

Bus en site propre de Nice



centre d'Études
techniques
de l'Équipement

CETE
Méditerranée

Département
Aménagement des
Territoires

Service
Aménagements urbains,
sécurité, éclairage

I. Un site propre préfigurant la ligne 2 de tramway

Complétant la première ligne de tramway en facilitant les échanges Est/Ouest, la réalisation du site propre bus a permis aux autobus du réseau Ligne d'Azur d'augmenter leur vitesse commerciale de 10 à 13,5 Km/h. Ce couloir est emprunté par 10 lignes avec une fréquence de l'ordre d'un bus toutes les 4 minutes en centre ville aux heures de pointe. Toutes les autres lignes d'autobus existantes ont été mises en correspondance avec ce site propre ou avec la ligne de tramway.

A terme, entre le Port de Nice et le CADAM (Centre administratif départemental des Alpes-Maritimes), le temps de parcours, à l'heure de pointe du soir, est estimé à 35 minutes (contre 50 minutes avant les aménagements).



Débutés en octobre 2003, les travaux d'aménagement du couloir de bus en site propre sont aujourd'hui réalisés :

- 24 x 2 arrêts (aller/retour) sont aménagés avec des quais élargis et rehaussés à 21 cm pour faciliter l'accès aux bus des personnes à mobilité réduite (PMR) et des passerelles en pente douce sont intégrées aux nouveaux bus ;
- des aménagements spécifiques pour améliorer la circulation des piétons, des PMR et des personnes mal-voyantes (élargissements ponctuels des trottoirs, barrières de sécurité, bandes de guidage visuel, bandes d'éveil de vigilance) ;
- 4 km de bande cyclable de 1.5 m de large aménagés dans le couloir bus ;
- Distances moyennes entre arrêts : 350 à 400 m (510 m maxi) ;
- Types de véhicules : Bus standard et/ou articulés.

6 lignes utilisent ce site propre avec une fréquentation de l'ordre de 58 000 voyageurs / jour.

Ces aménagements ont permis de séparer totalement les bus de la circulation automobile facilitant ainsi la fluidité du trafic du réseau de Nice.



La priorité aux feux a été mise en place (feux spécifiques + boucles de détection) et participe à l'amélioration de la vitesse moyenne et au respect des horaires.



II. Arrêts accessibles aux PMR



Les quais ont été rehaussés et un emplacement spécifique a été noté sur le quai pour permettre aux personnes en fauteuil de savoir où elles doivent se positionner. Les bordures mises en place permettent également aux bus d'accoster dans de bonnes conditions et au plus près du quai.

A souligner cependant quelques petits problèmes de réalisation (eau stagnante au niveau des cheminements, position du fauteuil non protégée par l'abri bus) ou d'entretien / maintenance (remise en place des bandes podotactiles ...).



III. Aménagements de voirie

Deux types d'aménagements ont été mise en place :

- sur la zone du centre ville (en jaune sur la carte) l'espace disponible étant faible, il a été décidé de faire un seul sens par rue pour ne pas interdire la circulation automobile. Ainsi le sens aller se situe sur une rue et le sens retour sur une parallèle à celle-ci.



- sur les autres zones, il a été décidé de réutiliser la largeur disponible au centre des chaussées pour mettre en place un site axial bidirectionnel. Suivant les cas, les deux voies de bus peuvent être adjacentes (photo 1) ou séparées par un terre-plein central (photo 2 et 3).



Dans tous les cas, les voies bus sont séparées de la circulation routière par des bordures hautes (environ 20 cm). Si elles sont très peu esthétiques, leur efficacité n'est plus à démontrer.



Au niveau des intersections, l'aménagement est classique avec une priorité relative de la voie bus et la mise en place de feux protégeant la plate forme.

Il n'y a pas de système d'aide à la conduite.

IV. Une particularité : mise en place d'un arrêt centrale

Pour résoudre un problème d'emprise et certainement en préfiguration du tramway, et d'une station centrale, un arrêt de même type est en cours de réalisation (au niveau de la zone rose de la carte).

Étant donné que les bus ne possèdent pas de portes à gauche, un marquage au sol permet au bus de contourner l'arrêt pour se positionner du bon côté.

Il serait intéressant de suivre la mise en service de cet arrêt notamment du point de vue de la sécurité et de l'exploitation d'autant plus que dans le prolongement de la station les deux voies bus sont séparées par un terre-plein central si bien que les erreurs seront très difficilement récupérables.



V. Une hiérarchie dans la perméabilité des sites propres

Bien qu'il n'y ait pas de volonté affichée de mettre en place des BHNS, on constate qu'il existe aujourd'hui, sur Nice, une certaine hiérarchisation des voies bus qui est principalement liée au degré de perméabilité de celles-ci.

On distingue donc trois types de voies bus :

- La voie complètement accessible qui est faite d'un marquage au sol et qui peut être facilement utilisable par tous les véhicules.





- La voie semi-accessible délimitée par des bordures basses permettant exceptionnellement son utilisation par d'autres véhicules.

- La voie inaccessible délimitée par des bordures infranchissables hautes. Le réseau structurant des voies bus utilise prioritairement ce type de voie.



VI. Réflexion BHNS/tramway

Si l'idée a été un temps envisagée, la transformation du site propre en BHNS en attendant la mise en place de la ligne 2 de tramway n'est plus d'actualité.

En effet, au vu du succès du tramway (Photo de gauche dans le tramway à 15h) et de la fréquentation des lignes de bus utilisant déjà ce couloir (Photo de droite à 16h), la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur a décidé de passer directement à la phase tramway pour pouvoir avoir une capacité de transport suffisante et toutes les études réalisées ont confirmé le tramway comme moyen de transport idéal pour lutter efficacement contre l'asphyxie automobile.

