

## Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 10 novembre 2023

**Projet de Hub multimodal de Strasbourg - secteurs "Halles" et "arrière-gare" : arrêt du bilan de concertation, approbation des études d'avant-projet, transfert de maîtrise d'ouvrage de la ville de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg, poursuite des études et travaux avec la CTS.**

**Numéro E-2023-1076**

### **1. Contexte du projet de Hub multimodal de Strasbourg - secteurs « Halles » et « arrière-gare »**

#### **Le Réseau Express Métropolitain Européen, ambition majeure portée par la Région et l'Eurométropole**

Améliorer les déplacements périurbains à l'échelle du bassin de mobilité constitue une priorité, parce qu'ils sont les plus émetteurs de gaz à effet de serre : 74 % des kilomètres parcourus dans le Bas-Rhin représentent des déplacements de plus de 5 km. Ce sont aussi les déplacements pour lesquels les usagers sont les plus vulnérables, en particulier compte tenu de la hausse des coûts de l'énergie et des aléas de circulation.

La volonté commune de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Région Grand Est, qui mettent en place le Réseau Express Métropolitain Européen (REME), à l'échelle du bassin de mobilité strasbourgeois, est d'assurer une desserte qualitative de l'ensemble des territoires en allant bien au-delà des frontières de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le REME, c'est ainsi un réseau multimodal transfrontalier, reposant sur un volet ferré d'une part et un volet cars express d'autre part. Pour ces deux volets, il s'agit d'améliorer significativement les niveaux de service pour donner toute leur compétitivité à ces modes d'accès au cœur de l'agglomération et aux pôles d'emplois et d'activité principaux.

#### **La nécessité de développer le Hub multimodal de Strasbourg - secteurs Halles et arrière-gare pour l'accueil des cars express.**

Le volet cars express du REME prévoit la mise en œuvre d'un réseau de cars express dotés d'aménagements dédiés et notamment pour tous les secteurs ne disposant pas de desserte ferroviaire.

Le schéma directeur des mobilités adopté par la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg projette d'intensifier les services de cars interurbains selon des standards d'offres « urbaines » en agissant sur l'amplitude et la fréquence des services, la rapidité des parcours, la fiabilité des temps d'accès.

Il s'agit aussi d'élargir le périmètre de pertinence des dessertes de cars interurbains dans l'agglomération en offrant la possibilité de nouvelles origines-destinations sans correspondances pour les voyageurs, ainsi que de meilleures connexions avec le réseau de transport en site propre urbain.

Ce réseau « augmenté » se structure notamment grâce au projet de Transport en Site Propre de l'Ouest (TSPO), qui permettra de desservir tout l'Ouest de l'agglomération.

L'aménagement multimodal de la M351, en cours de travaux sur la section entre Wolfisheim et la central thermique de Hautepierre, offrira des couloirs en site propre aménagés jusqu'à la sortie M35 « Les Halles » à Strasbourg.

Le renforcement de l'offre de mobilité en lien avec le cœur d'agglomération développé dans le cadre du REME conduit à développer un « hub multimodal » performant, utilement positionné autour du secteur gare dans une logique de diffusion lisible et efficace des déplacements quotidiens.

Les trois sites composant ce hub multimodal sont la « gare centrale », les « Halles » et l'« arrière-gare ».

### **1.1 Les enjeux d'aménagement du Hub multimodal de Strasbourg**

D'une part, la gare routière des « Halles » telle qu'elle est configurée aujourd'hui ne permet pas l'exploitation de lignes de cars cadencées selon les standards souhaités pour le REME ni pour les lignes de transport urbain desservant tout le Nord de l'agglomération. Son dimensionnement, l'organisation des espaces et son état de vétusté sont des facteurs limitants.

D'autre part, si le site des Halles restera le point de destination des actuelles lignes de cars express, son positionnement ne permet pas de mettre en place de nouvelles lignes diamétralisées ou « à rebond ». Ces lignes permettront demain de renforcer l'offre de cars express en reliant les principaux pôles générateurs de déplacement sans qu'il soit nécessaire de passer par le centre-ville. Il est donc utile de chercher cette complémentarité avec le site de l'arrière-gare. En effet, le site de l'arrière gare est adapté à l'aménagement de quais de gare routière. Il se situe à proximité du système M35/M351, de la gare centrale et du centre-ville. Ses quais permettront ainsi d'accueillir aussi bien de nouveaux services de cars express que d'autres services de cars actuellement mal positionnés en cœur du centre-ville.

La « gare centrale » constitue un secteur stratégique pour le développement du transport ferroviaire, notamment via le REME, et du réseau de transport en commun urbain (prolongement de la ligne BHNS G à l'horizon novembre 2023 et développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim à l'horizon 2027). Différents aménagements en avant-gare seront ainsi conduits dans ce cadre.

Par ailleurs, l'ouverture de la gare à 360° est un projet partenarial porté par l'Eurométropole de Strasbourg, la ville de Strasbourg, la Région Grand Est et le groupe public ferroviaire SNCF (SNCF Immobilier, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyages). Les partenaires se sont donc accordés, par l'avenant 1 au protocole d'accord de 2019 pour la réalisation de premiers aménagements en arrière gare, à court terme. Cet avenant, qui décrit les études à réaliser, leur financement et le rôle de chaque partenaire a pour objectifs :

- d'améliorer l'accessibilité tous modes de la gare centrale de Strasbourg, notamment au travers du développement d'un pôle d'échanges multimodal (parking silo + gare routière) en arrière gare,
- d'assurer la gestion du parcours voyageurs entre l'arrière gare et la gare centrale, via la rue George Wodli dès 2027 et via un franchissement direct du faisceau ferré à horizon 2030,
- d'inscrire la dynamique intermodale dans une approche urbaine et une vision à plus long terme de la transformation des sites.

Le Conseil de l'Eurométropole du 10 novembre 2023 est sollicité pour autoriser la Présidente à signer l'avenant 1 au protocole d'accord.

### **La présente délibération concerne la transformation du secteur des Halles ainsi que l'aménagement provisoire du secteur de l'arrière-gare.**

Par délibération E-2022-671 du 28 juin 2022, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, a défini les objectifs du projet de Hub multimodal de Strasbourg – secteurs « Halles » et « arrière-gare » et a engagé une procédure de concertation préalable.

#### **1.2 Les objectifs du projet de Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière-gare**

##### **Hub multimodal de Strasbourg – Secteur Halles**

- sécuriser et fiabiliser les circulations bus et cars tout au long de leur itinéraire ;
- passer d'une gare routière avec du battement à une gare en passage. Ceci permettra la réorganisation des arrivées et départs des bus urbains et interurbains autour des Halles, avec un besoin d'une dizaine de quais ;
- agrandir les espaces verts existants ;
- rationaliser et réorganiser la circulation automobile autour des Halles, de sorte à maintenir les accès aux différents parkings et les accès des riverains mais en rééquilibrant la place des différents modes.

##### **Hub multimodal de Strasbourg – Secteur de l'arrière-gare (préfiguration)**

Il s'agit de l'aménagement du site situé à l'arrière des quais voyageurs de la gare centrale, dans un secteur limité par le faisceau ferroviaire au Sud et la rue du Rempart au Nord.

- assurer le bon fonctionnement des cars interurbains et de leurs dessertes de voyageurs durant les travaux du tramway ;
- permettre la diamétralisation de certaines lignes interurbaines avec un point de contact à proximité du cœur de ville ;
- préfigurer un aménagement complet en arrière-gare à plus long terme par l'aménagement d'une surface de stationnement et de desserte des cars interurbains.

## **Sécurisation des itinéraires d'accès pour le dernier kilomètre**

La sécurisation des temps de parcours sur les itinéraires cars et le traitement des liaisons piétonnes sera primordiale pour le projet de Hub multimodal de Strasbourg. Ceci passera par :

- l'amélioration du cheminement piéton entre le secteur de l'arrière-gare et le centre-ville (rue Wodli) ;
- l'adaptation du carrefour entre la rue du Rempart et la rue Wodli si nécessaire pour permettre les accès des cars ;
- la priorisation des cars interurbains dans la Petite rue des Magasins pour entrer dans Strasbourg.

Le présent rapport a pour objet de présenter au Conseil de l'Eurométropole:

1. le bilan de la concertation relative au projet de « Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière-gare »,
2. les études de conception, au stade avant-projet, portant sur les caractéristiques techniques ainsi que le coût prévisionnel du projet « Hub multimodal de Strasbourg – Secteurs Halles et arrière gare»,
3. la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la ville de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg définissant les modalités techniques et financières de réalisation des projets d'éclairage public et d'espaces verts, la poursuite des études de niveau PROJET par le concessionnaire, la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), et la conclusion d'une convention particulière de travaux entre l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS conformément à la délibération du 19 décembre 2018 du Conseil de l'Eurométropole transformant la société d'économie mixte « Compagnie des Transports Strasbourgeois » en société publique locale (SPL), et à l'adaptation des statuts de la SPL adoptée en conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 24 mars 2023.

### **2. Bilan de la concertation**

Le bilan de concertation rend compte des échanges et des avis exprimés durant la concertation organisée par la délibération N° E-2022-671 du 28 juin 2022. Il est présenté succinctement ci-après et est détaillé dans l'**annexe 1** du projet de délibération.

La phase principale de concertation s'est déroulée du 12 septembre au 10 novembre 2022. Un atelier de concertation ciblé sur l'aménagement du parc des Halles et sur celui de la place Clément, a été organisé le vendredi 14 avril 2023.

La concertation a permis :

- d'informer le public en décrivant les principales caractéristiques du projet parmi lesquelles :
  - o les enjeux du transport collectif et les interfaces entre les différents réseaux,
  - o l'organisation fonctionnelle envisagée pour les différentes mobilités (en bus, en car, en voiture, à vélo, à pied),

- les enjeux liés à l’insertion urbaine et paysagère,
  - les enjeux liés à la circulation automobile, aux accès vers les parkings et à la desserte riveraine,
  - l’articulation des calendriers avec les autres projets sur l’espace public à proximité du site,
- de recueillir les observations du public sur ces caractéristiques principales du projet, principalement sur le fonctionnement du quartier et les ambitions de transformation des espaces publics,
  - de recenser les attentes, les usages recherchés, les équipements souhaités, l’ambiance recherchée sur certains espaces publics à valoriser dans le cadre du projet, notamment sur la place Clément et sur l’agrandissement du square des Halles.

## **2.1 Intentions d’aménagement présentées à la concertation**

Les intentions suivantes ont été présentées aux participants sous la forme d’une carte légendée :

- le maintien des arrêts de bus et de cars proches du centre-ville, avec l’aménagement d’arrêts tout autour du centre commercial sous la forme d’une halte,
- l’aménagement de premiers quais pour les cars en arrière gare,
- l’amélioration des parcours piétonniers entre l’arrière gare, les boulevards et la Grande Ile,
- un square des Halles largement agrandi,
- la transformation des rues autour des Halles au profit de la vie locale : plus de place pour les modes actifs et plus de végétation,
- l’incitation au stationnement des résidents dans les parkings,
- des itinéraires d’accès aux parkings simplifiés : l’entrée au parking P1 se fait par la rue de l’Ancienne gare, l’entrée et la sortie au parking P2 se fait par la rue du Travail.

## **2.2 Mise en œuvre et respect des modalités de la concertation**

Le projet est aménagé sur le ban communal de Strasbourg, et concerne directement les quartiers Gare-Halles et Tribunal-Contades. Néanmoins, sa nature même de hub des mobilités urbaines et interurbaines en fait un projet qui concerne de manière élargie les usagers des transports en commun urbains et interurbains à large échelle.

### ***2.2.1 Le dispositif de communication***

La diffusion de l’information a été effectuée via :

- trois communications diffusées dans la presse locale :
  - un article dans la presse institutionnelle « StrasMag » du mois de septembre (n°328) ;

- deux insertions presse dans le journal local DNA le 25 octobre et le 2 novembre 2022 ;
- un communiqué de presse, diffusé le 29 août 2022 ;
- de l’affichage sur l’espace public à proximité du projet ;
  - 1 grand panneau à destination des automobilistes positionné rue de Sébastopol ;
  - 3 panneaux à destination des piétons, positionnés au niveau du square des Halles et au niveau de l’actuelle gare routière ;
  - Au niveau des 12 arrêts de transport en commun dans le secteur de projet ;
  - 1000 affichettes distribuées à l’ensemble des commerces et lieux d’accueil du public des quartiers Gare et Tribunal Contades, pour affichage volontaire.
- le boitage de 2600 flyers auprès des riverains du projet, quelques jours avant le démarrage de la concertation ;
- le boitage de 170 flyers d’invitation ciblés vers les commerçants pour participation aux ateliers dédiés ;
- l’utilisation du site internet [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu) avec une page dédiée « Transformation du secteur des Halles à Strasbourg », pour informer et mettre à disposition les documents de la concertation ;

En sus, un kit de communication a également été fourni à la CTS et à la CTBR pour diffusion auprès des abonnés des réseaux de transports urbains et interurbains.

### ***2.2.2 Le dispositif visant à expliquer le projet au public, à expliquer la procédure de concertation et les modalités d’expression du public***

Ce dispositif a été mis en œuvre au moyen :

- d’une plaquette d’information et d’explication, disponible sur une plateforme internet en téléchargement sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) » et mis à disposition sous format papier sur les lieux de permanences et de réunions-ateliers ainsi qu’à la mairie de quartier.
- de trois expositions installées sur l’espace public directement dans le secteur de projet :
  - parvis du centre commercial place des Halles,
  - place Clément,

- dans le centre commercial Place des Halles.
- de 4 permanences, organisées dans le secteur de projet sur l'espace public, de manière à toucher le plus grand nombre de riverains ou d'usagers.
- de 5 réunions-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers (commerçants, forces vives du quartier et des associations thématiques sur la mobilité), réalisés sous la forme d'une présentation du projet et d'échanges questions/réponses avec les participants. Les ateliers ont donné lieu à des comptes-rendus.
- d'un atelier sur site en présence d'illustrateurs (démarche « Croque ta ville »), consacré à l'aménagement du parc des Halles et de la place Clément.
- de 2 déambulations publiques pour présenter le projet « in situ » ;
- d'un forum des mobilités regroupant plusieurs projets dont celui de la transformation du secteur des Halles. À cette occasion ont été organisés :
  - un stand de présentation du projet format permanence ;
  - un atelier ;
  - une restitution des ateliers intégrant des échanges avec la population en présence des élus de l'Eurométropole et de la ville de Strasbourg sous forme d'une réunion publique.

En complément, un numéro d'appel téléphonique pour toute information sur le projet (03 68 98 51 12) a été mis à la disposition du public, la permanence téléphonique étant assurée par le service Aménagements Tramway.

### ***2.2.3 Le dispositif de recueil des observations du public par contributions écrites des participants***

Le recueil des contributions écrites des participants a pu se faire par :

- la mise à disposition de registres d'expression dans les trois lieux d'exposition du projet,
- la possibilité de faire part des avis et observations sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu),
- la possibilité d'envoyer les avis et observations par courrier à l'adresse postale de l'Eurométropole,
- l'accès à une adresse de messagerie électronique : [projettransformationdeshalles@strasbourg.eu](mailto:projettransformationdeshalles@strasbourg.eu).

## **2.3 Niveau de participation du public**

Concernant les rendez-vous de la concertation, on dénombre environ 150 participants aux différents rendez-vous organisés (hors participation à la réunion publique du Forum des Mobilités) :

- une bonne participation aux permanences, regroupant environ 90 participants, que l'on peut attribuer au positionnement des stands de permanence directement sur l'espace public ou sur des lieux de passage (parvis Sud du centre commercial des Halles devant la station de tramway, ainsi que devant le local voyageurs de la gare routière notamment),

- une relativement bonne participation aux déambulations, qui ont mobilisé 20 participants,
- une participation malheureusement très faible pour les ateliers organisés pour des publics spécifiques, malgré une information préalable effectuée par boitage et/ou mail (entre 2 et 3 personnes pour 3 sur les 4 ateliers d'explication du projet et d'échanges),
- une bonne participation à l'atelier réalisé sur le terrain concernant le devenir du parc des Halles et la place Clément (environ 40 personnes), en présence des illustrateurs du dispositif « Croque ta Ville ».

Concernant les contributions écrites, on dénombre 188 contributions totales dont 130 sont en lien avec le projet et ont pu être analysées pour enrichir le projet.

- 28 contributions sur la plateforme « participer » et 17 mails.
- 85 contributions dans les registres papier malgré une part de 40 % de contributions ne concernant pas le projet en objet (registre papier placé dans le local CTBR notamment).

En complément, de nombreuses contributions ont été retranscrites à partir des discussions avec la population lors des permanences, déambulations et ateliers.

## **2.4 Les enseignements de la concertation**

Les participants sont en grande majorité favorables au projet. Les deux tiers des participants se positionnent clairement favorablement au projet. Seulement une contribution sur dix est clairement défavorable au projet. Un quart des contributions n'exprime pas clairement un positionnement favorable, mais émet des propositions pour améliorer le projet ou des conditions de réussite. Le fait de maintenir la gare routière tout en requalifiant les espaces, par la recherche d'un projet équilibré, est en effet bien perçu par les riverains autant que par les usagers des transports.

Le projet est complexe puisque le schéma d'organisation futur des mobilités tient aussi compte d'autres projets en interface : le ring et le basculement des bus sur les quais extérieurs implique la réorganisation des accès parkings, le projet de tramway le long du boulevard Wilson transforme également les espaces publics dans des temporalités proches.

Le maintien de la halte routière aux Halles n'a pas toujours été bien compris. Plus de 50 contributions correspondent au souhait de maintien de la gare routière aux Halles à proximité du centre-ville. Les usagers ont encore le souvenir d'un ancien projet qui prévoyait de déplacer la gare routière en arrière gare.

La quasi-totalité des contributions a porté sur l'aménagement du secteur des Halles. A contrario, très peu de réactions sont recensées sur l'aménagement provisoire de l'arrière gare.

Ainsi, les différents rendez-vous, avec leurs formats variés, ont permis de faire de la pédagogie et de bien expliquer ce projet complexe dans la réorganisation des fonctions d'accès et des circulations pour les automobilistes, les cyclistes et les utilisateurs des transports en commun en touchant un large public. Les contributions des participants ont été constructives pour le projet.

Les participants favorables au projet mettent en exergue les aspects suivants :

- le maintien de la desserte des cars interurbains sur le secteur des Halles,
- la requalification des espaces publics pour un verdissement plus important et embellir le quartier, pour agrandir les trottoirs,
- l'amélioration de la qualité des zones d'attente pour les voyageurs, avec davantage de lisibilité grâce au système de halte routière,
- l'amélioration promise sur la fiabilité des temps d'accès pour les transports en commun, grâce à l'aménagement de nouveaux couloirs de bus,
- le réaménagement et l'agrandissement des parcs et places, permettant leur réappropriation par les habitants et visiteurs du quartier,
- la mise en continuité des itinéraires cyclables, et la dissociation claire des espaces dédiés aux piétons et de ceux dédiés aux cyclistes pour limiter les conflits d'usages.

Les inquiétudes et les demandes principales des participants ont été les suivantes :

- la maîtrise de la congestion automobile avec une inquiétude quant à son aggravation avec un cumul d'évolutions dans ce secteur. Plusieurs personnes ont questionné le devenir du parking Kléber, sans lequel de nombreux problèmes de congestion sur la rue de Sébastopol seraient évités et demandent d'éviter que les voitures pénètrent dans le quartier lorsque les parkings sont pleins,
- la maîtrise des risques de shunts dans les voies de desserte : en particulier une situation déjà dégradée dans le secteur de la rue des Bonnes Gens/rue d'Ingwiller, ainsi que sur le quai Kléber,
- la possibilité pour les résidents du quartier de se stationner dans les parkings des Halles à un tarif compétitif, en raison de la suppression importante de l'offre sur voirie prévue par le projet,
- le maintien de la desserte riveraine et des possibilités de livraisons pour les commerces dans le cadre des aménagements réalisés, en particulier pour la contre-allée de la rue de Sébastopol,
- une demande de résorber, à travers les aménagements, le sentiment d'insécurité ressenti sur le secteur en raison de squats ; le parc des Halles agrandi ne doit pas devenir une zone d'insécurité supplémentaire,
- la maîtrise des vitesses de circulation automobile, en particulier sur la rue de Sébastopol,
- une demande de supprimer la passerelle située entre le centre commercial des Halles et la place Clément, pour favoriser le réaménagement,
- l'amélioration de l'offre de stationnement vélo sécurisée et éclairée et si possible surveillée, notamment aux abords des entrées au centre commercial de la Place des Halles,
- la maîtrise des espaces de terrasses vis-à-vis des trottoirs,
- l'amélioration des cheminements piétons et vélos non seulement dans les directions Nord-Sud mais aussi Est-Ouest.

## **2.5 L'enrichissement du programme initial d'aménagement suite à la concertation**

Les évolutions suivantes ont été intégrées au programme initial :

- des actions pour accompagner et faciliter le fonctionnement circulatoire :

- la création d'un accès au tunnel historique vers le parking P3 depuis la Petite rue des Magasins, évitant la traversée du carrefour entre la Petite rue des Magasins et le boulevard Wilson,
- parking P3, la reprise des accès côté Marais Vert pour accéder directement à la trémie de sortie de ville (suppression du détour par la rue de l'Ancienne gare),
- l'étude d'un jalonnement dynamique concernant l'occupation des parkings des Halles et du parking Kléber plus en amont, dès la M35,
- la réaffectation des files de circulation rue de Sébastopol afin de limiter les cisaillements entre les bus et les automobiles,
- le déploiement d'un plan de circulation du quartier de sorte à limiter au maximum les risques de shunt dans les quartiers, et en lien avec le projet d'agrandissement de la rue école (rue des Bonnes Gens),
- la dissociation des aménagements piétons et cyclistes dans les zones apaisées par la création de pistes cyclables bidirectionnelles (autour du square des Halles, le long de la rue de Sébastopol, sur la rue des Halles) ; l'aménagement de la piste cyclable sera continu entre le boulevard Wilson et le ring pour les modes actifs,
- la sécurisation et l'amélioration du confort pour traverser la rue de Sébastopol entre la place Clément et l'entrée Est du centre commercial,
- l'augmentation significative de l'offre en arceaux à vélo sur l'espace public,
- les principes d'aménagement retenus pour le parc des Halles sont les suivants :
  - échelle : square d'intérêt métropolitain,
  - public visé en priorité : tout public,
  - ambiance : square urbain multifonctions,
  - usages : pause entre 12h et 14h, attente des bus, activité physique pour les enfants, lieu de socialisation des ados, lieu de rencontre pour les familles,
  - parc clôturé la nuit,
  - lieu de référence dans Strasbourg : place d'Austerlitz pour les assises et les jeux,
  - végétation : plantation d'arbres en évitant les zones d'ombre et les recoins,
- les principes retenus pour l'aménagement de la place Clément sont les suivants :
  - échelle : placette de quartier (en complément au futur parc de la place des Halles),
  - public visé en priorité : habitant.es du secteur, familles et publics scolaires, séniors,
  - ambiance : place jardin,
  - usages : lieu de pause pour de courtes durées au quotidien, aménagement du site permettant la tenue d'un petit marché alimentaire (2-3 commerçants),
  - lieu de référence dans Strasbourg : place Mathias Merian, place des Orphelins.

## **2.6 Poursuite du processus de participation**

Un nouveau temps de dialogue avec la population sera organisé dans le cadre des études de la phase Projet concernant l'aménagement de la place Clément et l'aménagement du square des Halles.

Deux temps seront prévus :

- 4<sup>e</sup> trimestre 2023 : présentation des plans d'aménagement et recueil des remarques des participants,

- 1<sup>er</sup> trimestre 2024 : présentation des plans définitifs et suites données aux demandes exprimées.

Une communication spécifique sera adressée aux riverains afin de les associer aux temps d'échanges organisés.

### **3 Études d'avant-projet du Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière gare**

Les études de conception, au stade avant-projet, ont été réalisées sur la base du programme décrit en concertation préalable, programme enrichi des conclusions de la participation citoyenne (paragraphe 1.5. de la délibération).

Cet avant-projet a permis, notamment :

- de confirmer la faisabilité de l'opération, au regard des objectifs posés lors de la concertation,
- de préciser la solution retenue tant en matière d'insertion urbaine, que de la réorganisation de la circulation automobile et des accès parkings, de la recomposition du fonctionnement des bus réseaux urbains et interurbains, du développement du réseau cyclable, du développement des espaces piétonniers et espaces publics apaisés, des possibilités de végétalisation des espaces publics,
- de fixer le périmètre du projet et de préciser et traiter les interfaces avec les autres projets connus,
- de confirmer la cohérence de l'opération projetée avec les objectifs majeurs de la politique globale de déplacements retenue à l'échelle de l'agglomération, tels que traduits par le PLUi,
- de déterminer le planning de réalisation du projet à l'horizon fin 2025,
- de réaliser une estimation détaillée des coûts d'investissement en vue de l'élaboration d'un plan de financement approprié par le maître d'ouvrage,
- d'évaluer les impacts trafics.

#### **3.1 Présentation générale des études d'avant-projet**

Les caractéristiques prévisionnelles de réaménagement des espaces publics et de fonctionnement des différents réseaux de mobilité sont présentés ci-après en **annexe 2** dans le descriptif technique et fonctionnel du projet de Hub multimodal de Strasbourg – secteurs « Halles » et « arrière-gare ».

Les études d'avant-projet intègrent les études multimodales, décrivant les volets circulatoires, les liaisons vélos et piétons, l'organisation du stationnement, le fonctionnement des transports urbains et interurbains sur le secteur.

Les caractéristiques d'insertion urbaine des voiries et espaces publics dans le périmètre de projet ont été analysées pour les espaces suivants :

- la rue des Halles,
- la rue de Sébastopol,
- la place Clément,
- le square des Halles,
- la rue du Marais Vert,

- la rue du Travail,
- le pont du Noyer,
- la rue Wodli,
- la Petite rue des Magasins,
- la rue du Rempart.

Les aménagements sont décrits à l'aide de plans et de profils en travers.

Les aménagements cherchent à améliorer et à fiabiliser les services de transports en commun. Ils permettent également d'améliorer la commodité et la sécurité des circulations piétonnes et vélo. Ils sont conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des aménagements de voirie ou des arrêts.

Enfin, ils visent à améliorer significativement les espaces végétalisés et avec la plantation d'un maximum d'arbres.

Concernant les transports en commun :

- l'espace gare routière actuel est supprimé,
- entre 12 et 15 arrêts de transports en commun sont aménagés sur l'espace public, pour faire fonctionner la desserte des cars interurbains et des bus urbains sous forme de halte,
- des couloirs réservés sont aménagés sur la Petite rue des Magasins, la rue des Halles, la rue du Travail, la rue de Sébastopol et la rue de l'Ancienne gare. Les voiries situées au Sud du square agrandi sont uniquement réservées aux transports en commun,
- 4 à 6 arrêts seront aménagés de façon provisoire en arrière gare, ils seront accessibles par la rue du Rempart,
- rue Wodli, le cheminement des piétons depuis l'arrière gare est amélioré car le petit tunnel actuellement partagé avec les automobilistes (accès parking Wodli) sera réservé aux modes actifs.

Concernant les circulations automobiles et les accès aux parkings :

- l'accès aux parkings P2 et Kléber se fait par la rue du Travail. La sortie du parking P2 se fait vers la rue du Travail,
- l'accès aux parkings P1 et P3 se fait par la rue des Halles,
- un nouvel accès au tunnel existant permet de rejoindre le parking P3 depuis la Petite rue des Magasins (réutilisant pour partie un ouvrage existant),
- la trémie de sortie de ville reste accessible pour le P1 et le P3. Depuis le P3 un accès plus direct est créé côté rue du Marais Vert,
- l'accès au parking Wodli se fera par le boulevard Wilson.

La place Clément est piétonnisée et adossée à un grand mail pour les piétons et les cyclistes permettant de rejoindre la Grande Ile au parc des Halles.

La surface du square des Halles est agrandie au maximum.

Les arbres existants sur la rue sont préservés et intégrés aux aménagements.

Ces diverses caractéristiques constitueront les éléments de programme des études de "projet" qui seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire CTS à l'issue de l'avant-projet.

Les travaux ne nécessitent pas d'acquisitions foncières, il s'agit de la requalification d'espace public existant. En revanche, une bonne coordination avec les différents projets en interface sera nécessaire. Il s'agit en particulier:

- du projet de Ring vélo sur les quais intérieurs de la Grande Ile, impliquant la bascule des bus urbains sur les quais extérieurs de la Grande Ile,
- du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ;
- des transformations envisagées par le centre commercial des Halles pour poursuivre sa modernisation ;
- des travaux de modernisation du parking P3 des Halles ;
- du projet d'agrandissement de la rue école actuelle sur la rue des Bonnes Gens.

### **3.2 Coût prévisionnel d'investissement évalué dans le cadre de l'avant-projet**

Le dossier d'avant-projet précise en détail la décomposition des coûts d'investissement relatifs au projet de Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière-gare.

Au stade des études d'avant-projet, le total du projet est estimé à 12,3 M€ HT, dont un coût « travaux » estimé à 10,8 M€ HT (valeur juillet 2023).

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

### **3.3 Plan de financement du projet**

Conformément au protocole d'accord « REME ferroviaire Région Grand Est – Eurométropole de Strasbourg », la Région Grand Est et l'Eurométropole cofinancent le projet de Hub multimodal de Strasbourg, selon les clefs de répartition suivantes :

- 40 % pour la Région Grand Est,
- 60 % pour l'Eurométropole de Strasbourg.

Une subvention de l'Agence de l'eau Rhin-Meuse relative aux études de maîtrise d'œuvre et aux travaux est également attendue pour la gestion intégrée des eaux pluviales. Cette subvention sera forfaitaire pour les études et fonction des surfaces de sols perméables du projet.

La ville de Strasbourg finance le projet :

- pour les aménagements de sa compétence - à savoir les espaces verts et l'éclairage public – elle finance le projet à hauteur de 527 225 € HT.
- Au titre de l'amélioration de l'attractivité du parking P3 dont elle est gestionnaire, et afin d'accompagner sa politique de stationnement sur l'espace public, elle apporte un fond de concours pour la réalisation du tunnel d'accès au parking P3 des Halles à hauteur de 50% du coût des travaux de génie civil, soit un montant de 1 016 927 € HT. Concernant les coûts d'équipement, estimés à 1 001 600 € HT, des échanges sont engagés avec Parcus (délégataire du parking P3).

### **3.4 Calendrier prévisionnel de l'opération**

Les études d'avant-projet ont précisé le planning de l'opération.

- études de Projet : 1<sup>er</sup> semestre 2024,
- travaux : mi-2024 à fin 2025.

#### **4. Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de la ville de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg**

Les travaux d'aménagement nécessaires à la réalisation du projet seront réalisés sur le ban communal de Strasbourg. Ils relèvent de la maîtrise d'ouvrage de la commune pour le volet espaces verts et l'éclairage public, les autres compétences nécessaires à l'aménagement des espaces publics étant de l'Eurométropole de Strasbourg.

La ville de Strasbourg et l'Eurométropole ont un intérêt à organiser une co-maîtrise d'ouvrage dans les objectifs suivants :

- une optimisation de la qualité des réalisations (conception et suivi par la même maîtrise d'œuvre, réalisation par les mêmes entreprises),
- une optimisation du coût des travaux (économies d'échelle notamment, meilleure définition des responsabilités respectives des entreprises),
- une optimisation du planning des travaux et une cohérence dans la réalisation des travaux.

Pour ce faire, afin de garantir une parfaite unité fonctionnelle et technique de l'aménagement à réaliser, il est proposé de transférer la maîtrise d'ouvrage totale du projet de Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière-gare à l'Eurométropole de Strasbourg.

L'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage unique, confiera ensuite à son concessionnaire la Compagnie des Transports Strasbourgeois la réalisation des études post-avant-projet et des travaux.

À l'achèvement des travaux d'aménagement du hub multimodal de Strasbourg, la ville de Strasbourg et l'Eurométropole de Strasbourg se verront remettre les biens qui relèvent de leurs compétences respectives. Dans ce cadre, la commune remboursera à l'Eurométropole de Strasbourg la part d'investissement lui incombant.

Le projet de convention de transfert de maîtrise d'ouvrage, en **annexe 3** à la présente délibération, définit l'ensemble des conditions administratives, techniques et financières de l'exercice de la maîtrise d'ouvrage unique par l'Eurométropole de Strasbourg.

#### **5. Poursuite des études de niveau PROJET par le concessionnaire, la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) et conclusion d'une convention particulière de travaux**

##### **5.1 Transfert de la maîtrise d'ouvrage du projet à la CTS**

L'Eurométropole de Strasbourg, Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) en application de l'article L. 1231-1 et suivants du Code des transports, exerce de plein droit la compétence d'organisation des mobilités dans son ressort territorial.

La Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), qui était précédemment une société d'économie mixte locale, a été transformée en 2018 en société publique locale (SPL), comportant un actionnariat 100% public aux parts 80% pour l'Eurométropole de Strasbourg et 20% et pour la Région Grand Est. L'Eurométropole de Strasbourg a décidé de confier la gestion du système de transport urbain à la CTS par une délibération en date du 19 décembre 2018 et le contrat de concession actuellement en vigueur a été attribué directement à la CTS par l'Eurométropole. Il a pris effet le 1er janvier 2021 pour une durée de dix ans.

Ce contrat de concession a pour objet de confier à la CTS l'exploitation d'un service public de transport de voyageurs, dans le ressort territorial de l'Eurométropole de Strasbourg. À ce titre la CTS assure l'exploitation du réseau de transport urbain de tramway dont une ligne en direction de la ville de Kehl, et du réseau de bus urbains comprenant des lignes à haut niveau de service.

Depuis mars 2023, les statuts de la SPL CTS lui permettent de réaliser l'ensemble des investissements de premier établissement ou de renouvellement ainsi que tous les travaux relatifs aux infrastructures en lien avec les réseaux dont l'exploitation lui est confiée ou visant à favoriser l'intermodalité ou le développement des mobilités douces. Elle réalise également des études ou d'autres prestations de service destinées à répondre aux besoins de ses actionnaires l'Eurométropole et la Région Grand Est, dans le cadre de la mise en œuvre de leur compétence en matière de mobilité.

La CTS assure la pleine et entière maîtrise d'ouvrage des travaux réalisés à l'occasion de la concession.

Conformément au contrat de concession en vigueur, il est proposé de confier à la Compagnie des Transports Strasbourgeois la réalisation des aménagements du Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière-gare. La convention de travaux entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois, en **annexe 4** à la présente délibération, répond aux objectifs de confier à la CTS les études post-avant-projet, le financement et la réalisation des aménagements.

## **5.2 Conventions diverses nécessaires à la poursuite du projet**

Il est nécessaire de prévoir, parallèlement à la phase d'études d'avant-projet, la mise en place et le financement d'un certain nombre de conventions spécifiques.

### ***Convention de partenariat avec la Région Grand Est***

La Région Grand Est, partenaire du projet de REME, est pleinement associée au suivi des études du projet de Hub multimodal et participe financièrement à hauteur de 40 %.

Dans la suite du protocole d'accord REME signé en 2019, la convention de partenariat et de financement du projet de Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière-gare entre les deux collectivités sera signée.

***Convention avec la DRAC Alsace (diagnostic archéologique)***

Pour les études et pour la réalisation ultérieure du projet il est nécessaire de réaliser des sondages préalables et un diagnostic archéologique dans un premier temps, suivi le cas échéant d'une étude d'impact historique et archéologique.

Des conventions spécifiques seront signées, le cas échéant, avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Alsace.

***Convention avec la SNCF pour la mise à disposition temporaire des terrains en arrière-gare***

Les terrains utilisés pour l'aménagement de la gare routière provisoire appartiennent à la SNCF. La mise à disposition du foncier donnera lieu à une convention spécifique.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*Le Conseil*

*vu les articles L. 103-2, L. 103-6 et R. 103-1, du Code de l'urbanisme ;  
vu le dernier alinéa de l'article L 121-15-1 du Code de l'environnement,  
vu la délibération du 19 décembre 2018 du Conseil de l'Eurométropole  
de Strasbourg transformant la société d'économie mixte « Compagnie  
des Transports Strasbourgeois » en société publique locale (SPL),  
vu la délibération du 24 mars 2023 du Conseil de l'Eurométropole  
de Strasbourg sur l'adaptation des statuts de la SPL,  
vu la délibération n° E-2022-153 du conseil de l'Eurométropole de  
Strasbourg « approbation du protocole d'accord entre Région Grand Est et  
Eurométropole de Strasbourg pour le financement du premier saut  
d'offre ferroviaire du Réseau Express Métropolitain Européen,  
dont la mise en service prévisionnelle est fixée au 11 décembre 2022 (SA 2023) » ;  
vu la délibération N° E-2022- 671 du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg «  
Réseau Express Métropolitain Européen - Lancement de la concertation préalable à  
l'aménagement du Hub multimodal de Strasbourg – Secteur Halles et arrière-gare » ;  
vu la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du  
10 novembre 2023 « avenant n°1 du protocole d'accord sur l'aménagement  
et le développement du nœud ferroviaire de Strasbourg, relatif aux conditions  
de mise en œuvre des objectifs du protocole à horizon court terme (2027) »,  
sur proposition de la Commission plénière  
après en avoir délibéré*

*arrête*

*le bilan de la concertation relative au projet de Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière-gare, en application des articles 103-2 et R 103-1 du Code de l’urbanisme, tel que présenté succinctement dans le rapport ci-dessus et en détail dans l’annexe 1 ci-après,*

*approuve*

*les études de conception, au stade avant-projet, portant sur les caractéristiques techniques et financières du projet « Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière-gare », telles que présentées dans le rapport ci-dessus ainsi que dans l’annexe 2 ci-après,*

*arrête*

*le coût total de l’opération évalué à 12,3 M€ HT dans le cadre des études d’avant-projet dont 10,8 M€ HT de travaux (valeur juillet 2023),*

*approuve*

*les principes de la convention de transfert de maîtrise d’ouvrage à conclure entre la ville de Strasbourg et l’Eurométropole de Strasbourg, selon le projet de convention présenté en annexe 3 ci-après,*

*autorise*

*la Présidente ou son·sa représentant·e, à mettre au point et signer la convention de transfert de maîtrise d’ouvrage de la ville de Strasbourg à l’Eurométropole de Strasbourg pour l’éclairage public et les espaces verts relatifs au projet de Projet de Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière-gare, présenté en annexe 3 ci-après,*

*décide*

- la poursuite des études de niveau PROJET du « Hub multimodal de Strasbourg, secteurs Halles et arrière-gare » par le concessionnaire, la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), et la conclusion d’une convention particulière de travaux entre l’Eurométropole de Strasbourg et la CTS,*
- l’engagement et l’imputation des dépenses et des recettes relatives à ce projet d’aménagement ainsi que des dépenses nécessaires à la conduite des procédures correspondantes sur les autorisations de programmes AP 0298,*
- l’inscription des crédits nécessaires dans les documents budgétaires ultérieurs,*

*autorise*

*la Présidente ou son·sa représentant·e :*

- à mettre au point et signer la convention particulière de travaux entre l’Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois, présentée en annexe 4 ci-après,*

- *à prendre, mettre au point et signer tout acte et documents, marchés et conventions concourant à l'exécution de la présente délibération et notamment pour le versement d'un fonds de concours de la ville de Strasbourg d'un montant de 1 016 927 € HT au titre du financement de 50 % des travaux de génie civil du tunnel d'accès au parking P3.*

**Adopté le 10 novembre 2023  
par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après  
transmission au contrôle de légalité préfectoral  
le 16 novembre 2023**

(Accusé de réception N°067-246700488-20231110-162683-DE-1-1)

**et publication sur le site Internet [www.strasbourg.eu](http://www.strasbourg.eu)  
le 16 novembre 2023**

## **Annexe 1**

**Relative à la délibération « Projet de Hub multimodal de Strasbourg - secteurs Halles et arrière gare : Arrêt du bilan de concertation, approbation des études d'avant-projet, transfert de maîtrise d'ouvrage de la ville de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg, poursuite des études et travaux avec la CTS »**

### **Bilan de la concertation réglementaire**

# **Transformation du secteur des Halles à Strasbourg**

**Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express**

**BILAN DE LA CONCERTATION**

## SOMMAIRE

### Table des matières

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
1.1	Le projet de transformation du secteur des Halles à Strasbourg.....	4
1.2	Le contexte réglementaire de la concertation .....	6
a.	Le cadre réglementaire et institutionnel.....	6
b.	Les objectifs de la concertation.....	6
<b>2</b>	<b>MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION .....</b>	<b>7</b>
2.1	La période de la concertation.....	7
2.2	Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d’affichage à proximité du projet.....	7
a.	Un communiqué de presse pour le démarrage de la concertation puis des publications.....	7
a.	Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants .....	7
b.	Une campagne d’affichage.....	7
2.3	Utilisation du site internet de l’Eurométropole de Strasbourg.....	8
2.4	Les supports de présentation et d’information détaillée concernant le projet.....	8
a.	Plaquette d’information présentant le projet.....	8
c.	Expositions.....	8
2.5	Localisation des supports de communication sur l’espace public .....	9
2.6	Le dispositif d’écoute et de dialogue avec le public.....	9
a.	Permanences .....	9
d.	Réunions/ateliers .....	9
e.	Déambulations .....	10
f.	Un forum des projets de mobilité de Strasbourg.....	10
2.7	Le dispositif de recueil des observations du public.....	10
<b>3</b>	<b>ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET.....</b>	<b>11</b>
3.1	Préambule : les éléments constitutifs du bilan .....	11
3.2	La participation à la concertation.....	11
a.	Le profil des participants (contributions écrites uniquement) .....	12
b.	La synthèse des avis exprimés sur le projet (contributions écrites uniquement).....	12
<b>4</b>	<b>SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION.....</b>	<b>13</b>
4.1	Les thématiques transversales : .....	13
a.	Thématique transports en commun .....	13
b.	Volet circulation automobile : .....	14
c.	Accessibilité aux différents parkings : .....	15
d.	Offre et tarification du stationnement automobile : .....	15

e.	Volet modes actifs:.....	15
f.	Cadre de vie, végétalisation et ambiance .....	16
g.	Préoccupations spécifiques du centre-commercial Place des Halles :.....	16
4.2	Perspectives d'aménagement des espaces publics.....	17
a.	Rue de Sébastopol.....	17
b.	Rue du Marais Vert.....	17
c.	Parc des Halles (en lieu et place du square et gare routière actuelle).....	17
d.	Place Clément.....	20
<b>5</b>	<b>LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION.....</b>	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>L'ENRICHISSEMENT DU PROGRAMME INITIAL SUITE A LA CONCERTATION .....</b>	<b>23</b>

# 1 INTRODUCTION

Le bilan de concertation rend compte des échanges et des avis exprimés durant la concertation organisée par la délibération du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg N° E-2022-671 du 28 juin 2022.

La phase principale de concertation s'est déroulée du 12 septembre au 10 novembre 2022. Un atelier de concertation ciblé sur l'aménagement du Parc des Halles et sur celui de la place Clément, a été organisé le vendredi 14 avril 2023.

La concertation a permis de présenter le projet aux publics concernés et de recueillir leurs points de vue et leurs idées.

Le présent document en dresse le bilan. Il rend compte des contributions du public et de celles apportées par les différents acteurs impliqués et tire les enseignements de la concertation afin de mettre en exergue les attentes les plus importantes des participants vis-à-vis du projet et d'enrichir le programme d'aménagement.

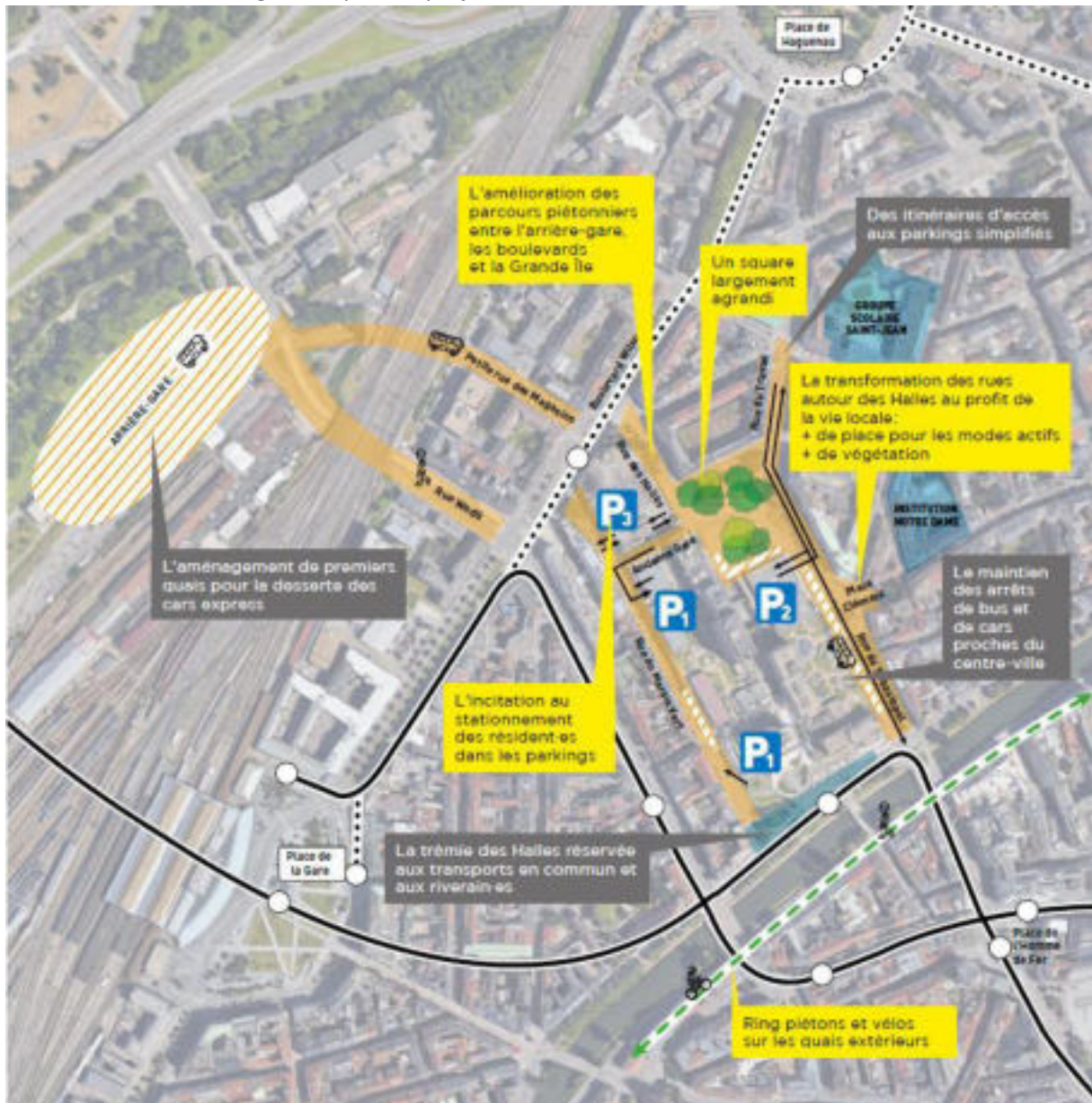
## 1.1 Le projet de transformation du secteur des Halles à Strasbourg

**Les objectifs** du projet sont multiples en termes d'amélioration à la fois des conditions de transport et du cadre de vie, tout en préservant une offre de service de qualité qui réponde aux attentes des usagers. La transformation du secteur des Halles doit ainsi permettre de concilier des enjeux métropolitains et des enjeux locaux :

- Redistribuer les espaces pour les différents usager·ères par la rationalisation et la réorganisation de la circulation automobile et des espaces piétons (devenir de la passerelle au droit de la place Clément ?).
- Maintenir un service attractif et confortable pour les usager·ères des transports en commun.
- Planter des arbres et végétaliser.
- Agrandir les espaces de promenade en créant de nouveaux lieux de vie tel qu'un espace marché sur la rue de Sébastopol.
- Maintenir les accès aux différents parkings et les accès des riverain·es.
- Dans le secteur d'arrière gare, préfigurer le développement d'une desserte de cars interurbains.

**Le territoire** concerné par le projet concerne exclusivement le ban communal de Strasbourg. Il se compose d'une partie en zone urbaine dense, dit « Les Halles », et d'une partie située plus à l'écart du centre-ville nommée « l'arrière gare » située à l'arrière du faisceau ferré de la gare TGV. Les espaces publics concernés par le projet de réaménagement sont les espaces en orange et hachurés en orange dans le plan ci-dessous.

Les intentions d'aménagement pour le projet sont les suivantes :



### SCHÉMA D'INTENTION POUR LA TRANSFORMATION DU SECTEUR DES HALLES

- Secteur concerné par le réaménagement
- Enjeux locaux
- Enjeux métropolitains
- Emplacements pressentis pour arrêts de bus et cars
- Réseau tram existant
- Ring
- Extension tram
- Accès aux parkings

Sur le secteur de l'arrière gare, le projet a pour objectifs :

- D'assurer le bon fonctionnement des cars interurbains et de leurs dessertes de voyageurs durant les travaux du tramway ;
- Permettre la diamétralisation de certaines lignes interurbaines avec un point de contact à proximité du cœur de ville ;
- Préfigurer un aménagement complet en arrière gare à plus long terme par l'aménagement d'une surface de stationnement et de desserte des cars interurbains.

Dans l'espace intermédiaire entre l'arrière gare et le secteur des Halles, le projet a pour objectif de sécuriser les itinéraires d'accès des transports pour le dernier kilomètre avant l'arrivée en ville :

- Améliorer le cheminement piéton entre le secteur de l'arrière gare et le centre-ville (rue Wodli) ;
- Adapter le carrefour entre la rue du Rempart et la rue Wodli si nécessaire pour permettre les accès des cars ;
- Prioriser les cars interurbains dans la Petite rue des Magasins pour entrer dans Strasbourg.

## 1.2 Le contexte réglementaire de la concertation

### a. Le cadre réglementaire et institutionnel

Le projet de transformation des Halles est initié dans le cadre du Réseau Express Métropolitain que portent l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est. Il s'agit d'améliorer substantiellement la desserte du bassin Rhénan par les trains et les cars en proposant une offre plus importante et plus rapide vers le cœur d'agglomération.

Le projet de transformation des Halles vise ainsi à fiabiliser l'arrivée des cars express aux Halles, d'améliorer la lisibilité du service et le confort des voyageurs. Il est cofinancé à de 40% par la Région Grand Est et à 60% par l'Eurométropole de Strasbourg.

En application des articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L 121-15-1 du code de l'environnement, l'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage du projet, a engagé une procédure de concertation permettant de définir dans sa nature et ses options essentielles, les caractéristiques du projet envisagé.

Le projet ainsi que les modalités de la concertation ont été présentés aux élus du territoire et collectivités concernées. Ces dernières ont été approuvées par le Conseil de l'Eurométropole le 28 juin 2022.

### b. Les objectifs de la concertation

Moment privilégié d'information et de dialogue entre le porteur du projet et le public, la concertation a été pilotée par l'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage du projet, et avait pour objectifs :

- d'informer le public en décrivant les principales caractéristiques du projet parmi lesquelles :
  - Les enjeux du transport collectif et les interfaces entre les différents réseaux.
  - L'organisation fonctionnelle envisagée pour les différentes mobilités (en bus, en car, en voiture, à vélo, à pied).
  - Les enjeux liés à l'insertion urbaine et paysagère.
  - Les enjeux liés à la circulation automobile, aux accès vers les parkings et à la desserte riveraine.
  - L'articulation des calendriers avec les autres projets sur l'espace public à proximité du site.
- et de recueillir les observations du public sur ces caractéristiques principales.

Cette étape se conclue par le présent document de bilan de la concertation qui rend compte des échanges et des avis exprimés durant la phase de concertation avec le public, soumis au vote du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg pour approbation, en tant qu'annexe de la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg.

## 2 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION

### 2.1 La période de la concertation

La concertation publique relative au projet de transformation du secteur des Halles à Strasbourg s'est déroulée du 12 septembre au 10 novembre 2022, soit une durée de près de deux mois.

Les acteurs institutionnels du territoire concerné (Élus des territoires concernés et services compétents, direction de la participation citoyenne de l'Eurométropole et Directions de territoires) ont été rencontrés en amont du lancement de la concertation afin de définir les outils et modes de participation les plus adaptés aux habitudes et spécificités locales.

### 2.2 Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet

#### a. Un communiqué de presse pour le démarrage de la concertation puis des publications

Plusieurs publications ont été faites pour présenter le projet et informer du démarrage de la concertation et des modalités de participation.

- L'envoi d'un communiqué de presse le 29 août 2022;
- La publication d'un article dans la presse institutionnelle locale : « Strasbourg Magazine » n° 328 de septembre 2022, boité à tous les foyers de la commune de Strasbourg;
- Une insertion presse dans le journal local « Dernières Nouvelles d'Alsace », le 2 septembre 2022 ;
- Une insertion presse dans le journal local « Dernières Nouvelles d'Alsace », le mardi 25 octobre 2022 ;
- Une insertion presse dans le journal local « Dernières Nouvelles d'Alsace », le mercredi 2 novembre 2022, sur le forum « La Ville à vivre », consacré aux déplacements, aux projets de développement des mobilités et leurs impacts sur l'espace public au centre-ville de Strasbourg.
- La communication de l'organisation de la concertation sur les réseaux sociaux de l'Eurométropole de Strasbourg (Facebook).

Le projet a ensuite été relayé librement par la presse locale et spécialisée par deux articles dans les DNA et un article dans la revue news tank cities.

#### a. Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants

- La distribution dans les boîtes aux lettres des habitants du secteur du projet,
  - 2600 flyers d'invitation à participer à la concertation, auprès des habitants des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades.

#### b. Une campagne d'affichage

- 1000 affiches à l'ensemble des commerces et lieux d'accueil du public des quartiers Gare et Tribunal Contades, ainsi que sur les arrêts de bus urbains situés dans le secteur de projet.

## 2.3 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg

Sur la plateforme participative de l'Eurométropole de Strasbourg, une rubrique dédiée au projet a été mis en place au lancement de la concertation, pour offrir une information complète sur le projet et les modalités de concertation. La plateforme offre également la possibilité de télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation : le dossier de concertation complet, les comptes -rendus des différents rendez-vous de la concertation.

Durant la période de la concertation, du 12 septembre au 10 novembre 2022, la rubrique dédiée au projet sur la plateforme participative a reçu plus de 1300 visites et a permis aux visiteurs de déposer des contributions en ligne et de prendre connaissance des contributions déposées au fil de l'eau (en complément des média « classiques » : registres « papier », courriers et courriels sur une adresse dédiée au projet). Un QR code permettant d'accéder directement au site internet a été apposé sur les différents supports de communication.

## 2.4 Les supports de présentation et d'information détaillée concernant le projet

### a. Plaquette d'information présentant le projet

- Une plaquette de présentation du projet de 20 pages imprimée à 500 exemplaires et intitulée « Transformation du secteur des Halles à Strasbourg – Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express – Concertation publique règlementaire du 12 septembre au 10 novembre 2022 ». Mise à disposition du public dès le lancement de la concertation, celle-ci présentait :
  - La politique mobilité portée par l'Eurométropole de Strasbourg, présentant les projets de transports et de mobilité ambitionnés au cours du mandat ;
  - Les enjeux et objectifs majeurs du projet ;
  - Les objectifs de la concertation ;
  - Les intentions de projet ainsi que des perspectives envisageables de réaménagement.
  - Les modalités pratiques de participation du public à la concertation.
- Ce document a été mis à disposition au téléchargement sur le site internet de la concertation, distribués lors des réunions publiques, lors des permanences, des déambulations et ateliers et au niveau des registres papier.

### c. Expositions

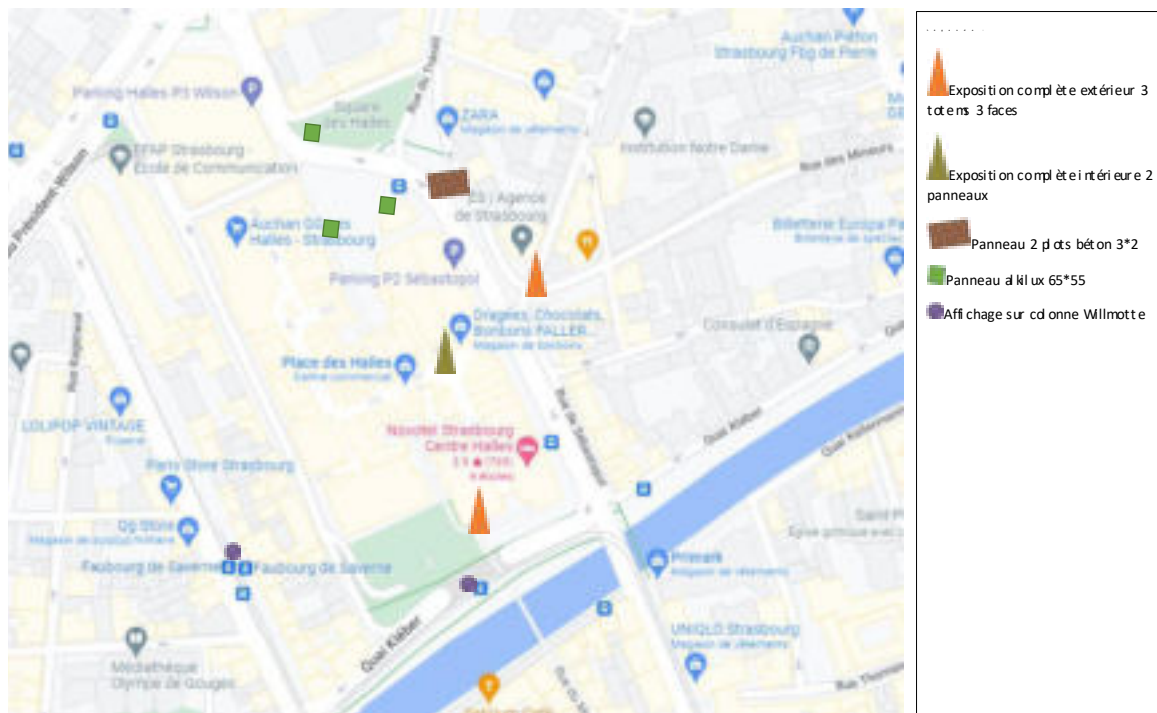
- Du 12 septembre au 10 novembre 2022, trois expositions publiques ont été installées sur l'espace public directement dans le secteur de projet (commune de Strasbourg) :
  - Place Clément ;
  - À l'intérieur du Centre Commercial Place des Halles ;
  - Sur le parvis sud du Centre-commercial Place des Halles;

Dans chacune de ces expositions, des panneaux de présentation du projet, présentant les mêmes types d'éléments d'informations, graphiques et descriptives que la plaquette d'information principale, ont été mis à la disposition du public.

Ces informations (plaquettes et panneaux d'exposition) ont également été diffusées sur les sites internet de la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg « [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ».

Les plaquettes d'information, les flyers d'invitations, le communiqué de presse, les publications sur les réseaux sociaux et les publications dans la presse institutionnelle sont regroupés en annexe du présent bilan de concertation.

## 2.5 Localisation des supports de communication sur l'espace public



## 2.6 Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public

Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public a été organisé de la façon suivante :

### a. Permanences

- Organisation de 4 permanences à Strasbourg :
  - o Le mardi 20 septembre de 17h à 19h sur le parvis de la gare routière
  - o Le lundi 3 octobre de 16h à 18h sur la Place Clément
  - o Le vendredi 14 octobre de 16h à 18h sur le parvis sud du centre commercial Place des Halles devant la station de tram
  - o Le mercredi 26 octobre de 17h à 19h sur le square des Halles

### d. Réunions/ateliers

- Organisation de 5 ateliers de concertation organisés en deux temps : une présentation du projet suivie d'un temps de questions/réponses et recueil des attentes avec les participants. Ils se sont tenus :
  - o Le lundi 26 septembre de 8h à 10h avec les commerçants du quartier ;
  - o Le mardi 4 octobre de 10h à 12h avec les commerçants du centre commercial Place des Halles ;
  - o Le jeudi 13 octobre de 17h à 19h avec les associations thématiques mobilité et de la Fédération des Aveugles Alsace Lorraine Grand Est ;
  - o Le mardi 18 octobre de 18h à 19h30 en assemblée des trois quartiers Tribunal\_Contades/Grande Ile /Gare ;
  - o Le jeudi 27 octobre de 17h à 18h30 avec les forces vives du quartier.
- Le 14 avril 2023 de 17h à 19h, organisation d'un atelier sur site concernant l'aménagement de la Place Clément et du square des Halles. Cet atelier a été animé par des illustrateurs du dispositif « Croque Ta ville », qui ont traduit en dessin les attentes des participants quant au réaménagement de ces deux espaces.

#### e. Déambulations

- Organisation de 2 déambulations publiques pour présenter le projet « in situ » et bien comprendre le projet, recueillir les attentes, et les propositions de la population. Ces visites sur site ont été animées par les services de l'Eurométropole.
  - o Le mercredi 28 septembre de 17h à 18h30
  - o Le vendredi 21 octobre de 17h à 18h30

#### f. Un forum des projets de mobilité de Strasbourg

Un temps de participation citoyenne regroupant plusieurs projets de mobilité à Strasbourg dont le projet de transformation du secteur des Halles a été organisé. À cette occasion se sont tenus :

- Un stand de présentation du projet format permanence
- Un atelier
- Une restitution des ateliers intégrant des échanges avec la population en présence des élus de l'Eurométropole et de la ville de Strasbourg sous forme d'une réunion publique.

Le dispositif d'écoute et de dialogue intègre également la mise à la disposition du public d'un numéro d'appel téléphonique pour toute information sur le projet (03 68 98 51 12), la permanence téléphonique étant assurée par le service Aménagements Tramway.

## 2.7 Le dispositif de recueil des observations du public

Le dispositif de recueil des observations du public a été le suivant :

- La mise à disposition de registres d'expression « papier » permettant aux personnes intéressées faire état de tous avis, observations et propositions relatifs au projet ;
- La possibilité de consulter et/ou faire part d'avis d'observations et de propositions relatifs au projet sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ;
- La possibilité d'envoyer les avis et observation par courrier à l'adresse de l'Eurométropole ;
- L'accès à une adresse de messagerie électronique [Projettransformationdeshalles@strasbourg.eu](mailto:Projettransformationdeshalles@strasbourg.eu).

Les permanences, les ateliers et les déambulations ont également permis à la collectivité d'enregistrer un certain nombre d'attentes et de questionnements vis-à-vis du projet.

## 3 ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET

### 3.1 Préambule : les éléments constitutifs du bilan

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public. Un classement thématique a été réalisé sur la base des expressions des participants. Tous les avis émis du 12 septembre au 10 novembre ont été pris en compte.

- Les avis recueillis et attentes formulées lors des 4 permanences, lors des 2 déambulations et lors des 6 ateliers et lors du forum des mobilités : Ces contributions sont des retranscriptions d'échanges à l'oral par le service Aménagements Tramway.
- Les avis formulés sur la plateforme participative ;
- Les avis déposés sur les registres « papier » ;
- Les avis envoyés par courriels à l'adresse suivante : [projettransformationdeshalles@strasbourg.eu](mailto:projettransformationdeshalles@strasbourg.eu) ;
- Les courriers reçus par l'Eurométropole de Strasbourg.

*Précision préalable à la prise de connaissance de la suite de ce document :*

« les participants » ou « les contributeurs » désignent toutes les personnes ayant exprimé leur avis dans le cadre des temps d'échange (lors du forum, déambulations) et par écrit (courriers, registres papier, plateforme participative ou courriels).

### 3.2 La participation à la concertation

La participation du public a pu être évaluée à plusieurs niveaux :

- Lors des différents rendez-vous de la concertation :
  - 25 personnes ont participé aux déambulations ;
  - Environ 90 personnes sont venues échanger avec l'équipe projet lors des permanences ;
  - 35 personnes ont participé aux ateliers ;
- 137 personnes ont réagi dans les trois registres d'observations (dont 53 avis sans rapport avec le projet) ;
- 32 contributions ont été enregistrées sur le site [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu) ;
- 18 personnes ont réagi via la boîte mail [Projettransformationdeshalles@strasbourg.eu](mailto:Projettransformationdeshalles@strasbourg.eu) ;
- 1 courrier a été reçu à l'Eurométropole de Strasbourg, faisant état d'observations relatives au projet par le directoire du centre commercial Place des Halles ;
- Parmi les contributions reçues par mail, 2 d'entre elles a été transmise par des associations : l'association thématique mobilité ASTUS et l'association Alsace Nature.

Durant la période de la concertation, du 12 septembre au 10 novembre 2022 inclus, la rubrique dédiée au projet sur la plateforme participative a reçu près de 1300 visites et a permis aux visiteurs de déposer des contributions en ligne et de prendre connaissance des contributions déposées au fil de l'eau sur ce média.

130 contributions écrites au total ont pu être analysées.

Moyens d'expression concerné	Nombre total d'avis recueillis *	Nombre d'avis analysés **
Avis recueillis par courriels	18	17
Avis recueillis sur la plateforme digitale	32	28
Avis déposés sur les registres papier	137	84
Avis envoyés par courriers papier	1	1
<b>TOTAL</b>	<b>188</b>	<b>130</b>

Tableau 1 : Récapitulatif des avis écrits recueillis dans le cadre de la concertation

\*Un avis identique exprimé par un collectif, association, entreprise ou groupe de personnes sous forme de pétition est considéré comme un avis exprimé par une personne morale. L'avis est comptabilisé une seule fois.

\*\*Un même avis exprimé par une personne unique ou représentant d'un collectif par plusieurs moyens est comptabilisé une seule fois.

#### a. Le profil des participants (contributions écrites uniquement)

Les participants ont renseigné leur profil de manière déclarative et volontaire. Les contributions écrites ont pour deux tiers été exprimées par des usagers de la CTBR. Les contributions écrites des habitants sont relativement moins importantes, néanmoins de nombreuses contributions recensées à l'oral lors des échanges dans les permanences et déambulation ont été émises par des riverains du projet.

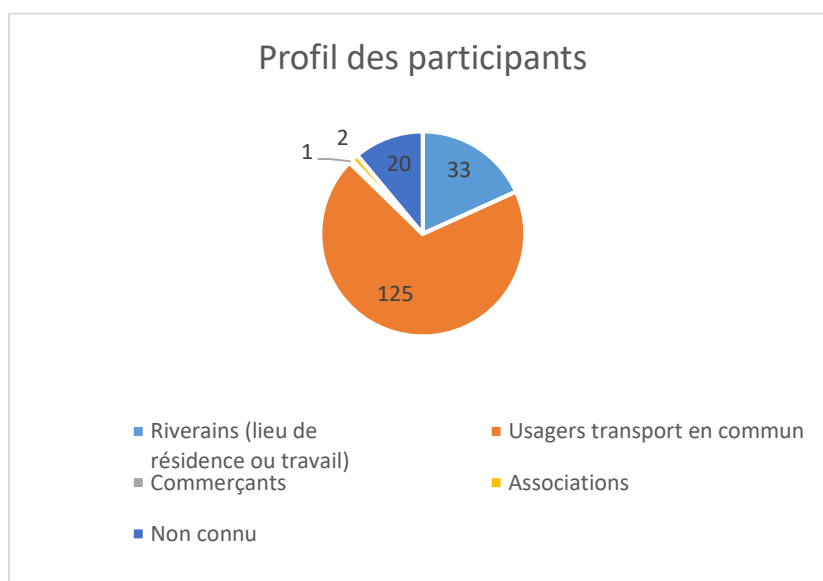
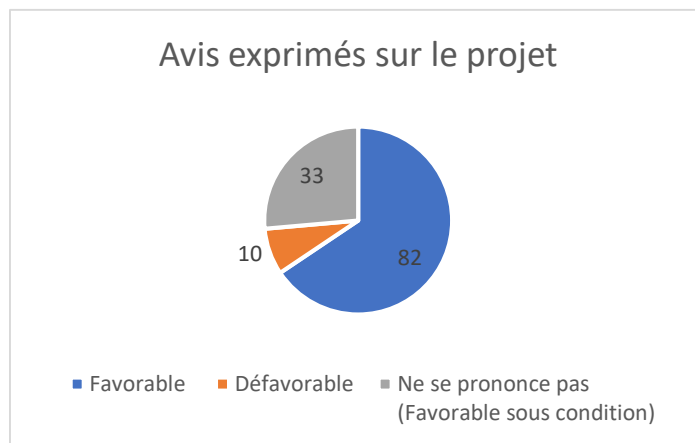


Figure 1 : profil des participants (déclaratif, contributions écrites exclusivement)

#### b. La synthèse des avis exprimés sur le projet (contributions écrites uniquement)

Les participants sont en grande majorité favorables au projet.

- Les deux tiers des participants se positionnent clairement favorablement au projet.
- 1 contribution sur 10 est clairement défavorable au projet.
- Un quart des contributions n'exprime pas clairement un positionnement favorable, mais émet des propositions pour améliorer le projet ou des conditions de réussite.



*Figure 2 : Avis exprimés sur le projet*

Parmi les avis favorables, sont comptabilisées les contributions des usagers de la CTBR (dans le registres papier mis à disposition à l'accueil du CTBR) qui se sont exprimés favorablement au maintien de la gare routière à son emplacement actuel.

Deux associations thématiques - Alsace Nature (défense des intérêts écologiques) et ASTUS (représentant les usagers des transports en commun) - ont envoyé des contributions sur le projet, et expriment un avis favorable.

## 4 SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

### 4.1 Les thématiques transversales :

Les attentes des participants vis-à-vis du projet sont ventilées par thématique.

#### a. Thématique transports en commun

Qualité de la desserte

- Les usagers de la CTBR s'expriment en nombre (plus de 50 contributions) très favorablement au maintien de la desserte des cars au plus proche du centre-ville.
- 11 participants demandent le rétablissement de la desserte de la gare par les cars de la CTBR.
- Un souhait de maintenir la desserte des lignes de bus urbains venant de la seconde couronne de l'Eurométropole à proximité du centre-ville comme aujourd'hui.
- Un souhait d'avoir une amplitude de service élargie pour les cars de la CTBR.

Organisation de la gare routière :

- Les usagers attendent de cet aménagement d'avoir un lieu confortable, sécurisé et couvert pour attendre le car, idéalement un local chauffé. Les cars offrent actuellement la possibilité de s'abriter lors de leur battement, ils s'interrogent sur les solutions que leur proposeront le projet.
- Les usagers sont rassurés de savoir que la vente de titre est maintenue à proximité.

- Certains participants demandent une meilleure lisibilité des arrêts de cars, notamment que le car s'arrête bien au niveau de son arrêt, et que les cars ne se gênent pas entre eux.
- Si de nouvelles dessertes de transport en commun sont organisées en arrière-gare, un autre participant demande quels seront les moyens de rejoindre facilement le centre-ville ; une navette serait-elle déployée ?
- Certains participants proposent de mieux distribuer les arrêts de transports sur le site afin d'éviter une trop forte concentration des flux.

Conditions d'accès des transports en commun :

- Les participants accueillent favorablement le fait de favoriser l'accès des cars par des couloirs réservés, les pertes de temps étant surtout constatées sur le dernier kilomètre pour rejoindre le terminus en centre-ville.
- Un participant émet l'idée de réutiliser les couloirs du BHNS G rue Wodli pour éviter d'en construire de nouveaux sur la Petite rue des Magasins.

Impact environnemental et nuisances liées au transport :

- Un participant évoque la crainte que les vibrations ressenties actuellement le long du quai Kléber lors du passage du bus s'accroissent avec la mise à double sens.

**b. Volet circulation automobile :**

Des craintes sont exprimées quant aux conditions d'accès en voiture et au risque d'aggravation de la congestion automobile.

- La maîtrise de la congestion automobile avec une inquiétude quant à son aggravation avec un cumul d'évolutions dans ce secteur.
- Des craintes que le trafic se reporte dans les petites rues.
- Les points durs circulatoires actuels suivants sont pointés :
  - Une vitesse excessive rendant dangereuses les traversées piétonnes rue de Sébastopol. Besoin de contrôle police.
  - Encombrement des petites rues dues aux dépose-école Notre Dame.
  - Congestion de la voie d'accès au parking Kléber avec une confusion des files (accès parking P2/voies bus).
  - De plus en plus de circulation est constatée sur les quais extérieurs Finkmatt notamment (usage de shunt avenue des Vosges).
  - Le carrefour entre la rue d'Ingwiller et la rue du Travail est actuellement problématique.  
D'importants blocages actuels sont relevés en sortie de ville, rue du Faubourg de Saverne au niveau du carrefour Wodli.
- Des craintes sont exprimées sur la gestion de la phase chantier

A contrario, plusieurs participants sont favorables à la réduction de la place de la voiture dans ce secteur très proche du centre-ville

- Le schéma d'accès proposé par le projet permet d'éviter les détours autour du centre-commercial
- Suggestion de supprimer une file rue de Sébastopol pour favoriser la requalification des espaces publics.
- Le faible flux de voitures sur la contre-allée rue de Sébastopol est perçu comme une opportunité pour son réaménagement en zone piétonne ou en zone de rencontre.

Modalités d'accès au centre-ville :

- Les participants se demandent comment il sera possible de réserver la trémie aux bus et aux riverains (bornes ? macarons ?).
- La fonction du parking Kléber en hypercentre est questionnée par 5 participants, sans lequel de nombreux problèmes de congestion sur la rue de Sébastopol seraient évités et demandent d'éviter que les voitures pénètrent dans le quartier lorsque les parkings sont pleins ;

#### c. Accessibilité aux différents parkings :

Les attentes suivantes sont relevées:

- La réorganisation des itinéraires d'accès aux parkings est appréciée comme levier pour gagner en qualité pour les autres modes de déplacement.
- Plusieurs participants suggèrent de jalonner les parkings et leur occupation en amont, dès la M35 pour ne pas que les automobilistes « s'engouffrent » dans les Halles et dans le centre-ville alors que les parkings sont pleins.
- La faisabilité du nouveau plan de circulation devra être étudiée. Accès à P1 et accès à P2, notamment vis-à-vis de la géométrie et de la gestion des priorités.

#### d. Offre et tarification du stationnement automobile :

Les attentes suivantes sont relevées:

- Si les participants sont globalement favorables au réaménagement du secteur, et seraient prêts à se stationner dans l'un des parkings en ouvrage, nombre d'entre-deux déplorent un tarif actuel trop onéreux (100€ par mois) par rapport au titre résidant sur voirie (15€ lors de la concertation) et aimeraient bénéficier du tarif identique aux habitants de la Grande Ile.
- Les participants émettent aussi le souhait de maintien des places de livraisons et des places PMR sur voirie, en particulier à proximité de l'établissement ABRAPA.
- Les commerçants situés sur la contre-allée Sébastopol souhaitent que le projet permette toujours d'être livrés.
- Rue du Marais Vert, souhait de maintenir une possibilité de stationnement pour les publics peu mobiles (magasin orthopédie notamment).

#### e. Volet modes actifs:

Les attentes suivantes sont relevées:

- Globalement les participants font le constat de trottoirs trop étroits partout dans le secteur.

- Les piétons sont davantage vulnérables que les cyclistes. Souhait de cheminements bien séparés des cyclistes.
- Des conflits entre les piétons et les cyclistes sont recensés en divers endroits aujourd'hui, en particulier sur le quai Kléber, sur le pont de Paris, sur la rue de Sébastopol.
- Un souhait d'amélioration des pistes cyclables globalement dans le quartier.
- Souhait de davantage de stationnement vélo, mieux sécurisé, surveillé et éclairé autour du centre-commercial. Une lacune importante de stationnement est relevée au sud des Halles.
- Mieux travailler les cheminements et traversées accès Nord, Est et Ouest en lien avec le centre-commercial
- Accès PMR au centre commercial uniquement au Sud : il faudrait ouvrir aussi les autres faces pour éviter les détours.
- Travailler les perméabilités piétonnes Nord-Sud Boulevards vers le centre-ville, mais aussi les perméabilités Est-Ouest (réouverture du passage sous l'ES entre rue du Marais Vert et rue du Faubourg de Saverne).
- Travailler un cheminement confortable entre la gare et les Halles (via rue de Pâques).
- Demande d'une continuité de cheminement piéton depuis la future station tram bld Wilson vers le Pont de Paris.
- Le projet de Ring pour les piétons et les cyclistes est connu des participants, on relève néanmoins quelques oppositions correspondant aux implications circulatoires et à l'accessibilité pour les riverains.

#### f. Cadre de vie, végétalisation et ambiance

- De nombreux participants ont évoqué les problèmes de nuisances nocturnes ou un sentiment d'insécurité dans le quartier, avec le souhait que le projet vienne résorber ces problèmes en particulier sur les lieux suivants :
  - Square des Halles et abords du centre-commercial
  - Rue de l'Ancienne Gare
  - Rue du Marais Vert
  - Coursive sur centre-commercial.
- Les participants sont favorables à davantage de végétation dans le secteur, néanmoins en maîtrisant les risques d'insécurité (fréquentation du parc notamment).
- Un souhait de profiter du projet pour ajouter des équipements manquants dans le secteur :
  - Toilettes publiques
  - Équipements sportifs d'extérieurs
  - Fontaines à eau
  - Espace pour les jeunes à l'extérieur du centre-commercial

#### g. Préoccupations spécifiques du centre-commercial Place des Halles :

- Maintien de l'accès à la voie lourde de livraison dans de bonnes conditions. Craintes des remontées de file le matin avec des congestions accentuées liées au tram.
- Bien traiter en amont l'accès aux différents parkings avec affichage des capacités en temps réel.
- Importance de conserver une capacité d'accueil suffisante dans les parkings pour les visiteurs (avec l'augmentation prévue du nombre d'abonnements résidents).
- Résorber les problèmes d'accès à l'entrée/sortie du P2- réguler l'intersection.

- Élargir les trottoirs le long du centre-commercial, souhait de fermeture de la coursive.
- Favorable à la dépose de la passerelle pourvu que les conditions d'accès PMR puissent être intégrées depuis la place Clément (projet à travailler avec l'EMS).
- Souhait globalement de développer les accès PMR autour du centre- travail en interface avec EMS.
- Cheminements et accès au centre-commercial à fluidifier (notamment depuis future station tram).
- Problèmes trafic et squats autour des Halles à solutionner.
- Prendre en compte le projet de puit de rejet de la climatisation côté Nord (interface EMS en cours).
- Offre stationnement 2 roues-vélo sur le secteur insuffisante (offre arceaux et stationnement vélo sécurisés).

## 4.2 Perspectives d'aménagement des espaces publics

### a. Rue de Sébastopol

- La perspective d'aménagement en zone apaisée (zone piétonne ou zone de rencontre) séduit les participants pourvu que soient bien délimités les différents espaces piétons/terrasses/vélos, et que les possibilités de livraisons des commerces soient maintenues, que la desserte des riverains (rue de la Toussaint notamment) soit intégrée dans le plan global.
- Le faible trafic voitures actuel est perçu comme une opportunité pour son réaménagement.

### b. Rue du Marais Vert

- Les participants s'accordent à dire que cette rue mérite d'être réaménagée : son manque d'arbres, la pollution liée au trafic et le manque de confort pour les modes actifs sont relevés.
- La perspective de réaménagement est séduisante : plantation d'arbres, des trottoirs plus larges et des traversées piétonnes plus sécurisés.
- La suppression du stationnement dans cette rue serait bien acceptée, car possibilité de compenser dans les parkings Halles.
- Souhait de davantage d'arceaux vélos aux abords des entrées du centre-commercial.

### c. Parc des Halles (en lieu et place du square et gare routière actuelle)

Les participants sont très favorables à un verdissement plus important du quartier. Ils expriment des réserves et points de vigilance sur les aspects suivants :

- Le constat est fait par plusieurs participants d'un sentiment d'insécurité le soir dans le quartier, rue de l'Ancienne Gare, et fréquentation du square des Halles. L'agrandissement du square devra bien veiller à éviter ces problèmes dans le futur.
- Quelques participants de questionnent de la faisabilité du parc tel que présenté sur les perspectives de réaménagement étant donné l'encombrement du sous-sol (présence d'un hôpital militaire, comblement du tunnel dépourvu de terre végétale).

## Analyse des dessins issus de l'atelier « Croque ta ville »

### **Contexte du lieu**

Le futur square de la place des Halles, de par sa dimension, offrira un espace de respiration dans un secteur densément peuplé et traversé par d'importants flux d'origine métropolitaine : salariés et visiteurs du centre commercial, usagers et usagères de la gare routière (dont de très nombreux lycéens), de nombreux automobilistes et livreurs dans leur dernière ligne droite pour rejoindre la Grande Ile... L'actuel square sur la place n'est en rien comparable avec la fonction qu'occupera à terme le futur square, il est donc totalement à repenser dans sa fonction, son ambiance et ses usages.

Par ailleurs, le trafic de stupéfiants constatés dans les coursives du centre commercial et les squattes souvent observés rue de l'ancienne Gare ont fait émergé un sentiment d'insécurité dans le secteur qui inquiètent les riverains quant à la fréquentation du futur parc et les incivilités qui pourraient y être commises. La « bonne » appropriation de l'espace par les riverains et les visiteurs constitue donc un enjeu de taille pour qu'il puisse jouer pleinement son rôle d'espace convivial d'entrée de ville. La couture fine entre ces espaces et celui du centre commercial participe à cette dynamique et reste à construire avec la nouvelle directrice qui a pris sa fonction en mai dernier.

### **Mots-clés issus des dessins d'avril 2023**

Agrès sportifs / terrain pétanque / aire de jeux / jets d'eau dans lesquels on peut marcher / bosses

Espace vert / Murs végétalisés / **Herbes vivantes** / arbres parasols / 1 sapin

Gardien / espace d'information / marché couvert

Assises circulaires / terrasse

Boite à livres

**Clôture basse** (en bois)



***Ce qui est présent sur les dessins mais ne paraît pas adapté au futur square***

- Un marché couvert compte tenu de la présence des commerces de proximité et notamment la superette bio rue de Sébastopol
- Terrasses privatives (bars, restaurants)

***Ce qui est présent sur les dessins et paraît adapté au futur parc***

- Une aire de jeux pour les enfants en primaire pour grimper et sauter
- Un kiosque/vendeur de boissons ou de glace à emporter (à l'instar de celui devant la CTS place Saint-Pierre-le-Vieux) ou un kiosque à musique
- Des agrès sportifs (en complément de ceux qui se trouvent sur les berges du quai Kléber)
- Des bosses et jets d'eau (type place d'Austerlitz)
- Une fontaine d'eau potable
- De nombreuses assises et tables de pique-nique

***Ce qu'on peut en retirer pour le futur scénario d'aménagement dès 2025***

Échelle : square d'intérêt métropolitain

Public visé en priorité : tout public

Ambiance : square urbain multifonctions, avec une place importante donnée à la végétation.

Usages : pause entre 12h et 14h, attente des bus, activité physique pour les enfants, lieu de socialisation des ados, lieu de rencontre pour les familles

Lieu de référence dans Strasbourg : place d'Austerlitz pour les assises et les jeux

***L'ambiance future plus détaillée : Un square pour tous conçu dans le prolongement de la rue de Sébastopol et du centre commercial***

Séquencé ou non, ce square aménagé de façon contemporaine brasse tous les publics qui arrivent dans le secteur ou qui y habitent et veulent prendre l'air. Il marque à sa façon l'entrée de ville et se veut le plus inclusif possible, y compris pour les adolescents. Déminéralisé au maximum, il offre beaucoup d'assises et d'espaces verts sans pour autant donner lieu à des cachettes potentielles. Les lycéens en attente des cours ou des cars pourront y prendre leur repas de midi en plein air, tout comme les salariés des nombreux commerces ou entreprises aux alentours.

Les familles y trouveront des jeux adaptés à leurs enfants et la possibilité de prendre le goûter dehors ou de pique-niquer le soir. Les voyageurs y trouveront des informations en temps réels sur leur le départ des cars interurbains.

La clôture devra être assez basse pour offrir une large visibilité sur la fréquentation et les activités dans l'espace. Celui-ci devra faire l'objet d'une vigilance accrue en matière de prévention urbaine pour éviter un report du trafic sur ce futur site et favoriser une appropriation adaptée du nouveau square.

***Images de référence à Strasbourg : Place d'Austerlitz (pour les assises et les jeux)***



#### d. Place Clément

- Les participants identifient ici un potentiel important pour la vie de quartier, souhait de l’animer davantage.
- Souhait de suppression de la passerelle (même si un participant relève son intérêt architectural des années 70).

#### **Contributions recensées dans le cadre de l’atelier sur site « Croque ta ville »**

##### ***Contexte du lieu***

La place Clément, dans sa configuration actuelle, n’a pas de fonction urbaine clairement identifiée. De par sa proximité avec la rue de Sébastopol, la gare routière, l’Institut Notre Dame (1 200 élèves de la maternelle à la Terminale) et le groupe scolaire Saint Jean (750 élèves de la maternelle au CM2), elle se trouve tout prêt de très nombreux flux mais n’offre que peu de raisons de s’y arrêter.

Dépourvue d’assises, les personnes âgées du quartier n’y trouvent pas de quoi se poser tandis que les lycéens s’installent sur les marches de la passerelle durant leur pause médiane. La place ne se prête pas non plus comme lieu de rencontre ou d’attente pour les parents d’enfants en bas âge, faute d’équipement.

La boulangerie et le restaurant constituent en revanche des points attractifs pour la vie du quartier et pourraient tirer profit d’un espace public plus qualitatif, à condition toutefois que la passerelle vers le Centre commercial soit supprimée, comme l’évoque déjà le livret blanc issu des ateliers de concertation de 2012.

##### ***Mots-clés issus des dessins d’avril 2023***



Végétalisation, jardinage, assises, aire de jeux pour les petits, esprit square, place-jardin, arceaux vélos, compost, lieu de courte durée, espace d'arrêt, lien avec les écoles maternelles du quartier, lieu apaisé, lieu rafraîchi.

***Ce qui est présent sur les dessins mais ne paraît pas adapté à la place Clément***

- Une aire de jeux pour les enfants en primaire pour grimper et sauter : la place nous semble trop petite pour accueillir cet équipement qui serait mieux intégré dans le futur square de la place des Halles (en guise de remplacement de l'actuelle aire de jeux moins attractive)
- Un kiosque et une aire de pique-nique : ils nous semblent également surdimensionnés par rapport à l'espace disponible
- Un canisite : sans doute utile dans le quartier, il ne nous semble pas cohérent avec l'ambiance et les usages prioritaires que dégagent les dessins et le contexte.
- Des bacs de compostage

***Ce qui est présent sur les dessins et paraît adapté à la place Clément***

- Une place plus déminéralisée et un potager s'il est surélevé
- Des terrasses attractives pour le restaurant et la boulangerie sur un périmètre raisonnable
- Des assises et des éléments ludiques pour enfants

***Ce qu'on peut en retirer pour le futur scénario d'aménagement dès 2025***

Échelle : placette de quartier (en complément au futur square de la place des Halles d'intérêt plutôt métropolitain)

Public visé en priorité : habitant.es du secteur, familles et publics scolaires, seniors

Ambiance : place jardin

Usages : lieu de pause pour de courtes durées au quotidien, aménagement qui permettrait ponctuellement la présence de 2-3 stands de type marché alimentaire.

Lieu de référence dans Strasbourg : place Mathias Mérian, place des Orphelins

***L'ambiance future plus détaillée : Une place jardin idéale pour une petite pause***

Sur cette placette de quartier, l'esprit « square » avec ses espaces verts et ses coins ombragés est propice à la détente des riverains et usagers. À proximité immédiate des écoles maternelles du quartier et d'une résidence sénior, elle se trouve sur le trajet quotidien de nombreuses familles et offrira un accès piéton facile et agréable. Les assises confortables et adaptées à tout âge invitent à s'asseoir et à profiter de moments de convivialité intergénérationnelle. Quelques éléments ludiques permettent aux enfants de 3 à 6 ans de s'amuser en toute sécurité, le temps d'une petite pause à l'ombre.

Un petit espace dédié au jardinage pour les habitant.es, installé en hauteur pour éviter toute dégradation, pourrait renforcer l'appropriation de la place par les riverains. Les terrasses de la boulangerie et du restaurant contribueront à l'animation de la place sans l'envahir. Il sera possible d'organiser ponctuellement de petites événements à l'échelle du quartier, du type distribution de paniers de légumes, apéro entre voisins, ateliers de brico en plein air, etc

Pour les usages et équipements plus diversifiés (aires de jeux, aire de pique-nique, agrès sportifs, kiosque), le square des Halles se trouve à seulement quelques pas et permet de brasser les publics du quartier avec les visiteurs du centre commercial et les voyageurs de la gare routière.

### Images de référence à Strasbourg : Place Mathias Mérian, Place des Orphelins



## 5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Les trois quarts des contributions écrites sont favorables au projet.

Le projet est complexe puisque le schéma d'organisation futur des mobilités tient aussi compte d'autres projets en interface : le ring et le basculement des bus sur les quais extérieurs implique la réorganisation des accès parkings, le projet de tramway le long du boulevard Wilson transforme également les espaces publics dans des temporalités proches.

Le maintien de la halte routière aux Halles n'a pas toujours été bien compris. Plus de 50 contributions correspondent au souhait de maintien de la gare routière aux Halles à proximité du centre-ville. Les usagers ont encore le souvenir d'un ancien projet qui prévoyait de déplacer la gare routière en arrière gare.

La presque totalité des contributions a porté sur l'aménagement du secteur des Halles. Seules deux contributions sont recensées sur l'aménagement provisoire de l'arrière gare.

Le fait de maintenir la gare routière tout en requalifiant les espaces, par la recherche d'un projet équilibré, est bien perçu par les riverains autant que par les usagers des transports.

Ainsi, les différents rendez-vous, avec leurs formats variés ont permis de faire de la pédagogie et de bien expliquer ce projet complexe dans la réorganisation des fonctions d'accès et des circulations pour les automobilistes, les cyclistes et les utilisateurs des transports en commun en touchant un large public. Les contributions des participants ont été très constructives pour le projet.

Les participants favorables au projet mettent en exergue les aspects suivants :

- Le maintien de la desserte des cars interurbains sur le secteur des Halles ;
- La requalification des espaces publics pour un verdissement plus important et embellir le quartier, pour agrandir les trottoirs ;
- L'amélioration de la qualité des zones d'attente pour les voyageurs, avec davantage de lisibilité grâce au système de halte routière ;

- L'amélioration promise sur la fiabilité des temps d'accès pour les transports en commun, grâce à l'aménagement de nouveaux couloirs de bus ;
- Le réaménagement et l'agrandissement des parcs et places, permettant leur réappropriation par les habitants et visiteurs du quartier.
- La mise en continuité des itinéraires cyclables, et la dissociation claire des espaces dédiés aux piétons et de ceux dédiés aux cyclistes pour limiter les conflits d'usages.

Les inquiétudes et les demandes principales des participants ont été les suivantes :

- La maîtrise de la congestion automobile avec une inquiétude quant à son aggravation avec un cumul d'évolutions dans ce secteur. Plusieurs personnes ont questionné le devenir du parking Kléber, sans lequel de nombreux problèmes de congestion sur la rue de Sébastopol seraient évités et demandent d'éviter que les voitures pénètrent dans le quartier lorsque les parkings sont pleins ;
- La maîtrise des risques de shunts dans les voies de desserte : en particulier une situation déjà dégradée dans le secteur de la rue des Bonnes Gens/rue d'Ingwiller, ainsi que sur le quai Kléber ;
- La possibilité pour les résidents du quartier de se stationner dans les parkings des Halles à un tarif compétitif, en raison de la suppression importante de l'offre sur voirie prévue par le projet ;
- Le maintien de la desserte riveraine et des possibilités de livraisons pour les commerces dans le cadre des aménagements réalisés, en particulier pour la contre-allée de la rue de Sébastopol ;
- Une demande de résorber, à travers les aménagements, le sentiment d'insécurité ressenti sur le secteur en raison de squats. Le parc des Halles agrandi ne doit pas devenir une zone d'insécurité supplémentaire ;
- La maîtrise des vitesses de circulation automobile, en particulier sur la rue de Sébastopol ;
- Une demande de supprimer la passerelle située entre le centre commercial des Halles et la Place Clément, pour favoriser le réaménagement ;
- L'amélioration de l'offre de stationnement vélo sécurisée et éclairée et si possible surveillée, notamment aux abords des entrées au centre-commercial de la Place des Halles.
- La maîtrise des espaces de terrasses vis-à-vis des trottoirs ;
- L'amélioration des cheminements piétons et vélos non seulement dans les directions Nord-Sud mais aussi Est-Ouest.

## 6 L'ENRICHISSEMENT DU PROGRAMME INITIAL SUITE A LA CONCERTATION

Les évolutions suivantes ont été intégrées au programme initial :

- Des actions pour accompagner et faciliter le fonctionnement circulaire :
  - La création d'un tunnel d'accès au parking P3 depuis la petite rue des Magasins, évitant la traversée du carrefour entre la Petite rue des Magasins et le boulevard Wilson.
  - Parking P3, la reprise des accès côté Marais Vert pour accéder directement à la trémie de sortie de ville (suppression du détour par la rue de l'ancienne gare).
  - L'étude d'un jalonnement dynamique concernant l'occupation des parkings des Halles et du parking Kléber plus en amont, dès la M35.
  - La réaffectation des files de circulation rue de Sébastopol afin de limiter les cisaillements entre les bus et les automobiles.

- Le déploiement d'un plan de circulation du quartier de sorte à limiter au maximum les risques de shunt dans les quartiers, et en lien avec le projet d'agrandissement de la rue Ecole (rue des Bonnes Gens).
- La dissociation des aménagements piétons et cyclistes dans les zones apaisées par la création de pistes cyclables bidirectionnelles (autour du square des Halles, le long de la rue de Sébastopol, sur la rue des Halles. L'aménagement de la piste cyclable sera continu entre le Boulevard Wilson et le ring pour les modes actifs.
- La sécurisation et l'amélioration du confort pour traverser la rue de Sébastopol entre la Place Clément et l'entrée Est du centre-commercial.
- L'augmentation significative de l'offre en arceaux à vélo sur l'espace public ;
- Les principes d'aménagement retenus pour le parc des Halles sont les suivants :
  - Échelle : square d'intérêt métropolitain ;
  - Public visé en priorité : tout public ;
  - Ambiance : square urbain multifonctions, vert et ombragé ;
  - Usages : pause entre 12h et 14h, attente des bus, activité physique pour les enfants, lieu de socialisation des ados, lieu de rencontre pour les familles ;
  - Possiblement clôturé la nuit ;
  - Lieu de référence dans Strasbourg : place d'Austerlitz pour les assises et les jeux
  - Végétation : plantation d'arbres en évitant les zones d'ombre et les recoins.
- Les principes retenus pour l'aménagement de la Place Clément sont les suivants :
  - Échelle : placette de quartier (en complément au futur parc de la place des Halles) ;
  - Public visé en priorité : habitant.es du secteur, familles et publics scolaires, seniors ;
  - Ambiance : place jardin ;
  - Usages : lieu de pause pour de courtes durées au quotidien, aménagement du site permettant la tenue d'un petit marché alimentaire (2-3 commerçants) ;
  - Lieu de référence dans Strasbourg : place Mathias Mérian, place des Orphelins.

# Transformation du secteur des Halles à Strasbourg

Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express

BILAN DE CONCERTATION

ANNEXES

- Documents de communication et d'information d'initiative institutionnelle
- Articles de presse relayant le projet
- Contributions relevées lors des permanences
- Comptes rendus des ateliers

COMMUNIQUE DE PRESSE

Strasbourg, le 29 août 2022

**Concertation sur le réaménagement du secteur  
des Halles/Gare routière du 12 septembre au 10 novembre**

S'inscrivant au cœur du projet de « Ville à vivre », porté par la Ville de Strasbourg, et du déploiement du réseau express métropolitain européen (REME), porté par l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est, le réaménagement du secteur des Halles/Gare routière vise à répondre conjointement aux enjeux métropolitains de mobilité avec le maintien de l'accès au cœur de l'agglomération par les cars express ainsi que des bus urbains et aux enjeux de réappropriation des espaces publics par la vie locale. Ce projet, d'un montant de 5 M€ TTC, est sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg et cofinancé à hauteur de 40% par la Région Grand Est.

Du 12 septembre au 10 novembre 2022, une concertation publique permettra aux habitant-es et usager-ères de s'informer et d'exprimer leurs attentes et questionnements autour du projet.

Plusieurs rendez-vous sont prévus pour permettre au public de s'informer sur ce projet :

- Des déambulations au départ du square des Halles, le mercredi 28 septembre de 17h à 18h30 et le vendredi 21 octobre de 17h à 18h30 ;
- Des permanences, le mardi 20 septembre de 17h à 19h, sur le parvis de la gare routière, le lundi 3 octobre de 16h à 18h sur la place Clément, le vendredi 14 octobre de 16h à 18h sur le parvis du centre commercial Place des Halles, et le mercredi 26 octobre de 17h à 19h au square des Halles ;
- Une exposition du projet de réaménagement du secteur sera installée durant toute la durée de la concertation sur le parvis et dans le centre commercial Place des Halles ainsi que sur la place Clément.

Plusieurs moyens sont mis à disposition pour qu'habitant-es et usager-ères puissent communiquer leur avis dans le cadre de cette concertation :

- Des registres, disponibles à l'accueil du Centre commercial Place des Halles, à l'accueil de la Gare routière, à Mairie de quartier Gare-Tribunal-Contades ;
- par courriel sur [projettransformationdeshalles@strasbourg.eu](mailto:projettransformationdeshalles@strasbourg.eu) ;
- Par courrier : à l'attention de la Direction des Mobilités – Service Aménagements Tramway - Eurométropole de Strasbourg - 1 parc de l'Etoile - 67076 STRASBOURG

Plus d'informations disponibles sur le site [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu)

## Un kiosque à seringues pour diminuer les risques

**SANTÉ** « La réduction des risques liés à la consommation de drogue passe aussi par la multiplication des lieux où se procurer des seringues propres », souligne Alexandre Feltz, adjoint à la santé. C'est dans cette logique qu'une « distribox » a été implantée à l'angle des rues des Imprimeurs et de la Montagne-Verte. En introduisant un jeton, les usagers se voient délivrer un kit comprenant notamment deux seringues et des compresses d'alcool. Les jetons s'obtiennent en rendant une seringue utilisée dans la box ou auprès des acteurs de la prévention. ●

## Vaccination contre la variole du singe

**ÉPIDÉMIE** Face à la diffusion de la variole du singe, la Haute autorité de santé a recommandé qu'une vaccination préventive soit proposée aux groupes les plus exposés au virus. Ainsi, les personnes entrant dans les indications retenues peuvent prendre rendez-vous pour se faire vacciner à Strasbourg en contactant le centre de vaccination Le Trait d'union (1, place de l'Hôpital, 03 69 55 04 12) ou le centre de vaccination international des Hôpitaux universitaires (03 88 11 63 76). ●



sante.fr/monkeypox

# Les mobilités invitent à repenser le secteur des Halles

Le public est invité à donner son avis dans le cadre d'une large concertation.

**RÉAMÉNAGEMENT** Le secteur des Halles est tout à la fois « un quartier résidentiel, scolaire et commercial dynamique », « une des principales portes d'entrée de Strasbourg » et « un hub des mobilités pour les usagers des transports en commun qui nécessite d'être conforté », rappellent la maire de Strasbourg et la présidente de l'Eurométropole. Sa transformation a déjà fait l'objet de nombreux débats mais est désormais accélérée avec l'arrivée prochaine du tram nord et du réseau de cars express. « C'est l'occasion, ajoutent les élues, de requalifier en profondeur les espaces publics » et de créer « un cœur de ville plus grand et plus vert ».

**LIBÉRER L'ESPACE PUBLIC** Une large concertation débute donc le 12 septembre pour que les résidents, les passants et les usagers puissent apporter leur contribution à l'évolution de cet élargissement du centre-ville vers les boulevards. Avec plus de végétation pour rafraîchir la cité, ainsi que



Les travaux sont prévus pour 2024-2025.

J. Dorkei

l'objectif de revoir le stationnement, de libérer de l'espace public et de favoriser un accès rapide aux différents modes de transport. Les travaux sont prévus pour 2024-2025. Pour participer à la concertation, plusieurs options sont ouvertes : des déambulations les 28 septembre et 21 octobre à 17h, des permanences le 20 septembre et les 3, 14 et 26 octobre, un forum le 2 novembre, une exposition en différents lieux du quartier, des plaquettes d'information et, bien entendu, les registres

d'observations à disposition sur le site internet, au centre commercial, à la gare routière ou encore en mairie de quartier. ● Véronique Kolb



Participer.strasbourg.eu et 03 68 98 51 12

# 4

millions d'euros

C'est le coût estimé du chantier, cofinancé par la Région

## Les conseils au Palais des fêtes



**Conseils municipaux :**  
26 septembre,  
7 novembre  
et 12 décembre  
(12h30).  
**Conseils de l'EMS :**  
30 septembre,  
4 novembre  
et 16 décembre (9h)



Les travaux de rénovation entrepris en juillet dans l'hémicycle du Centre administratif, parc de l'Étoile, contraignent les élus municipaux et eurométropolitains à trouver une solution de repli pour la tenue de leurs conseils en septembre, novembre et décembre. C'est le Palais des fêtes (4, rue de Phalsbourg) qui servira

de lieu provisoire à la vie démocratique, pour des raisons à la fois pratiques et économiques, puisqu'il appartient à la Ville de Strasbourg. Outre les conseillers, plusieurs services de la collectivité seront mobilisés pour ces sessions décentralisées. Le public sera bien évidemment accueilli, dans d'excellentes conditions. ● P.S.

# Transformation du secteur des Halles à Strasbourg

APAISEMENT DU CADRE DE VIE ET ACCUEIL DES CARS EXPRESS

Concertation publique  
réglementaire\*  
Du 12 septembre  
au 10 novembre 2022



\*Mise en œuvre en application des articles L.103-2 et R.103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L.121-151 du code de l'environnement.

## Transformation du secteur des Halles à Strasbourg



**Pia Imbs**  
Présidente de l'Eurométropole



**Jeanne Barseghian**  
Maire de Strasbourg  
Présidente déléguée de l'Eurométropole

### Sommaire

L'élargissement du cœur de ville.....	3
Un accès rapide pour tous au cœur de ville.....	6
La transformation du site des Halles : concilier la vie locale et le maintien de l'accessibilité à grande échelle.....	8
Les rendez-vous de la concertation.....	18

### Édito

L'amélioration du cadre de vie des habitantes et habitants de l'Eurométropole ainsi que la réponse à l'urgence climatique et à la pollution atmosphérique et sonore nous conduisent à porter avec force un projet d'apaisement des espaces publics pour « actualiser » le territoire.

L'adoption du « plan canopée » en 2020 et du « plan piéton » en 2021 par le conseil municipal de Strasbourg, puis en 2021 l'adoption du programme de développement du réseau cyclable par le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg permettent d'engager concrètement cette politique. L'enclenchement de projets structurants pour les mobilités en cœur de ville participe d'une transformation en profondeur des espaces publics en périphérie immédiate de l'ellipse insulaire.

Le secteur des Halles est un quartier résidentiel, scolaire et commercial dynamique, mais c'est aussi et surtout l'une des principales portes d'entrée dans le cœur de Strasbourg, où la place de la voiture reste prépondérante du fait des nécessaires accès aux parkings des Halles et Kléber, notamment. L'espace occupé par l'automobile limite d'autant les espaces de circulation dévolus aux modes actifs et la qualité des espaces dédiés à la vie locale. Ce secteur demeure de ce fait une « frange » du centre-ville.

Le secteur des Halles constitue par ailleurs un hub des mobilités pour les usager·ères des transports en commun de l'agglomération et au-delà, qui nécessite d'être conforté. Le projet de transformation du secteur des Halles est aujourd'hui impulsé par la nécessité d'améliorer les conditions du service des cars interurbains pour la mise en œuvre du réseau de cars express métropolitains, que l'Eurométropole et la Région Grand Est portent en partenariat (REME - Réseau Express Métropolitain Européen). Grâce à un fonctionnement plus optimisé et plus confortable de la gare routière en complémentarité d'un aménagement en arrière-gare et à une simplification des accès aux parkings, les espaces publics peuvent être requalifiés en profondeur pour une réappropriation par toutes et tous. Ces réaménagements participeront ainsi d'un cœur de ville plus grand et plus vert.

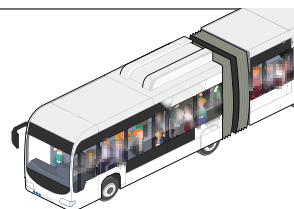
Du 12 septembre au 10 novembre 2022, nous vous invitons à participer à la concertation réglementaire pour la transformation du secteur des Halles, afin d'apporter votre contribution à ce projet déterminant dans l'évolution d'un centre-ville élargi.

## L'élargissement du cœur de ville

### LES GRANDS PROJETS DE MOBILITÉ COMME LEVIERS

Les différents projets de transports en commun valoriseront les espaces publics traversés et le patrimoine bâti, en recréant des places et des lieux de vie. Ils accompagneront l'élargissement du centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire avec des réaménagements inspirés du fonctionnement de cœur de ville (apaisement, piétonisation). Ils permettront également de valoriser l'important patrimoine de la Neustadt et de racrocher la ceinture verte.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet de transformation du secteur des Halles, pour lequel il est proposé un aménagement favorable aux mobilités alternatives à l'automobile.



### LES MOBILITÉS ET L'ÉLARGISSEMENT DU CENTRE-VILLE :



- Élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les secteurs de la Neustadt et des boulevards en y intégrant les grands équipements d'agglomération (gare, Halles, place de Haguenau, place de la République, Contades et leurs parcs).

- Le tram Nord, la ligne G prolongée et le Ring pour les mobilités actives requalifieront et valoriseront les espaces et le patrimoine sur leur passage.





## PLANTER DES ARBRES POUR RAFRAÎCHIR LA CITÉ

- Une différence de température allant jusqu'à 7,5 °C a pu être relevée entre l'aéroport d'Entzheim et le centre-ville de Strasbourg.
- Une différence de 5 °C à 21h a pu être relevée entre la place Kléber et le Jardin Universitaire.

D'ici 2050, plus de 66 % de la population mondiale vivra en ville et sera confrontée aux aléas climatiques propres au milieu urbain, notamment à la problématique de surchauffe estivale.

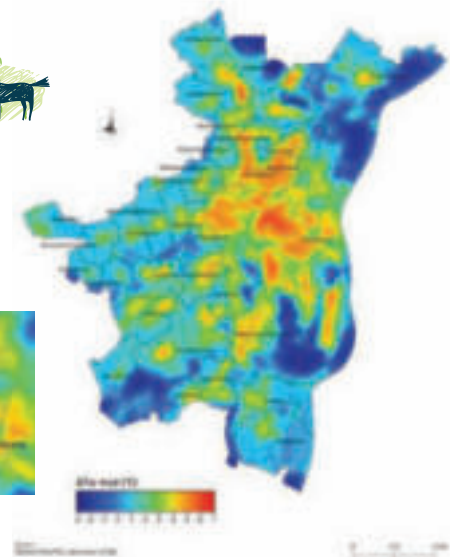
Les fortes chaleurs estivales et le réchauffement climatique global mettent en évidence le phénomène de surchauffe urbaine appelé « îlot de chaleur urbain ».

### Qu'est-ce qu'un îlot de chaleur urbain ?

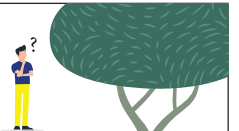
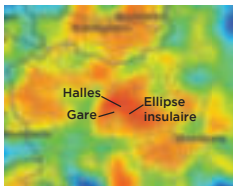
Il s'agit d'un secteur urbanisé où les températures de l'air et des surfaces sont supérieures à celles de la périphérie rurale, notamment la nuit. Ceci s'explique par l'emménagement de la chaleur par les surfaces minérales – façades de bâtiments et voiries – qui est restituée la nuit.

Pour lutter contre les îlots de chaleur en ville, le conseil municipal de Strasbourg a adopté le 31 août 2020 le « plan Canopée », qui est une déclinaison opérationnelle du plan Climat de la ville de Strasbourg.

### INTENSITÉ MAXIMALE MOYENNE DE L'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN (ICU) - EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



### LES SECTEURS HALLES, ELLIPSE INSULAIRE ET GARE AVEC UN INDICE D'ICU ÉLEVÉ



### QU'EST-CE QUE LE PLAN CANOPEE ?

Le « plan Canopée » prévoit un certain nombre de mesures pour passer d'un indice de canopée (la part d'espace ombragé par des arbres) sur Strasbourg de 26 % aujourd'hui, à 30 % en 2050. Pour concourir à cet objectif, 10 000 arbres seront plantés sur le territoire, prioritairement dans les quartiers en déficit de végétation.

### LES BÉNÉFICES DE LA VÉGÉTATION SONT NOMBREUX :

- Un impact significatif sur l'atmosphère urbaine grâce à différents mécanismes : l'effet de l'ombrage et de transpiration des arbres. La végétalisation des espaces permet de lutter contre les îlots de chaleur et améliorer le confort thermique.
- L'amélioration du cadre de vie : la promenade sous un couvert arboré est source d'apaisement. Une grande partie de ce bénéfice contribue à la préservation de la santé physique et psychologique des habitants.
- Dans l'espace urbain, notamment des services écosystémiques comme la capture du carbone, la filtration des particules polluantes de l'air, ou encore l'infiltration des eaux pluviales. Les arbres et la végétation sont également supports de biodiversité.

### Dans le quartier Gare et le secteur des Halles, 11 % des espaces seulement sont sous couverture arborée.

La minéralisation des sols y est prépondérante et en bonne partie responsable des îlots de chaleur. À titre de comparaison, les secteurs de Koeninghoffen-Montagne Verte Elsau et de la Robertsau ont des indices de Canopée respectivement de 19 % et 40 %.

## STATIONNER AUTREMENT POUR LIBÉRER DE L'ESPACE PUBLIC

Aujourd'hui, malgré la présence importante d'aires piétonnes, sur les -700 km de voirie que compte la ville de Strasbourg :

- Le profil type d'une chaussée accorde la plupart du temps 3/4 de l'espace aux déplacements motorisés et seulement 1/4 aux piétons et cyclistes.
- L'usage de l'espace n'est pas optimal dès lors que 95 % du temps, une voiture est immobile.

### LE P3 FAIT PEAU NEUVE !

Programme de rénovation et mise en place de nouveaux services :

- DÉJÀ DISPONIBLE ! Nouveau parc de stationnement pour tous types de vélos et une station Vel'hop.
- PROCHAINEMENT : des bornes de recharges pour voitures électriques, un local pour trottinettes électriques et un autre pour les colis.

DURÉE DES TRAVAUX : SEPTEMBRE 2022 À FIN 2023.



Un nouveau parking à vélo dans le P3



## Un accès rapide de tout le bassin rhénan au cœur de ville en transports en commun

### LES CARS EXPRESS DU REME :

- Ils viennent compléter le réseau ferré garantissant ainsi une desserte directe par les transports en commun à toutes les communes de l'aire urbaine de Strasbourg.
- Le réseau de cars express est doté d'aménagements dédiés pour assurer des niveaux de service équivalents à ceux du train (fréquence et amplitude).
- Le Transport en Site Propre de l'Ouest (TSPO) sur la M351 est un projet majeur qui reliera Wasselonne et une grande partie du Kochersberg à Strasbourg avec plusieurs arrêts dans l'Ouest de l'Eurométropole.

L'attractivité du service de cars express du REME repose sur la mise en place de pôles d'échanges performants en cœur de métropole. Le secteur des Halles est l'un des pôles du Hub multimodal de Strasbourg répondant à ce besoin en complémentarité avec l'arrière-gare.

Si les projets de transports engagés amélioreront significativement la qualité de vie des habitants de l'Eurométropole, il est aussi indispensable de les accompagner d'actions portant sur un périmètre plus large, au niveau de l'ensemble de l'aire urbaine strasbourgeoise. Améliorer les déplacements périurbains à l'échelle de l'aire urbaine constitue une priorité, parce qu'ils sont les plus émetteurs de gaz à effet de serre : 74 % des kilomètres parcourus dans le Bas-Rhin représentent des déplacements de plus de 5 km. Ce sont aussi les déplacements les plus vulnérables, en particulier quant à la hausse des coûts de l'énergie et les aléas de circulation.

C'est la volonté commune de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Région Grand Est, qui mettent en place du Réseau Express Métropolitain Européen (REME) à l'échelle de l'aire urbaine strasbourgeoise. Il s'agit d'assurer une desserte qualitative de l'ensemble des territoires en allant bien au-delà des frontières de l'Eurométropole de Strasbourg.

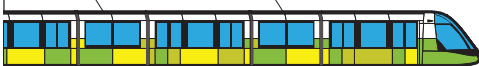
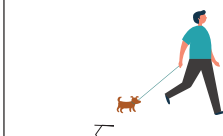
Le REME c'est un réseau multimodal transfrontalier, reposant sur un volet ferré d'une part et un volet cars express d'autre part.

### LE SECTEUR DES HALLES AU CŒUR DU HUB DES MOBILITÉS URBAINES ET INTERURBAINES

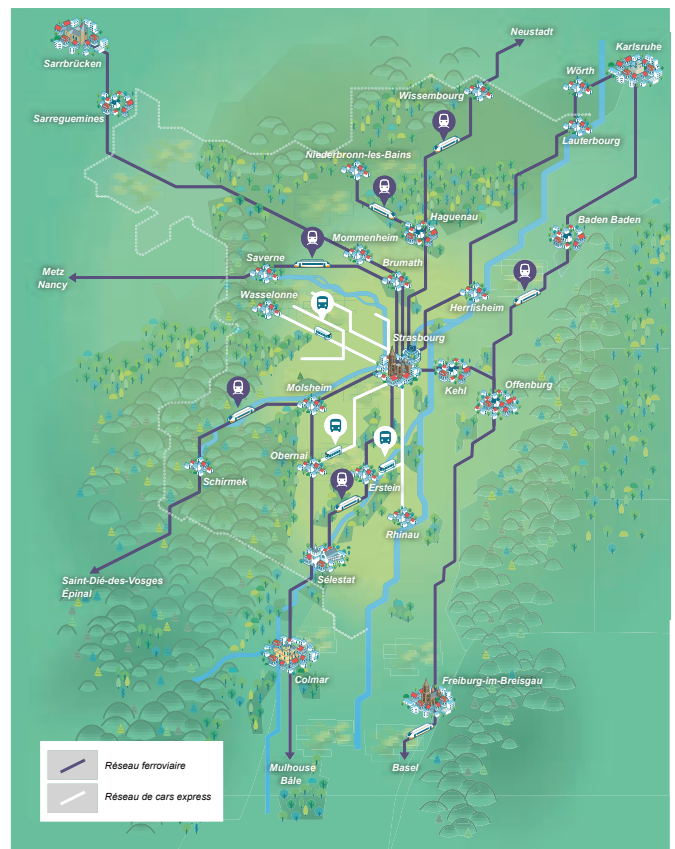


### Hub multimodal de Strasbourg : 3 pôles

- Gare SNCF
- Halte routière secteur les Halles
- Arrière gare



### SE DÉPLACER SANS FRONTIÈRE





## Le projet de transformation du secteur des Halles: concilier vie locale et accessibilité à grande échelle

La transformation du secteur des Halles est souhaitée pour répondre conjointement aux enjeux de réinvestissement des espaces publics par la vie locale et aux enjeux métropolitains de mobilité avec le maintien de l'accès au cœur de l'agglomération par les cars express du Réseau Express Métropolitain Européen (cars CTBR) ainsi que des bus urbains (bus CTS).

### « PORTE D'ENTRÉE » DE STRASBOURG AUTANT QUE LIEU DE VIE



**LE SITE DES HALLES EST UN POINT D'ACCÈS STRATÉGIQUE VERS LE CENTRE-VILLE POUR LES USAGERÈRES DES TRANSPORTS INTERURBAINS ET URBAINS:**

- **5 000 personnes** rejoignent tous les jours le secteur des Halles grâce aux **5 lignes de cars express** du réseau interurbain, principalement en provenance de l'ouest du Bas-Rhin.
- Les 3/4 d'entre elles terminent leur trajet à pied pour rejoindre le centre-ville.
- **16 000 personnes** montent ou descendent quotidiennement aux arrêts de bus du réseau CTS dans le secteur des Halles.
- **2 lignes de tramway** desservent le site des Halles aujourd'hui.
- **2 lignes de bus** structurantes L3 et L6 ainsi que 5 lignes de bus périurbaines (certaines y effectuent leur terminus) desservent également le quartier.

Il est important de maintenir une **desserte en transports en commun efficace au plus proche du centre-ville**, autant pour les usager-ères des cars interurbains que pour les usager-ères des bus urbains:

**DES ACCÈS DIRECTS AU CENTRE-VILLE POUR:**

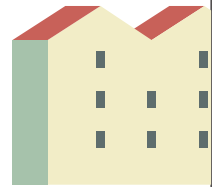
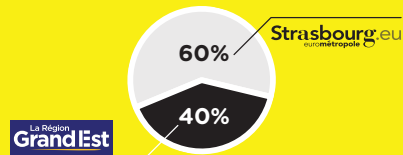
- Préserver la qualité du service offert aux usager-ères et développer l'attractivité du réseau de transports en commun, dans un cercle vertueux.
- Préserver la « robustesse » du réseau tramway, en évitant de le saturer inutilement avec l'afflux de voyageur-euses qui l'emprunteraient sur de courtes distances, ce qui pénaliserait l'ensemble des utilisat-eur-ices.



### COÛT ESTIMÉ DU PROJET

5M€

Cofinancement du projet dans le cadre du projet REME:



### LE PRINCIPAL ACCÈS EN VOITURE À STRASBOURG

- Le secteur dispose de la plus grande offre de stationnement automobile du centre-ville. Les parkings P1, P2, P3 et Kléber totalisent près de 3 000 places de stationnement.
- Un accès pour la grande île, y compris pour les véhicules professionnels, les services d'urgence et les livraisons.

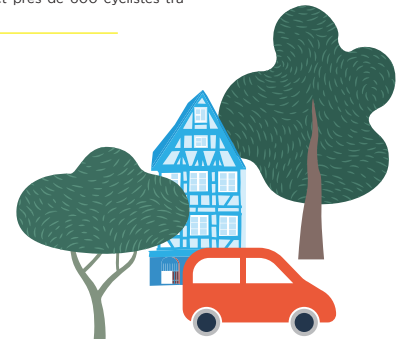
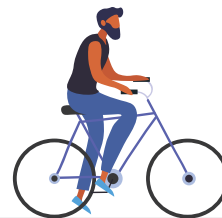


### L'ARRIVÉE À VÉLO DANS LE CENTRE-VILLE DEPUIS LES QUARTIERS OUEST ET NORD ET L'ACCÈS AU FUTUR RING PIÉTONS ET VÉLOS

- Aujourd'hui, près de 2 200 cyclistes traversent chaque jour le secteur des Halles au niveau du square et près de 600 cyclistes traversent chaque jour le pont de Paris\*.



\*Comptage SIRAC juin 2022



9

### Un haut lieu économique et dynamique

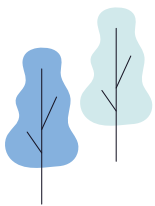
- **30 000 visiteur-euses/jour** pour le centre commercial Place des Halles.
- **120 commerces** dans le centre commercial Place des Halles.
- Environ **60 commerces de proximité** et services autour du centre commercial Place des Halles
- **4 millions de touristes** chaque année dans la Grande Île.

### Un lieu où tous les flux se croisent

**On y fait ses courses, on y réside, on vient y prendre le bus, le tramway ou le car, avec une forte intensité de piéton-nes, d'automobilistes et de cyclistes... cependant la qualité de vie locale y est dégradée.**

- **7 000 véhicules/jours** circulent rue de Sébastopol, dont environ 12 % effectuent le tour des Halles pour accéder aux différents parkings, avec parfois d'importantes congestions.
- Près de **30 000 piéton-nes par jour** empruntent la rue de Sébastopol, alors que moins d'un quart de l'espace leur est dédié. Les flux se raréfient dès que l'on passe le pont de Paris. Avec la future station tramway sur le boulevard du Président Wilson au niveau du P3, le secteur des Halles se verra traversé par un flux encore plus important de piéton-nes allant vers l'hypercentre.
- Une **lacune importante de végétation** dans un secteur très minéral, avec un square public d'environ 1500 m<sup>2</sup> pour l'ensemble du quartier.

\*Comptage Mytraffic mai 2022



### TRANSFORMER LA GARE ROUTIÈRE EN UNE HALTE DE PASSAGE

La gare routière des Halles telle qu'elle est configurée aujourd'hui ne permet pas l'exploitation de lignes de cars selon les standards d'offre souhaités pour le REME. Son dimensionnement, l'organisation des espaces et son état de vétusté avancée sont autant de facteurs limitants.

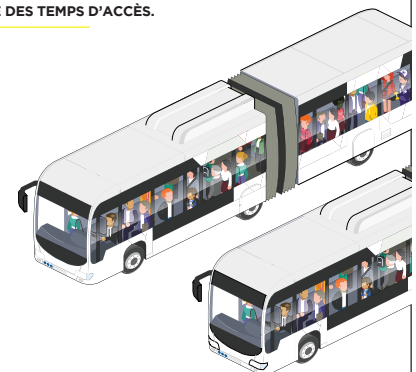
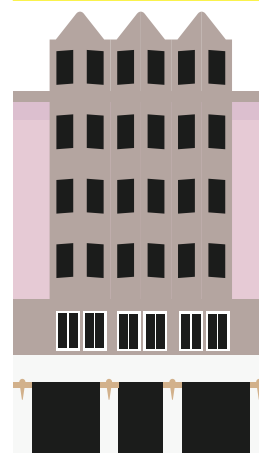
#### AUJOURD'HUI LA GARE ROUTIÈRE CUMULE PLUSIEURS FONCTIONS, QUI IMPACTENT FORTEMENT L'ESPACE PUBLIC:

- La desserte et la régulation des cars, qui impliquent des stationnements de longue durée sur le site.
- L'espace de vente.
- L'espace administratif et de gestion du personnel de conduite.

#### DEMAIN LA GARE ROUTIÈRE ÉVOLUERA:

- Une halte routière « de passage » où les cars assureront la dépose et la reprise des usager-ères, sans y stationner, pour une meilleure optimisation de l'espace public.
- Déplacement du stationnement des cars au niveau de la gare aux marchandises.
- Un espace d'accueil et de vente plus confortable relocalisé rue de Sébastopol.

#### DES CONDITIONS DE CETTE DESSERTE AMÉLIORÉES: PLUS DE CONFORT D'ATTENTE, PLUS DE FIABILITÉ DES TEMPS D'ACCÈS.



11



## ACCOMPAGNER L'ÉLARGISSEMENT DU CENTRE-VILLE

La transformation du secteur des Halles et la reconquête de l'espace public ont débuté en 2019 avec le comblement de la trémie du grand tunnel des Halles.

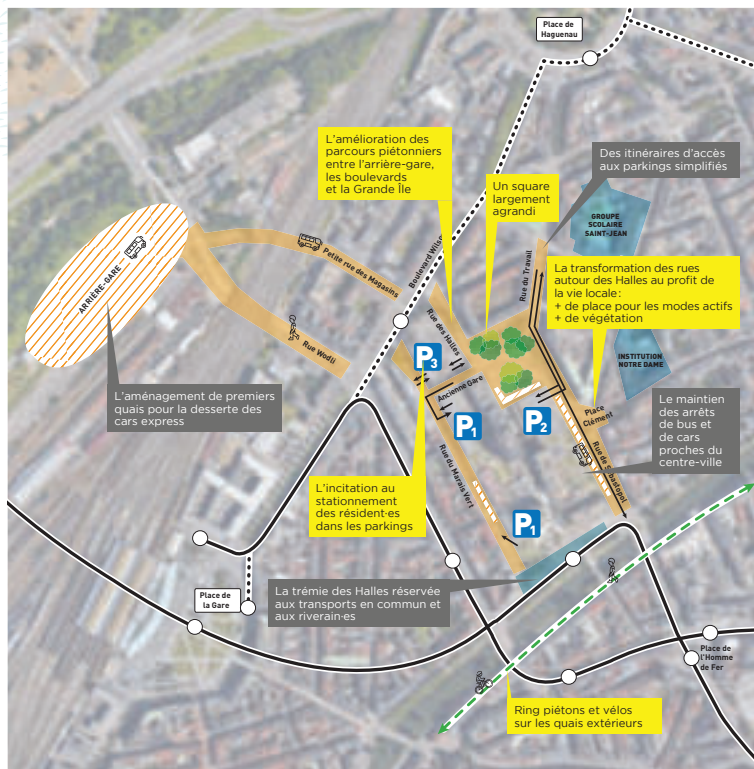
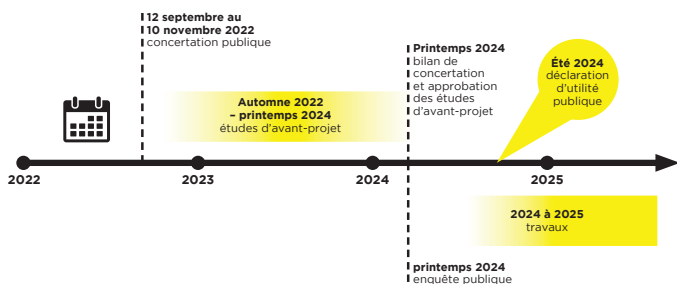
La reconfiguration et le réaménagement de la gare routière constituent aujourd'hui une nouvelle opportunité de redistribuer l'espace gagné vers les transports en commun, les modes actifs et les espaces de vie collectifs.



### LES OBJECTIFS DU RÉAMÉNAGEMENT : CONCILIER LES ENJEUX LOCAUX ET LES ENJEUX MÉTROPOLITAINS

- Redistribuer les espaces pour les différents usagers par la rationalisation et la réorganisation de la circulation automobile et des espaces piétons (devenir de la passerelle au droit de la place Clément ?).
- Maintenir un service attractif et confortable pour les usagers des transports en commun.
- Planter des arbres et végétaliser.
- Agrandir les espaces de promenade en créant de nouveaux lieux de vie tel qu'un espace marché sur la rue de Sébastopol.
- Maintenir les accès aux différents parkings et les accès des riverains.
- Dans le secteur d'arrière gare, préfigurer le développement d'une desserte de cars interurbains.

### PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET COORDONNÉ AVEC LE PROJET TRAM



### SCHEMA D'INTENTION POUR LA TRANSFORMATION DU SECTEUR DES HALLES

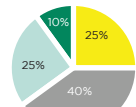
- Secteur concerné par le réaménagement
- Emplacements pressentis pour arrêts de bus et cars
- Réseau tram existant
- Extension tram
- Ring
- Accès aux parkings
- Enjeux locaux
- Enjeux métropolitains



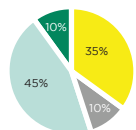
## LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU SECTEUR DES HALLES

### Rue de Sébastopol

État actuel  
Part de l'espace dédié à chaque mode :



Perspective de transformation envisageable  
Part de l'espace dédié à chaque mode :



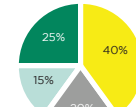
- Transports en commun (voie réservée arrêt de bus)
- Automobile (voiries, stationnement)
- Mode actifs (trottoirs, aménagements cyclables)
- Végétalisation



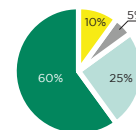
**INFORMEZ-VOUS!**  
Calendrier des rencontres pages 18-19

### Square des Halles

État actuel  
Part de l'espace dédié à chaque mode :

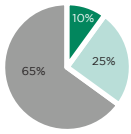


Perspective de transformation envisageable  
Part de l'espace dédié à chaque mode :

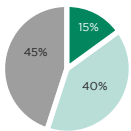


- Transports en commun (voie réservée arrêt de bus)
- Automobile (voiries, stationnement)
- Mode actifs (trottoirs, aménagements cyclables)
- Végétalisation

État actuel  
Part de l'espace dédié  
à chaque mode:



Perspective de  
transformation envisageable  
Part de l'espace dédié  
à chaque mode:



### Rue du Marais Vert



■ Automobile et Transport en commun (voirie, stationnement, arrêt de bus)  
■ Mode actifs (trottoirs, aménagements cyclables)  
■ Végétalisation

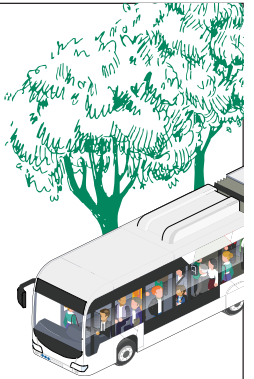
## PRÉFIGURER UNE DESSERTE DES CARS EXPRESS EN ARRIÈRE-GARE SNCF

Il sera nécessaire d'aménager au plus vite, en complémentarité avec la transformation du secteur des Halles, des premiers quais à destination des cars interurbains, dans un secteur limité par le faisceau ferroviaire au Sud et la rue du Rempart au Nord. Cet aménagement doit permettre :

- D'assurer le bon fonctionnement des cars interurbains et de leurs dessertes de voyageurs durant les travaux du tramway et de la halte routière ;
- De diamétraliser certaines lignes interurbaines en proposant une dépose à proximité du cœur de ville.

La sécurisation des temps de parcours pour les usager·ères des cars et la qualité des liaisons piétonnes seront primordiales. L'aménagement intégrera donc :

- L'amélioration du cheminement piéton entre le secteur de l'arrière-gare et le centre-ville dans la rue Wodli ;
- L'adaptation, si nécessaire, du carrefour entre la rue du Rempart et la rue Wodli pour permettre les accès des cars ;
- La priorisation des cars interurbains dans la Petite rue des Magasins pour entrer dans Strasbourg.



## Les rendez-vous de la concertation

DU 12 SEPTEMBRE AU 10 NOVEMBRE 2022

### QU'EST-CE QUE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE ?

Durant la concertation, les temps d'échange sont l'occasion de partager, en tant qu'usager·ère du secteur, vos attentes et vos questionnements concernant le projet. Vos expressions peuvent concerner autant l'organisation des déplacements que le cadre de vie et les espaces publics. Vos contributions participent à l'élaboration du projet. Certains sujets émergents de la concertation pourront faire l'objet d'un travail de construction avec les habitantes et les usager·ères durant toute la durée du projet.

### COMMENT VOUS INFORMER, PARTICIPER ET ENRICHIR LE PROJET ?

Consultez régulièrement la page [participer.strasbourg.eu](https://participer.strasbourg.eu), pour vous informer sur le projet et de son actualité ainsi que pour y faire part de vos avis et observations.

#### Déambulations

- Mercredi 28 septembre de 17h à 18h30
  - Vendredi 21 octobre de 17h à 18h30
- Rendez-vous au square des Halles

#### Permanences

- Mardi 20 septembre de 17h à 19h  
Parvis centre commercial Place des Halles devant la station tram les Halles
- Lundi 3 octobre de 16h à 18h  
Place Clément
- Vendredi 14 octobre de 16h à 18h  
Parvis centre commercial Place des Halles devant la station tram les Halles
- Mercredi 26 octobre de 17h à 19h  
Square des Halles

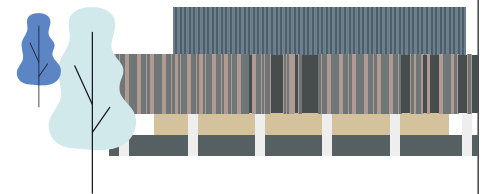
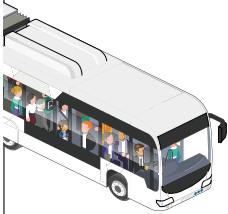
#### Forum « La Ville à vivre »

Venez-vous informer sur tous les projets du cœur de ville: stands, ateliers et réunion publique.

■ Mercredi 2 novembre après-midi  
Informations et programme à venir sur [participer.strasbourg.eu](https://participer.strasbourg.eu)

#### Renseignez-vous avant de vous déplacer

Les dates, lieux et horaires des rencontres sont susceptibles de varier selon les règles sanitaires en vigueur ou autres aléas.



Consultez l'exposition du projet :

- Parvis du centre commercial Place des Halles (station tram Les Halles)
- Place Clément
- Centre commercial place des Halles

Consultez la plaquette d'information :

- Document explicatif à retrouver :
- Centre commercial Place des Halles à l'accueil, 1<sup>er</sup> étage
  - Gare routière à l'accueil/billetterie
  - Mairie de quartier Gare-Tribunal-Contades 33 Rue Kageneck à Strasbourg
- lors des différentes rencontres
- sur [participer.strasbourg.eu](https://participer.strasbourg.eu)



### DONNEZ VOTRE AVIS

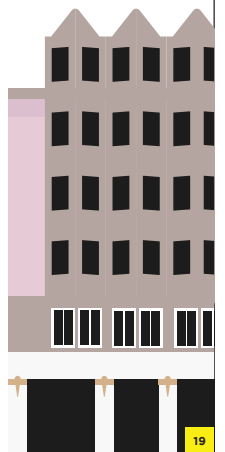
- Sur le site internet [participer.strasbourg.eu](https://participer.strasbourg.eu)

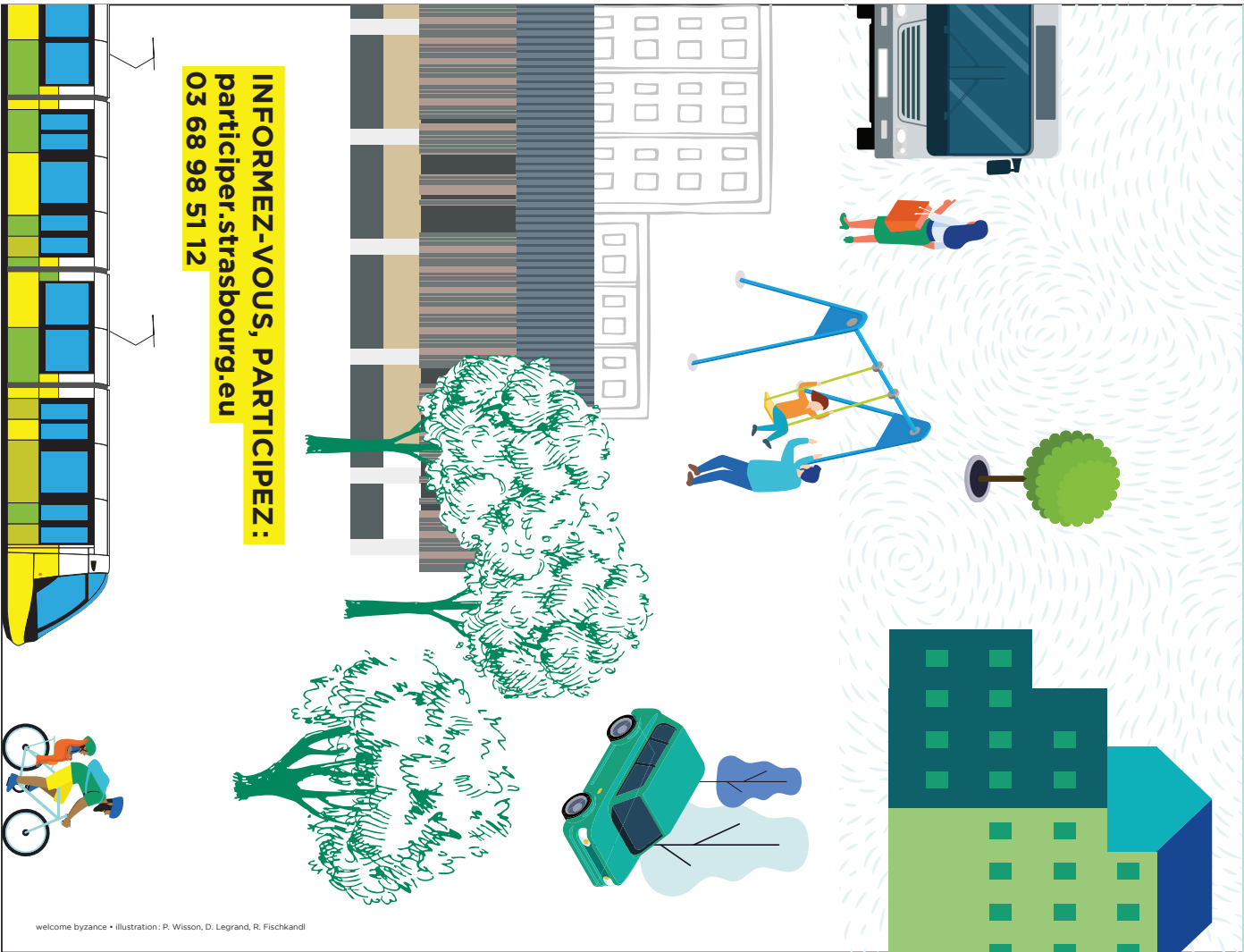
■ Dans les registres d'observations mis à disposition dans les lieux suivants :

- |   |                                       |  |
|---|---------------------------------------|--|
| Centre commercial Place des Halles à l'accueil, 1 <sup>er</sup> étage | Gare routière à l'accueil/billetterie | Mairie de quartier Gare-Tribunal-Contades 33 Rue Kageneck à Strasbourg |
|---|---------------------------------------|--|

- Par courriel [projettransformationdeshalles@strasbourg.eu](mailto:projettransformationdeshalles@strasbourg.eu)

- Par courrier  
Direction des Mobilités  
Service Aménagements Tramway  
Eurométropole de Strasbourg  
1 Parc de l'Étoile  
67076 Strasbourg





**INFORMEZ-VOUS, PARTICIPEZ :**  
**participer.strasbourg.eu**  
**03 68 98 51 12**



# Transformation du secteur des Halles à Strasbourg

APAISEMENT DU CADRE DE VIE ET ACCUEIL DES CARS EXPRESS



**Concertation publique réglementaire\***  
Du 12 septembre au 10 novembre 2022

- Expositions
- Permanences
- Déambulations
- Ateliers

Ville de Strasbourg  
**PARTICIPATION CITOYENNE**  
Eurométropole de Strasbourg

\*Mise en œuvre en application de l'article 121 du décret n°1 du code de l'urbanisme et de l'article 200 du décret n°1 du code de l'environnement.

Illustration : P. Wilson, D. Legendre

## Concilier vie locale et accessibilité à grande échelle

La transformation du secteur des Halles est impulsée aujourd'hui pour **améliorer les accès au cœur de l'agglomération par les transports en communs urbains et interurbains** (bus CTS et cars CTBR) et pour permettre le **réinvestissement des espaces publics pour la vie locale**.

Une concertation réglementaire est ouverte afin de présenter ce projet déterminant dans l'évolution du centre-ville. Informez-vous et participez aux temps d'échanges pour en prendre connaissance. Vos contributions sur l'organisation des déplacements et les aménagements des espaces de vie participeront à son élaboration.

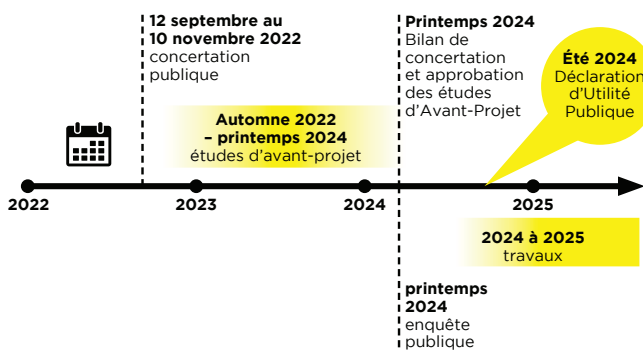


### LES OBJECTIFS DU RÉAMÉNAGEMENT :

- Redistribuer les espaces pour les différents usager-ères par la rationalisation et la réorganisation de la circulation automobile
- Maintenir un service attractif et confortable pour les usager-ères des transports en commun
- Planter des arbres et végétaliser
- Agrandir les espaces de promenade en créant de nouveaux lieux de vie
- Maintenir les accès aux différents parkings et les accès des riverain-es.
- Dans le secteur d'arrière gare, préfigurer le développement d'une desserte de cars interurbains.



### PLANNING PRÉVISIONNEL DU PROJET COORDONNÉ AVEC LE PROJET TRAM



€ COÛT ESTIMÉ DU PROJET : 5 M€

La Région Grand Est Ce projet est financé à hauteur de 40% par la Région Grand Est dans le cadre du développement du Réseau Express Métropolitain Européen (REME).

Perspective de réaménagement envisageable rue de Sébastopol



### Les rendez-vous de la concertation

#### Déambulations

- 📅 Mercredi 28 septembre de 17h à 18h30
- 📅 Vendredi 21 octobre de 17h à 18h30

Rendez-vous au square des Halles

#### Permanences

- 📅 Mardi 20 septembre de 17h à 19h Parvis de la gare routière sur l'aire de retournement des cars
- 📅 Lundi 3 octobre de 16h à 18h Place Clément
- 📅 Vendredi 14 octobre de 16h à 18h Parvis centre commercial Place des Halles devant la station tram les Halles
- 📅 Mercredi 26 octobre de 17h à 19h Square des Halles

#### Consultez l'exposition du projet :

- Parvis du centre commercial Place des Halles (station tram les Halles)
- Place Clément
- Centre commercial Place des Halles

### Forum « La Ville à vivre »

Venez-vous informer sur tous les projets du cœur de ville : stands, ateliers et réunion publique.

📅 Mercredi 2 novembre après-midi Informations et programme à venir sur [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu)

### RENSEIGNEZ-VOUS AVANT DE VOUS DÉPLACER

Les dates, lieux et horaires des rencontres sont susceptibles de varier selon les règles sanitaires en vigueur ou autres aléas.

### Donnez votre avis

- Sur le site internet [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu)
- Dans les registres d'observations mis à disposition dans les lieux suivants :
  - Centre commercial, Place des Halles à l'accueil, 1<sup>er</sup> étage
  - Gare routière à l'accueil/billetterie
  - Mairie de quartier Gare-Tribunal-Contades 33 Rue Kageneck à Strasbourg

■ Par courrier [projettransformationdeshalles@strasbourg.eu](mailto:projettransformationdeshalles@strasbourg.eu)

■ Par courrier Direction des Mobilités Service Aménagements Tramway Eurométropole de Strasbourg 1 Parc de l'Étoile 67076 Strasbourg



INFORMEZ-VOUS, PARTICIPEZ : [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu)



# Transformation du secteur des Halles à Strasbourg

APAISEMENT DU CADRE DE VIE ET ACCUEIL DES CARS EXPRESS



## Atelier des commerçant-es du centre commercial Place des Halles

**Le mardi 4 octobre de 10h à 12h**  
Salle de réunion du bâtiment Europe (3<sup>e</sup> étage)

Ville de Strasbourg  
**PARTICIPATION CITOYENNE**  
Eurométropole de Strasbourg

welcome byzance - illustration: P. Wisson, D. LeGrand

\*Mise en œuvre en application des articles L. 103-2 et R. 103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L. 221-10 du Code de l'environnement.

## Concilier vie locale et accessibilité à grande échelle

La transformation du secteur des Halles est souhaitée pour répondre aux enjeux de réinvestissement des espaces publics par la vie locale et aux enjeux plus larges d'accès au cœur de l'agglomération par les transports en communs urbains et interurbains (bus CTS et cars CTBR).



### LES OBJECTIFS DU RÉAMÉNAGEMENT :

- Redistribuer les espaces pour les différents usager-ères par la rationalisation et la réorganisation de la circulation automobile et des espaces piétons (devenir de la passerelle au droit de la place Clément ?).
- Maintenir un service attractif et confortable pour les usager-ères des transports en commun
- Planter des arbres et végétaliser
- Agrandir les espaces de promenade en créant de nouveaux lieux de vie tel qu'un espace marché sur la rue de Sébastopol
- Maintenir les accès aux différents parkings et les accès des riverain-es.
- Dans le secteur d'arrière gare, préfigurer le développement d'une desserte de cars interurbains.

**COÛT ESTIMÉ DU PROJET: 5M€**

La Région Grand Est Ce projet est cofinancé à hauteur de 40% par la Région Grand Est dans le cadre du développement du Réseau Express Métropolitain Européen (REME).

Une concertation réglementaire est ouverte du 12 septembre au 10 novembre.

**i** En tant que commerçant-e du secteur, venez vous informer et donner votre avis lors de l'atelier du mardi 4 octobre.

**Vous ne pouvez pas participer à l'atelier ?** Demandez le compte-rendu à l'adresse suivante: [projettransformationdeshalles@strasbourg.eu](mailto:projettransformationdeshalles@strasbourg.eu)

**Consultez l'exposition du projet :**

- Parvis du centre commercial Place des Halles (station tram les Halles)
- Place Clément
- Centre commercial Place des Halles



Retrouvez toutes les modalités de concertation sur : [participer.strasbourg.eu](https://participer.strasbourg.eu)

MERCREDI  
2 NOVEMBRE 2022  
DE 15H À 21H30

ÉCOLE D'ARCHITECTURE  
6-8 BD DU PRÉSIDENT WILSON

LA VILLE  
À VIVRE #2

FORUM SE DÉPLACER

# FORUM SE DÉPLACER

Ouvert à tous-tes, ce forum est l'occasion de découvrir et contribuer aux projets de mobilités qui vont transformer le centre-ville de Strasbourg.

## PROGRAMME

**15h-20h** : Accès libre aux stands d'information : extension de la ligne G, le tram vers le Nord, transformation du secteur des Halles, la restructuration du réseau de bus, la zone à trafic limité, la place Oasis, l'Agence du climat.

**15h30-19h** : Ateliers participatifs d'une durée de 1h30 :

- Quels aménagements pour le Ring ?
- Transformation du secteur des Halles.
- Nouveau partage de l'espace public et stationnement : secteur Neustadt.

**Ateliers accessibles sur inscription avec possibilité de garde d'enfants.**

**20h-21h30** : Synthèse des contributions et échanges en réunion publique en présence de M<sup>me</sup> la Maire.

Informations, inscription et compte-rendu sur [participer.strasbourg.eu/ville-a-vivre](https://participer.strasbourg.eu/ville-a-vivre)  
Renseignez-vous avant de vous déplacer. Organisation susceptible de varier.

MERCREDI 2 NOVEMBRE 2022  
ÉCOLE D'ARCHITECTURE - 6-8 BD DU PRÉSIDENT WILSON



QUARTIER  
DES HALLES

# Transformation du secteur des Halles à Strasbourg

APAISEMENT DU CADRE DE VIE ET ACCUEIL DES CARS EXPRESS



Le projet se poursuit.  
Participez!

## Atelier Parc des Halles et place Clément

**Vendredi 14 avril**

Rendez-vous de 17h à 19h  
Place Clément

Nous vous attendons pour enrichir le projet  
d'aménagement de votre quartier !

participer  
.strasbourg.eu

# Transformation du secteur des Halles à Strasbourg

APAISEMENT DU CADRE DE VIE ET ACCUEIL DES CARS EXPRESS

## Perspective de réaménagement du parc des Halles

Le square des Halles  
devient un véritable  
parc. Réorganisation  
et optimisation des  
circulations pour apaiser  
le cadre de vie  
et accueillir  
les cars express.



Credit photo: Alfred Peter

## Perspective de réaménagement de la rue de Sébastienopol

Créer une promenade  
piétonne sur la rue  
de Sébastopol.



Credit photo: Alfred Peter

## Concilier vie locale et accessibilité à grande échelle

La transformation du secteur des Halles est souhaitée pour répondre  
aux enjeux de réappropriation des espaces publics par la vie locale  
et aux enjeux plus larges d'accès au cœur de l'agglomération par  
les transports en commun urbains et interurbains (bus CTS et cars CTBR).

participer  
.strasbourg.eu

INFORMEZ-VOUS,  
PARTICIPEZ :  
participer.strasbourg.eu

projettransformationdeshalles@strasbourg.eu





Le square des Halles aujourd'hui...



... et tel qu'il sera après transformation. Photos DNA/EMS

STRASBOURG/QUARTIER DES HALLES

## Concilier l'entrée de ville avec la quiétude des riverains

**Jusqu'au 10 novembre prochain, une concertation publique a lieu concernant la transformation du secteur des Halles à Strasbourg. Un aménagement urbain modeste en termes de budget, mais crucial en termes d'urbanisme.**

Autour du centre commercial des Halles, la lisibilité des modes de déplacement est inversement proportionnelle à l'importance du « hub » multimodal déjà présent. On peut rappeler que ce secteur est le principal point d'entrée des voitures à Strasbourg, donnant accès aux trois parkings des Halles (P1, P2 ou P3) ainsi qu'au parking Kléber.

La gare des cars interurbains est le point d'arrivée de cinq lignes qui amènent tous les jours 5 000 personnes sur site. Enfin, le square des Halles compte 2 200 passages quotidiens de cyclistes.

« Ce qu'on aimerait préfigurer, avec l'aménagement du secteur, c'est à la fois un cadre de vie pour les habitants, l'attractivité commerciale du secteur et l'accessibilité à plus grande échelle de la ville », indique Alain Jund, vice-président de l'Eurométropole en charge des mobilités.

Une accessibilité qui soit un peu décarbonée, s'entend, en substituant tant que faire se peut les transports en commun aux flux d'automobilistes. « À partir du 11 décembre, la première mesure du REME (Réseau express métropolitain européen, mis en œuvre en partenariat avec la région Grand Est) se traduira par l'arrivée de 800 trains supplé-



La congestion actuelle de l'avenue de Sébastopol : l'augmentation de l'offre en transports en commun espère corriger ce constat. Photos DNA/Jean-Christophe DORN

mentaires par semaine à la gare centrale voisine », rappelle Alain Jund.

« Avec l'augmentation de l'offre de cars interurbains d'ici 2025, on doublera potentiellement le nombre de voyageurs quotidiens (de 5 à 10 000, donc) à l'arrivée dans ce secteur ». Et là, on n'a pas encore évoqué « l'arrivée à terme, dans le secteur, du tram reliant Strasbourg à Schiltigheim et Bischheim », poursuit l' élu.

Lors d'une déambulation avec les riverains, l'élue référente du quartier, Marie-Dominique Dreyssé, et des techniciens de l'EMS ont fait le

tour de l'affaire vendredi soir. Ce qui a permis une revue de détail des grands principes retenus.

### ■ La gare routière déménagement

D'ici 2024 la gare routière, à l'arrière du centre commercial, n'existera plus à cet endroit. L'espace gagné sera partiellement au profit de la végétalisation, le square existant étant amené à doubler de surface.

En lieu et place de la gare routière, on aura une « gare passante », c'est-à-dire une simple voie réservée aux bus avec des stations. L'augmen-

tation des fréquences sur ces lignes fera en sorte que les cars vont repartir plus souvent directement pour leur trajet en sens inverse. Les cars qui devront être « stockés » avec leurs conducteurs en pause iront provisoirement sur un terrain à proximité du siège de la CTS et de son dépôt de Cronembourg.

Dans l'idéal, et in fine, cette gare routière des cars interurbains pourrait être implantée sur l'arrière-gare, si les discus-

sions (« laborieuses », de l'aveu d'Alain Jund) avec la SNCF aboutissent pour la mise à disposition du terrain et le creusement d'un tunnel piéton supplémentaire sous les voies ferrées qui permettrait de raccorder les usagers au centre-ville de manière efficace.

Enfin, pour éviter la congestion automobile rue des Halles, les entrées et sorties du parking P2 se feraient à l'avenir par la rue du Travail.

### ■ Place aux piétons sur le boulevard de Sébastopol :

Sur le boulevard Sébastopol, les cars continueront de circuler le long du centre commercial, qu'ils devront toujours contourner pour sortir de la ville. En face, en revanche, le même boulevard pourrait se transformer en zone de rencontre. La voie serait dotée par ailleurs d'une piste cyclable bidirectionnelle connectée, via le pont de Paris, au futur ring cycliste.

### ■ Apaiser la rue du Marais-Vert

Il est prévu, sur cette rue enclavée, d'élargir les trottoirs en retirant le stationnement en voirie. Un nouvel alignement d'arbres pourrait apporter du charme à cette voie tristounne. Pour apaiser le flux de circulation, cette dernière serait réservée aux riverains et aux cars interurbains. Par ailleurs, l'entrée dans le parking P1 pourrait se faire par la rue de l'Ancienne-Gare, évitant donc le contournement actuel du centre commercial pour ces voitures.

Depuis la place de Haguenau et via la rue de Wissembourg, un tram venu de Bischheim et Schiltigheim aura, d'ici 2026, une station sur le boulevard Wilson. Une des hypothèses d'implantation de cette station mettrait la rue du Marais Vert en impasse. Resterait le tunnel Marais Vert/Wodli pour les véhicules souhaitant sortir de la ville.

MSK



La gare routière laissera place, d'ici 2025, à une « gare passante ».

## Des registres, un forum

Pour s'informer ou s'exprimer sur ces aménagements, on pourra se rendre à la permanence de ce mercredi 26 octobre (17h à 19h) au square des Halles. On peut lire la plaquette du projet en ligne sur le site internet [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu), qui recueille également les avis. Ceux-ci peuvent être adressés aussi par courriel à l'adresse : [projettransformationshalles@strasbourg.eu](mailto:projettransformationshalles@strasbourg.eu). Enfin, des registres d'observations sont mis à disposition au centre commercial (accueil du 1<sup>er</sup> étage), à la billetterie de la gare routière et en mairie de quartier (33, rue Kageneck).

Le mercredi 2 novembre, un forum intitulé « Se déplacer » est ouvert à tous à l'école d'architecture (6-8, boulevard Wilson) sur l'ensemble des projets de mobilités concernant Strasbourg. De 15 h à 20 h, accès libre aux stands d'information (extension de la ligne G, tram vers le nord, transformation du secteur des Halles...). De 15 h 30 à 19 h, ateliers participa-



Déambulation publique dans le cadre de la concertation sur le réaménagement du secteur. Photo DNA/Jean-Christophe DORN

tifs d'une durée d'1 h 30 sur le ring cycliste, le secteur des Halles, le partage de l'espace public dans la Neustadt. De 20 h à 21 h 30, synthèse des contributions et échanges en réunion publique en présence de la maire. Inscriptions sur [participer.strasbourg.eu/ville-a-vivre](http://participer.strasbourg.eu/ville-a-vivre).

## VITE DIT

### VILLE À VIVRE Ateliers participatifs sur les déplacements

Ce **mercredi 2 novembre**, les habitants sont invités à venir s'informer et à s'exprimer dans le cadre du deuxième forum « La Ville à vivre », consacré aux déplacements, aux projets de développement des mobilités et leurs impacts sur l'espace public au centre-ville de Strasbourg. De 15 h à 20 h, dans les locaux de l'école d'architecture (6-8 boulevard du Président-Wilson), des stands d'information permettront au public de se renseigner et d'échanger à propos des différents projets engagés : les extensions de la ligne G du BHNS et du tram vers le Nord, la trans-

formation de la gare routière des Halles, la restructuration du réseau de bus, la zone à trafic limité et la place Oasis. Il sera également possible de rencontrer l'Agence du climat pour des conseils personnalisés, ainsi qu'Atmo Grand Est pour échanger sur l'impact de notre mobilité sur la qualité de l'air.

De 15 h 30 à 19 h, trois ateliers participatifs d'une durée d'1 h 30 sont également au programme, avec pour thèmes les projets suivants :

- Quels aménagements pour le Ring ?
- Réaménagement du secteur des Halles
- Nouveau partage de l'espace public et stationnement : secteur Neustadt.

L'inscription sur partici-



**Le réaménagement du secteur des Halles est à l'ordre du jour.**

Photo archives DNA/  
Jean-Christophe DORN

per.strasbourg.eu/ville-a-vivre est fortement recommandée pour participer à ces ateliers (le nombre de places étant limité par la capacité d'accueil de la salle) ; possibilité de garde d'enfants.

De 20 h à 21 h 30, une réu-

nion plénière, avec restitution des contributions et échanges avec la salle, viendra clore le forum, en présence de Jeanne Barseghian, maire de Strasbourg.

### POLITIQUE VÉLO Jakubowicz pointe des insuffisances et des renoncements

Le conseiller municipal (Horizons) Pierre Jakubowicz s'est fendu d'un courrier au sujet de la politique cyclable de la Ville de Strasbourg, pointant des insuffisances et des renoncements : « Comment se déclarer ville cyclable quand le vol de vélo, sport local très répandu, n'est combattu par aucune politique ambitieuse, notamment en matière de

prévention et de sanction ? » L'élu d'opposition dénonce un « déficit massif d'arceaux à vélos », mais aussi la réduction des aides à l'achat de vélo : « la politique publique locale en matière de vélo consiste à supprimer l'aide à l'achat de vélo au niveau municipal et de restreindre l'aide métropolitaine ».

Pierre Jakubowicz cible aussi le service Vel'hop, engorgé, où les listes d'attente s'allongent : « Comment se déclarer ville cyclable quand la liste d'attente pour obtenir un Vel'hop est de plus de deux mois et que ce service, manifestement dysfonctionnel depuis des années, n'est pas réformé pour mener une politique ambitieuse en matière de service public du vélo ? »

## Strasbourg : concertation sur le réaménagement du secteur Halles/Gare routière jusqu'au 10/11/2022

**La Ville de Strasbourg • Commune située dans le département du Bas-Rhin, en région Grand Est • Population : 287 228 habitants • Superficie : 78,26**

km<sup>2</sup> • Intercommunalité : Eurométropole de Strasbourg • Maire : Jeanne... lance une concertation préalable sur le projet de réaménagement du secteur des Halles/Gare routière du 12/09 au 10/11/2022. Le quartier situé au nord de la ville est caractérisé par la présence de la gare routière, un centre commercial et des parkings, à proximité de la principale gare ferroviaire.

Le projet de réaménagement s'inscrit dans le contexte du projet de "Ville à vivre", porté par la Ville de Strasbourg, et du déploiement du réseau express métropolitain européen (REME) porté par l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est qui prévoient de modifier l'offre de transports.

« Le réaménagement du secteur des Halles/Gare routière vise à répondre conjointement aux enjeux métropolitains de mobilité avec le maintien de l'accès au cœur de l'agglomération par les cars express ainsi que des bus urbains et aux enjeux de réappropriation des espaces publics par la vie locale », selon la Ville de Strasbourg. La Ville de Strasbourg prévoit de faire du secteur des Halles un « point central de desserte du réseau interurbain faisant le lien naturel entre les quartiers gare et centre-ville » et « l'un des principaux points d'entrée au centre-ville de Strasbourg ».

Une enveloppe prévisionnelle de 5 M€ HT est estimée pour la mise en œuvre de ce projet (sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg) avec une prise en charge des investissements à la hauteur de 40 % par la Région Grand Est.

Les grands objectifs du projet de réaménagement du secteur

secteur Halle

Passer d'une gare routière avec du battement à une gare en passage. Ceci permettra la réorganisation des arrivées et départs des bus urbains et interurbains autour des Halles, avec un besoin estimé à ce stade d'une dizaine de quais.

Sécuriser et fiabiliser les circulations bus et cars tout au long de leur itinéraire.

Libérer des espaces publics afin notamment d'agrandir les espaces verts existants et de développer l'usage des modes doux.

Rationaliser et réorganiser la circulation automobile autour des Halles, de sorte à maintenir les accès aux différents parkings et les accès des riverains mais en rééquilibrant la place des différents modes.

## Secteur arrière gare

Assurer le bon fonctionnement des cars interurbains et de leurs dessertes voyageurs durant les travaux du tramway.

Permettre la diamétralisation de certaines lignes interurbaines avec un point de contact à proximité du cœur de ville.

Préfigurer un aménagement complet en arrière gare à plus long terme par l'aménagement d'une surface de stationnement et de desserte des cars interurbains.

## Sécurisation des itinéraires d'accès pour le dernier kilomètre

Améliorer le cheminement piéton entre le secteur de l'arrière gare et le centre-ville (rue Wodli).

Adapter le carrefour entre la rue du Rempart et la rue Wodli si nécessaire pour permettre les accès des cars.

Prioriser les cars interurbains dans la Petite rue des Magasins pour entrer dans Strasbourg.

## Chargement en cours



<https://img.newstank.fr/crop/fill/28cf1cdd6a7771e77c5030520bd634ef/0/0/310/162,75/1200/627/image-article-262067.jpg>



# Permanence 20/09 Halles

## Parvis de la gare routière

Nombre de participants: 15 personnes, majoritairement des usagers des transports

Sujets évoqués:

- Stationnement résident:
  - Inquiétude devenir du stationnement sur voirie.
  - pas de tarif résident dans les parkings Halles. 2-3 personnes
  - Résidéo pas accessible au quartier des Halles. 2-3 personnes
- Travaux Parcus P3 : pas d'information des riverains pour le démarrage des travaux.
- Accès des cars CTBR: Vont-ils être maintenus comme aujourd'hui ? Préoccupation de 4-5 personnes.
- Fréquentation square.
- problèmes mendicité
- Plaintes fréquentation/ sentiment insécurité rues du rempart
- Conflits piétons-vélo actuellement sur la rue de Sébastopol

# 221003\_Permanence du 3 octobre 2022

## Place Clément

Nombre de participants: 13 personnes, majoritairement des riverains

Sujets évoqués:

- Sorties du parking P2 sur 2 files, c'est problématique car engorge la voie bus.
- Le temps de parcours du bus 75 est bien sur l'autoroute mais c'est très lent en arrivant aux Halles, parfois de grosses difficultés pour arriver jusqu'au couloir bus. La priorité est vraiment de sécuriser les temps d'accès pour les bus et cars.
- Le terminus des cars 75 CTS- CTBR rue de Sébastopol. Parfois certains bus ne vont pas jusqu'au bout de leur arrêt et bloquent l'accès des autres cars. Le reprise est parfois très éloignée de l'arrêt
- Un espace pour les jeunes manque dans le quartier. Ils se massent à l'entrée du centre commercial des Halles, il manque une ouverture vers l'extérieur. Pkoi pas un petit snack/ Camion pizza.
- Pourquoi pas des arrêts de cars supplémentaires lors du retournement au dépôt
- Square : SDF et mandiants, peu incitatif pour passer du temps dans le square.
- TROP de conflits piétons vélos;
- Tarif résidéo : pourquoi pas de tarif ici, je dois payer 75 à 110 €.
- Habitant faubourg de Saverne, leur secteur va jusqu'au marais Vert : aura-t-on droit au tarif incitatif? --> réponse normalement oui.
- Habitant du quartier: accès du centre commercial sur le côté Sébastopol vraiment très étroits. On ne peut pas se croiser.
- Question sur la passerelle: à qui appartient-elle et sera-t-elle supprimée un jour, ce serait bien dans le réaménagement pour avoir un véritable effet.
- Résidant quai Finkmatt : de plus en plus de voitures au fil du temps. Les quais sont engorgés de voiture par les gens qui cherchent des détours. Comment ferez-vous concrètement pour réserver la circulation aux transports et aux seuls riverains? --> on va l'étudier.
- Résidante rue des Halles: question sur l'ancien Glacis, sera-t-il touché? --> réponse non.
- La façade des Halles sera-t-elle végétalisée? --> réponse: Entité privée. Ne sait pas.
- Faire en sorte que les arrêts de bus ne soient pas tous concentrés sur le quai Kléber et les Halles, davantage diffuser par les autres Ponts via des arrêts Fbg de Saverne.
- Habitante du quartier: gros problème pour se stationner dans le quartier : problème du tarif pour le quartier. Résidéo. Souhaiterai aussi bénéficier du tarif.

# Permanence 14/10/2022

## Parvis Sud Centre commercial des Halles, devant station tram

Nombre de participants : environ 40 personnes

Sujets recensés :

- Souhait de maintien de desserte des cars à l'emplacement actuel, surtout pour les personnes âgées, ne pas les laisser dans la nature, l'aération des locaux d'attente des voyageurs par rapport au covid
- Ring vélo : pas une bonne idée
- Carrefour rue du travail avec rue d'Ingwiller problématique pour la circulation automobile.
- Remarque sur le stationnement en ouvrage, trop cher et pas incitatif.
- Problèmes de sécurité du quartier.
- Blocage de la rue des Bonnes gens et rue Clément. Drive pour déposer les enfants les voitures bloquent toute la situation. Problème de sécurisation des traversées.
- L'agrandissement du square est très positif
- Penser aux espèces d'arbres.
- Herbes taillées plus rarement favorise l'humidité.
- Ne pas oublier le piéton dans les aménagements, ils sont plus en danger que les cyclistes.
- Passerelle, dommage de l'abandonner car symbole de l'architecture des années 70 ;
- Favorable à la piétonisation de la contre-allée pour plus d'espaces marchables ;
- Pourquoi ne pas mettre la gare routière dans le parking ou en souterrain ou même sur l'espace gare aux marchandise prévu pour le battement des cars ?
- Îlot sur le quai intérieur dangereux quai de paris.
- Inquiétude sur la circulation dans le quartier, préserver des voies de délestages (pb sortie des écoles).
- Favorable maintien de la desserte des bus
- Blocages de circulation parfois en sortie de trémie rue Wodli.
- Favorable à l'apaisement des rues
- Ring vélo et suppression de circulation VP va encore empirer la vie des riverains (riverain rue du Marché), on ne pourra plus accéder au chez nous pour charger/décharger la voiture...
- Sue Sébastopol bien penser aux cyclistes, souvent en conflit avec les piétons et véhicules, faire des pistes propres non sur voirie...
- Pour accéder aux parkings cœur de ville, en venant de l'ouest, il faudra traverser la plate-forme tramway, emprunter la rue du Travail et ça complique l'accès...proposition de faire un boucle petite rue des Magasins et Wodli (sens unique)
- Ring vélo et réservation de la trémie aux bus : comment font les riverains pour circuler ?  
inquiétude plan de circulation
- les pensionnaires de l'ABRAPA n'ont pas de place de stationnement dédiée, mais ils ont quelques places PMR gratuites sur la voirie (contre-allée square devant les commerces), il faudra en prévoir sur la voirie ou alors les places gratuites dans les parkings car beaucoup de personnes dépendantes de leur véhicule...

# Permanence 26/10/2022

## Square des Halles

Nombre de participants : 23 personnes

Sujets évoqués :

- La desserte car sera-t-elle maintenue aux Halles. CTBR ? Rassurée \*2 personnes
- Alsace Nature : quelles sont les possibilités de renaturation de l'espace Halles ?
- Craintes engorgement rue du travail avec cumul des contraintes P2 + Kleber + flux actuel. Le trafic va beaucoup augmenter.
- Constat d'un accroissement du trafic rue du Travail, demande de mieux le maîtriser.
- Constat difficultés intersection sortie du P2 avec flux vers Kleber et flux bus.
- Constat difficulté de tourne à gauche en sortant du P2
- Pourquoi toutes ces voitures viennent s'embourber en centre-ville ?
- Favorable accès au P1 par rue de l'Ancienne Gare pour éviter le feu côté Sud.
- Pour venir jusqu'à Strasbourg de l'Ouest, avec la ZFE, il y a-t-il des parkings pour le report modal vers le car interurbain? Il faudrait que le 230 s'arrête au parking GCO au 1er janvier 2023 avec l'ouverture de la ZFE.
- favorable à l'agrandissement du parc \*2
- L'arrière gare oui, mais avec le percement du tunnel des postes.

## Projet de transformation du secteur des Halles à Strasbourg Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express

### Déambulation du 28-09-2022

#### Participants hors Eurométropole : 16 personnes

#### Participants Eurométropole:

- Sophie Dupressoir - Adjointe municipale en charge des mobilités actives et référente du quartier Tribunal-Contades.
- Léa Le Thomas - Direction de Territoire - référente participation citoyenne
- Tanja Hannemann – Direction de Territoire
- Hélène Antoni - Historienne - Police du bâtiment
- Pascal Weltz – surveillant de chantier - Service Aménagements Tramway
- Sophie Mascarell - Cheffe de projet – Service Aménagements Tramway
- Philippe Pagenot – Adjoint au chef de service – Aménagements Tramway
- Laurent Stemmelen – Chargé de mission Réseau Express Métropolitain Européen - Service AOM.

La déambulation démarre par une présentation de l'historique du quartier puis celle des enjeux et grandes évolutions concernant les transports interurbains. Enfin sont présentés les grandes intentions du projet.

Parcours déambulation et points d'arrêt



### **Sujets relevés au fil de la déambulation :**

- Interventions des participants
- ➔ *Réactions et réponses de l'EMS*

### **Accès aux parkings :**

- La sortie du P2 est mal conçue car il faut tourner autour de la partie de tunnel comblée. On peut faire beaucoup mieux ! Est-il possible de faire un aménagement qui permette de ressortir plus directement vers le square des Halles ?
- Actuellement difficile de sortir du P2 lorsqu'il y a de la circulation. Les véhicules qui sortent sont obligés de prendre la voie du bus.
- ➔ *Oui en effet, actuellement l'aménagement est provisoire le temps que le terrain de comblement du tunnel soit stabilisé. Le projet de transformation des Halles prévoit de réaménager tout ce secteur. L'intersection du P2 avec la rue de Sébastopol sera travaillée dans le cadre du projet.*
- Ce nouveau fonctionnement est intéressant car il donnera plus de place pour les cars

### **Passerelle**

- Quel devenir pour la passerelle ?
- ➔ *Le devenir de la passerelle sera évoqué avec le centre commercial en même temps que l'amélioration des accès au Centre commercial depuis la rue de Sébastopol en face la Place Clément.*
- ➔ *Point d'information EMS : Travail en cours avec les parents d'élève de l'Institut Notre Dame des Mineurs et de l'école St Jean pour qu'ils se stationnent gratuitement dans le P3 sur le mode d'une dépose-minute: Les accès sont en cours de discussion avec PARCUS.*

### **Contre-allée rue de Sébastopol :**

- Inquiétude sur le plan de circulation : Comment sortira la rue de la Toussaint si la contre-allée rue de Sébastopol est piétonisée ? Inquiétude concernant un accroissement possible des difficultés de circulation dans le quartier en général.
- ➔ *Le plan de circulation fin sera étudié dans le cadre du projet afin de maintenir un niveau d'accessibilité satisfaisant pour les riverains tout en limitant la place de la voiture.*
- S'il y avait une piste cyclable, il faudrait pouvoir y circuler dans les 2 sens, ça serait mieux.
- ➔ *De plus en plus, le vélo reprendra sa place sur la chaussée et pas par une piste sur le trottoir. L'aménagement pour les vélos sur cette section n'est pas défini à ce stade, mais ce qui est sûr c'est qu'il faudra aménager un trajet confortable et sécurisé depuis la rue des Halles pour rejoindre le Ring.*

### **Quai Kléber :**

- Étroitesse au niveau du commerce qui fait l'angle car passage bus + piétons + vélos : tous les flux se croisent dans un espace très réduit.
- ➔ *Demain, avec le ring sur le quai intérieur de la Grande Ile, les cycliste circulant actuellement sur le quai Kléber seront sans doute moins nombreux.*
- Les bus font vibrer les immeubles quand ils circulent et stationnent sur les quais.
- Demande d'habitants concernant les arceaux à vélos présents au milieu de la rue de Sébastopol : il faudra absolument les laisser ou les replacer autre part car ils sont tous très occupés (d'autant plus que certains habitants ne peuvent pas garer leurs vélos dans leur immeuble ou cour donc n'ont pas d'autres choix que de stationner leur vélo sur les arceaux publics).
- ➔ *Cette forte occupation des arceaux montre qu'il y a une demande à satisfaire dont il faudra tenir compte dans le projet. Concernant le stationnement mieux sécurisé, un*

*tout nouveau parking à vélo, gratuit, vient d'être aménagé au rez-de-chaussée du P3. Il intégrera également d'autres services.*

**Rue du Marais Vert et Rue de l'Ancienne Gare :**

- Oui pour le réaménagement de la rue !
  - ➔ *Intervention Sophie Dupressoir : Il sera nécessaire d'améliorer le maillage cyclable dans tout ce secteur.*
- La rue du Marais Vert sera-t-elle à double sens ?
  - ➔ *Un double sens sera nécessaire sur petite section Nord entre la rue de l'Ancienne Gare et les entrées au P1.*
- Rue de l'Ancienne Gare, Comment va-t-elle fonctionner ? Dans les deux sens ? Y aura-t-il des feux pour gérer l'intersection ?
  - ➔ *La faisabilité d'un double sens sera étudié pour permettre la boucle autour des Halles par les bus. Ceci sera fonction du schéma de desserte bus (quel bus s'arrête où ?) qui n'est pas défini à ce stade.*

**Stationnement**, ce n'est pas normal que le parking en ouvrage soit trop cher pour les gens habitant hors de la Grande Ile, avec un delta de 25€ à 100€.

- ➔ *Une incitation tarifaire est à l'étude pour les résidents.*
- Si on veut agrandir les espaces verts mais qu'on permet la circulation dans la petite rue place des Halles devant le square (côté immeubles), il y aura toujours des embouteillages. Les ambulanciers passent dans cette rue.
  - ➔ *Les intentions du projet consistent à réserver la place autour du square à la circulation des bus uniquement (et éventuellement secours). Il sera recherché dans le projet que les voitures ne traversent plus la place comme aujourd'hui. La petite contre-allée devant les immeubles pourrait quant à elle être réaménagée pour agrandir les espaces verts.*

**Arrière Gare :**

- ➔ *Point d'information EMS : L'aménagement de l'arrière gare sera nécessaire afin d'avoir une solution pour la desserte des cars durant les travaux. Les rabattements vers les stations de tram en amont de l'hypercentre seront également proposés.*

## Projet de transformation du secteur des Halles à Strasbourg Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express

### Déambulation du 21-10-2022

**Participants hors Eurométropole : 9 personnes**

**Participants Eurométropole:**

- Marie-Dominique Dreyssé – Élué référente de quartier Gare
- Léo Bruder – Direction de Territoire – Chargé de missions de quartier
- Nathalie King – Direction de Territoire – Correspondante de quartier
- Christelle Ladenburger – Direction de Territoire – Chargée de missions de quartier
- Eric Chenderowsky – Directeur Urbanisme et territoires
- Gilles Brochard – Chef de service – Aménagements Tramway
- Nasim Robati - Cheffe de projet – Service Aménagements Tramway
- Laurent Stemmelen – Chargé de mission Réseau Express Métropolitain Européen - Service Autorité Organisatrice des Transports Collectifs

La déambulation démarre par une présentation de l'historique du quartier puis celle des enjeux et grandes évolutions concernant les transports interurbains. Enfin sont présentés les grandes intentions du projet.



### **Sujets relevés au fil de la déambulation :**

- Interventions des participants
- ➔ *Réactions et réponses de l'EMS*

### **Square des Halles :**

- Problème de fréquentation du square, notamment depuis que les bancs se sont installés. Il faudra veiller aux aménagements futurs pour ne pas créer les lieux propices aux dealers de drogues.
- Avec l'hôpital souterrain au droit de la gare routière actuelle, la plantation des arbres ne pose pas de problème ?
- La trémie qui autrefois permettait d'accéder depuis la Petite rue des Magasins à la rue de Sébastopol, allégeait la circulation et évitait les remontées de fils sur la Petite rue des Magasins. Pourquoi elle a été comblée ?

### **Gare routière :**

- La nuisance de la gare routière à cause des moteurs qui tournent même pendant la nuit pour de la climatisation ou du chauffage.
- Pourquoi ne pas déplacer la gare routière à côté de la gare centrale ?
- ➔ *Tant que les installations de maintenance de la SNCF sont sur l'espace arrière-gare, le foncier n'est pas disponible et la traversée des voies ferrées n'est pas possible. Les discussions sont en cours avec la SNCF afin de pouvoir mobiliser le foncier.*
- L'augmentation de l'offre interurbain ne crée pas plus de pollution ?
- ➔ *L'objectif de l'augmentation de l'offre interurbain en termes d'amplitude et de cadence (dans le cadre du REME routier) est d'inciter plus les habitants de la première et deuxième couronne à prendre les transports en commun, et d'abandonner la voiture particulière qui créera plus de pollution.*
- Des espaces d'attentes seront prévus pour les voyageurs ? aujourd'hui les usagers des cars ont cette possibilité de monter dans les cars même si ils ont de l'avance et être à l'abri des intempéries, ceci étant d'autant plus important pour les personnes âgées.
- ➔ *Nous avons bien pris note de cette demande.*

### **Accès aux parkings :**

- À l'issue des aménagements, le fait d'avoir des entrées/sorties du P2 par la rue du Travail ne créerait pas de remontée de fils sur la rue de Sébastopol et la rue du Travail quand le parking sera saturé (comme pour le parking Gutenberg) ?
- ➔ *Les parkings du secteur des Halles ne bénéficient pas du même niveau de fréquentation que le parking Gutenberg, et une attention particulière sera accordée aux accès afin d'éviter au maximum des difficultés d'accès.*
- Pourquoi ne pas fermer définitivement le parking Kléber qui est source d'embouteillage sur la rue de Sébastopol, ou le réserver aux riverains de l'Ellipse Insulaire ?
- L'entrée et sortie du P1 par la rue de l'Ancienne Gare ne sera pas possible, car les deux entrées existantes donnent accès à deux niveaux différents du parking.
- ➔ *Ceci sera regardé en détail en phase études et avec les gestionnaires des parkings.*

### **Passerelle**

- La dépose de la passerelle a-t-elle était envisagée, vu que l'accès est de toute façon tout le temps fermé au public ?
- ➔ *Le devenir de la passerelle sera évoqué avec le centre commercial en même temps que l'amélioration des accès au Centre commercial depuis la rue de Sébastopol en face la*

*Place Clément. Elle constitue une issue de secours pour l'ensemble du complexe immobilier des Halles, mais ne constitue plus un accès au centre commercial.*

**Contre-allée rue de Sébastopol :**

- Inquiétude sur le plan de circulation : en cas de piétonisation de cette contre-allée, risque d'avoir des flux importants des riverains du quai Kléber qui emprunteront la trémie des Halles, alors qu'avec mise à double sens de la trémie pour les bus ceci n'est pas souhaité. Pourquoi ne pas transformer ce contre-allée en zone partagée avec les riverains/les livraisons/ les piétons et les cyclistes ?
- ➔ *Le plan de circulation fin sera étudié dans le cadre du projet afin de maintenir un niveau d'accessibilité satisfaisant pour les riverains tout en limitant la place de la voiture.*
- Il ne faudra pas mettre les cyclistes avec les piétons sur la rue de Sébastopol (pas de zone de rencontre), qui constitue un axe important d'accès au Ring. Il faut bien travailler cette liaison avec le Ring au niveau du pont de Paris.
- ➔ *De plus en plus, le vélo reprendra sa place sur la chaussée et pas par une piste sur le trottoir. L'aménagement pour les vélos sur cette section n'est pas défini à ce stade, mais ce qui est sûr c'est qu'il faudra aménager un trajet confortable et sécurisé depuis la rue des Halles pour rejoindre le Ring.*

**Rue du Marais Vert et Rue de l'Ancienne Gare :**

- Les bus font vibrer les immeubles quand ils circulent : limiter la vitesse sur la rue du Marais Vert à 30km/h.
- Les habitants de la rue du Faubourg de Saverne auront droit aussi d'emprunter la trémie des Halles pour rentrer chez eux ?
- ➔ *Le plan de circulation fin sera étudié dans le cadre du projet, afin de maintenir un niveau d'accessibilité satisfaisant pour tous les riverains.*
- Comment seront identifiés les riverains de la rue du Marais Vert pour pouvoir emprunter la trémie des Halles ? une sorte de macaron sur les voitures ?
- ➔ *Nous n'avons pas encore la réponse à cette question.*

**Rue des Halles :**

- Entre la future station tram sur le boulevard et le pont de Paris, faire en sorte que les piétons ne soient pas obligés de changer de trottoir, avec des trottoirs larges et aisés.

## Projet de transformation du secteur des Halles à Strasbourg Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express

### ATELIER avec les commerçants Lundi 26/09/2022

#### Étaient présents :

##### Administration:

- Joël Steffen - Adjoint municipal en charge du tourisme, du commerce et de l'artisanat
- Léa Le Thomas - Direction de Territoire - référente participation citoyenne
- Franck Cimbaro - Directeur de Territoire Gare/Halles/Laiterie, Grande île/Finkwiller, Tribunal/Contades
- Agathe Thiery - assistante de communication
- Sophie Mascarell - Cheffe de projet Tram Nord - Halles
- Elisabeth Mertz - Instructrice foncière - responsable du dispositif d'indemnisation des commerçants
- Gilles Brochard - Directeur de projet Tram Nord - Halles

##### Commerçants présents:

- Fabrice Dunis - Librairie Le Camphrier : - rue de Pâques
- Jean-Benoît Langevin - Biocoop Le Quai des Halles - contre-allée rue de Sébastopol
- Bruno Barrault - Barrault orthopédie - rue du Marais Vert

L'équipe projet de l'Eurométropole présente le projet: sa genèse, les intentions d'aménagement et les perspectives envisageables, le calendrier, le budget, les modalités de participation à la concertation.

Joël Steffen expose le contexte avec un projet de la municipalité de transformation importante de Strasbourg et des usages.

#### Sujets évoqués:

Un projet vu de manière positive par les trois participants pour transformer les espaces public et l'image du quartier, la reconquête des espaces publics et les changements dans les itinéraires d'accès aux parkings.

#### Rue de Sébastopol:

##### Constat actuel :

- Site compliqué et peu agréable, mais surtout trop de congestion dans la file d'accès à la Grande Ile et au parking Kléber.
- Contre allée : très faible flux de voiture, présent seulement à certains moments de la journée.

##### Attentes quant au projet:

- Avis favorable pour transformer le secteur : apaisement important avec changement de réglementation vers une piétonisation (avec l'accès à certains horaires) ou d'une zone de rencontre. La perspective d'aménagement proposée est positive.
- Demande principale: maintien des possibilités de livraison dans de bonnes conditions. NB: Biocoop, ce sont 4 à 5 palettes tous les deux jours.

#### Place Clément:

- Cette place a un gros potentiel pour la vie de quartier, il faudrait réfléchir à des choses pour l'animer. Certains résidents seraient intéressés par un petit marché de producteurs par exemple.

#### Rue du Marais Vert:

##### Constat des participants:

- Une rue désagréable, polluée par les gaz d'échappement.
- Pas assez de verdure. Façade aveugle centre commercial qui conduit à une rue d'un seul côté.
- Secteur où le stationnement sur voirie pourrait trouver sa place dans les parkings, situés juste à côté.

##### Attentes quant au projet

- De très fortes attentes pour verdir la rue,
- Faire plus de place aux piétons est prioritaire.
- Possible d'améliorer les conditions de sécurité pour le vélo (même si la rue n'est pas un chemin principal)?
- Essayer de maximiser la réduction de trafic: possible de faire sortir le P1 par les quais?
- Opportunité de donner plus de vie à cette rue si accès PMR au centre commercial aussi par ce côté (aujourd'hui, seulement accès PMR par le parvis Sud). Le centre commercial fonctionne comme un "aimant" (locomotive quant aux flux piétons qui cherchent à y accéder et dont peuvent bénéficier les commerces alentours).
- Demande de maintien de possibilités de stationnement PMR, indispensables pour la desserte du magasin d'orthopédie.

#### Rue de Pâques:

- Constat: rue qui sert de circulation aux camions de livraison, aujourd'hui peu compatible avec les usages qui se développent (terrasses et flux piétons et vélo). Les commerçants de la rue verraient d'un bon œil qu'elle soit piétonnisée avec une réglementation plus cadrée des livraisons.
- Une opportunité d'y développer un chemin piétonnier préférentiel pour se rendre à la gare centrale (Rue de Pâques, rue Moll...).

L'équipe projet se tient à disposition en cas de question (adresse mail du projet). Au cours du projet, d'autres ateliers pourraient se tenir, plus précis sur les aménagements à venir. Une communication spécifique sera faite.

## **Projet de transformation du secteur des Halles à Strasbourg** **Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express**

### **ATELIER avec les commerçants du centre commercial Places des Halles** **Mardi 04/10/2022**

Étaient présents :

Administration:

- Joël Steffen - Adjoint municipal en charge du tourisme, du commerce et de l'artisanat
- Philippe Pagenot – Adjoint au chef de service \_ Service Aménagements Tramway \_ EMS
- Nasim Robati - Cheffe de projet Tram Nord/Halles \_ Service Aménagements Tramway \_ EMS
- Franck Cimbaro - Directeur de Territoire Gare/Halles/Laiterie, Grande île/Finkwiller, Tribunal/Contades

Centre commercial Place des Halles:

- Lionel Schneider – Directeur du centre
- Emeline Lamamy \_ Chargée marketing & communication du centre
- Eric Metzger \_ Responsable Technique ASCH s/c CEGIP
- Caroline Loiseau \_ superviseuse Paul Strasbourg
- Julien Bieth \_ responsable cycles Decathlon Place des Halles

L'équipe projet de l'Eurométropole présente le projet: sa genèse, les intentions d'aménagement et les perspectives envisageables, le calendrier, le budget, les modalités de participation à la concertation.

Sujets évoqués/Attentes quant au projet:

- Devenir de la passerelle Place Clément : une dépose est-il envisagé ? le CC Place des Halles et l'équipe projet de l'EMS travailleront conjointement sur ce sujet, afin de trouver une solution technique adéquate pour remplacer la passerelle par une sortie depuis le niveau supérieur du CC sur le trottoir de la rue de Sébastopol. Les modalités des financements respectifs de ce projet de dépose/reconstitution d'une sortie de secours restent à définir.
- Demande de maintien d'accessibilité de sas de livraison dans le P2 dans de bonnes conditions.
- Inquiétude du directeur du centre quant au nombre de places attribuées aux détenteurs du titres Résidéo pour les riverains du secteur des Halles dans le parking P3 et l'équilibre à trouver avec le nombre de places restant disponibles pour les visiteurs du centre.
- Avec le réaménagement de la rue du Marais Vert, l'accès depuis le CC Place des Halles vers la gare centrale sera davantage mis en valeur. Quid la mise en accessibilité (rampe, ascenseur, monte-personne,...) de cet accès du centre qui deviendra un accès à privilégier pour les usagers de la gare qui surveillent les arrivées/départs des trains depuis le CC moyennant les panneaux d'affichage installés dans le centre ?
- Intégration du projet de création d'un puit de rejet pour les unités de climatisation du complexe immobilier des Halles, sur l'emprise de l'actuelle gare routière. Le travail est

déjà engagé entre le complexe immobilier et l'EMS avec des réunions techniques visant à assurer une réflexion commune sur son intégration dans le cadre du réaménagement du secteur des Halles.

Les présents ont été invités à contribuer au projet de manière officielle par le biais des moyens mis à disposition tels que l'adresse mail du projet, le site [participier.strasbourg.eu](http://participier.strasbourg.eu) et les registres papiers à disposition notamment à l'accueil du centre commercial. Le centre commercial fera une contribution officielle également.

L'équipe projet se tient à disposition en cas de question (adresse mail du projet). Les permanences et déambulations à venir jusqu'à la fin de cette phase de concertation réglementaire (le 10 novembre 2022) sont des occasions d'échange avec les riverains et les usagers sur le projet. Le forum « Se déplacer » du 2 novembre dans le cadre de démarche « Strasbourg, la ville à vivre » est l'occasion de s'informer sur les différents projets mobilité du cœur de ville et de prendre part aux consultations (toutes les informations sont consultables sur [participier.strasbourg.eu](http://participier.strasbourg.eu), rubrique Strasbourg, la ville à vivre). À l'issue de cette phase de concertation, l'équipe projet reviendra vers les riverains et les usagers début 2023, avec des scénarios d'aménagement plus précis et enrichis par les contributions et les enseignements de la concertation.

## Projet de transformation du secteur des Halles à Strasbourg Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express

### ATELIER avec les associations thématiques mobilité Jeudi 13 octobre 2022

#### Étaient présents :

##### Administration:

- Léo Bruder: Direction de Territoire - Chargé de mission Gare Tribunal Centre
- Tanja Hannemann : Direction de Territoire Gare Tribunal Centre
- Franck Cimbaro : Directeur de Territoire Gare Tribunal Centre
- Sophie Mascarell : Cheffe de projet – Aménagements Tramway
- Nasim Robati : Cheffe de projet – Aménagements Tramway
- Philippe Pagenot : Adjoint au chef de service – Aménagements Tramway

##### Représentants d'associations présents:

- Serge Asencio, représentant Cadr'67
- Gabriel Reeb : Président **C'cité** (nouveau nom de la Fédération des Aveugles Alsace Lorraine Grand Est).
- Ludovic Spitz : Responsable des opérations , chargé de mission accessibilité C'cité

L'équipe projet de l'Eurométropole présente le projet: sa genèse, les intentions d'aménagement et les perspectives envisageables, le calendrier, le budget, les modalités de participation à la concertation.

#### Sujets évoqués:

Enjeux vélos observations du Cadr'67:

- Limite entre le projet et le reste: soigner le lien entre le projet et les aménagements vélos alentour : un enjeu de bien traiter les connexions. (Exemple, ne pas oublier le Pont de Paris entre Les Halles et le Ring).
- Sur les quais Kléber, Finkmatt il y a des problèmes de conflits vélos avec les autres modes, c'est inconfortable. Trémie à double sens bus : Quid des vélos sur ce secteur ?  
*Réponse EMS : La philosophie est plutôt de les basculer sur le Ring. Cela permettra de limiter les conflits sur le quai Kléber et au niveau de la station tramway.*
- Problèmes actuels sur les feux au débouché Sébastopol/Kléber non respectés.  
*Réponse EMS : La gestion du carrefour sera reprise dans le cadre du projet.*
- P3 forme une coupure surfacique très nette entre les quartiers : nécessité de renforcer les liens Est-Ouest pour les piétons, en complémentarité de liens Nord-Sud vers le centre-ville.
  - Passage privé de l'ES à revoir pour améliorer les perméabilités.
  - Prise en compte des piétons et des cyclistes sur les boulevards.
- Des améliorations sont aussi à amener au niveau du passage sous le tunnel rue Wodli.
- Des connexions vélos à préserver depuis Cronembourg, rue du Travail
- Ne pas oublier la desserte des commerces de la contre-allée (livraison, dépose, stationnement cycles).

- Aménagements secteur rue de Sébastopol : privilégier une séparation des modes, ou organiser un itinéraire attractif à l'écart des piétons.

C Cité:

- Pas de remarques particulières concernant le projet à ce stade. Le 21 octobre l'association participera à la déambulation et suivra la concertation sur [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu).

**Projet de transformation du secteur des Halles à Strasbourg**  
**Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express**

**ATELIER avec les assemblées des quartiers**  
**Tribunal\_Contades/Grande Ile /Gare**  
**Mardi 18/10/2022**

**Étaient présents :**

**Administration:**

- Sophie Dupressoir – Éluée référente de quartier Tribunal - Contades
- Salem Drici – Élu référent de quartier Grande-Île
- Gilles Brochard - Directeur de projet Tram Nord - Halles
- Nasim Robati - Cheffe de projet Tram Nord - Halles
- Léa Le Thomas - Direction de Territoire - référente participation citoyenne
- Nathalie King - Direction de Territoire - correspondante de quartier
- Morgane Fleury - Direction de la Participation Citoyenne - Cheffe de projet démocratie locale

**Riverains/membres des assemblées de quartiers présents:**

- Anne-Marie VICTOR
- Jean-François REMMER
- Camille BERTRAND

M. Brochard présente le projet: sa genèse, les intentions d'aménagement et les perspectives envisageables, le calendrier, le budget, les modalités de participation à la concertation.

**Sujets évoqués:**

Q: Est-ce que la recherche d'un financement européen a été envisagée pour le projet afin de réduire les coûts ?

R: Le projet n'est pas éligible aux subventions européennes.

Q: Quel est le périmètre exact du secteur arrière-gare pour l'aménagement de premiers quais bus ?

R: Le périmètre n'est pas encore clairement identifié, les discussions sont en cours avec la SNCF afin de mobiliser le foncier nécessaire.

Q: Le complexe immobilier des Halles, très imposant dans le paysage du secteur et pas d'une qualité architecturale remarquable (urbanisme des années 70), est-il une entité privée ou publique ? Est-il prévu de procéder à des travaux d'embellissement et rénovation extérieure, comme la récente rénovation intérieure ?

R: Il s'agit d'une entité privée ; néanmoins l'équipe projet du secteur des Halles est en contact avec le complexe immobilier pour plusieurs interfaces :

- entre la future station tramway sur le boulevard Wilson (au Nord du P3) et l'entrée Nord du centre commercial Place des Halles,

- entre la place Clément et la passerelle du centre commercial, qui constitue une sortie de secours pour le centre en cas d'incendie,
- entre les façades du complexe et l'espace public, qui se traduit par les accès au centre commercial.

Mme Dupressoir : un travail de revalorisation de l'espace public et en conséquence des commerces, sera mené particulièrement au niveau de la place Clément et de la rue de Sébastopol.

Q : Quid le parking P3 qui est également un élément imposant dans le paysage, un travail sur les façades est-il prévu ? Avec du verdissement ?

R (Mme. Dupressoir) : les travaux sur le P3 sont en cours, les façades seront végétalisées, et de nouveaux services tels que des bornes de recharges VE, du service de consigne pour colis et l'offre Résidéo pour les riverains du secteur des Halles seront proposés.

Q : Le service Résidéo est proposé dans le P3 pour les habitants du centre-ville, mais pas pour les habitants du secteur des Halles ?

R (Mme. Dupressoir) : Une concertation est en cours sur le sujet du stationnement en ville, avec un questionnaire sur le site [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu) ; nous connaissons le résultat de l'enquête dans les prochains mois, et une décision sur le service Résidéo sera prise à l'issue de cette phase de concertation.

Q : Le complexe des Halles constitue une rupture pour les cheminements naturels Est-Ouest dans le quartier. Il faut soit le traverser moyennant un effort montée/descente qui n'est guère aisé vu les escaliers étroits sur la rue de Sébastopol et seulement pendant les horaires d'ouverture du centre commercial (hors nuits et dimanche), soit le contourner (ce que font beaucoup des riverains du secteur). Il se révèle être une véritable coupure urbaine.

Pour les traversées Est-Ouest en contournant le centre commercial, un passage sous le bâtiment d'és facilitant jadis ce mouvement, a été fermé pour les raisons de sécurité. En passant sur le boulevard Wilson, les modes doux sont contraints de passer derrière l'arrêt de bus dans un espace très restreint et peu aisé. En passant par le parvis Sud du centre commercial, nous rencontrons des conflits piétons/cycles.

R : Une réflexion technique sera menée sur les connexions Est-Ouest en lien avec le centre commercial.

Q : Comment pourrait-on imaginer la connexion entre la gare centrale et l'arrière-gare et entre l'arrière-gare et le secteur des Halles ? Par le prolongement du tunnel en face du terminus tram C pour la première ? Et quid pour la seconde avec les cheminements piétons peu aisés de la rue Wodli ?

R : Une connexion à créer avec le secteur arrière-gare en prolongeant le tunnel de « la Poste » est à l'étude. Concernant la rue Wodli, l'idée est de travailler les cheminements modes doux jusqu'aux quais intérieurs en lien avec le Ring, ainsi qu'avec le projet du développement du tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur le boulevard Wilson et le projet de transformation du secteur des Halles.

Q : Le carrefour Wilson/Faubourg de Saverne est un cauchemar pour ceux qui le traversent, quel que soit le mode de déplacement. Qu'est ce qui est prévu pour ce verrou ?

R : Ce carrefour constitue un vrai défi pour le projet du tramway sur le boulevard Wilson. Cette problématique est bien prise en compte dans les études à venir .

Q : Pour aller de la place de Haguenau jusqu'à la gare centrale, en tant que cycliste, je préfère emprunter la rue des Magasins plutôt que la rue de Wissembourg et le boulevard Wilson qui ne sont pas dotés d'itinéraires cyclables continus et aisés. L'itinéraire allant de la petite rue des

Magasins au secteur arrière-gare (rue du Rempart) est très difficile et accentogène, tout comme l'itinéraire rue Wodli vers le boulevard Wilson (passage sous le tunnel).

R (Mme. Dupressoir) : Les aménagements cyclables sur le secteur arrière-gare et le boulevard Wilson seront repris dans le cadre du programme Vélostrass. Par ailleurs, de nouveaux aménagements continus et confortables seront réalisés dans le cadre du projet tramway.

Q : Au niveau du parvis Sud du centre commercial Place des Halles, beaucoup de flux se croisent et sont en conflit : piétons, cyclistes, voitures et bus dans le souterrain, tram... il faudra peut-être retirer un ou deux modes de déplacement pour apaiser le secteur.

R : La circulation des voitures sera interdite (sauf pour les riverains de la rue du Marais Vert), la trémie ayant vocation à être réservée à la circulation des bus à double sens. Par ailleurs, une partie des flux piétons /cyclistes sera basculée sur les quais intérieurs avec le Ring modes doux.

Q : La piste cyclable bidirectionnelle sur le pont de Paris est coupée en arrivant sur la rue de Sébastopol et il y a un manque de jalonnement pour les cyclistes.

R : Les aménagements des projets Halles et Ring permettront de rendre ce secteur plus lisible et facile à emprunter grâce à une meilleure répartition des flux.

Q : Le dispositif de vélorue sera-t-il élargi dans les rues du centre-ville ? Par exemple pour la rue du Noyer où les cyclistes n'ont pas d'aménagement dédié ?

R (Mme. Dupressoir) : La rue du Noyer fait partie de l'Ellipse Insulaire et est donc considérée comme zone prioritaire pour les modes doux.

R (M. Drici) : Avec l'aménagement du Ring, 500 arceaux vélo (1000 places vélo) seront installés sur le parcours afin d'inciter les cyclistes de laisser leurs vélos à l'extérieur de l'Ellipse Insulaire et marcher les derniers mètres jusqu'à la destination pour apaiser le cœur de ville.

L'équipe projet se tient à disposition en cas de question (adresse mail du projet). Les permanences et déambulations à venir jusqu'à la fin de cette phase de concertation réglementaire (le 10 novembre 2022) sont des occasions d'échange avec les riverains et les usagers sur le projet. Le forum « Se déplacer » du 2 novembre dans le cadre de démarche « Strasbourg, la ville à vivre » est l'occasion de s'informer sur les différents projets mobilité du cœur de ville et de prendre part aux consultations (toutes les informations sont consultables sur [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu), rubrique Strasbourg, la ville à vivre). À l'issue de cette phase de concertation, l'équipe projet reviendra vers les riverains et les usagers début 2023, avec des scénarios d'aménagement plus précis et enrichis par les contributions et les enseignements de la concertation.

## **Projet de transformation du secteur des Halles à Strasbourg** **Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express**

### **ATELIER Forces Vives** **Jeudi 27/10/2022**

#### **Étaient présents :**

**Participants atelier :** 16 participants

#### **Administration et organisation:**

- Philippe Pagenot – EMS - Direction des Mobilités- service Aménagements Tramway
- Sophie Mascarell – EMS - Direction des Mobilités- service Aménagements Tramway

#### **Déroulé de l'atelier :**

L'équipe projet de l'Eurométropole présente le projet: sa genèse, les intentions d'aménagement et les perspectives envisageables, le calendrier, le budget, les modalités de participation à la concertation.

Les participants sont invités à s'exprimer pour poser des questions et contribuer à l'amélioration du projet.

#### **Recueil des attentes des participants :**

- Faire cesser les squats et nuisances sonores nocturnes (incivilités nocturnes).
- Des difficultés pour traverser le site dans les directions Est-Ouest : Rue du Travail vers rue du Marais Vert.
  - o Réouverture du passage de l'ES souhaitée pour limiter les détours à vélo Place Clément vers la Gare.
  - o Y aura-t-il ouverture du centre-commercial? Il faudrait vraiment pouvoir le traverser facilement en Est-Ouest et élargir les accès.
- Il faudrait vraiment mieux utiliser l'espace de la trémie comblée.
- Dans l'aménagement de la place Clément: effacer tous ces tuyaux. Il faut faire des espaces de convivialité Place Clément. Il faudrait mieux traiter le lien piéton et l'animation entre rue du Faubourg de Pierre et Place Clément.
- Touristes arrivés Bld Wilson
- Parking relais Rives de l'Aar semble insuffisamment jalonné et identifié par les visiteurs : il est très pratique pour rejoindre le centre-ville et n'est pourtant que peu utilisé.
- Il faudrait dissuader les gens de s'engouffrer directement au centre. Davantage inciter les personnes à utiliser les parkings périphériques
- Attention revêtements de sol pas de pavés anciens, qui posent problèmes pour les personnes à mobilité réduite.
- Forfait stationnement en ouvrage + accès à une courte durée stationnement sur voirie. Attention avec la réduction des places de stationnement pour les personnes âgées qui nuira à leur mobilité : « ma voiture remplace mes jambes ».

## Projet de transformation du secteur des Halles à Strasbourg Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express

### ATELIER du FORUM « Se déplacer » Mercredi 2/11/2022

#### Étaient présents :

Participants atelier : 8 participants

#### Administration et organisation:

- Géraldine Rousselle - animatrice
- Gilles Brochard – EMS - Direction des Mobilités- service Aménagements Tramway
- Sophie Mascarell – EMS - Direction des Mobilités- service Aménagements Tramway

#### Déroulé de l'atelier :

Après une présentation succincte du projet et de ses objectifs, les participants sont invités à s'exprimer en deux temps :

- Les questions qu'ils se posent sur le projet : compréhension du projet, interrogations et inquiétudes éventuelles.
- Les propositions pour le projet

Les différentes interventions sont inscrites sur des post-its, lesquels sont positionnés sur la carte du projet.

#### Restitution sur carte

#### Questions/interrogations

- Comment accéder au quartier de la gare depuis le Nord ?
- Comment sera améliorée la sécurité des cyclistes sur les boulevards ?
- Crainte de difficultés croissantes de la sortie voiture du Faubourg de Saverne.
- Comment circuler à vélo entre la Place de Haguenau et le Faubourg de Saverne (effet « mur » des Halles) ?
- Stationnement dans le quartier : comment se garer avec la diminution de l'offre et à quelles conditions ? Question posée pour le quartier Halles et Gare.
- Les entrées et sorties du P1 seront-elles comme sur le plan ? Comment faire pour faire l'entrée et la sortie côté Nord ?
- Quelles conditions d'attente sont prévues pour les usagers des cars de la CTBR ?
- Crainte d'un cumul des contraintes pour la circulation dans le tunnel côté sud des Halles. Comment sera régulé l'accès pour limiter aux riverains et aux transports en commun ?
- Pourquoi ne pas avoir intégré la rue du Noyer dans le périmètre, afin d'assurer la couture avec le centre-ville ? Il y a dans cette rue un problème de cumul des contraintes et tous les usagers sont pénalisés.
- Pourquoi maintenir une boucle de circulation à travers la Grande Ile autre que riverains et livraisons ?

#### Propositions :

Dans le secteur de l'arrière gare :

- ouvrir la gare à 360 °, y compris l'accès piétons.
- Amélioration du passage des piétons rue Wodli
- Ouvrir depuis la rue Wodli, l'accès à la voie 1 du TGV, comme par le passé + jalonner.

Rue du Marais Vert :

- Prévoir un double sens vélo.

Carrefour Wodli/Wilson :

- À court terme, un sas vélo à la sortie de la rue Wodli ;
- Meilleure sécurisation du carrefour pour les cyclistes en lien avec le Faubourg de Saverne.
- Mieux sécuriser le parcours des cyclistes sur les boulevards

Gare routière :

- Prévoir un lieu d'accueil confortable et sécurisé pour attendre son car.

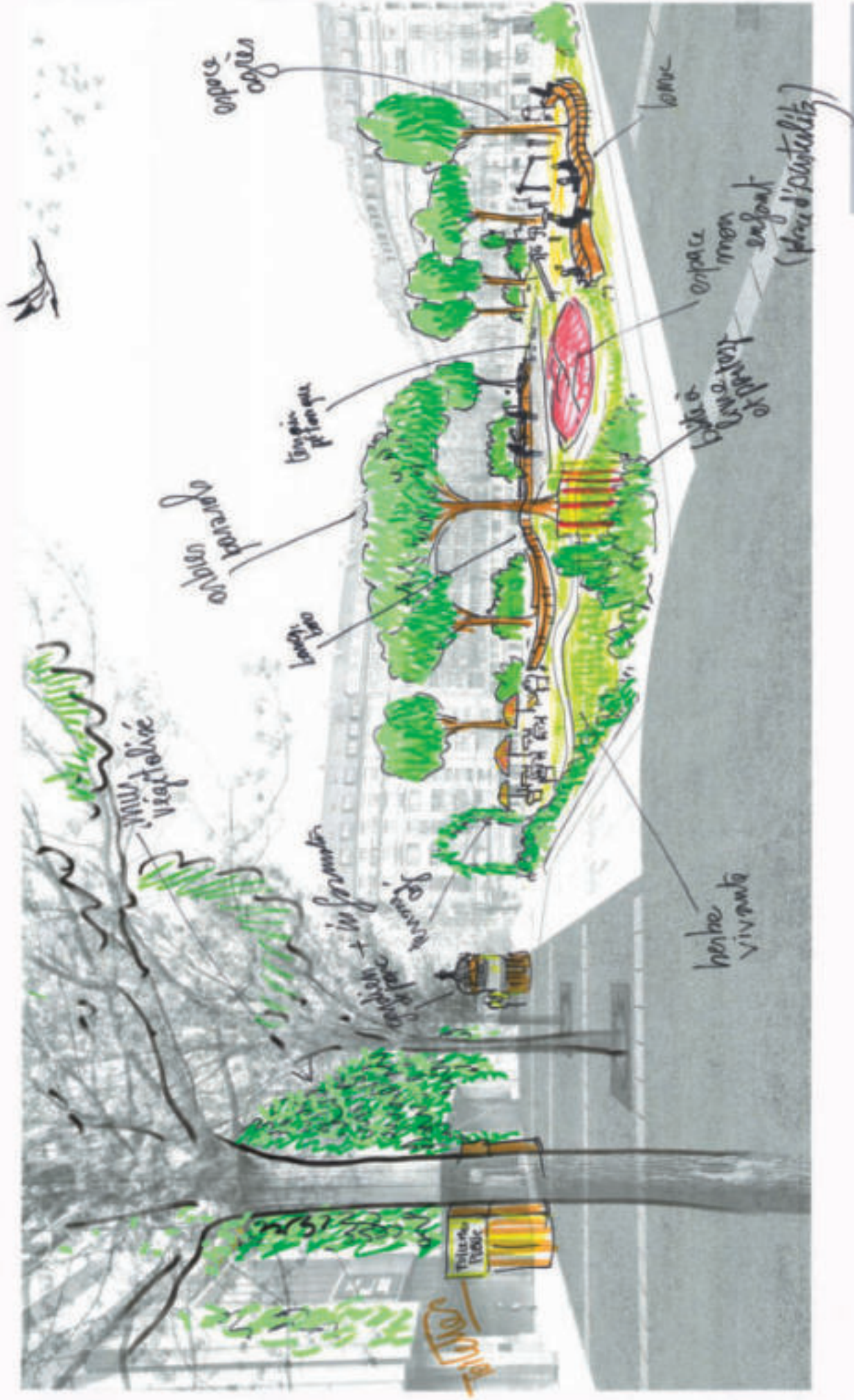
Accès Grande Ile

- Prévoir un plan internet à destination des touristes pour présenter les accès de la ville.
- Restreindre l'accès à la grande Ile avec un système de bornes (livraisons et accès parkings uniquement).
- Réaménager également la rue du Noyer.



# Transformation du secteur des Halles \_ Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express

Parc des Halles



# Transformation du secteur des Halles \_ Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express

Parc des Halles



# Transformation du secteur des Halles \_ Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express

Parc des Halles



# Transformation du secteur des Halles

— Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express

Parc des Halles



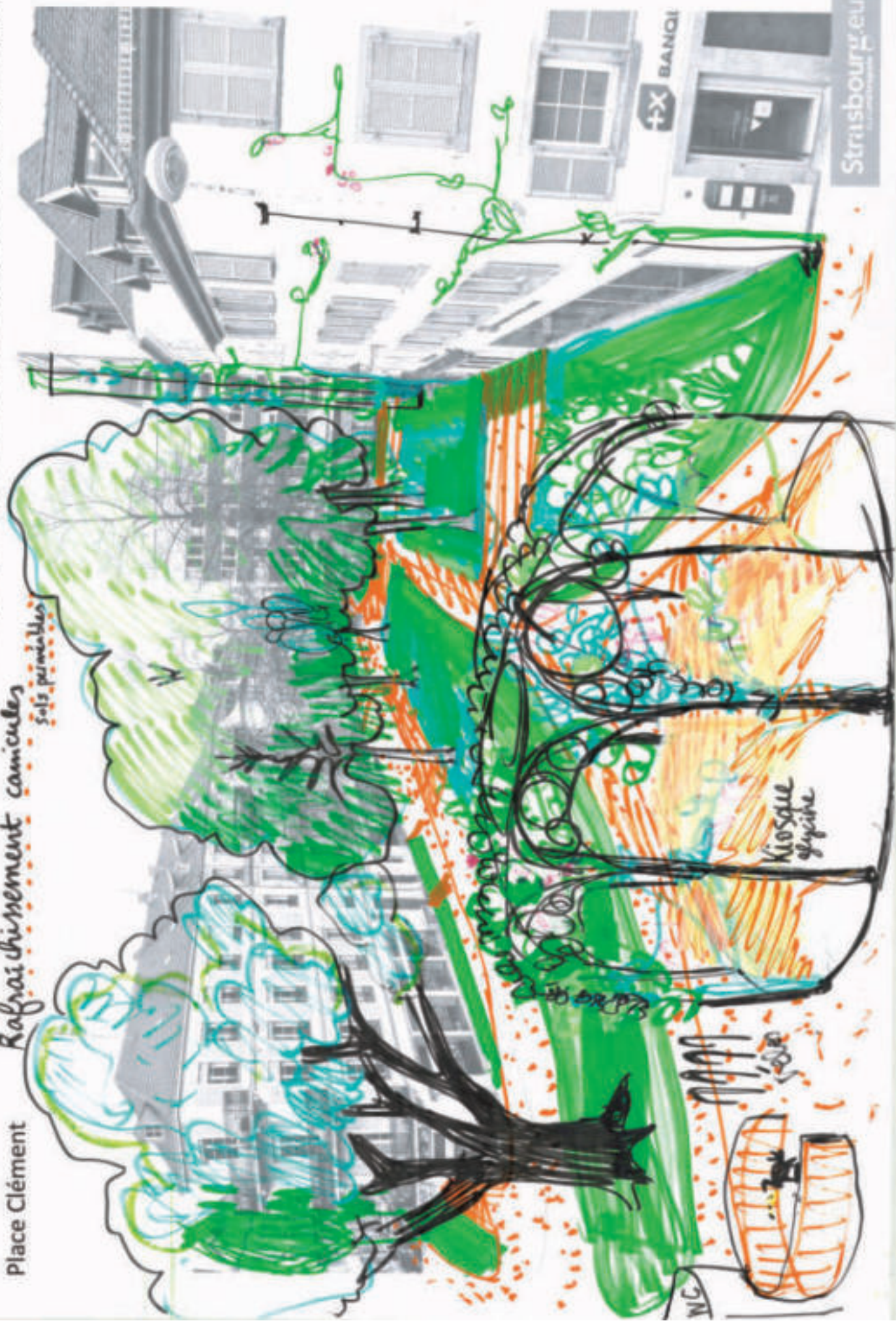
# Transformation du secteur des Halles \_ Apaisement du cadre de vie et accueil des cars express

Place Clément

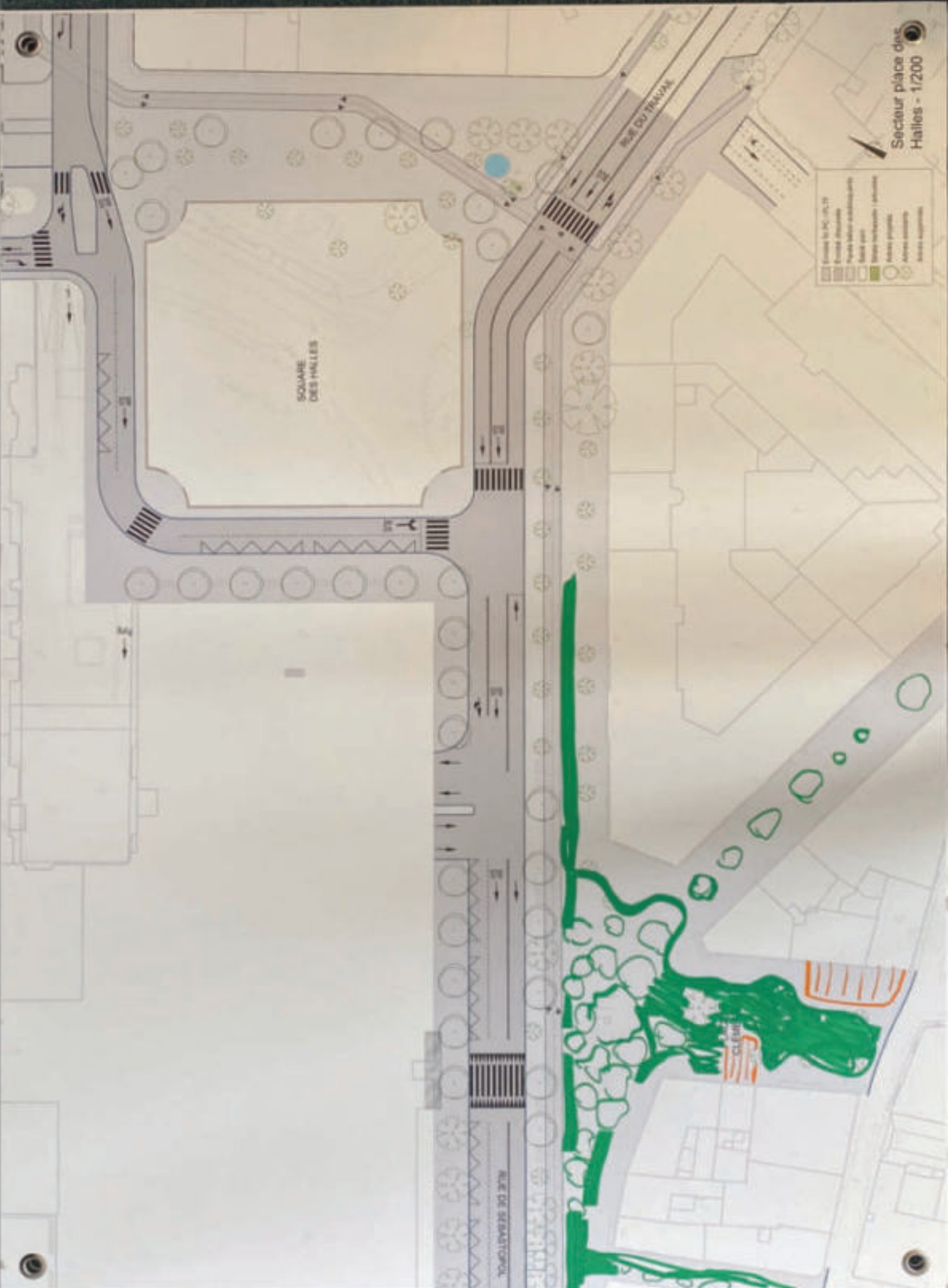
Rafraîchissement canicules

Sols perméables

ombre  
plantes vivantes



- Espace public - 1/20
- Espace attractif
- Points de vue stratégiques
- Mairie
- Espace institutionnel / scolaire
- Adresse principale
- Adresse secondaire
- Adresse latérale





## **Annexe 2**

**Relative à la délibération « Projet de Hub multimodal de Strasbourg - secteurs Halles et arrière gare : Arrêt du bilan de concertation, approbation des études d'avant-projet, transfert de maîtrise d'ouvrage de la ville de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg, poursuite des études et travaux avec la CTS »**

**Descriptif des caractéristiques techniques et fonctionnelles  
du projet de Hub multimodal de Strasbourg –  
secteurs Halles et arrière-gare**

## SOMMAIRE

<b><u>1. Présentation générale du dossier d'avant-projet .....</u></b>	<b><u>2</u></b>
<b><u>2. Le programme d'aménagement du Hub multimodal de Strasbourg – Secteurs Halles et arrière gare .....</u></b>	<b><u>2</u></b>
2.1. Objectifs fonctionnels .....	2
2.2. Caractéristiques techniques et financières .....	3
2.3. Solution d'ensemble retenue et emprises du projet .....	4
<b><u>3. Organisation des réseaux de mobilité (Circulation automobile, transports en commun, mobilités douces).....</u></b>	<b><u>6</u></b>
3.1. Principes d'accès automobile, secteurs Halles et arrière gare .....	6
3.2. L'organisation des transports en commun urbains et interurbains .....	7
3.3. Les mobilités douces .....	11
3.4. Le plan de circulation multimodal .....	12
<b><u>4. Descriptif des aménagements .....</u></b>	<b><u>13</u></b>
4.1. Aspects techniques (dimensionnement) .....	13
4.2. La rue des Halles et le square des Halles.....	14
4.3. La rue de Sébastopol.....	15
4.4. La rue du Marais Vert.....	16
4.5. La Petite rue des Magasins .....	17
4.6. Secteur arrière gare : gare routière provisoire .....	19
4.7. La rue Georges Wodli.....	21
4.8. Plantations .....	21
4.9. L'offre de stationnement automobile sur voirie .....	22
<b><u>5. Interfaces et projets connexes .....</u></b>	<b><u>23</u></b>

Le présent descriptif présente en détail les caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet de Hub multimodal de Strasbourg – Transformation du secteur des Halles décrit au stade des études d'avant-projet. À savoir :

- Le programme d'aménagement intégrant les caractéristiques financières du projet
- L'organisation des réseaux de mobilité (Circulation automobile, transports en commun, mobilités douces) ;
- Le descriptif des aménagements rue par rue ;
- Les interfaces et projets connexes considérés

## **1. Présentation générale du dossier d'avant-projet**

Les études d'avant-projet de Hub multimodal de Strasbourg – Transformation du secteur des Halles ont été réalisées en 2022-2023 par le groupement de maîtrise d'œuvre GETAS, sous la maîtrise d'ouvrage du service Aménagements Tramway de l'Eurométropole, et en collaboration avec les services de la CTS, et les services de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg, la CTBR et son autorité organisatrice la Région Grand Est.

Ce dossier d'avant-projet, est composé de sous-dossiers, à savoir :

- rapport de synthèse des études réalisées et de leurs conclusions;
- rapports d'études thématiques : diagnostic urbanisme/déplacements, étude thématique mobilités portant sur la circulation générale, les réseaux de transport, le réseau modes actifs ;
- rapports relatifs à l'aménagement : aménagements urbains dont la conception est représentée à l'aide de plans et de coupes ;
- rapports concernant la construction : réseaux, ouvrages d'art.
- rapport planning du projet ;
- rapport estimation du coût des travaux.

## **2. Le programme d'aménagement du Hub multimodal de Strasbourg – Secteurs Halles et arrière gare**

### **2.1. Objectifs fonctionnels**

Les objectifs fonctionnels assignés aux études d'avant-projet de Hub multimodal de Strasbourg sont les suivants :

Hub multimodal de Strasbourg – secteur « Halles »

Sur ce site, il s'agit de :

- Sécuriser et fiabiliser les circulations bus et cars tout au long de leur itinéraire ;

- Passer d'une gare routière avec du battement à une gare en passage. Ceci permettra la réorganisation des arrivées et départs des bus urbains et interurbains autour des Halles, avec un besoin d'une dizaine de quais ;
- Agrandir les espaces verts existants ;
- Rationaliser et réorganiser la circulation automobile autour des Halles, de sorte à maintenir les accès aux différents parkings et les accès des riverains mais en rééquilibrant la place des différents modes.

### **Hub multimodal de Strasbourg – secteur « arrière gare » (préfiguration)**

Il s'agit de l'aménagement du site situé à l'arrière des quais voyageurs de la gare centrale, dans un secteur limité par le faisceau ferroviaire au Sud et la rue du Rempart au Nord.

- Assurer le bon fonctionnement des cars interurbains et de leurs dessertes de voyageurs durant les travaux du tramway ;
- Permettre la diamétralisation de certaines lignes interurbaines avec un point de contact à proximité du cœur de ville ;
- Préfigurer un aménagement complet en arrière gare à plus long terme par l'aménagement d'une surface de stationnement et de desserte des cars interurbains.

### **Sécurisation des itinéraires d'accès pour le dernier kilomètre**

La sécurisation des temps de parcours sur les itinéraires cars et le traitement des liaisons piétonnes sera primordial pour le projet de hub multimodal de Strasbourg. Ceci passera par :

- L'amélioration du cheminement piéton entre le secteur de l'arrière gare et le centre-ville (rue Wodli) ;
- L'adaptation du carrefour entre la rue du Rempart et la rue Wodli si nécessaire pour permettre les accès des cars ;
- La priorisation des cars interurbains dans la Petite rue des Magasins pour entrer dans Strasbourg.

## **2.2. Caractéristiques techniques et financières**

Concernant les transports en commun, les caractéristiques techniques principales sont les suivantes :

- L'espace gare routière actuel est supprimé.
- Entre 12 et 15 arrêts de transports en commun sont aménagés sur l'espace public, pour faire fonctionner la desserte des cars interurbains et des bus urbains sous forme de halte.
- Des couloirs réservés sont aménagés sur la Petite rue des Magasins, la rue des Halles, la rue du Travail, la rue de Sébastopol et la rue de l'Ancienne Gare. Les voiries situées au sud du square agrandi sont uniquement réservées aux transports en commun.
- 4 à 6 arrêts seront aménagés de façon provisoire en arrière gare, ils seront accessibles par la rue du Rempart.

Concernant les circulations automobiles et les accès aux parkings :

- L'accès au parking P1 : entrée uniquement via la rue des Halles, la rue de l'Ancienne Gare et la rue du Marais Vert, sortie par la rue du Marais Vert via la trémie vers la rue Georges Wodli et l'échangeur de Cronembourg ;

- Accès au P2 : entrée uniquement par la rue du Travail, sortie possible vers la rue du Travail ou vers le pont de Paris et la Grand Ile ;
- Accès au P3 : entrée uniquement par la rue des Halles, sortie possible par la rue des Halles pour rejoindre le Nord-Centre de ville via la rue Friese/rue du Travail, ou par la rue du Marais Vert pour la sortie de ville via la trémie vers la rue Georges Wodli et l'échangeur de Cronembourg.
- Un nouvel accès au tunnel historique permet de rejoindre le parking P3 depuis la Petite rue des Magasins (par la création d'une trémie).
- L'accès au parking Wodli se fera par le boulevard Wilson.

Les aménagements du projet du Hub multimodal de Strasbourg cherchent à améliorer et à fiabiliser les services de transports en commun. Ils permettent également d'améliorer la commodité et la sécurité des circulations piétonnes et vélo. Ils sont conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des aménagements de voirie ou des arrêts bus et de cars.

Enfin, ils visent à améliorer significativement les espaces végétalisés et avec la plantation d'un maximum d'arbres.

Le coût global du projet, y compris dépenses connexes, est estimé, à l'issue des études d'avant-projet, à 12.3 M €HT (valeur juillet 2023). Ce montant comprend 10.8 M€HT de coûts « travaux ».

### **3.2. Solution d'ensemble retenue et emprises du projet**

Le projet d'aménagement du « Hub multimodal de Strasbourg – Secteurs Halles et Arrière gare » est réparti sur plusieurs secteurs opérationnels :

- Le secteur des Halles comprenant :
  - La rue des Halles et le square des Halles,
  - La rue de Sébastopol,
  - La rue de l'Ancienne Gare,
  - L'extrémité sud de la rue du Travail et la place Clément,
  - La rue du Marais Vert.
  - La Petite rue des magasins et la trémie d'accès au parking P3

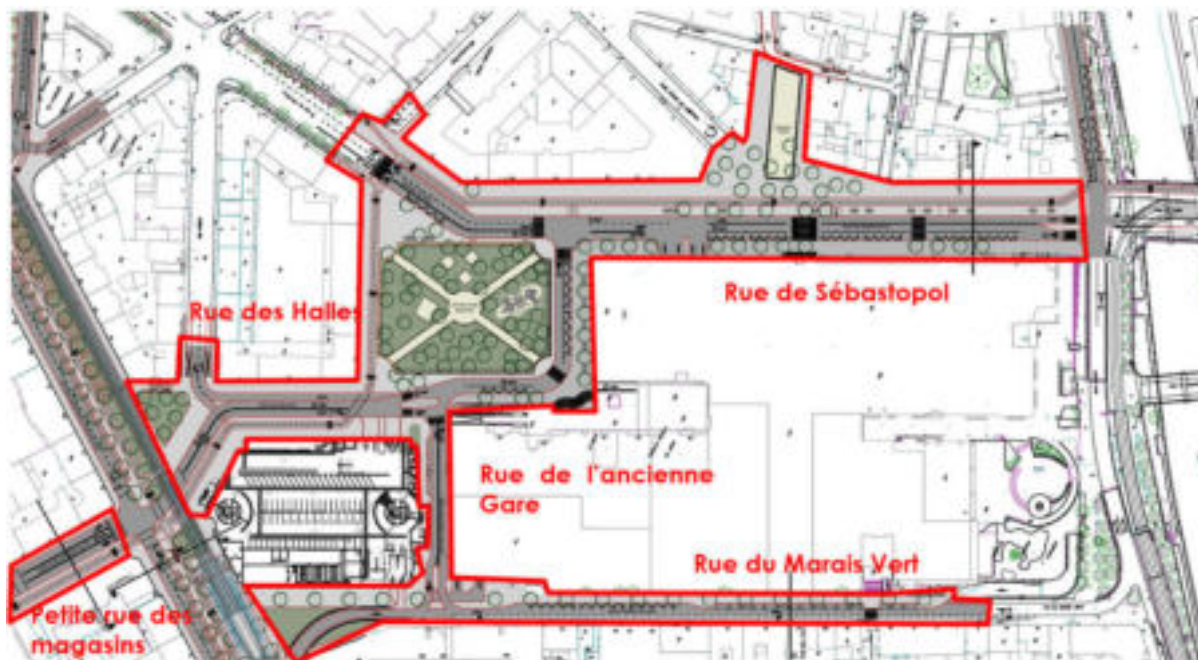


FIGURE 1 : EMPRISE DU PROJET – SECTEUR HALLES

- Le secteur arrière gare comprenant :
  - L'aménagement d'une gare routière provisoire en arrière gare,
  - L'amélioration du cheminement piéton vers le centre-ville sur la rue Georges Wodli.



FIGURE 2 : EMPRISE DU PROJET SECTEUR ARRIÈRE GARE

Les aménagements cherchent à améliorer et à fiabiliser les services de transports en commun. Ils permettent également d'améliorer la commodité et la sécurité des circulations piétonnes et vélo. Ils sont conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des aménagements de voirie ou des arrêts bus.

Enfin, ils visent à améliorer significativement les espaces végétalisés et avec la plantation d'un maximum d'arbres.

### **3. Organisation des réseaux de mobilité (Circulation automobile, transports en commun, mobilités douces)**

#### **3.1. Principes d'accès automobile, secteurs Halles et arrière gare**

Dans les secteurs « Halles » et « arrière gare » les principes d'accès automobile seront repris sur 3 temporalités :

- Horizon fin 2025 : Le réaménagement du secteur Halles-arrière gare :
  - la création d'une nouvelle gare routière provisoire en gare basse, accessible directement depuis la sortie des Halles ;
  - le secteur des Halles sera accessible depuis la sortie Halles (accès P3 et P1), via une boucle entrant par la Petite rue des Magasins et sortant par la rue Wodli, et depuis la Place de Haguenau via la rue de Bischwiller et la rue du Travail.
  - dès 2024, l'aménagement indispensable d'un couloir pour les cars de la CTBR sur la Petite rue des Magasins impliquera une contrainte forte sur l'accessibilité automobile. Un accès souterrain au parking P3 des Halles depuis la Petite rue des Magasins, en amont du carrefour avec le boulevard Wilson, sera créé afin d'en maintenir l'accessibilité.
  - La rue Wodli sera mise en sens unique sortant. L'entrée au parking Wodli se fera par le boulevard Wilson.
  - Les itinéraires d'accès aux parkings Kléber, P1, P2 et P3 des Halles seront modifiés comme suit :
    - Accès au P1 : entrée via la rue des Halles, la rue de l'Ancienne Gare et la rue du Marais Vert, sortie par la rue du Marais Vert via la trémie vers la rue Wodli et l'échangeur de Cronenbourg ou vers la rue de l'Ancienne gare et la rue des Halles;
    - Accès au P2 : entrée uniquement par la rue du Travail, sortie possible vers la rue du Travail ou vers le pont de Paris et la Grand Ile ;
    - Accès au parking Kléber : Entrée uniquement par la rue du Travail, sortie via la boucle de la Grande Ile comme aujourd'hui.
    - Accès au P3 : entrée uniquement par la rue des Halles, sortie possible par la rue des Halles pour rejoindre le Nord-Centre de ville via la rue Friese/rue du Travail, ou par la rue du Marais Vert pour la sortie de ville via la trémie vers la rue Wodli et l'échangeur de Cronenbourg.
  
- Horizon 2027 et au-delà :



- la réorganisation des lignes Fluo 67, qui sera mise en œuvre dans le cadre du projet de réaménagement du secteur Halles – Sébastopol, avec un « pôle d'échanges » linéaire le long de la rue de Sébastopol. Cette réorganisation implique un mode d'exploitation beaucoup plus proche de celui des lignes urbaines (avec des temps de régulation réduits), et la création d'aménagements de couloirs dédiés pour sécuriser les temps de trajets (voir paragraphe suivant).

Dès 2027, la réorganisation du réseau bus évoluera encore dans le cadre de l'arrivée du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, avec un nouveau schéma d'exploitation des lignes de tramway, et à proximité du secteur des Halles l'aménagement d'une nouvelle station tramway sur le boulevard Wilson et la réorganisation de certaines lignes du réseau de bus urbains



FIGURE 4 : EXPLOITATION DES BUS URBAINS À L'HORIZON 2025 DANS LE SECTEUR CENTRE NORD DE STRASBOURG

Le réseau de bus urbains déployé en 2025 aux Halles est pensé en cohérence avec les aménagements tramway à venir. Les itinéraires d'accès pour les différents transports sont synthétisés par le schéma ci-dessous.

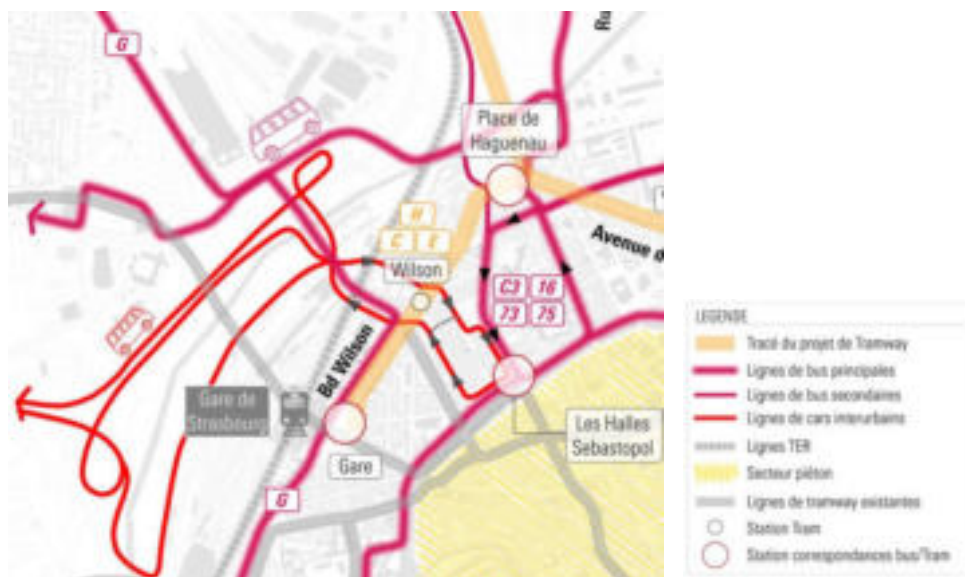


FIGURE 5 : ITINERAIRES D'ACCES DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE SECTEUR CENTRE NORD À L'HORIZON 2027

Sur un plan fonctionnel, l'aménagement du Hub multimodal de Strasbourg - secteurs Halles et arrière gare comprend :

- La réservation du passage le long du square des Halles aux seuls bus et cars, entre la rue de l'Ancienne Gare et la rue de Sébastopol. Cela permet de sécuriser les temps d'accès aux quais pour les bus et les cars. Ceci implique la réorganisation des accès aux parkings précitée.
- des voies réservées aux bus et aux cars : le circuit d'entrée et de sortie des bus et des cars sera sécurisé par des couloirs dédiés sur la quasi-totalité des parcours avec des voies réservées :
  - petite rue des Magasins, depuis l'entrée dans la trémie à proximité de la sortie M35 jusqu'au carrefour avec le boulevard Wilson ;
  - rue des halles, entre Wilson et Rue de Sébastopol ;
  - rue du travail ;
  - sur tout le linéaire de la Rue de Sébastopol.
- Entre la rue du Marais Vert (réservée bus / cars et riverains) et le square des Halles, un contre-sens bus sera aménagé rue de l'Ancienne Gare afin de permettre aux cars qui auraient effectué un arrêt ou une régulation courte sur la rue du Marais Vert de venir se remettre en position sur les quais situés rue de Sébastopol, sans devoir nécessairement se rendre au dépôt. Cela donne une certaine souplesse d'exploitation au dispositif.
- L'aménagement de quais, avec :
  - 9 positions d'arrêts sur le linéaire rue des Halles – Rue de Sébastopol, regroupés en 4 paires d'arrêts et une position isolée, séparées d'au moins 15 mètres (pour permettre l'accostage sur un double arrêt sans être gêné par un car arrêté sur une position en amont). Ces quais seront affectés aux lignes interurbaines ;
  - 3 positions d'arrêt rue du Marais Vert ;
  - 2 positions d'arrêt rue du Travail dans le sens de la sortie de ville, a priori plutôt destinée aux lignes 73 et 75, en terminus en provenance du nord et qui pourront faire un circuit empruntant la rue Friese ;
  - 1 position d'arrêt rue du travail, côté square, pour l'arrêt des lignes C3 et 16 à proximité de l'entrée nord des Halles.



FIGURE 6: SCHÉMA FONCTIONNEL DU RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR DES HALLES

### 3.3. Les mobilités douces

Le projet de réaménagement du secteur des Halles permettra d'améliorer/créer, dès 2025 :

- La liaison entre la gare Basse/Cronenbourg et le centre-ville, grâce à l'amélioration du parcours cyclable rue Wodli (« petit tunnel » du franchissement ferroviaire réservé aux modes actifs et création d'une piste jusqu'au Boulevard Wilson),
- La liaison cycle entre la Petite rue des magasins (et le tunnel sous le faisceau ferroviaire) et le Ring piétons et vélo passant par la rue des Halles et la rue de Sébastopol,
- Des itinéraires cycles sécurisés sur la rue du Marais Vert, mutualisé avec les bus dans le sens Est-Ouest et via une piste cyclable monodirectionnelle en contre sens vers le centre-ville, reliant notamment la rue de Pâques.

À l'horizon 2027, l'insertion du projet tramway nord permettra de compléter les aménagements cyclables par la création d'une piste cyclable bidirectionnelle le long du boulevard Wilson.

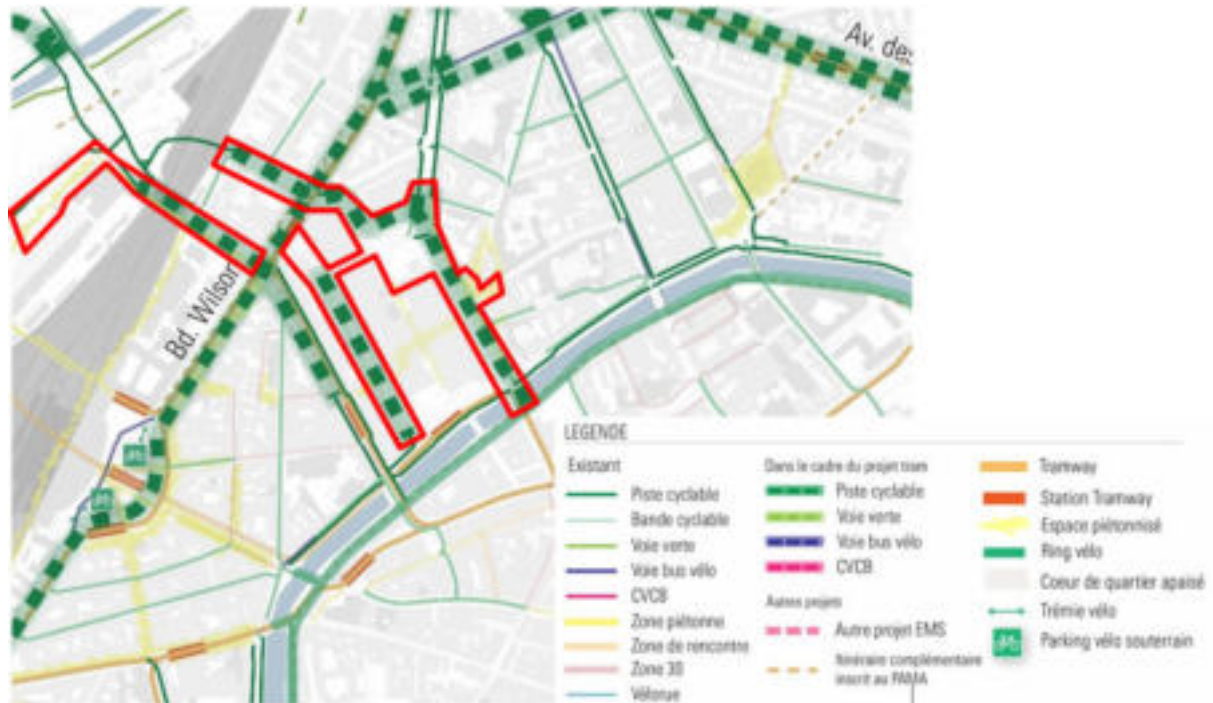


FIGURE 7 : PLAN DU RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ À L'HORIZON 2027 AVEC IDENTIFICATION DU PROJET DE HUB MULTIMODAL – SECTEURS HALLES ET ARRIERE GARE

#### Le stationnement des vélos

L'offre de stationnement cycle existante sera renforcée. Des dispositifs pour le stationnement des vélos (arceaux) seront mis en place :

- 72 arceaux entre les arbres d'alignement existants de la rue de Sébastopol ;
- 30 arceaux au niveau du futur parc des Halles, au Nord du Centre Commercial ;
- 30 arceaux sur la rue du Marais Vert, au droit de l'accès du Centre Commercial.

Soit un total prévu de 132 arceaux sur le secteur des Halles.

### 3.4. Le plan de circulation multimodal

Le plan de circulation ci-dessous synthétise la mise en place dans le quartier gare- halles des différents principes exposés au chapitre précédent à l'horizon 2027. Il intègre les modifications de plan de circulation liées au projet de ring pour les modes actifs, celle du projet des Halles et celles du projet tramway.

Il présente :

- l'affectation des voies et des sens de circulation pour les différents modes (voitures, bus, tram, pistes cyclables), le long du tracé tramway proprement dit ;
- les modifications de circulation introduites par le projet dans son environnement élargi (surlignées en mauve) et notamment :
- les changements de sens de circulation destinés à éviter les itinéraires de shunt à travers les quartiers ;
- les mesures d'optimisation du trafic à une échelle élargie.
- les modifications et ajustements intégrés suite aux ateliers et réunion de concertation qui ont eu lieu durant la phase AVP au printemps 2023 (repérées par des étoiles rouge, détail présenté dans le bilan de la concertation de juillet 2023).



FIGURE 8 : PLAN DE CIRCULATION MULTIMODAL

## 4. Descriptif des aménagements

### 4.1. Aspects techniques (dimensionnement)

Les différentes règles retenues pour le dimensionnement des aménagements projetés sont issues du règlement de voirie de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que du retour d'expérience de l'exploitation par la CTS et la CTBR des lignes de bus et cars existantes. Elles ont été appliquées en retenant les dispositifs les plus sécuritaires pour tous les types de déplacements concernés par le projet.

Les éventuels alignements d'arbres plantés le long des voies sont disposés avec une distance minimum de 3.00 m entre l'axe du tronc et la limite de propriété et 2.00 m des réseaux (sauf dérogation spécifique à 1,50 m sous condition).

Les largeurs minimales des voies de circulation sont de 3 m. La largeur des îlots directionnels est au minimum de 1,25 m.

Le stationnement longitudinal est prévu dans une bande de 2 m de largeur, en bordure des trottoirs.

Les pistes cyclables sont dessinées à minima à 3 m pour les bidirectionnelles et à 1,5 m pour les unidirectionnelles (séparateurs de 0,5 m en sus).

Les trottoirs sont aménagés avec une largeur minimale ponctuelle de 1,5 m sur les sections libres de tous obstacles, et une largeur minimale générale de 2m.

Lorsque la traversée piéton/cycle de voies circulées ou PC n'est pas protégée par feux, des refuges piétons de 2 m minimum (largeur recommandée de 2.50m) entre la chaussée et la plate-forme seront réalisés pour garantir une bonne sécurité des piétons et des cyclistes aux traversées de carrefours, dans un maximum de 9 m de traversée.

Les prescriptions du cahier des charges « accessibilité/bus » de l'Eurométropole de Strasbourg sont appliquées systématiquement, notamment en matière de dimensionnement des chaussées empruntées par les autobus (soit 6,50 m de largeur minimum en section droite) et d'équipement des arrêts de bus aux normes « accessibilité ». Le dimensionnement des cheminements piétons, que ce soit sur les quais de stations ou sur les trottoirs d'accès aux stations sera défini en conformité avec les textes d'application de la loi « HANDICAP » du 11 février 2005 (qui sont répertoriés dans le Dossier de Définition de Sécurité, notamment l'arrêté du 15-01-2007 portant application du Décret n° 2006-1658 du 21-12-2006).

PLAN DES AMENAGEMENTS	
1/2000	
<b>LES ACCES</b>	<b>LES REVETEMENTS DE SURFACE</b>
▶ Accès garages / VP	■ Enrobé fin PC / PLTF
▶ Accès piétons commerces	■ Enrobé teinté Voie Cyclable Bidir
▶ Accès activités médicales	■ Enrobé chaussée
▶ Accès professions libérales / Ecoles / Organismes d'Etat	■ Pavés béton autobloquants
○ Borne Amovible	■ Sablé parc
	■ Strate herbassée / arbustes
	○ Arbres projetés
	○ Arbres existants
	○ Arbres supprimés

FIGURE 9 : LÉGENDE DES PLANS D'AMÉNAGEMENT

## 4.2. La rue des Halles et le square des Halles

La réorganisation des transports interurbain CTBR permettra de libérer l'emprise de la gare routière actuelle et la refonte globale de ce secteur. La voirie au niveau du square des Halles sera réimplantée au plus proche du centre commercial, cela afin de libérer le maximum d'emprise pour le futur parc des Halles. Cette voirie sera dédiée exclusivement aux bus afin de garantir un temps de trajet optimal jusqu'à la rue Sébastopol. Quelques quais de dépose/reprise des voyageurs seront aménagés entre le futur parc des Halles et le centre commercial.

Les usagers venant du boulevard Wilson pourront accéder :

- Au parking P3 par la rue des Halles
- À l'aire de livraison des Halles
- Au parking P1 via la rue de l'ancienne Gare

Bien que les voiries au Nord du square actuel, à l'Est de la piste cyclable de la rue des Halles, le tronçon de la rue Marais Vert entre la rue de l'Ancienne Gare et le boulevard Wilson et les places de stationnement associées soient supprimées, une voie en contre-sens sur l'Est de la rue des Halles sera maintenue afin que le mouvement de sortie depuis le parking P3 vers le Nord et le Centre de la ville soit toujours possible : la possibilité de tourner à gauche sur la rue des Halles en sortant du parking P3 et rejoindre la rue du travail et la place de Haguenau via la rue Friese.

Le square des Halles sera considérablement agrandi, passant d'environ 1000 m<sup>2</sup> à environ 3700 m<sup>2</sup>. Son aménagement paysager ainsi que ses équipements seront définis plus précisément au stade des études de PROJET.

Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de largeur permettra de relier de manière continue la petite rue des magasins à la rue du Travail puis à la rue de Sébastopol, et viendra compléter le réseau cyclable existant en s'y raccordant.

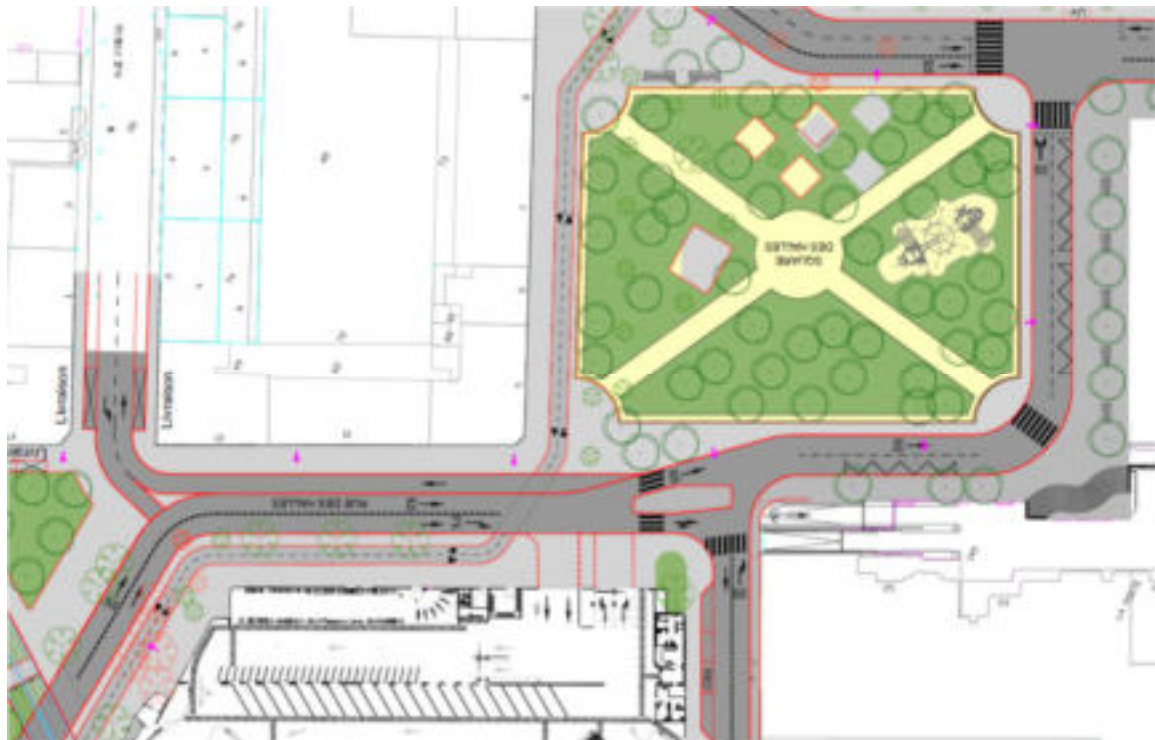


FIGURE 10 : AMENAGEMENT DE LA RUE DES HALLES ET DU SQUARE DES HALLES AU STADE DE L'AVANT-PROJET

### 4.3. La rue de Sébastopol

Les principaux changements sur la rue de Sébastopol seront visibles sur le côté Est du terre-plein planté de la rue.

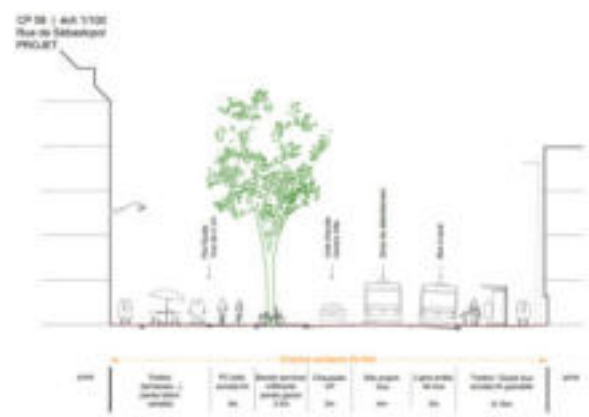
- À l'Ouest, la chaussée à 3 voies sera conservée avec une voie dédiée aux quais bus (6 quais), une voie réservée bus permettant à ces derniers d'accéder/sortir du quai et une voie pour les véhicules légers.
- À l'Est de l'alignement d'arbres, la circulation sera réservée aux mobilités actives via l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m, ainsi qu'un trottoir de 6 à 7 m pouvant également accueillir des terrasses dont l'emprise restera à définir.
- Les stationnements sur voirie et la circulation dans le sens Sud-Nord seront supprimés. Les livraisons seront assurées via l'utilisation de cet espace réservé aux mobilités actives uniquement en venant du Nord et en repartant vers le sud.
- La rue de la Toussaint sera piétonnisée sur son extrémité Ouest à partir de la rue Clément.
- La place Clément sera réaménagée et fermée à la circulation au niveau de la rue des Bonnes Gens via la création d'une aire de retournement en limite de la rue école étendue à l'école Notre Dame, en interface avec le projet de Hub multimodal. L'aménagement de la rue des Bonnes Gens, de la rue Clément qui font partie du projet de rue Ecole sont étudiés en cohérence avec le projet de Hub multimodal dans l'objectif de créer une grande aire piétonne au niveau de la place, avec la possibilité de déployer de nouveaux usages.
- L'avant-projet tient compte de la suppression de la passerelle du complexe immobilier des Halles qui débouche sur la place Clément, afin de libérer les emprises sur cette dernière. La passerelle participe à l'évacuation du complexe immobilier des Halles en cas d'incendie ou autres événements. À ce titre la maîtrise d'ouvrage de l'opération de démolition de la passerelle et de reconstitution des sorties de secours sera assurée par l'ASCH (Association Syndicale du Complexe des Halles). Une étude est en cours sous maîtrise d'ouvrage ASCH afin de déterminer les contraintes réglementaires de sa démolition (reprise des UP et du plan d'évacuation).
- Enfin, les entrées/sorties du parking P2 sont conservées à leur implantation actuelle, le parking sera accessible uniquement depuis la rue du Travail avec une sortie possible vers le Nord via rue du Travail ou la boucle de circulation de la grande île vers la rue du Faubourg de Saverne. L'élargissement du trottoir au droit des accès du parking P2 permettra de sécuriser les traversées.



**FIGURE 11 : AMENAGEMENT DE LA RUE DE SEBASTOPOL AU STADE DE L'AVANT-PROJET**



*Coupe existant rue Sébastopol*



*Coupe projet rue Sébastopol*

#### **4.4. La rue du Marais Vert**

La rue sera conservée en sens unique. L'accès sera limité :

- Aux bus via la boucle de circulation autour des Halles ou depuis les quais ;
- Aux entrées/sorties du parking P1 ;
- Aux riverains qui devront y accéder depuis la rue du Faubourg de Pierre puis le quai Kléber.

La rue sera mise en impasse sur le boulevard du Président Wilson. Côté rue du Marais Vert, la sortie du parking P3 se fera uniquement via la trémie vers la rue Wodli et l'échangeur de Cronenbourg, mouvement qui n'est pas possible directement aujourd'hui. Cet aménagement nécessite l'adaptation de l'entrée de la trémie ainsi que des travaux de déplacement des barrières à l'intérieur du parking P3.

L'accès au parking P1 au Nord de la rue du Marais Vert sera possible également via la rue de l'Ancienne Gare et moyennant la mise à double sens d'un petit tronçon de la rue du Marais Vert au croisement de la rue de l'Ancienne Gare.

Le stationnement sera conservé sur le côté Ouest de la rue, sera supprimé côté Est afin d'élargir le trottoir qui est presque inexistant de ce côté et créer un alignement d'arbres, 3 quais bus seront également créés sur ce côté afin de permettre une flexibilité d'exploitation du pôle des halles (dépose/prise de voyageurs ou régulation).

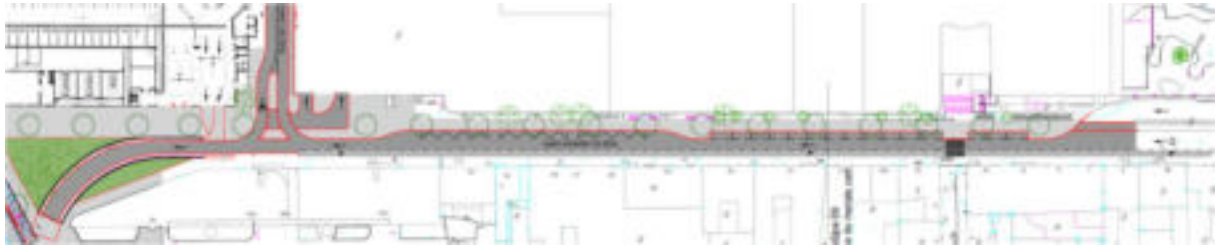


FIGURE 12 : AMENAGEMENT DE LA RUE DU MARAIS VERT AU STADE DE L'AVANT-PROJET



Coupe existant rue du Marais Vert

Coupe projet rue du Marais Vert

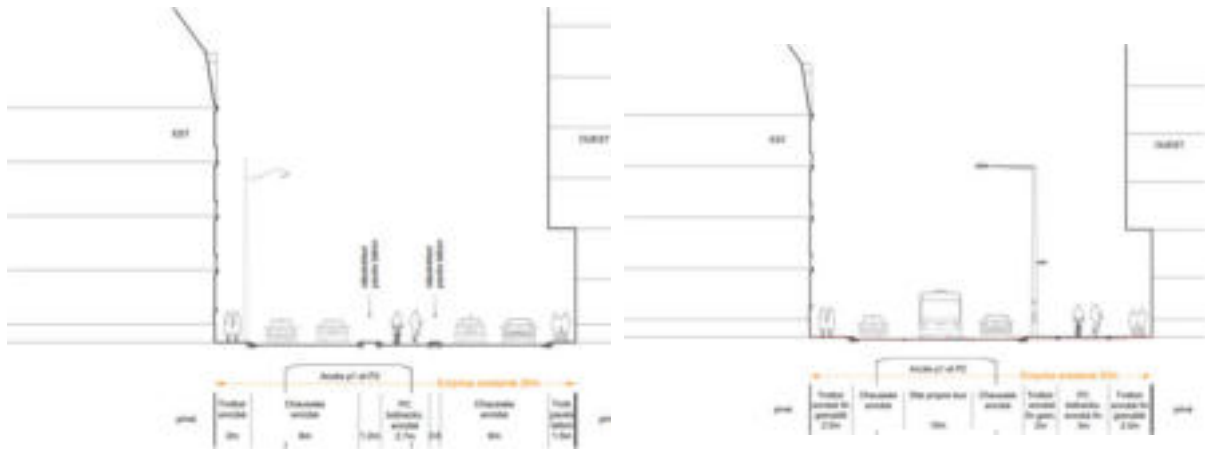
#### 4.5. La Petite rue des Magasins

La création d'une voie réservée bus entre la M35 et la gare routière des Halles nécessite le réaménagement de la Petite rue des Magasins. La piste cyclable bidirectionnelle sera continuée entre le tunnel sous le faisceau ferroviaire et le boulevard du Président Wilson, côté Sud de la rue et permettra de supprimer le carrefour à feux au centre de la rue. Le croisement PC/TAD vers la gare centrale sera géré au niveau du carrefour sur le boulevard du Président Wilson.

Les rues de Sarrelouis et Sarrebourg seront raccordées de manière plus directe afin de réduire les emprises et élargir les trottoirs.



FIGURE 13 : AMENAGEMENT DE LA PETITE RUE DES MAGASINS AU STADE DE L'AVANT-PROJET



*Coupe existant Petite rue des Magasins*

*Coupe projet Petite rue des Magasins*

Un nouvel accès vers la trémie existante d'accès au parking P3 sera créé avant le croisement avec la rue des Magasins et permettra d'accéder directement au P3 sans passer par le carrefour Wilson/Magasins.



FIGURE 14: SCHÉMA FONCTIONNEL DE LA RÉUTILISATION DE L'ANCIEN TUNNEL DES HALLES

#### 4.6. Secteur arrière gare : gare routière provisoire

L'aménagement consiste en la réalisation d'un linéaire de 6 quais bus et cars permettant la dépose/prise de voyageurs ainsi que la régulation des bus et des cars.

- Ces quais seront implantés sur un espace déjà imperméabilisé, de propriété SNCF.
- L'accès se fera par une boucle de circulation dans le sens horaire depuis la rue du Rempart permettant une dépose/prise des voyageurs côté gauche.
- L'aménagement comprendra 2 voies, une voie pour la mise à quai et une voie de circulation des bus afin de garantir une souplesse d'exploitation.
- Les accès SNCF seront recréés, que ce soit vers le parking en surface des employés SNCF dans l'emprise entre les voies de maintenance des trains et cette gare routière provisoire ainsi que vers les utilités plus au sud du site.



FIGURE 15 : AMENAGEMENT DU SITE DE L'ARRIÈRE GARE (GARE ROUTIÈRE PROVISOIRE) AU STADE DE L'AVANT-PROJET

#### 4.7. La rue Georges Wodli

Afin de garantir un cheminement sécurisé entre l'arrière gare et le centre-ville/la gare centrale, mais également pour améliorer le cheminement cycle existant entre Cronembourg et le centre de Strasbourg, la moitié Sud de la rue Georges Wodli sera réaménagée depuis le faisceau ferroviaire jusqu'au boulevard du Président Wilson via :

- La réservation du tunnel sud sous le faisceau ferroviaire aux piétons et cyclistes ;
- La suppression de la voie entrante vers Strasbourg (sauf accès portail SNCF situé en amont du tunnel ferroviaire).
- La création d'une piste cyclable directionnelle de 3,5 m de large en lieu et place de la voie supprimée.
- Pour le parking Wodli, la sortie sera conservée sur la rue Wodli. L'entrée se fera par le boulevard Wilson via la Petite rue des Magasins.

Les aménagements sur le côté Nord de la rue Georges Wodli (la voie BHNS et la sortie de Strasbourg vers Cronembourg) restent inchangés.



FIGURE 16 : FIGURE 17 : AMENAGEMENT DE LA RUE WODLI AU STADE DE L'AVANT-PROJET



Coupe existant rue Wodli

Coupe projet rue Wodli

#### 4.8. Plantations

L'objectif de plantation d'arbres dans le cadre de réaménagement du secteur totalise environ 85 nouveaux arbres. Ces chiffres correspondent toutefois au stade des études d'avant-projet pourraient évoluer dans l'approfondissement des études :

- 44 arbres plantés dans le futur parc des Halles et 7 arbres sur les trottoirs à proximité immédiate, sous réserve d'une épaisseur suffisante sur l'ancienne trémie Sébastopol passant sous le square ;
- 10 arbres plantés au niveau des quais bus le long du centre commercial, sous réserve d'une épaisseur de substrat suffisante sur l'ancien Hôpital en partie situé sous les quais ;
- 6 arbres plantés au niveau de la nouvelle placette en extrémité ouest de la rue des Halles, au droit de la rue Friese ;
- 15 arbres plantés sur le place Clément, sous réserve de la démolition de la passerelle permettant d'accéder au niveau 1 du centre commercial ;
  - Un alignement d'arbres sera mis en œuvre sur le trottoir côté Est de la rue du Marais Vert.
  - Les alignements d'arbres existants situés à l'axe de la rue de Sébastopol et sur le trottoir côté centre commercial seront conservés et complétés.

La réalisation du projet implique néanmoins l'abattage de 10 arbres existants.

#### **4.9. L'offre de stationnement automobile sur voirie**

Le secteur des Halles dispose de 2500 places de stationnement dans les parkings P1, P2 et P3, et de 225 places de stationnement sur voirie.

À ce stade de l'étude, le bilan du stationnement sur voirie dans le secteur est estimé à 167 places supprimées, et 58 places maintenues. Des places pour des usages spécifiques seront aménagées ponctuellement (PMR, CITIZ, livraisons) sur l'espace public. Le stationnement des taxis est envisagé rue du Marais Vert.

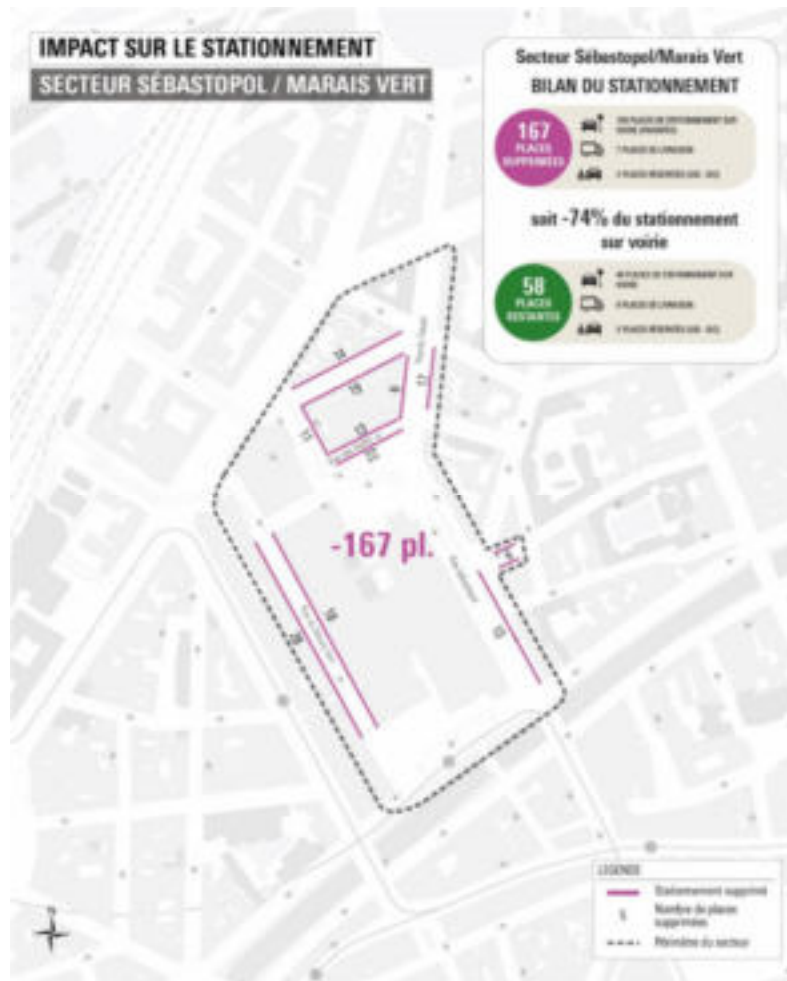


FIGURE 18 : IMPACTS SUR LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE AU STADE DE L'AVANT-PROJET

## 5. Interfaces et projets connexes

### Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Le projet de tramway entrera en travaux presque en même temps que le projet de Hub multimodal, pour une mise en service projetée fin 2027. Même si ces deux projets sont indépendants, les études du projet de tramway et du projet de hub multimodal sont réalisées en totale coordination puisque réalisées par le même groupement de maîtrise d'œuvre.

### Ring pour les piétons et les vélos

Le projet de Ring pour les piétons et les vélos, prévoyant dès 2023 la bascule des bus urbains sur le quai extérieur de la Grande Ile, est intégré comme hypothèse de travail, notamment le fait que la trémie routière située devant le parvis Sud du centre-commercial sera empruntée uniquement par les transports en commun et les riverains de la rue du Marais Vert. Le fonctionnement des différents réseaux de mobilité proposé pour le projet de Hub multimodal – Secteurs Halles et arrière gare est pensé en totale cohérence.

### Puits de rejet ASCH

L'Association Syndicale Libre (ASCH) prévoit la création d'un puits de rejet pour les besoins de climatisation du complexe des Halles. Ces travaux seraient réalisés dans une temporalité proche de celle du projet des Halles ; les interfaces sont bien traitées dans la définition du phasage des travaux sur le secteur.

### **Adaptations du parking P3**

Les modifications suivantes donneront lieu à des interfaces de projet avec le délégataire :

- L'accès via le tunnel d'accès existant depuis la petite rue des magasins, mais aujourd'hui fermé sera pour partie réutilisé. Les travaux de génie civil sont compris dans le projet de réaménagement du secteur des Halles, tandis que les autres travaux dont les équipements notamment pourraient être à la charge du délégataire.
- Côté rue du Marais Vert, les 2 entrées seront supprimées et les 2 sorties seront déplacées en lieu et place des 2 entrées, ce qui nécessite des déplacements de barrières ainsi que quelques adaptations d'ilots et de signalisation

### **Passerelle et accessibilité centre commercial depuis la place Clément**

Cette passerelle qui a été installée à l'origine de la création de la place des Halles est un équipement qui est d'usage et donc de propriété commune à l'ensemble des membres de l'Association Syndicale Libre appelée ASCH.

La passerelle participe à l'évacuation du complexe des Halles en cas d'incendie ou autres événements. Une étude est en cours sous maîtrise d'ouvrage ASCH afin de déterminer les contraintes réglementaires de sa démolition (reprise des UP et du plan d'évacuation).

Le projet d'aménagement du hub multimodal sur le secteur des Halles tiendra compte des conclusions de cette étude et notamment des réserves à prévoir sur l'espace public rendant possible le remplacement de la passerelle par un autre système d'évacuation (de type escalier par exemple).

### **Projet de rue école Rue des Bonnes Gens**

L'extension de la rue école existante autour de l'école « Saint –Jean » est projetée devant l'école Notre Dame. Le plan de circulation envisagé dans ce cadre est pris en compte dans les études de transformation du site des Halles, afin de permettre notamment la piétonnisation de la Place Clément.

## **Annexe 3**

**Relative à la délibération « Projet de Hub multimodal de Strasbourg - secteurs Halles et arrière gare : Arrêt du bilan de concertation, approbation des études d'avant-projet, transfert de maîtrise d'ouvrage de la ville de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg, poursuite des études et travaux avec la CTS »**

**Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage à  
l'Eurométropole de Strasbourg**

**Projet de Hub multimodal de Strasbourg  
Secteurs Halles et arrière gare**

**Convention de transfert de maîtrise d'ouvrage à  
l'Eurométropole de Strasbourg**

(art. L. 2422-12 du Code de la commande publique)

Entre :

**La Commune de Strasbourg (ci-après désignée Ville ou Ville de Strasbourg)**, ayant son siège au 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, représentée par sa Maire, Mme Jeanne BARSEGHIAN, agissant en vertu de la délibération du conseil municipal en date du 26 septembre 2022,

Et :

**L'Eurométropole de Strasbourg (ci-après désignée EMS)**, ayant son siège au 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg Cedex, représentée par sa Présidente, Mme Pia IMBS, agissant en vertu de la délibération du conseil de l'Eurométropole en date du 28 juin 2022,

## **PREAMBULE**

Les travaux d'aménagement nécessaires pour la réalisation du projet de Hub multimodal de Strasbourg, secteurs « Halles » et « arrière gare » sur le ban communal de la Ville de Strasbourg, relèvent des maîtrises d'ouvrage de :

- la Ville de Strasbourg au titre des compétences Espaces Verts et Éclairage Public ;
- de l'Eurométropole de Strasbourg au titre des compétences Mobilité, Transports et Aménagement / Entretien des Voiries Métropolitaines.

Par délibérations en date du 6 novembre 2023 (Ville de Strasbourg) et en date du 10 novembre 2023 (Eurométropole de Strasbourg), les études d'avant-projet et le programme des travaux de cette opération ont été approuvés par les collectivités, chacune pour ce qui la concerne.

La Ville et l'EMS ont un intérêt à organiser une maîtrise d'ouvrage unique dans les objectifs suivants :

- une optimisation de la qualité des réalisations (conception et suivi par la même maîtrise d'œuvre, réalisation par les mêmes entreprises) ;
- une optimisation du coût des travaux (économies d'échelle notamment, meilleure définition des responsabilités respectives des entreprises) ;
- une optimisation du planning des travaux et une cohérence dans la réalisation des travaux.

Pour ce faire, afin de garantir une parfaite unité fonctionnelle et technique de l'aménagement à réaliser, il est proposé de transférer la maîtrise d'ouvrage totale du projet de Hub multimodal de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg.

**CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT**

## **ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION**

- 1.1 Dans les conditions et limites déterminées par la présente convention, la Ville de Strasbourg transfère à l'Eurométropole de Strasbourg, qui devient ainsi maître d'ouvrage unique, la maîtrise d'ouvrage des travaux de Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière gare, qui relèvent de sa seule compétence, tels que ces travaux sont définis à l'article 3.
- 1.2 La présente convention précise les conditions d'organisation du transfert de maîtrise d'ouvrage et en fixe le terme. Elle organise les conditions administratives, techniques et financières du transfert lors des phases études et travaux, jusqu'à la remise des ouvrages.
- 1.3 L'Eurométropole de Strasbourg, en sa qualité de maître d'ouvrage unique, est autorisée par la Ville de Strasbourg à confier, si elle le souhaite, la conception et la réalisation des travaux à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) dans le cadre de la concession conclue avec cette dernière. Dans ce cas, la CTS exerce la maîtrise d'ouvrage de l'opération dans les conditions définies par la convention de concession et par la convention particulière de travaux prise en son application.
- 1.4 Après leur réception, les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent de la compétence de la Ville de Strasbourg, sont remis à cette dernière dans les conditions stipulées à l'article 6.

## **ARTICLE 2 : DESCRIPTION DU PROJET**

Avant d'opérer un transfert de maîtrise d'ouvrage, les Parties sont convenues de leurs programmes de travaux respectifs repris dans les stipulations qui suivent.

### **2.1 LES CARACTÉRISTIQUES D'AMÉNAGEMENT**

Le projet de réaménagement du secteur « Halles » et « arrière gare » est réparti sur plusieurs secteurs opérationnels :

- **Le secteur des Halles** comprenant :
  - La rue et le square des Halles
  - La rue de Sébastopol,
  - La rue de l'Ancienne Gare,
  - L'extrémité sud de la rue du Travail et la place Clément
  - La rue du Marais Vert
  - La Petite rue des magasins et la trémie d'accès au P3
- **Le secteur arrière gare** comprenant :
  - L'aménagement d'une gare routière en arrière gare
  - L'amélioration du cheminement piéton vers le centre-ville sur la rue Georges Wodli

Les aménagements cherchent à améliorer et à fiabiliser les services de transports en commun. Ils permettent également d'améliorer la commodité et la sécurité des circulations piétonnes et vélo. Ils sont conformes aux normes en vigueur en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu'il s'agisse des aménagements de voirie ou des arrêts de bus et de cars.

Enfin, ils visent à améliorer significativement les espaces végétalisés et avec la plantation d'un maximum d'arbres.

Les aménagements sont conditionnés par la refonte en profondeur des circulations automobiles et du fonctionnement des transports en commun autour du secteur des Halles.

### **La circulation automobile et le fonctionnement des transports en commun**

Concernant les circulations automobiles et les accès aux parkings :

- L'accès au parking P1 : entrée uniquement via la rue des Halles, la rue de l'Ancienne Gare et la rue du Marais Vert, sortie par la rue du Marais Vert via la trémie vers la rue Georges Wodli et l'échangeur de Cronembourg ;
- Accès au P2 : entrée uniquement par la rue du Travail, sortie possible vers la rue du Travail ou vers le pont de Paris et la Grand Ile ;
- Accès au P3 : entrée uniquement par la rue des Halles, sortie possible par la rue des Halles pour rejoindre le Nord-Centre de ville via la rue Friese/rue du Travail, ou par la rue du Marais Vert pour la sortie de ville via la trémie vers la rue Georges Wodli et l'échangeur de Cronembourg.
- Un nouvel accès au tunnel historique permet de rejoindre parking P3 depuis la Petite rue des Magasins (réutilisant pour partie un ouvrage existant).
- L'accès au parking Wodli se fera par le boulevard Wilson.

Concernant les transports en commun :

- L'espace gare routière actuel est supprimé.
- Entre 12 et 15 arrêts de transports en commun sont aménagés sur l'espace public, pour faire fonctionner la desserte des cars interurbains et des bus urbains sous forme de halte.
- Des couloirs réservés sont aménagés sur la Petite rue des Magasins, la rue des Halles, la rue du Travail, la rue de Sébastopol et la rue de l'Ancienne Gare. Les voiries situées au sud du square agrandi sont uniquement réservées aux transports en commun.
- 4 à 6 arrêts seront aménagés de façon provisoire en arrière gare, ils seront accessibles par la rue du Rempart.

### **L'aménagement de la rue des Halles et du square des Halles :**

La réorganisation des transports interurbain CTBR permettra de libérer l'emprise de la gare routière actuelle et la refonte globale de ce secteur. La voirie au niveau du square des Halles sera réimplantée au plus proche du centre commercial, cela afin de libérer le maximum d'emprise pour le futur parc des Halles. Cette voirie sera dédiée exclusivement aux bus afin de garantir un temps de trajet optimal jusqu'à la rue Sébastopol. Quelques quais de dépose/reprise des voyageurs seront aménagés entre le futur parc des Halles et le centre commercial.

Les usagers venant du boulevard Wilson pourront accéder :

- Au parking P3 par la rue des Halles
- À l'aire de livraison des Halles
- Au parking P1 via la rue de l'ancienne Gare

Bien que les voiries au Nord du square actuel, à l'Est de la piste cyclable de la rue des Halles, le tronçon de la rue Marais Vert entre la rue de l'Ancienne Gare et le boulevard Wilson et les places de stationnement associées soient supprimées, une voie en contre-sens sur l'Est de la rue des Halles sera maintenue afin que le mouvement de sortie depuis le parking P3 vers le Nord et le Centre de la ville soit

toujours possible : la possibilité de tourner à gauche sur la rue des Halles en sortant du parking P3 et rejoindre la rue du travail et la place de Haguenau via la rue Friese.

Le square des Halles sera considérablement agrandi, passant d'environ 1000 m<sup>2</sup> à environ 3700 m<sup>2</sup>. Son aménagement paysager ainsi que ses équipements seront définis plus précisément au stade des études de PROJET.

Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de largeur permettra de relier de manière continue la petite rue des magasins à la rue du Travail puis à la rue de Sébastopol, et viendra compléter le réseau cyclable existant en s'y raccordant.

### **L'aménagement de la rue de Sébastopol :**

Les principaux changements sur la rue de Sébastopol seront visibles sur le côté Est du terre-plein planté de la rue.

- À l'Ouest, la chaussée à 3 voies sera conservée avec une voie dédiée aux quais bus (6 quais), une voie réservée bus permettant à ces derniers d'accéder/sortir du quai et une voie pour les véhicules légers.
- À l'Est de l'alignement d'arbres, la circulation sera réservée aux mobilités actives via l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m, ainsi qu'un trottoir de 6 à 7 m pouvant également accueillir des terrasses dont l'emprise restera à définir.
- Les stationnements sur voirie et la circulation dans le sens Sud-Nord seront supprimés. Les livraisons seront assurées via l'utilisation de cet espace réservé aux mobilités actives uniquement en venant du Nord et en repartant vers le sud.
- La rue de la Toussaint sera piétonnisée sur son extrémité Ouest à partir de la rue Clément.
- La place Clément sera réaménagée et fermée à la circulation au niveau de la rue des Bonnes Gens via la création d'une aire de retournement en limite de la rue école étendue à l'école Notre Dame, en interface avec le projet de Hub multimodal. L'aménagement de la rue des Bonnes Gens, de la rue Clément qui font partie du projet de rue Ecole sont étudiés en cohérence avec le projet de Hub multimodal dans l'objectif de créer une grande aire piétonne au niveau de la place, avec la possibilité de déployer de nouveaux usages.
- L'avant-projet tient compte de la suppression de la passerelle du complexe immobilier des Halles qui débouche sur la place Clément, afin de libérer les emprises sur cette dernière. La passerelle participe à l'évacuation du complexe immobilier des Halles en cas d'incendie ou autres événements. À ce titre la maîtrise d'ouvrage de l'opération de démolition de la passerelle et de reconstitution des sorties de secours sera assurée par l'ASCH (Association Syndicale du Complexe des Halles). Une étude est en cours sous maîtrise d'ouvrage ASCH afin de déterminer les contraintes réglementaires de sa démolition (reprise des UP et du plan d'évacuation).
- Enfin, les entrées/sorties du parking P2 sont conservées à leur implantation actuelle, le parking sera accessible uniquement depuis la rue du Travail avec une sortie possible vers le Nord via rue du Travail ou la boucle de circulation de la grande île vers la rue du Faubourg de Saverne. L'élargissement du trottoir au droit des accès du parking P2 permettra de sécuriser les traversées.

### **L'aménagement de la rue du Marais Vert :**

La rue sera conservée en sens unique. L'accès sera limité :

- Aux bus via la boucle de circulation autour des Halles ou depuis les quais ;
- Aux entrées/sorties du parking P1 ;
- Aux riverains qui devront y accéder depuis la rue du Faubourg de Pierre puis le quai Kléber.

La rue sera mise en impasse sur le boulevard du Président Wilson. Côté rue du Marais Vert, la sortie du parking P3 se fera uniquement via la trémie vers la rue Wodli et l'échangeur de Cronenbourg, mouvement qui n'est pas possible directement aujourd'hui. Cet aménagement nécessite l'adaptation de l'entrée de la trémie ainsi que des travaux de déplacement des barrières à l'intérieur du parking P3.

L'accès au parking P1 au Nord de la rue du Marais Vert sera possible également via la rue de l'Ancienne Gare et moyennant la mise à double sens d'un petit tronçon de la rue du Marais Vert au croisement de la rue de l'Ancienne Gare.

Le stationnement sera conservé sur le côté Ouest de la rue, sera supprimé côté Est afin d'élargir le trottoir qui est presque inexistant de ce côté et créer un alignement d'arbres, 3 quais bus seront également créés sur ce côté afin de permettre une flexibilité d'exploitation du pôle des halles (dépose/prise de voyageurs ou régulation).

#### **L'aménagement de la Petite rue des Magasins :**

La création d'une voie réservée bus entre la M35 et la gare routière des Halles nécessite le réaménagement de la Petite rue des Magasins. La piste cyclable bidirectionnelle sera continuée entre le tunnel sous le faisceau ferroviaire et le boulevard du Président Wilson, côté Sud de la rue et permettra de supprimer le carrefour à feux au centre de la rue. Le croisement PC/TAD vers la gare centrale sera géré au niveau du carrefour sur le boulevard du Président Wilson.

Les rues de Sarrelouis et Sarrebourg seront raccordées de manière plus directe afin de réduire les emprises et élargir les trottoirs.

Un nouvel accès vers la trémie existante d'accès au parking P3 sera créé avant le croisement avec la rue des Magasins et permettra d'accéder directement au P3 sans passer par le carrefour Wilson/Magasins.

#### **L'aménagement du secteur arrière gare : Gare routière provisoire**

L'aménagement consiste en la réalisation d'un linéaire de 6 quais bus et cars permettant la dépose/prise de voyageurs ainsi que la régulation des bus et des cars.

- Ces quais seront implantés sur un espace déjà imperméabilisé, de propriété SNCF.
- L'accès se fera par une boucle de circulation dans le sens horaire depuis la rue du Rempart permettant une dépose/prise des voyageurs côté gauche.
- L'aménagement comprendra 2 voies, une voie pour la mise à quai et une voie de circulation des bus afin de garantir une souplesse d'exploitation.
- Les accès SNCF seront recréés, que ce soit vers le parking en surface des employés SNCF dans l'emprise entre les voies de maintenance des trains et cette gare routière provisoire ainsi que vers les utilités plus au sud du site.

### **L'amélioration du cheminement piéton vers le centre-ville sur la rue Georges Wodli :**

Afin de garantir un cheminement sécurisé entre l'arrière gare et le centre-ville/la gare centrale, mais également pour améliorer le cheminement cycle existant entre Cronembourg et le centre de Strasbourg, la moitié Sud de la rue Georges Wodli sera réaménagée depuis le faisceau ferroviaire jusqu'au boulevard du Président Wilson via :

- La réservation du tunnel sud sous le faisceau ferroviaire aux piétons et cyclistes ;
- La suppression de la voie entrante vers Strasbourg (sauf accès portail SNCF situé en amont du tunnel ferroviaire).
- La création d'une piste cyclable directionnelle de 3,5 m de large en lieu et place de la voie supprimée.
- Pour le parking Wodli, la sortie sera conservée sur la rue Wodli. L'entrée se fera par le boulevard Wilson via la Petite rue des Magasins.

Les aménagements sur le côté Nord de la rue Georges Wodli (la voie BHNS et la sortie de Strasbourg vers Cronembourg) restent inchangés.

### **Plantations**

L'objectif de plantation d'arbres dans le cadre de réaménagement du secteur totalise environ 85 nouveaux arbres. Ces chiffres correspondent toutefois au stade des études d'avant-projet pourraient évoluer dans l'approfondissement des études :

- 44 arbres plantés dans le futur parc des Halles et 7 arbres sur les trottoirs à proximité immédiate, sous réserve d'une épaisseur suffisante sur l'ancienne trémie Sébastopol passant sous le square ;
- 10 arbres plantés au niveau des quais bus le long du centre commercial, sous réserve d'une épaisseur de substrat suffisante sur l'ancien Hôpital en partie situé sous les quais ;
- 6 arbres plantés au niveau de la nouvelle placette en extrémité ouest de la rue des Halles, au droit de la rue Friese ;
- 15 arbres plantés sur le place Clément, sous réserve de la démolition de la passerelle permettant d'accéder au niveau 1 du centre commercial ;
- Un alignement d'arbres sera mis en œuvre sur le trottoir côté Est de la rue du Marais Vert.
- Les alignements d'arbres existants situés à l'axe de la rue de Sébastopol et sur le trottoir côté centre commercial seront conservés et complétés.

La réalisation du projet implique néanmoins l'abattage de 10 arbres existants.

### **Le stationnement :**

Le secteur des Halles dispose de 2500 places de stationnement dans les parkings P1, P2 et P3, et de 225 places de stationnement sur voirie.

À ce stade de l'étude, le bilan du stationnement sur voirie dans le secteur est estimé à 167 places supprimées, et 58 places maintenues. Des places pour des usages spécifiques seront aménagées ponctuellement (PMR, CITIZ, livraisons) sur l'espace public. Le stationnement des taxis est envisagé rue du Marais Vert.

Des dispositifs pour le stationnement des vélos (arceaux) seront mis en place :

- 72 arceaux entre les arbres d'alignement existants de la rue de Sébastopol ;
- 30 arceaux au niveau du futur parc des Halles, au Nord du Centre Commercial ;
- 30 arceaux sur la rue du Marais Vert, au droit de l'accès du Centre Commercial.

Soit un total prévu de 132 arceaux sur le secteur des Halles.

Ces diverses caractéristiques constitueront les éléments de programme des études de "projet" qui seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire CTS à l'issue de l'avant-projet.

## **2.2 ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE GLOBALE AU STADE AVANT-PROJET**

À l'issue des études d'avant-projet, l'enveloppe financière globale du projet s'établit à 11,3 millions d'euros HT (valeur juillet 2023). Elle intègre le réaménagement du secteur des Halles, l'aménagement provisoire de l'arrière gare et la sécurisation des itinéraires d'accès pour le dernier kilomètre tel que définis dans l'article 2.1, y compris les déviations de réseaux, les libérations d'emprises, ainsi que les prestations intellectuelles (frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, assurance, etc.).

Le coût prévisionnel des seuls « travaux » s'élève à **10.8 M€ euros HT**, valeur juillet 2023 au stade avant-projet.

Montants exprimés hors taxes (avec aléas)		Coût total	Quote-part Eurométropole de Strasbourg	Quote-part CTS	Quote-part Ville de Strasbourg
Date de valeur : juillet 2023		(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)
<b>A</b>	<b>GO00 : prestations intellectuelles</b>	<b>1 430 837</b>	<b>1 430 837</b>		
	- dont maîtrise d'ouvrage	370 986	370 986	/	/
	- dont études de maîtrise d'œuvre, y compris AVP, SNCF et redevance archéologique	1 059 851	1 059 851		
<b>B</b>	<b>GO01 : déviations de réseaux</b>	<b>1 219 838</b>	<b>1 006 180</b>		<b>213 657</b>
	- dont archéologie	203 280	203 280	/	/
	- dont protection des arbres	76 230	76 230	/	/
	- dont eau potable/ assainissement	726 670	726 670	/	/
	- dont éclairage public	213 657	/		213 657
<b>C</b>	<b>GO02 : ouvrages d'art</b>	<b>2 997 301</b>	<b>1 616 045</b>		<b>1 381 256,50</b>
	- dont trémie P3	1 760 913	880 456,50	/	880 456,50
	- dont équipement P3	1 001 600	500 800	/	500 800
	- dont démolition passerelle	58 697	58 697	/	/
	- dont escalier Halles	176 091	176 091	/	/
<b>D</b>	<b>GO03 : aménagements de surface</b>	<b>6 024 598</b>	<b>5 574 560</b>		<b>450 038</b>
	- dont Halles	3 333 870	3 213 851	/	120 019
	- dont rue Wodli/Magasins	480 249	480 249	/	/
	- dont tunnel Halles P3	272 942	136 471	/	136 471
	- dont soutènement sortie des Halles	369 258	369 258	/	/
	- dont arrière gare	967 739	774 191	/	193 548
	- dont barrières, signalisation, base vie	547 179	547 179	/	/
- dont aléas géotechniques, pollutions	53 361	53 361	/	/	
<b>E</b>	<b>GO09 : SIRAC</b>	<b>603 524</b>	<b>603 524</b>	/	/
<b>B à E</b>	<b>TOTAL TRAVAUX</b>	<b>10 845 261</b>	<b>8 800 309</b>	/	<b>2 044 951,50</b>
<b>A à E</b>	<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>12 276 098</b>	<b>10 231 146</b>	/	<b>2 044 951,50</b>

## **ARTICLE 3 : REPARTITION DU FINANCEMENT ET DES OUVRAGES ENTRE L'EUROMETROPOLE ET LA VILLE DE STRASBOURG**

### **3.1 LES DEVIATIONS DE RESEAUX : GO1**

Définition des catégories de réseaux :

- **Les réseaux appartenant à l'Eurométropole de Strasbourg sont les suivants :**

<i>Nom du Réseau</i>	<i>Concessionnaire du Réseau</i>
EAU POTABLE	EMS
ASSAINISSEMENT	EMS
SIGNALISATION	EMS

Les coûts réels de ces déviations de réseaux sont supportés en totalité par l'EMS, T.V.A. comprise.

- **Les réseaux dont l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas propriétaire sont les suivants :**

<i>Nom du Réseau</i>	<i>Concessionnaire du Réseau</i>
ECLAIRAGE PUBLIC	VILLE DE STRASBOURG

Le montant prévisionnel des travaux pour l'éclairage public au stade avant-projet s'élève à **214 000 euros HT** (valeur juillet 2023).

Les coûts réels de ces travaux sont supportés en totalité par la Ville de Strasbourg, T.V.A. comprise.

### **3.2 LE GROUPE D'OUVRAGE VOIRIES : GO3**

#### **3.2.1 Sur la remise des biens**

**Resteront affectés à l'EMS :**

- les travaux de signalisation définitive ;
- les fournitures et travaux de voirie ;
- les aménagements rivaux éventuels.

**Seront remis à la Ville de Strasbourg :**

- les travaux d'éclairage public ;
- les espaces verts (gazon, plantations) sont remis à la Ville de Strasbourg selon les modalités prévues au présent contrat.

#### **3.2.2. Sur le financement des biens**

Le coût prévisionnel du G03 s'élève à **6 025 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet.

La totalité des aménagements de la GO03 correspond à des biens restant dans le patrimoine de l'Eurométropole de Strasbourg et de la ville de Strasbourg.

Le coût prévisionnel du G03 est supporté :

Par l'Eurométropole de Strasbourg pour :

- les travaux de libération d'emprise ;
- les travaux de voirie ;
- les aménagements riverains ;
- la gestion des barrières de chantier ;
- la signalisation de chantier ;
- les bases vies.

Par la Ville de Strasbourg pour les **travaux d'espaces verts (hors arbres d'alignement)**.

Le coût prévisionnel du G03 s'élève à **6 025 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet, décomposés comme suit :

- à la charge de l'Eurométropole de Strasbourg, (valeur juillet 2023) au stade avant-projet :
  - Voiries, arbres d'alignement : **4 974 000 euros HT** ;
  - Gestion des barrières et frais divers : **601 000 euros HT**.
- à la charge de la Ville de Strasbourg pour la partie espaces verts : **314 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet ;

Le coût total prévisionnel des biens du G03 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **5 711 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet.

Le coût prévisionnel inclus des travaux relevant de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Ville de Strasbourg s'élève à **314 000 euros HT** (valeur juillet 2023) au stade avant-projet.

### **3.3 MODALITES DE PAIEMENT DES OUVRAGES REALISES PAR LA CTS POUR LE COMPTE DE L'EMS ET DE LA VILLE DE STRASBOURG**

L'Eurométropole de Strasbourg et la Ville de Strasbourg ne conservent la charge financière définitive que des prestations et des travaux relevant de leur compétence. L'Eurométropole fait l'avance et liquide la totalité des dépenses de l'opération dans son ensemble et sollicite auprès de la Ville le remboursement de la fraction incombant à cette dernière.

La Ville de Strasbourg rembourse à l'Eurométropole de Strasbourg les sommes réellement acquittées par cette dernière pour la réalisation des travaux et les prestations qui relèvent de la compétence de la Ville, dans la limite des montants prévisionnels prévus à la présente convention, soit :

- **214 000 euros HT** valeur juillet 2023 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Éclairage Public » exercée par la Ville de Strasbourg ;
- **314 000 euros HT** valeur juillet 2023 au stade avant-projet pour les ouvrages réalisés au titre de la compétence « Espaces Verts » exercée par la Ville de Strasbourg.

**Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).**

Les sommes peuvent être ajustées au vu d'un état récapitulatif des dépenses exposées.

Toute prestation supplémentaire ou imprévue doit être soumise à l'acceptation de la Ville de Strasbourg avant demande de paiement complémentaire.

La Ville de Strasbourg mandate le paiement à l'EMS les sommes précitées au plus tard dans les 60 jours qui suivent la remise des ouvrages, sur présentation d'un récapitulatif des dépenses exposées accompagné des factures acquittées.

#### **ARTICLE 4 : MISSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE UNIQUE**

L'EMS assure la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération par transfert de la Ville de Strasbourg.

La CTS, à qui l'EMS peut confier la réalisation de l'opération en vertu de la convention de concession et de la convention particulière de travaux prise en son application, exerce dans ce cas la maîtrise d'ouvrage pour la totalité des travaux correspondant.

Les missions de maîtrise d'ouvrage unique peuvent donc être réparties entre l'EMS et la CTS de la manière suivante.

##### **4.1 ELABORATION ET PASSATION DES MARCHES PUBLICS**

L'EMS centralise les besoins des maîtres d'ouvrages.

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- assurer la définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage est étudié et réalisé ;
- respecter et mettre en œuvre l'ensemble des procédures administratives ad hoc s'appliquant au présent programme, notamment les procédures d'urbanisme, de concertation environnementale, etc. ;
- effectuer la passation de l'ensemble des marchés publics nécessaires à la réalisation de l'opération, notamment la désignation des entrepreneurs en charge de la réalisation de l'opération, conformément au Code de la commande publique ;
- organiser et préparer les procédures d'attribution, ainsi que mettre en place les organes nécessaires (CAO...) dans le respect des règles de la commande publique ;
- conclure et notifier l'ensemble des marchés nécessaires à la réalisation de l'opération.

##### **4.2 EXECUTION DES ETUDES ET TRAVAUX**

Selon les modalités définies au contrat de concession, le concessionnaire doit :

- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;
- agréer les sous-traitants et, le cas échéant, procéder à leur paiement ;
- assurer la direction des travaux, leur suivi technique et administratif, et procéder à l'ensemble des actes d'exécution (avenants, ordres de service, résiliations..) ;
- veiller à garantir l'accès aux bâtiments pendant la période des travaux ;
- assurer la réception, éventuellement partielle, des ouvrages et le suivi des levées des réserves ;
- procéder à la levée des réserves mentionnées au procès-verbal de réception ;
- pour les ouvrages non remis, assurer, si nécessaire, la mise en œuvre des garanties ;
- engager toute action en justice et défendre dans le cadre de toute action intentée à l'occasion de la réalisation de l'opération ;
- d'une manière générale, assurer la gestion administrative, financière et comptable de l'opération ;
- s'assurer que la conception et la réalisation des ouvrages respectent les chartes d'aménagement de la Ville de Strasbourg ;
- prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de l'opération.

L'EMS s'engage quant à elle à :

- procéder à la remise aux autres partenaires de leurs ouvrages respectifs et des dossiers des ouvrages exécutés selon les modalités prévues au présent contrat ;
- prendre toute mesure nécessaire à la bonne exécution de l'opération.

## **ARTICLE 5 : MODALITES DE RECEPTION DES TRAVAUX**

La réception des travaux est préparée et prononcée par l'EMS, ou si l'EMS fait le choix de confier l'opération à la CTS, son concessionnaire, par ce dernier.

Dans cette hypothèse, la répartition des missions entre l'EMS et son concessionnaire est prévue par l'article 20 de la convention de concession et détaillée comme suit.

### **5.1 OPERATIONS PREALABLES A LA RECEPTION**

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

*« Il [le Concessionnaire] invite l'Autorité concédante [l'EMS] à participer aux opérations préalables à la réception par lettre recommandée avec accusé de réception qui doit parvenir à l'Autorité concédante vingt jours francs au moins avant la date desdites opérations. Cette lettre est accompagnée d'un dossier décrivant les ouvrages.*

[...]

*L'ensemble des procès-verbaux des opérations préalables à la réception est adressé à l'Autorité concédante avant toute décision de réception »*

Dans le cadre de ses missions définies à l'article 20 du contrat de concession et ci-dessus rappelées, l'EMS veille à engager toute action nécessaire à la sauvegarde des intérêts de la Ville de Strasbourg.

L'EMS informe cette dernière au minimum 15 jours avant la date à laquelle sont effectuées les opérations préalables à la réception relatives aux biens devant être remis à la Ville de Strasbourg afin que cette dernière puisse, si elle le souhaite, y assister. La Ville de Strasbourg ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler d'observations à destination des participants à la réception, mais seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS, lequel a l'obligation de les mentionner aux participants à la réception s'il s'agit de réserves.

L'EMS transmet avant déroulement des opérations préalables à la réception des biens remis à la Ville de Strasbourg, l'ensemble des plans, notices techniques, etc. à celle-ci pour lui permettre de préparer cette réunion.

Une copie du procès-verbal de constat de la tenue des opérations préalables à la réception des biens en cause est adressée à la Ville de Strasbourg, dans le délai de 10 jours à compter de la tenue de ces opérations.

### **5.2 DECISION DE RECEPTION ET RESERVES**

L'article 20 de la convention de concession conclue entre l'EMS et la CTS stipule :

*« A l'occasion des opérations de réception, l'Autorité concédante [l'EMS] est en droit de demander toutes explications utiles et de formuler ses observations en demandant, le cas échéant, qu'elles soient consignées au procès-verbal dès lors que ces observations sont liées à une non-conformité contractuelle. »*

*« Lorsque les ouvrages présentent des non-façons ou malfaçons, des défauts ou des non-conformités, constatées contradictoirement à l'occasion de leur réception, des essais précédant*

*leur mise en service ou lors de leur mise en service, l'Autorité concédante [l'EMS] notifie au Concessionnaire l'obligation d'exécuter les travaux nécessaires pour y remédier, par lettre recommandée avec accusé de réception.*

*Le concessionnaire réalise ces travaux dans un délai fixé d'un commun accord avec l'Autorité concédante, qui conserve le droit de réclamer la réfection ou la mise en conformité des ouvrages s'il [elle] estime que les défauts signalés au Concessionnaire subsistent en totalité ou en partie. »*

Dans ce cadre, une fois les opérations préalables à la réception terminées, l'EMS transmet à la Ville de Strasbourg une copie de la décision de réception – avec ou sans réserves – des ouvrages devant lui être remis. Cette transmission intervient dans un délai de 10 jours à compter de la transmission du procès-verbal de cette décision par le concessionnaire.

Dans l'hypothèse où la réception a fait l'objet de réserves, l'EMS informe la Ville de Strasbourg de la teneur des réserves concernant les biens devant lui être remis. L'EMS informe par ailleurs la Ville de la tenue des opérations de levée des réserves portant sur ces biens afin que celle-ci puisse, si elle le souhaite, y participer. La Ville de Strasbourg ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler aucune observation auprès des autres participants à l'opération de réception. Elle peut seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de l'EMS.

Une copie du procès-verbal de constat de levée des réserves est adressée à la Ville de Strasbourg dans un délai de 10 jours à compter de sa date d'établissement par l'EMS ou de sa date de transmission à l'EMS par le concessionnaire.

À l'issue des opérations de réception et de levée des réserves relatives aux biens devant être remis à la Ville de Strasbourg, l'EMS adresse à la Ville une copie de l'ensemble des documents administratifs et techniques afférents à la passation et à l'exécution des différents marchés relatifs aux biens remis à la Ville conclus par le concessionnaire et par elle-même pour la réalisation de l'opération. L'EMS transmet ces documents à la Ville de Strasbourg au plus tard dans un délai de 40 jours à compter de leur transmission par le concessionnaire.

S'agissant des plantations relevant des travaux financés par l'Eurométropole de Strasbourg (arbres d'alignement) ou par la Ville de Strasbourg, la date de réception est automatiquement décalée au printemps de l'année suivant les plantations pour tenir compte de la période de confortement.

### **5.3 MODALITES DE RECEPTION PARTIELLE**

L'EMS comme son concessionnaire peuvent effectuer une réception partielle d'au moins un secteur considéré, et délimité.

Cette réception partielle est alors effectuée selon la combinaison des formalités prévues par la présente convention (article 5.2) et par la convention de concession (article 20 notamment).

La réception partielle d'un ouvrage permet la remise de celui-ci au gestionnaire du ou des ouvrages dans les conditions prévues par l'article 6 de la présente convention.

## **ARTICLE 6 : MODALITES DE REMISE DES OUVRAGES**

Les ouvrages réalisés en application de la présente convention qui relèvent des compétences de la Ville de Strasbourg sont remis à cette dernière :

- Soit à la date de notification à la Ville du procès-verbal de réception des travaux sans réserve ou de décision de levée des réserves signé par l'EMS en application de l'article 5 lorsque l'EMS réalise directement les travaux ;
- Soit à la date de signature par l'EMS du procès-verbal de remise des ouvrages, établi par le concessionnaire de l'EMS, lorsque les travaux sont réalisés par ce dernier ; dans ce cas, l'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, signe les procès-verbaux de remise des biens réalisés pour elle-même et pour la Ville de Strasbourg qui lui transfère cette compétence par la présente convention.

L'EMS s'emploie à ce que les travaux nécessaires à la levée des réserves soient réalisés préalablement dans les meilleurs délais ;

Lors de la remise des ouvrages, sont transmis à l'EMS et à la Ville de Strasbourg le DOE (dossier des ouvrages exécutés) ainsi que le dossier de rétrocession complet.

En cas de réception partielle, la même procédure s'impose pour les parties d'ouvrages réceptionnées.

## **ARTICLE 7 : FORMALITES ENTRE LES CO-CONTRACTANTS**

### **7.1 TRANSMISSION D'INFORMATIONS ET CONCERTATION**

L'EMS informe la Ville de Strasbourg de l'évolution de l'opération de travaux. A la demande de la Ville, l'EMS transmet les comptes rendus des réunions et le planning des opérations et travaux.

La Ville de Strasbourg s'engage à désigner un ou plusieurs représentants pour suivre le projet, lesquels sont amenés à centraliser les correspondances échangées avec l'EMS, mais également à assister aux réunions, si nécessaire.

La Ville de Strasbourg peut solliciter l'EMS pour accéder au chantier, en vue de s'assurer du respect des stipulations de la présente convention et du bon déroulement des opérations.

Elle ne peut adresser d'éventuelles observations qu'aux représentants de l'EMS. Tout rejet de ces observations doit être motivé par l'EMS.

### **7.2 VALIDATION PREALABLE OU AVIS**

L'EMS transmet à la Ville de Strasbourg, notamment pour validation et visas les plans et documents suivants lorsqu'ils portent sur les ouvrages remis à la Ville :

- le dossier de rétrocession complet ;
- les EXE (plans d'exécution) transmis par la CTS, avant démarrage des travaux de ces ouvrages ;
- tous les choix de matériaux.

La validation intervient dans un délai de 25 jours à compter de la réception des documents par la Ville de Strasbourg. Au-delà de ce délai, la Ville est réputée avoir validé le document concerné.

L'EMS transmet les DOE aux services gestionnaires de la Ville de Strasbourg sur les ouvrages qu'elle aura en gestion dans un délai de 20 jours après la remise des biens par la CTS.

## **ARTICLE 8 : TERME DE LA CONVENTION**

### **8.1 TERME NORMAL**

La présente convention prend fin à la date de remise des ouvrages stipulée à l'article 6.

### **8.2 RESILIATION AMIABLE**

Les parties peuvent convenir d'un commun accord de mettre fin à la présente convention.

### **8.3 RESILIATION UNILATERALE DE LA VILLE DE STRASBOURG**

En cas de faute grave imputable à l'EMS, la Ville de Strasbourg peut résilier unilatéralement la présente convention, sous réserve de respecter un préavis de trois mois. Cette résiliation est notifiée à l'Eurométropole de Strasbourg par courrier recommandé avec accusé de réception.

La Ville de Strasbourg règle, au prorata de son taux de répartition financier, les dépenses préalablement engagées par le maître d'ouvrage unique.

### **8.4 RESILIATION UNILATERALE POUR MOTIF D'INTERET GENERAL**

Les parties peuvent résilier unilatéralement ladite convention, sur le fondement d'un motif d'intérêt général, sous réserve du respect d'un préavis de six mois. La résiliation est notifiée à l'autre partie par courrier recommandé avec accusé de réception.

En cas de résiliation unilatérale pour motif d'intérêt général de la Ville de Strasbourg, cette faculté est subordonnée au règlement financier des dépenses déjà effectuées, par application de son taux de répartition financier, ainsi que de l'indemnisation des éventuels préjudices subis par l'Eurométropole de Strasbourg, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

L'EMS, en sa qualité de personne publique, peut également résilier unilatéralement la présente convention sur le fondement d'un motif d'intérêt général. Dans cette hypothèse, l'EMS indemnise la Ville de Strasbourg des éventuels préjudices subis, dans la limite de 3% du budget prévisionnel global.

## **ARTICLE 9 : EXERCICE DES RECOURS A L'ENCONTRE DES INTERVENANTS**

### **9.1 DE LA PHASE POST AVANT-PROJET À LA REMISE DES OUVRAGES**

L'EMS, en qualité de maître d'ouvrage unique, est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

Si l'EMS confie la réalisation de l'opération à la CTS par le biais de la convention de concession conclue entre elles, seul le concessionnaire est compétent pour initier toute action précontentieuse ou contentieuse, sur un fondement contractuel ou délictuel, à l'encontre des participants à l'opération de travaux.

### **9.2 À COMPTER DE LA REMISE DES OUVRAGES**

La Ville est seule compétente pour entreprendre toute action précontentieuse ou contentieuse fondée sur les garanties légales des constructeurs.

En qualité de maître d'ouvrage unique, et à la demande de la Ville, l'EMS peut initier ces actions pour l'ensemble des biens remis à la Ville de Strasbourg et à elle-même. Une convention fixe alors les modalités de ce mandat.

**ARTICLE 10 : LITIGES ENTRE PARTIES**

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention font l'objet d'une procédure de négociation amiable avant toute procédure contentieuse. Il peut également être fait appel à une mission de conciliation du Tribunal Administratif de Strasbourg.

En cas d'échec de la conciliation, le Tribunal administratif de Strasbourg est la juridiction compétente pour tous les litiges susceptibles de naître à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en deux exemplaires originaux

Fait le,

<p>Pour la Ville de Strasbourg La Maire,</p> <p>Jeanne BARSEGHIAN</p>	<p>Pour l'Eurométropole de Strasbourg La Présidente,</p> <p>Pia IMBS</p>
---	--

## **Annexe 4**

**Relative à la délibération « Projet de Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière gare : Arrêt du bilan de concertation, approbation des études d’avant-projet, transfert de maîtrise d’ouvrage de la ville de Strasbourg à l’Eurométropole de Strasbourg, poursuite des études et travaux avec la CTS »**

**Convention particulière de travaux pour le Hub multimodal de Strasbourg – secteurs Halles et arrière gare**

# **CONVENTION PARTICULIERE DE TRAVAUX POUR LE HUB MULTIMODAL DE STRASBOURG, SECTEURS « HALLES » ET « ARRIÈRE GARE »**

Entre :

**L'EUROMETROLE DE STRASBOURG**, Autorité Organisatrice de la Mobilité sise au 1 Parc de l'Etoile à 67076 STRASBOURG Cedex, représentée par sa Présidente, Pia IMBS, agissant en exécution d'une délibération du Conseil de l'Eurométropole prise en date du 24/09/2021.

Ci-après dénommée l' « EMS »

Et :

**La COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS**, Société Publique Locale, au capital de 5 millions d'euros, dont le siège social est sis au 14 rue de la Gare aux Marchandises, CS 15002, 67035 STRASBOURG CEDEX et les actionnaires sont est l'Eurométropole de Strasbourg (à 80%) et la Région Grand-Est (à 20%).

Représentée par Monsieur Emmanuel AUNEAU, Directeur Général, agissant en exécution d'une délibération du Conseil d'Administration de la CTS en date du 17/02/2021.

Ci-après dénommée la « CTS »

## **PREAMBULE**

L'Eurométropole de Strasbourg, Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) en application de l'article L. 1231-1 et suivants du Code des Transports, exerce de plein droit la compétence d'organisation des mobilités dans son ressort territorial.

L'Eurométropole de Strasbourg a décidé de confier la gestion d'un système de transport à la CTS par une délibération en date du 19 décembre 2018. Faisant suite à un précédent contrat de concession révolu au 31 décembre 2020, ce contrat a pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour une durée de dix ans.

Le Contrat de concession a pour objet de confier au Concessionnaire, dans le ressort territorial de l'Autorité concédante, l'exploitation d'un service public de transport de voyageurs. Le Concessionnaire assure également l'ensemble des aménagements de premier investissement, ainsi que tous les travaux relatifs aux infrastructures en lien avec les réseaux dont l'exploitation lui est confiée ou visant à favoriser l'intermodalité ou le développement des mobilités douces.

Le Concessionnaire a pour objet principal l'exploitation du réseau de transport urbain et interurbain sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, ainsi que son extension en direction de la Ville de Kehl. Il peut se voir confier tout ou partie de l'exploitation du réseau express métropolitain. Elle exploite également les pôles d'échanges multimodaux, gares routières et services de confort associés à l'usage des transports publics. Il réalise des études ou d'autres prestations de service destinées à répondre aux besoins de ses actionnaires dans le cadre de la mise en œuvre de leur compétence en matière de mobilité.

## **Descriptif du projet :**

Améliorer les déplacements périurbains à l'échelle de l'aire urbaine constitue une priorité, parce qu'ils sont les plus émetteurs de gaz à effet de serre : 74 % des kilomètres parcourus dans le Bas-Rhin représentent des déplacements de plus de 5 km. Ce sont aussi les déplacements les plus vulnérables, en particulier quant à la hausse des coûts de l'énergie et les aléas de circulation.

C'est la volonté commune de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Région Grand Est, qui mettent en place du Réseau Express Métropolitain Européen (REME) à l'échelle de l'aire urbaine strasbourgeoise. Il s'agit d'assurer une desserte qualitative de l'ensemble des territoires en allant bien au-delà des frontières de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le REME c'est un réseau multimodal transfrontalier, reposant sur un volet ferré d'une part et un volet cars express d'autre part. Pour ces deux volets, il s'agit d'améliorer significativement les niveaux de service pour donner toute leur compétitivité à ces modes d'accès au cœur d'agglomération à ses pôles d'emplois principaux.

**Le volet cars express du REME**, prévoit la mise en œuvre d'un réseau de cars express dotés d'aménagements dédiés et notamment pour tous les secteurs ne disposant pas de desserte ferroviaire. Il s'agit **d'intensifier les services de cars interurbains selon des standards d'offre « urbaines »** en agissant sur l'amplitude et la fréquence des services, la rapidité des parcours, la fiabilité des temps d'accès.

**Il s'agit aussi d'élargir le périmètre de pertinence des dessertes de cars interurbains dans l'agglomération** en offrant de nouvelles origines-destinations sans correspondances pour les voyageurs, ainsi que de meilleures connexions avec le réseau de transport en site propre urbain.

Ce réseau « augmenté » se structure notamment grâce au projet de **Transport en Site Propre de l'Ouest (TSPO)**, qui permettra de relier Wasselonne et une grande part du Kochersberg à Strasbourg en desservant plusieurs arrêts dans l'ouest de l'Eurométropole.

L'aménagement multimodal de la M351, désormais en cours de travaux sur la partie Strasbourgeoise, offrira des couloirs en site propre aménagés jusqu'à la sortie M35 « Les Halles » à Strasbourg.

Le renforcement de l'offre de mobilité en lien avec le cœur d'agglomération développé dans le cadre du REME conduit à développer un « hub multimodal » performant, utilement positionné autour du secteur gare dans une logique de diffusion lisible et efficace des déplacements quotidiens.

À cet effet, il apparaît que la combinaison des sites « gare centrale », « arrière gare » et « Halles » répond au mieux aux enjeux intermodaux et multimodaux permettant d'assurer une diffusion efficace et fortement décarbonnée des déplacements vers les principales destinations d'habitats, de commerce, d'activités et de service sur l'agglomération.

Par délibération E-2022-671 du 28 juin 2022, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, a défini les objectifs du projet de Hub multimodal de Strasbourg - secteurs Halles et arrière gare et a engagé une procédure de concertation préalable.

La phase principale de concertation s'est déroulée du 12 septembre au 10 novembre 2022. Un atelier de concertation ciblé sur l'aménagement du Parc des Halles et sur celui de la place Clément, le vendredi 14 avril 2023 est également venu enrichir le projet.

Par délibérations en date du 6 novembre 2023 (Ville de Strasbourg) et en date du 10 novembre 2023 (Eurométropole de Strasbourg), le bilan de ces deux phases de concertation, les études d'avant-projet et le programme des travaux de cette opération ont été approuvés par les collectivités, chacune pour ce qui la concerne.

## **Objectifs du projet de Hub multimodal de Strasbourg - secteurs « Halles » et « arrière gare » :**

### **o Secteur des Halles**

Les objectifs sont les suivants:

- Sécuriser et fiabiliser les circulations bus et cars tout au long de leur itinéraire ;

- Passer d'une gare routière avec du battement à une gare en passage. Ceci permettra la réorganisation des arrivées et départs des bus urbains et interurbains autour des Halles, avec un besoin d'une dizaine de quais ;
  - Agrandir les espaces verts existants ;
  - Rationaliser et réorganiser la circulation automobile autour des Halles, de sorte à maintenir les accès aux différents parkings et les accès des riverains mais en rééquilibrant la place des différents modes.
- o **Secteur de l'arrière gare (préfiguration)**  
 Il s'agit de l'aménagement provisoire du site situé à l'arrière des quais voyageurs de la gare centrale, dans un secteur limité par le faisceau ferroviaire au Sud et la rue du Rempart au Nord).  
 Les objectifs sont de :
- Assurer le bon fonctionnement des cars interurbains et de leurs dessertes de voyageurs durant les travaux du tramway ;
  - Permettre la diamétralisation de certaines lignes interurbaines avec un point de contact à proximité du cœur de ville ;
  - Préfigurer un aménagement complet en arrière gare à moyen terme par l'aménagement d'une surface de stationnement et de desserte des cars interurbains.
- o Par ailleurs, la sécurisation des temps de parcours sur les itinéraires cars et le traitement des liaisons piétonnes sera primordial pour le projet de hub multimodal de Strasbourg. Ceci passera par :
- L'amélioration du cheminement piéton entre le secteur de l'arrière gare et le centre-ville (rue Wodli) ;
  - L'adaptation du carrefour entre la rue du Rempart et la rue Wodli si nécessaire pour permettre les accès des cars ;
  - La priorisation des cars interurbains dans la Petite rue des Magasins pour entrer dans Strasbourg.

Le groupement de maîtrise d'œuvre "GETAS" a réalisé les études d'avant-projet afférentes à la mise en œuvre du Hub multimodal de Strasbourg. Dans le cadre du contrat de concession en vigueur, le contrat du groupement de maîtrise d'œuvre est par ailleurs transféré à la CTS afin de réaliser les études post – avant-projet.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

### **ARTICLE 1 : OBJET**

La présente convention répond aux principaux objectifs suivants :  
 Confier à la CTS les études post-avant-projet, le financement et la réalisation du **Hub multimodal de Strasbourg**.

### **ARTICLE 2 : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET**

#### **Les caractéristiques d'aménagement :**

Le projet de réaménagement du secteur « Halles » et « arrière gare » est réparti sur plusieurs secteurs opérationnels :

- o **Le secteur des Halles** comprenant :
  - La rue et le square des Halles
  - La rue de Sébastopol,

- La rue de l’Ancienne Gare,
- L’extrémité sud de la rue du Travail et la place Clément
- La rue du Marais Vert
- La Petite rue des magasins et la trémie d’accès au P3
  - **Le secteur arrière gare** comprenant :
- L’aménagement d’une gare routière en arrière gare
- L’amélioration du cheminement piéton vers le centre-ville sur la rue Georges Wodli

Les aménagements cherchent à améliorer et à fiabiliser les services de transports en commun. Ils permettent également d’améliorer la commodité et la sécurité des circulations piétonnes et vélo. Ils sont conformes aux normes en vigueur en matière d’accessibilité aux personnes à mobilité réduite, qu’il s’agisse des aménagements de voirie ou des arrêts de bus et de cars.

Enfin, ils visent à améliorer significativement les espaces végétalisés et avec la plantation d’un maximum d’arbres.

Les aménagements sont conditionnés par la refonte en profondeur des circulations automobiles et du fonctionnement des transports en commun autour du secteur des Halles.

### **La circulation automobile et le fonctionnement des transports en commun**

Concernant les circulations automobiles et les accès aux parkings :

- L’accès au parking P1 : entrée uniquement via la rue des Halles, la rue de l’Ancienne Gare et la rue du Marais Vert, sortie par la rue du Marais Vert via la trémie vers la rue Georges Wodli et l’échangeur de Cronembourg ;
- Accès au P2 : entrée uniquement par la rue du Travail, sortie possible vers la rue du Travail ou vers le pont de Paris et la Grand Ile ;
- Accès au P3 : entrée uniquement par la rue des Halles, sortie possible par la rue des Halles pour rejoindre le Nord-Centre de ville via la rue Friese/rue du Travail, ou par la rue du Marais Vert pour la sortie de ville via la trémie vers la rue Georges Wodli et l’échangeur de Cronembourg.
- Un nouvel accès au tunnel historique permettant de rejoindre le parking P3 depuis la Petite rue des Magasins (réutilisant pour partie un ouvrage existant).
- L’accès au parking Wodli se fera par le boulevard Wilson.

Concernant les transports en commun :

- L’espace gare routière actuel est supprimé.
- Entre 12 et 15 arrêts de transports en commun sont aménagés sur l’espace public, pour faire fonctionner la desserte des cars interurbains et des bus urbains sous forme de halte.
- Des couloirs réservés sont aménagés sur la Petite rue des Magasins, la rue des Halles, la rue du Travail, la rue de Sébastopol et la rue de l’Ancienne Gare. Les voiries situées au sud du square agrandi sont uniquement réservées aux transports en commun.
- 4 à 6 arrêts seront aménagés de façon provisoire en arrière gare, ils seront accessibles par la rue du Rempart.

### **L’aménagement de la rue des Halles et du square des Halles :**

La réorganisation des transports interurbain CTBR permettra de libérer l’emprise de la gare routière actuelle et la refonte globale de ce secteur. La voirie au niveau du square des Halles sera réimplantée au plus proche du centre commercial, cela afin de libérer le maximum d’emprise pour le futur parc des Halles. Cette voirie sera dédiée exclusivement aux bus afin de garantir un temps de trajet optimal jusqu’à

la rue Sébastopol. Quelques quais de dépose/reprise des voyageurs seront aménagés entre le futur parc des Halles et le centre commercial.

Les usagers venant du boulevard Wilson pourront accéder :

- Au parking P3 par la rue des Halles
- À l'aire de livraison des Halles
- Au parking P1 via la rue de l'ancienne Gare

Bien que les voiries au Nord du square actuel, à l'Est de la piste cyclable de la rue des Halles, le tronçon de la rue Marais Vert entre la rue de l'Ancienne Gare et le boulevard Wilson et les places de stationnement associées soient supprimées, une voie en contre-sens sur l'Est de la rue des Halles sera maintenue afin que le mouvement de sortie depuis le parking P3 vers le Nord et le Centre de la ville soit toujours possible : la possibilité de tourner à gauche sur la rue des Halles en sortant du parking P3 et rejoindre la rue du travail et la place de Haguenau via la rue Friese.

Le square des Halles sera considérablement agrandi, passant d'environ 1000 m<sup>2</sup> à environ 3700 m<sup>2</sup>. Son aménagement paysager ainsi que ses équipements seront définis plus précisément au stade des études de PROJET.

Une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m de largeur permettra de relier de manière continue la petite rue des magasins à la rue du Travail puis à la rue de Sébastopol, et viendra compléter le réseau cyclable existant en s'y raccordant.

### **L'aménagement de la rue de Sébastopol :**

Les principaux changements sur la rue de Sébastopol seront visibles sur le côté Est du terre-plein planté de la rue.

- À l'Ouest, la chaussée à 3 voies sera conservée avec une voie dédiée aux quais bus (6 quais), une voie réservée bus permettant à ces derniers d'accéder/sortir du quai et une voie pour les véhicules légers.
- À l'Est de l'alignement d'arbres, la circulation sera réservée aux mobilités actives via l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 3 m, ainsi qu'un trottoir de 6 à 7 m pouvant également accueillir des terrasses dont l'emprise restera à définir.
- Les stationnements sur voirie et la circulation dans le sens Sud-Nord seront supprimés. Les livraisons seront assurées via l'utilisation de cet espace réservé aux mobilités actives uniquement en venant du Nord et en repartant vers le sud.
- La rue de la Toussaint sera piétonnisée sur son extrémité Ouest à partir de la rue Clément.
- La place Clément sera réaménagée et fermée à la circulation au niveau de la rue des Bonnes Gens via la création d'une aire de retournement en limite de la rue école étendue à l'école Notre Dame, en interface avec le projet de Hub multimodal. L'aménagement de la rue des Bonnes Gens, de la rue Clément qui font partie du projet de rue Ecole sont étudiés en cohérence avec le projet de Hub multimodal dans l'objectif de créer une grande aire piétonne au niveau de la place, avec la possibilité de déployer de nouveaux usages.
- L'avant-projet tient compte de la suppression de la passerelle du complexe immobilier des Halles qui débouche sur la place Clément, afin de libérer les emprises sur cette dernière. La passerelle participe à l'évacuation du complexe immobilier des Halles en cas d'incendie ou autres événements. À ce titre la maîtrise d'ouvrage de l'opération de démolition de la passerelle et de reconstitution des sorties de secours sera assurée par l'ASCH (Association Syndicale du Complexe des Halles). Une étude est en cours sous maîtrise d'ouvrage ASCH afin de déterminer les contraintes réglementaires de sa démolition (reprise des UP et du plan d'évacuation).
- Enfin, les entrées/sorties du parking P2 sont conservées à leur implantation actuelle, le parking sera accessible uniquement depuis la rue du Travail avec une sortie possible vers le Nord via rue du Travail ou la boucle de circulation de la grande île vers la rue du Faubourg de Saverne. L'élargissement du trottoir au droit des accès du parking P2 permettra de sécuriser les traversées.

### **L'aménagement de la rue du Marais Vert :**

La rue sera conservée en sens unique. L'accès sera limité :

- Aux bus via la boucle de circulation autour des Halles ou depuis les quais ;
- Aux entrées/sorties du parking P1 ;
- Aux riverains qui devront y accéder depuis la rue du Faubourg de Pierre puis le quai Kléber.

La rue sera mise en impasse sur le boulevard du Président Wilson. Côté rue du Marais Vert, la sortie du parking P3 se fera uniquement via la trémie vers la rue Wodli et l'échangeur de Cronenbourg, mouvement qui n'est pas possible directement aujourd'hui. Cet aménagement nécessite l'adaptation de l'entrée de la trémie ainsi que des travaux de déplacement des barrières à l'intérieur du parking P3.

L'accès au parking P1 au Nord de la rue du Marais Vert sera possible également via la rue de l'Ancienne Gare et moyennant la mise à double sens d'un petit tronçon de la rue du Marais Vert au croisement de la rue de l'Ancienne Gare.

Le stationnement sera conservé sur le côté Ouest de la rue, sera supprimé côté Est afin d'élargir le trottoir qui est presque inexistant de ce côté et créer un alignement d'arbres, 3 quais bus seront également créés sur ce côté afin de permettre une flexibilité d'exploitation du pôle des halles (dépose/prise de voyageurs ou régulation).

### **L'aménagement de la Petite rue des Magasins :**

La création d'une voie réservée bus entre la M35 et la gare routière des Halles nécessite le réaménagement de la Petite rue des Magasins. La piste cyclable bidirectionnelle sera continuée entre le tunnel sous le faisceau ferroviaire et le boulevard du Président Wilson, côté Sud de la rue et permettra de supprimer le carrefour à feux au centre de la rue. Le croisement PC/TAD vers la gare centrale sera géré au niveau du carrefour sur le boulevard du Président Wilson.

Les rues de Sarrelouis et Sarrebourog seront raccordées de manière plus directe afin de réduire les emprises et élargir les trottoirs.

Un nouvel accès vers la trémie existante d'accès au parking P3 sera créé avant le croisement avec la rue des Magasins et permettra d'accéder directement au P3 sans passer par le carrefour Wilson/Magasins.

### **L'aménagement du secteur arrière gare : Gare routière provisoire**

L'aménagement consiste en la réalisation d'un linéaire de 6 quais bus et cars permettant la dépose/prise de voyageurs ainsi que la régulation des bus et des cars.

- Ces quais seront implantés sur un espace déjà imperméabilisé, de propriété SNCF.
- L'accès se fera par une boucle de circulation dans le sens horaire depuis la rue du Rempart permettant une dépose/prise des voyageurs côté gauche.
- L'aménagement comprendra 2 voies, une voie pour la mise à quai et une voie de circulation des bus afin de garantir une souplesse d'exploitation.
- Les accès SNCF seront recréés, que ce soit vers le parking en surface des employés SNCF dans l'emprise entre les voies de maintenance des trains et cette gare routière provisoire ainsi que vers les utilités plus au sud du site.

### **L'amélioration du cheminement piéton vers le centre-ville sur la rue Georges Wodli :**

Afin de garantir un cheminement sécurisé entre l'arrière gare et le centre-ville/la gare centrale, mais également pour améliorer le cheminement cycle existant entre Cronenbourg et le centre de Strasbourg,

la moitié Sud de la rue Georges Wodli sera réaménagée depuis le faisceau ferroviaire jusqu'au boulevard du Président Wilson via :

- La réservation du tunnel sud sous le faisceau ferroviaire aux piétons et cyclistes ;
- La suppression de la voie entrante vers Strasbourg (sauf accès portail SNCF situé en amont du tunnel ferroviaire).
- La création d'une piste cyclable directionnelle de 3,5 m de large en lieu et place de la voie supprimée.
- Pour le parking Wodli, la sortie sera conservée sur la rue Wodli. L'entrée se fera par le boulevard Wilson via la Petite rue des Magasins.

Les aménagements sur le côté Nord de la rue Georges Wodli (la voie BHNS et la sortie de Strasbourg vers Cronenbourg) restent inchangés.

### **Plantations**

L'objectif de plantation d'arbres dans le cadre de réaménagement du secteur totalise environ 85 nouveaux arbres. Ces chiffres correspondent toutefois au stade des études d'avant-projet pourraient évoluer dans l'approfondissement des études :

- 44 arbres plantés dans le futur parc des Halles et 7 arbres sur les trottoirs à proximité immédiate, sous réserve d'une épaisseur suffisante sur l'ancienne trémie Sébastopol passant sous le square ;
- 10 arbres plantés au niveau des quais bus le long du centre commercial, sous réserve d'une épaisseur de substrat suffisante sur l'ancien Hôpital en partie situé sous les quais ;
- 6 arbres plantés au niveau de la nouvelle placette en extrémité ouest de la rue des Halles, au droit de la rue Friese ;
- 15 arbres plantés sur le place Clément, sous réserve de la démolition de la passerelle permettant d'accéder au niveau 1 du centre commercial ;
- Un alignement d'arbres sera mis en œuvre sur le trottoir côté Est de la rue du Marais Vert.
- Les alignements d'arbres existants situés à l'axe de la rue de Sébastopol et sur le trottoir côté centre commercial seront conservés et complétés.

La réalisation du projet implique néanmoins l'abattage de 10 arbres existants.

### **Le stationnement :**

Le secteur des Halles dispose de 2500 places de stationnement dans les parkings P1, P2 et P3, et de 225 places de stationnement sur voirie.

À ce stade de l'étude, le bilan du stationnement sur voirie dans le secteur est estimé à 167 places supprimées, et 58 places maintenues. Des places pour des usages spécifiques seront aménagées ponctuellement (PMR, CITIZ, livraisons) sur l'espace public. Le stationnement des taxis est envisagé rue du Marais Vert.

Des dispositifs pour le stationnement des vélos (arceaux) seront mis en place :

- 72 arceaux entre les arbres d'alignement existants de la rue de Sébastopol ;
- 30 arceaux au niveau du futur parc des Halles, au Nord du Centre Commercial ;
- 30 arceaux sur la rue du Marais Vert, au droit de l'accès du Centre Commercial.

Soit un total prévu de 132 arceaux sur le secteur des Halles.

Ces diverses caractéristiques constitueront les éléments de programme des études de "projet" qui seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage du concessionnaire CTS à l'issue de l'avant-projet.

## Le planning :

Le concessionnaire CTS s'engage à débiter les travaux dès le deuxième semestre 2024. Les travaux préliminaires de libération d'emprise et de déviation minimale de réseau pourront être engagés parallèlement. Après une période de travaux de 18 mois, la mise en service du Hub multimodal de Strasbourg est prévue fin 2025.

## ARTICLE 3 : COÛTS DU PROJET

A l'issue des études d'avant-projet, l'enveloppe financière globale du projet s'établit à **11 274 498** euros HT (valeur juillet 2023). Elle intègre le réaménagement du secteur des Halles, l'aménagement provisoire de l'arrière gare et la sécurisation des itinéraires d'accès pour le dernier kilomètre tel que définis dans l'article 2.1, y compris les déviations de réseaux, les libérations d'emprises, ainsi que les prestations intellectuelles (frais de maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, assurance, etc.).

Montants exprimés hors taxes (avec aléas)		Coût total	Quote-part Eurométropole de Strasbourg	Quote- part CTS	Quote-part Ville de Strasbourg
Date de valeur : juillet 2023		(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)
<b>A</b>	<b>GO00 : prestations intellectuelles</b>	<b>1 430 837</b>	<b>1 430 837</b>		
	- dont maîtrise d'ouvrage	370 986	370 986	/	/
	- dont études de maîtrise d'œuvre, y compris AVP, SNCF et redevance archéologique	1 059 851	1 059 851		
<b>B</b>	<b>GO01 : déviations de réseaux</b>	<b>1 219 838</b>	<b>1 006 180</b>		<b>213 657</b>
	- dont archéologie	203 280	203 280	/	/
	- dont protection des arbres	76 230	76 230	/	/
	- dont eau potable/ assainissement	726 670	726 670	/	/
	- dont éclairage public	213 657	/		213 657
<b>C</b>	<b>GO02 : ouvrages d'art</b>	<b>2 997 301</b>	<b>1 616 045</b>		<b>1 381 256,50</b>
	- dont trémie P3	1 760 913	880 456,50	/	880 456,50
	- dont équipement P3	1 001 600	500 800	/	500 800
	- dont démolition passerelle	58 697	58 697	/	/
	- dont escalier Halles	176 091	176 091	/	/
<b>D</b>	<b>GO03 : aménagements de surface</b>	<b>6 024 598</b>	<b>5 574 560</b>		<b>450 038</b>
	- dont Halles	3 333 870	3 213 851	/	120 019
	- dont rue Wodli/Magasins	480 249	480 249	/	/
	- dont tunnel Halles P3	272 942	136 471	/	136 471
	- dont soutènement sortie des Halles	369 258	369 258	/	/
	- dont arrière gare	967 739	774 191	/	193 548
	- dont barrières, signalisation, base vie	547 179	547 179	/	/
	- dont aléas géotechniques, pollutions	53 361	53 361	/	/
<b>E</b>	<b>GO09 : SIRAC</b>	<b>603 524</b>	<b>603 524</b>	/	/

<b>B à E</b>	<b>TOTAL TRAVAUX</b>	<b>10 845 261</b>	<b>8 800 309</b>	/	<b>2 044 951,50</b>
<b>A à E</b>	<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>12 276 098</b>	<b>10 231 146</b>	/	<b>2 044 951,50</b>

Le coût prévisionnel des seuls « travaux » s'élève à **10 845 261 euros HT** (valeur juillet 2023 au stade avant-projet).

Poste de dépenses	Coût estimatif AVP (HT) valeur juillet 2023	Dont EMS	Dont CTS
GO0 : prestations intellectuelles	1 430 837 €	1 430 837 €	-
GO1 : déviations de réseaux	1 219 837 €	1 219 838 €	-
GO2 : ouvrages d'art	2 997 301 €	2 997 301 €	-
GO3 : aménagements de surface	6 024 598 €	6 024 598 €	-
GO4 : stations	Sans objet		
GO5 : locaux techniques	Sans objet		
GO6 : voies ferrées	Sans objet		
GO7 : ligne aérienne de contact	Sans objet		
GO8 : Énergie	Sans objet		
GO9 : Systèmes d'exploitation	603 524 €	603 524 €	-
<b>COUT TRAVAUX (HT) (GO 1 à GO9)</b>	<b>10 845 261 €</b>	<b>10 845 261 €</b>	<b>-</b>

#### **ARTICLE 4 : COUT TOTAL DES BIENS A REMETTRE**

Le montant prévisionnel total des biens à remettre se décompose ainsi :

- Déviations de réseaux EMS	1 006 180,00 € HT
- Déviations de réseaux tiers	213 657,00 € HT
<b>Sous-total G01</b>	<b>1 219 837,00 € HT</b>
- G02	2 997 301,00 € HT
- G03	6 024 598,00 € HT
- G09	603 524,00 € HT
<b>Sous-total autres GO</b>	<b>9 625 424,00 € HT</b>
<b>TOTAL HT des biens à remettre</b>	<b>10 845 261,00 € HT</b>

**Ce coût sera arrêté par une convention de remise de biens de l'opération de Hub multimodal de Strasbourg.** Pour les factures qui seraient présentées postérieurement à cette date, un avenant ultérieur à cette future convention, soldant les comptes, sera établi.

#### **ARTICLE 5 : PAIEMENT DES BIENS A REMETTRE**

Conformément au traité de concession du 1<sup>er</sup> janvier 2021, le montant toutes taxes comprises des biens à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg (hors GO1) sera financé par des avances versées par l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre de la contribution aux investissements tramway et BHNS. La future convention de remise des biens actera le montant des biens à rétrocéder à l'EMS.

Le montant (hors GO1), arrêté par la future convention de remise de biens et correspondant au solde éventuellement non encore couvert par le montant des avances versées prévues, par la présente convention, sera versé par l'Eurométropole de Strasbourg dans un délai maximum de 30 jours à compter de la signature de la future convention de remise de biens. Dans le cas d'un solde négatif constitué de versements d'avances excédentaires par l'EMS, arrêté par la future convention, la CTS reversera le montant de ce solde négatif à l'EMS dans un délai maximum de 30 jours à compter de la signature de celle-ci.

#### **ARTICLE 6 : FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS**

Conformément au protocole d'accord « REME ferroviaire Région Grand Est – Eurométropole de Strasbourg », la Région Grand Est et l'Eurométropole cofinancent le projet de Hub multimodal de Strasbourg, selon les clefs de répartition suivantes :

- 40% pour la Région Grand Est
- 60% pour l'Eurométropole de Strasbourg

Une subvention de l'agence de l'eau Rhin Meuse relative aux études de maîtrise d'œuvre et aux travaux est également attendue pour la gestion intégrée des eaux pluviales.  
Cette subvention sera forfaitaire pour les études et fonction des surfaces de sols perméables du projet.

La ville de Strasbourg finance le projet pour les aménagements de sa compétence - à savoir les espaces verts et l'éclairage public – à hauteur de 528 000 € HT.

La participation de la Région Grand Est sera calculée une fois déduites toutes les autres participations.

Selon les règles de financement établies dans le cadre du contrat de concession Eurométropole / CTS, la part financée par l'Eurométropole correspond au montant des biens à remettre par la CTS :

De ce fait, l'Eurométropole de Strasbourg versera à la CTS une avance de **10 845 261** euros HT, selon le calendrier suivant :

Année 2024	Année 2025	Année 2026
7 591 683 €	2 169 052 €	1 084 526 €

## **ARTICLE 7 : EXPLOITATION COMMERCIALE**

Dans le secteur, le projet de réorganisation du réseau de transports collectifs repose sur :

- la réorganisation du réseau bus associée à la mise en place du « ring vélo », avec un passage de la ligne 6 dans les deux sens sur les quais extérieurs de la Grande Ile ;
- la réorganisation des lignes Fluo 67, qui sera mise en œuvre dans le cadre du projet de réaménagement du secteur Halles – Sébastopol, avec un « pôle d'échanges » linéaire le long de la rue de Sébastopol. Cette réorganisation implique un mode d'exploitation beaucoup plus proche de celui des lignes urbaines (avec des temps de régulation réduits), et la création d'aménagements de couloirs dédiés pour sécuriser les temps de trajets ;
- l'arrivée en terminus aux Halles de la ligne 3 et de la future ligne 16 (ligne express via M35 à partir de l'échangeur de Bischheim), via une boucle qui emprunte la rue du Travail, la rue de Sébastopol, le quai Kléber (terminus), et permet de repartir vers la Place de Haguenau via le Faubourg de Pierre ;
- l'arrivée en terminus aux Halles des lignes 73 et 75, via le même tracé que la ligne 16.

## **ARTICLE 8 : PRINCIPE DE REMISE DE BIENS A L'EMS**

Aux termes du contrat de concession, la CTS remettra à l'Eurométropole de Strasbourg deux catégories de biens :

⇒ Les déviations de réseaux dans leur totalité (G01)

⇒ Les ouvrages d'art et d'infrastructures de voirie, réalisés dans le cadre du projet, mais non utiles pour l'exploitation exclusive des transports en commun, biens constitués par :

1. les ouvrages d'art non spécifiques à l'exploitation des lignes de transports en commun (G02) ;
2. les voiries et les trottoirs (G03) ;
3. les équipements routiers des carrefours et principalement les feux tricolores (G09).

## **8.1 : LES DEVIATIONS DE RESEAUX**

### **5.1.1 : Définition des catégories de réseaux**

- Les réseaux appartenant à l'Eurométropole de Strasbourg et qui sont les suivants :

<b>Nom du Réseau</b>	<b>Concessionnaire du Réseau</b>
EAU POTABLE	EMS
ASSAINISSEMENT	EMS
SIGNALISATION	EMS

Les coûts réels de ces déviations de réseaux seront facturés en totalité par la CTS à l'EMS, T.V.A. comprise.

- Les réseaux de concessionnaires tiers publics ou privés dont l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas propriétaire et qui sont les suivants :

<b>Nom du Réseau</b>	<b>Concessionnaire du Réseau</b>
ECLAIRAGE PUBLIC	VILLE DE STRASBOURG

### **8.1.2 : Montant prévisionnel des déviations de réseaux EMS**

Le montant prévisionnel s'élève à **726 670** euros HT valeur juillet 2023 au stade avant-projet.

- Eau Potable/Assainissement 726 670,00 € HT

### **8.1.3 : Montant des déviations de réseaux tiers**

Le montant prévisionnel s'élève à **213 657,00** euros HT, valeur juillet 2023 au stade avant-projet.

- Éclairage public Strasbourg 213 657,00 € HT

## **8.2 : LES OUVRAGES D'ART ET INFRASTRUCTURES DE VOIRIE**

### **8.2.1. Principes énoncés dans le contrat de concession**

Selon le Contrat de concession et son cahier des charges relatif à la construction des lignes de tramway et des lignes de bus à haut niveau de service, la CTS est autorisée à implanter des ouvrages dans le domaine public et à « occuper » le domaine public.

La CTS est donc affectataire et gestionnaire des ouvrages qu'elle construit, nécessaires au bon fonctionnement du service public et constitutifs d'aménagements indispensables à l'exercice des missions de ce service dont elle a la charge. À ce titre, ces biens sont conservés à l'actif de son bilan (ils constituent des biens de retour au profit du concédant).

Il est donc nécessaire de distinguer entre aménagements de voirie qui seront remis à l'EMS, à leur achèvement, et les autres ouvrages qui resteront affectés à la CTS, bénéficiant d'une autorisation d'occuper le domaine public et inclus au bilan de la CTS (et amortis).

### **8.2.2. Autres principes généraux adoptés**

- 1) L'ensemble des ouvrages et travaux non utilisés exclusivement pour l'exploitation des transports en commun ne sera pas comptabilisé au bilan de la concession mais sera remis à l'EMS ;

- 2) Il est décidé par les parties qu'en cas d'ouvrage d'art utilisé conjointement par la voirie et les transports en commun, celui-ci sera remis en totalité au concédant, à l'exclusion des infrastructures propres aux transports en commun ;
- 3) Il est également décidé que la plate-forme du tramway ainsi que celle du BHNS resteront systématiquement affectées au concessionnaire et gérées par lui. Par plate-forme du BHNS, il est entendu les voies qui lui sont strictement réservées ;
- 4) Concernant les ouvrages et travaux rentrant dans les groupes d'ouvrages n°2, 3 et 9 (Ouvrages d'Art, voiries, signalisation et équipements), il est décidé de remettre les biens détaillés dans les articles ci-après.

### **8.3 : GROUPE D'OUVRAGE N°2 - OUVRAGES D'ART**

Le projet de Hub multimodal de Strasbourg ne comprend ni la construction d'ouvrages d'art exclusivement réservés aux transports en commun, ni la construction d'ouvrages d'art utilisés conjointement par la voirie et les transports en commun.

La réalisation du Génie civil et l'assainissement pour la trémie d'accès au parking P3 sur la Petite rue des Magasins et avant le croisement avec la rue des Magasins (décrite à l'article 2) sera confiée à la CTS. La réalisation des travaux nécessaires à la mise aux normes de l'ERP (parking P3) ainsi que la mise en place des équipements d'accès nécessaire pourra être à la charge du délégataire de ce dernier.

### **8.4 : GROUPE D'OUVRAGE N°3 - VOIRIES**

Les principes adoptés et précisés dans l'article 4 sont les suivants :

#### **8.4.1. Les biens à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg seront les suivants :**

- les espaces verts (gazon, plantations) ;
- les travaux de signalisation définitive ;
- les fournitures et travaux de voirie ;
- les aménagements riverains éventuels.

#### **8.4.2. Valorisation des ouvrages communs**

Le montant prévisionnel du G03 s'élève à **6 025 000** euros HT valeur juillet 2023 au stade avant-projet.

Le montant prévisionnel des travaux de voirie s'élève à **6 025 000** euros HT valeur juillet 2023 au stade avant-projet.

Les travaux suivants seront refacturés à 100 % à l'Eurométropole de Strasbourg :

- \* des travaux de libération d'emprise
- \* des travaux d'espaces verts
- \* des aménagements riverains
- \* Gestion des barrières de chantier
- \* Signalisation de chantier
- \* Bases vies

Le montant prévisionnel total des biens du G03 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **6 025 000** euros HT valeur juillet 2023 au stade avant-projet.

### **8.5 : GROUPE D'OUVRAGE N°9 – SIGNALISATION ROUTIERE ET EQUIPEMENTS DE CARREFOURS**

Le montant prévisionnel du GO9 s'élève à 603 524 euros HT valeur juillet 2023 au stade avant-projet, et sera refacturé à 100 % à l'Eurométropole de Strasbourg.

Le montant prévisionnel des biens du G09 à remettre à l'Eurométropole de Strasbourg s'élève à **604 000** euros HT valeur juillet 2023 au stade avant-projet.

### **8.6 : PRESTATIONS INTELLECTUELLES AFFECTEES AUX BIENS REMIS**

Les coûts de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre étant au bénéfice de l'Eurométropole, ceux-ci sont intégralement portés à sa charge.

### **ARTICLE 9 : MODIFICATIONS A LA PRESENTE CONVENTION**

Toute modification à la présente convention fera l'objet d'un avenant.

### **ARTICLE 10 : LITIGES**

En cas de contestation sur l'interprétation et sur l'exécution de l'une quelconque des dispositions de la présente convention, le Tribunal Administratif de STRASBOURG sera compétent pour connaître du litige.

Toutefois, avant de faire appel à cette juridiction, les parties contractantes s'engagent à recourir à une conciliation amiable.

Fait à Strasbourg et signé en deux exemplaires originaux le

Pour la Compagnie des Transports Strasbourgeois	Pour l'Eurométropole de Strasbourg
Le Directeur Général Emmanuel AUNEAU	La Présidente Pia IMBS

**CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE DU 10 NOVEMBRE 2023 - Point n°15**

Projet de Hub multimodal de Strasbourg - secteurs "Halles" et "arrière-gare" : arrêt du bilan de concertation, approbation des études d'avant-projet, transfert de maîtrise d'ouvrage de la ville de Strasbourg à l'Eurométropole de Strasbourg, poursuite des études et travaux avec la CTS.

<b>Pour</b>  <b>59</b>	AGHA BABAEI Syamak, BAAS Fabienne, BARSEGHIAN Jeanne, BOULALA Bruno, BRASSAC Christian, BROLLY Suzanne, BUCHMANN Andree, BULOOU Beatrice, CHADLI Yasmina, DAMBACH Danielle, DE VREESE Wilfrid, DEBES Vincent, DELATTRE Cécile, DREYSSE Marie-Dominique, DRICI Salem, DUBOIS Antoine, DUPRESSOIR Sophie, FABRE Murielle, FELTZ Alexandre, HAMARD Marie-Françoise, HERRY Jonathan, HOFFSESS Marc, IMBS Pia, JAMPOC-BERTRAND Nathalie, JEAN Anne-Marie, JEROME Martine, JUND Alain, KESSOURI Annie, KOSMAN Aurélie, LAFAY Marina, LECKLER Michèle, LIBSIG Guillaume, LORENTZ Alexandre, LOUBARDI Hamid, MACIEJEWSKI Patrick, MISTLER Anne, OZENNE Pierre, PFRIMMER Philippe, PREVE Jean Paul, RABOT Valentin, RAMDANE Abdelkarim, SCHAAL Thierry, SCHAETZEL Françoise, SCHANN Gérard, SCHOEPFF Patrice, SCHULER Georges, SOULET Benjamin, SPLET Antoine, STEFFEN Joël, TERNOY Doris, TISSERAND Lucette, TUFUOR Owusu, TURAN Hullyya, VARIERAS Floriane, WERLEN Jean, WIEDER Christelle, ZIELINSKI Carole, ZORN Caroline, ZOURGUI Nadia
<b>Contre</b>  <b>0</b>	
<b>Abstention</b>  <b>33</b>	AMIET Eric, BADER Camille, BALL Christian, BAUR Jacques, BREITMAN Rebecca, GEISSMANN Céline, GRAEF-ECKERT Catherine, GUGELMANN Christine, HEIM Valérie, HENRY Martin, HERZOG Jean Luc, HOERLE Jean-Louis, HUMANN Jean, KANNENGIESER Michèle, KIRCHER Jean-Louis, KREYER Céleste, LE SCOUEZEC Gildas, LOBSTEIN Andre, MANGIN Pascal, MASTELLI Dominique, MATT Nicolas, MAURER Jean-Philippe, MEYER Isabelle, PERRIN Pierre, RICHARDOT Anne-Pernelle, RINKEL Marie, SAIDANI Lamjad, SCHAEFFER Jean-Michel, SCHALCK Elsa, STEINMANN Elodie, TRAUTMANN Catherine, ULRICH Laurent, VETTER Jean-Philippe