

# Extension et restructuration du Stade de la Meinau et ses aménagements extérieurs



## ANNEXE 5

Etude d'accessibilité du stade et du  
quartier de la Meinau





# ETUDE D'ACCESSIBILITE DU STADE ET DU QUARTIER DE LA MEINAU

## Phase 1 – Diagnostic et enjeux

- 1. Contexte et objectifs de l'étude**
- 2. Etat des lieux**
- 3. Benchmarking d'autres stades**

# Phase 1. Diagnostic et enjeux

# 1. Contexte et données d'entrée

# 1.1 Contexte et objectifs de l'étude

## Contexte

Le projet de rénovation et d'agrandissement du stade de la Meinau prévoit l'augmentation du nombre de places de 26 000 à 33 000, la création d'une fanzone

L'implantation actuelle dans un tissu urbain dense est un atout

L'accessibilité en voiture est perçue comme étant un frein à l'agrandissement du stade, malgré une situation bien connectée au réseau hyperstructurant et la bonne desserte en transport en commun lourd

## Objectifs de l'étude

Examiner les pistes et stratégies pour assurer les meilleures conditions d'accès pour tous les modes et de stationnement dans le cadre du projet d'agrandissement

Porter un regard plus large sur le fonctionnement du quartier de la Meinau en mutation

Confronter les enjeux d'accessibilité du stade à ceux du quartier



### LEGENDE

#### PROJETS LANCES

- ① Agrandissement de l'emprise et de la capacité d'accueil du stade
- ② Implantation d'un nouveau groupe scolaire. Livraison en 2023
- ③ Mosquée Eyyub Sultan. Livraison en 2022

#### PROBLEMATIQUES EN ATTENTE DE L'ETUDE D'ACCESSIBILITE DU STADE

- ④ Extension de la zone et du parvis du stade sur les parkings VIP
- ⑤ Réorganisation et dimensionnement des stationnements Racing
- ⑥ Réaménagement de l'Avenue de Colmar en 2x1 voie
- ⑦ Extension du centre d'entraînement
- ⑧ Renforcement de la connexion est-ouest
- ⑨ Création d'une liaison piétonne
- ⑩ Réouverture de la rue aux horaires scolaires
- ⑪ Extension du parking Krimmer ?



Localisation des principaux projets et enjeux du secteur d'étude (RRA, 2018)

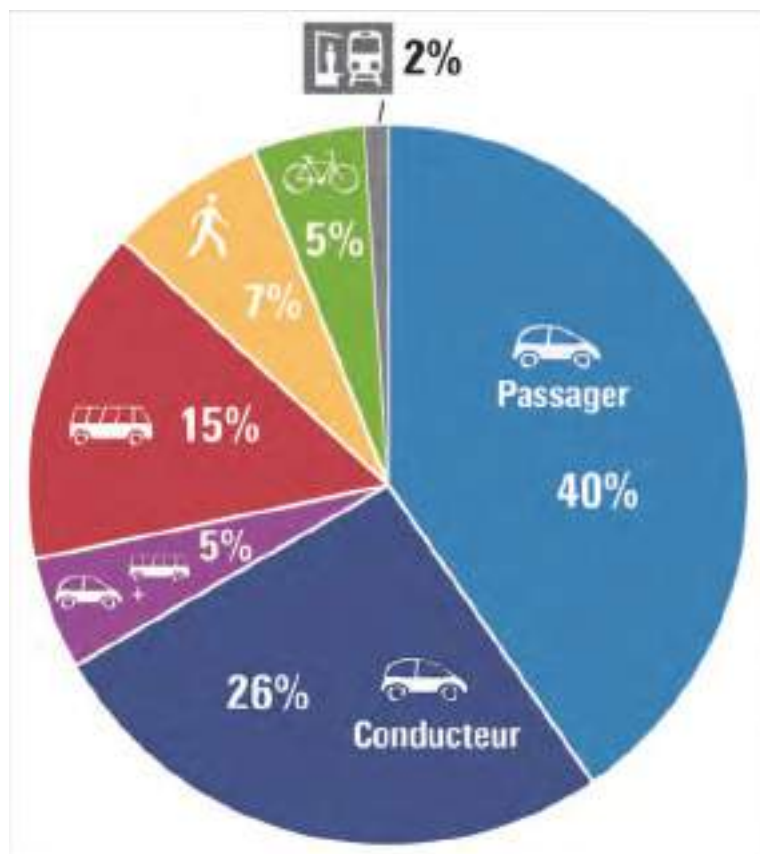


- Le projet prévoit la réorganisation des parkings « VIP » accessibles depuis la rue des Vanneaux (construction d'un centre d'entraînement sur l'actuel P5)
- L'extension du parvis du stade jusqu'à l'avenue de Colmar est en réflexion avec un impact sur le parking P1 (suppression ?)



Projet du Racing Club Strasbourg Alsace (RCSA)

## 2. Etat des lieux et enjeux



### L'enquête menée le samedi 29 septembre 2018

- 406 personnes interrogées le samedi 29 septembre 2018 lors d'un match du Racing
- Le questionnaire de 37 questions a été préparé pour les fins de l'étude d'accessibilité et permettent de bien comprendre les pratiques de mobilité des spectateurs du stade, et le ressenti des conditions d'accessibilité et de stationnement actuelles

### Les chiffres clés

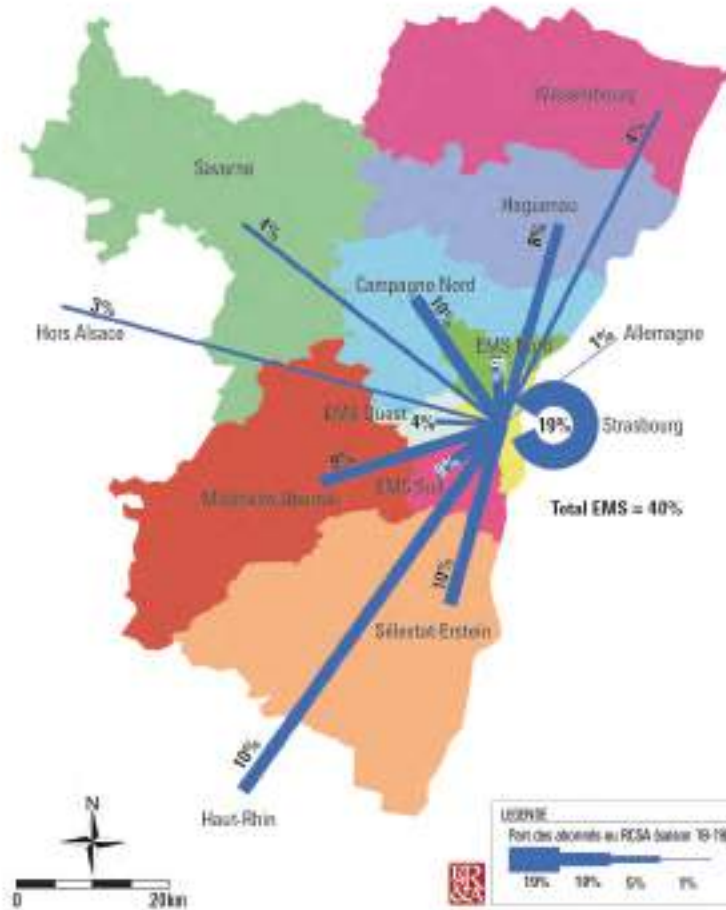
- 66% déclare assister à tous les matches
- 66 % ont déclaré se rendre au stade uniquement en voiture, , 5 % en voiture et transport en commun, 17 % uniquement en transport en commun et 12 % en modes actifs
- 2,5 personnes par voiture en moyenne
- Des taux de satisfaction élevés sur le temps d'accès au stade et de recherche de stationnement (la venue au stade est un loisir, les spectateurs acceptent donc plus facilement les contraintes)

	SITUATION ACTUELLE	SITUATION FUTURE
Nombre de places	26 500	33 000
Taux de remplissage moyen (saison 17-18)	92%	92%
Nombre moyen de spectateurs par match	24 500	30 500
Nombre de spectateurs en voiture (71% part modale)	17 300	21 500
Nombre de voitures (2,5 personnes/voiture en moyenne)	6 900	8 600
Nombre de spectateurs en TC (20% part modale)	4 900	6 000
Nombre de spectateurs à vélo (5% de part modale)	1 200	1 500
Nombre de spectateurs à pied (7% de part modale)	1 700	2 100

Hypothèse sur les différences de pourcentage entre abonnés et spectateurs :

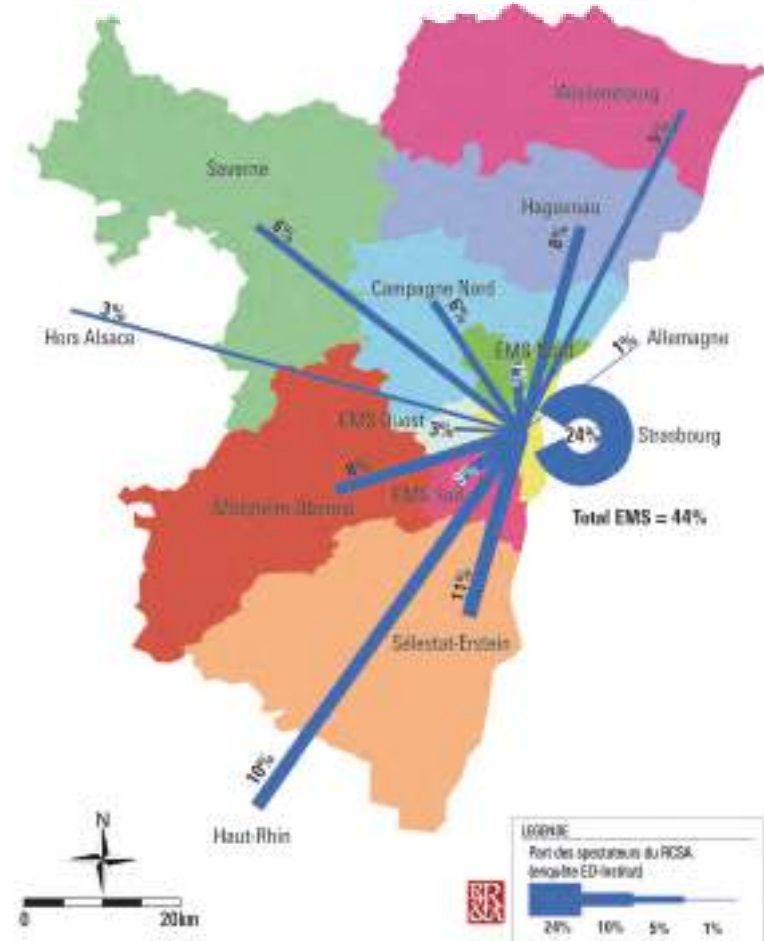
les personnes habitant en dehors de Strasbourg ont plus tendance à être abonnés pour des raisons d'anticipation de trajet tandis que les Strasbourgeois ont la possibilité de venir facilement et donc d'acheter une place au dernier moment.

## DONNEES ABONNES RCSA



**40% des abonnés viennent de l'EMS et 19% de Strasbourg**

## DONNEES ENQUÊTE ED-INSTITUT



**44% des spectateurs viennent de l'EMS et 24% de Strasbourg**



## Embouteillages

39% estiment avoir eu des bouchons en venant

64% estiment avoir des bouchons après le match

## Provenance des automobilistes

10% de Strasbourg

28% du reste de l'EMS

13% du Haut-Rhin

13% de Sélestat

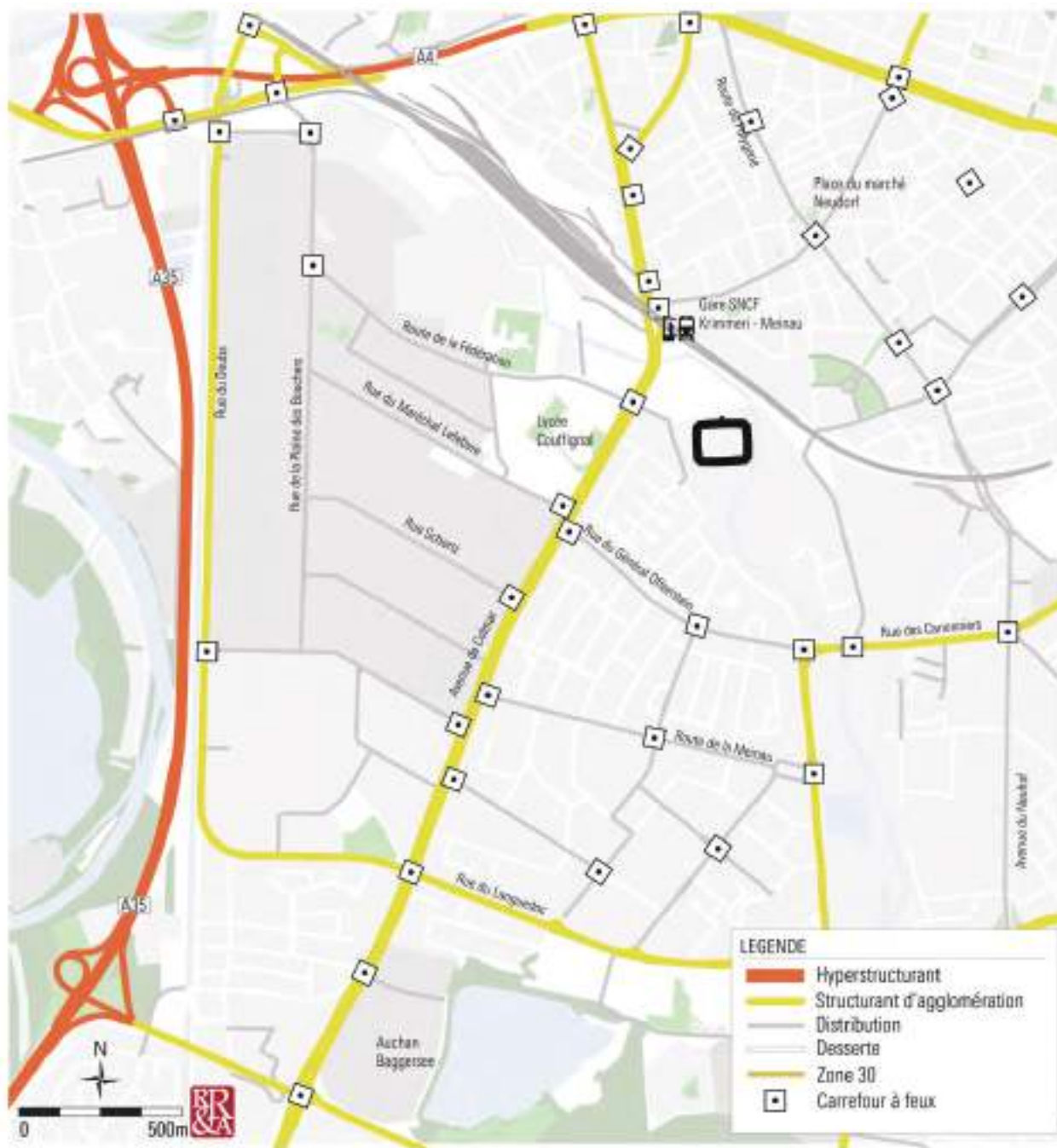
9% de Haguenau

8% de Molsheim



**38% des  
automobilistes  
viennent de l'EMS**





L'accès au stade se fait principalement depuis 3 échangeurs :

- Route de l'Hôpital
- Plaine des bouchers
- Baggersee

Temps de trajet depuis :

- Saverne : 45min
- Molsheim : 30min
- Sélestat : 45min
- Haguenau : 35min
- Brumath : 35min
- Wissembourg : 60min
- Schiltigheim : 20min
- Eckbolsheim : 15-20min
- Lingolsheim : 20min

Durées pour un samedi soir, arrivée à 19h

(source : Google Maps)





Trafic journalier en semaine (oct 2018)



Trafic journalier d'un samedi de match (oct 2018)



Heure de pointe d'un mardi soir (oct 2018)



Heure de pointe d'un samedi soir de match (oct 2018)



Trafic entrant et sortant d'un « cordon » en heure de pointe un samedi soir de match (18-19h) :

- 3 520 véhicules entrent dans le secteur d'étude en HPS, soit **900 véhicules supplémentaires (+24%)** par rapport à samedi soir sans match
- 2 470 sortent du secteur d'étude en HPS, soit **140 véhicules en moins (-6%)** par rapport à un samedi soir sans match

Les principaux axes empruntés pour se rendre dans les divers lieux de stationnement sont :

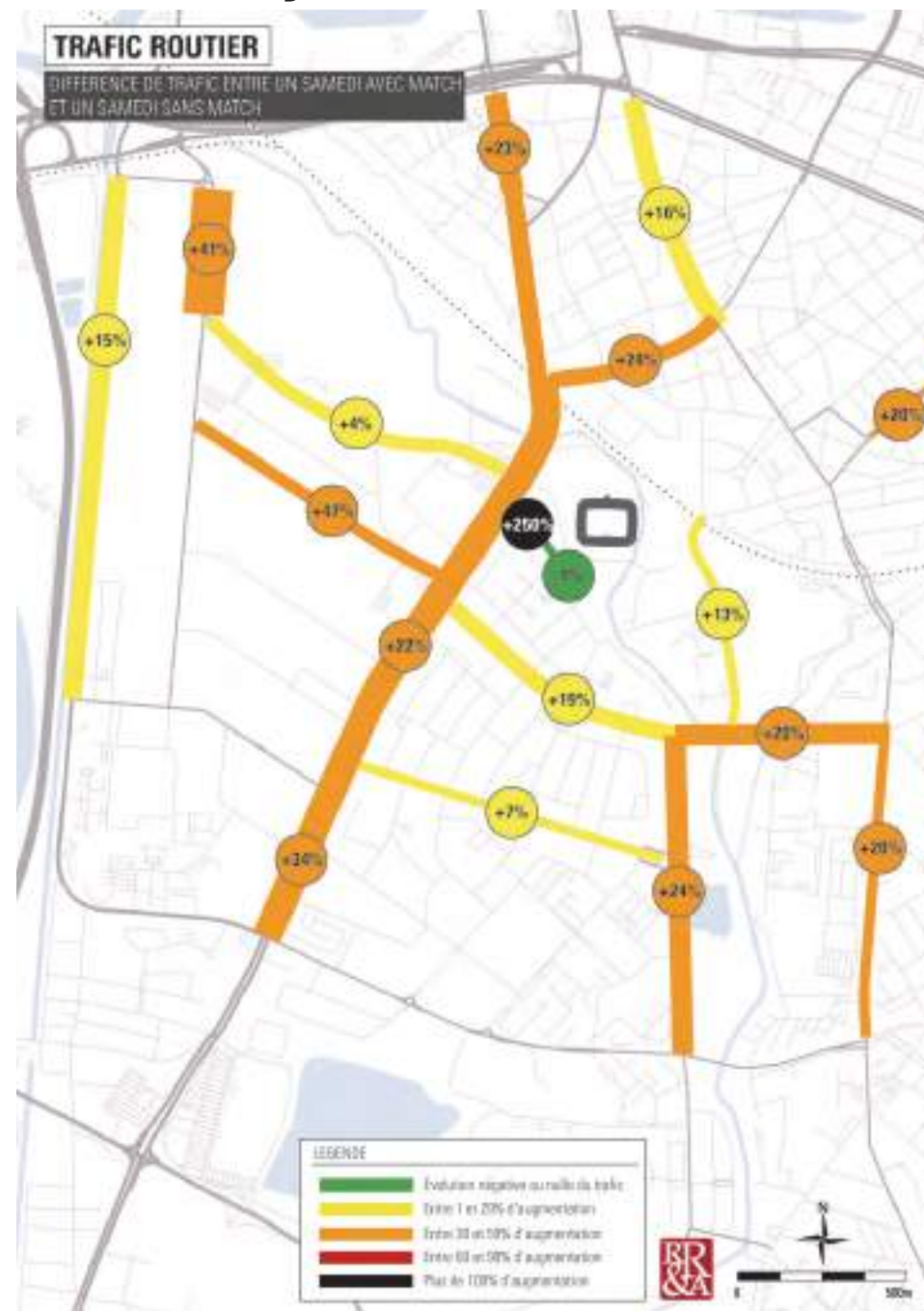
- Rue du Rhin Tortu
- Avenue de Colmar
- Rue de la Fédération



Ci-contre les écarts de trafic entre un samedi avec match et un samedi sans

Un samedi avec match absorbe en moyenne 25% de trafic supplémentaire

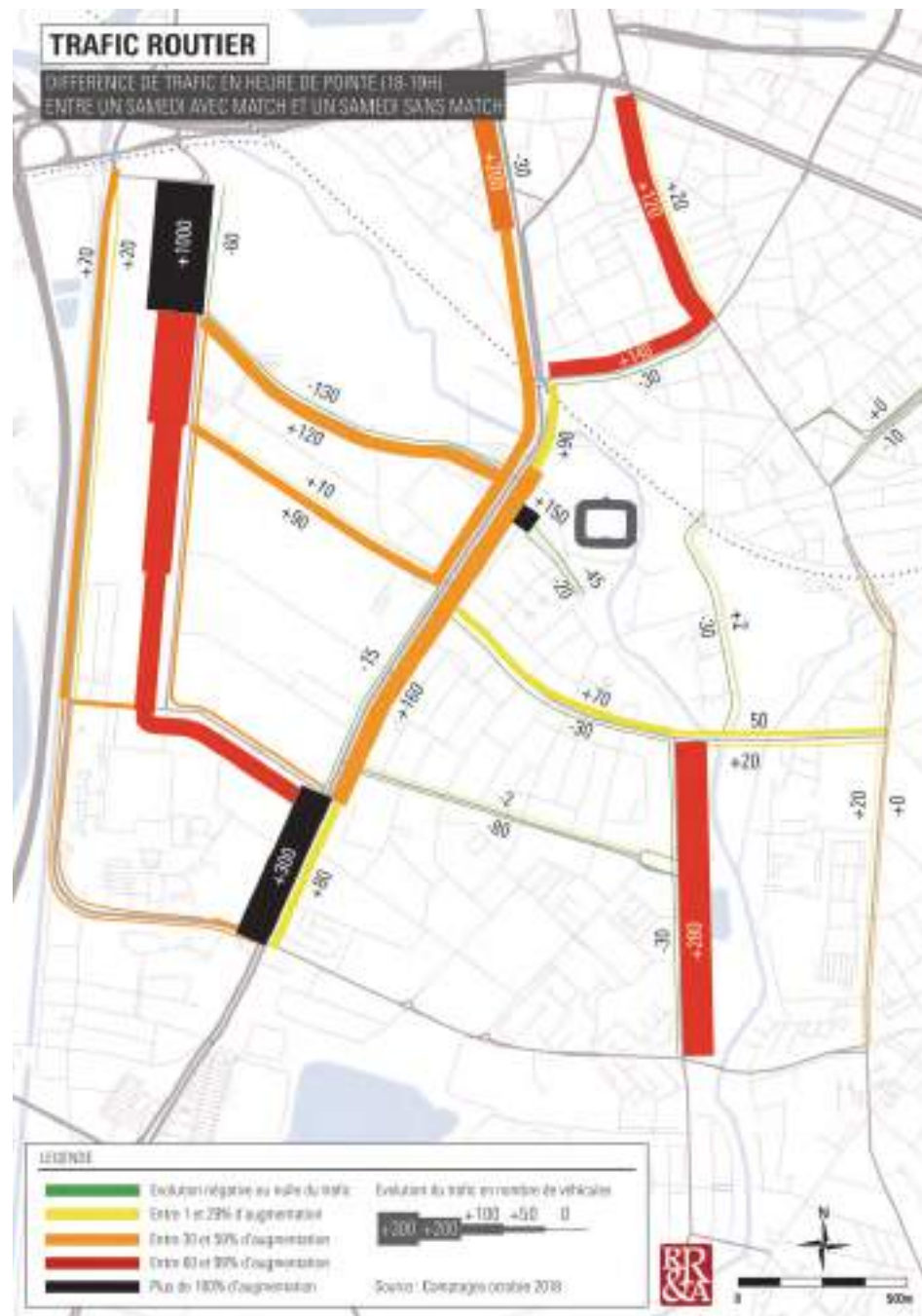
Les impacts les plus notables sont sur les voiries de la Plaine des Bouchers (jusqu'à 47 %) et sur l'avenue de Colmar qui connaît une augmentation de 22 à 34%



Différence de trafic entre un samedi avec match et un samedi sans match (RRA, 2019)

La carte ci-contre présente les écarts de trafic en heure de pointe du soir entre un samedi avec match et un samedi sans.

Les écarts les plus notables sont sur la rue de la Plaine de Bouchers vers le Sud (+ 1000 véhicules), le sud de l'avenue de Colmar (+300), la rue du Rhin Tortu (+280) et la route de l'Hôpital (+200)





**L'accès principal depuis l'autoroute se fait par la Plaine des Bouchers**

Les comptages nous permettent d'identifier les principaux parcours empruntés par les spectateurs venant en voiture.

L'échangeur 4 de l'A35, puis la rue de la Plaine des Bouchers est l'itinéraire le plus utilisé tandis que un itinéraire secondaire depuis la rue du Rhin Tortu se dégage également.



## Points forts

- Proximité de l'autoroute et d'axes structurants
- Peu de problèmes de congestion avant les matchs (bon taux de satisfaction sur l'accessibilité vers le stade lors de l'enquête)

## Points faibles

- Réseau routier souvent saturé à la sortie des matchs (départs simultanés)
- Forte part des automobilistes venant de l'EMS → comment inciter le report vers un autre mode ?
- Déplacement nocturne incitant à l'usage de la voiture

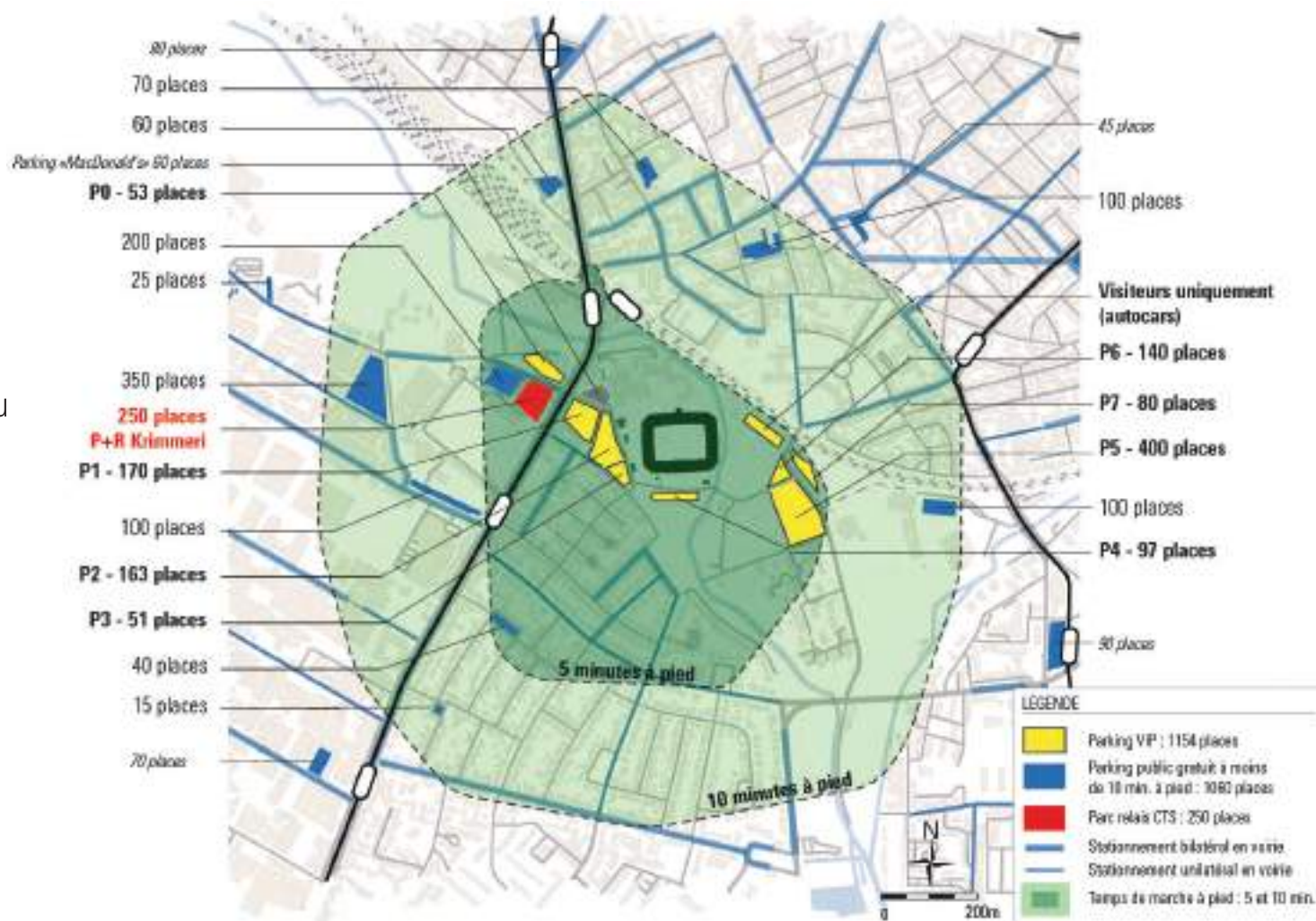
## Opportunités/Risques

- + Fort potentiel d'usage des autres modes de transport → diminution de la saturation
- Réorganisation et augmentation de l'offre de stationnement par le RCSA induisant plus de trafic



Dans un rayon d'environ 10 minutes à pied autour du stade, l'offre de stationnement se détaille selon quatre catégories :

- Parking VIP : réservé aux spectateurs disposant d'un ticket intégrant le stationnement selon certaines conditions. Environ 1 100 places se répartissent dans 8 parkings VIP.
- Parking public gratuit : des aires de stationnement dispersées dans le tissu urbain. Environ 1 060 places sont comptées. Les aires de stationnement au nord de la voie ferrée (au Neudorf) sont très peu utilisées par les spectateurs du stade car elles sont occupées par les résidents et la pression du stationnement sur le quartier est forte.
- Le parc-relais Krimmeri de 250 places.
- Le stationnement sur voirie.



Offre de stationnement autour du stade (RRA, 2018)

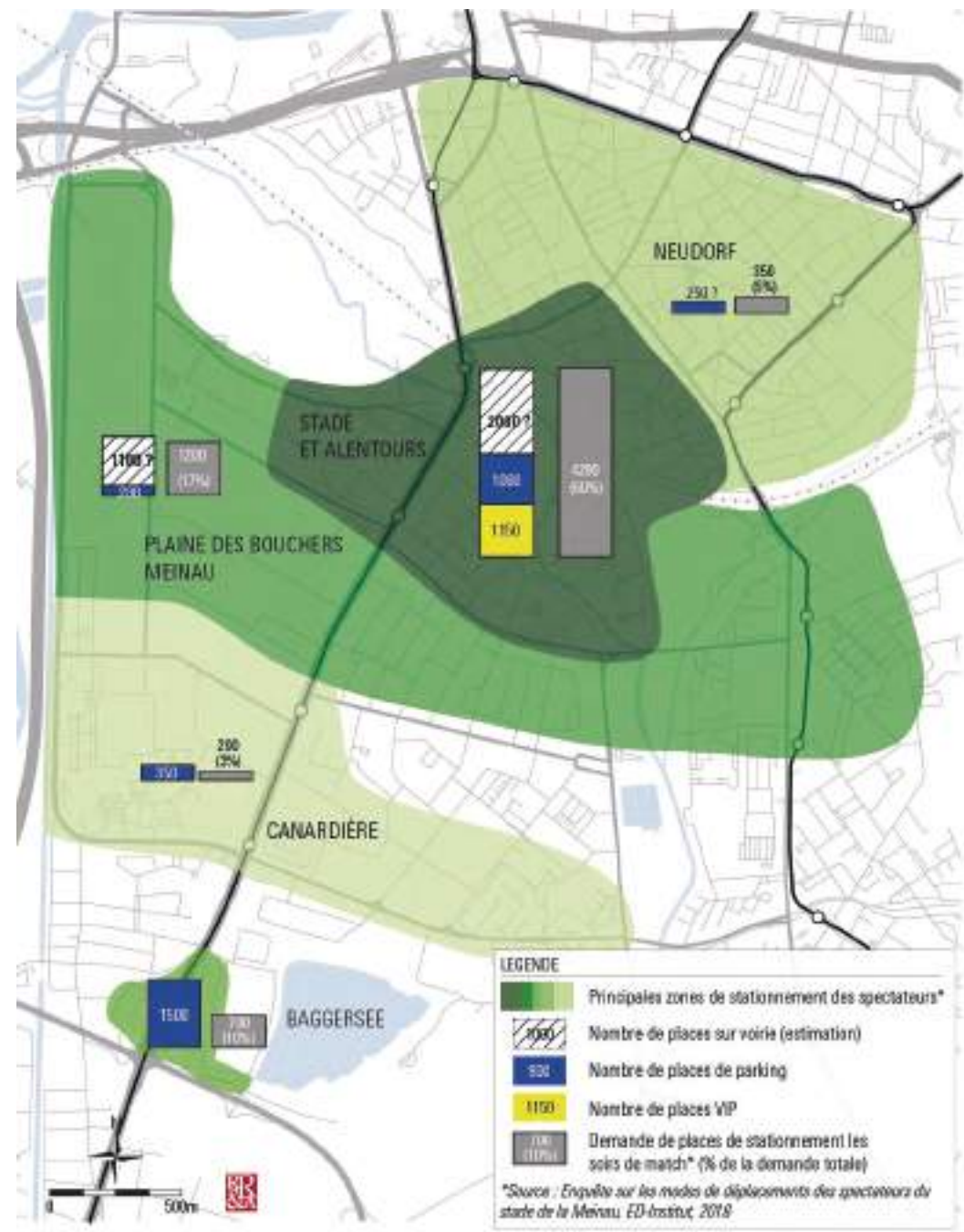
**6 900 voitures se stationnent dont :**  
**2 500 sur voirie**  
**4 400 en parking**  
**(dont 1 100 en VIP)**

**80% des automobilistes trouvent une place en moins de 5 minutes**

A partir de l'enquête, lors d'un match avec un remplissage maximal du stade, nous estimons à environ 6 900 le nombre de voitures stationnées dans les diverses offres de stationnement.

Les enquêtés sont 36 % à se garer sur la voirie et 64 % en parking ou aire de stationnement.

Globalement, les spectateurs sont satisfaits du stationnement à 71% et ils acceptent de marcher 10-15 minutes pour accéder au stade.



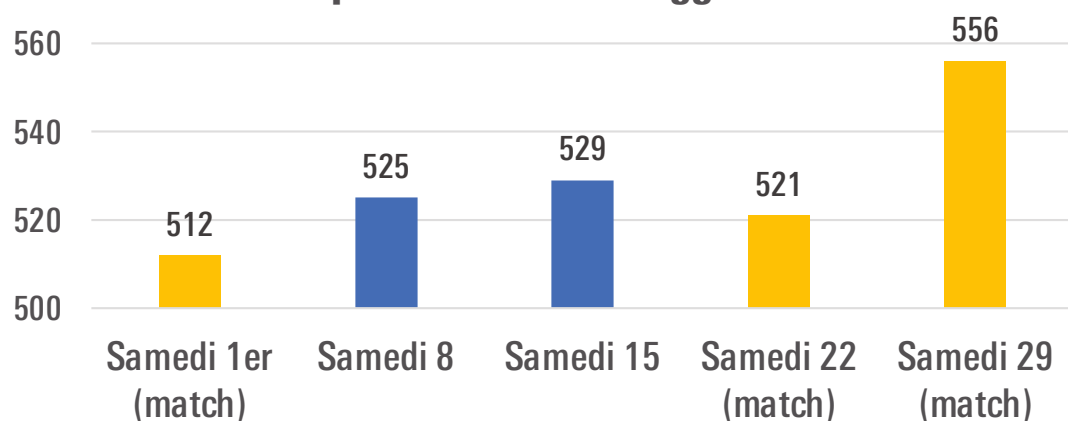
Le P+R Baggersee a une capacité totale de 460 places et est globalement bien utilisé au quotidien et largement connu et exploité les jours de match.

Le tarif « parking + tram » (4,10€) est attractif, notamment pour les groupes.

Cependant, le parking du Auchan est très concurrentiel avec une capacité de plus de 1500 places gratuites.

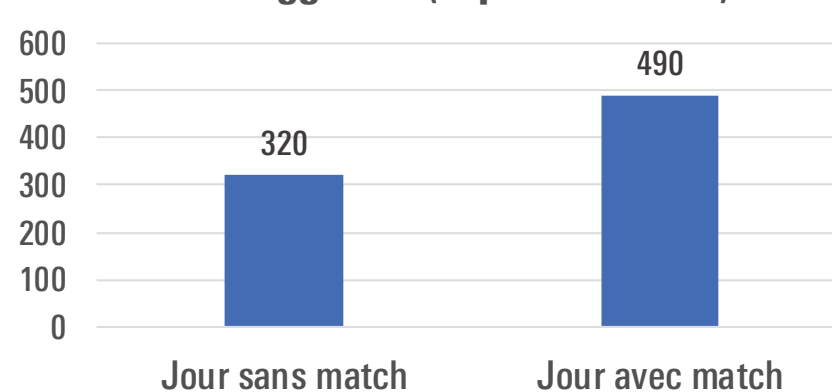
Selon l'enquête, 700 voitures seraient garées dans le secteur Baggersee/Auchan et seulement 1 % des enquêtées déclarent se garer dans l'ensemble des parcs-relais de l'EMS (soit 70 voitures).

**Fréquentation journalière des samedis de septembre du P+R Baggersee**



Fréquentation totale par jour

**Fréquentation journalière moyenne du P+R Baggersee (septembre 2018)**



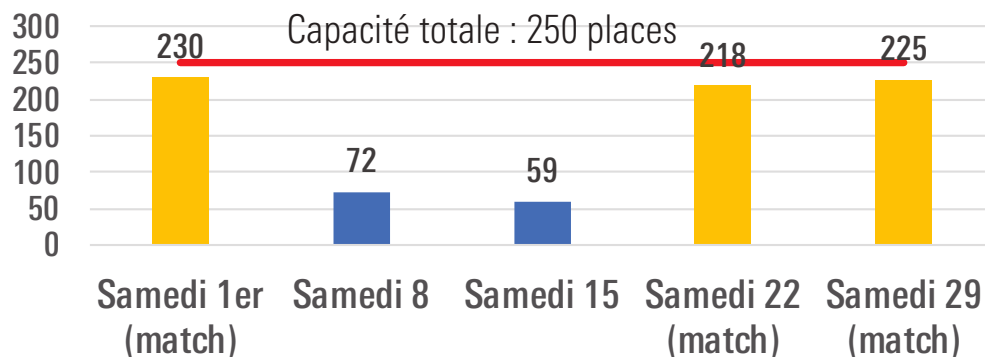
Fréquentation totale par jour



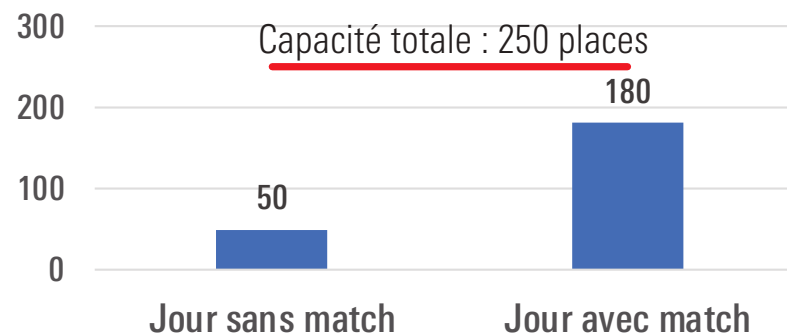
Le P+R Krimmeri est peu utilisé et sous-exploité les soirs de match. Seulement 1 % des enquêtées déclarent se garer dans les parcs-relais (soit 70 voitures).

Le stationnement payant sans possibilité de le combiner au transport en commun n'offre que peu d'attrait face à tout le stationnement gratuit autour.

**Fréquentation des samedis de septembre du P+R Krimmeri**



**Fréquentation moyenne du P+R Krimmeri (septembre 2018)**





## Points forts

- Satisfaction des usagers, temps court de recherche de stationnement
- Répartition du stationnement dans l'espace

## Points faibles

- Les offres de parkings publics ne permettent pas de répondre à toute la demande de stationnement les soirs de match
- Stationnement non organisé sur voirie

## Opportunités/Risques

- L'agrandissement du parvis et de la fanzone nécessite de revoir l'organisation et le dimensionnement des parkings réservés/VIP : diminuer, augmenter ou conserver le nombre de places réservées ?
- Il existe une réserve de places de stationnement dans les deux parc-relais Krimmeri et Baggersee
- Une offre de parkings VIP plus importante depuis la rue des Vanneaux signifie :
  - Plus d'embouteillages sur le réseau de desserte
  - Gestion complexe des entrées-sorties
  - Moins de satisfaction par les usagers non compatible avec le niveau de services VIP proposé
  - Plus de nuisances dans le quartier

5% du total des spectateurs viennent à vélo et 70% des cyclistes viennent depuis Strasbourg.

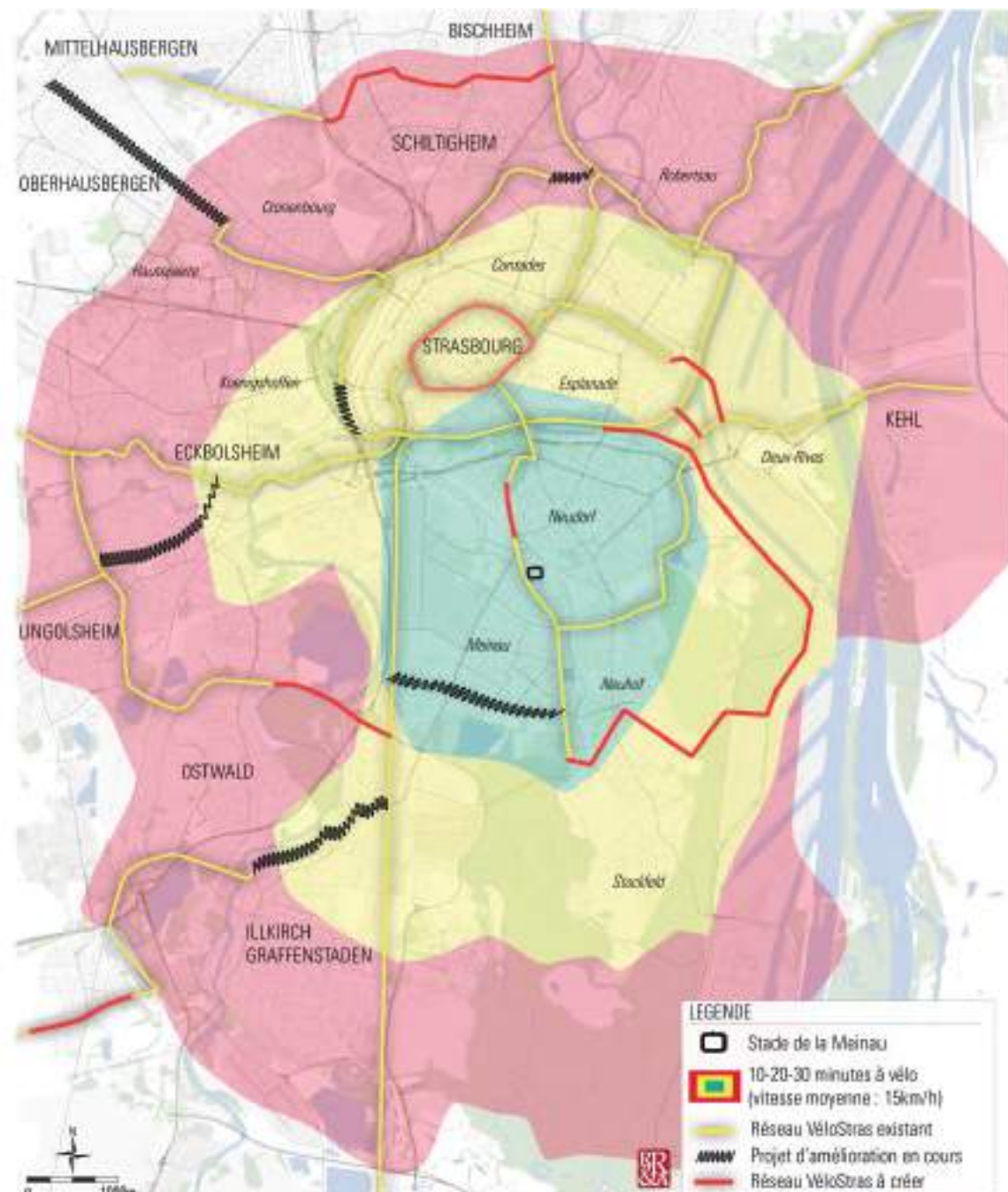
50% accrochent leur vélo sur des arceaux et 35% sur du mobilier urbain (poteau, barrière, arbre...)

➔ 40% des cyclistes ne sont pas satisfaits de l'offre de stationnement

La moitié est gêné par du stationnement automobile sauvage

65% déclarent venir à vélo par tout temps

**19% des spectateurs (environ 5500 personnes) viennent du 67000 et 67100, soit moins de 20 minutes à vélo**



## Les points forts

- Un stade proche du centre-ville (10-15 min) et bien connecté au réseau cyclable, qui nécessite toutefois des améliorations sur certains points durs

## Les points faibles

- Une faible part de cyclistes (5%) comparativement au potentiel de spectateurs habitant à une distance raisonnable à vélo (19%)
- L'offre de stationnement vélo est insuffisante pour la demande actuelle et future
- L'avenue de Colmar est identifiée comme un point noir à vélo par les Strasbourgeois

## Opportunités/Risques

- + 42% des spectateurs venant de Strasbourg seraient intéressés pour des parkings vélo sécurisés : une pratique qui demande à être confortée
- Les déplacements nocturnes sont moins favorables au vélo



15% des spectateurs utilisent les TC et 5% combinent voiture + TC

65% des usagers des TC viennent de l'EMS

La très grande majorité (89%) vient en tram

Les lignes de tramway A et E desservent directement le stade via l'arrêt *Krimmeri – Stade de la Meinau*

250m séparent l'arrêt de tram du stade

L'arrêt Gravière du tram C est situé à 1km (15min à pied)

La fréquence des tramways est renforcée à la sortie des matchs

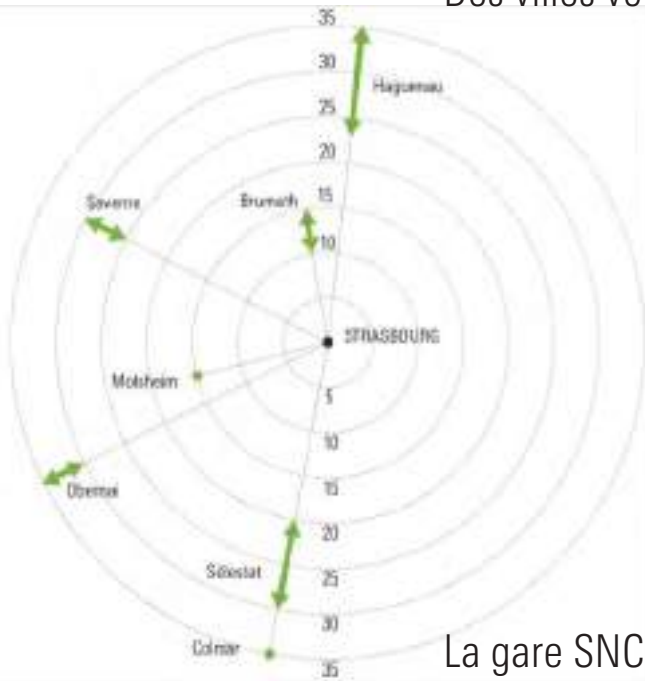
- Titre de transport A/R spécial Racing = 2,10€
- Offre parc-relais + A/R jusqu'à 7 personnes = 4,10€

**90% des usagers des TC en sont satisfaits**



Seulement 2% des spectateurs viennent en train

Des villes voisines bien connectées à Strasbourg par le TER



Horaires des trains vers Strasbourg-gare			
Provenance	Durée de trajet (minutes)	Fréquence par heure en HPS (17-19h)	Dernier retour depuis Strasbourg-gare
<b>MOLSHEIM</b>	14 à 24	5 à 6	22h25 (car)
<b>SELESTAT</b>	20 à 36	5	23h20
<b>ERSTEIN</b>	18 à 20	3	23h20
<b>COLMAR</b>	32 à 39	2	23h20
<b>BRUMATH</b>	11 à 15	4	23h25 (car)
<b>HAGUENAU</b>	21 et 34	4	23h25

Horaires de train un samedi en gare de Strasbourg

La gare SNCF Krimmeri-Meinau desservie uniquement par la ligne Strasbourg-Kehl-Offenbourg / qui ne se substitue pas au tramway

Quelques correspondances possibles avec le train pour la gare de Krimmeri (6 minutes contre 15 en tramway)

Strasbourg > Offenbourg	Offenbourg > Strasbourg
17h30	22h
18h	00h
19h30	
20h30	

Horaires de train un samedi en gare de Krimmeri

Deux lignes du Réseau 67 desservent l'arrêt Baggersee, en lien avec le Tramway A, mais les dernières courses le samedi (20h10 et 20h20) ne permettent pas aux spectateurs de rentrer par ce mode.

Provenance	Durée de trajet (minutes)	Fréquence par heure en HPS (17-19h)	Dernier retour depuis Baggersee
<b>ERSTEIN (ligne 260)</b>	50	2 à 3	20h20
<b>RHINAU (ligne 270)</b>	50	1	20h10

## Les points forts

- Très forte fréquentation du tram les soirs de match, notamment à l'arrêt Krimmeri – Stade de la Meinau
- Potentiel de report modal depuis la voiture

## Les points faibles

- Saturation de la ligne A (à quantifier) nécessite l'étude d'autres offres en complémentarité
- Méconnaissance des tarifs préférentiels CTS Racing
- Station Gravière peu connue

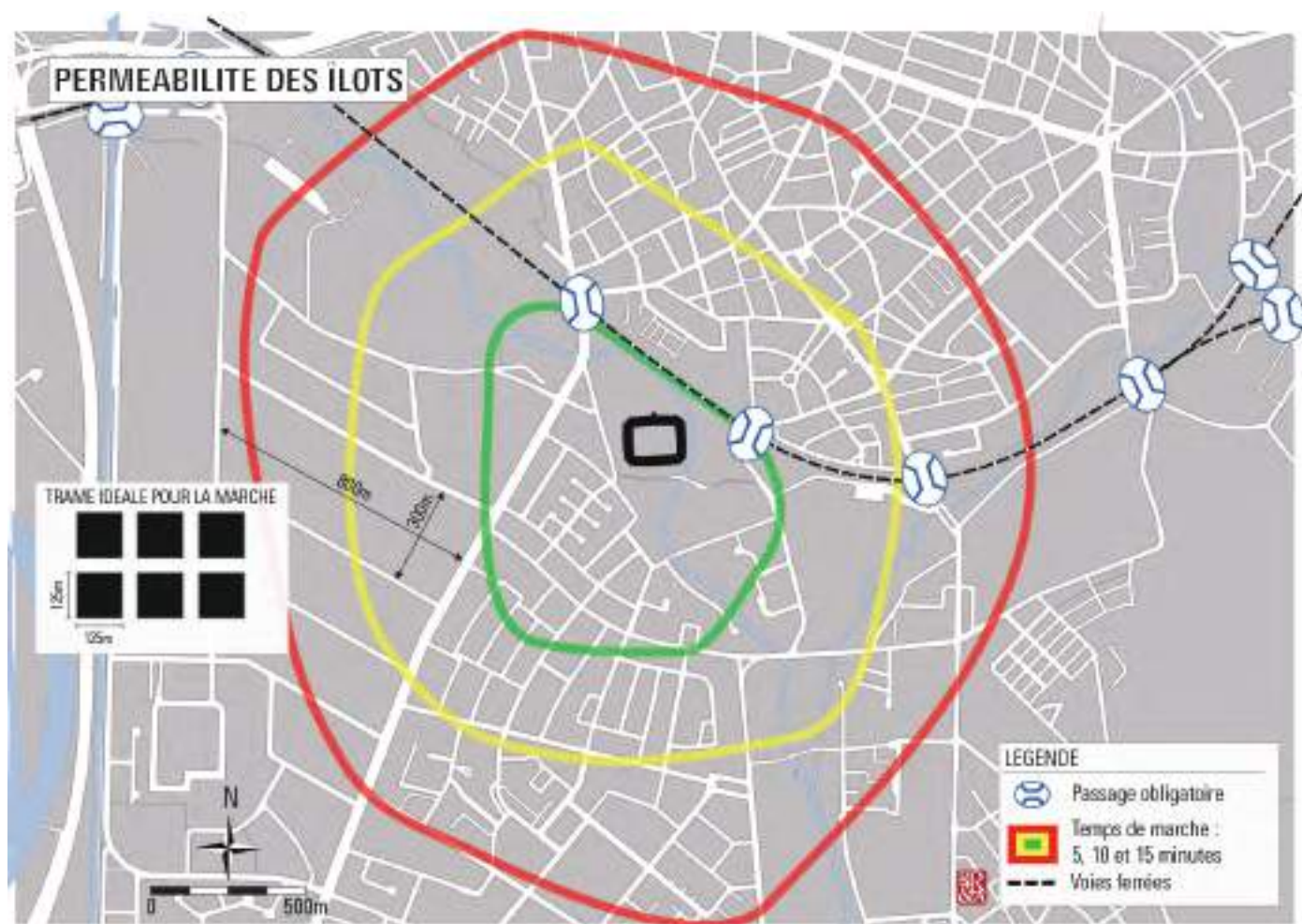
## Opportunités / Risques

- Limite de capacité du tramway pour absorber les nouveaux usagers avec le projet d'agrandissement

93% viennent de Strasbourg dont

- 79% viennent de Strasbourg Sud (67100)
- 11% du centre (67000)

La quasi-totalité (96%) marche moins de 20 minutes



Perméabilité des îlots et isochrones des temps de marche (RRA, 2018)



## Points forts

Proximité des quartiers résidentiels denses et perméables de la Meinau et du Neudorf

## Points faibles

La voie ferrée représente une forte coupure urbaine et n'offre que de rares points de passage pour la traverser

La trame urbaine de la Plaine des Bouchers est très peu perméable et ne favorise pas les déplacements à pied

Le parvis actuel du stade est sous-dimensionné pour répondre aux flux futurs du RCSA

## Opportunités/Risques

- + Création d'une liaison piétonne derrière le futur groupe scolaire ?
- + Proposition de suppression d'une voie de circulation sur l'avenue de Colmar offrant plus d'espace pour les piétons et les cyclistes
- + Extension de la fanzone du Racing et du parvis piétonnier sur les parkings P1, P2 et P3

Deux hypothèses sont formulées :

**Situation future « extrapolée »** est le scénario fil de l'eau, où les usagers de demain adoptent les mêmes pratiques qu'aujourd'hui

⇒ À vérifier que les tramways sont suffisamment capacitaire, sinon quoi les autres modes devront compenser / ou, nécessité de mettre en place un renfort bus ?

⇒ Risque de débord du stationnement, avec plus de stationnement sauvage, mais aussi opportunité d'inciter le report vers d'autres modes.

**Situation future « potentiel maximal »** est le scénario objectif où les usagers de demain adoptent les modes les plus efficaces selon leurs lieux d'origine (marche et vélo pour les spectateur venant des quartiers Centre et Sud (67000 et 67100))

⇒ À vérifier que les tramways sont suffisamment capacitaire, sinon quoi les autres modes devront compenser ou, nécessité de mettre en place un renfort bus ?

	SITUATION ACTUELLE	SITUATION FUTURE (extrapolée)	SITUATION FUTURE (potentiel maximal)
Nombre moyen de spectateurs par match	24 500	30 500	30 500
Nombre de spectateurs en voiture	17 300	21 000 (71% part modale)	17 000 (Usagers hors EMS)
Nombre de voitures (2,5 personnes/voiture en moyenne)	6 900	8 400	6 800
Nombre de spectateurs en TC	4 900	6 000 (20 % part modale)	7 600 (Usagers EMS hors 67000 et 67100)
Nombre de spectateurs venant à pied ou à vélo	2 900	3 500	5 800 (Usagers 67000 et 67100)



### **3. Benchmarking d'autres stades**

Recherche de stades :

- se situant dans des contextes urbains similaires, à proximité ou dans les centres urbains
- de tailles « moyennes » (de 10 à 35 000 places)

Pays	Ville	Nom stade	Nombre de places	Distance du centre (km)	Desserte TC	Billet TC spécial	Places de stationnement	Ratio "Nombre de sièges par place de stationnement"
France	<b>Strasbourg</b>	La Meinau	33000	2,5	Tram + bus + train	ticket AR à 2€10	1150 "VIP"	13
Suisse	<b>Neuchâtel</b>	La Maladière	12000	1	bus	billet de match = titre de transport gratuit 2h avant et après	857	14
Suisse	<b>Lucerne</b>	Swissporarena	16800	2	Train, bus, bus spéciaux soirs de match	billet de match = titre de transport gratuit 3h avant et après	1520	11
Suisse	<b>Bâle</b>	Parc Saint-Jacques	38000	3	train, tram, bus	Aller-retour gratuit avec un billet de match	680 + 2100 (CC)	14
Suisse	<b>Berne</b>	Stade de Suisse	32000	2,5	S-Bahn, tram, bus	-	640 (souterrain)	50
Suisse	<b>Zurich</b>	Letzigrund Stadion	25000		tram, bus	billet de match = titre de transport gratuit	400	63
Danemark	<b>Copenhague</b>	Telia Parken	38000	3,5	"RER", bus	-	<100	380
France	<b>Lyon</b>	Gerland	35000	2	metro, tram	-		
France	<b>Toulouse</b>	Stadium de Toulouse	33000	2,5	metro, tram, navettes gratuites depuis métro	-	6 parkings	-
France	<b>Rennes</b>	Roazhon Park	30000	2,5	bus, bus spéciaux	-	1000	30
Allemagne	<b>Aachen</b>	Neuer Tivoli	32000	2,5	bus	-	1240	26
Allemagne	<b>Dresde</b>	Rudolf Harbig Stadion	32000	1,3	tram, train, bus	billet de match = titre de transport gratuit 2h avant et après	700	46
Allemagne	<b>Karlsruhe</b>	Wildparkstadion	29000	1,6	bus	bus spéciaux billet de match = titre de transport gratuit	500, payant	58

- Stades centraux (maximum à 4km du centre)
- Suisse (Neuchâtel, Lucerne, Bâle, Berne et Zurich)
  - Entre 12 et 38 000 places
  - Facilement accessibles en train/tram/bus/S-Bahn, à vélo et à pied
  - Billet de match = titre de transport gratuit 2h avant et après
  - Peu de places de stationnement (sauf à Bâle, Neuchâtel et Lucerne du à la présence d'un centre-commercial dans l'enceinte du stade)
- Allemagne (Aix-la-Chapelle et Dresde)
  - ≈ 32 000 places
  - Offre de TC importante + billet de match = titre de transport gratuit
  - Offre de stationnement faible

- Danemark (Copenhague)
  - 38 000 places
  - Accès principalement en « S-Tog » (RER) + marche et en bus ou bien à vélo
  - **Offre de stationnement extrêmement limitée (<100)**
  
- France (Toulouse, Rennes et Lyon Gerland)
  - 30 à 35 000 places
  - Offre TC renforcée les soirs de match
  - Pas de billet TC combiné
  - Offre de stationnement plutôt importante