dans un magasin qui existe depuis plus de 70 ans ? Vous connaissez l'histoire de ce commerce, les anecdotes qui ont émaillé son histoire ? Vous tenez vous-même une échoppe ouverte par votre père, votre grand-père... ou l'un de vos aïeux ? Contactez-nous ! Tous les quinze jours, nous présentons l'une de ces vieilles échoppes. Pour nous joindre : quartiers@nicematin.fr ou par courrier : Nice-Matin, rubrique « Quartiers », 15-17, rue de la Liberté, 06000 Nice.

MAGNAN

ASSUNI : assemblée générale jeudi

L'association suburbaine niçoise (ASSUNI) pour le renouveau Corniche de Magnan, Estienne-d'Orves, la Conque organise son assemblée générale le jeudi 26 janvier, à 18 heures, au restaurant « le Mas des Olivier », 207, route de Saint-Pierre-de-Féric. Renseignements : 06.03.84.79.82.

NICE-NORD

Comité de quartier Pessicart-Mantega-Righi-Cyrnos

L'assemblée générale annuelle, ouverte à tous les habitants du quartier, se tiendra lundi 30 janvier à 18 h 30, salle de conférence de la Cité scolaire du Parc-Impérial, 2, avenue Paul-Arène.

VICTOR-HUGO

Tram : la peur de ne pas voir le bout du tunnel

La présence d'eau dans les caves fait douter les riverains de la faisabilité du projet

Le tram, un châtement plus qu'un cadeau pour les riverains du boulevard Victor-Hugo ? C'est en tout cas leur crainte, largement exprimée dans les registres de l'enquête publique sur le projet de la ligne 2.

« Il y a une incertitude par rapport à la nature du sol du boulevard. Pour nous, les conséquences des travaux sur les fondations de nos immeubles sont trop floues », estime Josiane Pastorel, présidente du comité de quartier Victor-Hugo. Les réunions récentes de l'association ont catalysé ces craintes. Un fait, surtout, inquiète : la majorité des immeubles ont d'importantes résurgences d'eau dans leurs caves.

Infiltrations et geyser

Antoine Alata, du syndic Helios Immobilier, a en charge les immeubles des N° 14, 16 et 18. Il témoigne : « On a des pompes et des puisards dans tous les sous-sols. Au 14, alors qu'on n'a encore rien fait, on est en dommage-ouvrage pour des infiltrations d'eau. Alors si on creuse aux alentours... Dans d'autres, on a des remontées d'eau sur les murs par capillarité. » Et de rappeler : « Quand ils ont fait le parking du Louvre, il y avait des dizaines et des dizaines de mètres cubes d'eau qui sortaient, évacués par des pompes ! » Sans parler des résurgences de la nappe phréatique affleurante : « Au numéro 18, dernièrement, dans les caves situées à 5 mètres de profondeur, un résidant qui perçait un mur pour y fixer une étagère s'est retrouvé avec un geyser d'eau. On a dû appeler les ingénieurs étanchéité. »

D'autres riverains confirment : « Au numéro 6, j'ai un puits avec au moins deux alimentations », explique André Monnot. « Au 8, nous avons un puisard », renchérit Jacqueline Mennesier au côté d'Anne Moyal. Jeanine Raymond-Buch ajoute : « Entre le 22 et le 24, sous le parc protégé, nous avons un petit ruisseau. »



Le boulevard Victor-Hugo comptera deux stations souterraines à chacune de ses extrémités. Comme ici du côté de Jean-Médecin.

(Photos Iannis Benahmed et Y. D.)

Tout comme au numéro 54, comme le souligne Eve Nicolay : « Sous notre immeuble, il y a une rivière, alors qu'une des stations, « Alsace-Lorraine », est prévue à cet endroit-là. »

Des retraités assurent même qu'au début du XX^e siècle, il y avait un ruisseau à ciel ouvert à la place de la rue Alphonse-Karr.

D'où le rejet du projet sur le boulevard, considéré « trop dangereux » et « trop coûteux ». A l'appui, une étude réalisée le mois dernier par un géologue indépendant, à la demande et aux frais d'un riverain du boulevard, André-Monnot : « Il en ressort que des études géologiques, hydrogéologiques et géotechniques complémentaires sont indispensables pour vraiment évaluer les impacts prévisibles et permettre la mise en place de parades adaptées. Impossible, en l'état, de valider sérieusement le projet. »

Expropriations ?

Ce n'est pas la seule source d'inquiétude : au 54 comme au 6, on s'interroge sur les projets d'expropriation qui visent une partie des copropriétés. « Le projet soumis à l'enquête publique exclut notre propriété de son emprise, d'où notre interrogation sur l'intérêt de notre expropriation », écrit André Monnot dans une lettre jointe au registre de l'enquête publique. Pour autant, un tracé en surface ne leur conviendrait pas plus : « Nous estimons que Victor-Hugo n'est pas un centre de vie qui mérite d'être autant desservi que, par exemple, la gare SNCF. Nous réclamons un tracé en surface, moins coûteux, plus cohérent, par l'avenue Thiers, comme ce qui était prévu par un ancien projet il y a six ou sept ans pour relier la gare à l'aéroport... »

Les travaux n'ont pas commencé. Mais les riverains craignent déjà... de ne pas voir le bout du tunnel.

YANN DELANOE
quartiers@nicematin.fr



« L'enquête publique répondra »

Du côté de la municipalité, on indique que les études nécessaires ont été faites. « Ce n'est pas un trait que l'on trace comme ça au hasard », martèle-t-on en mairie, en évoquant le tracé et ses 3,6 km en souterrain. Deux campagnes de sondages, avec des forages à 50 puis à 70 m, auraient confirmé que le tunnel est bien faisable. Toutefois, un géologue niçois, Eric Gilli, évoquait de possibles surprises sous les alluvions (nos éditions du 10 août) et s'inquiétait de la présence éventuelle de cavités dues au gypse. Pour écarter tout risque, il jugeait nécessaire de forer jusqu'à 100 mètres. « Pas du tout », répondait le lendemain le géologue mandaté par la communauté urbaine, Christian Mangan, estimant que les forages effectués étaient parfaitement suffisants. Pour le reste, la Ville rappelle que la commission d'enquête indépendante, composée de cinq commissaires enquêteurs, doit désormais rendre ses conclusions sur le tracé proposé. A compter de la clôture de l'enquête publique, qui s'est achevée vendredi, la commission dispose d'un mois pour rédiger son rapport et l'adresser au préfet.

Y. D.

Le préfet rejette les recours contre la ligne 2 du tram

Le maire se félicite de la décision prise, invitant son opposition à le rejoindre sur ce projet. Il annonce le démarrage des travaux début 2013 et l'arrivée du tunnelier au port dans un an

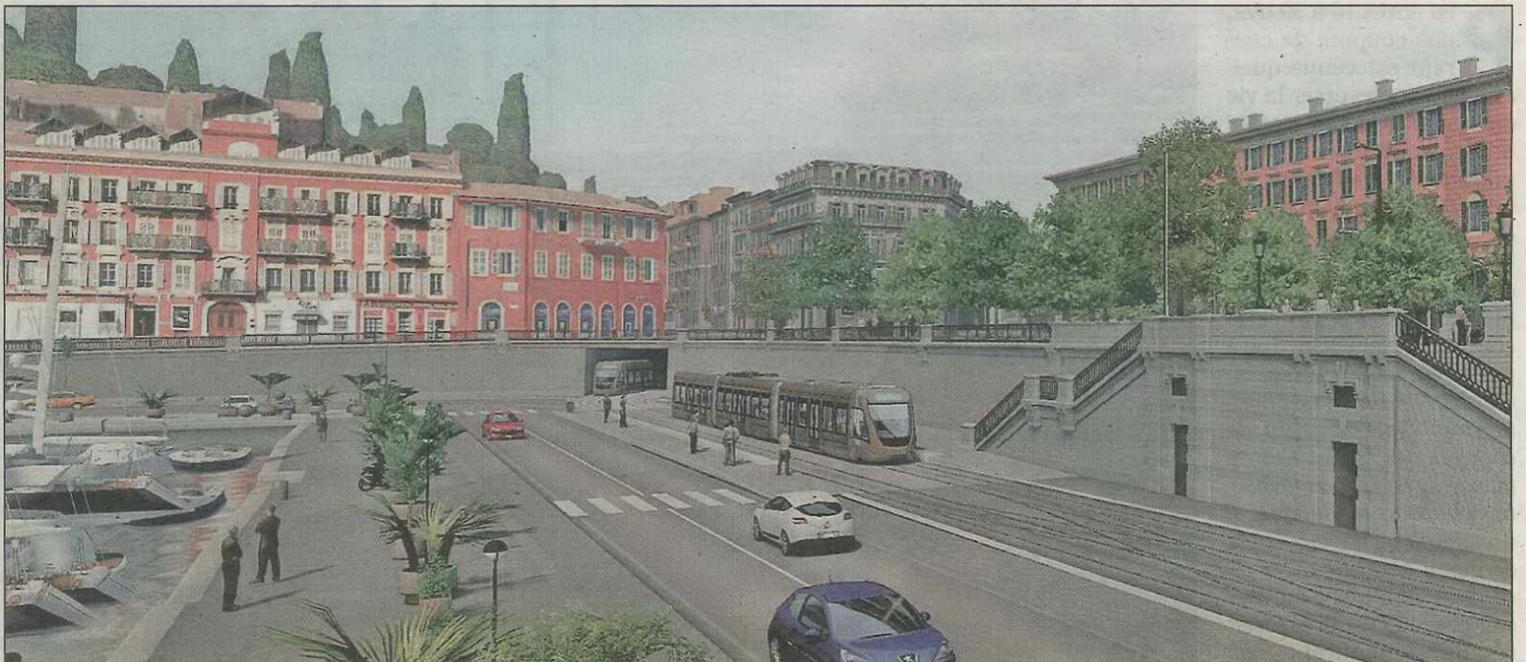
Je réaliserai ce projet conformément à mes engagements. Les travaux démarreront au début 2013 », a affirmé le député-maire, hier soir, en brandissant la lettre du préfet, Christophe Mirmand. Celui-ci vient de rejeter les quatre recours gracieux formés contre la Déclaration d'utilité publique de la ligne 2 du tram, supprimant ainsi un obstacle à la mise en œuvre de cet aménagement.

« Je vous informe que j'ai signifié aux auteurs de ces recours le rejet de leur requête, aucun des moyens soulevés ne m'étant apparu de nature à remettre en cause la légalité de la procédure ayant abouti à la signature de l'acte », souligne le haut fonctionnaire.

De quoi conforter le premier magistrat : « Cette décision confirme le feu vert donné par la commission d'enquête. Je rappelle que cette commission indépendante et nommée par le tribunal administratif a donné un avis favorable. Aujourd'hui, le représentant de l'Etat me donne raison sur l'ensemble des procédures et confirme l'intérêt public du projet ».

Le financement validé

Après avoir dénoncé les « contradictions » de son opposition municipale sur ce dossier, l' élu a lancé une sorte d'appel à la paix des braves et au rassemblement : « J'invite l'opposition



C'est au port que le tunnelier, attendu pour la fin 2013-début 2014, commencera à creuser le tunnel de 3,2 km de long. (Repro DR)

à prendre acte de cette décision et à me rejoindre sur ce projet utile et attendu par l'immense majorité de nos concitoyens ». Avant d'ajouter sur un ton un peu taquin : « Mes opposants socialistes peuvent être encouragés en ce sens par l'avis favorable donné par le gouvernement qu'ils soutiennent. Un gouvernement qui n'est pourtant pas forcément pour le maire de Nice... » Cet obstacle juridique levé, le maire a tenu à dissiper les interrogations et les inquiétudes formulées par certains.

Le financement ?

« Il est établi, les recettes sont arrêtées. La Caisse des Dépôts et Consignations nous a accordé un emprunt de 250 millions d'euros. Cette confiance, pas si commune aujourd'hui, valide la bonne tenue de nos finances ». Le risque géologique d'un projet qui prévoit 3,2 km en souterrain entre la rue de France et le port ?

« Nous sommes en train de réaliser d'importants ouvrages en sous-sol, sans que cela pose le moindre problème. Le seul par-

king Sulzer en construction tout près de la mer, c'est 70 000 m³ de déblais. Et un simple tuyau serait un souci ? On creuse partout dans le monde et ça ne serait pas possible ici ? »

Le tunnelier au port fin 2013

Et le maire d'annoncer que des riverains et des représentants de comités de quartier seront invités à se rendre avec lui sur un chantier pour observer des tunneliers au travail.

Peut-être à Londres où huit en-

gins de ce type sont en train de forer sous la Tamise et sous Westminster...

Le tunnelier, énorme bête de 60 mètres de long, devrait pointer le bout de son long museau, sur les quais du bassin Lympia, à la fin 2013-début 2014.

Pour commencer à grignoter.

PHILIPPE FIAMMETTI
pfiammetti@nicematin.fr

(1) Rappelons que si la D.U.P. a été signée par l'ancien préfet, Jean-Michel Drevet, c'est le nouveau préfet nommé par le pouvoir socialiste qui vient de rejeter les recours.

Repères

■ Déviation des réseaux souterrains

Les travaux de la ligne 2 démarreront au début de l'année prochaine par le plus « ingrat », la déviation des réseaux souterrains d'eau, d'électricité, de gaz, etc., pour permettre la mise en place de la plateforme qui supportera les rails.

■ Fouilles archéologiques préventives

Elles sont obligatoires. On se souvient que pour la ligne 1, elles avaient réservé une sacrée surprise avec la découverte des vestiges des fortifications du Vieux-Nice. C'est depuis peu une crypte que l'on visite. Ces fouilles se dérouleront en 14 points différents du tracé entre le port et Saint-Augustin. Le secteur le plus prometteur est sans nul doute celui avoisinant la vieille ville et le bassin Lympia. Suspense...

■ Travaux de génie civil

Ils sont prévus pour débuter au deuxième semestre 2013.

Ils consisteront, dans un premier temps, à construire le puits par lequel le tunnelier sera introduit dans le sous-sol.

■ Le tunnelier commence à creuser...

Ce sera à la fin 2013-début 2014. Et ce sera à partir du port. Pour une raison pratique : permettre l'évacuation des déblais par bateau et donc éviter le charroi des poids-lourds dans le centre-ville. Le volume total de ces déchets est estimé à 350 000 m³.

■ Recyclage en béton « vert »

Une partie notable de ces déblais, environ 40 %, pourra être recyclé et devenir ce que les spécialistes nomment du « béton vert » (sable, gravier, etc.).

■ Un numéro vert « allô tram »

Rappelons que pour répondre à toutes les questions liées à la ligne 2, il existe un numéro vert « allô tram » : 0800.0800.06 et une boîte mail : tramway.contact@nicematin.org

Nouveau recours devant le T.A.

Répliquant à la décision du préfet, Marc Concas, conseiller général PS, a annoncé, hier soir, que le « Collectif pour une autre ligne 2 du tram », dont il est le coordinateur, allait déposer un nouveau recours, mais cette fois devant le tribunal administratif.

« Nous tiendrons à cet effet une réunion publique ce vendredi à 18 heures, à l'hôtel Kyriad, place du Pin ». L' élu souligne trois points de contestation : « Les risques d'un tracé en souterrain ; une enquête publique bâclée ; l'imprévision technique et budgétaire, compte tenu d'un coût financier exorbitant de 70 millions d'euros au km ».

Réservation indispensable

04
93
89
49
63

Chef
&
Sommelier
SOIRÉES L'ANE ROUGE

JEUDI 25 OCTOBRE 2012

Qu'il soit noir ou blanc,
praliné ou ganache...
Vous succomberez !

2 chefs en cuisine :
Pascal Lac et Michel Devillers

75€/pers (3 plats, vins et boissons)

95€/pers (4 plats, vins et boissons)

Retrouvez dès le lendemain ce menu à la carte de l'Ane Rouge



RESTAURANT L'ANE ROUGE
7 Quai des deux Emmanuel - 06300 Nice

Comment la ville de Lyon

Un tunnelier a creusé sous le Rhône. C'est la même technique qui sera utilisée entre le Port et Grosso pour la ligne 2 du tramway. Visite de chantier dans la capitale des Gaules

Lyon voit le bout du tunnel. Le 11 décembre prochain, l'extension de la ligne B jusqu'à Oullins, sera mise en service. Après 5 ans de travaux. Alors qu'à Nice, le chantier de la ligne 2 vient de démarrer au MIN, à l'ouest de la ville, une visite a été organisée avant-hier par la Métropole Nice Côte d'Azur dans la capitale des Gaules. Du voyage : les représentants des comités de quartier niçois situés le long du tracé souterrain (1), de Grosso au Port, et des socioprofessionnels.

Dissiper les inquiétudes
L'objectif : prouver par l'exemple lyonnais, qu'on peut creuser sous un fleuve, dans une nappe phréatique... sans dérapage de coût ni de calendrier.



Visite dans le tunnel, creusé à Lyon sous le Rhône et dans une nappe phréatique, à Oullins.

(Photo S.C)

« Le souterrain génère des inquiétudes sur les infiltrations, les fondations des immeubles... Je veux les dissiper, a commenté Christian

Estrosi, dans les sous-sols lyonnais. Nous creuserons à la même profondeur, dans un sous-sol plus simple, sans granit, une roche

dure qui a nécessité à Oullins des tirs de mine. Et avec une technologie, celle du tunnelier, largement éprouvée. C'est Egis Rail,

la société maître d'œuvre à Lyon, qui est notre maître d'œuvre pour la ligne 2. » Après une présentation du chantier lyonnais, au siège

de l'autorité organisatrice des transports, la délégation niçoise a plongé sous terre, en présence des ingénieurs. Une journée dense pour voir, comprendre, poser des questions... « Je ne suis pas un expert, mais cette visite m'a permis de mesurer que la technique de tunnelier semble fiable. C'est important de comprendre comment vont se dérouler les travaux, car les commerçants niçois sont inquiets. Le traumatisme de la ligne 1 est encore présent », a commenté Bernard Chaix, président de l'Office du commerce et de l'artisanat niçois. Hervé Martinez, pâtissier rue Cassini, repart quant à lui « serin ». « Avec l'envie de voir le projet niçois sortir de terre au plus vite. »

SOPHIE CASALS
scasals@nicematin.fr
(1) Les plus farouches opposants, ont décliné l'invitation.

Le chantier souterrain à Lyon... et à Nice

Le projet de Lyon
- 1,8 km de ligne nouvelle, pour prolonger la ligne B du métro du stade Gerland jusqu'à Oullins, au sud-ouest de l'agglomération.
Création d'une station terminus à Oullins.
OOOO
- Débuté en juin 2009, ce chantier a nécessité le creusement d'un tunnel sous le Rhône.
- La technique pour creuser : un tunnelier qui creusera de 9,5 mètres de diamètre et de 70 mètres de long.
- Un engin de 1300 tonnes qui a grignoté, jour et nuit.
- Le tunnel monotube long d'1,8 km a été réalisé en 7 mois au lieu des 11 initialement prévus.
- Coût : 222 millions d'euros.

Le projet de Nice
- 3,2 km de tunnel, entre Grosso et le Port, pour faire passer la ligne 2 du tramway sous terre, dans la partie située en centre-ville.
Sur ce tronçon : réalisation de 4 stations souterraines. Alsace Lorraine, Jean-Médecin, Durandy, et Garibaldi. Gabarit des stations : 50m de long par 20 mètres de large.
OOOO
- La technique : un tunnelier qui creusera à 20 mètres sous terre, comme à Lyon. Pour faire entrer la machine : un puits d'entrée à Ségurane et un puits de sortie à Grosso.
- Coût pour la partie souterraine : 300 millions d'euros.
- Livraison annoncée fin 2017.



La délégation en visite à Oullins, futur terminus de la ligne B.

(Photo S.C)

Ce qu'ils en pensent

« Moins dur que pour la ligne 1 »

Sylvie Brunschwig, vice-présidente de Nice-Avenue
« L'avenue Jean-Médecin sera sans doute un peu impactée par les travaux de la station de tram, mais grâce au souterrain, ce sera moins dur pour les commerçants que lors du chantier de la ligne 1. On a pu constater à Lyon que la technique du tunnelier est au point, et que notre sous-sol s'y prête. Les inquiétudes que nous avions ne sont pas fondées. Maintenant, nous attendons d'avoir un calendrier précis des travaux à hauteur de



l'avenue Jean-Médecin. Pour savoir quand ils vont commencer et combien de temps ils dureront. »

« Des interrogations sur Grosso »

Georges Coste, président de l'association des commerçants de la rue de France
« Mes interrogations concernaient la sortie du tunnel à Grosso. C'est aussi là qu'un puits va être creusé pour faire sortir le tunnelier. En visitant le chantier de Lyon, je comprends mieux comment il se déroulera à Nice. Nous avons pu voir que la réalisation d'un tunnel est parfaitement maîtrisée. A Grosso, nous serons sans doute le secteur le plus touché, mais ce sera un mal pour un bien. Car la nouvelle



ligne de tramway va donner une autre dimension à la capitale de la Côte d'Azur. »

« Inquiétudes sur les vibrations »

Hervé Martinez, Port Avenir
« Les principales inquiétudes des riverains et commerçants du Port concernent les vibrations qui seront ressenties quand le tunnelier passera. L'autre préoccupation touche aux risques de fissures sur les bâtiments. J'ai pu poser les questions aux ingénieurs qui ont travaillé sur le projet lyonnais, et les réponses sont rassurantes. Ils nous ont expliqué que dans un sous-sol argileux, les vibrations sont amorties. Quant aux risques de fissures, ils ont bien détaillé la procédure.



Les précautions prises, les expertises sur les immeubles, les capteurs sur les bâtiments sensibles... Je vais pouvoir transmettre ces informations aux habitants du quartier. Je suis rassuré. »

est sortie du tunnel

Tunnelier, vibrations, étanchéité...

Les travaux souterrains suscitent des interrogations, auxquelles ont répondu les ingénieurs.



Ingénieurs lyonnais et niçois ont répondu aux questions sur le déroulement du chantier. (Photo S.C)

Percement du tunnel : quand et comment ?

Un puits d'entrée, rue Ségurane va être creusé. Les travaux débuteront l'été prochain. L'emprise au sol sera environ de 50 m². Le tunnelier arrivera en bateau et sera assemblé au fond du puits. Une opération qui prendra trois mois. Puis il commencera à creuser le tunnel. Au 1^{er} semestre 2015. A raison de 10 mètres par jour, 24 h/24, il faudra donc une année pour atteindre la rue de France à hauteur du bd François-Grosso. Les citernes se situent Quai de la Douane, et la terre sera évacuée par la mer sur des barges. Un puits de sortie permettra d'évacuer le tunnelier. Les deux ouvrages, provi-

soires, seront rebouchés à terme.

Y a-t-il des risques d'effondrement ?

La technique du tunnelier à pression de boue consiste à avancer par petits pas. La machine, équipée

d'une gigantesque roue de coupe à l'avant, creuse sur 1,75 mètres et pose des anneaux en béton armé, étanches tout de suite. Physiquement, le risque d'effondrement n'est pas possible. Ce procédé est intéressant quand il y a

des nappes phréatiques, car il ne nécessite pas de pomper pour rabattre l'eau.

Et l'étanchéité ?

A Lyon, le tunnelier est passé sous le Rhône, puis dans une nappe phréatique à Oullins. Pas une goutte d'eau n'a traversé la structure. Mais le chantier n'a pas pour autant été un long fleuve tranquille. Sous le Rhône, il a fallu changer des molettes du tunnelier.

Quid des risques de fissures sur les immeubles ?

De nombreux sondages ont été effectués, un tous les 15 mètres. Quelques mois avant le démarrage du percement, on fera des constats d'huissier, dans les immeubles avoisnants. Les bâtiments les plus sensibles seront équipés de capteurs. A Lyon,

un an après le percement, aucun sinistre n'a été relevé.

Quelles vibrations en surface ?

Quand la machine creuse à 20 mètres sous terre dans un sol d'alluvions, en surface, les vibrations sont amorties. On peut les comparer à celles ressenties si une machine à laver tourne à la cave avec une grosse couette.

Les stations souterraines vont-elles empêcher l'écoulement des eaux ?

Les stations feront 50 mètres de long par 20 mètres de large. Elles ne créeront pas l'effet de barrière comme par exemple on l'a connu avec la réalisation du parking sous le Cours Saleya, long de plus de 300 mètres. Il y aura un système de drainage autour des stations pour que l'écoulement se fasse bien.

Repères

■ Fiche technique ?
Du port à l'aéroport et au centre administratif : 11,3 km de tracé dont 3,2 km de tunnel entre Grosso et le Port. 20 stations dont 4 souterraines. Temps de parcours annoncé 26 minutes. Mise en service : fin 2017.

■ Des parcs relais
Quatre parcs relais sont prévus à Saint-Augustin, Ferber, la Digue-des-Français et Magnan. Pour un total de 1250 places.

■ Le coût ?
770 millions d'euros (TTC) dont 300 pour le tunnel.

■ Les travaux dans les prochains mois
A l'ouest : le chantier préparatoire a débuté au MIN. Début 2014, les travaux de réalisation du pont-rail proprement dit seront engagés. Des palplanches seront posées pour réaliser le percement sous la voie ferrée à hauteur du lycée hôtelier Paul-Augier. Au Port : les tranchées pour les diagnostics archéologiques (4 au total) seront faites à partir du 27 novembre 2013. A cette même date démarreront également les déviations de réseaux. Le percement du puits d'entrée n'interviendra qu'au 2^e semestre 2014.

A Ségurane, un point info

Ouvert depuis dix jours, le point info tram ne désemplit pas. En effet, plus de 150 personnes par jour viennent se renseigner sur le chantier de la ligne 2. Catherine, Fanny, Aurore et Laure répondent aux questions... nombreuses.
« Nous avons organisé des réunions avec les copropriétaires du quartier mais l'information ne passe pas toujours, explique Anne Ramos, conseillère municipale en charge de la proximité. Pour que les Niçois puissent se renseigner sur le déroulement du chantier, nous avons aussi mis en place un site internet et un numéro de téléphone. » La première question posée au point info : « Quand le chantier démarre-t-il ? »
« Au MIN ils ont commencé, et au Port, les travaux préparatoires aussi, poursuit l'élue. Avec la dépose du mobilier urbain, puis en novembre, on coupera 8 arbres pour faire des sondages archéologiques. »

(Photo Richard Ray)

Savoir +

Ouvert rue Ségurane, lundi, mercredi et jeudi de 8h30 à 17 heures. Et le samedi matin de 9 heures à midi. allo Tram : 0800 0800 06

VENDREDI 1^{er} et SAMEDI 2 NOVEMBRE 2013

OFFRES EXCEPTIONNELLES



1,45
Le Kg

CLÉMENTINES
Cal.2
Origine Espagne
Variété : Oronules



4,40
Le Kg

LONGE DE PORC SANS OS
En caissette.
Origine France

E.Leclerc
Nice St Isidore
C. Cial. 25 boutiques

Tunnel du tram : Eric Gilli tire la sonnette d'alarme

Spécialiste en hydrogéologie, science des eaux souterraines, le professeur niçois a expliqué hier soir pourquoi, à ses yeux, le tramway enterré fait « courir des risques à la ville »

Le candidat sans étiquette Olivier Bettati espérait bien marquer des points, hier soir. Pour étayer l'une des priorités de sa liste « Mon parti c'est Nice », à savoir l'arrêt du projet de tunnel pour la ligne 2 du tram, l'ancien adjoint du maire sortant a invité le professeur Eric Gilli, spécialiste en hydrogéologie, enseignant à l'université Paris 8 et riverain du tracé, à présenter un rapport de ses études sur la question.

Devant riverains et militants bettatistes rassemblés dans l'hôtel Splendid, boulevard Victor-Hugo, le scientifique n'y est pas allé par quatre chemins. Aurait-il laissé Christian Estrosi signé le contrat du tunnelier? La réponse est « non ». « Les géologues s'inquiètent du risque que ce projet fait courir à la ville », tranche-t-il.

D'abord, le sous-sol niçois. « Il est complexe, c'est une cuvette remplie d'alluvions - argile, sable... Nice

est entourée de collines, de l'eau s'infiltré et circule sous la terre. Rien à voir avec le bassin parisien par exemple, d'une platitude absolue. »

« Un milliard »

Autre caractéristique, dit Eric Gilli : « Le gypse est partout. En 2010 déjà, j'avais dit "attention, les forages ne sont pas assez profonds", à cause de ça. Je connais le problème puisque j'avais travaillé sur l'effondrement du tunnel de Toulon... à cause d'une poche de gypse. Les études n'avaient pas été approfondies pour identifier sa présence », met en garde le spécialiste. Qui reconnaît qu'une nouvelle campagne de sondages a été menée par la suite, sans régler le problème : « Le tunnel traversera le gypse, notamment en passant le Paillon ».

Ensuite, la méthode. « On a du mal à savoir qui sont les géologues qui travaillent dans la mission tram, c'est obscur », estime-t-il. Répétant



Le karstologue Eric Gilli a critiqué hier soir, point par point, le projet de tram enterré.

(Photo Frantz Bouton)

à plusieurs reprises qu'il a « alerté les porteurs du projet » sans avoir obtenu « de réponses précises ». Les techniques de construction ne trouvent pas davantage grâce à ses yeux. Elles « sont rodées et efficaces. C'est ce qui a été fait à Lyon,

concède Eric Gilli. Mais à Lyon, le tunnel passe sous une zone non bâtie : le Rhône, des jardins, une friche industrielle. » Or à Nice, le tunnel, qui doit relier Grosso au Port, traversera le centre-ville. « Avec les pompages, on risque de déstabi-

liser les immeubles alentour. Et avec le creusement du tunnel, les tassements en surface seront inévitables. » Et d'appuyer son propos par des exemples niçois comme « l'immeuble du 10 rue de Foresta, qui a commencé à se fissurer avec les travaux du parking de la Douane » ou « la chapelle de la Miséricorde fragilisée lors de la réalisation du parc autos Saleya ».

Quant au financement, les 270 millions HT annoncés pour la portion enterrée ne passent pas non plus : « A Lyon, 1,7 km et une gare ont coûté 222 millions d'euros. Proportionnellement pour nous, 3,2 km et quatre stations, ce serait donc 500 millions d'euros ». Listant les risques de « retards » et « avenants à réaliser au contrat signé avec l'entreprise » à cause des aléas liés au sol niçois, Eric Gilli avance même : « Ce projet va coûter un milliard. »

AMÉLIE MAURETTE
amaurette@nicematin.fr

Le billet

de
**Thierry
Prudhon**



Compassion

Parfois, la honte me saisit. Tomber à bras raccourcis sur ce pauvre Hollande est devenu un gimmick aussi lancinant que puéril. C'est tellement facile. Je me suis donc mis en quête de trois qualités à lui reconnaître. Et je les ai (presque) trouvées. Accordons déjà sans réserve à *Potiron* d'être un véritable démocrate, qui laisse toute liberté à la presse comme à ses ex de déverser leur fiel. Imagine-t-on un instant Poutine traité d'*Apprenti*, *Pépère*, *Capitaine de pédalo*, *Edredon*, *Fraise Flagada* ou, sacrilège, *Couilles molles*? Ça voudrait barder! Hollande encaisse, se tasse, change de bésicles, anonnes ses discours sous le déluge, mais il ne bronche pas. Ensuite, c'est franchouillard j'en conviens, un bon vivant qui aime tant les femmes, jusqu'aux plus intenses, la bonne chère itou qui l'empêche de tenir sa ligne plus d'un trimestre, ne peut être foncièrement mauvais. Pour le troisième talent, je vais continuer à chercher, je ne désespère pas... Un jour prochain, François sera soulagé de sa charge. Il dira ce qu'il a enduré, qui n'est pas rien. Un peu tard, il gagnera alors l'indulgence des Français qui mesureront la violence de son calvaire. Et là, je ne plaisante pas.

Ligne 2 du tramway :

Les travaux de creusement du puits d'entrée du tunnelier chargé de réaliser la partie souterraine du tracé commenceront dès demain rue Ségurane

C'est parti. Dès demain, les choses sérieuses commenceront du côté de la rue Ségurane, qui sera complètement fermée à la circulation. Et pour cause, les travaux du puits d'entrée du tunnelier chargé de réaliser le souterrain de la ligne 2 du tram y débiteront, sur le tronçon compris entre la rue Martin-Seytour et la rue Antoine-Gautier.

En fait, ce sont trois chantiers qui se mettent en place sur le secteur Garibaldi. D'abord, le creusement du puits du tunnelier, qui va durer 14 mois. Ensuite, des travaux au niveau de la caserne Filley, pour la réalisation de la station Garibaldi, dont la sortie se ferait dans un nouveau bâtiment à la place de celui de la caserne existant le long de la rue Ségurane.

Et enfin, un troisième chantier prendra place rue Antoine-Gautier, pour une étude des sols et pour déterminer quelle technique sera utilisée pour creuser le tunnel à cet endroit, le tunnelier n'ayant pas encore été retenu pour cette tranche.

Puits de 20 mètres de profondeur sur Ségurane

Dès demain, la rue Ségurane sera fermée. Entraînant plusieurs modifications de circulation (voir page ci-contre) et le passage des lignes de bus 100 et 81 par le couloir in situ propre créé rue Cassini.

Jusqu'à la fin de la semaine, place d'abord à la mise en place de clôtures et à l'enlèvement des arbres. Puis la semaine prochaine, les grues, les silos et les pelleuses vont débarquer. Commencera alors, sur le tronçon situé entre les rues Martin-Seytour et Antoine-Gautier, dès le



Le secteur de la rue Ségurane va connaître l'effervescence de trois chantiers liés à la ligne deux du tram. Début demain. (Photo Richard Ray)

20 septembre, la réalisation des parois moulées de ce qui sera le puits d'entrée du tunnelier. « Nous allons creuser de profondes tranchées, y injecter du béton pour former des parois moulées, et ainsi réaliser une sorte de boîte, l'enceinte du puits. Une fois que cette grande structure en béton sera terminée, nous excaverons au milieu... », explique Laurent Carrère, le directeur du projet tramway. Dans 14 mois, le puits de 12 mètres de large, 47 mètres de long sur 20 mètres de profondeur, sera donc creusé. Le tunnelier y sera descendu en pié-

ces détachées, puis assemblé, avant d'entrer en action... mais pas avant début 2016.

Sondages sur Antoine-Gautier

Rue Antoine-Gautier, ce sont des travaux de reconnaissance des réseaux, des diagnostics archéologiques et des sondages géotechniques qui vont prendre place pendant trois mois. Une voie de circulation montante sur le haut de la rue, et deux voies à double sens sur le bas ainsi que les cheminements piétons, y seront maintenus.

« Il s'agit de déterminer quelle technique nous allons utiliser pour le creusement de ce tunnel jusqu'au port », indique le premier adjoint, Philippe Pradal.

Le tout « en concertation avec les riverains et les commerçants », assure Anne Ramos, conseillère métropolitaine chargée de la communication de proximité pour la ligne Ouest-Est. Des aires de livraison et des parkings, disparus sur Ségurane, seront d'ailleurs en partie restitués sur la rue Antoine-Gautier, à la demande des riverains.

YANN DELANOE

Le chiffre

100 C'est, en tonnes, le poids du tunnelier qui entrera à la verticale dans le puits creusé rue Ségurane.

L'info

Un nouveau site Internet, <http://tramway.nice.fr>, permet de s'informer en temps réel sur les travaux du tram, secteur par secteur. Un espace sur le projet, un autre dédié au tunnel et un troisième sur les travaux : la ligne 2 du tram n'a plus de secret. Avec les travaux semaine par semaine et le lieu exact de leur emprise, le tout enrichi par une carte interactive.

le début du tunnel

Le nouveau plan de circulation dès demain



En attendant le tunnelier... fin 2015

Le tunnelier n'arrivera qu'à la fin 2015, voire début 2016. C'est une machine de 100 tonnes, faite sur mesure et actuellement en cours de fabrication. Elle sera assemblée sur place, au fond du puits de 20 mètres de profondeur, explique Philippe Pradal, premier adjoint. Descendu à la verticale, le tunnelier, une fois assemblé, sera prêt à entrer en action. Didier Charrin, responsable du projet du tunnel au sein de la mission tramway de la Métropole, explique : « Une fois le tunnelier opérationnel, nous coulerons une dalle de béton par-dessus, et ce puits d'entrée à Ségurane sera invisible. En surface, ce sera comme s'il ne s'était rien passé. Il restera deux trous pour alimenter la machine en eau et en béton, c'est tout. » Le tunnelier entrera alors en action. Il ira toujours dans le même sens, sur tout le tracé souterrain, et ne ressortira que sur la rue de France, juste

après le boulevard Grosso, au bout du tunnel qu'il aura créé. **Evacuation des gravats par des canalisations** Le tunnelier à pression de boue a été choisi en fonction des résultats des différents forages et études de sol : « Il y avait des risques », affirme Philippe Pradal. « Mais nous les avons identifiés et traités. Et cette technique est la plus adaptée à notre sous-sol », insiste le premier adjoint. Il y a quelque temps, Adrian Martinez, ingénieur Egis Rail directeur du groupement de maîtrise d'œuvre pour les lignes 2 et 3 (Essia), expliquait : « Le tunnelier maîtrise la pression à chaque instant, évitant ainsi les phénomènes de décompression des sols ou de tassement. A l'arrière de la machine, le revêtement du tunnel est progressivement assemblé avec des éléments de béton préfabriqués appelés voussoirs, permettant de

créer un tunnel au fur et à mesure de l'avancement. » « C'est du creusement-construction », indique Philippe Pradal. Les gravats seront évacués par voie hydraulique, par des canalisations invisibles, encastrées dans la chaussée de la rue Antoine-Gautier. Les gravats arriveront directement sur le port, seront séchés puis évacués sur des barges. « Tout est fait pour qu'il n'y ait pas de gêne », rappelle Anne Ramos, conseillère métropolitaine en charge de la communication de proximité de la ligne Ouest-Est. « Et si le tunnelier fonctionnera 6 jours sur 7, il ne dérangera personne en surface. De plus, pour ce qui est de son approvisionnement, il ne se fera que de jour. Il n'y aura aucune opération en surface entre 20h et 7h. » Voir le bout du tunnel ne devrait donc pas être une priorité pour les riverains.

Square Durandy : un mois de déviation

Ça bouge aussi du côté du square Durandy, rue Pastorelli, sous lequel doit être réalisée une des stations souterraines de la ligne 2. Dès lundi prochain, la rue Gubernatis sera fermée sur le tronçon situé entre le boulevard Dubouchage et la rue Pastorelli, et ce pour quatre semaines. En cause, des travaux de déviation des réseaux souterrains. Ces déviations consistent à libérer le sous-sol du square de tout réseau, électrique, de gaz, ou d'eau, afin de pouvoir y creuser ensuite la « boîte » qui accueillera la station souterraine Durandy. Quant au square, il est fermé au public depuis quelques semaines. Les rosiers qui faisaient le bonheur de ses usagers ont été déplacés « en grande majorité vers le square Mozart, tout comme les pergolas », indique le premier adjoint, Philippe Pradal. La fontaine ira remplacer celle de la Bourgade devant l'église du Vœu. Quant au reste du mobilier urbain, il est stocké dans les pépinières municipales. En attendant la renaissance du square, dont la configuration se fera « en concertation avec les riverains », assure-t-on à la Métropole.



Le square Durandy tel qu'il pourrait être après les travaux. (Visuel Métropole Nice-Côte d'Azur)

Carrefour NICE LINGOSTIÈRE

NICE LINGOSTIÈRE
crée l'évènement du 3 au 10 septembre

Venez découvrir votre **NOUVEAU** centre commercial

JOUEZ & GAGNEZ

Ouverture exceptionnelle Dimanche 7 septembre de 9h à 20h

LES CALIPRIX DU MOMENT

TABLETTE 9" Dslide 902 + Housse avec clavier intégré Wifi - 4Go - Webcam **49€90 HT** (59€88 TTC)

CLÉ USB 2.0 16Go ADATA UC1310 16GB 4C510 grise Compatible PC et Mac Garantie 10 ans **4€99 HT** (5€99 TTC)

IMPRIMANTE MULTIFONCTION BROTHER MFC14620DW - 4 en 1 Redo/verso - Wifi - A4/A3 **159€ HT** (190€80 TTC)

CALITE CALIPRIX

FRANCE PAPETERIE • 33 avenue Maréchal Foch - NICE • 04 93 85 21 68

CALIPAGE

A Nice, la ligne 2 du tram

Les grands travaux débutent pour 11 km de tracé dont 3 km en souterrain, livrables fin 2017

Routes barrées, déviations, pelleuses et autres engins de chantier : depuis quelques jours, le centre-ville niçois connaît une effervescence particulière. Et pour cause : les grands travaux de la ligne 2 du tramway ont commencé. Cette ligne Ouest-Est de 11,3 km qui, à l'horizon 2017, reliera le port de Nice à l'aéroport en 26 minutes, aura la particularité d'être souterraine sur près du tiers de son tracé. Un choix que l'actualité a renforcé : « L'accident mortel de ce week-end sur l'avenue Jean-Médécine renforce le constat fait chaque jour par les conducteurs de la ligne 1, sur la difficulté de faire circuler le tramway dans notre centre urbain dense, au milieu du flux de circulation véhiculaire et piétons », estime le maire, Christian Estrosi. « La traversée du centre-ville de Nice en souterrain sur la ligne 2 permettra au tramway d'augmenter significativement sa vitesse en toute sécurité. » Et c'est, pour l'édile, primordial : « Avec 14,7 km/h de vitesse com-



Les grands travaux de la ligne 2 du tram ont commencé près du port.

merciale, la ligne 1 du tramway de Nice est la plus lente de France. Il n'était pas envisageable de réaliser 11 km d'infrastructure nouvelle sur le même modèle. C'est indispensable pour contribuer réellement au désengorgement automobile, améliorer la qualité de l'air, l'environnement sonore et l'espace public. »

Inquiétudes

Un projet qui fascine. Et qui inquiète aussi. Notamment les riverains dont les immeubles se situent au-dessus du tracé souterrain. Mais aussi l'opposition qui, vent debout, pointe le coût élevé du projet : 650 millions € hors taxe (1). Christian Estrosi garde le cap. Et les travaux de creusement du puits d'entrée du tunnelier chargé de réaliser le tracé souterrain commencent, du côté du port. Ils devraient durer quatorze mois, pour un trou de 47 m de long par 12 de large creusé sur 20 m de profondeur. C'est par là qu'entrera le tunnelier fin 2015. La machine de 100 tonnes se mettra

Dossier :
Yann DELANOË
ydelano@nicematin.fr
Photos : Richard RAY et G.P.

Commerces : entre craintes des travaux et espoir en l'avenir

Georges Coste, agent immobilier, est président de l'association des commerçants de la rue de France, sur le tracé en surface de la ligne 2. Il exprime les craintes liées au chantier, mais aussi les espoirs générés par ce projet : « Bien sûr, nous craignons le ralentissement de notre activité

commerciale pendant les travaux. Le bruit le désordre que ça va avoir au niveau de la circulation... Il se peut que notre clientèle aille voir ailleurs. On espère qu'ensuite elle reviendra et que nos affaires reprendront. Un chantier de cette envergure ne peut pas ne pas avoir d'impact », estime-t-il. Il affirme

ne pas trop penser à ce que les commerces ont vécu lors de travaux de la ligne 1. « C'est surtout l'appréhension de la gestion au quotidien des travaux à venir. Il faut juste trouver des solutions pour que ça se passe le mieux possible. Heureusement, l'équipe de la Métropole est très à l'écoute. Une réunion devrait

d'ailleurs avoir lieu à la fin du mois. » Pour lui, le jeu en vaut la chandelle : « On attend beaucoup de cette ligne. Et surtout du réaménagement de la rue, de l'embellissement, de tout ce qui va autour et qui va donner du cachet au quartier. Il y aura moins de bruit moins de pollution. On va gagner en qualité de vie. Ensuite d'un point de vue commercial on espère que ça va redonner une dynamique. On ne le saura qu'à l'issue du projet... »



Georges Coste.

se dessine d'Est en Ouest

Risques en souterrain : lignes brouillées entre les experts

La partie souterraine du tracé de la ligne 2 fait débat entre les experts.

« Il y a des risques. Mais ils ont été identifiés et traités » indique Philippe Pradal, premier adjoint, il y a quelques jours, lors du dernier point mensuel sur les travaux de la ligne 2. Mais, mandaté par des riverains dont les habitations se situent sur le tracé souterrain et qui se sont constitués en un comité « anti-tram souterrain », un géologue niçois, Eric Gilli, tire la sonnette d'alarme.

Il évoque notamment une couche souterraine sous pression qui peut poser problème : « Percée, l'eau remonte. Ce qui désorganise le terrain sur lequel les immeubles sont bâtis. Et peut créer des cheminements préférentiels de l'eau, une circulation accélérée qui génère une érosion souterraine. Et le terrain se tasse... »

Selon Eric Gilli, une autre caractéristique assombrit le tableau : « Le gypse est partout. Or, cette roche se désagrège au contact de l'eau. Ce qui forme des cavités, qui ont tendance à s'effondrer



Au square Durandy, proche de l'avenue Jean-Médécine, le chantier est bien visible.

d'un coup. » Pour lui, les forages n'étaient pas assez profonds. Il alerte aussi sur le coût : il craint « les avenants à réaliser au contrat signé avec l'entreprise à cause des aléas liés au sol niçois, qui vont faire augmenter coût et délais. »

Sondages et tests

Mais les spécialistes de la Métropole démentent. Et argumentent : « Une campagne de sondage exceptionnelle

par son étendue, plus de 6500 m² en cumulé, a été faite en 2010, 2011 et 2012, complétée par plus de 2 500 essais de laboratoire (essais de perméabilité, teneur en eau, granulométrie...) sur l'ensemble du parcours du tunnel et certaines zones environnantes », indique Didier Charrin, responsable du projet du tunnel au sein de la mission Tramway de la Métropole. Adrian Martinez, ingénieur EgisRail, directeur du grou-

pement de maîtrise d'œuvre pour les lignes 2 et 3 du tramway de Nice (ESSIA), ajoute : « Le groupement d'entreprises retenu s'appuiera sur 100 sondages complémentaires. Conformément à la réglementation, les sondages descendent à 45 m environ sous la surface. La technique de creusement s'effectue à 30 m sous la surface, une valeur très en dessous de la fondation des immeubles et des couches archéologiques. Un tunnelier a été choisi, en raison de sa fiabilité technique et adaptée aux caractéristiques du sous-sol niçois. » Une technique qui a notamment fait ses preuves à Londres pour passer sous la Tamise, ou encore à Lyon pour creuser sous le Rhône. Pour Didier Charrin, « toutes les dispositions ont été prises pour intégrer les spécificités du sous-sol niçois et du bâti existant. Le projet ne modifie pas les écoulements souterrains et n'influe donc pas sur les mouvements périodiques de nappe. Toutes les études ont montré que la situation existante ne sera pas modifiée et qu'il n'y aura pas d'incidence. »

Questions à

Frédéric Pelou, président de la Fnaim Côte d'Azur

« Une garantie de plus-value, dans la limite du contexte »

Frédéric Pelou, président de la Fnaim Côte d'Azur, note l'impact d'un tel aménagement sur l'immobilier. Cette fois limitée par le contexte difficile.

A qui a bénéficié la ligne 1 ?

Les quartiers qui ont bénéficié de hausse des prix au m² liée à l'arrivée de la ligne 1 sont surtout ceux qui étaient excérrés. Le tram les a rapprochés du centre-ville, les a désenclavés. Nice-Nord, les résidences du Rouret, mais aussi Saint-Roch... Ces quartiers ont vraiment profité du tram.

Avec des hausses de quel ordre ?

Les hausses de prix ont parfois pu atteindre 10 % à certains endroits.

Prévoit-on la même chose sur la ligne 2 ?

On ne prévoit pas de grosse hausse de prix le long du tracé de la ligne 2, en tout cas jusqu'à Nice Méridia. Bien sûr, une plus-value devrait être réalisée par les propriétaires, du fait des aménagements urbains qui accompagnent le tracé du tram. Mais dans ce contexte économique difficile, ce ne seront pas



des hausses vraiment conséquentes. Et ça pourrait même stagner. En tout cas tant que le marché ne se desserre pas.

Ce ne serait pas le cas après Nice Méridia ?

Pour tout ce qui se trouve du côté de l'éco-quartier Nice-Méridia, on peut prévoir des plus-values certaines, bien plus importantes. Car ce sont des quartiers qui sont très mal desservis actuellement. Le tram va tout changer.

Le tram reste positif pour l'immobilier ?

C'est en tout cas une bonne nouvelle. Surtout dans ce département où les transports en communs n'avaient pas été bien pensés. Si le marché immobilier se normalise d'ici 2017, le tram pourrait même être une très bonne nouvelle.

Repères

- 11,3 C'est, en kilomètres, la longueur du tracé total de la ligne 2.
- 3,2 C'est la longueur du tunnel, en kilomètres, entre son entrée sur François-Grosso et sa sortie (Nice-Est) sur le quai Cassini au port (en contrebas de la place Ile-de-Beauté).
- 26 En minutes, le temps qu'il faudra pour aller du port à l'aéroport.

- 20 Comme le nombre de stations que comptera le tracé de la ligne 2, dont 4 seront souterraines.
- 105 000 Alors que le nombre de voyageurs en transports en commun est de 70 000 par jour actuellement, la mise en service de la ligne 2 devrait faire passer ce chiffre à 105 000. Et même, à terme, à 200 000 voyageurs en transports en commun par jour à Nice.
- 4 Pour que la recette du tram, qui

consiste à diminuer le flux automobile, puisse réussir, 4 parcs-relais seront construits à Saint-Augustin (700 places au début, 3 000 à terme), à Ferber (250 places), au Cadam (250 places) et à Magnan (50 places). Un cinquième parc-relais est à l'étude aux Bosquets, en liaison directe avec la station Carras.
- 2400 C'est le nombre d'arbres nouveaux qui seront plantés autour du tracé.

SALON PISCINE SPA & JARDIN et son **ESPACE HABITAT**

19 > 22 septembre 2014
MIN D'AZUR - NICE

UNE OFFRE COMPLÈTE

PISCINES & SPAS
ABRIS DE PISCINE
MOBILIER OUTDOOR
DALLAGES, SOLS RÉSINE & BOIS

AMÉNAGEMENT PAYSAGÉ
DECORATION EXTERIEURE
VÉRANDAS, STORES, PORTAILS...
CONSTRUCTION & RENOVATION...

Info sur niceorganisation.com

APMA 2

Ventes exceptionnelles

samedi 20
dimanche 21
septembre

UN WEEK-END UNIQUE !

non-stop - de 9h à 19h

ciffreô bona
S'ATTACHE ENSEMBLE

Valbonne
Quartier des Clausonnes - Tél. 04 92 96 20 50
www.ciffreobona.fr

avec les nouvelles tendances et les conseils de nos agents d'usines

DRESSING
SALLE DE BAIN
CARRELAGE
CUISSINE

COULIDOR
SOGOL

APMA 3

Laurent Carrère : « Un chantier de tram', c'est de la dentelle »

Interview Le directeur du tramway de Nice, a été recruté par la métropole. Après Montpellier où il a développé le réseau de tram' de 2001 à 2014. Il est aux manettes de l'un des plus grand projet de tram' en France

Il est arrivé à Nice le 15 juillet. Ancien « Monsieur » tram de Montpellier, Laurent Carrère, 55 ans, est désormais aux manettes de la ligne 2. Le nouveau directeur du tramway a choisi de s'installer dans le quartier de la Libération. Au cœur de Nice pour mieux en prendre le pouls. « L'humain et la compréhension de la ville c'est important. » Et c'est à vélo que ce père de famille regagne tous les matins son bureau à l'Arénas. Au 4^e étage de l'immeuble Plaza, ses fenêtres donnent sur le chantier du pont-rail. Un ouvrage sous la voie ferrée qui permettra au tram de rejoindre l'aéroport. Les murs, eux, sont recouverts de visuels et plans de la future ligne Ouest-Est. Un chantier complexe qu'il va piloter. En veillant à ce qu'il reste sur les rails en terme de calendrier et de coût. Fort de ses trente ans d'expérience dans le domaine des transports, de la création d'Orlyval en 1991 au réseau de tram' de Montpellier, il est prêt à relever ce nouveau défi.

Où en est-on des travaux aujourd'hui ?

Au Port, on creuse le puits d'entrée du tunnelier, avec la technique des parois moulées. On va descendre jusqu'à 30 mètres. Square Durandy, les déviations de réseau (eau, gaz, électricité, téléphonie) sont en cours. On commencera à creuser la station en début d'année prochaine. A Victor Hugo et Alsace Lorraine, les déviations de réseau ont aussi démarré. En fait le tunnelier passera au travers de stations déjà construites. Cette option a été choisie car c'est la meilleure façon d'assurer l'étanchéité. Enfin, à Nice-Ouest,



Laurent Carrère : « Dans un projet de tramway, il y a de la technique, mais l'humain est primordial. » (Photo Richard Ray)

L'Établissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var et Réseau Ferrée de France sont en train de créer un pont-rail, où passera le tramway. Et nous démarrons les sondages préalables : diagnostic archéologique et des repérages de réseaux. De Grosso jusqu'à René Cassin.

La ligne 1 a connu des retards, comment tenir les délais pour la ligne 2 ?

Dans mes expériences précédentes, à Montpellier par exemple où j'ai travaillé de 2001 à 2014, nous avons même réussi à livrer une ligne avec un temps

d'avance par rapport à la date annoncée. Ce sera effectivement mon rôle, de veiller à maîtriser les entreprises, trouver des plans B quand des situations d'imprévu se présentent, prévoir des marges pour faire face aux aléas...

Quels types d'aléas ?

Pour la ligne 1, il y a eu les fouilles archéologiques de la crypte à Garibaldi, mais sur la ligne Ouest-Est cet aléa devrait être maîtrisé, on a les fondations de la Tour à Magnan, mais ça n'aura pas d'impact sur le chantier. L'archéologie préventive va permettre de

répertorier des éléments pour mieux connaître l'histoire. Mais sans perturber le cours des travaux. Pour la partie souterraine du tracé, on a l'aléa géotechnique, et en surface, les contraintes de météo. Même si, les pluies contrarient surtout les chantiers où il y a beaucoup de terrassement, ce qui n'est pas le cas pour la L2.

Des riverains de la partie souterraine sont inquiets pour leurs immeubles.

On a sur la ligne 2, le meilleur de l'ingénierie française. EgisRail qui a fait le métro de Lyon, Bouygues spécialiste mondial

des tunnels. Cette technique de tunnelier est éprouvée, et toutes les précautions sont prises. Il y a une vraie justification au tunnel, c'est le temps de parcours, pouvoir relier le port à l'aéroport en 26 minutes, alors que la distance (11,3 km) est plus longue que la ligne 1 (9,2 km).

Comment limiter les nuisances du chantier ?

Dans la partie souterraine, les travaux ne seront pas pénalisants. Et, en surface, nous veillerons à limiter l'impact. En accompagnant les commerçants, en maintenant les circulations... Par exemple, l'avenue de la Californie n'est pas vraiment un axe de transit pour les voitures. Mais c'est là que passent les grosses lignes de bus comme la 9-10. L'enjeu sera de travailler sur l'itinéraire des bus. Pour qu'il reste fluide. A Montpellier, comme ici, il faut être à l'écoute de ce qui se passe. Pour être en capacité de donner de l'info en temps réel et répondre aux besoins. Le transport c'est un domaine passionnant. Dans un projet de tramway, il y a de la technique, mais l'humain est primordial. Car le tram' c'est de la dentelle. Avec un problème à régler tous les mètres, il faut savoir être souple.

Vous verra-t-on sur le terrain ?

Oui. On me trouvera sur le chantier ainsi que mes troupes. Notamment les personnes en charge de la communication. Et je serai présent aux réunions publiques.

PROPOS RECUEILLIS
PAR SOPHIE CASALS



COMPAGNIE
DE PROVENCE

L'ORIGINAL SAVON LIQUIDE
DE MARSEILLE

ouvert du lundi au dimanche

7 rue St-François de Paule
06300 Nice
Tel: 04 93 80 97 22

www.compagniedeprovence.com

Nice

Eurosud publicité : 04.93.18.70.00
Rédaction : 15-17, rue de la Liberté - Tél. 04.97.03.24.50 - agencenice@nicematin.fr

REVELL IMMO
AGENCE IMMOBILIÈRE

TRANSACTION | LOCATION LE SPÉCIALISTE DES COLLINES

CASTAGNIERS CARROS LE BROC
SAINT-BLAISE GILETTE BONSON
SAINT-MARTIN-DU-VAR

Villas, maisons de village, appartements & terrains

180, route des Alpes / PLAN-DU-VAR
04 82 79 16 81 / www.revellimmo.fr

CRÉDITS
À TAUX
TRÈS BAS

Ligne 2 : une commission d'indemnisation votée

Cette commission aura pour objectif, en cas de préjudice causé par le chantier de la ligne 2 auprès des commerçants et des riverains, d'en évaluer le montant pour une indemnisation

La mise en place d'une commission d'indemnisation et d'accompagnement dans le cadre des travaux de la ligne 2 du tram a été votée en Bureau Métropolitain.

Cette commission est chargée d'indemniser et d'accompagner commerçants et riverains impactés par le chantier. Elle avait été estimée nécessaire par les commissaires enquêteurs, à travers une réserve qu'ils avaient émise à la suite de l'enquête publique portant sur le projet, début 2012.

Une réserve que la métropole avait alors accepté de lever, en annonçant qu'elle suivrait cette requête. C'est désormais fait.

« Pendant toute la durée des travaux, l'objectif sera d'étudier, de valider et de répondre, au cas par cas, aux demandes concernant les possibles troubles de jouissance et pertes de chiffre d'affaires par les commerces » indique le maire, Christian Estrosi. « Bien que le choix de réaliser une partie du tramway en souterrain au centre-ville, conduit à réduire l'impact du chantier sur la majeure partie du tracé, la nature des travaux rend nécessaire la mise en place de cette mesure d'accompagnement pour les activités riveraines. »



5 à 7 millions

Les travaux de la ligne 1 du tram, entre 2003 et 2007, avaient donné lieu à de nombreux contentieux avec les commerçants. Au total, 13 M d'euros avaient dû être déboursés pour réparer les préjudices subis.

Cette fois, le coût de ces indemnités est plutôt estimé entre 5 et 7 M d'euros. « Ce montant a été prévu dans le cadre de l'enveloppe du projet », déclarait le maire lors de la présentation des conclusions de l'enquête publique en mars 2012 (notre édition du 22 mars

2012).

Cette commission d'indemnisation, composée de 13 personnes (1), notamment les partenaires publics et privés concernés par l'accompagnement économique des professionnels, fonctionne de manière indépendante sous l'autorité d'un président issu de la société civile. Il s'agira pour elle d'examiner la recevabilité des demandes, d'instruire les dossiers, d'examiner les rapports d'expertise économique et financière et enfin d'émettre un avis et une proposition de montant

d'indemnisation en fonction du préjudice économique subi. En vue de la décision finale prise par les instances métropolitaines.

En terme d'éligibilité, concernant les commerçants, seuls ceux installés avant la Déclaration d'utilité publique (DUP) et dans le périmètre identifié par cette DUP signée le 15 juin 2012 par le Préfet des Alpes-Maritimes, pourront déposer un dossier. Cette commission devrait être en place dès le début 2015.

YANN DELANOE

1) 1 Président issu de la société civile, un

Vice-président. Et 11 membres permanents dont : un élu de la ville de Nice; un représentant de la Direction Générale des Finances Publiques des Alpes-Maritimes; un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie Métropolitaine et Territoriale Nice Côte d'Azur; un représentant de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Alpes-Maritimes; un représentant de l'Ordre des Experts Comptables des Alpes-Maritimes; un représentant de l'Office du Commerce et de l'Artisanat de Nice; un représentant de la Fédération du Commerce Niçois et Azuréen; un représentant de la direction tramway et mobilité durable; un représentant de la direction des affaires juridiques; un représentant de la direction du développement économique; un représentant de la direction des finances.

Repères

■ Où ?

La ligne 2 reliera le port de Nice à l'aéroport et au Cadam. Soit un tracé de 11,3 km. Avec 3,2 km de tunnel, entre le carrefour François-Grosso et le quai Cassini.

■ Les stations

La ligne Ouest-Est comptera 20 stations dont 4 souterraines : Alsace Lorraine, Jean-Médecin, Durandy et Garibaldi.

■ Quel coût ?

Évalué à 650 millions d'euros HT (référence 2009), soit autour de 770 millions d'euros TTC.

■ Quand ?

C'est à la fin de l'année 2017 qu'est prévue la mise en service de la nouvelle ligne Ouest-Est. 105 000 passagers par jour sont attendus sur la ligne 2. Avec, au démarrage de la L2 une cadence d'un tram toutes les 4 minutes, puis à terme, toutes les 3 minutes.

Livraison Avril 2015



Résidence Alexandra

Domaine Privé de Standing
18 appartements du 2 au 4 pièces
Climatisation réversible - Piscine sur le toit

Devenez propriétaire de votre T3
pour 1 199 €/mois*

info@résidence-alexandra.com
www.residence-alexandra.com

04 93 20 53 93

Les anti tunnel du tram

Le recours des opposants au projet sera examiné demain devant la cour administrative d'appel de Marseille. En plus de son annulation, ils demandent la suspension immédiate du chantier

Les opposants au tracé souterrain de la ligne 2 du tram n'ont pas dit leur dernier mot.

Ces dernières semaines, ils ont déployé de nouveaux arguments devant la cour administrative de Marseille. Ceux-ci étayent le recours en appel (1) que les opposants ont déposé contre la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de la ligne Est/Ouest, qui va être examiné demain par la cour d'appel de Marseille.

En parallèle, une nouvelle requête est en cours pour, cette fois, demander la suspension des travaux de la ligne 2, ainsi que de la DUP, en attendant que le tribunal statue sur l'annulation de cette dernière. Une action judiciaire musclée, menée par M^e Carlo Alberto Brusa, avocat, au nom de l'association de défense du boulevard Victor-Hugo. « Nous avons décidé de passer à la vitesse supérieure », a indiqué la présidente de l'association, Josiane Pastorel. D'où le recrutement de cet avocat parisien de renom, par ailleurs déjà avocat du 11, rue Longchamp, dans le dossier du tram.

« La vraie question, c'est : "Est-ce que ce projet est un projet valable, bien ficelé ?" Ce n'est pas une opposition de principe ! » prévient l'avocat.

Qui n'en est pas moins déterminé : « Il faut aller jusqu'au bout de notre raisonnement, sans limite. Si nous avons un doute sur ce projet, il faut demander la suspension des travaux. C'est logique. C'est ce que nous faisons. De même, si on n'est pas d'accord sur une DUP, parce qu'il y a un débat sur des questions techniques, il faut nommer un expert ! Pour faire une étude structurée. Pour que la cour ait les argu-



Me Carlo Alberto Brusa, avec Josiane Pastorel, lors d'une réunion avec des membres de l'association de défense de Victor-Hugo et du collectif pour une autre ligne 2 du tram. (Photo S. Botella)

ments techniques pour se prononcer sur la faisabilité et l'intérêt public de ce projet. »

Les études épluchées

Dans le mémoire qu'il a déposé, l'avocat n'est pas tendre. Outre le coût qu'il juge démesuré et le contexte géologique et hydrogéologique qu'il estime « ne pas avoir été pris en compte », il émet un « doute sur la légalité » de la DUP. Et va même jusqu'à pointer les

circonstances de la signature de la DUP par le préfet Jean-Michel Drevet, le 25 juin 2012, soit la veille de son départ. Un préfet qui occupe aujourd'hui les fonctions de directeur général des services de la Métropole (lire ci-dessous).

L'annulation demandée de la DUP s'appuie beaucoup sur le volet technique du dossier : « Nous avons contesté le projet, en mettant en exergue l'insuffisance d'études

d'impact. »

Une « insuffisance d'études » dont M^e Carlo Alberto Brusa estime qu'elle est « en quelque sorte confirmée » par une ordonnance du tribunal de grande instance de Nice, qui le 20 janvier dernier, a nommé un expert dans l'affaire du 11, rue Longchamp (lire en page suivante) : « Cette nomination d'expert est importante » estime M^e Brusa. « Pas seulement pour le 11, rue Longchamp. Mais pour l'en-

semble des requérants. Si vous prenez les immeubles tout autour des stations, ils sont dans la même situation. Tous sont construits de la même manière sur des alluvions. » L'avocat évoque l'impact écologique, « trop peu étudié », alors que des « solutions alternatives pour un coût moindre » existaient.

Le ministre de l'environnement alerté

Il indique avoir envoyé « à des fins d'observation, une lettre au ministre de l'environnement, Ségolène Royal. » Il réitère la nécessité de son action judiciaire aussi pour des raisons environnementales : arbres coupés, impact sur les eaux souterraines... « Devant l'urgence et les conséquences de ce projet et de ses travaux, il faut suspendre ces derniers. »

En ce qui concerne la demande de suspension du chantier, alors qu'il n'y aurait pas d'audience si la décision était défavorable, M^e Brusa entend bien plaider quand même, invoquant « l'article 6.1 de la constitution européenne des Droits de l'Homme ». Ambitieux, voire fou ? « Si le droit était parfait, il n'y aurait pas de jurisprudence... »

Concernant le recours pour l'annulation de la DUP, l'audience (2) aura bien lieu, elle, demain matin à la cour administrative d'appel de Marseille.

YANN DELANOË

1) Le tribunal administratif de Nice avait rejeté le recours contre la DUP du tram le 25 juin 2013. D'où l'appel, devant la cour administrative de Marseille.
2) Plaident aussi M^e David Spatafora, pour le collectif pour une autre ligne 2 du tram, et M^e Jean-Marc Szeptowski, pour le compte d'un des immeubles du boulevard Victor-Hugo. Face aux avocats de la Métropole et de l'État.

La Métropole « sereine »

La Métropole, à la veille de l'audience, indique : « L'Etat et la Métropole Nice Côte d'Azur ont gagné en première instance sur ce dossier. Le procès en appel est en cours avec une date d'audience fixée au vendredi 6 février prochain. Nous sommes totalement sereins car depuis trois ans, tous les arguments de quelques uns qui tentent de faire échouer ce chantier, désormais totalement engagé, ont été examinés et rejetés par l'ensemble des juridictions de notre pays. Cela témoigne de la qualité des analyses des huit administrations de l'Etat qui ont validé le projet et des techniciens et des ingénieurs qui travaillent depuis le début à la réalisation de cette ligne de tramway. »

Ecologie

Le mémoire affirme que la Métropole n'a pas recherché d'autres solutions plus écologiques « et qui engendreraient moins de nuisances et de désordres ». L'avocat argumente : « Le coût global du projet correspond au coût d'acquisition de 30 246 voitures électriques de type Renault Zoé. Ou à celui de 2 826 bus électriques de 22 places. »

Le rôle du préfet et les circonstances de la signature de la DUP

Concernant le préfet Jean-Michel Drevet, le document parle de « rapports étroits avec le maire de Nice ». Et énumère les différents postes qu'il a occupés aux côtés de l'édile, avant d'être préfet en 2011 : directeur de cabinet du ministre délégué à l'aménagement du territoire, auprès de Christian Estrosi, de 2005 à 2007, puis directeur de cabinet du Ministre de l'Industrie... Christian Estrosi, de 2009 à 2010. Et pointe le fait qu'il occupe aujourd'hui le poste de directeur général des services de la Ville et de la Métropole, depuis l'été dernier.

Les principaux angles d'attaque pour contrer la DUP

Contexte géologique

Me Brusa estime que d'après les documents de l'enquête publique réalisée entre le 12 décembre 2011 et le 20 janvier 2012, « les contextes géologique et hydrogéologique restent encore mal définis. » Il s'appuie sur des études faites par un hydrogéologue indépendant, le professeur Eric Gilli, qui alerte sur la présence de deux masses d'eau souterraines aux alentours de la station souterraine de Jean-Médéric, mais aussi de gypse. Or, comme le rappelle l'avocat, le gypse « est une roche soluble lorsqu'elle est mise au contact de l'eau, et une dissolution du gypse peut entraîner des vides importants dans le sous-sol, générant un risque de fontis », c'est à dire, d'effondrement du sol. Il attire l'attention sur le fait que, dans l'enquête publique, « dans les secteurs où l'on rencontre du gypse, le terme a été remplacé par « marne gypseuse ». Or, selon lui, une note de décembre 2010 intitulée « Note sur le tunnel du tram et la paléotopographie de Nice » faite à la demande de

la Communauté d'agglomération, devenue Métropole, évoque pourtant bien la présence de gypse et les risques qui sont liés à la construction d'un tunnel dans un tel sous-sol. « Les marnes gypseuses, à la différence du gypse, ne sont pas solubles lorsqu'elles sont en contact avec l'eau. Tout a été fait pour éluder l'impact des travaux de construction du tunnel et des stations enterrées, sur le sous-sol niçois. » Et de marteler : « Il est de jurisprudence constante que l'absence ou l'insuffisance d'étude d'impact entraîne l'annulation de la déclaration d'utilité publique. »

Coût minoré

L'avocat s'appuie sur des évaluations des Domaines plus élevées que les montants avancés par la Métropole pour exproprier certains immeubles. Et s'interroge sur le fait d'avoir « écarté des solutions beaucoup moins chères pour relier l'est à l'ouest » : notamment l'utilisation de la voie ferrée existante, en y construisant tout le long du trajet niçois des stations ou gares supplémentaires.

réclament l'arrêt des travaux

Longchamp : une expertise ordonnée

La Métropole se défend

Pour M^e Carlo Alberto Brusa, quelque chose de déterminant est peut-être en train de se jouer autour de l'immeuble du 11, rue Longchamp. Mandaté par le syndicat des copropriétaires de cet édifice qui donne aussi sur le boulevard Victor-Hugo, l'avocat a saisi le tribunal de grande instance de Nice le 18 août 2014 par la voie du référé, pour solliciter l'organisation d'une expertise judiciaire autre que celle de la Métropole. Le motif : les copropriétaires craignent que les travaux du tunnel de la ligne ouest/est de tramway ne nuisent à la solidité et à la stabilité de leur immeuble. Ils estiment que ce dernier n'a fait l'objet d'« aucune étude d'impact » concernant ce chantier.

Or, le 20 janvier, le tribunal a donné une suite favorable à leur demande, en ordonnant la nomination d'un expert. « Ça prouve qu'il y a bien besoin d'études complémentaires », martèle M^e Brusa. Avant de pointer un détail, pour lui frappant : « Lors de la procédure de référé, la Métropole ne s'est pas opposée à cette expertise. Ce qui montre de manière incontestable qu'elle reconnaît que l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'enquête publique est insuffisante ! » estime-t-il.

« Ces immeubles sont en péril »

Avant d'aller plus loin : « Cela prouve que l'impact environnemental du projet n'a pas été analysé de façon sérieuse, précise et détaillée. Cette insuffisance laisse place à un doute sérieux quant à la légalité de la DUP. » Un élément qui remettrait en cause l'ensemble du projet ? L'avocat y croit. Et s'attend surtout à un sursaut des immeubles avoisinants : « Je pense qu'ils vont se réveiller ! S'il y a un doute sur le 11, rue Longchamp, il n'y a pas de raison qu'il n'y en ait pas pour d'autres. Ils se trouvent sur un sous-sol stabilisé, mais pas dur, donc toujours propice à des mouvements de terrain. Ce n'est pas parce que certains immeubles sont de l'autre côté du boulevard qu'ils se situent, eux, sur une roche dure et magnifique. Non ! Ils



Le 11 rue Longchamp, dont une façade donne aussi du côté du Boulevard Victor-Hugo. (Photo Cyril Doderigny)

sont dans la même situation. Pour moi, ces immeubles sont en péril. »

La Métropole reste sûre de ses études. Et confirme qu'elle ne s'est « pas opposée à la désignation d'un expert, tout autant que les frais soient à la charge du syndicat. » En clair : elle n'a rien à cacher et rien à perdre.

Des investigations poussées

La Métropole assure avoir suivi « une série de procédures réglementaires visant à avoir la meilleure connaissance possible de l'état des immeubles situés sur le tracé du tunnel » (lire le détail ci-contre). Elle précise le mode d'identification des immeubles concernés : « la règle de l'AFTES (Association Française des Travaux et Espaces Souterrains) utilisée dans ce type de réalisation, a été respectée. Tous les immeubles situés à 25 mètres de part et d'autre du

centre du tunnel ou à proximité des ouvrages souterrains (stations enterrées et puits d'entrée et de sortie du tunnelier) ont fait l'objet d'investigations poussées. » Le tout à la charge de la Métropole, comme il se doit. L'expert sera chargé de dissiper ce doute, par les moyens qu'il jugera bon d'employer : sondages, inspections visuelles... Le tout pour étudier la constitution géologique du terrain, ses caractéristiques hydrogéologiques, les caractéristiques géotechniques de l'immeuble, et pour déterminer si des travaux de consolidation sont nécessaires et possibles.

Mais les anti-tracé souterrain du tram l'ont compris : l'enjeu de cette expertise n'est pas tant la préservation de l'immeuble que... ce qu'elle pourrait peser dans le dossier de la validation ou pas de la DUP.

La Métropole énumère une série de mesures prises dès l'avant projet. Evoquant « une inspection de la façade et des parties extérieures visibles de tous les bâtiments ». Et même « lorsque c'était possible, une reconnaissance visuelle des parties communes. » Et d'indiquer : « A l'issue de cette reconnaissance visuelle, une centaine de bâtiments ont été répertoriés comme devant faire l'objet d'investigations complémentaires. La copropriété du 11 rue Longchamp en faisait partie. »

Des visites plus poussées ont été entreprises par le maître d'œuvre au sujet de cette centaine de bâtiments : « Le 31 octobre 2012, une visite des parties communes de cette copropriété a été effectuée par des experts du maître d'œuvre accompagnés par les ingénieurs de la Métropole. Toutes les données recueillies lors de ces investigations ont été transmises aux quatre groupements qui ont concouru pour l'attribution du marché de construction du tunnel et des ouvrages souterrains. De sorte que les candidats puissent faire leurs propositions avec un maximum d'informations sur le bâti avoisinant le tunnel. Tous les candidats, avant la remise de leur offre, ont eux-mêmes mené des investigations complémentaires », informe la Métropole.

« Visite systématique des bâtiments »

Le groupement Thaumasia (1), attributaire du marché de réalisation des ouvrages souterrains, a entrepris par l'intermédiaire de la société Socotec, une visite systématique de tous les bâtiments situés le long du tracé. « Pour compléter les études précédentes par une visite plus poussée des parties communes et privatives, dont les appartements. A ce stade du projet, la copropriété du 11 rue Longchamp a refusé la visite des experts de Socotec », affirme la Métropole.

Au-delà des visites de bâtiments, la Métropole indique avoir « fait réaliser et analyser dès 2010 des sondages géotechniques le long du tracé du tunnel. La nature du sous-sol et du comportement de la nappe phréatique a ainsi pu être parfaitement étudiée et analysée. » Le tout complété par le groupement Thaumasia, qui « comme le prévoyait le marché, a lancé dès le début 2014, une série de plus de 130 sondages géotechniques et de contrôles du niveau de la nappe phréatique complémentaires, le long du tracé du tunnel pour confirmer les méthodes de construction des ouvrages. La copropriété du 11 rue Longchamp a encore s'est opposée à l'intervention du groupement pour la réalisation de ces sondages complémentaires », signale la Métropole.

Par ailleurs, cette dernière a sollicité fin 2013 le tribunal administratif pour que celui-ci désigne un collège d'experts, afin que 2 à 3 mois avant le début des travaux, des constats soient effectués au niveau de tous les bâtiments concernés par le tracé du tunnel.

(1) Qui réunit les entités Bouygues TP, Bouygues TP RF, Colas/Snaf, et les entités Soletanche Bachy France, Soletanche Bachy Tunnel et CSM BESSAC.

nice-matin
PRÈS DE CHEZ VOUS !

Cette semaine, votre journal vous fait (re) découvrir chaque jour le quartier de Cimiez à travers son histoire, son devenir, ses projets, ses enjeux, personnalités...

Retrouvez tous les jours des pages sur votre quartier !

Bâtiment fissuré :

Des riverains du 27, boulevard Dubouchage ont signalé d'importants dégâts qu'ils attribuent au chantier du tram. Leurs inquiétudes ont mobilisé des élus

Ce n'est pas compliqué, nous voulons deux choses : la vérité sur ce qui se passe et savoir si nous pouvons rester vivre ici ! Index pointé vers L'Artistique, Claudé Mavrommatris se veut claire, nette et précise. Pas question de tergiverser, « il est question de sécurité ». A ses côtés, d'autres riveraines de l'avenue Dubouchage. Mâchoires serrées, au pied de leur bâtisse ocre rouge fissurée.

Il a suffi d'une nuit pour que tout s'effrite. Les murs et leurs espoirs que le chantier du tram n'endommage pas leurs biens. Parce que c'est bien lui qu'elles incriminent. Le tunnelier. Une propriétaire raconte : « Il y a une semaine, quand j'ai appelé la Métropole, on m'a dit : "Oh, mais il est passé le tunnelier, ça y est ! Il est sous Jean-Médecin." Et quand il y a eu d'autres incidents et que j'ai à nouveau demandé des explications, j'ai compris que sa queue était encore sous notre résidence. »

« De la transparence »

Hélène Domingues, la gardienne de l'immeuble qui abrite aussi le Théâtre de la photographie, fait défiler les clichés des parois craquelées de son appartement. Les traits tirés d'avoir si peu dormi depuis près d'une semaine. « Dimanche, du liquide est sorti dans la rue... j'ai téléphoné partout, je ne savais plus comment m'y prendre pour que quelqu'un se déplace ! Personne ne venait », lance-t-elle. Une voisine lui attrape le bras et enchaîne, passablement agacée : « Quand ils ont été là, ils n'ont cessé de se renvoyer la balle. Nous, on n'est pas là pour résoudre les problèmes de communication des uns et des autres ! Mais pour que l'on travaille à empêcher les choses de s'aggraver. » Dans la rigole, à leurs pieds, de la



En haut, Dominique Boy-Mottard, Marc Concas et des résidentes de Dubouchage. En médaillon, Patrick Allemand et Paul Cuturello. (Photo Jean-Sébastien Gino-Antomarchi)

boue grisâtre. Sur le trottoir, des dalles qui se soulèvent. Et que dire de la façade lézardée du Théâtre de la photographie? Dominique Boy-Mottard, conseillère municipale et métropolitaine d'opposition (PR et DVG), intervient. Elle est l'auteur d'un courrier adressé au premier magistrat, vendredi. « J'ai été sollicitée par les habitants. J'en ai informé les ser-

vices... un peu sans succès. Mais quand j'ai senti que ça prenait de l'ampleur, j'ai écrit au maire. » Sa missive n'est pas restée lettre morte. « On m'a reçue très courtoisement. De toute façon, l'idée n'est pas de ruer dans les brancards mais d'obtenir des informations. » Elle prône la « transparence » dans ce dossier. Et martèle : « Les riverains s'inquiètent à juste titre. »

Hier après-midi, Patrick Allemand diligentait une conférence de presse sur site. Le conseiller municipal et métropolitain du groupe Un autre avenir pour Nice, attend lui aussi de « la transparence ». Précisant que « parallèlement au 29, boulevard Dubouchage, il y a eu d'importantes remontées d'eaux boueuses, notamment dans les caves ». Il assure que « le 31 oc-

tobre, des équipes de la Métropole et du chantier ont tenu une réunion sur place et ont admis un lien entre ces incidents et le percement du tunnel de la ligne 2 du tramway » (lire la réponse de la Métropole, page suivante). Sans vouloir jouer les experts, le socialiste et son confrère, Paul Cuturello, ont réanalysé chaque « désordre » visible. « Regardez : le portail du Théâtre de la photo ne peut plus bouger tellement le sol s'est affaissé. » Selon eux, les dégâts pourraient être bien plus importants du côté de Victor-Hugo. « Le tunnelier ne va plus tarder à atteindre le point le plus profond de nos parcours. Et sur une zone avec beaucoup de cours d'eau... » Patrick Allemand a aussi adressé une lettre au maire.

Des portes rabotées

En matière d'expertise, Marc Concas, conseiller municipal d'opposition – venu hier avec Dominique Boy-Mottard – n'avait qu'un conseil à délivrer aux propriétaires concernés : « Prenez un expert en mesure de faire le lien entre le chantier et vos fissures. Même si la Métropole en prend un. » Une riveraine balait délicatement la recommandation de la main : « Notre mobilisation n'est ni pécuniaire, ni politique... On parle juste de sécurité. Peut-on rester dans nos appartements sans danger? »

Sur les dix-neuf logements du 27, boulevard Dubouchage, six portes ont dû être rabotées ces jours derniers. Il n'y a pas que la façade qui trinque. Et cette adresse ne serait peut-être pas la seule concernée par ces incidents. Les élus d'opposition en pointent d'autres. Soucieux. Parce que l'engin est encore loin d'avoir atteint le bout du tunnel.

GAELLE BELDA
gbelda@nicematin.fr

La faute au tunnelier?

La Métropole a demandé une enquête

Sollicitée par Dominique Boy-Mottard (lire page ci-contre) il y a plusieurs jours, puis par nos soins, la Métropole a livré des explications hier matin. Elle confirme des « désordres » au 27, Dubouchage et détaille : « Le 25 octobre vers 8 heures, les responsables d'un bâtiment situé 27, boulevard Dubouchage, ont alerté les services de la métropole Nice-Côte d'Azur concernant des fissures sur la façade de l'immeuble, à l'intérieur du théâtre et sur le muret de clôture du jardin. » « Dès 9 heures, la direction du tramway a convoqué le maître d'œuvre et l'entreprise en charge des travaux, pour se rendre sur place et procéder à une visite approfondie du bâtiment de la co-



Le tunnelier approche Victor-Hugo. (Photo archives NM)

propriété de "L'Artistique", des façades, des parties communes et de certains logements. Le représentant du syndicat des copropriétaires

était également présent. Des décisions ont alors été prises : « A la demande de la Métropole, l'entreprise Thaumasia en charge des

travaux est intervenue à titre conservatoire pour mettre en place rapidement les mesures suivantes : procéder à l'amarrage et à l'étalement des trois palmiers situés dans le jardin devant l'immeuble ; purger l'éclatement du crépi situé au dernier étage, sur le retour du mur de façade côté Ouest ; procéder à la mise en jeu des huisseries intérieures qui auraient des difficultés d'ouverture et/ou de fermeture ; instrumenter les principales fissures à l'aide de fissuromètres à lecture directe. Toutes ces mesures sont d'ores et déjà mises en œuvre. » Le communiqué précise quand même : « Il est important de noter que le rapport d'expertise diligenté par la Métropole les 10, 12 et 17

novembre 2015, dans le cadre des référés préventifs, faisait déjà état de fissurations conséquentes préexistantes sur ce bâtiment. Les instruments d'auscultation de l'immeuble mis en place préalablement au démarrage des travaux du tramway, comme c'est le cas pour tous les bâtiments qui sont concernés par la partie souterraine du tracé, sont toujours en place et la surveillance continue. » Il y a une volonté de tempérer. Néanmoins, un engagement est pris : « La métropole Nice-Côte d'Azur a demandé au maître d'œuvre et à l'entreprise une enquête approfondie afin de déterminer l'origine exacte de ces désordres qui est pour le moment non connue. »

Garibaldi avait pris l'eau...



Le 19 mai 2016...

Dans nos colonnes, nous relations un incident survenu le 18 mai, à Garibaldi. La place s'était réveillée comme après le Mud Day. Jonchée de flaques de boue ! Elles avaient sali la terrasse d'un restaurant et la chaussée dès la fin d'après-midi et étaient le résultat d'une fuite liée aux travaux du tunnel du tramway. « Rien de grave », avait assuré un responsable des travaux, qui évoquait « un incident de chantier ». « La boue est un mélange d'eau et d'argile qui n'est pas toxique et le tunnelier continue sa progression », avaient également indiqué les services de la Métropole. La nuit avait néanmoins été compliquée...

Le point sur l'avancée du chantier

La Métropole assure que « les travaux du tramway avancent conformément au planning et s'inscrivent dans les délais annoncés ». Le tunnelier serait actuellement sous voirie à quelques mètres du boulevard Victor-Hugo.

Travaux souterrains

Les déviations de réseaux dans le secteur Cassini/Gautier se poursuivent. Ce sont les travaux préparatoires à la réalisation de la partie du tunnel comprise entre la rue Ségurane et le quai Cassini. Les travaux rue Cassini, quai Papaïno et place Ile-de-Beauté seront achevés pour les fêtes de fin d'année. Station Garibaldi, la 2^e phase des fouilles archéologiques se poursuit. Elle sera achevée au cours du 1^{er}

trimestre 2017.

Station Durandy, les travaux d'étanchéité de la dalle de couverture se terminent. Le terrassement de l'accès à la station se poursuit. Le terrassement « en taube » de la station débutera avant fin 2016. Station Jean-Médecin, les travaux de génie civil (parois moulées et injection du sous-sol) sont en cours. Station Alsace-Lorraine, les travaux de génie civil sont terminés. Les injections du sous-sol seront achevées pour fin novembre. Les travaux préparatoires pour le terrassement de la station vont démarrer courant décembre. Puits de sortie de Grosso et trémie d'accès au tunnel, les travaux de parois moulées sont achevés. Les

travaux de confortement du sous-sol dans la perspective de l'arrivée du tunnelier sont en cours au niveau du carrefour Grosso/rue de France. Ils dureront jusqu'à fin janvier.

Travaux de surface

Les travaux du pont-rail au niveau du lycée hôtelier sont terminés. Les travaux de terrassement (cuvelage) de l'axe nord/sud, entre le lycée hôtelier et la route de Grenoble sont en cours. Les travaux du centre de maintenance au niveau du parc des sports Nikaïa sont en cours avec le début de la réalisation des fondations à la mi-novembre. Les travaux de réalisations de la plateforme du tramway ont démarré sur l'avenue de la traverse Digue-

des-Français. La pose des premiers rails interviendra dans ce secteur en fin d'année 2016 côté Cadam. Les travaux de plateforme se poursuivront ensuite à Paul-Montel. Les travaux d'infrastructure (voïeries et trottoirs définitifs) sont en cours bd Paul-Montel côté Ouest. Début 2017, une partie du boulevard sera réaménagé. Boulevard René-Cassin et avenue de la Californie, les travaux d'infrastructure sont également en cours. Plusieurs fronts de travaux ont démarré et d'autres attaqueront avant fin 2016.

Rappel : été 2018, mise en service entre le Cadam et Magnan. Fin 2018 : mise en service entre le Cadam/aéroport et la station Jean-Médecin. Courant 2019 : mise en service totale de la ligne jusqu'au port.

3^{ème} EDITION

Le Salon de la **Gastronomie** Palm Beach CANNES

4 > 7 NOVEMBRE 2016
10h - 20h non-stop

Entrée + Verre : 5 €
Pass journalier démonstrations/dégustations : 10 €

60 CHEFS DEMOS DEGUSTATION

www.salon-gastronomia.fr

HOMMAGE À MARCEL DADI AU ROYAL-RIVIERA PAR JEAN-FÉLIX LALANNE

Samedi 12 novembre, concert dans le hall de l'hôtel de 20h00 à 21h00.

En cette occasion, JOËL GARAUET & JEAN-CLAUDE GUILLON remettent le couvert pour un dîner exceptionnel, à partir de 21h00 à La TABLE DU ROYAL.

ROYAL-RIVIERA
Saint-Jean-Cap-Ferrat

3, av J Monnet F-06230 St-Jean-Cap-Ferrat
T +33 (0)4 93 76 31 00 resa@royal-riviera.com
www.royal-riviera.com Parking gratuit

Formule unique Concert et Dîner au Champagne Deutz - 105 Euros par personne*
*Menu 3 plats 1 Coupe de champagne en accompagnement de chaque plat

16/12/2017



A l'angle des rues Gubernatis et Hôtel-des-Postes, le chantier a démarré à l'été 2014 par la transplantation des arbres remarquables (notamment des palmiers) du jardin Durandy. Les gros travaux ont été lancés en février 2015. La dalle de couverture a été coulée en août dernier et le tunnelier a traversé la station en septembre. (Photos Cyril Doderigny)

EN CHIFFRES

60

La station Durandy mesurera 60 m de long, 42 m de large et 22 m de profondeur.

850

La station pourra accueillir jusqu'à 850 voyageurs en heure de pointe (soit plus de 8500 voyageurs chaque jour).

25

C'est en km/h la vitesse moyenne sur la future ligne 2 (contre 10 km/h sur la ligne 1).

5

La station Durandy permettra de rallier le port en 5 minutes et l'aéroport en 20 minutes.

4

C'est le nombre de stations souterraines de la future ligne 2 : Garibaldi, Durandy, Jean-Médecin et Alsace-Lorraine.

2019

L'intégralité de la ligne 2 devrait être livrée au premier semestre 2019.

Tram de Nice : plongée à vingt-deux mètres sous terre

La Métropole a organisé, hier, la première visite de la station souterraine "Durandy" de la future ligne 2 du tramway. Un chantier titanesque... dont la livraison est prévue en 2019

Derrière les palissades de chantier bleues qui encerclent le square Durandy, un escalier de fer surgit du terrain boueux. Une cinquantaine de marches, en colimaçon, qui plongent dans les entrailles de la terre. On s'engouffre au cœur du chantier de la station souterraine «Square Durandy» de la future ligne 2 (Est-Ouest) du tramway dont la livraison est annoncée début 2019. «On est ici à cinq mètres de profondeur, au premier des trois niveaux souterrains que comptera la station à terme. Au niveau -1, on trouvera les locaux techniques, au -2, la billetterie et au niveau -3, les quais et le tunnel à 22 mètres de profondeur», détaille un technicien lors de la première visite à la presse du chantier.

« Le tunnelier est passé, Nice ne s'est pas effondrée »

Un chantier colossal : 30000 m³ de béton, 3000 tonnes d'acier, une armée d'ouvriers et d'ingénieurs ont été nécessaires pour réaliser le gros œuvre.

À l'été 2014, la Ville a sauvé les arbres remarquables (notamment de



Première visite de chantier ouverte à la presse de la station « Durandy », hier. Des visites pour le grand public sont programmées.

grands palmiers) du jardin Durandy. Et les grands travaux ont commencé début 2015. En août dernier, les entreprises ont coulé la dalle de couverture de la station. Et surtout, le tunnelier est passé en

septembre dernier. Sans encombre. Christian Estrosi jubile : «Là où on annonçait une catastrophe, une ville en ruines, force est de constater que Nice ne s'est pas effondrée!»

«Les travaux les plus pénalisants pour les riverains et les commerçants sont derrière», assure le président de la Métropole. Reste maintenant à creuser «en taupes» les deux derniers niveaux.

Puis, les murs seront habillés de «pierres naturelles, de matériaux nobles et pérennes», poursuit une représentante du cabinet d'architectes, qui a dessiné le projet. Un projet dont le maître-mot est «transparence» : garde-corps en verre et puits de lumière qui s'ouvre sur un jardin Durandy, entièrement repensé, replanté et clôturé à la manière de la Promenade du Paillon.

Entre gares et musées

Il n'est pas seulement question de décoration, embraye Christian Estrosi. Cette station et les trois autres des 3,2 kilomètres du tracé souterrain, ne seront pas seulement des gares de voyageurs mais «des éléments qui s'ajouteront au patrimoine culturel de Nice», des espaces de vie, «qui pourront accueillir des événements culturels mais aussi sportifs».

Et de donner un exemple... de taille : «La station Garibaldi sera entièrement décorée par Ernest Pignon-Ernest comme une des stations de métro de Naples, qui a été classée plus belle gare de métro du monde.»

LAURE BRUYAS
lbruyas@nicematin.fr



Au passage du tunnelier, la chaussée s'est affaissée de 25 cm à l'angle du boulevard Victor-Hugo et de la rue Grimaldi.

(Photos Franck Fernandès)

À Victor-Hugo, le tunnelier passe... et la route s'affaisse!

La chaussée s'est brutalement tassée de 25 cm à l'angle du bd Victor-Hugo et de la rue Grimaldi. Caves inondées, gaz coupé. Les riverains sont inquiets. La Métropole parle d'un « incident sous contrôle »

Chaussée déformée, impraticable. Asphalté fissuré, trottoir gondolé. Et périmètre bouclé.

Au lendemain de la visite à la presse de la station Durandy où la Métropole annonçait que le tunnelier avait atteint la moitié du boulevard Victor-Hugo sans encombre, on apprend que mardi s'est produit « le plus gros incident du chantier du tramway », selon les termes du directeur « Tramway et mobilité durable » de la Métropole, Laurent Carrère. À l'angle du boulevard Victor-Hugo et de la rue Grimaldi, la chaussée s'est affaissée de 25 cm. Une canalisation d'eau s'est rompue, inondant plusieurs caves. Par précaution, le gaz a été coupé dans le secteur et une centaine d'abonnés pourrait être privée de chauffage et d'eau chaude au moins jusqu'à demain soir.



L'asphalte s'est fissuré et une canalisation d'eau s'est rompue. Le gaz a été coupé par précaution. Aucune fuite n'a été détectée mais Grdf mène des investigations sur son réseau qui dureront au moins jusqu'à ce soir.

Une panne mécanique du tunnelier

Dans le quartier, l'affaissement a provoqué dégâts, désagréments, inquiétude et rumeurs. (lire ci-contre).

« La situation est délicate mais sous contrôle », assurait pourtant hier soir, Laurent Carrère qui parle « d'un incident qui fait partie des risques de ce genre de travaux ».

« L'incident » est dû à « une panne mécanique du tunnelier » qui creusait à une vingtaine de mètres de profondeur sous le boulevard, explique-t-il. Panne qui peut être liée « à un débit important dans des terrains à forte perméabilité ». Conséquence: « Il y a eu une baisse de pression et le terrain a été décomprimé. »

« La déformation de la chaussée est importante, jusqu'à 25 cm.

« C'est beaucoup », reconnaît le représentant de la Métropole. « Mais le tassement est limité à la voirie et ne concerne pas les immeubles, défend-il. Un appareil - "le Cyclope" - scrute en permanence les repères sur les bâtiments et permet d'observer des tassements normaux de l'ordre de quelques millimètres. »

Le périmètre restera coupé à la circulation le temps de s'assu-

rer que l'affaissement n'a pas créé de cavités souterraines. Ces analyses devraient être faites la semaine prochaine.

« Mais aujourd'hui, c'est stabilisé. Les tassements ne progressent plus », affirme Laurent Carrère. « La poursuite des travaux n'est pas remise en cause, d'ailleurs le tunnelier a repris sa route. »

LAURE BRUYAS
lbruyas@nicematin.fr

INQUIÉTUDE ET RUMEURS

Dans le quartier, l'affaissement de la chaussée a provoqué dégâts, inquiétude et rumeurs...

« Il paraît que certains immeubles ont des fissures à tous les étages ! », raconte une riveraine.

« Notre cave a été inondée, on a de l'eau qui a coulé toute la journée. On a aussi une fissure qui est apparue », témoigne une commerçante.

« Un hôtel a même dû être évacué dans la nuit », s'alarme une habitante.

Pourtant aucune évacuation à l'« Holliday Inn » ou à « La Villa », les deux hôtels du secteur.

À l'Holiday Inn, « pas d'inquiétude » : « Nous avons des fissures mais dont on ne sait pas du tout si elles sont liées au passage du tunnelier. Des expertises sont en cours », explique la directrice Valérie Roustan.

En face, à « La Villa », « deux carreaux du sol du hall d'accueil se sont fendus mais il n'y a pas de péril », dément le directeur de l'établissement, Jacques Fischbach. Lui a surtout passé toute la journée d'hier à trouver des solutions pour ses clients privés d'eau chaude...

Boulevard Victor-Hugo, une fuite d'eau et l'affaissement s'accroissent



Rapidement colmatée, la fuite est survenue hier matin, à quelques mètres de l'affaissement dû au creusement du tunnel de la ligne Est-Ouest du tram. (Photo F. M.)

C'est un modeste filet d'eau que beaucoup de passants n'auront sans doute pas remarqué. Mais, survenu hier matin au croisement de la rue Grimaldi, cette fuite a relancé les craintes sur le boulevard Victor-Hugo. Elle s'est produite à quelques mètres de l'affaissement que la Métropole Nice-Côte d'Azur a reconnu comme consécutif au creusement du tunnel de la ligne Est-Ouest de tramway, moins d'une vingtaine de mètres en contrebas. La régie Eau d'Azur a, avant d'engager d'importants travaux toute la journée, rapidement colmaté la brèche sans rassurer les riverains que l'incident a attirés. « Je suis persuadée que c'est lié à l'affaissement », dénonce Josiane Pastorel, la présidente de l'Association de défense du boulevard Victor-Hugo. D'autant qu'entre les interstices des panneaux de chantier, celui-ci paraît s'être encore nettement creusé ces derniers jours. Alors que la Métropole l'évaluait à 25 cm le 16 fé-

vrier, il n'était visiblement pas loin hier d'atteindre au plus profond 1 m ! Alors même que, selon nos informations, une quarantaine de mètres cubes de béton liquide ont été injectés ces derniers jours dans le sol pour stopper l'enfoncement. « Cela confirme bien ce que j'avais prédit », souligne le Pr Eric Gilli, géologue venu constater les faits. Ce tunnel est plus compliqué, plus long et plus coûteux à réaliser que ce que la Métropole prétendait. Et espérons que d'ici la sortie du tunnelier, boulevard Grosso, un affaissement comme celui-ci ne vienne jamais à se produire sous un immeuble, ce serait la catastrophe. » Ce matin, « Ligne 2 tram'sparence » tiendra à ce sujet une conférence de presse pour laquelle le collectif appelle « Toutes les forces d'opposition du conseil municipal, toutes anti-tunnel et majoritaires en voix (à l'élection municipale) de 2014 (à) se rassembler ». F. M.

« Rien n'assure que cette fuite est liée au chantier »

Sollicitée par Nice-Matin, la Métropole a fait savoir en fin de journée que « Rien ne permet d'assurer pour l'instant que cette fuite est liée au chantier du tramway et aux tassements constatés la semaine dernière. Les instruments de mesure confirment que les tassements au niveau de la chaussée sont stabilisés. Le tunnelier a, quant à lui, dépassé la rue Maccarani. Comme annoncé il y a quelques jours, des forages sont en cours depuis la surface pour injecter du mortier si nécessaire et renforcer ainsi la stabilisation du terrain. Cette opération se poursuit cette semaine sur un créneau horaire de 7 h 30 à 20 heures. Les équipes de la Métropole Nice-Côte d'Azur et les gestionnaires de réseaux réaliseront dans la foulée de façon préventive un diagnostic des différents réseaux de canalisations de cette zone pour s'assurer de leur bon état. »

État civil

NAISSANCES

Gary Atwood, Yasmine Benjemaa, Taha Briki, Mila Calvi, Luna Champoussin, Ethan Dievert, Assia el Harrouni-Alaoui, Raphaël Esteve, Gabriel Ghezaiel, Ayoub Halima-Mansour, Alissa Kapitan, Hugo Marmillod, Soann Mathlouthi, Emy Modesto-Ambroise, Théa Orenge, Ernesto Parasiuc, Loïck Perrot, Amir Temoussi, Kenza Zaïnine et Sirine Zyat.

DÉCÈS

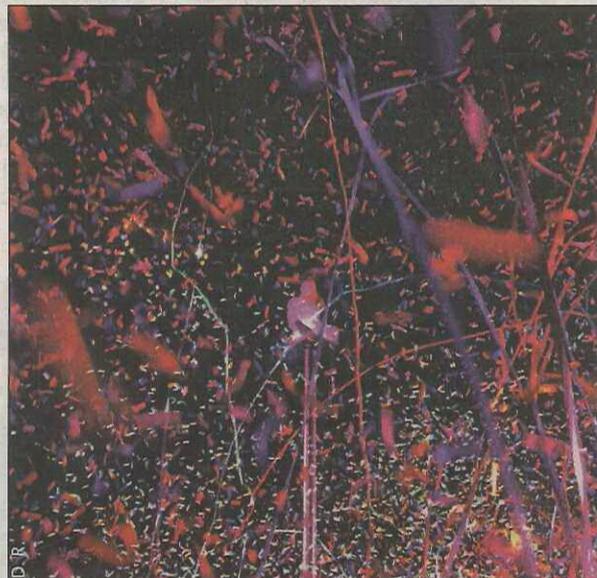
Angèle Arbona, Sarah Benatar, Sabino Benevelli, Joseph Benigaud, Michel Champoussin, Anne Damele, Michel Devert, Jean Fortepaille, Jeannette Nottelet, Domenico Pasquetti, Jacques Petot, Renée Oussadon et Séraphin Yaschwill.

PUBLICATIONS DE BANS

Belhassan Mesbeh, cuisinier, et Aurélia Casciani, agent de service. Julien Coucoravas, comptable, Alexandra Miguel, avocate. Freha Kouider, déménageur, et Hemna ben Mohamed, étudiante. Jérôme Perrier, ouvrier du bâtiment, et Cécile Beyl, auxiliaire de puériculture. Duolong Wang, architecte, et Wen-Chien Chien, étudiante. Alain Zamit, restaurateur, et Dorisca Ounamallé, employée de restauration.

Le tweet

« Mais où est Bouddha ? #Nice06 #CarnavalDeNice »



Jean-Sébastien Martinez, chef de cabinet adjoint au maire, samedi, 21 h 39.

Notez-le

À nos lecteurs

En raison de l'actualité, nos rubriques « Le portrait » et « L'exposition » ont dû être reportées.

Semaine du bien-être dans les maisons du don du sang

Massages, sophrologie, maquillage... 45, rue Auguste-Gal. Jusqu'à samedi, de 9 h 30 à 16 h 30, sauf jeudi: de 11 à 18 heures.

« L'Université pour enfants » au musée Matisse, cet après-midi

Les enfants (à partir de 9 ans) découvrent les œuvres, les courants historiques et différentes thématiques en réalisant des travaux simples de recherche impliquant une démarche personnelle d'observation et de réflexion, de 14 à 16 heures, au 164, avenue des Arènes-de-Cimiez. 8 €, sur inscriptions auprès de Sylvie Garet. 04.97.13.55.06. sylvie.garet@ville-nice.fr.

Conférences

► **Cet après-midi** : Pourquoi tant d'hostilité, de défiance, voire de haine ?, par Richard Beaud, dominicain, avec l'Association culturelle Saint-Dominique, à 17 heures, salle Saint-Dominique (9, rue Saint-François-de-Paule). 5 €. dominicain.net ou 04.92.17.41.00.
► **Demain** : Invisibilité sociale et interventions sociales : quels rapports, par Virginie Pujol, à 17 h 30, dans l'amphithéâtre de l'IESTS (6, rue Chanoine Rance-Bourrey).
► **Mercredi** : le Chemin français de Saint-Jacques-de-Compostelle, par Pierre Cassini, pour l'Association généalogique des Alpes-Maritimes, de 14 à 17 heures, aux Archives départementales (bât. Charles Ginésy, boulevard du Mercantour). agam.06@gmail.com ou agam-06.org

Concert, ce soir

Hommage à Stéphane Grappelli par le Didier Lockwood trio, à 20 h 30, à l'opéra (4-6, rue Saint-François-de-

Paule). En première partie: François Arnaud et Jean-Yves Candela. Dès 14 €. 09.54.26.15.91.

Permanences d'élus, demain

► **Honoré Colomas**, conseiller départemental: de 9 h 30 à 11 h 30, dans son car-permanence, devant Chez Hugo (rue Anatole-de-Monzie).
► **Christine Dorejo**, conseillère municipale et métropolitaine PS: sur rendez-vous, de 14 à 17 heures, au 2, rue de l'Hôtel-de-Ville (2^e étage). 04.97.13.36.60.

Mardi Gras, demain

Messe et partage des bugnes, à 18 heures, à Saint-Pierre-d'Arène (61, rue de France). 04.93.88.20.31. Eglisenicecentre.com

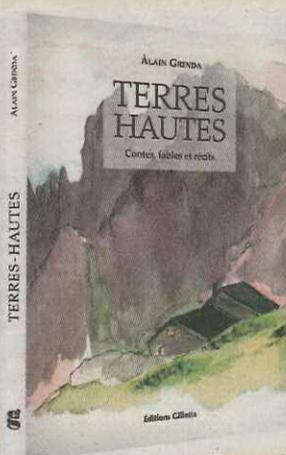
Assemblée générale de l'association du quartier Saint-Étienne, mercredi

A 17 h 30, salle des associations du 35, rue Trachel, suivie du pot de l'amitié.

Gilletta nice-matin

NOUVEAUTÉ

LE NOUVEAU LIVRE D'ALAIN GRINDA



TERRES HAUTES

Contes, fables et récits

Textes et dessins d'Alain Grinda

16,50 €

15 x 21 cm | 160 pages
Édition brochée - Papier FSC

EN VENTE EN LIBRAIRIE ET MAISON DE PRESSE



www.editionsgilletta.com

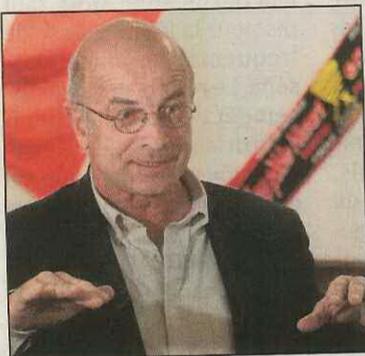
Affaissement Victor-Hugo: du rififi chez les riverains

Ils ont organisé hier matin une conférence de presse en présence d'élus d'opposition, d'un géologue et d'une ex-élue. Tous ont dénoncé une omertà

Ca chauffait, hier matin à la Brasserie des Deux palmiers, boulevard Victor-Hugo. Le restaurant, situé à l'aplomb du chantier du tramway accueillait des riverains, le géologue niçois Éric Gilli, et Mari-Luz Hernandez-Nicaise, ex-élue d'opposition qui a participé à la commission d'attribution du marché du tram. Plusieurs édiles de l'opposition étaient également présents: Catherine Boy-Mottard, Marc Concas, Patrick Allemand, Benoît Kandel et Guillaume Aral. C'est Josiane Pastorel, présidente de l'Association de défense du quartier Victor-Hugo qui a lancé les hostilités, rappelant que son collectif a perdu beaucoup d'argent en procédures judiciaires, toutes perdues. «On a eu tort d'avoir raison trop tôt, et ce qu'on avait prévu est arrivé. Nous ne sommes pas à Rennes [Ille-et-Vilaine, Nice-Matin de jeudi], mais à Nice, et ici on se défend!» Ambiance.

Pas informés de la réalité

Une voisine lui aurait confié que son époux entend leur logement «craquer» la nuit. «Ce n'est pas aussi minime qu'on veut bien nous le dire! Les riverains ne sont pas informés de la réalité, nous ne sa-



Le géologue Éric Gilli.

vons pas où est le tunnelier», tempête Josiane Pastorel.

Des inquiétudes reprises par Éric Gilli, professeur à l'université Paris-VIII. Le scientifique, qui a également travaillé sur l'effondrement du tunnel de Toulon, répète les avertissements qu'il avait formulés avant le lancement du projet. «Je connais les géologues qui travaillent sur le sujet. Ce sont des gens avec une éthique au-delà de tout soupçon, mais la Métropole leur a interdit de communiquer. Alors c'est moi qui ai parlé dans un article de Nice-Matin. Depuis, Christian Estrosi m'en veut. Il me traite de tous les noms d'oiseau, mais ça m'amuse», raconte-t-il devant une assemblée médusée. D'après lui, le gypse, cette roche qui se dissout au contact de l'eau, très présente dans le sous-sol niçois, n'a aucun rapport avec l'incident actuel. Il s'interroge sur la fiabilité des modèles hydrogéologiques: «Le Paillon n'apparaît nulle part, c'est quand même surprenant!»

Géologues écartés

Et surtout, lui aussi dénonce: «Tous les géologues locaux qui travaillent sur le sujet et qui émettent des contestations sont écartés du projet. Il y a une omertà sur ce chantier. Il y aurait plein d'explications possibles à ce qui arrive ici. Mais comme on ne nous dit rien, difficile de savoir ce qui se passe.» D'après le géologue, quelle que soit la question, «Quand on interroge la Métropole, on nous répond: "Nous avons pensé à tout."» Il «agite le spectre de la terreur», selon ses propres termes et rappelle que la zone du boulevard Victor-Hugo est une zone à risque particulièrement étudiée: «Ce type de faille peut générer des



Très remontés, et surtout très inquiets, les riverains s'étaient déplacés nombreux

(Photos Jean-Sébastien Gino-Antomarchi)

séismes de l'ordre de 6 sur l'échelle de Richter. Dans ce cas-là, la faille peut bouger de 20 centimètres. Qu'arriverait-il alors au tunnel?»

Et de conclure: «Ici, nous sommes déjà à 1 mètre de tassement: que se passera-t-il si cela se produit sous un immeuble?»

«L'opacité la plus totale»

À son tour, Mari-Luz Hernandez-Nicaise dénonce une loi du silence. Tout en pédagogie, l'écologiste explique les fonctionnements des achats publics et affirme que «tout s'est passé dans l'opacité la plus totale, puisque pour les réseaux de

transport, la loi prévoit un droit à la confidentialité. J'ai fait un scandale, mais on ne nous a fourni que très peu de documents.» Elle ne s'arrête pas là. Pour elle, le coût de cette opération est exorbitant: «À 90 millions d'euros le kilomètre creusé, c'est le tramway le plus cher de France! Et il faudra rajouter le coût des installations. Pour rappel, à Montpellier, on est à 33 millions d'euros au kilomètre posé. Il faut aussi rajouter le coût de la maintenance (...): 290 000 euros par station et par an!» Elle aussi réclame plus d'informations: «Le site du tram est surabondamment illustré, mais on ne nous informe pas, on ne sait pas où est le tunnelier. Il faut

draut y mettre un point sincère sur l'avancement en temps réel.»

La séance s'est conclue sur l'intervention de Marylène Colonna, en charge du syndicat du 19, boulevard Victor-Hugo. Ses caves, reconstruites en 2015, ont été inondées; la copropriété comporte de nombreuses fissures. «Nous avons fait, il y a peu, pour 86 000 euros de travaux de renforcement des poutres du sous-sol, qui supportent tout l'immeuble et qui vont jusque sur le boulevard. Il y a des fissures partout, et avec la route qui s'est effondrée, je suis très inquiète pour la copropriété.»

LUDOVIC MERCIER
lmercier@nicematin.fr

Pour la Métropole, l'incident est maîtrisé

D'après Laurent Carrère, directeur du projet «tramway» à la métropole Nice-Côte d'Azur, l'affaissement de la chaussée du boulevard Victor-Hugo serait aujourd'hui de l'ordre d'une quarantaine de centimètres. La perception extérieure du phénomène serait faussée par la mise à nu de la chaussée. «En revanche, au niveau des immeubles, c'est de l'ordre de quelques millimètres. Un mouvement très similaire à leur mouvement naturel», précise-t-il. Une activité que ses équipes «suivent de très près». En cause: une panne du tunnelier

à cet endroit, qui aurait provoqué une décompression. «C'est un peu comme quand on enfouit sa main dans le sable: tant qu'on avance, la surface ne bouge pas. Quand on arrête de creuser, et donc de mettre de la pression, la surface s'affaisse.» Sur le boulevard Victor-Hugo, la zone a continué à bouger les jours suivants, entre autres à cause des toupies de mortier (de 25 tonnes chacune) qui se sont succédé sur la chaussée. Elles transportaient un béton très liquide destiné à s'infiltrer au cœur des failles du sous-sol pour le stabiliser.

Sables humides

La zone était identifiée à risque, puisqu'elle est composée de sables humides avec une forte circulation d'eaux souterraines, ce qui a probablement contribué à une surconsommation, à l'origine de la panne du tunnelier, selon le monsieur tram.

Pour Laurent Carrère, l'incident est maîtrisé: «La preuve, le tunnelier est aujourd'hui 200 mètres plus loin, au niveau de l'église anglicane, et il n'y a pas eu d'autres incidents.»

Une autre portion du boulevard Victor-Hugo sera bientôt fermée

à la circulation: «Nous allons procéder à des injections de mortier depuis la surface, entre les rues Dalpozzo et du Congrès. Ces zones n'avaient pas été identifiées, mais nous tirons les enseignements que nous apporte la machine.»

Côté budget, pas de dépassement à craindre, «puisque c'est entièrement de la responsabilité de l'entreprise. Il y a une enveloppe prévue dans le marché pour ce type de risques.»

Incompréhension

Du côté des dégradations dans

les immeubles, c'est auprès des assurances des logements ou des copropriétés qu'il convient de faire les démarches.

La zone du tracé entre les boulevards Gambetta et Grosso passe sous des immeubles. Le directeur de projet se veut rassurant: «Le terrain présente moins de risques à ces endroits-là.»

En revanche, c'est l'incompréhension face aux accusations des riverains: «Nous communiquons beaucoup avec eux, nous sommes sur le terrain. Je ne vois pas ce qu'on pourrait faire de plus.»

L. M.

Voyage au cœur du tunnel

Vendredi, Christian Estrosi a invité « Nice-Matin » à visiter le chantier du souterrain de la ligne Est-Ouest du tramway. Déjà 1,7 km de forage entre Catherine-Segurane et Victor-Hugo

Vendredi, 11 heures. Rendez-vous rue Catherine-Segurane, à ce jour, le seul accès au tunnel en cours de construction pour la ligne est-ouest du tramway. Une sorte de sarcophage de 20 mètres de profondeur, presque aussi large que la rue, au fond duquel s'ouvre le boyau en direction de la place Garibaldi. Des panneaux amovibles permettent chaque soir de refermer ce puits par lequel transitent la main-d'œuvre et les matériaux pour continuer à forer 24 h/24 en limitant les nuisances sonores.

Plus d'une centaine de barges évacuées

Sur le premier tiers du tunnel court déjà la chaussée sur laquelle seront installés les rails des trams. La partie inférieure ne reste pas sous-exploitée: elle permet de faire passer toutes sortes de câbles pour lesquels la Métropole touchera des loyers. Au sommet de la voûte, en jaune, serpente la gaine de ventilation. De chaque côté, les canalisations à mi-hauteur permettent l'acheminement de la bentonite, le magma qui se substitue aux déblais en attendant la pose des voussoirs et le colmatage au mortier. Une fois sa mission accom-



Selon les opérateurs (à l'origine de toutes les informations de ce reportage), 1,7 km sur les 3 au total que devrait mesurer le tunnel définitif jusqu'à son débouché, boulevard Grosso, avaient déjà été percés vendredi. Une partie du chemin a été réalisée à pied à la demande de Christian Estrosi. Le reste à bord d'une des navettes qui permettent la circulation, entre la rue Segurane et le tunnelier. Chaque anneau de ce boyau se décompose de 8 arcades, les voussoirs (fabriqués à Beaucaire dans le Gard), de 1,6 m de large. Le tunnelier avancerait à raison de 10 m par 24 heures.

(Photos Franck Fernandes)

plie, la bentonite mêlée aux gravats repart pour être séparée et recyclée à l'usine de traitement du port, en vue d'une nouvelle boucle. Les matières extraites, elles,

sont évacuées par barges en direction de Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône). Plus d'une centaine de ces chargements ont déjà quitté le port, depuis le début du

chantier: « Ce sont des milliers de camions qui n'ont pas empoisonné la vie des Niçois », positive au passage le président de la Métropole.

Le tunnel, dans lequel la température oscille entre 25 et 27 °C, a déjà dépassé son point le plus profond: 35 mètres sous le niveau du sol nécessaires au franchissement du parking souterrain Marshall. Soit 2 mètres seulement sous les fondations très profondes de cet ouvrage. Le tunnel a aussi déjà franchi trois des quatre stations qu'il desservira: Garibaldi, Durandy et Jean-Médecin. Mais impossible de s'en apercevoir car les jonctions ne sont pas réalisées. Il est plus simple de percer après-coup le cylindre du tunnel.

« Qu'il soit livré en retard n'impacte pas le reste »

Le tunnelier Catherine (comme Segurane) se trouvait vendredi midi, à 17 mètres sous le carrefour du boulevard Victor-Hugo et de la rue du Docteur-Baréty. Le convoi se compose du bouclier de forage et de trois remorques à deux niveaux. À l'étage supérieur, tout ce qui est nécessaire à la douzaine d'hommes composant chacune des trois équipes

par le leader mondial en Allemagne serait l'un des plus sophistiqués actuellement en service sur la planète. Tout à l'avant de l'engin: le bouclier de forage. La pièce-maîtresse perce sur un diamètre de 9,5 m (pour un tunnel de 8,6 m net) et maintient la pression du sous-sol à son niveau naturel, ce qui oblige les techniciens chargés d'assurer la maintenance de la roue de coupe à observer avant toute intervention, comme en plongée, des paliers de décompression au moyen de caissons hyperbares placés à l'avant de la machine. Le bouclier est suivi d'une jupe, un cylindre métallique dont les parois mesurent 7 cm d'épaisseur à l'intérieur duquel sont plaqués les voussoirs posés à l'aide d'un érecteur, un bras articulé équipé de ventouses. Alors que le tunnel devait s'achever ce mois-ci, Christian Estrosi reconnaît « cinquante à soixante jours de retard mais l'ensemble du chantier de la ligne 2 n'est pas dépendant du tunnel. Qu'il soit livré avec un ou deux mois de retard n'impacte pas le reste. Sur la globalité du projet, du port à l'aéroport, le calendrier est respecté. »

FREDERIC MAURICE
fmaurice@nicematin.fr

L'ultime tronçon...

Le tunnelier ne creusera pas les 3,2 km du souterrain, mais seulement 3 km. C'est ce qui explique que le tronçon entre la station Garibaldi et le terminus Est, quai Cassini au port, sera mis en service en dernier, au début de l'année 2019. Car l'arrivée n'est pas assez profonde: le tunnel ne passera qu'à quelques décimètres sous la chaussée du quai Lunel. Aussi cette partie du boyau sera réalisée à l'air libre, au moyen d'une tranchée partant de la rue Catherine-Segurane, empruntant la rue Antoine-Gautier, pour traverser le quai Lunel et déboucher sur le quai Cassini. Le tunnelier aura alors déjà disparu depuis belle lurette à l'autre bout de la ligne.



Le poste de pilotage qui consiste essentiellement à contrôler le guidage à 15 mm près, les vérins de poussée produisant la vitesse du tunnelier et l'injection de la bentonite en fonction de la géologie du terrain. Les nombreux paramètres de la machine sont réglés ici. « La géologie est difficile à Nice mais on avance. J'ai connu des tunnels plus compliqués mais la technologie a beaucoup évolué », concède le chef de poste, Philippe Simonnet, vingt-cinq ans de métier (à droite sur la photo). À ses côtés, Didier Fraizy, un des quatre pilotes à se relayer 24 h/24, trente-neuf ans de carrière. Ils affinent le comportement du tunnelier en fonction aussi de « milliers de capteurs situés à la surface, glisse Guillaume Roux. Par l'intermédiaire d'une équipe de géologues, ils nous permettent de détecter et d'être informés de la moindre anomalie en temps réel en surface ». Ce dispositif d'alerte a parfaitement joué son rôle dans les mouvements de terrain survenus boulevard Victor-Hugo, paraît-il, et permettrait d'envisager la suite du forage sans inquiétude.



Laurent Carrère, le chef du projet tramway, Jean-Marc Pastorino, le président du directeur du groupe Nice-Matin, Christian Estrosi et Raoul Fernandez, responsable du consortium Thaumasia.

Victor-Hugo: ils veulent des réponses, pas une visite

Marylène Colonna, syndic du 19



« Je ne veux pas y aller, ça ne m'intéresse pas. Ce que je veux, c'est qu'on s'occupe de mon immeuble. De mes copropriétaires. Il faut qu'on prenne notre problème au sérieux et qu'on nous dise si oui, ou non, il y a péril. Puisque personne ne répond à nos questions, j'ai dû saisir la protection juridique de l'assurance de l'immeuble. »

Après l'affaissement du boulevard Victor-Hugo, les riverains ont convié les élus d'opposition, et le géologue Éric Gilli, à une conférence de presse pour exprimer leurs inquiétudes et leurs doutes. Une initiative qu'a peu goûtée Christian Estrosi. Le président de la Métropole a proposé à « l'ensemble de ceux qui ont participé à une réunion destinée à diffuser des contrevérités (...) de venir visiter le tunnelier (...) afin qu'ils puissent être mieux éclairés sur ce chantier d'envergure ». Qu'en pensent-ils?

Josiane Pastorel, présidente de l'association du quartier



« Les termes employés par Christian Estrosi son excessifs et inadaptés. Je maintiens qu'il y a une omertà. À ce jour, personne n'a pris la peine de venir vers moi ou vers le syndic du 19. On acceptera l'invitation quand quelqu'un s'occupera de nous. Il y a des priorités qui exigent l'intervention des personnes compétentes de la Métropole, et pas seulement des équipes de la communication. Nous restons tous à disposition de la Métropole pour une réunion publique d'information. »

L'opposition municipale



Dominique Boy-Mottard conseillère municipale PRG

« Puisqu'il nous invite, je vais y aller et essayer d'avoir le plus d'informations possibles. Je ne suis pas sûre que ça réponde à toutes nos interrogations, notamment en matière de finances. Par ailleurs, je me demande si le personnel sera en capacité de nous dire s'il y a des problèmes. J'y vais dans un bon esprit, en espérant avoir des réponses à nos questions. »

Marc Concas conseiller municipal divers-gauche

« Dans l'absolu, je ne vois pas d'obstacle, mais je ne suis pas géologue. Ce n'est pas de ma compétence. Je demande que les professionnels dont c'est la compétence, comme le professeur Gilli, aient accès aux informations nécessaires. Si c'est pour une sympathique promenade, cela n'a pas d'intérêt. En revanche, si le Pr Gilli est présent et qu'on lui remet l'ensemble des documents qui permettent d'obtenir les réponses à nos interrogations, alors là, c'est intéressant. »



Patrick Allemand conseiller municipal PS

« J'ai déjà visité le chantier du souterrain de la ligne 2 du tram (...) à l'invitation du président de la Métropole et je l'en remercie. Ce fut une visite très intéressante. Je ne vais pas refaire la même visite. Ce n'est pas en multipliant les visites que l'on régle la question des incidents de chantier sérieux (...) ! Je n'irai pas cautionner une opération, qui, dans le contexte actuel relèvera plus d'une opération de communication et de propagande que de transparence. Je suis preneur par contre d'une réunion de travail sérieuse où l'on nous expliquerait l'origine de cet incident, son évolution et les risques de sa reproduction plus avant dans le chantier avec les oppositions, les représentants des riverains et le professeur Gilli dont l'expertise est reconnue de tous. »



DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES 06



Journée des DROITS de la FEMME

mercredi 8 mars 2017

Ce mercredi, à l'occasion de la journée des droits de la femme, réservez votre place de cinéma !

PROJECTION À 18 HEURES du film « DALIDA » de Lisa Azuelos

Cinéma Mercury - Nice

Entrée gratuite pour toutes les femmes dans la limite des places disponibles

Renseignements et réservations : 04 93 55 37 81 ou au cinéma Mercury 16, place Garibaldi à Nice ou sur : mercury.departement06.fr

Victor-Hugo: retour sur un « incident maîtrisé »

Les mesures prises après l'affaissement du boulevard lors du creusement du tunnel du tram, le suivi administratif, ont été évoqués hier « en toute transparence » par Christian Estrosi devant des riverains

Personne ne peut imaginer que nous allons reboucher le tunnel du tram! a glissé malicieusement le président de la Métropole. Hier après-midi, Christian Estrosi a tenu une sorte de face à face de proximité dans la petite salle du 22, de la rue Ségurane avec quelques riverains du boulevard Victor-Hugo impactés par l'affaissement du boulevard le 14 février dernier, les élus de l'opposition et le professeur Eric Gilli, géologue indépendant et en l'espèce, trublion avéré. Ses rapports avaient alimenté les demandes d'abandon du tunnel portées par l'opposition. Le sujet demeure politique: cet affaissement s'était invité, quelques heures auparavant lors des débats du conseil métropolitain. En aparté, Benoît Kandel reprenait d'ailleurs: « J'ai posé deux questions sur les causes réelles du désordre et sur la situation des riverains. Ont-ils quelque chose à craindre? » Certains riverains et surtout le comité de quartier de Victor-Hugo présidé par Josiane Pastorel (présente hier) demandaient avec insistance des éclaircissements. Un mois après « l'incident », il était possible d'avoir du recul sur les causes et surtout une idée



François Feuillade, directeur général adjoint de la Métropole, Laurent Carrère (à gauche de l'image), directeur du projet Tram ont mené le point technique avant la visite du tunnelier.

(Photo François Vignola)

plus précise de la stabilisation de la portion affaissée de Victor-Hugo. Laurent Carrère, directeur du projet Tram a ainsi fourni les dernières données, la mesure officielle du désordre: « Pour l'affaissement, nous avons enregistré

44 cm. Sur les bâtiments impactés aux numéros 19 et 19 bis, les balcons se sont déplacés de 4 mm. »

Cavité ou gypse en cause?

D'où une première remarque du professeur Gilli concernant l'affaissement: « 44 cm au milieu du boulevard sur votre point de mesure, mais jusqu'à 1 m en bordure des immeubles! Dans mon rapport, j'avais attiré l'attention sur la dangerosité de cette portion du boulevard Victor-Hugo. Le tunnelier est venu araser une formation composée de gypse. » Mais le géologue était plus intéressé par l'évolution vers la stabilisation et les moyens utilisés: « Quelles sont les réactions du terrain? J'ai compris que du mortier était employé afin de combler les cavités » Les techniciens, sans entrer dans

un débat trop technique, ont pu expliquer: « Nous avons effectué des opérations de remplissage des cavités créées entre le tunnelier et la surface, le volume est de l'ordre de 100 m³. » Sur un graphique, les techniciens pouvaient montrer la légère remontée du sol en surface, preuve de la réussite du comblement.

Immeubles: absence de risque structurel

Ils ont rappelé que des cycles réguliers de mesures étaient maintenus sur les bâtiments afin d'observer les évolutions. François Feuillade, directeur général adjoint de la Métropole a d'ailleurs été très rassurant en s'adressant aux quelques riverains: « Des visites techniques effectuées sur tous les bâtiments ont

permis de faire un état des lieux et d'établir l'absence de risque structurel. Dans les immeubles, les dégâts, comme les carrelages fissurés, seront pris en charge et la voirie va être remise en état dès que possible. » Les étapes techniques sont donc planifiées, mais la matière administrative est plus sablonneuse.

Laurent Carrère a tenu à préciser à ce propos: « Dans le cadre du référé préventif, les visites des bâtiments avaient eu lieu la veille de l'incident. À la suite de l'événement, le tribunal administratif a missionné des experts, ces derniers n'ont pas encore établi leurs rapports. » Mais hier la rencontre est restée apaisée. Christian Estrosi a tenu à souligner « la qualité du dialogue avec des riverains dans un climat paisible », tout en admettant « le besoin d'informations ». Dans la salle, les avis semblaient toutefois partagés. « Les services de la Métropole ont été réactifs », indiquait un riverain. Josiane Pastorel, opposante affirmée au projet avait une opinion différente: « Pas à la hauteur! Et que va-t-il se passer lorsque le tunnelier creusera sous des immeubles, ce qui va arriver très prochainement? »

À ce propos, la réunion avait débuté par un point sur la progression du tunnel. « Le tunnelier Catherine est aujourd'hui à la hauteur de la rue du Congrès, à la fin de la semaine, il aura atteint, selon les prévisions, la rue Dalpozzo, a souligné François Feuillade, poursuivant: Aujourd'hui 60 % du parcours du tunnel a été creusé, il reste 1,2 km à réaliser. » Avec justement des passages sous des immeubles. La réunion s'est terminée dans le tunnel et à l'aplomb du boulevard Victor-Hugo, dans la machine et sur les lieux du désordre « maîtrisé ».

R.D.

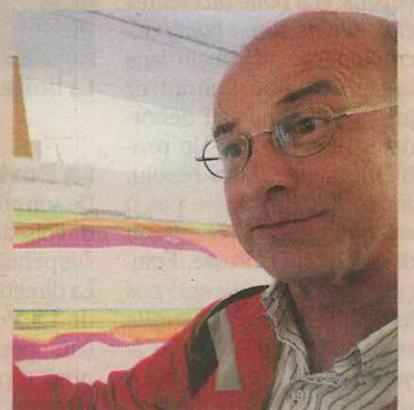


Christian Estrosi a admis hier « le besoin d'informations » à l'adresse des riverains du boulevard Victor-Hugo.

Les leçons de l'affaissement

Le Professeur Gilli n'a pas manqué de rappeler hier qu'il avait pointé « une zone dangereuse du sous-sol, juste au point où l'incident est survenu, tout en admettant l'aléa de chantier ». Ce dernier a d'ailleurs reconnu qu'une autre zone difficile dans le secteur de Garibaldi avait été franchie sans problème. Les techniciens ont tiré la leçon de l'affaissement du 14 février dont l'enchaînement est toujours expliqué par une décompression soudaine provoquée par un défaut sur l'injection de bentonite (argile et eau) dans une zone très délicate. Pour la suite, la progression du tun-

nelier entre les rues du Congrès et Dalpozzo fait l'objet d'opérations préalables de renforcement du sous-sol. Elles n'étaient pas prévues initialement et la progression se fera avec prudence. Les techniciens qui l'ont expliqué hier peuvent également modifier légèrement le tracé afin de tenir compte de la géologie et de la présence d'immeubles. Les bâtiments ne constituent pas seulement des obstacles, mais aident parfois à la stabilisation du sous-sol. Cela a été le cas sur Victor-Hugo avec la présence du profond parking souterrain Louvre vu comme un renfort.



Le professeur Eric Gilli, géologue et auteur des rapports utilisés par l'opposition a participé à ce point.

LIONS CLUBS
INTERNATIONAL



Dans le cadre de son développement
le LIONS CLUB NICE DOYEN
ouvre ses portes à de nouveaux adhérents.

Pour connaître notre éthique, nos objectifs
et obtenir nos conditions d'adhésion.

Adressez nous un mail à
contact@lions-nice-doyen.org

SOYEZ HUMANISTES ET ENGAGÉS : SOYEZ LIONS

VIDÉO. La route s'effondre sur le chantier de la ligne 2 du tram à Nice et laisse un trou béant

#NICE #VIE LOCALE PAR LA RÉDACTION Mis à jour le 04/07/2017 à 16:44 Publié le 04/07/2017 à 15:50



Il s'agit du plus gros incident de chantier de la ligne 2 à Nice, survenu ce mardi.

Ce mardi, sur la rue de France, au coin de la rue Honoré-Sauvan, le niveau de la chaussée s'est affaissée d'1,5 m. Le trou fait environ 6 mètres de diamètre, la taille d'une camionnette. Par mesure de précaution, le gaz a été coupé dans le secteur.

D'après les témoins, la chaussée a commencé à s'affaisser vers 15h15, puis s'est écroulée dans un bruit sourd quelques minutes plus tard. Quelques mètres à peine de l'AC Hotel Marriott, L'hôtel Élysée Palace, célèbre pour ses deux sculptures monumentales de l'artiste Sacha Sosno.

À lire aussi sur Nice-matin



Aucune évacuation d'habitation n'a été demandée. Mais le cheminement piéton est coupé entre la rue des Potiers et le bd François-Grosso.



Partager Twitter Mail

ABONNEZ-VOUS À L'ÉDITION ABONNÉ NUMÉRIQUE #MONJOURNAL

À PARTIR DE 1 €

QUOTIDIENNE

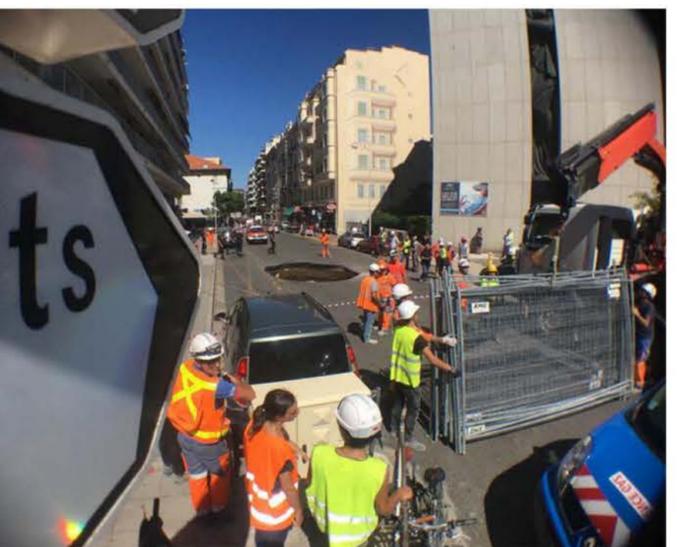
Recevez chaque matin l'essentiel de l'info
Votre adresse email

SÉLECTIONNÉS POUR VOUS

ete coupe par precaution. en cause: une panne du tunneleur.



Aucune victime n'est à déplorer. Les pompiers et les techniciens de GRDF sont sur place. Un périmètre de sécurité est en train d'être mis en place.



Sur place, les équipes techniques recherchent les causes de l'incident. D'après des techniciens de la régie Eau d'Azur, l'hypothèse d'une rupture de canalisation est écartée.

W B 3wt: z 3oz wicf
hj f zxxcj 3a Grosso a
P itnj
artj to Eyti



Depuis le 4 juillet, les ouvriers travaillent à consolider le terrain et le tunnelier est à l'arrêt.

(Photo Ludivine Tessier)

Tram: les riverains de la rue de France pourront être relogés

La Métropole propose de reloger quatre-vingt-dix familles pour échapper aux nuisances de travaux plus importants que prévus après l'affaissement

Après l'apparition, le 4 juillet, d'un énorme trou dans la chaussée à la hauteur du numéro 90 de la rue de France les riverains du chantier du tramway pourront être relogés. L'incident d'abord présenté par la Métropole comme « mineur et n'ayant rien d'inquiétant » nécessite des travaux de réparation plus importants que prévu. Anne Ramos, la conseillère municipale déléguée à l'Accompagnement du chantier de la ligne Est-Ouest, fait le point.

L'incident est plus grave qu'annoncé ?

Cela reste, à l'échelle de ce chantier et au regard des 3,2 km de tunnel, un incident mineur. Ce n'est pas un problème géologique, pas un effondrement du terrain. On est sur la route, on n'est pas sur du bâti. On est rentrés dans un vide qui n'a pas pu être repéré par les sondages: le tunnelier a rencontré un creux créé par l'homme et rempli par des remblais et du tout-venant. Ce n'est pas un incident mineur mais ce n'est pas non plus un méga problème.

Le géologue Éric Gilli parle de conséquences sur le long terme...

M. Gilli a quand même dit énormément de bêtises tout au

long du chantier...

Le tunnelier est à l'arrêt...

Oui. La solution pour qu'il reparte en toute sécurité est de conforter le terrain par des injections de béton. On a commencé à en faire en avant du trou qui s'est formé. Il reste 120 m à parcourir pour sortir du tunnel. 50 m ont déjà été complètement consolidés. Restent 70 mètres à conforter.

Des travaux imprévus et importants ?

Des travaux extrêmement bruyants, surtout. Pour ne pas prendre de retard sur le chantier et pouvoir dégager le carrefour Grosso-rue de France à la rentrée scolaire, on ramasse les travaux qui devaient durer un mois et demi sur quinze jours, du 31 juillet au 15 août. On va travailler 24 h/24 et 7 jours sur 7. Le bruit ne sera pas toujours présent mais on veut que les gens alentours souffrent le moins possible des nuisances. On propose donc de les reloger.

Qui est concerné par ces relogements ?

On a proposé des solutions de relogement aux habitants du 90 et du 113, rue de France. Dans ces copropriétés, 90 logements



donnent directement sur le chantier. On estime qu'un tiers, soit une trentaine de familles, pourrait donner suite à notre proposition: quinze jours à l'hôtel pour éviter les nuisances.

Du bruit mais pas de péril ?

Les bâtiments sont « monitorés », auscultés en permanence. Il n'y a pas 1 mm de tassement sur les immeubles. Il n'y a pas de risque. Les relogements, c'est pour ceux qui le souhaitent. S'il y avait un danger, on relogerait tout le

monde.

Qui finance ces relogements ?

C'est à la charge de la Métropole. Après, on verra avec l'entreprise.

À combien estimez-vous ce surcoût et celui lié aux travaux imprévus ?

Je ne sais pas.

Envisagez-vous des dédommagements pour les commerçants du secteur ?

Trois commerces sont impactés: un snack-cafetier, un primeur et un magasin de vêtements. La CCI les a rencontrés. On attend des éléments. On examinera un moyen d'identifier le préjudice et de le réparer. La Métropole les accompagnera.

La mise en service de la ligne 2 prend-elle du retard ?

Le 16 août, on est supposés avoir terminé les travaux de confortement. Le tunnelier repartira. Il sortira du tunnel aux alentours de la mi-septembre. On a pris deux mois de retard sur ce site, mais globalement, la mise en service [de la totalité de la ligne] reste prévue au dernier trimestre 2019.

Recueilli par LAURE BRUYAS
lbruyas@nicematin.fr

Le 4 juillet, la chaussée s'effondre

Mardi 4 juillet

En pleine journée, un pan de chaussée s'affaisse à hauteur du 90, rue de France. Personne n'est blessé. La Métropole évoque « un incident mineur qui n'a rien d'inquiétant ». Deux heures plus tard, les ouvriers procèdent déjà au rebouchage du trou. La circulation dans le secteur doit reprendre « d'ici à la fin de la semaine ».

Mercredi 5 juillet

Le rebouchage pose problème. Alors que les opérations de comblement devaient se terminer la veille, le trou est toujours béant. La Métropole indique que ce contretemps est lié à « une phase de nettoyage » et que la cavité est désormais remplie de béton. « L'incident a été parfaitement maîtrisé par Bouygues avec une mise en sécurité immédiate de la zone. Aucun mouvement n'est détecté dans les immeubles riverains. » Et d'annoncer le redémarrage dès le lendemain du tunnelier, « comme prévu ».

Jeudi 6 juillet

La Métropole confirme que le tunnelier a repris sa route « à vitesse réduite avec des phases d'interruption » mais qu'il doit toujours refaire surface fin juillet, comme prévu, à 120 mètres de là. La circulation, elle, restera coupée plus longtemps qu'annoncé. Le temps de conforter « cette partie sablonneuse qui nécessite des injections de béton ».

Lundi 17 juillet

Des complications engendrent « des injections complémentaires de béton ». Ces travaux « circonscrits à la chaussée qui ne présentent aucun risque et n'ont aucune incidence sur le bâti environnant » devaient durer trois à quatre semaines. La mise en service totale de la ligne 2 fin 2019 n'est pas remise en question, certifie la Métropole.

Mercredi 19 juillet

Le directeur du projet tramway de la Métropole, Laurent Carrère, fait le point sur le chantier. On apprend notamment que le tunnelier est arrêté depuis le 4 juillet. Et, bien entendu, que sa sortie n'est plus programmée pour la fin juillet: « Il devrait faire surface courant septembre. »

B. G.

Tram, piques et gros dossiers

La séance de rentrée a été riche en sujets sensibles (coût du tramway, raccordement de la voie rapide à l'autoroute, enfants de harkis, incendies...) mais aussi en piques venimeuses



Raccordement voie Mathis - A8 relancé : le projet en sept questions

Un véritable serpent de mer. Le raccordement direct de la voie Mathis à l'autoroute A8 s'est de nouveau invité, hier, dans les débats. Avec, cette fois-ci, une avancée qui pourrait s'avérer décisive dans la réalisation du projet.

Quel est le problème ?

Les usagers voulant rallier l'A8 via la voie rapide sont nombreux. Et la sortie Grinda est très souvent saturée. Résultat : des bouchons générant perte de temps, pollution aux gaz d'échappement et nuisances sonores importantes. Une situation qui pourrait se compliquer encore avec la livraison de la ligne Est-Ouest du tram.

C'est pourquoi un « prolongement » de la voie Pierre-Mathis menant directement à l'entrée de l'autoroute est dans les cartons des élus niçois depuis de très nombreuses années.

Qu'ont voté les élus hier ?

La délibération soumise au vote hier matin concerne le lancement d'une « étude d'opportunité ». En clair, il s'agit de jauger l'intérêt d'un tel projet, mais aussi sa faisabilité technique et financière. Une étude qui avait reçu le feu vert du gouvernement au printemps dernier, et que les conseillers métropolitains ont validée à l'unanimité. Non sans rappeler, comme l'élu socialiste Paul Cuturello



(groupe « Un autre avenir pour la Métropole »), que la mise en service d'un tel équipement a déjà été annoncée pour 2012, 2014 ou encore 2017. Le coût prévisionnel de cette étude s'élève à 200 000 euros hors taxe, financé pour moitié par Escota.

À combien est estimé le chantier ?

Le projet comprend deux phases : le raccordement de la voie Mathis à la route de Grenoble (sortie au niveau de la rue Nicot-de-Villemain), puis la jonction avec la bretelle d'entrée de l'A8. La première phase est évaluée à 60 millions d'euros. Pour l'aider à supporter cet investissement, la Métropole a déjà obtenu des subventions de l'État (8,7 M€) et de la Région (6 M€), s'est targué Chris-

tian Estrosi, qui indique avoir également sollicité le conseil départemental. La seconde phase est estimée à 36 M€. Ce coût pourrait être intégralement pris en charge par Escota. La Métropole espère en effet qu'à l'issue de l'étude d'opportunité lancée hier, Escota sera désigné maître d'ouvrage de ce tronçon.

Quel serait le tracé d'un tel raccordement ?

Juste avant la sortie Grinda, les véhicules bifurqueraient sur la gauche et emprunteraient les « quais militaires » qui longent la voie ferrée jusqu'à la gare de Saint-Augustin. Juste avant d'arriver à la gare, un souterrain serait creusé, permettant de passer sous le parvis, de continuer sous l'avenue Grinda puis sous la route de Grenoble, et

de ressortir sur cette dernière au niveau de la rue Nicot-de-Villemain. À cet endroit, il serait alors possible de reprendre la route de Grenoble pour rejoindre le boulevard du Mercantour, ou bien de continuer dans le tunnel et de ressortir directement sur la bretelle d'accès à l'A8.

Que vient faire la SNCF dans le projet ?

Les « quais militaires » sont la propriété de la SNCF. Selon nos informations, les conditions d'acquisition de ces terrains par la Métropole sont quasi actées. Cependant, le coup d'envoi des travaux est conditionné au déplacement d'un local technique de la SNCF. Pas plus grand que des toilettes publiques, il régle les aiguillages et le trafic. Les services métropolitains doivent rencontrer prochainement la

direction régionale de SNCF Réseaux afin d'accélérer le processus de déménagement de ce « poste relais à transit souple ». Une solution serait en passe d'être trouvée.

Pourquoi une seule voie de circulation ?

La question a été soulevée par le conseiller d'opposition Divers-droite CNIP Olivier Bettati. Sur le deuxième tronçon, entre la route de Grenoble et la bretelle d'accès à l'A8, une seule voie de circulation est prévue. L'élu proche du FN en réclame une seconde. Réponse de Christian Estrosi : « Toutes les études montrent qu'une double voie saturerait l'entrée de l'A8. D'autant que cette entrée ne se fait que sur une seule voie. »

Quand l'ouvrage sera-t-il livré ?

Si tout se passe comme prévu par la Métropole, les travaux de la première phase pourraient être lancés fin 2019. Le tronçon voie Mathis - route de Grenoble serait alors livré en 2023. La seconde phase serait lancée dans la foulée, à condition que l'État en donne l'autorisation à Escota.

Dossier : LAURE BRUYAS lbroyas@nicematin.fr BENOIT GUGLIELMI bguglielmi@nicematin.fr Photos : SÉBASTIEN BOTELLA

au conseil métropolitain

L'ANNONCE

« Nous venons de signer le marché pour le dernier tronçon pour la section Ségurane-Le port avec l'entreprise Razel-Bec pour un montant de 33 millions d'euros hors taxes. Le chantier commencera début novembre pour se terminer en septembre ». Christian Estrosi

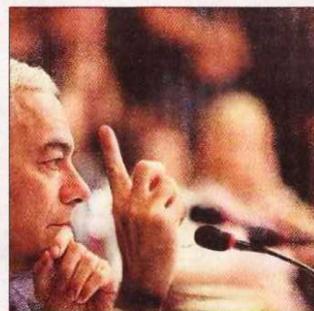


Piques

D'une pierre deux coups
Estrosi à Arnautu à propos du MIN et du PEX : « Je vois que vous êtes d'accord avec une personnalité politique que l'on sait désormais très proche de vous ». Pan sur la tête d'Arnautu, bing sur le nez de Ciotti... La guerre des municipales ne fait que commencer.

Le sage...
Estrosi lance à Bettati, qui est d'accord avec lui sur les harkis, un ironique : « Je vous remercie de votre sagesse ».

... et l'âge
Bettati, plus insolent que sage, à Estrosi : « Vous êtes maintenant à quelques mois déjà de l'âge légal de la retraite, il est temps de penser à l'avenir. Arrêtez de dépenser sans compter cet argent que vous n'avez pas gagné, qui n'est pas le vôtre, car ce sont nos enfants qui auront à payer ces trous gigantesques ».



De gauche à droite et de haut en bas : Christian Estrosi, Olivier Bettati, Marie-Christine Arnautu, Patrick Allemand, Guillaume Aral et Philippe Pradal. (Photos Sébastien Botella et archives N.M.)

Tram : quand le débat déraile

Une opposition qui charge, Estrosi qui s'embrouille, un professeur traité de charlatan... Sans surprise, le tram était le dossier chaud du conseil métropolitain hier. C'est le Premier adjoint de Christian Estrosi, qui s'y colle. Philippe Pradal présente la délibération 26.1. Objet : « Affectation des autorisations de programme-DGA aménagement, logement et mobilité ». En fait, un point financier sur les lignes 2 et 3 du tram. Pradal sort des chiffres, à toute vitesse, et conclut, bonhomme : « L'enveloppe globale ne bouge pas : elle reste à 778 597 626, 90 euros ! ». C'est bien ça qui met la puce à l'oreille du socialiste Patrick Allemand : « A quel Niçois allez-vous faire croire que la globalité du projet, compte tenu des aléas rencontrés, ne coûtera pas un centime de plus puisque vous retombez à l'euro près au même total. Chapeau les artistes ! » Il dénonce « un étrange jeu de vases communicants ».

« Magic Pradal »

Et fait les comptes : « Le budget de la L3 est encore diminué de 11 millions. Le montant des acquisitions foncières baisse de 7,9 millions. Vous baissez de 3 millions le budget de maîtrise d'ouvrage et de 3,5 millions le coût de la convention Pont Rail ». « Au total les réductions budgétaires représentent 25 M€. Et c'est là qu'intervient Magic Pradal, raille le socialiste. Qui précise : « Ce montant correspond très exactement au dérapage financier de la ligne 2 : 13 millions supplémentaires sur la maîtrise d'œuvre et 19,7 millions de plus pour le souterrain ! [13 millions + 19,7 millions = 32,7 millions, NDLR] ». Guillaume Aral (ex-FN viré) enchaîne : « Il est clair que le choix d'enterrer une partie

de la ligne 2 est bien plus coûteux que prévu ou plutôt plus coûteux qu'annoncé. Vous êtes donc aujourd'hui obligé de recourir à un jeu de passe-passe budgétaire pour corriger le tir. Vous désaffectez plusieurs dizaines de millions d'euros budgétés pour la ligne 3 pour les affecter à la ligne 2. Autrement dit vous déshabillez Paul alias la ligne 3 pour habiller Pierre alias la ligne 2 ! »

« Ce n'est pas un manque de transparence ! »

Et Olivier Bettati (Divers-droite CNIP) embraie : « La vérité, c'est que vous naviguez à vue ! ». Assassin : « Nous étions opposés à ce tunnel pour des raisons financières, celles-là même qui commencent à poindre aujourd'hui ! C'est au départ, que se pose le vrai problème : pour peu qu'il reste un Niçois dans l'immense cohorte de recrute-

ment que vous avez fait ces dernières années, il aurait pu vous dire que le sous-sol niçois est fait en partie d'une pierre qui s'appelle le gypse. Rappelez-vous les mises en garde du professeur Gilli, celui que vous traitiez de pauvre archéologue à ma solde. Il s'avère aujourd'hui qu'il avait raison sur ces risques d'effondrements et donc de surcoûts ». Et de rappeler les mésaventures de la construction du siège de France Telecom en bas de Grosso, « 30 % de surcoût ». Il achève : « Cette délibération est le premier aveu de faute, un aveu à 20 millions pour 3 km ! »

Christian Estrosi s'emballe et s'embarque dans une grande leçon sur le gypse pour faire taire l'adversaire. Échec. (Lire ci-dessous). Philippe Pradal tient la barre : « Vous évoluez un tour de passe-passe, un manque de

transparence, ce n'est pas du tout ça ! » Et d'expliquer : « Nous avons fusionné l'autorisation de programme des lignes 2 et 3 car c'est la réalité des travaux. Cela nous permet de réaliser des économies ». Il sort sa calculatrice : « Nous faisons 7,9 millions d'économie sur l'acquisition des tréfonds, 3,49 millions d'euros d'économie sur le pont rail, des économies sur la maîtrise d'ouvrage. Globalement, les économies sont significatives : un peu plus de 27 millions d'euros. Après, nous avons un léger complément sur le souterrain car nous intégrons le coût des travaux préparatoires du dernier tronçon, un surcoût lié à une légère modification de la technique utilisée pour les stations souterraines. On modifie la répartition mais pas l'enveloppe globale ! ». L'opposition n'est pas convaincue, vote contre. La délibération est adoptée.

Estrosi se prend les pieds dans le gypse, le P^r Gilli traité de « charlatan » qui serait « sorti d'un sarcophage »

Estrosi, furax, mouche Bettati : « Ce monsieur Bettati ne mérite pas plus de 5 secondes de réponse, pour lui dire que son professeur Gilli, qui pour moi a toujours été un charlatan, c'est 1,13 % des voix aux élections législatives, 442 électeurs. C'est dire combien M. Bettati a, à travers M. Gilli, de confiance et simplement de rajouter que, rue de France, ce n'est pas du gypse mais du fontis ». Il exulte en donneur de leçon : « Donc vous avez perdu huit minutes de temps de parole à dire n'importe quoi ! C'est bête, hein, de pas savoir de quoi on parle ! »

Très remonté, il en remet une couche un peu plus tard : « Ce sont des fontis et non pas du gypse, contrairement à ce qu'a dit un grand géologue qui était convaincu près d'un siècle et demi avant de sortir de son sarcophage qu'il y avait du gypse sous la rue de France ! ». Sauf que... Christian Estrosi se prend les pieds dans le gypse. C'est le conseiller des Verts, prof de géo à la fac dans le civil, qui le lui fait remarquer : « Le fontis est un effondrement de terrain entraîné par l'affaissement du gypse... Je ne voudrais pas que mes étudiants apprennent

n'importe quoi en regardant le conseil métropolitain ! », s'amuse visiblement Fabrice Decouigny. Bettati se marre. Et lance à Estrosi : « Soyez sport ! » Le président de la Métropole fulmine : « Tout ça nous intéresse peu, vous n'avez pas la parole ! » Il embraie sur le dossier suivant. Contacté, le P^r Gilli, si ses oreilles ont bien sifflé, n'enviseageait pas de porter plainte pour diffamation hier : « Le maire de Nice confond une matière et son phénomène, un géologue avec un archéologue... C'est dire le niveau... »