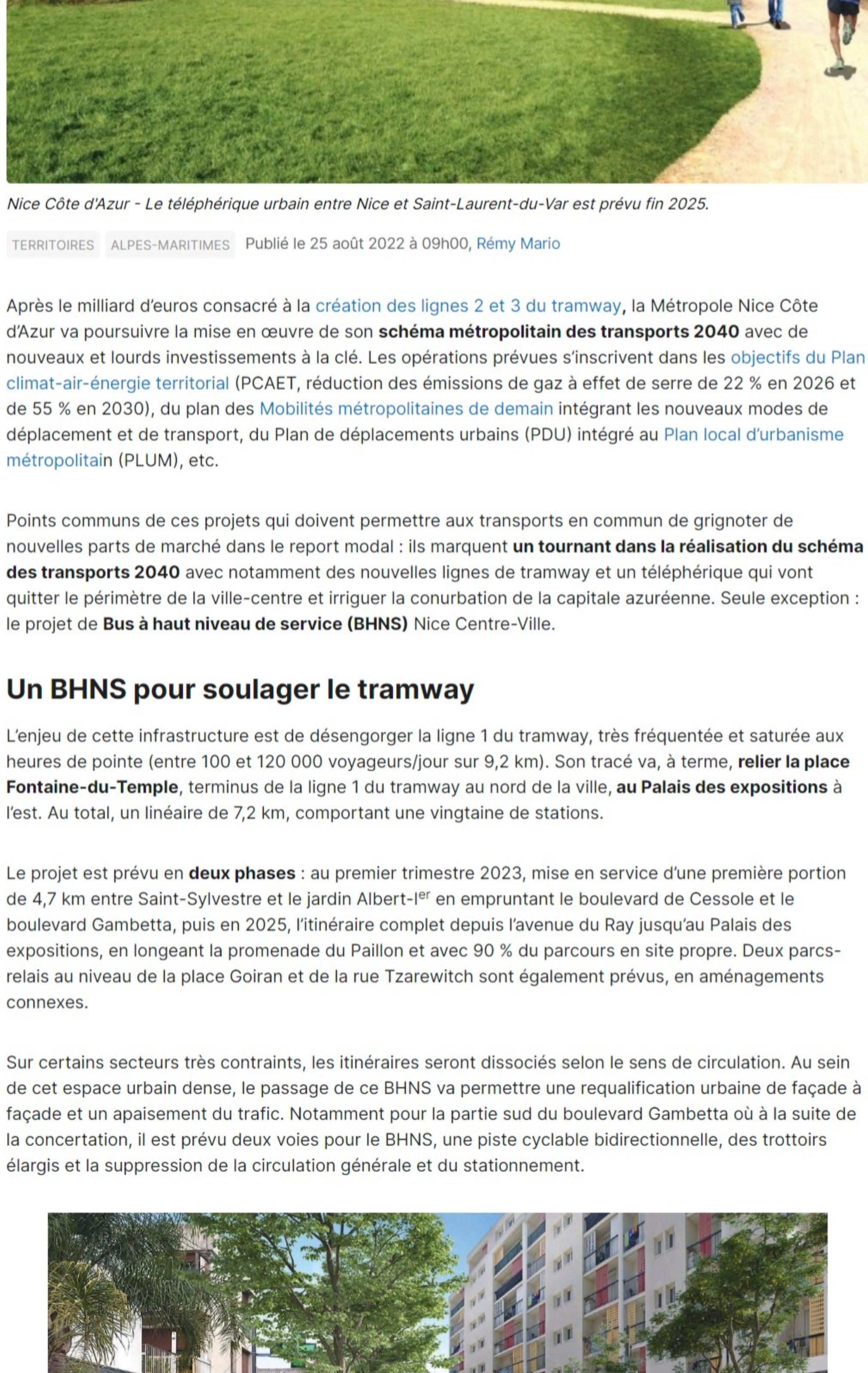


Accueil / Territoires / Mobilités de demain : Nice Côte d'Azur prête à engager de lourds investissements

Mobilités de demain : Nice Côte d'Azur prête à engager de lourds investissements

Deux nouvelles lignes de tramway, un Bus à haut niveau de service, un téléphérique... La Métropole Nice Côte d'Azur fait feu de tout bois pour rééquilibrer ses modes de déplacement.



Nice Côte d'Azur - Le téléphérique urbain entre Nice et Saint-Laurent-du-Var est prévu fin 2025.

TERRITOIRES ALPES-MARITIMES Publié le 25 août 2022 à 09h00, Rémy Mario

Après le milliard d'euros consacré à la [création des lignes 2 et 3 du tramway](#), la Métropole Nice Côte d'Azur va poursuivre la mise en œuvre de son **schéma métropolitain des transports 2040** avec de nouveaux et lourds investissements à la clé. Les opérations prévues s'inscrivent dans les [objectifs du Plan climat-air-énergie territorial \(PCAET\)](#), réduction des émissions de gaz à effet de serre de 22 % en 2026 et de 55 % en 2030, du plan des [Mobilités métropolitaines de demain](#) intégrant les nouveaux modes de déplacement et de transport, du Plan de déplacements urbains (PDU) intégré au [Plan local d'urbanisme métropolitain \(PLUM\)](#), etc.

Points communs de ces projets qui doivent permettre aux transports en commun de grignoter de nouvelles parts de marché dans le report modal : ils marquent **un tournant dans la réalisation du schéma des transports 2040** avec notamment des nouvelles lignes de tramway et un téléphérique qui vont quitter le périmètre de la ville-centre et irriguer la conurbation de la capitale azuréenne. Seule exception : le projet de **Bus à haut niveau de service (BHNS)** Nice Centre-Ville.

Un BHNS pour soulager le tramway

L'enjeu de cette infrastructure est de désengorger la ligne 1 du tramway, très fréquentée et saturée aux heures de pointe (entre 100 et 120 000 voyageurs/jour sur 9,2 km). Son tracé va, à terme, **relier la place Fontaine-du-Temple**, terminus de la ligne 1 du tramway au nord de la ville, **au Palais des expositions** à l'est. Au total, un linéaire de 7,2 km, comportant une vingtaine de stations.

Le projet est prévu en **deux phases** : au premier trimestre 2023, mise en service d'une première portion de 4,7 km entre Saint-Sylvestre et le jardin Albert-1^{er} en empruntant le boulevard de Cessole et le boulevard Gambetta, puis en 2025, l'itinéraire complet depuis l'avenue du Ray jusqu'au Palais des expositions, en longeant la promenade du Paillon et avec 90 % du parcours en site propre. Deux parcs-relais au niveau de la place Goiran et de la rue Tzarewitch sont également prévus, en aménagements connexes.

Sur certains secteurs très contraints, les itinéraires seront dissociés selon le sens de circulation. Au sein de cet espace urbain dense, le passage de ce BHNS va permettre une requalification urbaine de façade à façade et un apaisement du trafic. Notamment pour la partie sud du boulevard Gambetta où à la suite de la concertation, il est prévu deux voies pour le BHNS, une piste cyclable bidirectionnelle, des trottoirs élargis et la suppression de la circulation générale et du stationnement.



En partie sud de Gambetta, le BHNS va se substituer à la circulation auto. (Crédits : Métropole Nice Côte d'Azur)

Le téléphérique pour traverser le Var

Le montant total de ce projet est estimé à près de 70 millions d'euros, selon les choix définitifs qui seront opérés. Il vient d'être lancé avec des premiers aménagements de voirie sur le sud du boulevard Gambetta qui vont durer un an environ. Une commande est en préparation pour le matériel roulant, des bus longs de 18 m, articulés et à **énergie électrique totalement décarbonée**. « En parallèle, des études se poursuivent pour finaliser les caractéristiques des quais, des parcs-relais, et la gestion de priorité aux feux », précisent les responsables de la Métropole Nice Côte d'Azur. Pour mettre au point ce projet, cette dernière a fait appel à un Assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO) - le groupement **Artelia, Alfred Peter et Citec** - et réalise en interne la maîtrise d'œuvre des aménagements.

A lire aussi | [Le marché du téléphérique urbain reliant Nice à Saint-Laurent-du-Var est lancé](#)

Nice Côte d'Azur se tourne également, dans sa politique de mobilité durable, vers le téléphérique urbain et fait partie des nombreuses villes en France prêtes à emboîter le pas à Brest et Toulouse, déjà équipées de transport aérien par câble. Dans la métropole niçoise, il va consister à relier le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var à la ligne 2 du tramway (station Cadam). Une courte distance - une liaison d'environ 800 m parcourue en trois minutes - mais le principal bénéfice de la solution téléphérique est d'**éviter de franchir le Var avec un nouveau viaduc**, comme l'aurait nécessité la prolongation de la ligne 2 du tramway.

Un coût de 40 millions d'euros

Pour réaliser cette infrastructure, deux pylônes (d'une hauteur de 40 m environ) implantés hors du lit du fleuve et l'aménagement de deux stations seront nécessaires.

A la suite des premières études, la Métropole, assistée d'un groupement Ingérop, Stoa et du cabinet Eric, a retenu la technologie va-et-vient avec deux cabines d'une capacité d'environ 60 personnes, accessibles aux Personnes à mobilité réduite (PMR) et aux vélos. Un marché global de performances (conception, réalisation et maintenance) vient d'être lancé et le **début des travaux est prévu fin 2023** pour une mise en service du téléphérique fin 2025. Coût de ce projet : environ 40 millions d'euros.

Il comporte également des réaménagements d'espaces publics et la **création d'un parc-relais côté Saint-Laurent-du-Var** avec un concours de maîtrise d'œuvre spécifique. Aux heures de pointe et avec une fréquence de passage toutes les quatre minutes trente, la fréquentation attendue est de l'ordre de 2 300 voyageurs/jour, soit, avec le report modal, une diminution de près de 2 000 véhicules du trafic routier, dans une zone urbaine très fréquentée.

Pour les deux derniers volets - les lignes T4 et T5 du tramway - de ce plan nouvelles mobilités qui pourrait être bouclé à l'horizon 2028, les dossiers avancent aussi. Pour la ligne T4 entre Nice-Saint-Augustin et Cagnes-sur-Mer, le groupement de maîtrise d'œuvre « TramWest 4 », piloté par Egis (avec Ingérop, Stoa, In Situ Michel Benaïm et Sophie Nivaggioni Architectes), « travaille actuellement sur l'avant-projet, prépare les études de détails et les premiers appels d'offres travaux », précisent les services de la Métropole.

La ligne T4 à l'enquête publique en fin d'année

Longue de 7,1 km avec 13 stations, cette ligne sera la première du réseau à se connecter à deux nouvelles communes de la métropole (Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer), tout en desservant plusieurs secteurs économiques et urbains de l'ouest de Nice Côte d'Azur (Cap 3000, le quartier des Vespins, l'hippodrome, etc.). Son tracé empruntera majoritairement la RM 6007 et circulera à Cagnes-sur-Mer le long du boulevard du Maréchal-Juin. Pour favoriser l'intermodalité, **trois parcs-relais sont prévus** en gare de Saint-Laurent-du-Var, au Val Fleuri et au parc des sports Sauvaigo à Cagnes-sur-Mer.

La création de cette ligne va aller **de pair avec la mise en œuvre d'un important projet de réaménagement urbain** (182 000 m² requalifiés) et **de végétalisation** (800 arbres conservés ou plantés). En fin d'année, est prévue une salve d'enquêtes publiques (environnementale, loi sur l'eau utilité publique) et si les feux verts administratifs sont donnés, le début des travaux interviendrait en 2025 pour une mise en service de la ligne en 2026. Coût : près de 250 millions d'euros.

Le tramway (ligne T5) à l'Ariane : un projet très attendu. (Crédits : Métropole Nice Côte d'Azur)

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Partager : [in](#) [tw](#) [f](#) [p](#) [em](#)

AUTEUR

Rémy Mario

SES DERNIERS ARTICLES

- Nice Eco-Vallée : l'aménagement de nouveaux îlots se prépare dans la plaine du Var
- Nice : la Métropole imagine la reconquête urbaine du port
- Cannes : promesse de vente signée pour l'ancien site industriel d'Ansaldobreda

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au point un avant-projet fin 2022 », expliquent les services de la Métropole. Prévue sur 7,6 km, cette ligne 5 comportera 16 stations et ira de l'actuel Palais des expositions à Drap en passant par La Trinité. Coût : 350 millions d'euros avec une réalisation prévue en trois phases, Pont Michel-L'Ariane Nord (2026), L'Ariane Nord-La Trinité (2027), La Trinité-Drap et Palais des expositions-Pont-Michel (2028).

Pour la ligne 5 dans la vallée du Paillon, le **choix de la maîtrise d'œuvre est intervenu en juin**, en désignant Ingérop, associé à Egis et LA/BA Architecte, « ce qui va permettre au groupement retenu de travailler à partir du bilan de la concertation qui a eu lieu en début d'année et de mettre au