

5, avenue du Coq  
75009 Paris FRANCE  
Tél : 01 40 16 61 00  
Fax : 01 40 16 61 04  
systra@systra.com



# L'agglomération Niçoise



## La ville

Population : 342 000 h

## L'agglomération

Communes : 23

Population : 500 000 h

## Le réseau de transport collectif

Lignes d'autobus : 55

Site propre autobus : 1

Ligne de tramway : 1

## Le tramway de l'agglomération niçoise

Le réseau de tramway de l'agglomération niçoise, composé de trois lignes, à terme, sera mis en place en trois phases :

- Phase 1A : ligne 1 (tramway), Comte de Falicon / Pont Michel ; ligne 2 (autobus en site propre), Place Ile de Beauté / CADAM.

- Phase 1B : extension à l'ouest de la ligne 2 jusqu'à Cagnes-sur-Mer Centre.

- Phase 2 : conversion de la ligne 2 en ligne de tramway et sa prolongation en site propre autobus jusqu'à Villeneuve Loubet, à l'ouest ; prolongement à l'est de la ligne 1 jusqu'à l'Ariane et La Trinité.

- Phase 3 : achèvement de la ligne 2 en tramway jusqu'à Villeneuve Loubet ; ligne 3 (tramway) : Plaine du Var / Saint-Augustin / Lingostière.

Aujourd'hui, la première phase est réalisée sur le territoire de la Ville de Nice. Le projet a été conçu pour favoriser le rééquilibrage des déplacements en faveur du transport collectif et des modes «doux» (marche à pied et deux roues), et offrir une alternative attractive à l'usage de la voiture particulière, problème critique à Nice.

Il s'accompagne de mesures visant à renforcer l'intermodalité :

- création de trois parcs-relais (aux terminus de la ligne 1 et à Saint-Jean d'Angély) offrant plus de 1 700 places de stationnement, qui favorisent les rabattements des automobilistes sur le tramway ;

- réorganisation des réseaux d'autobus urbain et des collines autour des nouveaux axes en site propre ;

- aménagement de 4 pôles d'échange multimodaux avec les autobus, le réseau SNCF et la ligne des Chemins de fer de Provence, dont les offres ferroviaires sont accrues.

Ces mesures sont également destinées à faciliter l'accès des Niçois au tramway. La ligne dessert 30% des habitants de Nice et plus de 35% des emplois.

Un nouveau plan de circulation et de stationnement est également mis en place. Les reports de circulation hors des axes empruntés par le tramway sont organisés afin de mieux maîtriser le trafic en centre-ville : quatre nouvelles voies piétonnes sont créées totalisant près de 2 km, et de larges zones piétonnes sont aménagées sur les places Masséna et Garibaldi. Près de 26 km d'itinéraires cyclables sont mis en place le long du tracé du tramway.

L'arrivée du tramway est également l'occasion de mettre en valeur le patrimoine architectural de la ville et de réaménager les espaces publics. Ceux-ci voient leurs usages matérialisés, sur les voies empruntées par le tramway, par un traitement différencié des



matériaux et des couleurs pour la voirie et la plate-forme, les trottoirs, bordures ou pieds d'arbres.

Sur ces voies, de nouveaux alignements d'arbres sont réalisés (1 200 arbres seront plantés).

#### Les stations

Les stations sont à quais latéraux comportant un quai par sens, ou à quai central. Hauts de 30 cm et longs de 44 m, les quais ont une profondeur de 3 m (5 m pour les quais centraux) et se terminent par une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

Chaque quai est équipé de mobilier urbain (abris intégrant des armoires, distributeurs, sièges) pour le confort des voyageurs et pour accueillir les services qui leur sont offerts. Le revêtement du quai et des rampes est en continuité avec les trottoirs adjacents.

#### L'alimentation électrique

Les places Masséna et Garibaldi sont dégagées des lignes aériennes de contact par l'utilisation d'un système d'énergie embarquée.

#### La plate-forme

La plate-forme tramway s'inscrit, sur 90% du tracé, en site propre franchissable, et se distingue par une teinte claire en béton coulé en place ou asphalte avec revêtement de surface soigné. Elle est engazonnée sur 1,5 km (Jean Jaurès, boulevard Saint-Roch). Aux points sensibles, la voie est posée sur un système anti-vibratile.

#### Les ouvrages d'art

Le Pont Michel enjambant la voie ferrée est remodelé (élargissement du tablier) pour pouvoir intégrer le terminus et les accès au parc-relais et préparer l'extension vers la trinité et l'ariane

#### Le centre de maintenance et d'exploitation

Situé au terminus Nord, le centre de maintenance et d'exploitation Comte de Falcon est un bâtiment complexe qui comprend la partie exploitation, remisage et maintenance lourde du tramway et un parc autos. Conçu pour la ligne 1, il permettra également la maintenance de la future ligne 2 de tramway. Il comporte le remisage des tramways, les ateliers de maintenance des véhicules et des installations fixes, une station-service, le PCC ainsi que des locaux sociaux et des bureaux.

Le parc autos, sur trois niveaux, situé au-dessus du centre de maintenance comprend un parc-relais de 900 places et une zone réservée au personnel (une zone réservée au stationnement résidentiel est à l'étude).



## Le rôle de SYSTRA

SYSTRA est présente à Nice depuis 1988, date à laquelle elle réalisait une expertise de la faisabilité d'un réseau de TCSP, complétée, en 1994-1995 par une étude socio-économique, financière et juridique.

En 2000, elle obtenait, associée à SETEC, un contrat d'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de la première phase du projet de TCSP de l'agglomération niçoise, comportant une ligne de tramway et un site propre pour autobus.

Cette mission de conseil et d'assistance couvrirait les domaines suivants :

- études de conception (préliminaires, avant-projet et projet) réalisées par KINICIS,
  - dossiers de consultation des entreprises, lancement des appels d'offres,
  - exécution des marchés de travaux et de fournitures,
  - essais, réceptions et mise en service du tramway,
  - bouclage du dossier «réalisation», suivi des performances pendant la période de garantie.
- Elle comportait plus particulièrement les tâches suivantes :

- conduite du projet, management : maîtrise de la qualité, gestion des risques, maîtrise des délais, suivi du budget et des dépenses,
- gestion et suivi des processus de conception et de réalisation du projet,
- supervision technique : performances techniques, sûreté de fonctionnement,
- préparation et suivi des marchés de travaux et de fournitures,
- suivi des dossiers administratifs étude d'impact, DUP, instruction mixte,
- soutien en matière de communication,
- suivi de l'exploitation et des performances pendant la période de garantie.

Depuis le début du contrat (septembre 2000), SYSTRA a effectué, en particulier :

- l'analyse des dossiers AVP et Pro (aspects systèmes) préparés par le Maître d'Œuvre,
- l'analyse des plannings travaux et des coûts,
- le dépouillement des appels d'offres relatifs à la maîtrise d'œuvre de réalisation et au design du matériel roulant.
- le contrôle des DCE et le suivi des marchés Systèmes et des équipements du dépôt,
- le contrôle du DCE et le suivi du marché Matériel roulant.



L'agglomération  
**Niçoise**

## Le projet

### Caractéristiques (phase 1)

#### Ligne 1 - tramway

Longueur	: 8,7 km
Nombre de stations	: 21
Type de MR	: CITADIS (ALSTOM)
Nombre de rames	: 20

#### Ligne 2 - site propre autobus

Longueur	: 9,9 km (dont 5 km à achever)
Nombre de stations	: 28

### Les acteurs

Maître d'ouvrage :  
CANCA (Direction Tramway)  
Assistant du Maître d'ouvrage :  
Groupement composé de  
SETEC (mandataire) et de SYSTRA.

Maître d'œuvre pour les études de conception :  
Groupement KINICIS, composé de SEMALY  
(mandataire), Alain Marguerit, Marc Barani,  
AABD.

Maîtres d'œuvre pour la réalisation :  
Thalès, Ingérop, Dalibard, Jolivet, Vezzoni  
(infrastructure) ; Marc Barani Sud Equip  
(Centre de maintenance)

Exploitant : CONNEX.

### Coûts

#### Tramway

TOTAL (mars 2001)	: 370 M€
Infrastructures	: 212 M€
Matériel roulant	: 61 M€
Equipements	: 24 M€
Maîtrise d'ouvrage	: 28 M€

#### Site propre autobus

TOTAL	: 19 M€
-------	---------

### Financement

Subventions Etat	: 30% env.
Subventions Région	: 6% env.
Subvention Département	: 10% env.
Emprunts	: 54%

### Les dates clés

**Mars 1996** : décision de réaliser un TCSP de type tramway.

**1997-1998** : réalisation d'un DPC initial basé sur un système pneu.

**Septembre 1999** : désignation du maître d'œuvre pour les études de conception.

**Avril 2000** : adoption par le Conseil Municipal du mode ferroviaire et du tracé de la ligne de tramway.

**Avril 2001** : dépôt du DPC intégrant le nouveau projet (système fer, nouveau dépôt)

**Jun 2001** : dépôt du dossier de DUP.

**Fin 2002** : arrêté de Déclaration d'Utilité Publique.

**Début 2003** : début des travaux préparatoires.

**2004** : mise en service du site propre pour autobus.

**24 novembre 2007** : mise en service de la ligne de tramway.