

Restructuration – Extension du Stade de la Meinau

La mobilité et l'accessibilité au stade

Atelier 3 du 12 juin 2019

Stade de la Meinau

Présents :

37 participants (voir liste d'émargement) accueillis par
M. Roland RIES, maire de Strasbourg, vice-président de l'Eurométropole ;
M. Mathieu CAHN, adjoint au maire de Strasbourg ;
M. Guillaume GENOYER, directeur adjoint, Direction mobilité, espaces publics et naturels ;
M. Alain PLET, directeur général adjoint du RCSA

Animateur : Bernard CHRISTEN

Garant de la concertation : Valérie TROMMETTER

Heure de début : 18h35

Heure de fin : 21h05

Support de présentation joint au compte rendu et disponible sur <https://participer.strasbourg.eu/detail-participation/-/entity/id/6545727>

Introduction de M. Ries, maire de Strasbourg

M. Ries remercie le public d'avoir répondu à l'invitation et salue MM. Cahn et Genoyer, ainsi que l'animateur.

M. Ries rappelle la démarche, ses dates clés et les thématiques abordées dans la démarche de concertation.

L'idée de maintenir le stade dans le quartier de la Meinau, son lieu d'origine, obtient le consensus des supporters. Elle implique de prendre conscience des enjeux pour la ville et le Racing Club Alsace, en ne se limitant pas aux 20-25 soirées par an où ont lieu les matches.

Les stades en centre-ville sont rares, c'est une chance, tout comme l'opportunité de repenser l'évolution du club de foot professionnel sans se tenir à une jauge obligatoire imposée par une compétition.

Quant aux enjeux en termes de mobilité, il faut savoir que la voiture représente le mode de déplacement le plus utilisé (71 %), suivie par les transports en commun pour une part de 20%. Le vélo représente 5% des déplacements alors que Strasbourg compte 16 % à 17 % de cyclistes. 20 % des spectateurs résident à moins de 20 min. à vélo du stade.

Intervention de M. Cahn, adjoint au maire

Le présent atelier est en lien avec l'atelier n° 1 consacré à l'insertion urbaine, où la question de la mobilité et des déplacements a été également abordée.

La part modale de la voiture est importante, et parvient à être « gérée » via le stationnement sauvage sur Neudorf et l'ancienne Meinau, une situation tolérée mais insatisfaisante. D'autre part, la sortie des parkings les soirs de match est fastidieuse. Comme 55% des spectateurs résident hors métropole, la réflexion doit porter sur l'utilisation de relais autres que la voiture, même si la mise en œuvre est difficile. Si l'objectif est de réduire le nombre de voiture, un des enjeux est aussi de travailler sur le stationnement des voitures (et également des vélos), non seulement les soirs de match mais de manière plus globale à l'échelle du territoire.

Description du déroulé de la soirée

M. Christen décrit le déroulement de la soirée, consacrée à un exposé technique, suivi d'un travail en groupe et d'un échange. Elle se situe dans le cadre de la concertation préalable où le pré-programme du projet est mis en débat. Lancé par une réunion publique, un programme d'ateliers est en cours, lesquels seront conclus par une réunion publique de clôture. Le conseil de l'Eurométropole dressera le bilan de la concertation après celui des garants, il en tirera les enseignements et indiquera les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en œuvre pour répondre à la concertation.

Intervention de Mme Trommetter, garante de la concertation

Mme Trommetter se présente et décrit le rôle du garant, missionné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui a été saisie par l'Eurométropole. Le garant est neutre et veille à l'expression et la bonne information du public.

Présentation du M. Genoyer

Support de présentation à l'appui (joint au compte rendu), M. Genoyer commente le diagnostic et les pistes envisagées.

A retenir :

- 30% des Strasbourgeois viennent en voiture et 30% en transports en commun
- Plus de 24 000 spectateurs en moyenne par match ; 6 900 voitures, dont 4 200 à la Meinau
- Le linéaire de voirie ne peut absorber la demande en stationnement, d'où le stationnement illégal
- 20% des spectateurs pourraient accéder au stade en moins de 20 minutes à vélo
- Le train n'est pas optimal compte tenu des horaires

Les pistes pour demain :

- Réfléchir à une meilleure répartition des déplacements, car les 1 500 voitures supplémentaires induites par l'extension seront difficilement absorbables
- L'étude d'autres stades similaires en centre-ville montre qu'ils disposent de moins de stationnement, donc d'autres modes sont possibles. Le stationnement existant ne sera pas augmenté.
- Les parkings relais sont une des pistes (1 000 places disponibles)
- Il est possible d'augmenter le nombre de rames de tram (6 rames supplémentaires)
- Le stationnement vélo est à améliorer, ainsi que l'accessibilité aux pistes cyclables en réduisant le stationnement illégal
- Réfléchir à une meilleure perméabilité de la voie ferrée
- Capturer des voyageurs supplémentaires, par ordre d'importance, sur les lignes ferroviaires Strasbourg/Haguenau – Strasbourg/Saverne – Strasbourg/Lauterbourg

Travail en groupe

De 19h20 à 19h55, les participants sont invités à réfléchir sur les différents enjeux de la mobilité, décrits en 4 planches de travail.

Restitution du travail collectif

Les participants soulèvent plusieurs points et proposent de nombreuses voies d'amélioration auxquels MM. Cahn, Genoyer, et Plet apportent des éléments supplémentaires de connaissance :

Planche n° 1 : renforcer la place du tram

Observations et propositions du public :

Améliorer les trajets

- Vu la saturation du tram A, songer à développer le tram C, ceci en créant également des liaisons piétonnes de qualité depuis les stations Gravière et Polygone jusqu'au stade.
- Pour le public venant du nord de Strasbourg, l'idéal serait de disposer de tram direct Hoenheim-Meinau, car l'accès aux P+R (Ducs d'Alsace par exemple) est très difficile avec la saturation de l'autoroute en soirée.
- Accéder plus facilement au tram C (arrêt Gravière) par des trottoirs dégagés et un itinéraire piéton plus confortable ; envisager une ouverture de l'enceinte du stade vers l'est et la station Gravière, sans être obligé de contourner tout le stade (cette ouverture existait auparavant)
- Orienter le public vers les P+R par une sorte de fléchage quitte à fermer des rues à la circulation (comme la rue des Vanneaux) ou en proposant des déviations ou des itinéraires pour les voitures les soirs de match, de manière à laisser plus de place aux piétons et aux cyclistes aux abords du stade
- Les bus CTBR pourraient être une alternative, surtout si le prix du billet est combiné avec celui du match, mais les horaires ne sont pas adaptés - même chose pour les trains ; n'y aurait-il pas lieu de prévoir des trajets exceptionnels les soirs de match ?

Améliorer l'information

- Le Racing peut contribuer, par une communication, à populariser les parkings relais, dont le tarif, qui comprend le billet de tram, est attractif (0,86€ aller/retour sur la base de 5 personnes par voiture)
- Mettre en place des panneaux affichant les possibilités de stationnement près du stade (et de la SIG également) ; signaler le nombre de places disponibles en P+R dès l'autoroute
- Mettre en place une information à la gare de Strasbourg sur les moyens de se rendre à la gare Krimmeri (enseignes lumineuses ?)

Pratiquer des tarifs incitatifs

- Inciter fortement le public à utiliser le tram en le rendant gratuit les soirs de match ou proposer des billets de tram à tarif réduit, soit :
 - o en même temps que l'abonnement au Racing ou les billets de match
 - o combinés avec le train en gare de Strasbourg lors de la correspondance avec le tram A ou C
 - o package complet entrée au stade + tram + SNCF
- Le billet à 2,10€ ne peut être acquis partout dans l'Eurométropole, ce qui est discriminatoire et peu commode

Améliorer la sécurité

- Les quais des stations de tram « Lycée Couffignal » et « Krimmeri » sont sous-dimensionnés, et représentent un danger pour les plus jeunes
- Les spectateurs sont prêts à marcher un peu depuis un parking s'ils peuvent le faire en toute sécurité
- Renforcer la sécurité par des passages piétons en perception 3D afin de réduire la vitesse des véhicules ; profiter de la restructuration du stade pour travailler sur la sécurité du quartier en général, surtout en raison des lycées à proximité
- Sécuriser les accès à vélos en matérialisant mieux les pistes cyclables (par ex. par un tracé en couleurs)

Améliorer le confort des riverains

- Réserver des places aux riverains les soirs de match par le biais de macarons à poser sur leur véhicule et distribuer à ces derniers le calendrier des matches.

Réponses de M. Cahn

- Les **billets combinés** sont effectivement un axe à creuser et à développer conjointement avec le Racing (mener des actions de sensibilisation auprès des nombreux abonnés). M. Plet ajoute qu'un abonnement combiné avait été créé il y a 2 saisons, mais la communication n'a pas fonctionné. Le projet de restructuration prévoit une communication approfondie et divers aménagements. Le club désire se rapprocher des différents acteurs transport pour simplifier l'accès au stade selon le mode de transport choisi. Le RC est également favorable les soirs de matchs au retour des « trains bleus » qui partaient depuis Saint-Louis jusqu'à la gare Krimmeri et s'arrêtaient à Mulhouse, Colmar, Sélestat et Strasbourg. Une autre manière de contribuer à la fluidité des accès est d'ouvrir les grilles encore plus tôt avant les matches (passer de 2h30 à 3h) et de travailler à diluer les départs en retenant les spectateurs avec une restauration de qualité et bon marché.
- Le **calendrier** à distribuer aux riverains est facile à réaliser (M. Cahn s'y engage), mais il demeurera indicatif car le club est tributaire des grilles de rediffusion télé (la ligue professionnelle n'est informée que 3 semaines à l'avance).
- La **fermeture de rues** ne peut se faire sur des axes structurants inter-quartiers comme l'avenue de Colmar ou la rue des Vanneaux, qui ont aussi d'autres vocations que la desserte du stade. Par contre, les rues de l'ancienne Meinau, à fonction unique de desserte résidentielle, peuvent être fermées, sauf aux riverains, pour éviter le parking sauvage. Il est cependant illégal de réserver des places aux riverains sur l'espace public. Un système de contrôle du stationnement sera étudié.
- Il y a des marges de progrès rapides et fortes à réaliser en articulant mieux les **P+R**, attractifs au niveau tarifaire, aux lignes CTS les soirs de match (augmenter la souplesse et réduire les ruptures de charge), et en faisant connaître le parking Rive Etoile, situé à 15 min. du stade, près du tram, de même que les nombreux P+R affichant des places disponibles.
- M. Genoyer informe que les **quais** Couffignal et Krimmeri seront réaménagés pour améliorer l'accessibilité.
- Le **passage piétons en 3D** est un dispositif vendu par des sociétés privées sur lequel les techniciens émettent certaines réserves, car il est peu visible à courte distance tant par les automobilistes que les piétons. De plus, la réglementation les interdit à moins de 500 m d'un virage, d'un giratoire, d'un feu... Ils peuvent être intéressants dans certains cas de figure et un exemplaire test a été mis en place sur le territoire de l'Eurométropole, mais la solution montre de fortes limites.
- Outre la CTS, une réflexion globale doit être effectuée avec les autorités organisatrices de transport, dont les institutions sont heureusement toutes partenaires dans le projet du stade, notamment la Région Grand Est, afin de développer une offre spécifique.
- Le Grenelle de la mobilité aura des répercussions positives sur le projet, la valorisation des lignes ferroviaires internes à l'Eurométropole est particulièrement visée et offre des potentialités importantes de valorisation.
- L'importance du nombre de spectateurs venant de l'extérieur de l'Eurométropole offre d'évidentes perspectives de report de flux vers le train grâce à des lignes directes vers la halte ferroviaire Krimmeri. La réflexion est engagée sur ce point. Il s'agit d'une certaine manière de remettre au goût du jour, de moderniser et de développer le « train bleu » qui jouait déjà ce rôle dans le passé.

Planche n° 2 : réduire la place de la voiture

Observations et propositions du public :

Solutions proposées

- Trouver des moyens de canaliser les flux routiers vers les parkings P+R et prendre l'automobiliste par la main pour ce faire.
- Réserver des places de parking privilégiées aux voitures remplies d'un maximum de passagers.

- Proposer des navettes de bus gratuites depuis les P+R moins utilisés comme celui de Rive Etoile
- Prévoir suffisamment de places pour les cars autour du stade.
- Imaginer un système de covoiturage « Racing »
- Flécher des itinéraires privilégiés et synchroniser les feux de circulation pour fluidifier la sortie du stade.

Remarques et interrogations

- Penser à l'accessibilité également lors des soirées tenues à la fan zone.
- Le stationnement sauvage est dangereux pour piétons ; s'il n'y a pas de verbalisation, la fermeture de certaines rues ne servira à rien, le problème va se reporter plus loin
- Pourquoi la place de parking réservée ne fait-elle plus partie de l'abonnement premium, qui est l'un des plus chers, pour être remplacée par une collation ?
- Un réel problème de sécurité est constaté sur les petites impasses comme la rue de la Flachenbourg : le stationnement sauvage rend le passage des véhicules de secours impossible, sans compter la vitesse excessive des voitures et les dangers accrus aux intersections ; un problème sanitaire est aussi évoqué car les jardins servent de poubelles et de toilettes (il est remarqué par ailleurs que l'urinoir du premier bloc sanitaire à droite de la tribune sud du stade est fermé depuis 2 ans).
- Un objectif quantifié est-il visé en ce qui concerne la réduction de l'accès au stade en voiture ?

Réponses de M. Cahn

- Il est difficile de déterminer un objectif quantifié, mais il y a nécessité d'agir fortement pour ne pas subir les 1500 véhicules supplémentaires qui s'ajouteront si rien n'est fait. La réflexion doit être globale, car chaque levier d'action pris séparément n'a pas de sens, mais une combinaison de moyens peut contribuer à résorber le nombre de voitures : réussir un bon report modal « tram-train-piétons-vélos » par une augmentation de l'offre associée à un développement des billets combinés, renforcer la communication, la signalisation, réorganiser les solutions de stationnement, par exemple la fermeture de rues résidentielles à proximité du stade...
- L'idée de créer un « covoiturage Racing » est intéressante pour réduire le nombre d'auto-solistes ; il permet de plus de mettre en lien des fans. Les outils d'aujourd'hui le permettent facilement. M. Plet ajoute que le club refaisant surface en haut niveau, un retard est à rattraper en ce qui concerne la communication et l'utilisation des nouvelles technologies : créer une plateforme de revente de billets, mieux connaître les fans et leurs habitudes, simplifier la vie des habitués, créer des outils simples pour régler les problèmes, dont les trajets jusqu'au stade...
- Quant à l'utilisation de navettes bus, cela n'a pas beaucoup de sens car les lignes de tram existent déjà.
- De même que de maintenir des places de parking à proximité : une solution par exemple de parking silo est chère et ne peut être amortie uniquement par les soirs de match. Par contre, le parking Auchan Baggersee de 1 500 places, à proximité immédiate, pourrait être utilisé par le biais d'une convention avec le centre commercial.
- Enfin, les feux de circulation sont coordonnés par le SIRAC pour une optimisation maximale. M. Genoyer fait remarquer que l'adaptation des feux doit être effectuée en fonction du tram, qui est prioritaire. Si le nombre de rames augmente, chose également utile, ce sera d'autant plus difficile d'augmenter les temps de passage voiture.

Planche n° 3 : renforcer la part des accès piétons et vélos

Observations et propositions du public :

- Envisager un endroit sécurisé, couvert, de capacité suffisante pour garer les vélos : les arceaux, d'ailleurs insuffisants, ne sont pas une réponse vis-à-vis les enjeux de sécurité.
- Améliorer la cohabitation piétons, nombreux, et vélos pour plus de sérénité

- La bande cyclable de l'avenue de Colmar est accidentogène, il est difficile de venir d'Illkirch en toute sécurité.
- L'élargissement des quais des arrêts de tram va réduire la largeur de la piste cyclable : il faudrait réfléchir à des voies dévolues aux piétons seuls et d'autres pour les vélos seuls sur certains axes clairement identifiés.
- L'avenue de Colmar pourrait être fermée les soirs de match, comme la route de Bischwiller est parfois fermée lors du carnaval par exemple.

Réponses de M. Cahn

- Les projets en cours à l'entrée nord de l'avenue de Colmar vont permettre de requalifier la voirie, d'élargir et de sécuriser les voies piétonnes. La transformation des quais n'aura donc pas d'incidence.
- La bande cyclable avenue de Colmar a été tracée il y a 10 ans, elle vient d'être élargie, mais il est impossible de créer une piste en site propre sans une intervention lourde sur l'ensemble de l'avenue. La seule possibilité serait de supprimer une des 2 voies de circulation, mais cette solution est difficilement envisageable compte tenu des enjeux économiques de la desserte de la plaine des Bouchers et de ses nombreuses entreprises. Pour venir d'Illkirch, la piste cyclable le long du canal est à privilégier ou les pistes à l'intérieur du quartier de la Meinau.
- Si un parking silo est construit, un étage complet pourrait être réservé aux vélos.
- M. Genoyer souligne que la cohabitation piétons-vélos pourra enrichir le cahier des charges, car il s'agit d'un aspect majeur à traiter. La cohabitation doit s'appuyer également sur l'intelligence des uns et des autres. Les cyclistes doivent mettre pied à terre si le flux de piétons est dense.
- La fermeture de l'avenue de Colmar est impossible, car elle draine plus de 22 000 véhicules par jour. Cette avenue, ainsi que la rue du Doubs, ont été conçues comme entrées principales du sud de Strasbourg. La route de Bischwiller est certes parfois fermée un dimanche, et non 20 à 25 soirs par année. Par contre, la vitesse du trafic peut être réduite à 30 km rue du Rhin tortu, rue Christian Pfister...

Planche n° 4 : renforcer l'accessibilité ferroviaire

Observations et propositions du public :

- Mettre en place un train direct jusqu'à la gare Krimmeri les soirs de match avec un tarif préférentiel afin de dissuader ceux qui viennent de loin d'utiliser la voiture.
- En plus des lignes nord-sud, des lignes transversales pourraient aussi améliorer l'accessibilité générale (et pas uniquement au stade), ainsi que l'utilisation des parkings des gares ; par contre, le train n'est exploitable qu'en journée actuellement.
- Adapter l'offre ferroviaire le soir en sortie de match, d'autant que les dates sont connues à l'avance.
- Les cars représentent peut-être une solution pour pallier la lourdeur des lignes ferroviaires. Ils peuvent aussi être proposés à des regroupements de sportifs.
- Est-il envisagé un parking en souterrain à la gare Krimmeri ?
- A l'instar du Stade de France, bien desservi par le RER, des liaisons directes à la gare Krimmeri peuvent être envisagées.
- La Plaine des Bouchers représente un enjeu économique important avec 8 000 emplois, mais ce secteur est glauque le soir. Puisqu'il est près du stade, il devrait être inclus dans la réflexion globale.

Réponses de M. Cahn

- Le réseau ferré doit en effet être plus mobilisé, car sous-utilisé au sein de l'Eurométropole. Ce constat est apparu notamment lors du travail sur le renouvellement urbain du quartier des

Ecrivains, qui a mis en lumière particulièrement la relation entre la gare de Bischheim et la gare de Strasbourg.

- Une réflexion doit être menée sur l'accessibilité et l'intermodalité d'achat des titres de transport : il devrait être possible de les acquérir chez les uns et les autres.
- Un parking silo à la gare Krimmeri pourrait trouver sa place, mais le modèle économique doit être réfléchi.
- Avant l'approbation du PLUi, le secteur de la Plaine des Bouchers a fait l'objet de spéculations immobilières, qui ont fait que des espaces de bureaux ont émergé au sein des industries. Aucune dérogation n'est possible désormais, le secteur est restreint aux activités industrielles, avec comme avantage de proposer des emplois sur une logique de proximité (ce qui réduit les flux automobiles). D'autres types d'activités se retrouvent en périphérie selon le principe de l'escargot, et malgré des investissements sur les espaces publics, il reste qu'une zone industrielle est peu attractive, surtout le soir.
- M. Plet ajoute que le projet du stade doit être l'occasion de valoriser fortement la gare Krimmeri comme cela a eu lieu par exemple au Stade de France ou à Dublin.

La fin de la séance de travail et de discussion est ponctuée par des applaudissements.

Rappel de l'agenda

Prochain atelier : **3 juillet 2019**, 18h30, Stade de la Meinau, 12 rue de l'Extenwoerth

La matière qui a émergé ce soir y sera formalisée pour une validation lors de la réunion publique de clôture.