

Autostad Nice kiest resoluut voor de tram

In 1953 vervingen trolleybussen de stadstrams van Nice, in 1970 verdwenen ook de trolleys. De interlokale trams naar onder meer Monaco waren rond 1930 al afgeschaft, vanwege de vermeende hinder die ze opleverden voor het wegverkeer. Nu heeft Nice het hoogste autobezit van Frankrijk. Door de aanleg van het tramnet wil men het autogebruik in het stadscentrum met 30% verminderen. De aanvankelijk hevige weerstand tegen de tram werd omgebogen in een krachtige steun van de bevolking. De tram kan de vervoersvraag zelfs nog amper aan.

Nice kent het hoogste autobezit van Frankrijk. De stad telt ongeveer 350.000 inwoners, de agglomeratie 516.000, het ruime stadsgewest 950.000. De bereikbaarheid en leefbaarheid werden gaandeweg problematisch. Vanaf 1987 werd de haalbaarheid onderzocht van een openbaarvervoersysteem op eigen baan. Hinderpaal was onder meer het ontbreken van een Communauté Urbaine (CUNCA), wat er uiteindelijk in 2002 kwam. Tot 1996 bestonden drie busnetwerken naast elkaar: het stedelijke, het voorstedelijke (*les Collines*) en het interlokale. In 1997 werden oplossingen met een VAL-metro (zoals in Rijsel) of met hoogwaardig busvervoer afgewezen. Ook de tram op luchtbanden (TLP) werd toen overwogen, maar afgewezen, onder meer wegens de onbeproefde technologie en de onmogelijkheid om een TLP als *tram-train* te integreren in het klassieke spoorwagennet. In 2000 koos Nice voor de 'echte' tram: de aanleg van een tramnetwerk van 35 km tegen 2020. Het ambitieuze plan wil het openbaarvervoergebruik verdubbelen naar 70 miljoen ritten per jaar en het autogebruik in het centrum met 30% verminderen. Het V-vormige tracé van de eerste lijn (8,7 km, 21 halten) loopt van Pont Michel in het oosten, via de rand van het historische centrum, naar Las Planas in het westen, en bedient 126.500 inwoners en 42.000 arbeidsplaatsen binnen loopafstand. Op beide eindhalten werd een Parkeer-

Reeks over de rol van de tram

Deze bijdrage is de derde aflevering in een reeks over de (mogelijke) rol van trams in het openbaar vervoer. In de vorige afleveringen bekeken de auteurs het trambeleid in Vlaanderen en gaven ze aan hoe Vlaanderen kan leren uit de tramrenaissance in heel wat Franse stadsgewesten. Ze legden uit hoe Marseille en Montpellier zwaar investeren in een groot tramnetwerk. In de volgende en laatste aflevering nemen ze technologische innovaties onder de loep.

Reisterrein aangelegd: aan Las Planas aansluitend op de A8-kust-autosnelweg, aan Pont Michel is overstap mogelijk op de regionale spoorlijn naar Breil-sur-Roya. Tegen 2011 zou lijn 1 van Pont Michel tot Trinité worden verlengd, met 4,3 km en 9 halten; de lijn zou 46.300 inwoners en werknemers bedienen.

LIJN 1, EERSTE FASE

Het openbaar onderzoek voor lijn 1 liep in 2002. 11.000 personen reageerden en 90% verwierp het voorstel. De werkzaamheden startten toch in de zomer van 2003 en de eerste sporen werden gelegd in 2005. Lijn 1 werd in november 2007 geopend. Prijskaartje voor de eerste fase, inclusief tramloods en busbanen (lijn 2), was 407 miljoen euro. Dit werd voor driekwart gefinancierd door de Communauté d'Agglomération de Nice-Côte d'Azur en 55 miljoen euro kwam van de Staat. Met inbegrip van stedenbouwkundige maatregelen liep het prijskaartje op tot 560 miljoen euro. Als tram werd gekozen voor de Citadis 302 van Alstom, 33 m lang (verlengbaar tot 44 m), 2,65 m breed, plaats voor 216 reizigers (54 zitjes).

Nice koos in 2000 voor de tram: er wordt een tramnetwerk van 35 km aangelegd tegen 2020.

De bevolkingsdichtheid op loopafstand in Nice is dubbel zo hoog als in Montpellier. Er werd gerekend op 60.000 reizigers per dag. In werkelijkheid werden het er 75.000 (tijdens de eindejaarsperiode zelfs 80.000). Op een jaar tijd vervoerde exploitant ST2N 20 miljoen tramreizigers. Elke vierde tramreiziger zou een nieuwe klant van het openbaar vervoer zijn: 8% van de tramreizigers laat de auto thuis. Als verklaring voor dit succes wordt de U-vormige lijnvoering aangehaald, alsook de brandstofprijzen en de

tariefverlaging naar een euro per rit. De trams zijn nu al te klein. Door een versneld keermanoeuvre en verminderde rusttijd op de eindhaltes kon het aanbod sinds 31 augustus 2009 met 11% worden verhoogd waardoor de tram om de vijf minuten komt; dit zou in de toekomst een frequentie van vier minuten moeten worden.

BOVENLEIDING EN BATTERIJEN

In twee secties van 435 m en 485 m nabij het historische stadshart, namelijk Place Masséna en Place Garibaldi, is er geen bovenleiding. Om diverse, onder andere stedenbouwkundige, redenen werd aldaar gekozen voor tractie via batterijen. Eerst was een ondergrondse stroomtoevoer overwogen, van het type zoals sinds 2003 toegepast in Bordeaux. Tot 1953 werd op beide pleinen in Nice ook met een ondergrondse stroomtoevoer gereden.

De topsnelheid op beide secties bedraagt 30 km/uur, mede gelet op het geringere vermogen. Dit accusysteem is wel erg bedrijfszeker.

UITBREIDING LIJN 1

Begin 2007 liep het openbaar onderzoek voor de tweede fase van het tramproject, dat tussen 730 en 890 miljoen euro zal kosten. Volgens deze planning zou lijn 1 van Pont Michel tot Trinité worden verlengd, over 4,3 km, evenwijdig met het SNCF-spoor. In 2013 rijdt de tram tot het universitaire ziekenhuis CHU Pasteur, in 2016 tot Ariane, in 2017 tot Trinité, in de nieuwe wijk Anatole France. Er worden 3 nieuwe Parkeer- en Reisterreinen aangelegd (2 sluiten aan op de A8-autosnelweg), samen 1.600 plaatsen, uitbreidbaar tot 2.300.

LIJN 2 GAAT ONDERGRONDS

De tweede tramlijn zal oost-west lopen, van Vieux Port en de binnenstad, via Nice Saint-Augustin (toekomstig TGV-station en *pôle multimodal*, 3 000 parkeer- en reisplaatsen) en de luchthaven Nice-Côte d'Azur. De lijn wordt 8,6 km lang en zal 16 haltes tellen. Vooropgestelde ritduur: 30 minuten. Later wordt lijn 2 uitgebreid tot Saint-Laurent-du-Var en Cagnes-sur-Mer (ongeveer 6 km extra). Deze lijn zal 100.000 inwoners en 62.400 werknemers en scholieren bedienen. Ze moet het intense wegverkeer op de Promenade des Anglais – 100.000 voertuigen per dag – verminderen. Bedoeling is om dagelijks tot 140.000 reizigers per dag te vervoeren.

Oorspronkelijk werd de route van deze tram door de smalle straten van de oost-westwinkelas in Nice voorzien: het tracé *coeur de ville*, kostprijs 365 miljoen euro. Over de lengte van de geplande tramlijn 2 werd dan ook een 'voorlopige' busbaan van 8,4 km aangelegd, deels evenwijdig met de *Prom'*, met het oog op latere omvorming naar trambaan. Over deze busbaan reizen dagelijks 50.000 personen, over de *Prom'* 20.000 met stads- en streekbus. De haltes langs de busbaan werden toegankelijk gemaakt door ze uit te rusten met 21 cm hoge "Kasselse" boordstenen.

Als gevolg van het protest dat gerezen was tegen dit tracé *coeur de ville* (de eerste tramlijn ging door de Avenue de la République, een autovrij gemaakte smalle winkelstraat tussen Place Garibaldi, Acropolis en Palais des Expositions), stelde de nieuwe burgemeester Christian Estrosi in juni 2008 een andere route voor, nogmaals via de *Prom'* zelf, die een wandelboulevard zou worden. Deze route over de *Prom'* was al begin 2007 afgewezen, tijdens de *concertation publique* onder oud-burgemeester Jacques Peyrat. Estrosi plande de start van de werkzaamheden in 2010 en de oplevering in 2013. Uit de inspraakmomenten (*consulta-*



De tram rijdt bovenleidingvrij op batterijen tegen 30 km/uur op het autovrije Place Masséna. Er werd voor 3,3 miljoen euro besteed aan kunstwerken langs de tramroute.

Foto: Dirk Claes

Opvallend in Nice

- De tram wordt vanaf 2016 de ruggengraat van het (voor)stedelijk openbaar vervoer en vormt van dan af een onderdeel van een gelaagd trein-tram-busnetwerk, het Schéma des Transports. Er ontstaan 4 multimodale knooppunten (*pôles*): Saint-Augustin, Thiers, Pont Michel en Lingostière.
- Vanaf 2010 wordt er een eengemaakt vervoerbewijs (*Carte azur*) aangeboden voor het gebruik van alle openbaarvervoermodi binnen het Département Alpes-Maritimes.
- In Nice werd voor 3,3 miljoen euro besteed aan kunstwerken langs de tramroute, onder andere op de Place Masséna, en werden 3.000 bomen geplant.
- De stedenbouwkundig geslaagde integratie van de tram, onder meer in de autovrij gemaakte, smalle en lange winkelstraat Avenue de la République.
- Door de aanleg van de trambanen verviel ruimte voor het wegverkeer. Dit capaciteitsverlies werd bewust niet gecompenseerd: er werd geen vervangende weginfrastructuur aangelegd.

- De stel- en werkplaats werd geïntegreerd in een Parkeer- en Reisgebouw naast de A8-autosnelweg.
- De keuze voor batterijen als bedrijfszeker alternatief voor klassieke bovenleiding op gevoelige sites.
- Brede, zeer comfortabele trams. Tegen 2010 zijn 8 extra trams besteld om de toegenomen vervoervraag te kunnen beantwoorden. Zodra voldoende extra trams beschikbaar zullen zijn, worden de bestaande trams modulair tot 44 m verlengd.
- De Conseil général verlaagde het basistarief tot een euro per rit.
- De halten worden zowel in het Frans als in het Occitaans omgroept.
- Minder geslaagd is het niet "voor de deur" bedienen van het SNCF-hoofdstation Thiers.
- Omslag bij het publiek en belang van de inspraak. 90% van de inspraakdeelnemers bij lijn 1 was tegen het project. 90% van hen die op de *Promenade des Anglais* de mock up van de nieuwe tram zagen, alsook een simulatie van de toekomstige straatinrichting van lijn 2 aldaar, verklaarden voorstander van het tramproject te zijn.

tion publique sur l'extension du réseau) in maart en april 2009, waaraan 12.000 mensen deelnamen, bleek dat een meerderheid deze route via de *Prom'* steunde. In juli 2009 was, als smaakmaker, een nieuwe tram van Reims, in een *espace témoin*, op de *Prom'* zelf te bewonderen. Een werkgroep van 80 personen, onder meer gemeenteraadsleden van meerderheid en oppositie, werd belast met de verwerking van de opmerkingen uit de inspraakprocedure.

Tijdens de zomer organiseerde de politieke oppositie een petitie voor een kronkelige, gelijkgrondse route door de binnenstad, met per rijrichting gescheiden enkelsporige trambanen. Ook diverse wijkverenigingen protesteerden tegen de route op de *Prom'*. Er werd onder meer gewezen op de grotere loopafstanden naar de tramhalten en de suboptimale ontsluiting van de residentiële wijken achter de *Prom'*, waar nu ook bussen rijden.

Op 9 oktober 2009 kwam de verrassende aankondiging door burgemeester Estrosi – inmiddels ook CUNCA-voorzitter en minister geworden – dat lijn 2 in de ruime binnenstad over 3,6 km ondergronds zou worden aangelegd. De tunnel en 6 stations komen op ongeveer 20 meter onder het straatniveau, met twee overstapplaatsen met lijn 1. Startdatum van de tunnelaanleg is 2013, oplevering in 2016 van het vak Saint-Augustin tot Riquier (SNCF-station). Later

volgt het vak van de luchthaven en Saint-Laurent-du-Var tot Cagnes-sur-Mer (lijn 4). De aanlegkosten voor de 8,6 km lange tramlijn met 16 haltes tot Saint-Augustin worden op 450 miljoen euro geraamd, dit is 135 miljoen meer dan in de gelijkgrondse variant op de *Prom'*. De staatsubsidie zou 70 miljoen euro bedragen. Het Département Alpes-Maritimes zou een flinke subsidie toekennen omdat het project ook regionaal belang heeft. In 2012 beschikt de *Prom'* over een busbaan.

LIJN 3 EN TRAIN DES PIGNES

Tussen Nice Gare du Sud en Digne-les-Bains baten de Chemins de Fer de Provence (CP-Veolia) de metersporige "train des Pignes" uit met dieselmotorwagens. Binnenkort wordt nieuw



Overzicht van de bestaande en geplande tramlijnen. De tram wordt vanaf 2016 de ruggengraat van het (voor)stedelijk openbaar vervoer en vormt van dan af een onderdeel van een gelaagd trein-tram-busnetwerk, het Schéma des Transports.

Foto: Dirk Claes

rollend materieel geleverd. Het oorspronkelijke plan om het voorstedelijke deel van deze spoorlijn te integreren in het tramnet, werd niet verlaten maar uitgesteld. Bedoeling blijft om deze lijn tussen het SNCF-station Thiers en Lingostière te elektrificeren en om er een kwartierdienst aan te bieden. Beslist is alvast om Lingostière tot overstapknoppunt uit te bouwen: train des Pignes, tram 3, bus en fiets.

Er wordt een derde tramlijn voorbereid, van de luchthaven

en Saint-Augustin via Plaine du Var en Ecovallée naar Lingostière. Deze lijn wordt 8,3 km lang, telt 13 haltes waarvan 6 met een pôle d'échanges, bedient 20.000 inwoners en 10.000 werknemers. De werkzaamheden starten in 2013 en de ontsluiting van het geplande nieuwe voetbalstadion zal in 2015 worden gerealiseerd. Deze tramlijn zou de bestaande SNCF-kustspoorlijn verbinden met het CP-spoor landinwaarts.

Deze bijdrage is van de hand van Marc Broeckart (BIW), Dirk Claes, Johan De Mol (IDM UGent) en Luc Desmedt. De auteurs zijn op vrijwillige basis actief in de vzw Reizigersbond (www.reizigersbond.be).



Foto: Dirk Claes

Het (voor)stedelijke baanvak van de metersporige interlokale lijn naar Digne-les-Bains (de 'Train des Pignes') wordt op termijn in het tramnet van Nice geïntegreerd.

De vzw behartigt de belangen van openbaarvervoerreizigers door studie en gefundeerde voorstellen aan de Vlaamse, Brusselse en federale overheid en aan De Lijn, de MIVB en de NMBS. Reacties op deze bijdrage zijn welkom bij reizigersbond@telenet.be.

De auteurs bedanken Etienne Van Daele. Wie meer informatie zoekt over het openbaar vervoer in Nice kan terecht op: www.tramway-nice.org (officiële webstek van de tram), www.nicecotedazur.org (officiële webstek van de Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur (CUNCA), o.m. aankondiging van het Schéma des transports op 9 oktober 2009), www.lignesdazur.com (officiële webstek van exploitant Veolia Transport (ST2N)) en www.nice.fr (klikken op 'transport').

SAMENVATTING

Nice kent een hoge bevolkingsdichtheid en dito autobezit. De keuze voor de tram werd eerst fel bekritiseerd, nu kan de tram de vervoersvraag amper nog aan. In twee gevoelige sites staan batterijen in voor de tractie. Na uitgebreide inspraakrondes werd zopas beslist dat de tweede tramlijn de binnenstad deels ondergronds zal ontsluiten en met de tweede drukste Franse luchthaven zal verbinden, in het raam van een gelaagd trein-tram-busnetwerk.

Trefwoorden: binnenstad, Frankrijk, Mobiliteitsvisie De Lijn 2020, multimodaliteit, Nice, openbaar vervoer, tram.

KORT

Dynamische infoborden leiden verkeer rond Gent in goede banen

Sinds half november geleiden acht dynamische verkeersborden het verkeer op de autosnelwegen rond Gent. Op de autosnelwegen rond Antwerpen zijn de borden al enkele jaren te zien. Voor Brussel zijn ze gepland, maar het is nog niet duidelijk wanneer ze er komen. De grote dynamische panelen hangen boven alle rijstroken en informeren de weggebruiker over ongevallen, obstakels, files en werkzaamheden. Vanaf 2012 krijgt Gent een eigen verkeerscentrum dat gegevens verzamelt en de borden aanstuurt. De komende drie jaar wordt daarvoor 20 miljoen euro uitgetrokken. Voorlopig stuurt het verkeerscentrum in Antwerpen de borden aan. Nog voor het einde van het jaar worden rond Gent de eerste 20 van 60 meetcamera's geplaatst die het verkeersverloop registreren. In het wegdek worden ook 120 tellussen gelegd en worden 120 rijstrooksignalisatieborden geplaatst. Die kunnen aangepaste snelheidslimieten weergeven.

Mechelen investeert fors in fietsaccommodatie

De komende jaren wil Mechelen uitgroeien tot een echte fietsstad. In de begroting van 2010 staan opvallend veel initiatieven die het fietsen in de stad moeten aanmoedigen. Zo wordt 20.000 euro geïnvesteerd in fietskluisen. Daarin kunnen mensen die bijvoorbeeld in een rijhuis wonen, veilig en comfortabel hun fiets stallen. De fietskluisen komen in enkele wijken en worden verhuurd voor een zeer lage maandprijs. Er komen ook twee extra openbare fietspompen in de stad. De huidige fietspomp in de Bafferstraat wordt heel vaak gebruikt en heeft al enkele pogingen tot vandalisme goed doorstaan. De stad trekt 4000 euro uit voor de twee extra fietspompen. Mechelen investeert ook in een fietsverhuursysteem. Bezoekers en inwoners zullen op verschillende plaatsen in de stad een fiets kunnen huren, die ze op een andere plaats weer kunnen inleveren. Het fietsverhuursysteem mag de stad 250.000 euro kosten. Er gaat ook 50.000 euro naar de plaatsing van extra fietsenstalling. (Bron: *De Standaard*, 13 november 2009)