

Restructuration – Extension du Stade de la Meinau

Accessibilité et mobilité au quotidien et lors des matchs

Atelier 2 du 27 mai 2021

Plateforme Zoom

Présents :

33 participants accueillis par

Owusu Tufuor, adjoint à la maire de Strasbourg, en charge du sport

Vincent Debes, vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg, en charge des sports, des équipements publics sportifs et des politiques de sport santé

Frédéric Thommen, Eurométropole de Strasbourg

Guillaume Genoyer, Eurométropole de Strasbourg

Caroline Lehr, Eurométropole de Strasbourg

Héloïse Cadet, Eurométropole de Strasbourg

Tristan Fuchs, Eurométropole de Strasbourg

Damien Mehl, Eurométropole de Strasbourg

Alain PLET, directeur général adjoint du RCSA

Animateur : Bernard CHRISTEN

Heure de début : 18h05

Heure de fin : 20h15

Support de présentation disponible sur participer/strasbourg.eu/stademeinau

Introduction

Après un mot de bienvenue de M. Debes, l'animateur explique le déroulement de la séance du jour. Il effectue un bref rappel sur la place de la présente démarche dans le projet de restructuration du stade, laquelle est le fruit des préconisations formulées lors de la première concertation en 2019. Quant au calendrier du projet, M. Debes souligne que les travaux devraient être terminés mi-2025, à temps pour permettre la tenue du championnat.

Le projet Stade de la Meinau et son inscription dans le quartier

Mme Lehr présente le plan guide et ses propositions de réorganisation du secteur de la Meinau. Ce travail est mené par les services de la collectivité et des bureaux d'études. Il a en effet été décidé de profiter du projet de stade pour mieux organiser les fonctions du quartier

de la Meinau et du Neudorf en termes de modalités, en plus d'assurer le fonctionnement lors de matchs. Le plan s'appuie sur la trame verte et bleue, l'espace de glacis et la végétation existante pour développer un projet paysager important aux abords du stade dont pourront profiter les habitants de la Meinau, mais aussi du Neudorf. Il vise également à revoir les accès côté Est. Le schéma présenté indique, en jaune, les espaces qui seront réorganisés dans le cadre du projet.

Accessibilité et mobilité au quotidien et lors des matchs

M. Fuchs présente les éléments connus et les solutions qui pourraient être mises en œuvre pour améliorer la circulation et dénouer les blocages existants.

D'abord, l'analyse des parts modales actuelles montre que la voiture est très représentée, mais qu'elle transporte globalement plusieurs passagers plutôt qu'un seul. Les transports en commun viennent en seconde place, avant les déplacements à pied ou à vélo.

La voiture induit une problématique de stationnement sauvage évaluée à 1900 places occupées illicitement. Cette situation doit être améliorée grâce notamment à 3 leviers d'actions :

1. Réactiver les trains bleus (700 véhicules en moins à court terme, 1400 à plus long terme), en partenariat avec le Racing et la Région Grand-Est
2. Augmenter le cadencement du tram sur les lignes A et E, avec augmentation de la capacité du stockage situé rue de la Fédération, réaménagement des stations, fléchage de l'espace pour mener une partie des utilisateurs vers la station Gravière
3. Arrêter les véhicules en entrée d'agglomération par l'offre de parkings relais et la poursuite du trajet en transport en commun, en proposant éventuellement un tram direct « Racing » depuis les P+R

Par ailleurs, il convient de renforcer le stationnement vélo par l'installation de 2000 à 3000 arceaux (sans créer une « forêt » d'arceaux), qui ne sont pas suffisants aujourd'hui, ce qui incite à un accrochage sauvage un peu partout dans l'espace public.

1000 à 1100 places de stationnement doivent toutefois être conservées autour du stade pour différentes prestations. Le tableau présenté dans le support montre le bilan « stationnement » entre les places à supprimer, les besoins futurs versus le report vers d'autres modes.

Les actions proposées pourraient être mises en place progressivement jusqu'à 2025 sans attendre cette échéance. Le système pourrait être testé parallèlement à la montée en charge du stade. Les spectateurs pourront ainsi adopter de nouvelles habitudes au fur et à mesure de l'avancement du projet stade.

Débat

- *Pouvez-vous expliquer plus en détail les notions de stockage et d'élargissement des quais ?*

M. Fuchs : Deux rames sont actuellement stockées en face du McDonald's rue de la Fédération. L'objectif est d'en stocker six afin d'augmenter les fréquences entre Krimmeri et Couffignal pour gérer l'affluence les soirs de match. Chaque rame transporte 300 personnes en moyenne.

M. Debes : Les quais sont un peu courts, ils doivent être élargis pour les sécuriser.

- *L'idée de répartir les flux entre deux lignes de tram en pérennisant les cheminements directs vers la station Gravière est une bonne idée, mais la fermeture de la piste cyclable ne va pas dans ce sens.*

M. Thommen : La fermeture de la piste est liée au chantier et temporaire, mais sa fermeture

s'est révélée plus longue que prévu. Le tracé définitif sera réalisé entre l'automne qui vient et le printemps 2022 selon l'évolution du chantier du projet stade et du centre d'entraînement.

- *Il faudra alors remettre les panneaux en place pour indiquer les chemins les plus courts. Pourquoi ne pas faire comme à Paris où les panneaux informent des différents accès au stade ?*
M. Genoyer : L'objectif est de ne plus confidentialiser les cheminements, de répartir les usagers sur les différentes lignes de tram et d'augmenter la jauge du tram C.

- *C'est une bonne nouvelle de voir que le stationnement sauvage va être définitivement supprimé, mais il faut qu'il prenne fin dès maintenant, du moins dès septembre et la reprise du championnat. Le devoir de police n'est pas exercé par la municipalité, il faut faire respecter la loi et les usages normaux. Hormis le stationnement, les utilisateurs des transports en commun les soirs de match ont aussi un comportement sauvage suscitant un sentiment d'insécurité pour les autres voyageurs. Il faut intégrer le prix du ticket de transport dans celui du billet, car il n'y a aucun contrôle possible maintenant. Le projet va augmenter la pression sur le quartier, nous espérons que tous les problèmes induits seront bien gérés. Les habitants souhaitent une mise en œuvre rapide des solutions. Outre la pression, il y a aussi la question de la pollution. Des relevés sont faits avenue de Colmar, mais existe-t-il des données pour les soirs de match ? Sont-elles publiées ? Si les relevés sont alarmants, qui sévira ?*

M. Tufuor : Je vous remercie de ces constats, j'ai vu moi-même lors du dernier match les déchets et les comportements des supporters. Je crois qu'il faut sévir, mais surtout accompagner et faire preuve de pédagogie. Quant à combiner le billet d'entrée et les titres de transport, cela demande une technicité juridique, mais faisable. Vos remarques sont partagées avec les élus et la maire, il faut par contre prendre le temps de ne pas brusquer les supporters, vu le contexte de pandémie, car nous n'aboutirons pas aux résultats escomptés.

- *A quoi correspondent les hexagones orange sur le plan présenté ? Où seront placés les nombreux arceaux ? M. Tufuor est très tolérant face à ce qui s'est passé dimanche avec des supporters très tôt en état d'ébriété, aux comportements qui font peur, les bouteilles brisées dans les rues. Comment éduquer les supporters ? La pédagogie est un axe, mais il faut en venir aux contraventions, peut-être après un avertissement.*

M. Mehl : Les hexagones sont une représentation symbolique des entrées du parc urbain que nous imaginons, qui pourraient être transposées en totem, marquage au sol, jalonnements..., mais c'est encore au stade programme.

- *Les questions des comportements de supporters et de stationnement sauvage sont latentes depuis plusieurs années. Il ne faut pas attendre pour avertir quant au stationnement illicite. Il faut dès maintenant distribuer des flyers aux voitures mal garées. Les riverains ont aussi vécu le confinement et ont aussi besoin de sérénité. A chaque match, ils se retrouvent bloqués dans leur habitation par des voitures qui barrent les sorties, les appels à la fourrière sont sans effet. Il y a eu des cas où les secours n'ont pu accéder pour porter assistance (c'est arrivé sur la rue de Flachenbourg). Les voitures garées sur les passages piétons mettent en danger les autres supporters. Il n'y a aucune raison de ne pas verbaliser.*

M. Tufuor : Je partage ces propos, je subis aussi ces inconvénients. Je ne suis par contre pas d'accord avec les flyers, car ils polluent, mais on peut travailler avec le club pour diffuser des messages sur les billets et agir pour sécuriser l'environnement.

- *Quelles sont alors vos hypothèses d'accompagnement ?*

Animateur : Une des propositions de 2019 était de fermer un certain nombre de rues à la circulation, mais nous allons revenir tout à l'heure sur les pistes d'actions.

- *L'espace mixte piéton/vélo pose problème quand beaucoup de piétons convergent vers le stade. La piste cyclable est bloquée et il devient difficile de traverser le quartier en vélo. Quant aux excès des supporters, ils évoquent plus la guerre civile que la fête. 90% d'entre eux*

viennent de la région, et ont sans doute subi moins fortement le confinement que les habitants de la Meinau.

Aménagements et solutions en perspectives, avenue de Colmar et parvis du stade

Mme Cadet explique que les abords du stade ont été décortiqués en 3 secteurs pour proposer un nouveau fonctionnement lors de match et hors match.

Les propositions sur l'avenue de Colmar sont les suivantes :

- Réduire l'avenue à 2*1 voie entre la rue Lazaret de la Fédération. La place gagnée sera redonnée aux cyclistes et aux piétons. Une piste cyclable bidirectionnelle fera le lien entre la vélostras et le quartier du Neudorf. Le stationnement sera supprimé, le trottoir élargi avec une vraie séparation de la voie cyclable. Il sera fait en sorte de faciliter la traversée de la rue devant la station Krimmeri.
- La piste cyclable sera poursuivie, elle longera le parvis en contournant la fan zone. Le futur parvis, libéré du stationnement, mais accessible aux secours, pourra servir aux enfants du futur groupe scolaire.
- La desserte du groupe scolaire et son dépose-minute pourraient se situer sur le parvis ou plus idéalement sur le parking de l'autre côté de l'avenue de Colmar.

Débat

Sur le dépose-minute du groupe scolaire

- *La rue derrière le McDonald's est suffisamment large pour déposer les enfants devant l'école. Elle pourrait être empruntée en sens unique en faisant une boucle.*
Mme Cadet : Le but est d'éviter la circulation devant le groupe scolaire, d'apaiser les abords et de réserver cette voie aux piétons, d'autant plus que beaucoup de développements ont lieu dans ce secteur. Un des scénarios de la précédente concertation proposait un dépose-minute au niveau de la rue Montessori, mais ce n'est pas la solution optimale. La rue Montessori sera soustraite à la circulation, seuls des accès de secours seront conservés.
- *Si l'avenue de Colmar devient une seule voie, comment les parents vont-ils accéder à l'école ? Ils vont contribuer à densifier la circulation sur l'avenue.*
Mme Cadet : Les parents pourraient se garer sur le parking relais de l'autre côté de l'avenue de Colmar et ensuite accompagner à pied leurs enfants jusqu'à l'école sur une centaine de mètres. La traversée et le parvis seraient complètement sécurisés.
Quant à l'avenue de Colmar, il ressort que le gros du trafic va vers la Plaine des Bouchers, la réduction des voies à ce niveau est possible. Le trafic vers la Plaine des Bouchers n'emprunte pas nécessairement la route de la Fédération, mais également la rue du Maréchal Lefebvre, et les rues au niveau de la station Emile Mathis.
Animateur : Il faut inciter à ne plus se rendre à l'école en voiture, mais en utilisant d'autres modes. Le groupe scolaire est une école de proximité, la voiture peut être évitée dans certains cas.
- *Cette solution convient à ceux qui viennent du nord, mais comment accéder au parking Krimmeri en venant du sud ?*
Mme Cadet : Le tourne-à-gauche sur l'avenue de Colmar sera conservé pour accéder au parking.
- *Il faudrait que le trajet vers le groupe scolaire soit ludique pour les enfants avec un parvis adapté pour eux.*
M. Debes : Le cheminement peut être agrémenté par une couverture végétale. Certains ont

suggéré une passerelle sur le chat, mais cette solution est problématique pour les poussettes et l'accessibilité PMR. Il y aurait aussi la solution de mutualiser l'espace de stockage des rames du tram avec un espace de stationnement pour l'école. Nous allons voir par ailleurs avec la CTS pour rapidement augmenter le nombre de rames les soirs de match.

Aménagements et solutions en perspectives, secteur Staedel / Offenstein

Mme Cadet présente les propositions d'aménagements du secteur :

- Fermer la rue Montessori, acquis de la concertation de 2019
- Limiter la circulation sur la rue Staedel aux seuls riverains pour éviter l'emprunt de raccourcis vers l'avenue de Colmar
- Créer un périmètre de circulation apaisée, comme demandé en 2019, avec peu de points d'accès

Débat

Animateur : Deux questions sont en jeu, l'objectif d'éviter les raccourcis, et le moyen d'atteindre cet objectif. Est-ce que cet objectif est juste ou doit-il être revu ?

- *Si le tronçon de la rue Staedel qui prolonge la rue de l'Extenwoerth est mis à sens unique, nous serons obligés d'y accéder par la rue du Général Offenstein et le carrefour Citroën, qui est toujours bouché, donc un détour pour les riverains rendu pénible en heure de pointe.*
Mme Cadet : L'accès sera aussi possible par la rue Pertois et la rue de la Flachenbourg, qui est apaisée par son aménagement, en venant du sud, mais effectivement pas en venant du nord.
- *Les problèmes de circulation du secteur datent, les seuls moments calmes à la Meinau ont été lorsque le Racing était en 3^e division et pendant le 1^{er} confinement. Il n'est pas nécessaire de tout régler maintenant, mais d'expérimenter très rapidement une zone calme, puis de l'étendre progressivement jusqu'à 2025. Les services déploient beaucoup d'efforts pour trouver des scénarios, il faut les proposer non seulement à nous, qui prenons part à la concertation, mais à la dynamique démocratique et tester les différentes propositions. Les habitants peuvent donner leur avis et les élus prendront les décisions. Les gens ne prennent pas leur voiture par plaisir, mais le plus souvent par contrainte, il faut leur donner les moyens de choisir parmi les inconvénients les plus acceptables.*
- *Il faut agir pour améliorer le carrefour Citroën, le tram est prioritaire, le feu est trop court si bien que les automobilistes ne le respectent pas.*
Mme Cadet : Ce carrefour est en baïonnette, les rues perpendiculaires à l'avenue de Colmar (Pertois et Maréchal Lefebvre) ne se font pas face, les temps d'écoulement sont donc plus longs. Lorsque l'avenue de Colmar passera en 2*1 voie, le trafic sera peut-être réduit, mais il est effectivement pertinent d'améliorer les mouvements tournants.
- *D'autres questions restent à régler : par exemple, qui sera assermenté pour fermer les barrières si une zone apaisée est créée ?*

Animateur : Pour conclure, il faut rendre les propositions opérationnelles le plus rapidement, pour les tester, sans attendre 2025.

Aménagements et solutions en perspectives, secteur rue de la Gravière

Mme Cadet explique que le but est d'améliorer l'attractivité de la station de tram Gravière par un cheminement piéton. Pour ce faire, il est donc proposé de rendre la rue de la Gravière en sens unique puisqu'elle ne fait que 14 mètres de large. Cette solution risque d'enclaver le quartier, mais la situation oblige à faire des choix.

- *Si la rue de la Gravière est à sens unique, il faudra faire un détour énorme pour venir à la Meinau : y a-t-il des solutions d'accès que je ne connais pas ?*
Mme Cadet : Il est possible de prendre la rue de la Charité en venant du nord.

- *Le sens unique serait une catastrophe, car pour prendre la rue de la Charité, il faut passer soit par la rue Simonis (en zone de rencontre) ou la rue du Lazaret, au niveau de l'école Ste-Anne, qui n'est pas sans difficulté. Il faut dans ce cas maintenir le tourne-à-gauche sur la route du Polygone. Mais il est vrai que l'accès vélo depuis le stade est très bien le long du parc, mais devient difficile sur la rue de la Gravière.*
M. Debes : Peut-être que le double sens peut être conservé, mais dans un mode adouci en matérialisant bien les cheminements cyclables.
Animateur : L'objectif serait de maintenir un accès facile au quartier Neudorf tout en proposant une liaison attractive entre l'arrêt Gravière et le stade.
Mme Cadet : Le sens unique a été suggéré par un bureau d'études, mais il est vrai que cette solution n'est pas convaincante.

Conclusion

Pour conclure, M. Debes souligne que les chiffres d'ATMO Grand-Est sur la pollution atmosphérique seront fournis. Des plans plus précis et des résultats de comptage de véhicules pourraient également enrichir le débat avant la réunion de restitution. L'idée de faire des tests de circulation le plus rapidement pour voir comment la situation peut être améliorée est une idée importante. Même si nous ne sommes qu'une quarantaine ce soir, il est quand même possible de trouver ensemble de bonnes solutions. La limite du nombre n'empêche pas les réactions, les échanges et les apports d'éléments. Merci pour votre participation.

Rappel de l'agenda

Prochains ateliers, 18h, en visio :

- Jeudi 3 juin - Atelier n° 3 sur le stade et ses abords, quels usages au quotidien ?