

Capitale
européenne

Le prolongement Sud de la ligne G du BHNS

Strasbourg.eu
eurométropole

le 4 juin 2018

Le BHNS qu'est-ce que c'est ?

- Le BHNS a été mis en service fin 2013 entre la Gare-Centrale et l'Espace Européen de l'Entreprise pour un temps de trajet de 15 mn
- C'est un bus qui circule généralement en site propre avec des performances comparables à celles d'un tramway

Haut niveau de service et performances :

- Fréquence élevée aux heures de pointe
- Circulation de 4h 30 à minuit 30
- Régularité, fréquence, confort, vitesse

Aménagement des stations :

- Equipements identiques à ceux du tram
- Achat et validation des billets sur les quais
- Quais à niveau pour les personnes à mobilité réduite

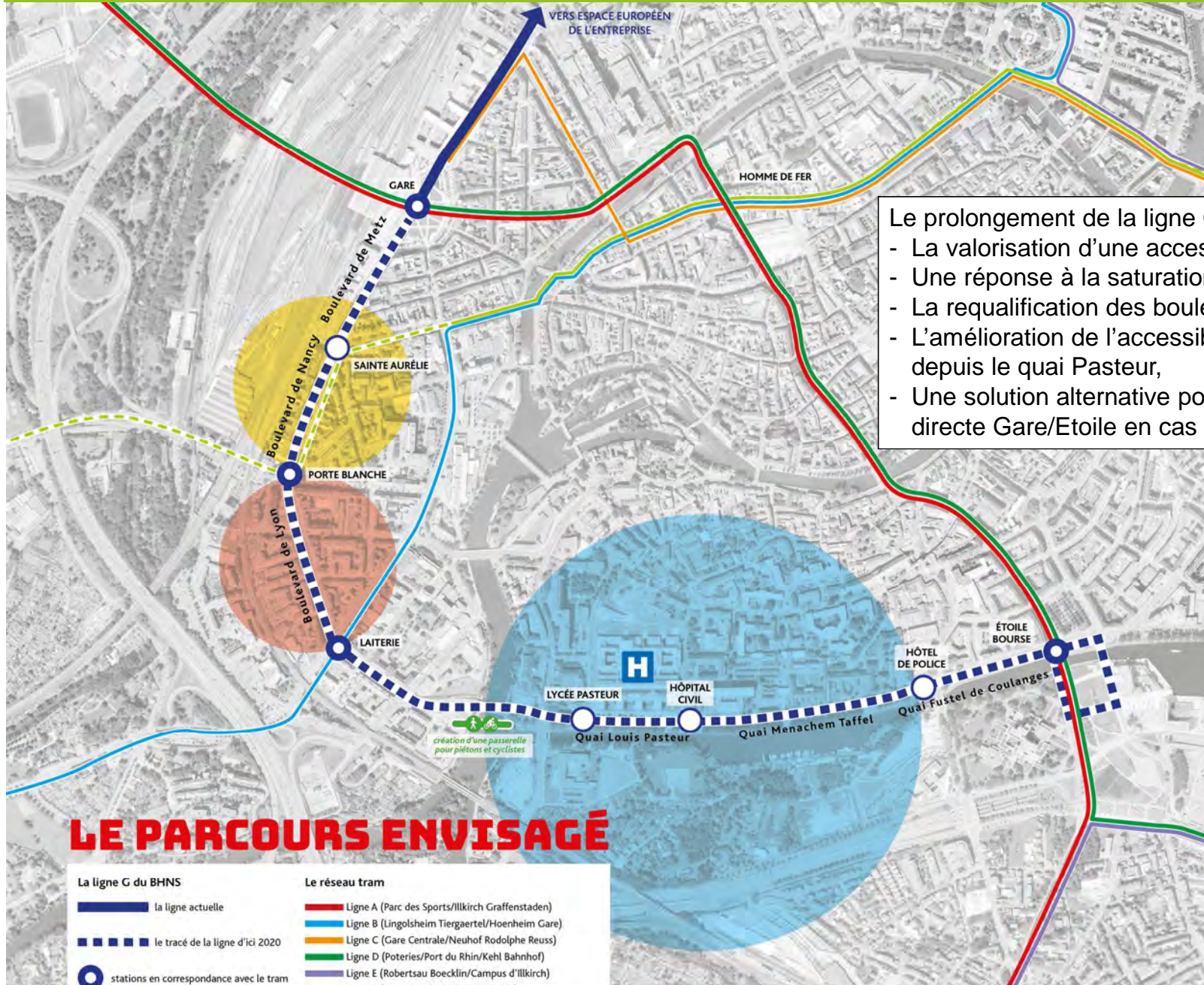


Capitale
européenne

Strasbourg.eu
eurométropole

Prolongement Sud de la LIGNE G

Le 4 juin 2018



Le prolongement de la ligne G intègre notamment :

- La valorisation d'une accessibilité multimodale,
- Une réponse à la saturation de la station Homme de Fer,
- La requalification des boulevards urbains,
- L'amélioration de l'accessibilité au Nouvel Hôpital Civil depuis le quai Pasteur,
- Une solution alternative pour desservir une correspondance directe Gare/Etoile en cas de fermeture du centre ville

Le temps de parcours envisagé par le BHNS entre la Gare- Centrale et le Parc des Etoiles est de 10 mn, avec une vitesse commerciale de 16 km/h sur les 2800 m du prolongement.

Haut niveau de service et performances :

- Fréquence élevée aux heures de pointe
- Circulation de 4h 30 à minuit 30 (identique au BHNS actuel)
- Régularité, fréquence, confort, vitesse

Aménagement des stations :

- Equipements identiques à ceux du tram
- Achat et validation des billets sur les quais
- Quais à niveau pour les personnes à mobilité réduite



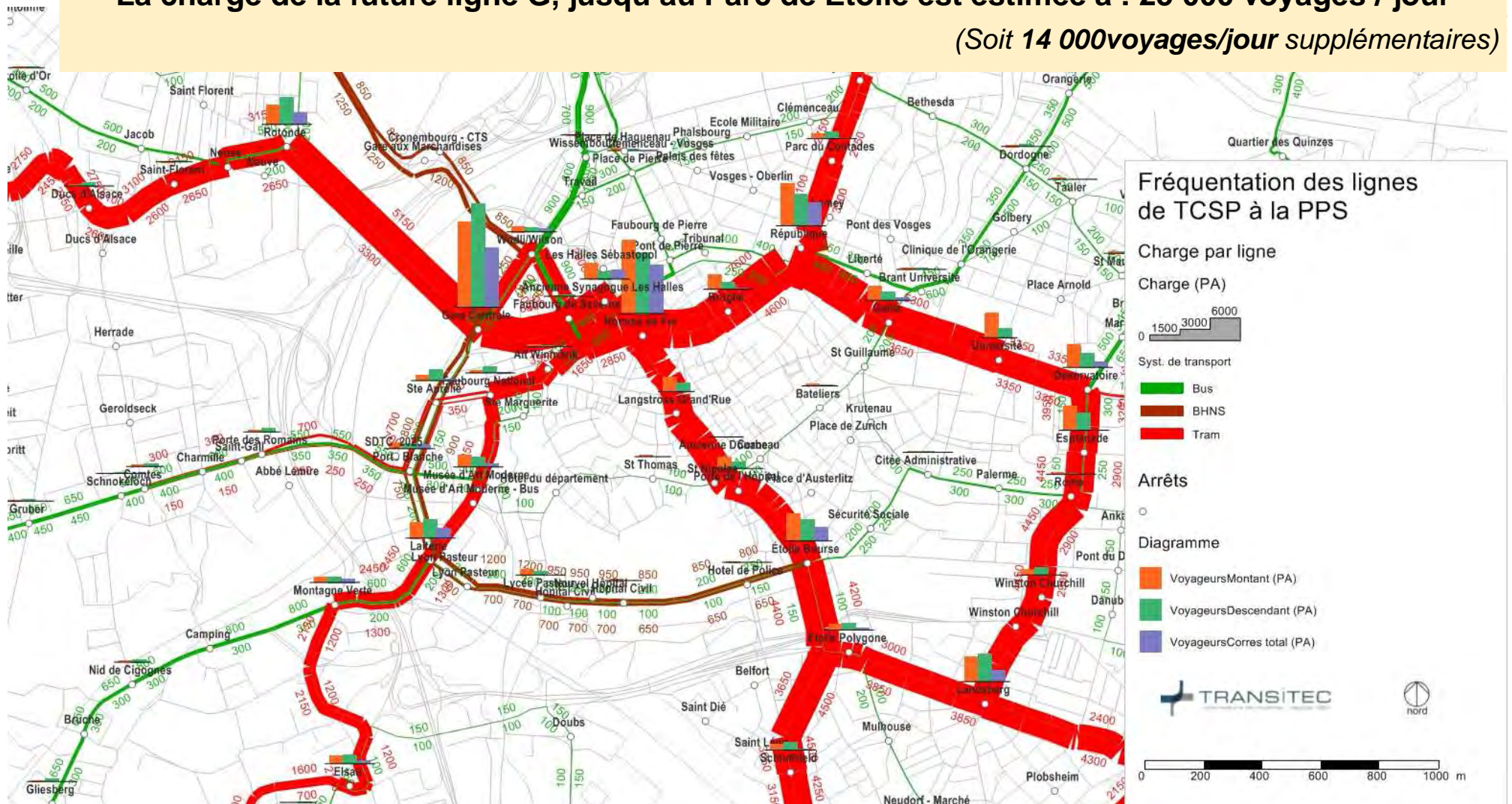
Des simulations sur la vitesse commerciales ont été réalisées

L'objectif de vitesse commerciale à atteindre est fixé à 16 km/h pour l'extension

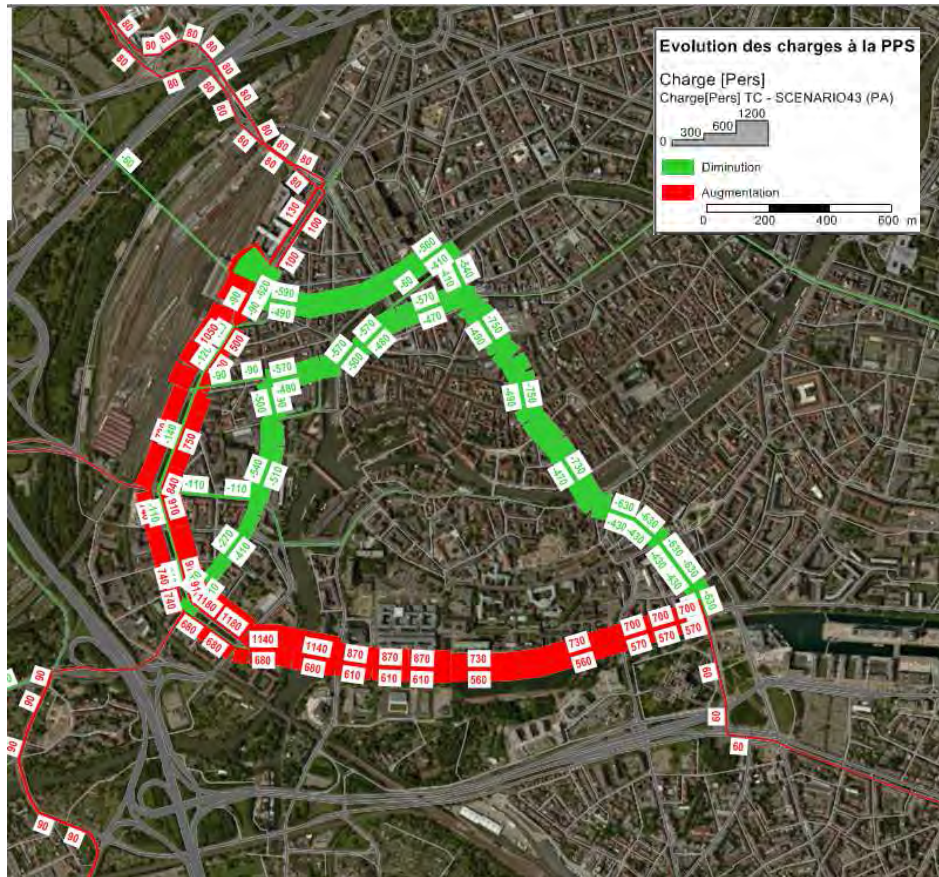
La charge actuelle de la ligne G est de : 11 000 voyages / jour

La charge de la future ligne G, jusqu'au Parc de Etoile est estimée à : 25 000 voyages / jour

(Soit 14 000 voyages/jour supplémentaires)



Le prolongement du BHNS induit **14'000 voyages** supplémentaires par jour, qui sont liés à :



- Une conquête de nouveaux utilisateurs: environ 4'000 voyages par jour
- d'importants reports d'itinéraire : environ 10'000 voyages par jour, principalement depuis le tramway

Un déchargement du réseau tramway, des lignes de tram A D et C

- - 4% de fréquentation au global,
- - 10% de fréquentation sur le tronçon «Etoile/ Homme de Fer»

Un déchargement conséquent de l'arrêt Homme de Fer :

- - 920 correspondances à la PPS, soit - 20% de correspondances tram/tram

Le prolongement du BHNS induit également l'amélioration de l'exploitation et du confort pour les utilisateurs du tram.

Capitale
européenne

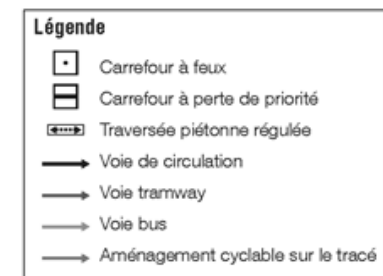
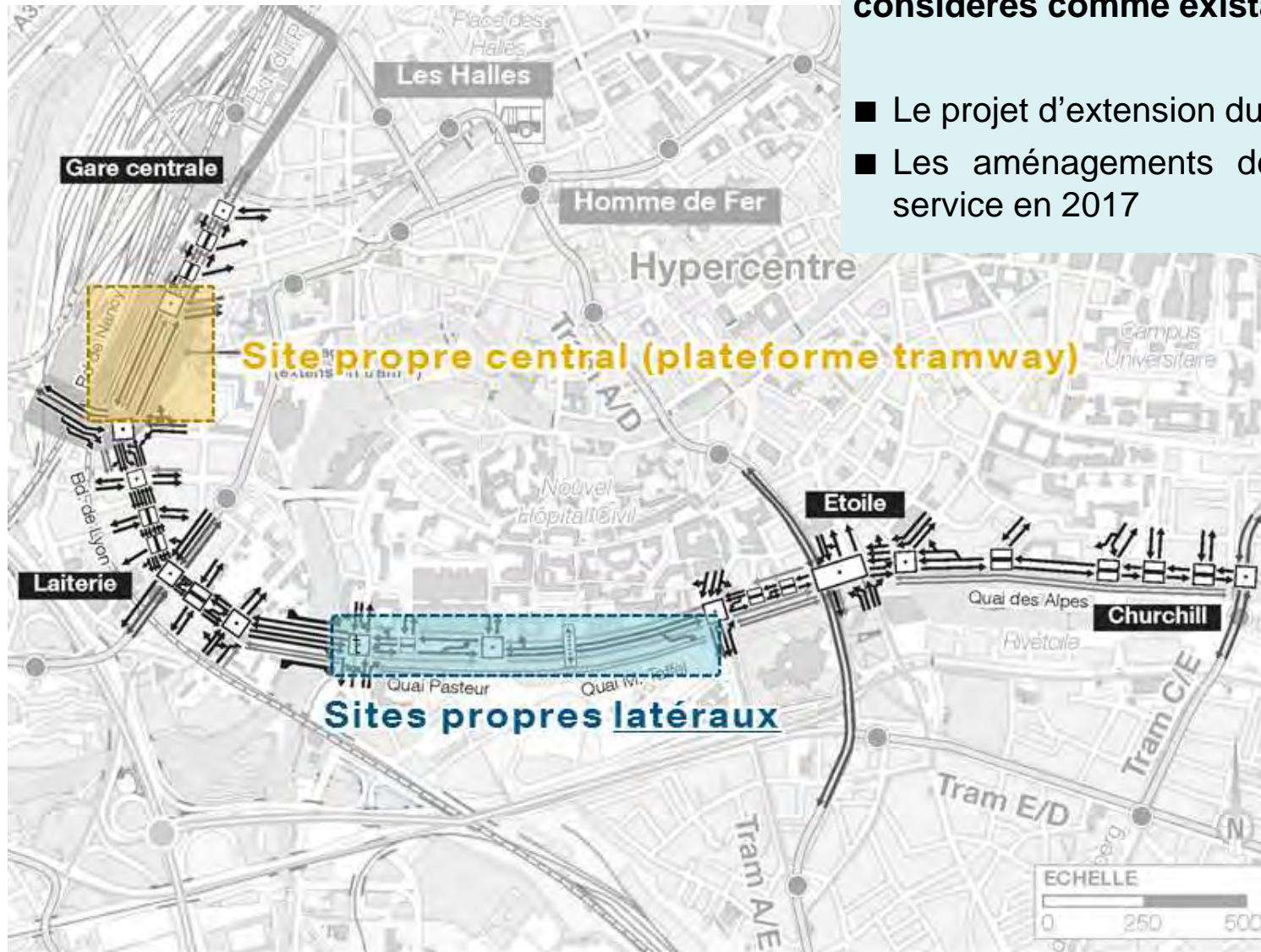
Strasbourg.eu
eurométropole

Prolongement Sud de la LIGNE G
Les impacts circulatoires

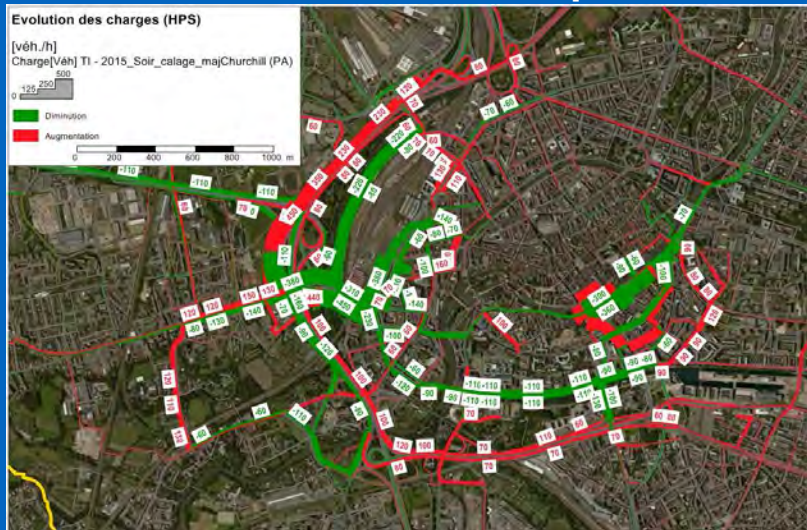
Le 4 juin 2018

L'aménagement et le calibrage proposés sur le boulevard de Lyon prennent en compte **les aménagements considérés comme existants ou actés suivants** :

- Le projet d'extension du tramway vers Koenigshoffen
- Les aménagements dédiés à la ligne L1, mise en service en 2017



Situation 2020 SANS BHNS - période PPS



Aujourd'hui

une diminution potentielle du trafic

sur le boulevard de Lyon :

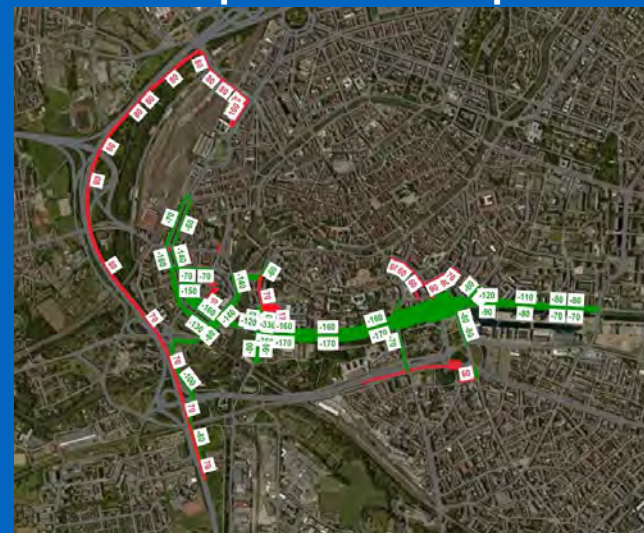
-200 véhicules /heure (-10%),

sur le quai Taffel :

-220 véhicules /heure à l'HPS (-15%)

Cette diminution se traduit par un report d'itinéraire vers le réseau A35 et E52/avenue du Rhin par une hausse de trafic quasi-équivalente vers le contournement Sud.

Situation 2020 Impacts BHNS - période PPS



Demain

une diminution majeure du trafic

sur le boulevard de Lyon, :

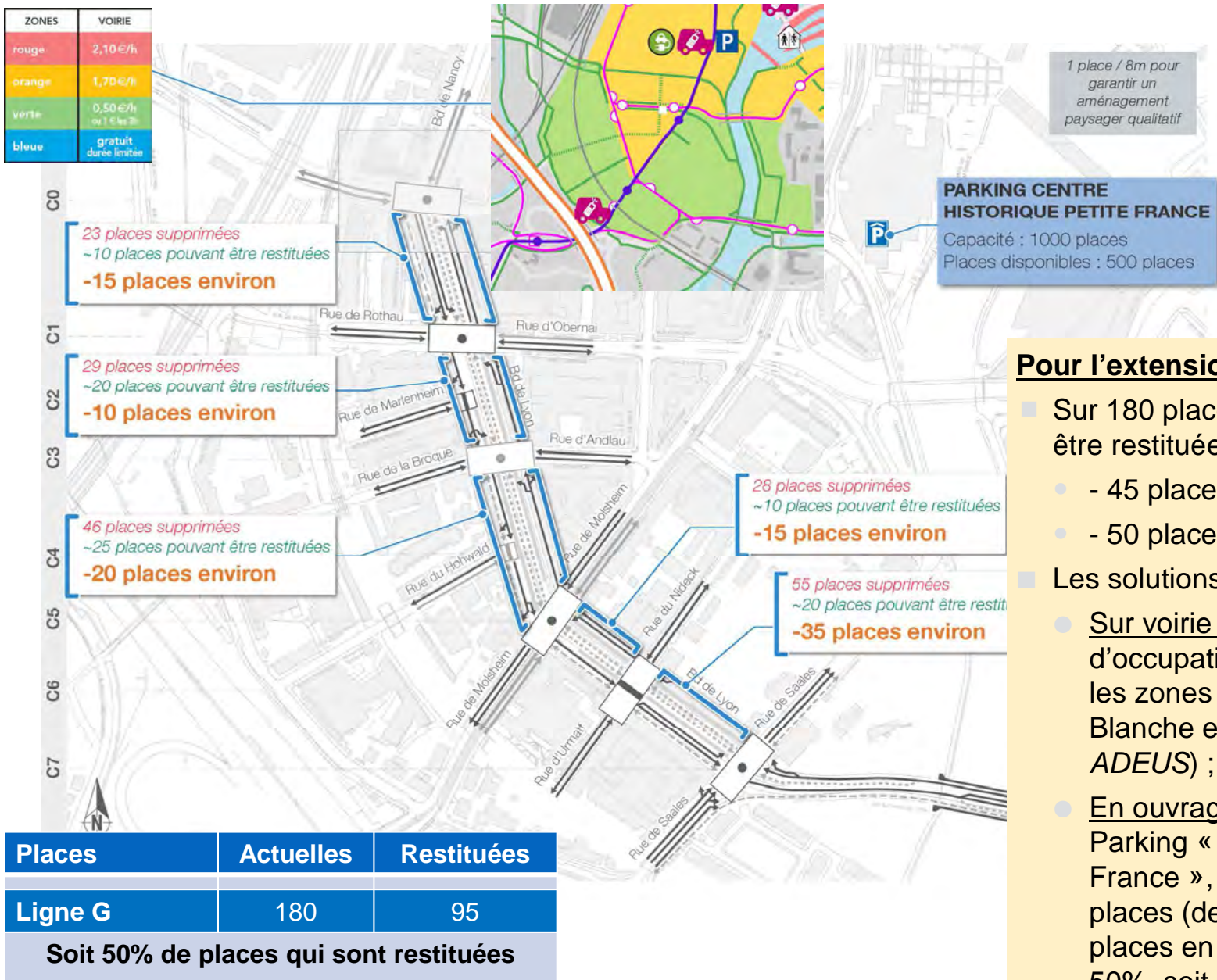
- 600 véhicules /heure au maximum,

sur le quai Taffel

- 300 véhicules /heure.

Cette diminution se traduit par un report modal vers les TC et un report d'itinéraire sur le réseau A35 et E52/avenue du Rhin - faible à l'échelle du trafic sur ces axes (+1%)

Le prolongement du BHNS : induit un apaisement de la circulation et améliore le cadre de vie



- Pour l'extension de la ligne G:**
- Sur 180 places supprimées, **95** peuvent être restituées sur l'axe :
 - - 45 places en zone payante **orange**
 - - 50 places en zone payante **verte**
 - Les solutions de report sont envisagées.
 - Sur voirie : en raison d'un taux d'occupation moyen de 55% à 65% sur les zones bordant le tracé entre Porte Blanche et le quai Pasteur (*source ADEUS*) ;
 - En ouvrage : le taux d'occupation du Parking « Centre-Historique - Petite France », d'une capacité de 1 000 places (depuis son extension de 350 places en janvier 2016) est d'environ 50%, soit 500 places actuellement disponibles (*source EMS*).

Capitale
européenne

Strasbourg.eu
eurométropole

Prolongement Sud de la LIGNE G
Les aménagements proposés

Le 4 juin 2018

Boulevard de Nancy : Le BHNS circule sur une plateforme Tram

- ▶ Le BHNS circule en site central sur la plateforme de la ligne F du tram.
- ▶ Les cyclistes disposent d'une piste à double sens du côté nord et d'une piste à sens unique de l'autre.
- ▶ Les automobiles circulent sur une voie de part et d'autre de la plateforme.

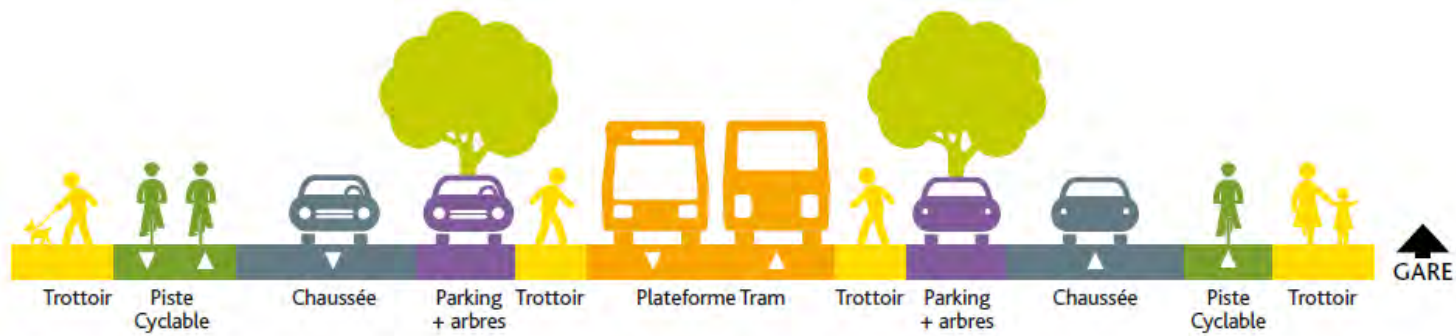


Pont Louis Pasteur



- ▶ Les quais ne nécessitent pas de nouveaux aménagements.
- ▶ Le BHNS empruntera les voies de la ligne L1, déjà réalisées.
- ▶ Les circulations des piétons, vélos et voitures restent inchangées.
- ▶ Le projet prévoit une passerelle piétons et vélos parallèle au pont Pasteur.

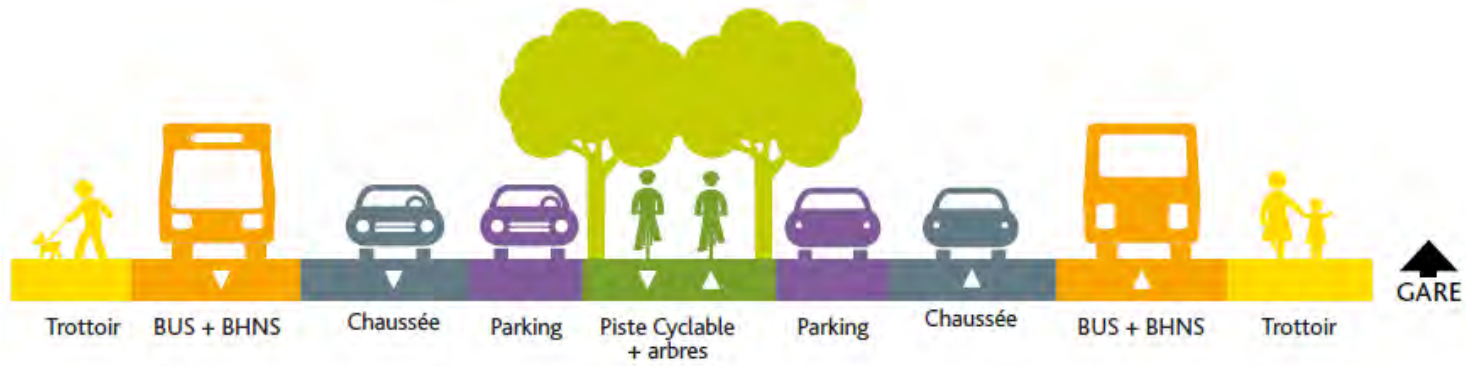
Variante 1 : Le BHNS circule sur une plateforme centrale



Variante 1 : Le BHNS circule sur une plateforme centrale

- Cet aménagement permet une grande cohérence d'ensemble avec l'aménagement du boulevard de Nancy et une continuité de localisation des pistes cyclables de part et d'autre du boulevard de Lyon
- Les croisements de flux entre les véhicules de transports publics et la circulation générale sont minimisés
- Les places de stationnement sont restituées côté trottoirs
- Cette variante nécessite néanmoins de supprimer les arbres d'alignements existants et de recréer en compensation un nouveau double alignement continu d'arbres sur le boulevard. Celui-ci serait plus aéré et valoriserait davantage le patrimoine bâti

Variante 2 : Le BHNS circule en site propre latéral



Variante 2 : Le BHNS circule en site propre latéral

Cet aménagement a été étudié avec la préoccupation de conserver les arbres existants. Cette solution, séduisante au regard de cette préoccupation légitime, induit plusieurs difficultés circulatoires :

- Les croisements de flux entre les véhicules de transports publics et la circulation générale sont maximisés
- Les vélos circulants en mode latéral avant et après le boulevard de Lyon seraient amenés à croiser tous les flux au moins deux fois
- Les places de stationnement sont restituées côté pistes cyclables, sans réelles possibilités d'aménager des trottoirs compte tenu de la proximité avec les arbres. La proximité des pistes cyclables et des ouvertures de portières n'apaise pas la circulation des cycles
- Cette variante obérerait pour longtemps toute velléité de transformer cette plateforme à moyen / long terme pour un éventuel mode tramway en direction du Parc de l'Etoile

Capitale
européenne

Strasbourg.eu
eurométropole

Prolongement Sud de la LIGNE G
Éléments financiers

Le 4 juin 2018

Prolongement Sud de la ligne G	Aménagements	Pont Pasteur
Inclus :		
Voirie, site propre, espaces publics, équipements urbains et signalisation		<i>mise en œuvre d'une passerelle piétons/vélos</i>
Estimation globale	3'600k€	800k€

Localisation	distance	coût total € HT
Total hors passerelle	2 800 ml	3'600 k€
Dont boulevard de Lyon	(800 ml)	(2'860 k€)
Passerelle pont Pasteur	100 ml	800 k€
Total général		4'400 k€

Longueur totale du prolongement Sud : 2 800ml

- Gare centrale – boulevard de Metz : 250 ml
- Site propre central boulevard de Nancy (plateforme tramway) : 300ml
- Site propre central boulevard de Lyon : 800ml
- Pont Pasteur : 100ml
- Site propre latéral quai Pasteur – Taffel : 1 350ml

Budget de l'opération : 5'400 k€ (frais connexes, études diverses : 20%)

Capitale
européenne

Strasbourg.eu
eurométropole

Prolongement Sud de la LIGNE G
Planning

Le 4 juin 2018

Prolongement de la ligne G – Bouclage Sud

Phase Etudes

- 2017** :
- novembre : Lancement des études de définition
 - novembre : Délibération Conseil de l'Eurométropole pour lancement de la concertation
- 2018** :
- mai/juin : Concertation et lancement AVP
 - mai/juin : Concertation (1 mois) : présentation du projet et de ses modalités de mise en œuvre et recueil des avis et suggestions du grand public
 - septembre : Délibération Conseil de l'Eurométropole : bilan de la concertation et lancement d'un marché de maîtrise d'œuvre pour les études environnementales et l'AVP
- 2019** :
- décembre : Fin AVP et Enquête publique (urbanisme)
 - décembre : Approbation AVP et mise à l'enquête publique
- 2020**
- février : Enquête publique (1 mois)
 - avril : Déclaration d'utilité publique
- Phase Travaux**
- Mi - 2020** : Travaux et mise en service début 2021

Capitale
européenne

Strasbourg.eu
eurométropole

Merci pour votre attention