

# Restructuration – Extension du Stade de la Meinau

## La mobilité et l'accessibilité au stade

### Atelier 3 du 3 juillet 2019

Stade de la Meinau – Salon des Trophées

**Présents :**

27 participants (voir liste d'émargement) accueillis par

M. Mathieu CAHN, adjoint au maire de Strasbourg ;

M. Guillaume GENOYER, directeur adjoint, Direction mobilité, espaces publics et naturels ;

M. Frédéric THOMMEN, directeur, Direction de la construction et du patrimoine bâti ;

M. Jacques BISCEGLIA, chef de projet Direction de la Construction et du Patrimoine Bâti

Animateur : Bernard CHRISTEN

Garant de la concertation : Valérie TROMMETTER

**Heure de début :** 18h45

**Heure de fin :** 20h45

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

#### **Introduction de M. Cahn**

Cette séance est la dernière du cycle des ateliers, qui sera conclu par la réunion de restitution de la semaine prochaine.

Les différentes thématiques étant liées, le fruit du travail des autres ateliers va être présenté brièvement, en plus du travail spécifique à l'atelier de ce soir.

Les remarques et propositions émises lors de la première séance ont été synthétisées en 3 familles : tram, train, cheminements.

Certaines contributions sont particulièrement intéressantes comme la proposition de se servir du fichier des abonnés du RCA afin d'organiser un système de covoiturage.

Le déroulé de ce soir sera identique aux autres ateliers.

#### **Introduction de M. Christen**

Quelques participants n'ayant assisté à aucun autre atelier (3), M. Christen revient sur le contexte de la concertation préalable qui se situe à l'étape du pré-programme de faisabilité du projet. Le fruit des ateliers permettra d'alimenter les étapes suivantes avant de passer à la réalisation du chantier prévu en 2021-2023.

### **Intervention de Mme Trommetter**

Mme Trommetter, garante de la concertation, est missionnée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Le garant s'assure que la concertation est menée dans de bonnes conditions, qu'elle permet une large participation ainsi que le droit à la parole. Les garants, au nombre de 2, réaliseront un bilan de la concertation dans le mois suivant la dernière réunion publique. Celui-ci sera rendu public et rendra compte du déroulement de la concertation, et particulièrement des propositions émises dans ce cadre.

### **Présentation de M. Christen**

M. Christen ajoute que le Conseil de l'Eurométropole tirera le bilan de la concertation lors du conseil de l'Eurométropole de septembre 2019, ainsi le fruit de la concertation sera formellement intégré à la démarche de définition du projet que la poursuite des études devra prendre en compte, preuve de son utilité et de la transparence du processus.

Support de présentation à l'appui, M. Christen explique les propositions issues des ateliers 1 et 2 consacrés respectivement à l'insertion urbaine et environnementale et au projet de stade en lui-même (le support présenté n'intègre cependant pas encore les corrections qui seront apportées pour la restitution finale).

Il passe en revue la synthèse réalisée suite à la première séance, résumée en 3 planches.

### **Travail en groupes**

Une version papier de ces planches est distribuée aux participants afin que, en groupes, soient approfondies, enrichies et validées les propositions déclinées (de 19h15 à 19h50).

### **Restitution du travail collectif**

Planche n° 1 : Réduire la place de la voiture comme mode d'accès direct au stade de la Meinau en renforçant fortement la place du tram et de la multimodalité

Sur le covoiturage :

- Certains sont sceptiques quant à cette solution pour réduire le nombre de voitures car les supporters y ont déjà recours.
- Il serait peut-être judicieux de demander aux maires des communes de l'EMS d'organiser des covoiturages.

**Réponse de M. Cahn :** L'idée de développer le covoiturage est certainement possible en travaillant avec le club à partir du fichier des abonnés (19 000 aujourd'hui et sûrement davantage lorsque le stade sera agrandi) qui représente un outil intéressant pour cibler les fans et les mettre en contact, plus efficace que des initiatives isolées dans chaque commune. L'exemple d'un spectateur de Bernolsheim qui ne savait pas comment partager les trajets est révélateur. Toutefois le covoiturage ne représente qu'une des solutions (en parallèle à d'autres) à développer pour fluidifier l'accessibilité au stade,

Sur le stationnement sauvage et le report sur d'autres modes :

- Le nombre de voitures passerait de 6 900 à 8 400 si aucune mesure n'était prise pour favoriser le report modal: le danger que représentent les voitures garées n'importe où et comment sur les trottoirs va être accru (notamment sur la rue de la Flachenbourg). Il est bien d'en discuter au sein de cet atelier et de proposer des solutions, mais ce problème aurait dû être traité avant. Par ailleurs, il est incompréhensible d'être verbalisé pour le moindre écart en tout temps, mais de là à ce qu'aucune verbalisation ne soit établie les soirs de match ...
- La verbalisation pourrait être mise en œuvre de manière graduelle au fur et à mesure que les solutions sont développées (avertissement puis amende, par exemple carton jaune, blanc, rouge pour reprendre la terminologie du foot)

- Est-ce qu'une étude a vérifié l'impact de la verbalisation sur le report des modes de transport, sachant que des solutions existent déjà comme le billet Racing à 2,10 € et le P+R à 4,10€ ?
- Est-ce que le nombre de policiers nécessaires pour verbaliser le stationnement sauvage a été calculé ?
- Le tram C existe déjà, il est donc possible de le promouvoir et de verbaliser le stationnement sauvage dès septembre 2019.

**Réponse de M. Genoyer :** 300 personnes utilisent la ligne C, alors que 4 800 utilisent les transports en commun les soirs de match. La ligne C représente donc la meilleure solution d'accès, mais la majorité des spectateurs vient de l'extérieur : il convient donc aussi de promouvoir les P+R (tous ceux qui stationnent à proximité du stade ne peuvent pas nécessairement se reporter sur le tram).

**Réponse de M. Cahn :** Les chiffres évoqués sont ceux calculés en l'absence de toute action pour réduire la place de la voiture. Il n'y a pas de solution miracle, mais en additionnant les possibilités, il sera possible d'y arriver. Quant à la ligne C, il est évident qu'il ne faut pas attendre la fin du projet pour la promouvoir. Il faut communiquer et indiquer que le stade n'est qu'à 10 min à pied de l'arrêt Gravière. Les parkings publics (autre P+R) comme Rive Etoile, qui sont à proximité d'une ligne de tram, doivent aussi être valorisés. Quant à la verbalisation, tous ceux qui peuvent bénéficier de solutions alternatives doivent être pénalisés s'ils ne jouent pas le jeu.

**Réponse de M. Christen :** La verbalisation sera efficace si des alternatives existent comme les billets combinés.

**Il sera évoqué dans la restitution les mesures dépendantes du projet et celles qui peuvent être mises en place tout de suite, lesquelles doivent être concrétisées le plus tôt possible.**

**Il sera indiqué dans la restitution la nécessité d'une montée en puissance de la verbalisation.**

- Est-ce qu'une étude a été réalisée sur la volonté des spectateurs de modifier leur mode de transport ?

**Réponse de M. Genoyer :** Une étude a été faite sur la possibilité de report sur le train. A titre d'exemple, sur la ligne entre Mulhouse et Strasbourg, 11% des spectateurs seraient susceptibles d'utiliser ce mode, et parmi cette tranche, 54% seraient réellement intéressés de le faire.

*Sur les billets combinés :*

- *Les abonnés ne souhaitent pas payer davantage pour leur abonnement, il faudrait donc inclure le billet de tram gratuitement dans l'abonnement.*
- *Les billets CTS-Racing à tarif préférentiel devraient être vendus avec l'abonnement, car il y a 4 communes de l'EMS où ils ne sont pas disponibles, ce qui est discriminatoire.*
- *Aucune communication sur les P+R n'existe dans le nouveau dépliant du club. Des panneaux en amont à proximité du stade, voire sur l'autoroute, devraient indiquer les places disponibles en P+R.*

**Réponse :** M. Plet du Racing n'est pas ici ce soir, mais la communication du RCA doit inclure les moyens d'accès au stade et mettre en avant des solutions. La politique tarifaire du club doit également rester attractive tout en prévoyant des combinaisons avec le transport.

*Sur les dispositifs à mettre en place :*

- *Quelles sont les possibilités qui permettraient de rétrécir les voies autour de l'arrêt Krimmeri et du stade ? Est-il possible de créer des zones de rencontre, de reporter le trafic vers la Plaine des Bouchers ?*
- *Il ne faut pas uniquement fermer l'accès aux petites rues, mais également contrôler le trafic sur l'avenue de Colmar de la station Hohwart à Schluthfeld. Les voitures pourraient emprunter des voies parallèles.*

**Réponse de M. Cahn :** Une zone de rencontre est possible à moins de 10 000 véhicules/jour. Ici, la fréquence est deux fois plus élevée. Par contre, il est prévu, dans le cadre du projet d'école, de

revoir la circulation nord-sud. L'avenue de Colmar sera réduite à 2 x 1 voie près du stade, mais il n'est pas question d'en faire une zone 30, car il s'agit d'une avenue structurante. De nombreuses études de circulation ont été effectuées sur l'avenue de Colmar et il en ressort qu'à ce niveau de l'avenue, les automobilistes se rendent soit au centre-ville, soit à Neudorf, donc le report ailleurs à la Meinau n'est pas pertinent.

- *Il est bien de penser à des liaisons piétonnes attractives jusqu'à l'arrêt Gravière, mais les voitures envahissent les trottoirs, il faut donc placer des obstacles physiques pour les en empêcher.*

**Réponse :** C'est prévu.

- Les solutions de mobilité/accessibilités ne doivent pas se limiter aux soirs de match, mais prendre en compte aussi les soirs d'événements en fan zone.

**Réponse :** Cet aspect a été évoqué à l'atelier 2, mais il sera **également noté dans les préconisations de l'atelier 3.**

*Sur l'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite) :*

- *La problématique des parkings pour handicapés n'a pas été abordée. Il existe supposément 70 places pour les handicapés sur les parkings, mais elles sont peu visibles. De plus, le cheminement en fauteuil est difficile jusqu'au stade à cause des nombreux plots.*
- *Le stade n'est pas prévu pour les PMR : il faut attendre le début du match pour s'installer. Si nous sommes en première rangée, nous empêchons les autres spectateurs de voir le match. A la tribune sud, nous sommes mis de côté et devons attendre le signal des placiers. Il faudrait être placé avant le début du match et non après. Dans les autres stades, il existe des plateformes pour handicapés et accompagnateurs, accessibles par ascenseur.*
- *Il faut prendre en compte aussi l'accessibilité PMR sur les chemins piétonniers en évitant par exemple d'utiliser du gravier dans lequel les fauteuils s'enfoncent.*

**Réponse de M. Cahn et M. Thommen :** Le stade n'a pas connu de transformation importante depuis sa construction qui remonte à 1984, c'est pourquoi une restructuration est prévue. Les travaux seront conformes bien entendu à la réglementation aujourd'hui applicable en matière d'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Le futur équipement proposera notamment des places pour handicapés, dans différents secteurs du stade contrairement à ce qui existe aujourd'hui.

**La restitution va souligner les enjeux de l'accessibilité PMR dans toutes les thématiques des 3 ateliers, et proposer des améliorations dans ces domaines à mettre en œuvre en lien avec le club dès maintenant sans attendre le projet de restructuration. (parkings réservés notamment).**

Planche n° 2 : Renforcer la part des accès piétons et vélos comme mode d'accès au stade

- Est-ce que la fan zone sera en libre accès ou sur présentation du billet ?

**Réponse de M. Cahn :** Les soirs de match, l'accès sera conditionnel à la présentation du billet, sinon il s'agira d'un espace libre avec boutiques et musée.

- Avant les matchs, les spectateurs s'agglutinent sur une trentaine de mètres, il faudra veiller à réduire les débordements sur l'avenue de Colmar pour éviter les risques d'accidents.

Planche n° 3 : Réduire la place de la voiture comme mode d'accès au stade de la Meinau en donnant toute sa place à l'accessibilité ferroviaire au stade

- En ce qui concerne les Trains Bleus, il ne faut pas oublier une liaison Molsheim-Strasbourg. Une liaison Strasbourg-Karlsruhe sans rupture de charge serait aussi pertinente, car l'équipe de Karlsruhe partage des liens amicaux avec le RCA.
- Le résultat du Grenelle des mobilités aura peut-être comme conséquence de développer un réseau express métropolitain, donc des solutions de dessertes et des trains circulant après le couvre-feu de 20h !
- En plus de développer un partenariat avec la SCF, il faut également penser aux bus et aux cars, qui peuvent accéder facilement au stade, et desservir les communes de l'Ouest sans voies ferrées. Ce mode peut également devenir un élément de négociation avec la SNCF.

**Les possibilités de liaisons supplémentaires et le recours aux bus seront ajoutés à la restitution.**

- Le rôle de la fan zone en tant que vitrine est légitime, mais si elle doit être utilisée fréquemment pour d'autres événements, pourquoi ne pas considérer d'autres lieux également et limiter son utilisation ?

**Réponse de M. Cahn :** Son usage en dehors des matchs mérite d'être clarifié et précisé, la concertation doit éclairer les choix.

**Le souhait d'une utilisation mesurée a été soulevé dans l'atelier 2 et figurera dans la restitution.**

L'ensemble des participants entérine les préconisations exposées sous réserve des ajouts demandés. La séance est close et tous sont invités à la réunion de clôture.

**Rappel de l'agenda**

Réunion publique de clôture le lundi **8 juillet 2019, 19h00**, Centre culturel Marcel Marceau, Strasbourg