



# Bus à Haut Niveau de Service Nice Centre-Ville

Dossier de concertation  
Septembre - Octobre 2021





## Sommaire



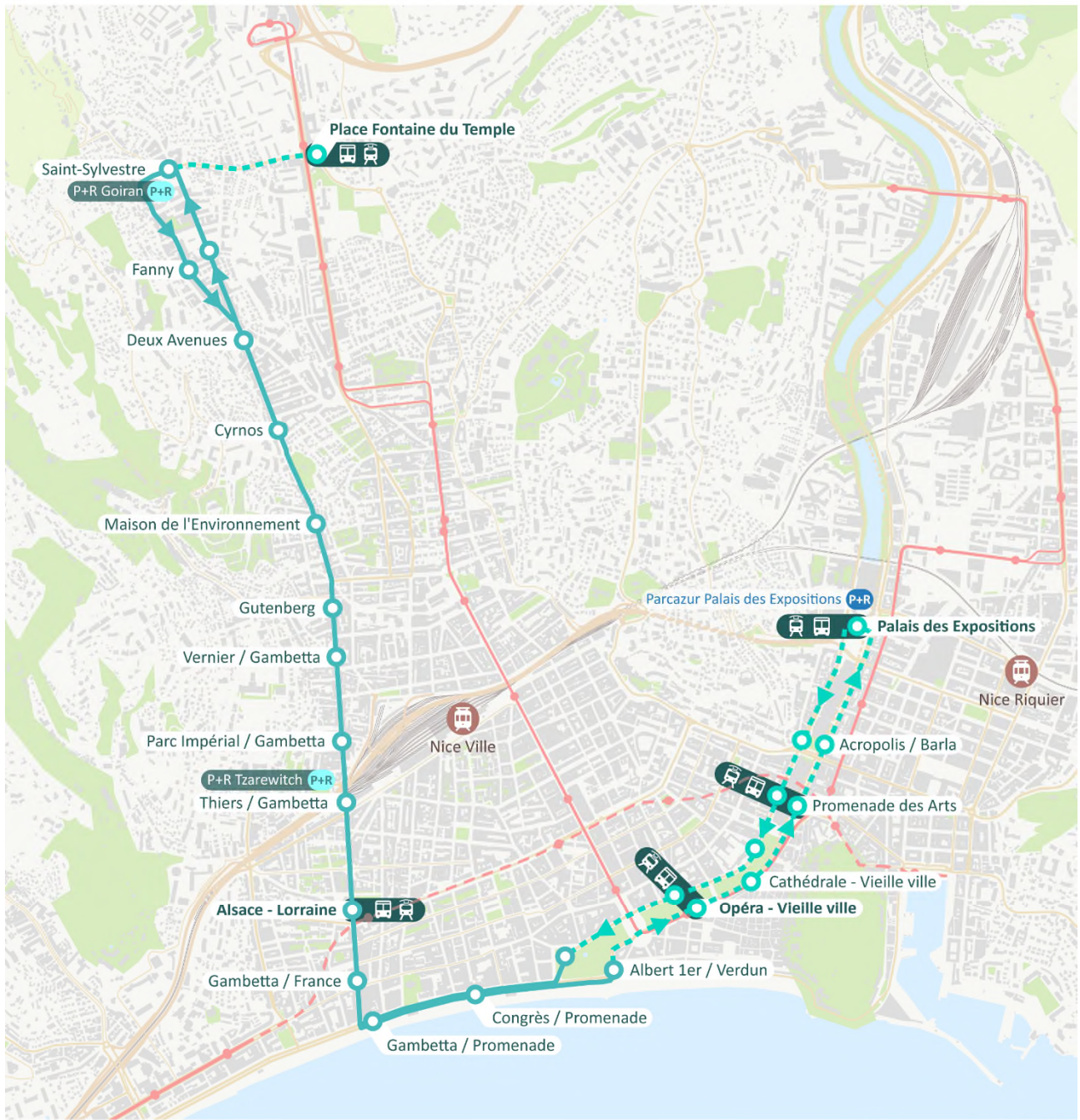
# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b><i>Préambule</i></b>	<b>7</b>
1.1	<b>Objet de la concertation</b>	<b>7</b>
1.2	<b>Contenu du dossier de concertation</b>	<b>7</b>
1.3	<b>Modalités d'expression et suites</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b><i>Enjeux et contexte</i></b>	<b>9</b>
2.1	<b>Les enjeux du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Nice Centre-Ville : une réponse adaptée et rapide au succès continu du réseau urbain dans l'hypercentre métropolitain</b>	<b>9</b>
2.2	<b>Contexte Territorial</b>	<b>10</b>
2.2.1	Un territoire contrasté	10
2.2.2	Un territoire dense et contraint avec une offre forte de transport en commun	10
2.2.3	Une régie pour l'exploitation du réseau de transport en commun	10
2.3	<b>L'intégration dans les documents de planification de long terme des mobilités et de l'environnement durables</b>	<b>11</b>
2.3.1	Le schéma directeur du réseau de transports urbains pour 2040, pour une mobilité durable	11
2.3.2	Le plan des « mobilités métropolitaines de demain » intègrent les TCSP	12
2.3.3	Le Plan Climat Air Energie Métropolitain 2019-2025 : 70 % des baisses de GES sur 5 ans sont assignés à la mobilité	13
2.3.4	Le PLUM Métropolitain et le PDUM : les mobilités durables comme un levier pour limiter l'étalement urbain, un travail sur le « corridor transports en commun »	13
<b>3</b>	<b><i>Le Projet</i></b>	<b>16</b>
3.1	<b>Caractéristiques du projet</b>	<b>16</b>
3.2	<b>Tracé retenu</b>	<b>17</b>
3.2.1	Une inscription dans un espace urbain dense très contraint	17
3.2.2	Un projet intégré dans son environnement : Une opportunité de renforcer le système de mobilité durable dans son ensemble	17
3.3	<b>Les principes d'insertion retenus par section du projet</b>	<b>18</b>
3.3.1	Les sections du projet	18
3.3.2	Les aménagements prévus par section	19
3.3.3	Section 2.2 - Gambetta Nord	20
3.3.4	Section 3 : Gambetta Sud	23
<b>4</b>	<b><i>Les aménagements connexes d'intermodalité</i></b>	<b>25</b>
4.1	<b>Les parkings relais</b>	<b>25</b>
4.1.1	Le parc relais Goiran	26
4.1.2	Le parc relais Tzarewitch	28
<b>5</b>	<b><i>Les bénéfices attendus</i></b>	<b>32</b>
<b>6</b>	<b><i>Phasage et chiffres clés</i></b>	<b>34</b>
6.1	<b>Financement</b>	<b>34</b>
6.2	<b>Chiffres clés</b>	<b>34</b>
6.3	<b>Le phasage de l'opération</b>	<b>35</b>
<b>7</b>	<b><i>Glossaire</i></b>	<b>37</b>





## Projet de BHNS - Plan de situation



**Légende :**

- Tracé du BHNS
- - - Tracé du BHNS à l'étude
- Arrêt du BHNS
- Interconnexion
- Gare SNCF
- Tracé du tramway
- - - Tracé du tramway - section souterraine
- Arrêt du tramway
- P+R Parking Relais existant
- P+R Parking Relais (phase 2, horizon 2025)





## Préambule



# 1 Préambule

## 1.1 Objet de la concertation

Ce document constitue le support de la concertation préalable pour le projet de réalisation du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Place Fontaine du Temple au Nord et le Palais des Expositions – Centre-ville à l'Est.

Cette concertation, en application des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme, a pour objectif l'information des habitants, des associations locales et de toutes personnes concernées afin de leur permettre de s'exprimer sur le projet, particulièrement sur son insertion et sa pertinence dans le contexte urbain et économique des secteurs desservis.

Le BHNS se situe dans l'hyper centre-ville de Nice, où les 2/3 des habitants de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) vivent et travaillent (soit 340 000 habitants).

Dans ce tissu urbain dense, de nombreux trajets sont réalisés en marche à pied et en transports en commun. Les efforts constants depuis plus de 15 ans sur les transports collectifs (tramways, restructuration de RLA pour plus de services) et sur la réorganisation des espaces publics pour plus d'aménité urbaine, au bénéfice des piétons et des vélos ont des résultats tangibles. La part modale des transports en commun a augmenté au détriment de celle des véhicules particuliers.

Le BHNS Nice Centre-Ville figure dans le « schéma directeur des transports urbains à l'horizon 2040 » voté en juillet 2021. Il a pour objectif de délester la ligne de tramway T1 qui a atteint son maximum de capacité en proposant une offre complémentaire dans le maillage global du réseau de transport du centre-ville hyperdense de Nice.

## 1.2 Contenu du dossier de concertation

Le présent dossier, qui doit permettre au public de prendre connaissance des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques, comporte ainsi :

- La description du contexte légal et réglementaire dans lequel s'inscrit le projet, dont la présentation du maître d'ouvrage de l'opération en charge de cette étape de concertation,
- L'inscription du projet dans les documents de planification de la Métropole Nice Côte d'Azur : le schéma directeur des transports urbains à 2040, le Plan de Déplacements Urbains, le Plan Climat Air Energie Territorial, le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain,
- La cohérence du projet concernant l'adaptation du territoire aux 3 grands changements en cours que sont le défi environnemental, le défi climatique et le défi énergétique,
- Les principales caractéristiques du projet, techniques et financières.

## 1.3 Modalités d'expression et suites

Cette procédure doit permettre, dans le cadre des contraintes techniques et financières, d'obtenir les préoccupations et les attentes de tous, avec pour finalité d'améliorer la poursuite des études.

Celles-ci pourront s'exprimer par différents canaux :

- Sur un registre mis à disposition du public à la Maison de l'Environnement, où une information avec des panneaux présentera le projet
- Sur le site internet de la Ville de Nice ([www.nice.fr](http://www.nice.fr)), espace d'information sur le projet permettant d'une part la consultation de l'ensemble des documents du projet, et d'autre part le dépôt d'observations ou de suggestions via un registre électronique en ligne : [concertation.bhns-nice@nicedadazur.org](mailto:concertation.bhns-nice@nicedadazur.org)
- En adressant un courrier par écrit à Monsieur le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur – Direction des Infrastructures de Transports – 5 rue de l'Hôtel de Ville - 06364 Nice Cedex 4.

À l'issue de cette concertation, la Métropole Nice Côte d'Azur réalisera un bilan faisant état des conditions effectives de la concertation ainsi qu'une présentation et une analyse de la participation et de l'ensemble des contributions recueillies. Ce bilan dégagera les enseignements de la concertation et présentera les engagements du maître d'ouvrage.





## Enjeux et Contexte





## 2 Enjeux et contexte

### 2.1 Les enjeux du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Nice Centre-Ville : une réponse adaptée et rapide au succès continu du réseau urbain dans l'hypercentre métropolitain

Le BHNS du Centre-Ville de Nice apporte une réponse à la fréquentation croissante des lignes de bus et de la ligne de tramway 1 dans l'hypercentre élargi de Nice.

Avec ce projet, il s'agit de :

1. Désengorger la ligne tramway T1 victime de son succès et aujourd'hui totalement saturée. Elle transporte 100 000 et 120 000 voyageurs/jour sur 9.2 km, avec une vitesse commerciale de 14 km/h. D'après des études qualitatives, sa forte fréquentation, notamment aux heures de pointe, décourage de nouveaux usagers qui pourraient potentiellement l'utiliser,
2. Offrir un niveau de service encore plus élevé et cadencé sur des axes aujourd'hui support de plusieurs lignes fortes de bus pour les liaisons nord-sud (les déplacements les plus usités) et en barreaux est-ouest dans l'hypercentre de Nice, en parallèle de la ligne de tramway T1,
3. Poursuivre le maillage en TCSP des secteurs les plus denses de la ville de Nice (2/3 des habitants azuréens) et donc de la Métropole, avec des échanges bien organisés et facilités tant avec les 2 lignes de tramway actuelles qu'avec les bus interurbains en connexion avec la ligne de tramway T1 et les pôles d'échanges en bout de ligne,
4. Offrir une alternative aux habitants des collines du nord de Nice à l'usage de leur voiture dans des secteurs embouteillés aux heures de pointe, grâce à deux parcs-relais supplémentaires en pied de colline et à un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) cadencé,
5. Participer activement à l'objectif du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) 2019-2026 de réduire d'ici 5 ans les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), une réduction de 126 000 tonnes étant attribué à la mobilité (amélioration des transports collectifs et offre de nouveaux services de mobilité),
6. Requalifier l'espace public et développer les modes doux en élargissant les trottoirs, en embellissant et en végétalisant les espaces partagés, sur la section Gambetta Sud.

Le choix du mode de transport repose tant sur des composantes politiques, urbaines, paysagères, sociales, économiques que techniques. Bien évidemment, le mode de transport retenu doit être dimensionné à partir de l'estimation attendue du nombre de voyageurs sur la ligne.

Le mode BHNS a été retenu essentiellement pour son impact « transports » et un peu moins pour des effets de réaménagement des espaces publics, sur des axes assez contraints. Il permet d'offrir :

- Une capacité suffisante au regard de la demande, mais urgente au regard des difficultés de la ligne T1 de tramway,
- Un bon rapport coût/qualité de service tant en investissement qu'en exploitation,
- Une évolutivité en terme d'exploitation, une fois les aménagements réalisés,
- Des délais de réalisation compressés avec une mise en service possible sous 3 ans.

*Le BHNS s'inscrit dans les nouvelles pratiques de la ville, conviviale et durable, dans un réseau de transport global efficient, dans un environnement pacifié et contribue à répondre aux objectifs que la Métropole Nice Côte d'Azur s'est fixée en matière de bilan carbone.*



## 2.2 Contexte Territorial

### 2.2.1 Un territoire contrasté

Première agglomération des Alpes maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur regroupe 49 communes sur 1 500 km<sup>2</sup> avec 550 000 habitants (50 % des Alpes-Maritimes). Entre mer et montagne, la Métropole est un territoire exceptionnel, marqué par une très grande diversité géographique, de paysages, de densités démographiques, avec peu d'espaces plats. Ces contraintes ont limité les possibilités de développement spatial.

*La zone urbanisée dense occupe une bande littorale étroite d'une dizaine de kilomètres d'épaisseur, limitée par les collines au nord et la mer au sud. Elle accueille la majeure partie de l'habitat, l'ensemble des équipements structurants et des services urbains. Sa population, à 79 %, urbaine réside essentiellement sur le littoral (les 2/3 dans la ville de Nice).*

### 2.2.2 Un territoire dense et contraint avec une offre forte de transport en commun

Dans ce contexte et pour répondre à ces enjeux, tout en préservant sa qualité d'accueil, le tourisme étant son principal moteur économique, la Métropole Nice Côte d'Azur met l'accent sur la durabilité de son aménagement et de ses équipements. Avec l'ambition de devenir la Métropole Verte de la Méditerranée, se voulant une référence pour les villes de l'Europe du Sud et du bassin méditerranéen.

Son territoire très varié entraîne des besoins et des solutions de mobilité multiples. La répartition inégale de la population représente une double opportunité pour utiliser les transports collectifs structurants :

- D'une part, la forte congestion des axes routiers appelle l'utilisation des transports collectifs
- D'autre part, la situation est très favorable au fonctionnement de ces transports en raison de la densité de la population et des emplois.

*La rareté de l'espace public sur le littoral et dans les secteurs denses conduit la Métropole à mettre en place les modes de déplacements les plus forts en capacité et les moins consommateurs d'espace, permettant une offre de mobilité à la hauteur des besoins, une redistribution aux autres usages des espaces publics, ainsi qu'une réduction des fortes nuisances engendrées par les flux de circulation automobile individuelle.*

Il ne s'agit pas d'éliminer de façon radicale la voiture en ville au risque d'étouffer l'activité économique et le fonctionnement « naturel » de la ville, mais bien de trouver le meilleur compromis entre les différents besoins et modes de fonctionnement, en cherchant à optimiser l'usage des transports publics qui représentent un effort financier important pour la collectivité.

C'est également la raison pour laquelle il est recherché un fort développement des pôles d'échanges et parcs-relais afin de favoriser l'accès au centre-ville en transports publics, notamment pour les déplacements domicile-travail.

Par ailleurs, la mise en place des vélos bleus, de pistes cyclables et de zones 30 dans le tissu urbain dense, la réorganisation de la voirie avec une baisse de la capacité aux véhicules particuliers (VP) dans les hyper-centres-villes littoraux s'inscrivent également dans cet objectif.

C'est également dans cette logique que la Métropole a récemment réalisé le réaménagement qualitatif de la Promenade des Anglais en supprimant le stationnement sur la chaussée sud en faveur des modes actifs.

### 2.2.3 Une régie pour l'exploitation du réseau de transport en commun

La Métropole Nice Côte d'Azur est autorité organisatrice des mobilités sur son territoire. Ainsi, elle dispose des marges de manœuvre suffisantes pour planifier et réaliser sa stratégie de transport.



## 2.3 L'intégration dans les documents de planification de long terme des mobilités et de l'environnement durables

À l'échelle nationale, le développement du réseau TCSP azuréen s'inscrit dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Adoptée en 2019, celle-ci répond à une ambition politique forte : l'objectif est de rendre les transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

À l'échelle locale, le projet de BHNS de Nice centre-ville vient compléter l'offre en l'améliorant. **Il a pour vocation principale de désengorger la ligne tramway T1 victime de son succès et aujourd'hui totalement saturée.**

*Ce projet s'inscrit également dans des schémas long terme de mobilité : le schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2040, le plan « mobilités métropolitaines de demain ».*

### 2.3.1 Le schéma directeur du réseau de transports urbains pour 2040, pour une mobilité durable

Au vu des réalisations depuis 10 ans, du PDU 2019-2025 approuvé en 2019, des objectifs du Plan Climat Air Energie Territorial 2019-2026, et des fortes évolutions à anticiper, il convenait de tirer un bilan à mi-parcours, d'actualiser et d'adapter ce schéma directeur 2030 pour l'étendre à 2040.

Ainsi, à juillet 2020, soit 10 ans après son adoption, et au regard d'une réalisation totale à 2030, les taux de réalisation des actions du schéma étaient les suivants :



- 70 % du réseau tramway inscrit en 2009 réalisé
- 84 % des places voitures en parc-relais réalisées
- 75 % des grands pôles d'échanges réalisés ou engagés
- 21 % d'offre supplémentaire sur le réseau « Lignes d'Azur »
- 92 % du parc de bus est accessible par les PMR, 100 % des tramways
- 75 % de la population métropolitaine est desservie

Il montre que les engagements pris ont été tenus et même au-delà quant aux délais de réalisation.

Le Conseil Métropolitain a donc tiré ce bilan à mi-parcours et a actualisé le schéma initial en le prolongeant jusqu'en 2040, sous la forme d'un document « schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2040 ». Il prend en compte les nouveaux projets de transport collectif qui ont émergés dans le PDU 2019-2025 voté en octobre 2019 et dans le PCAET métropolitain.

Cette réduction passe notamment par :

- La poursuite du renforcement de l'offre en transports collectifs avec :
  - Des solutions pour compléter l'offre des lignes de tramway existantes en hyper-centre de la Métropole, comme le BHNS Nice Centre-ville présenté ici,
  - La création de nouvelles lignes de tramway et d'autres modes en site propre, avec un panachage d'offres en fonction du contexte (bus, BHNS, tramway, tram-train et transport par câble)
  - Un cadencement des TER à 15 mn a minima dans toutes les directions
- La poursuite de la politique des parcs-relais et pôles d'échanges tous modes
- Le développement d'un « plan vélo » performant visant à sécuriser cette pratique, avec des itinéraires de transit et une offre conséquente de stationnements sécurisés
- La poursuite de l'accompagnement aux nouvelles mobilités et aux mobilités actives (autopartage, covoiturage, mobilités actives, vélos en libre-service...)
- L'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter les déplacements (billettique, applications, mobilité servicielle (MaaS), outils de solutions de déplacements et de stationnement en temps réel...)
- La poursuite et l'intensification de la décarbonation de la flotte bus et la construction d'un éco-centre de maintenance dans la plaine du Var
- L'accompagnement des mobilités électriques pour assurer leur développement sur le territoire (bornes, véhicules...)



- La poursuite de l'amélioration de la fluidité par des projets routiers (notamment le projet SOVM en sortie de la voie Mathis, échangeur A8 Nice Est) pour compléter le maillage entre pôles d'échanges et voirie structurante

*Le schéma 2040 s'inscrit donc à la fois dans la continuité du premier schéma 2030 qu'il poursuit et amplifie, et dans les objectifs actualisés par le PDU métropolitain et le PCAET, avec notamment la forte volonté de réduire la part modale de la voiture par un équilibre entre les modes routiers/TC/actifs.*



1. Schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2040 mis à jour en 07/2020 (Source : MNCA / 2020)

*Le projet de BHNS Nice centre-ville a été intégré au schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon de 2040.*

*Il s'inscrit pleinement dans la stratégie du schéma directeur des transports en connectant les pôles multimodaux du territoire, en créant de nouveaux parcs-relais et en proposant un mode de transport fiable et rapide à même de convaincre les automobilistes de délaissier leur véhicule au profit des transports en commun.*

### 2.3.2 Le plan des « mobilités métropolitaines de demain » intègrent les TCSP

En avril 2021, le Conseil Métropolitain a également approuvé le « plan des mobilités métropolitaines de demain » qui répond aux nouvelles aspirations en termes de mobilité durable, et aux nombreux engagements de la Métropole pour sa transition écologique, et plus particulièrement en faveur d'une importante diminution des gaz à effet de serre adoptée dans le Plan climat (PCAET) 2019-2026 (approuvé en octobre 2019).

Après l'adoption du Schéma directeur des transports urbains de 2040, il était apparu nécessaire de compléter ce schéma avec de nouveaux éléments en mettant en évidence les nouveaux modes de déplacement et de transport.

De même, il apparaissait nécessaire de hiérarchiser les projets à court terme de ceux qui nécessiteront plus de temps pour être mis en œuvre.

L'accent est mis sur les mobilités durables, avec la poursuite des opérations inscrites dans le schéma directeur à l'horizon 2040 (dont le réseau de Transports en Commun en Site Propre (TCSP), le renforcement de l'offre de transport, le développement du parc de bus zéro émissions de GES en local, les mobilités électriques, les navettes maritimes, le plan vélo, le plan marche, l'extension des zones 30, les zones à faible émission, la logistique urbaine, etc. Le projet de BHNS est inscrit également dans ce document de planification.

Au total, près de 2 milliards d'euros sont engagés en faveur d'une mobilité durable, sur le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur.

*Le projet de BHNS Nice centre-ville fait partie des projets inscrits dans le plan des « mobilités urbaines de demain ».*



### 2.3.3 Le Plan Climat Air Energie Métropolitain 2019-2025 : 70 % des baisses de GES sur 5 ans sont assignés à la mobilité

Le Plan Climat approuvé le 25 octobre 2019 vise une trajectoire de neutralité carbone en 2050. Il précise que, par ses compétences notamment en matière d'aménagement et d'organisation des transports, la métropole porte 45 % des engagements du territoire. Elle représente donc un poids considérable à travers ses projets et ses actions pour atteindre les objectifs sur les thématiques du climat, de la qualité de l'air et de l'énergie assignés au territoire métropolitain.

La métropole s'est engagée à atteindre l'objectif de réduction de 22 % des émissions à l'horizon 2026, soit 182 000 tonnes de GES dont 126 000 tonnes pour la mobilité (soit 70 % des objectifs), d'ici 5 ans grâce au réseau de tramway et de bus, mais aussi aux modes de déplacements doux qui entraîneraient une diminution de l'impact du trafic automobile de 10 %.

*La mise en service de la ligne de BHNS Nice Centre-Ville s'inscrit parfaitement dans cette stratégie, elle constitue une partie intégrante des outils nécessaires pour atteindre ces objectifs.*

### 2.3.4 Le PLUM Métropolitain et le PDUM : les mobilités durables comme un levier pour limiter l'étalement urbain, un travail sur le « corridor transports en commun »

#### 2.3.4.1 Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) de mobilité

Approuvé le 25 octobre 2019, le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUM) inclut le Plan de Déplacement Urbain (PDU) dans ses documents opposables sous forme d'une OAP pour la mobilité.

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) dessine également les mobilités durables comme un levier de densification urbaine autour des lignes fortes, notamment pour limiter l'étalement urbain autour du modèle de la ville de proximité. Le PADD encourage une concordance dans le temps entre développement urbain et amélioration du réseau de transport en commun, ce à quoi la ligne de BHNS Nice Centre-Ville contribue activement.

En matière de mobilité, le Plan de Déplacement Métropolitain (PDUM) a été intégré dans le PLUM en 2019. Le PDUM cadre les objectifs de développement de Nice Côte d'Azur en termes de déplacements et de mobilité.

Les principaux objectifs retenus sont les suivants :

- Valoriser et optimiser le réseau ferré existant
- Favoriser la multimodalité
- Favoriser et promouvoir l'usage des modes doux
- Assurer un accès partagé et équilibré à la voirie

Le PDUM décline les grandes orientations mentionnées dans le Schéma Directeur 2030 (actualisé depuis pour 2040). Il pose un phasage temporel de réalisations sur quatre périodes entre 2017 à 2030.

L'axe n°3, « Simplifier l'accessibilité aux transports en commun et renforcer l'offre existante », propose 7 types d'actions dont la première est de réaliser des axes de Transports en Commun (TC) structurants. Par ailleurs, d'autres actions comme le développement de l'intermodalité des transports collectifs grâce à une intégration renforcée (notamment billettique) ou encore le développement de parc-relais à des emplacements stratégiques ont été également validés dans le cadre du PDUM.

*Ces orientations et les projets figurant dans le PDUM ont été repris dans le schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2040 et le plan « mobilités métropolitaines de demain ».*

#### 2.3.4.2 Une adaptation du règlement d'urbanisme dans les corridors transport en commun

Le règlement d'urbanisme prévoit un système de dégressivité des normes de stationnement selon que le secteur se trouve dans une zone spécifique, appelée « corridor transports en commun » identifiée sur les documents graphiques, en secteur intermédiaire ou en secteur traditionnel, et selon le type d'occupation prévue ([http://www2.nice.fr/habitat-urbanisme/plu-metropolitain/PLUmV70\\_stat\\_corridor.pdf](http://www2.nice.fr/habitat-urbanisme/plu-metropolitain/PLUmV70_stat_corridor.pdf)).

Ce système s'applique à l'heure actuelle sur la commune de Nice, seul territoire support de lignes de tramway en fonctionnement (T1) ou en construction (T2 et T3) au moment de l'élaboration du PLUM entre 2015 et 2019.





Partant du principe que dans les secteurs bien desservis par un TCSP, le besoin en déplacements VP est moindre pour certains déplacements, notamment en ce qui concerne les trajets domicile-travail, ou les trajets domicile/travail/commerces, les normes de stationnement ont été réduites pour certains types de construction.

Ainsi, ont été édictées des normes de stationnement différenciées selon 3 zonages : le corridor « transport en commun » proprement dit, un secteur intermédiaire et un secteur « classique » (voir pages 15 à 17 de ce document : [http://www2.nice.fr/habitat-urbanisme/plu-metropolitain/finalD\\_Appro.pdf](http://www2.nice.fr/habitat-urbanisme/plu-metropolitain/finalD_Appro.pdf)).

*Ainsi, dans le PLUM, l'urbanisme et les transports collectifs sont intimement liés. Là où étaient prévues des lignes de TCSP avec un tracé définitif, le règlement prévoit une densification des espaces, et une adaptation des règles de stationnement.*



## Le Projet



## 3 Le Projet

### 3.1 Caractéristiques du projet

Entièrement situé sur la commune de **Nice**, le projet consiste à relier le terminus Place Fontaine du Temple au nord de la ville vers le palais des Expositions à l'est par une ligne de Bus à Haut Niveau de Service, et de proposer une offre de transport complémentaire de la ligne de tramway T1.

Au stade actuel, les caractéristiques du projet porté par la Métropole Nice Côte d'Azur sont :

- **Horizon 2023 :**
  - **Un linéaire de 4,7 km**, dont 1,8 km en site propre (soit 38 % du parcours en site propre).
  - **14 stations** présentant une interstation moyenne de 362 m.  
Selon les quartiers traversés, la densité et le caractère commercial des zones traversées, les interstations sont plus ou moins longues. Les interdistances les plus faibles se situent globalement sur la section Gambetta Sud, la Promenade et la desserte de la Vieille Ville. **Les interstations et le choix d'implantation des stations répondent aux enjeux de desserte des quartiers tout en cherchant à ne pas pénaliser la vitesse commerciale.**
  - **Temps de parcours** : 20 minutes entre les deux terminus soit une vitesse commerciale d'environ 11 km/h.  
A titre de comparaison, les lignes de tramway existantes T1, T2 et T3 proposent respectivement les vitesses commerciales suivantes : 14 km/h, 17 km/h et 14 km/h. A titre de comparaison, les vitesses commerciales moyennes des lignes de bus classiques du secteur sont de l'ordre de 11 km/h.
  
- **Horizon 2025 :**
  - **Un linéaire de 7,2 km**, dont 6,8 km en site propre (soit 90 % du parcours en site propre).
  - **20 stations** présentant une interstation moyenne de 380 m.  
Selon les quartiers traversés, la densité et le caractère commercial des zones traversées, les interstations sont plus ou moins longues. Les interdistances les plus faibles se situent globalement sur la section Gambetta Sud, la Promenade et la desserte de la Vieille Ville. **Les interstations et le choix d'implantation des stations répondent aux enjeux de desserte des quartiers tout en cherchant à ne pas pénaliser la vitesse commerciale.**
  - **Temps de parcours** : 29 minutes 30 secondes entre les deux terminus soit une vitesse commerciale d'environ 14,5 km/h.  
A titre de comparaison, les lignes de tramway existantes T1, T2 et T3 proposent respectivement les vitesses commerciales suivantes : 14 km/h, 17 km/h et 14 km/h. A titre de comparaison, les vitesses commerciales moyennes des lignes de bus classiques du secteur sont de l'ordre de 11 km/h.
  - **Le programme prévoit également la réalisation 2 nouveaux P+R pour compléter cette nouvelle ligne de BHNS : Place Goiran et rue Tzarewitch.**
  
- **Pour l'ensemble du projet :**
  - **Les sections Gambetta Nord et Gambetta Sud** qui assurent le lien entre les quartiers des collines au Nord de Cessole / St Sylvestre seront **requalifiées**. Les arbres seront majoritairement conservés et un effort de compensation sera réalisé lors des suppressions d'essences.
  - **Amplitude horaire et fréquence** : de 5h00 à 01h00 du lundi au vendredi, avec un **BHNS toutes les 8 minutes en heure de pointe** (entre 7h00 et 20h00) et toutes les 12 minutes en heure creuse (05h00-7h00, 20h00-01h00) et le samedi. Le dimanche et les jours fériés, la fréquence est ramenée à 15 minutes en heure de pointe.
  - D'une longueur de 18m, le matériel roulant pourra accueillir 150 personnes dans sa configuration maximale, et les véhicules seront décarbonés (électriques ou éventuellement hydrogènes).



## 3.2 Tracé retenu

### 3.2.1 Une inscription dans un espace urbain dense très contraint

La ligne BHNS suit, sur une grande partie du linéaire, l'actuel tracé de la ligne de bus 23 qu'elle vient moderniser.

Le tracé retenu relie :

- A l'horizon 2023, Saint-Sylvestre / Goiran à Albert 1er / Verdun en empruntant les voies suivantes du Nord au Sud :
  - Boulevard de Cessole jusqu'à Horloge
    - Sens Aller : Avenue Saint-Sylvestre → Avenue Cyrille Besset → Rue Jean Canavèse → Avenue Cyrille Besset
    - Sens Retour : Boulevard de Cessole
  - Boulevard de Cessole
  - Boulevard Gambetta
  - Promenade des Anglais
  
- A l'horizon 2025, Place de la Fontaine du Temple à Palais des Expositions en empruntant les voies suivantes du Nord au Sud :
  - Avenue du Ray puis avenue Saint Sylvestre
  - Boulevard de Cessole jusqu'à Horloge
    - Sens Aller : Avenue Saint-Sylvestre → Avenue Cyrille Besset → Rue Jean Canavèse → Avenue Cyrille Besset
    - Sens Retour : Boulevard de Cessole
  - Boulevard de Cessole
  - Boulevard Gambetta
  - Promenade des Anglais
  - Promenade du Paillon :
    - Sens Aller : Boulevard Jean Jaurès → Boulevard Risso
    - Sens Retour : Avenue Gallieni → Avenue Saint-Jean-Baptiste → Avenue Félix Faure → Avenue de Verdun

**Sur deux secteurs, du fait de la configuration très contrainte des sites traversés, le BHNS sera en itinéraire dissocié :**

- Sur le boulevard de Cessole nord – sens montant côté Est et la rue Jean Canavèse – sens descendant côté Ouest jusqu'au carrefour de l'Horloge.  
Cette configuration est rendue nécessaire par les contraintes géométriques et la difficulté de proposer des itinéraires de report pour la circulation générale dans une zone de mi-pentes. Un seul sens de circulation est maintenu sur chacun de ces axes.
- De part et d'autres du Paillon : dans le sens montant sur le boulevard Jean Jaurès, il longe la ligne de tramway puis se prolonge jusqu'au Palais des Expositions où il est en terminus.  
Dans l'autre sens, il redescend sur l'avenue de Verdun pour repartir sur la Promenade des Anglais.

### 3.2.2 Un projet intégré dans son environnement : Une opportunité de renforcer le système de mobilité durable dans son ensemble

Le projet de la ligne BHNS Nice Centre-Ville doit permettre le développement des offres de transports alternatifs à la voiture. Cela réduira le trafic routier en contraignant et en apaisant la circulation des véhicules sur l'ensemble du tracé.

Le projet favorisera l'intermodalité sur son tracé :

- Avec les voitures au niveau du parking relais existant (Palais des Expositions) et créés à proximité des stations Saint Sylvestre / Goiran et Thiers / Gambetta ;
- Avec les lignes de Tramway T1 et T2 pour desservir Nice centre et les polarités extérieures ;
- Avec les modes actifs par les aménagements existants et projetés du plan vélo de Nice, en interconnexion au sud et le long du Paillon ainsi qu'avec l'EuroVélo 8 qui longe l'itinéraire du BHNS Nice Centre-Ville sur la Promenade des Anglais.

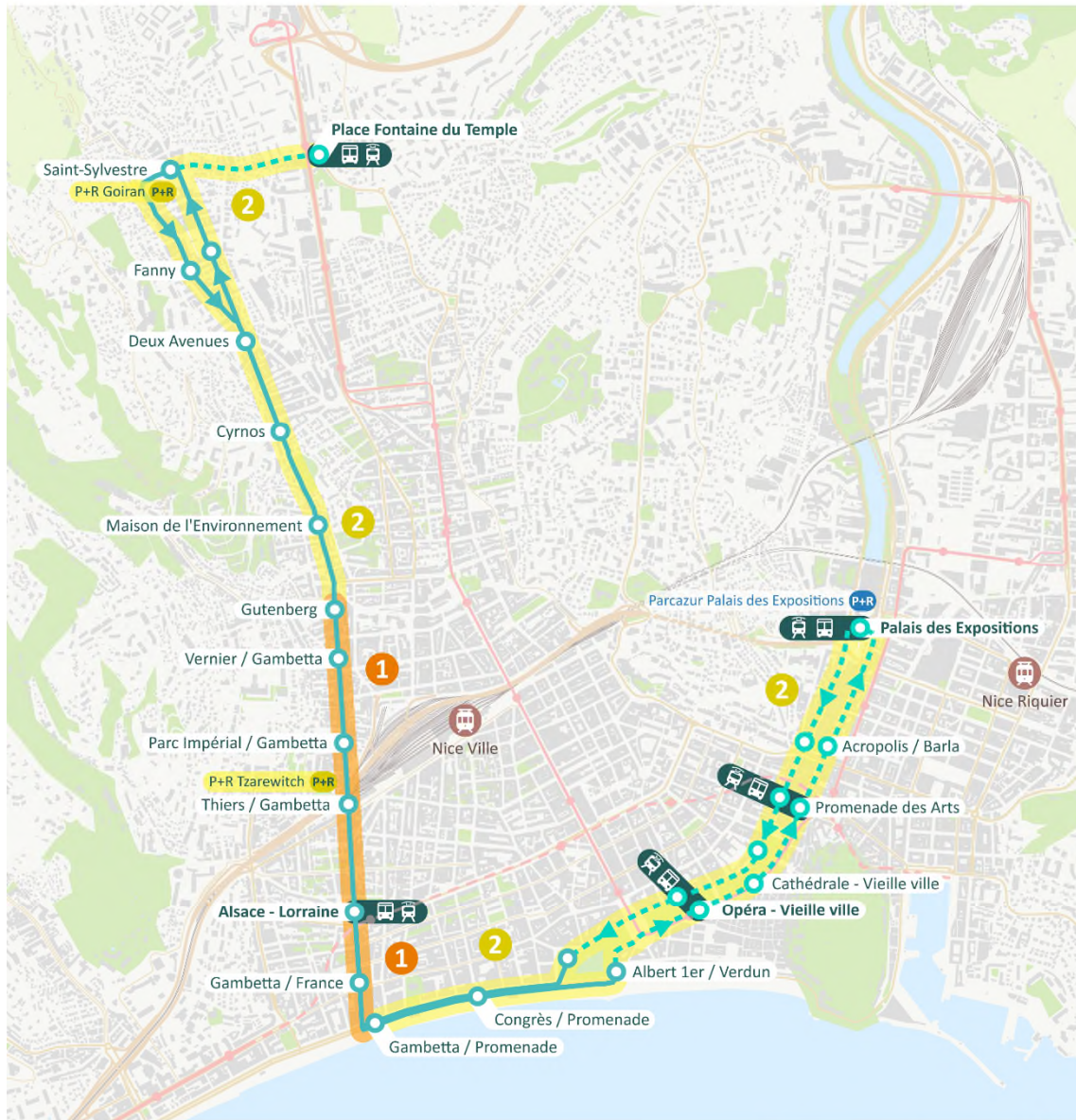




### 3.3 Les principes d'insertion retenus par section du projet

#### 3.3.1 Les sections du projet

#### Projet de BHNS - Phasage de réalisation



**Légende :**

- |                         |  |                |
|-------------------------|--|----------------|
| Tracé du BHNS           | Tracé du tramway                       | Phase 1 : 2023 |
| Tracé du BHNS à l'étude | Tracé du tramway - section souterraine | Phase 2 : 2025 |
| Arrêt du BHNS           | Arrêt du tramway                       |                |
| Interconnexion          | Parking Relais existant                |                |
| Gare SNCF               | Parking Relais (phase 2, horizon 2025) |                |



2. Phasage de réalisation et des études du projet de BHNS Nice Centre-ville (Source : Artelia, septembre 2021)





## 3.3.2 Les aménagements prévus par section

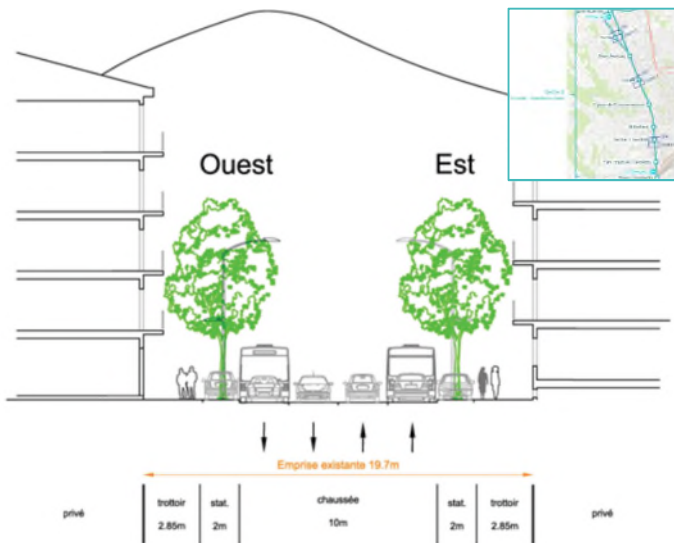
Section	L'insertion du tracé	Phasage de réalisation des aménagements
<b>Section 1</b> <b>Place de la fontaine du Temple-Goiran</b>	Etude en cours	Tracé à l'étude – Phase 2, horizon 2025
<b>Section 2.1</b> <b>Boulevard de Cessole Nord / Canavèse</b>	Etude en cours	Tracé retenu – Phase 2, horizon 2025
<b>Section 2.2</b> <b>Boulevard de Cessole Sud</b>	Etude en cours	Tracé retenu – Phase 2, horizon 2025
<b>Section 2.2</b> <b>Boulevard Gambetta Nord</b>	Elargissement de la chaussée par réduction du trottoir Ouest Site propre bilatéral 2 voies de circulation générale en position axiale	Tracé retenu – Phase 1, horizon 2023
<b>Section 3</b> <b>Boulevard Gambetta Sud</b>	Site propre bidirectionnel côté Ouest Piste cyclable bidirectionnelle côté Est Pas de voiture	Tracé retenu – Phase 1, horizon 2023
<b>Section 4</b> <b>Promenade des Anglais</b>	Etude en cours	Tracé retenu – Phase 2, horizon 2025
<b>Section 5</b> <b>Promenade du Paillon</b>	Etude en cours	Tracé à l'étude – Phase 2, horizon 2025



### 3.3.3 Section 2.2 - Gambetta Nord

#### 3.3.3.1 L'existant

Le profil de voirie existant est donné ci-après.

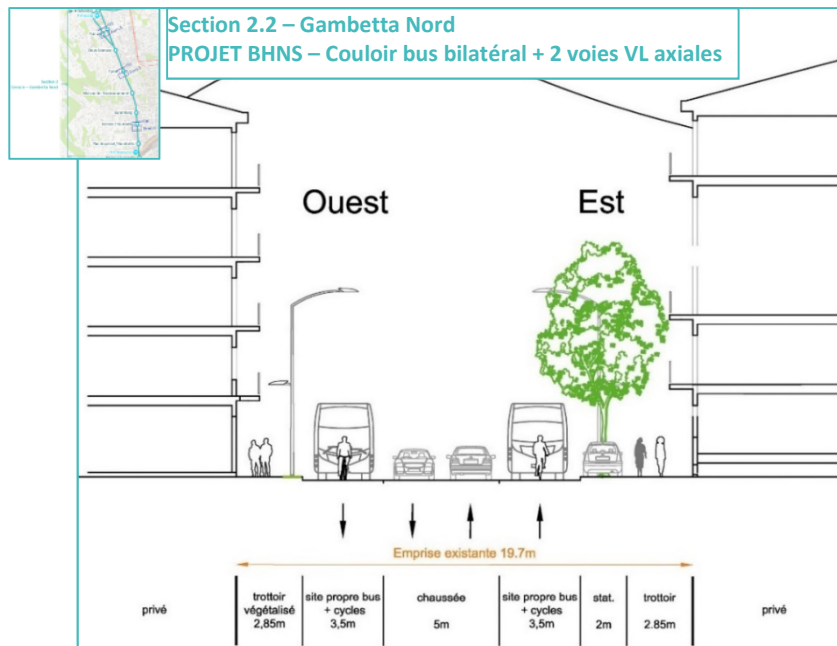


3. Profil de voirie existant du boulevard Gambetta Nord (Source : Artelia – Alfred Peter – CITEC / Août 2021)

Le boulevard Gambetta Nord présente un profil avec un double sens de circulation générale, des stationnements latéraux et des trottoirs larges et plantés.

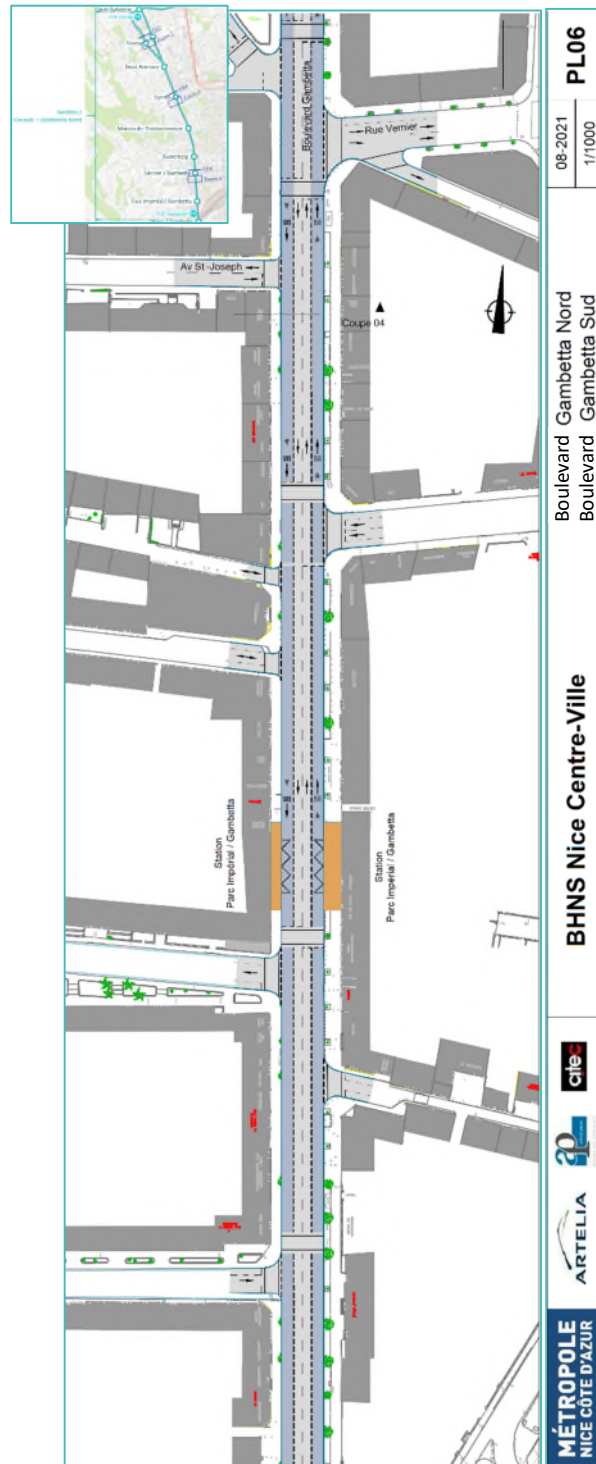
#### 3.3.3.2 Projet – Elargissement de la chaussée côté trottoir Ouest : couloir bus bilatéral et 2 voies VL axiales

En version projet, le boulevard Gambetta Nord présente un profil avec 2 voies de circulation générales et deux voies bus latérales.



4. Coupe de l'insertion du projet –Section Gambetta Nord (Source : Artelia – Alfred Peter – CITEC / Août 2021)

L'élargissement de la chaussée se fait par une réduction du trottoir ouest afin d'insérer 2 voies réservées au BHNS et aux vélos et de maintenir la circulation des véhicules particuliers en double sens dans la partie axiale de la chaussée. Les voies bus ouvertes aux cycles doivent disposer de bordures franchissables pour permettre aux bus de doubler les cyclistes en toute sécurité. On rencontre aujourd'hui de nombreux voies bus ouvertes aux cycles offrant une cohabitation confortable. On peut citer en exemple : le boulevard des Belges à Lyon, le cours Gambetta à Lyon, la rue Lesdiguières à Grenoble ou l'avenue de New-York à Paris.



5. Zoom sur l'insertion du projet – Section Gambetta Nord (Source : Artelia – Alfred Peter – CITEC / Septembre 2021)

Caractéristiques :

- 2 voies bilatérales réservées BHNS et vélo
- Maintien du double sens pour la circulation générale, en position axiale
- Continuité cyclable assurée sur Gambetta Nord
- Stationnement et livraisons maintenus sur trottoir côté Est, sens montant, et impactés côté ouest
- Préservation des arbres existants côté Est, suppression de 63 arbres côté Ouest (compensation en cours d'étude)
- Réduction du trottoir ouest à 3m pour permettre une chaussée de 12m et maintien du trottoir existant à 4,85m côté est





6. Perspective avant/après projet – Section 2.2 Boulevard Gambetta Nord – (Source : Artelia – MNCA / Septembre 2021)





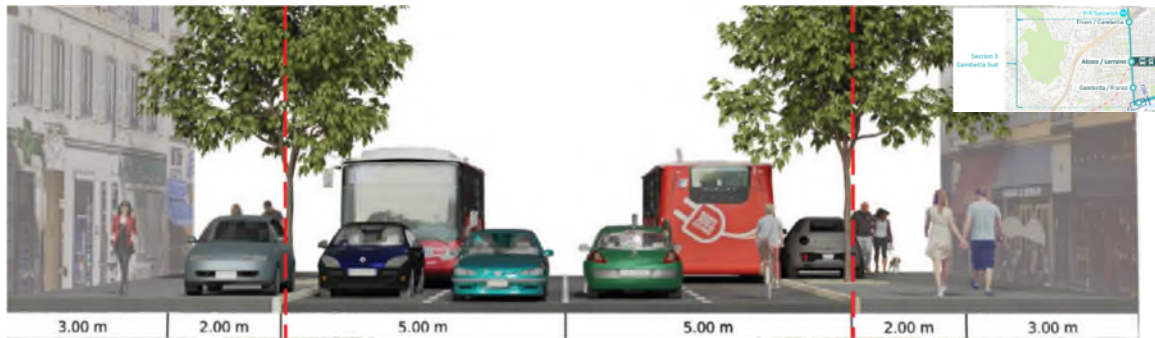
### 3.3.4 Section 3 : Gambetta Sud

Cette section a déjà fait l'objet d'une concertation du 15 décembre 2020 au 20 janvier 2021. Le profil suivant résulte des conclusions de la concertation publique.

Le projet vise l'apaisement, le verdissement et la requalification des espaces publics.

#### 3.3.4.1 L'existant

Le profil de voirie existant est donné ci-après.



7. Profil de voirie existant du boulevard Gambetta Sud (Source : MNCA / Avril 2020)

Le boulevard Gambetta Sud présente un profil avec un double sens de circulation générale, en 2 x 2 voies, des stationnements latéraux et des trottoirs plantés. Du fait de la crise sanitaire et de la réalisation d'urbanisme tactique, le boulevard Gambetta a vu son profil évoluer à l'été 2020. Le profil du boulevard Gambetta est d'une piste cyclable bidirectionnelle axiale, de voies de circulation latérales ouvertes aux bus et riverains, ainsi que de stationnements latéraux et de trottoirs plantés.

#### 3.3.4.2 Projet : Couloir bus bidirectionnel et piste cyclable bidirectionnelle

Sur le boulevard Gambetta Sud (au sud de l'avenue Thiers), le projet prévoit une reconfiguration complète de façade-à-façade dans la continuité des aménagements provisoires mis en place en 2020 pour faire face à la crise sanitaire.

Le site propre du BHNS est inséré en bidirectionnel côté ouest et une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée côté est. Les trottoirs et espaces paysagers sont reconfigurés. La circulation générale est reportée sur les axes parallèles et le boulevard Gambetta est apaisé depuis l'avenue Thiers jusqu'à la Promenade des Anglais.



8. Coupe de l'insertion du projet retenu sur la section Gambetta Sud (Source : MNCA / Avril 2020)





9. Perspective avant/après projet – Section 3 Gambetta Sud (Source : MNCA / Aout 2021)

#### Caractéristiques :

- 2 voies centrales de 3,25 mètres réservées BHNS
- Suppression totale de la circulation générale (sauf riverains et livraisons)
- Piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres
- Suppression du stationnement (hors livraison)
- Préservation des arbres existants
- Trottoirs de 5,1 mètres avec 2,6 mètres pour plantations et terrasses, et 2,5 mètres pour la circulation des piétons (de chaque côté du boulevard)

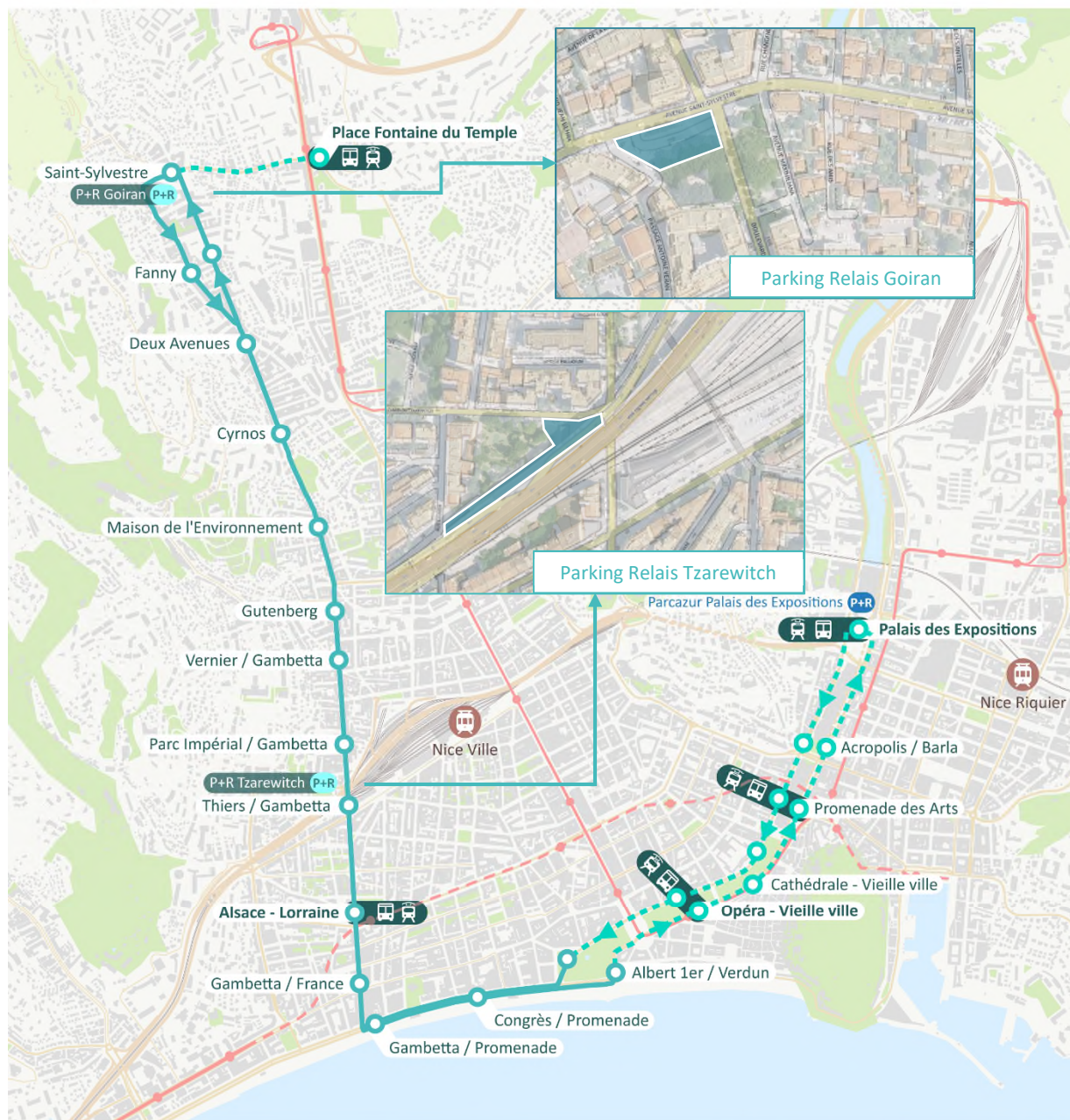




## 4 Les aménagements connexes d'intermodalité

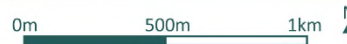
### 4.1 Les parkings relais

#### Projet de BHNS - Plan de situation



**Légende :**

- Tracé du BHNS
- Tracé du tramway
- - - Tracé du BHNS à l'étude
- - - Tracé du tramway - section souterraine
- Arrêt du BHNS
- Arrêt du tramway
- Interconnexion
- Gare SNCF
- Parking Relais existant
- Parking Relais (phase 2, horizon 2025)



10. Plan de situation des parkings relais sur l'itinéraire du projet (Source : ARTELIA, Septembre 2021)



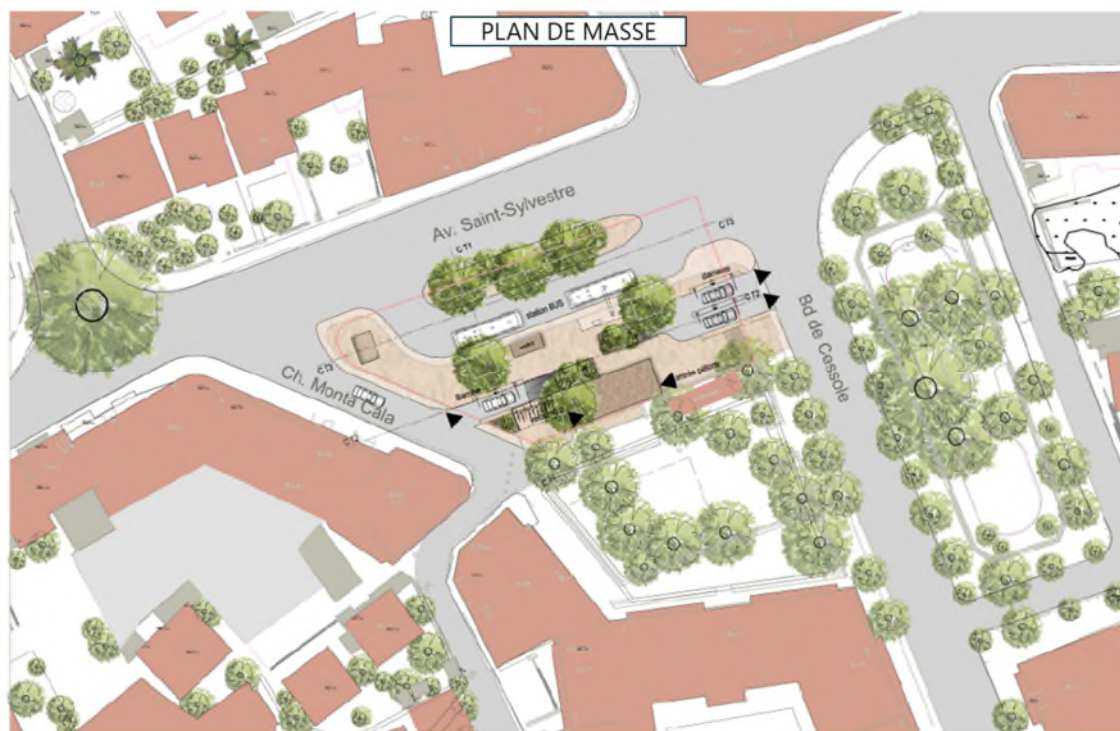
Dans l'objectif d'améliorer l'intermodalité le long du projet, 2 parkings relais, sont prévus sur l'itinéraire :

- Parc Relais (P+R) au niveau de la Place Goiran
- Parc Relais (P+R) au niveau du boulevard Tzarewitch

#### 4.1.1 Le parc relais Goiran

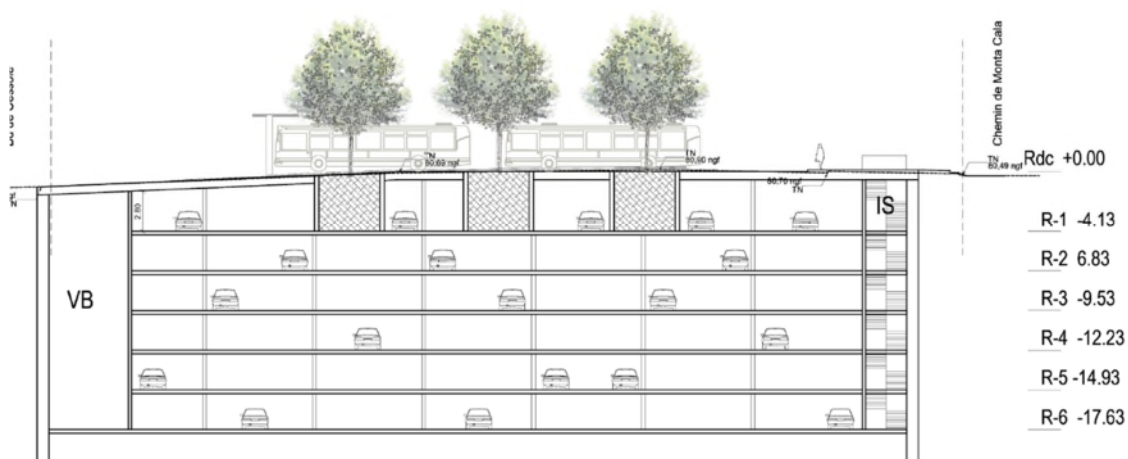
Le parking relais Goiran est prévu en souterrain sous l'actuelle gare routière à l'intersection de l'avenue Saint Sylvestre et du boulevard de Cessole.

Les plans d'aménagement sont présentés ci-dessous, au niveau étude de faisabilité.



11. Parking relais Goiran – Plan masse (Source : Egis, juin 2021)

#### COUPE LONGITUDINALE « POLE BUS »



#### Coupe 3 station Bus

12. Parking relais Goiran – Coupe longitudinale (Source : Egis, juin 2021)

Le coût du projet est estimé à 20 millions d'euros selon la nature du sous-sol et le scénario retenu sur 4 ou 6 niveaux de sous-sols.



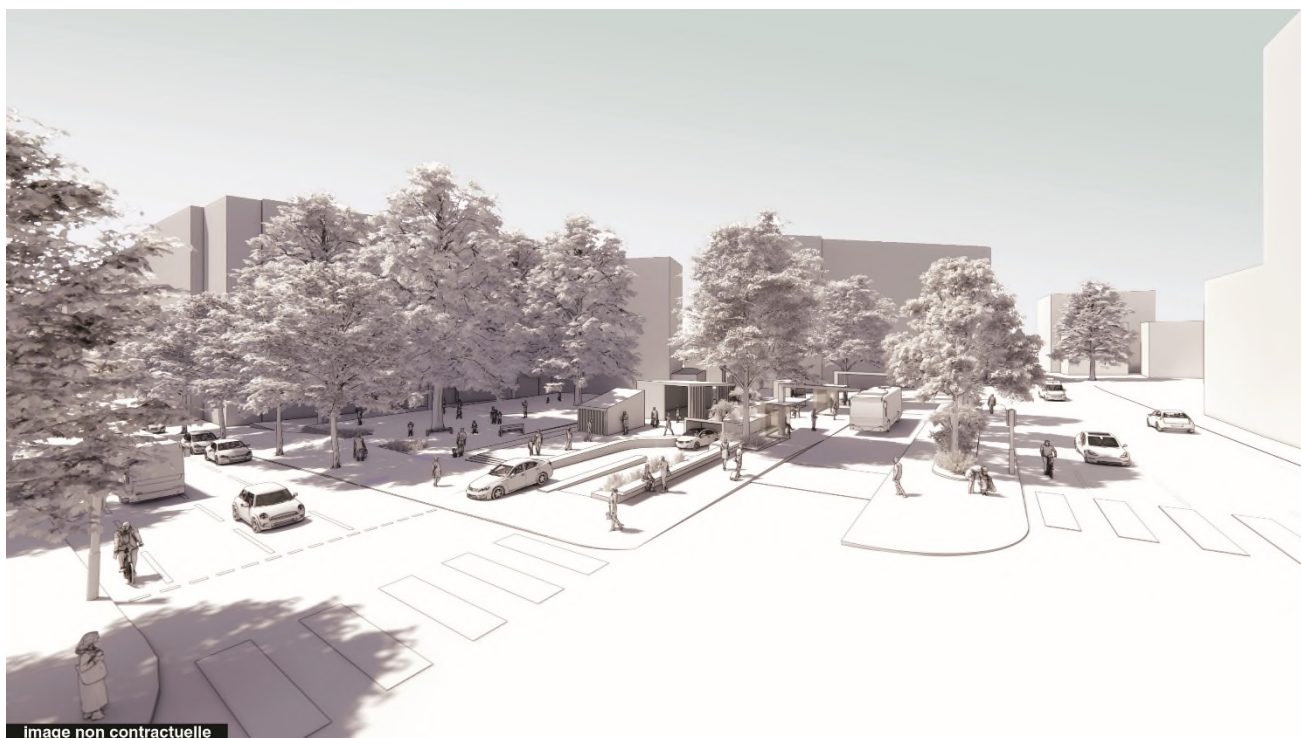


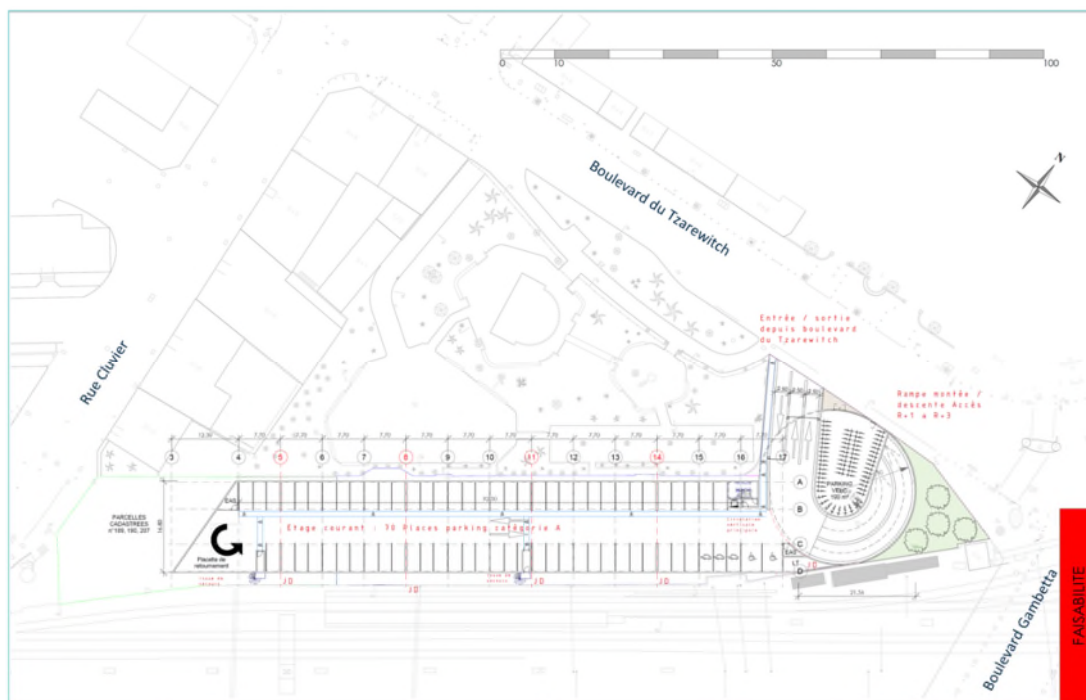
image non contractuelle

13. Parking relais Goiran – perspective maquette blanche (Source : Egis, juin 2021)



### 4.1.2 Le parc relais Tzarewitch

Le nouveau parking relais Tzarewitch prend place sur le parking actuel qui est démolit et modernisé pour accueillir un parking plus confortable, plus capacitaire et plus intégré à son environnement immédiat. L'actuelle station-service sera elle aussi supprimée et remplacée en partie par le futur parking relais Tzarewitch, ainsi que par un espace végétalisé.



14. Parking Relais Tzarewitch – Plan masse (Source : ARTELIA-AFA, Juillet 2021)





15. Parking Relais Tzarewitch – Vue depuis le boulevard Tzarewitch (Source : ARTELIA-AFA-Alfred Peter, Juillet 2021)

Le parking jouxte le square Raimu et se prolonge jusqu'à la rue Clavier. Il se déploiera en aérien sur 3 niveaux (R+2), le dernier étage étant ouvert.

Le coût du projet de parking relais Tzarewitch est estimé entre 9 et 10 millions d'euros selon les scénarios structurels (structure béton ou métal), d'aménagement et de parement qui seront retenus ainsi que des contraintes fortes liées à la proximité de la voie Mathis et des voies SNCF lors des travaux.





16. Parking Relais Tzarewitch – Vue aérienne oblique depuis le boulevard Tzarewitch (Source : ARTELIA-AFA, septembre 2021)



## Les bénéfices attendus



## 5 Les bénéfices attendus

### 4 bénéfices en termes de transports :

- **Désengorger la ligne tramway T1** victime de son succès et aujourd'hui totalement saturée. Elle transporte entre 100 000 et 120 000 voyageurs/jour sur 9.2 km, avec une vitesse commerciale de 14 km/h. D'après des études qualitatives, sa forte fréquentation, notamment aux heures de pointe, décourage de nouveaux usagers qui pourraient potentiellement l'utiliser.
- **Offrir un niveau de service plus élevé et cadencé sur des axes aujourd'hui support de plusieurs lignes fortes de bus** pour les liaisons nord-sud (les déplacements les plus usités) et en barreaux est-ouest dans l'hypercentre de Nice, en parallèle de la ligne T1. La configuration actuelle ne permet pas de garantir une vitesse commerciale et une régularité suffisante, les aménagements proposés pour le projet de BHNS (priorité des bus aux carrefours, quais et stations confortables, site propre bus, ...) offriront une meilleure vitesse commerciale, une meilleure lisibilité et visibilité pour une offre à haut niveau de service efficiente.
- **Poursuivre le maillage en Transport en Commun en Site Propre des secteurs les plus denses de la ville de Nice** (2/3 des habitants azuréens) et donc de la métropole, avec des échanges bien organisés et facilités tant avec les 2 lignes de tramway actuelles qu'avec les bus interurbains en connexion avec la ligne T1 et les pôles d'échanges aux Terminus de la ligne. Côté Centre-Ville, au Terminus Palais des Expositions, ce projet conforte et accompagne les évolutions urbaines et projets futurs ouvrant des possibilités d'extension en propre ou en intermodalité avec d'autres projets de liaisons.
- **Offrir une alternative aux habitants des collines du nord de Nice à l'usage de leur voiture dans des secteurs contraints et embouteillés aux heures de pointe**, grâce à deux parcs-relais supplémentaires en pied de colline situés à proximité d'axes routiers majeurs de transit pour prendre aisément une ligne BHNS cadencée, efficiente, reliant les principaux quartiers de Nice en direct ou en intermodalité

### 1 bénéfice en termes d'environnement et d'urbanisme :

- **Requalifier l'espace public** et apaiser les pratiques de mobilités au profit des transports en commun et des modes doux.



## Phasage et chiffres clés





## 6 Phasage et chiffres clés

### 6.1 Financement

Les coûts d'investissements prévisionnels sont estimés à **40 M€ HT** (valeur avril 2021) pour l'ensemble du linéaire. Les coûts de réalisation des 2 P+R de Goiran et Tzarewitch s'élèvent à 30 M€ HT.

La Métropole Nice Côte d'Azur assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération et sollicitera des subventions auprès des partenaires institutionnels.

### 6.2 Chiffres clés

Consistance de l'offre		
	Horizon 2023	Horizon 2025
Temps de parcours	20 minutes entre Saint-Sylvestre-Goiran et Verdun / Albert 1er	30 minutes entre les deux terminus Place de la Fontaine du Temple et Palais des Expositions
Longueur de la ligne	4,7 km	7,2 km
Vitesse commerciale	11 km / h	14,5 km / h
Nombre de stations	14	20
Equipements des stations	Abris-bus, mobilier urbain, DAT pour les principales stations, Information voyageur	
Distance moyenne inter-stations	362 mètres	380 mètres
Amplitude horaire	5h00 à 1h00	
Fréquence à l'heure de pointe	8 minutes	
Fréquence à l'heure creuse	12 minutes	
Equipements	Tous les carrefours traversés seront équipés de système de priorité	
Nombre de matériel roulant	8 bus	14 bus
Type de véhicules utilisés	Bus articulés 18m, 150 places, décarboné (électrique ou hydrogène)	
Attractivité de l'offre		
	Horizon 2023	Horizon 2025
Population et emplois à 300m	S'agissant d'un BHNS dans un contexte urbain dense proposant une interstation moyenne de 375m, nous proposons de retenir un corridor de 300m autour du projet: 103 000 habitants et 43 260 emplois en 2019	
Capacité d'emport du projet	1 125 voy / h	
Fréquentation journalière attendue	7 700 voyageurs / jour (pour un scénario à 8 min)	16 000 voyageurs / jour (pour un scénario à 8 min)
Report de véhicules particuliers engendré	1 500 à la journée	2 700 à la journée



### 6.3 Le phasage de l'opération

- Juillet 2020 : Délibération du Conseil Métropolitain approuvant le bilan à mi-parcours du schéma directeur 2030 et l'actualisation à 2040
- Septembre 2020 – Juin 2021 : Étude de faisabilité sur le tracé et les insertions du BHNS Nice Centre-Ville
- Septembre - Octobre 2021 : Concertation publique
- Courant 2022 : Définition, achat et livraison du matériel roulant
- Fin 2022 : Déviation des réseaux
- Fin 2022 - 2023 : Travaux du BHNS sur le tracé phase 1
- Mi-2023 : Mise en service du BHNS
- Fin 2023 - 2025 : Travaux du BHNS sur le tracé phase 2
- 2025 : Extension du BHNS
- 2025 : Mise en service des 2 parkings relais Goiran et Tzarewitch



## Glossaire



## 7 Glossaire

2RM : Deux-Roues Motorisées

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

DAT : Distributeur Automatique de Titres

GES : Gaz à Effet de Serre

MNCA : Métropole Nice Côte d'Azur

OAP : Opération d'Aménagement et de Planification

P+R : Parking Relais

PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial

PDU : Plan de Développement Urbain

PDUM : Plan de Déplacement Urbain Métropolitain

PL : Poids Lourd

PLUM : Plan Local d'Urbanisme Métropolitain

PMR : Personne à Mobilité Réduite

RLA : Régie Ligne d'Azur

SAEIV : Système d'Aide à l'Exploitation et Information Voyageur

TC : Transport en Commun

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TeqCO2 : Tonne Équivalent CO2

VL : Véhicule Léger

VP : Véhicule Particulier