



Association des **usagers** des **Transports Urbains**  
de l'agglomération **Strasbourg**

Service Aménagements Tramway  
Eurométropole de Strasbourg  
1 Parc de l'Étoile  
67076 STRASBOURG

Suivi : David WENDLING, chargé d'études et de mission

BISCHHEIM, le 9 novembre 2022

## **Objet : Contribution à la concertation publique sur la transformation du secteur des Halles à Strasbourg**

Madame, Monsieur,

Le secteur des Halles constitue l'une des grandes portes d'entrée de la ville de Strasbourg, tant pour les transports en commun (2 lignes de tramway, 2 lignes de bus structurantes, 5 lignes de bus périurbaines et 5 lignes de cars express interurbains) que pour les automobilistes avec un accès à pas moins de 4 grands parkings (P1 Marais Vert, P2 Sébastopol, Halles P3 Wilson et Kléber). Ces derniers concentrent l'offre de stationnement sur le centre-ville avec près de 3000 places.

Le projet de transformation du secteur doit répondre à plusieurs enjeux en termes d'urbanisme et d'accessibilité :

- au niveau métropolitain, avec le maintien de l'accès au cœur de l'agglomération par les cars express du Réseau Express Métropolitain Européen (cars de la CTBR) ainsi que du réseau urbains (bus et trams),
- à l'échelle plus locale, par la valorisation, l'apaisement et la réappropriation des espaces publics dans une logique d'amélioration du cadre de vie pour les habitants et de l'attractivité commerciale, en parallèle de l'attractivité commerciale existante. La rue de Sébastopol subit ainsi un trafic de 7000 véhicules/j dont une part infime (12%) fait le tour du centre commercial pour se garer dans l'un des ouvrages en silo.

Par la présente, ASTUS apporte son soutien et sa contribution argumentée à la concertation relative au projet de transformation du secteur des Halles, qui revêt un enjeu sur l'accessibilité du centre-ville élargie de la ville de Strasbourg, au-delà de la seule ellipse insulaire, et du développement du pôle d'échanges multimodal majeur que constitue la gare centrale. Les grands projets de mobilité constituent un levier majeur à la transformation de cette zone centrale et à l'amélioration du cadre de vie pour ses habitants dans les prochaines années.

Les objectifs affichés du projet, consistent en matière de mobilité à maintenir un service attractif et confortable pour les usagers des transports en commun, tant pour les cars interurbains que pour le réseau urbain des bus et des trams. La prise en compte et la valorisation des modes actifs (piétons et cyclistes) doit faire partie intégrante de la réflexion.

Plusieurs constats et pistes de réflexions s'imposent.

---

**Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourg**

Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Membre de la FNAUT Grand Est, de la Chambre de Consommation d'Alsace et du Grand Est et d'Alsace Nature

13 rue Georges Rossedeutsch 67800 BISCHHEIM

Tram B et bus 50 : arrêt Le Marais - Bus L6 et 70 : arrêt Pont Phario

Téléphone : 03 88 95 79 63 - Courriel : [astus67000@gmail.com](mailto:astus67000@gmail.com) - Site : [astus67.fr](http://astus67.fr)

Page Facebook : [@astus67](https://www.facebook.com/astus67) - Twitter : [@ASTUS67](https://twitter.com/ASTUS67)

## 1. La gare routière des Halles doit évoluer...

Elle ne répond pas aux enjeux de mobilités métropolitains de demain, ni au réaménagement nécessaire du secteur des Halles en termes de valorisation du cadre de vie.

Le secteur des Halles est un des grands points de convergences des mobilités urbaines et interurbaines avec la gare centrale SNCF et l'arrière gare dont le développement est très attendu depuis de nombreuses années.

La gare routière actuelle n'est plus adaptée aux besoins existants, notamment en termes d'accueil (confort d'attente, accessibilité, information voyageurs) pour les quelques 5 000 usagers quotidiens sur 5 lignes de car express en provenance de l'ouest du Bas-Rhin.

Son point fort est qu'elle permet un accès directement au centre-ville (élargi) de Strasbourg.

Son point faible réside dans sa configuration et son aménagement qui font également office d'aire de stationnement réservée aux cars, sur un espace en théorie destiné avant tout à accueillir des voyageurs des lignes interurbaines de manière optimale, confortable et sécurisée.

Soit avec les aménagements suivants :

- une salle d'attente,
- des quais accessibles avec des abris équipés d'un éclairage et de bornes d'informations voyageurs,
- des guichets d'information sur les réseaux et de vente de titres de transport,
- des commerces,
- des sanitaires pour les usagers.

La gare routière existante ne remplit que très partiellement l'ensemble de ces missions.

Une suppression/déménagement de la gare routière actuelle n'est donc pas envisageable, mais un maintien en l'état non plus. Elle doit cependant répondre aussi à l'objectif de libération, d'apaisement et de valorisation de l'espace public par un agrandissement du square comme lieu central du quartier, sur un secteur aujourd'hui très minéral et dont l'automobile garde une emprise non négligeable au détriment des modes actifs.

## 2. ... AVEC une ouverture de la gare centrale de Strasbourg à 360 degrés : une évidence et une nécessité pour répondre aux enjeux métropolitains en matière de mobilités.

Cette étape passe nécessairement par la création d'un nouvel équipement structurant destiné aux cars interurbains dans le périmètre de cette future gare centrale ouverte à 360 degrés. La gare routière des Halles transformée en un arrêt classique avec plusieurs quais, permettant d'assurer la dépose/reprise des voyageurs des lignes interurbaines, ne sera alors plus qu'un maillon de la chaîne des échanges entre le centre-ville de Strasbourg et les territoires périphériques du bassin de déplacement de l'Eurométropole, mais vital à l'accès au cœur de ville.

Le développement et la réussite du réseau express métropolitain européen (REME) organisé selon de meilleures fréquences et amplitudes autour de nouvelles liaisons diamétralisées, ne seront rendus possibles que par la complémentarité entre les réseaux ferroviaire et interurbain (cars express). La création d'un nouvel équipement au plus près de la gare centrale dans une logique de développement et de valorisation de l'intermodalité avec le ferroviaire, aujourd'hui inexistante, apparaît donc comme une évidence.

La place de la gare ne sera pas en mesure d'absorber les flux de voyageurs supplémentaires annoncés dans les prochaines années (30 à 40% en plus) avec le développement du REME ferroviaire, du réseau de tramway/BHNS étendus, et alors que la desserte des cars de la CTBR n'y est malheureusement plus assurée depuis plusieurs années en raison des travaux du tram vers Koenigshoffen puis ceux en cours pour l'extension de la ligne G du BHNS.

L'ouverture de la gare centrale avec le développement de son pôle d'échanges multimodal vers l'ouest notamment, est attendue depuis plus de deux décennies, mais s'est trouvée bloquée jusqu'à présent par des contraintes techniques, budgétaires et politiques.

Ce projet complexe, mais autant nécessaire qu'ambitieux, dispose de plusieurs leviers et défis d'ampleur qu'il faut relever dès à présent :

- la création d'une station de tram sur la place de Haguenau avec trois lignes en correspondance prévues, un secteur qui nécessite une profonde mutation urbaine, notamment dans un objectif de rapprochement des communes de Strasbourg et de Schiltigheim ;
- l'aménagement de nouveaux quais à destination des cars express interurbains sur le secteur de l'arrière-gare, qui préfigurent une nouvelle gare routière ;
- la création d'une deuxième station de tram souterraine (l'emprise serait réservée dans cette optique), ce qui favoriserait la desserte de ce nouveau hub multimodal en devenir ; aujourd'hui, pour rallier le centre-ville, il faut marcher une dizaine de minutes ou rejoindre les arrêts de trams de la gare pour au moins deux arrêts jusqu'à la place de l'Homme de Fer ;
- l'amélioration des parcours piétonniers entre l'arrière-gare, les boulevards et la grande-île ;
- une réorganisation de l'ensemble des flux passants concentrés à ce jour sur la seule place de la gare qui fait office de pôle d'échange multimodal central ;
- la transformation multimodale de la M35, destinée à réduire la pollution atmosphérique et sonore et les congestions routières tout en favorisant l'accessibilité multimodale de la métropole avec la création de couloirs dédiés ; cette condition ne pourra toutefois être rendue efficiente qu'avec un report efficace et durable du trafic de transit actuel sur l'A355 (Grand contournement ouest) ;
- la problématique du stationnement des vélos sur la place de la Gare qui ne cesse de prendre de l'ampleur.

Ce sont autant d'opportunités de lancer enfin ce projet ambitieux mais plus que nécessaire, qui n'en doutons pas, reste très complexe d'un point de vue technique notamment avec la gare basse et ne pourra s'engager que sur un temps très long et par une étroite collaboration entre les différents acteurs concernés (Etat, collectivités, entreprises de transports, associations d'usagers).

En parallèle du réaménagement de la place de la gare, destinée aussi à renforcer les modes actifs d'ici quelques années avec le développement du tram vers le nord de l'agglomération, ASTUS appelle de ses vœux à ce que le futur terminus côté hôtels ne soit que la première étape vers une infrastructure de tramway traversant qui permettra de renforcer un peu plus le maillage du réseau structurant urbain de l'agglomération.

Le stationnement des vélos des usagers du train notamment reste un problème récurrent. Si le nombre de places a pu être augmenté jusqu'à 3000 places ces dernières années, l'appel d'air continue parfois de manière très anarchique et entrave les cheminements piétons. Cette situation est d'autant plus difficile qu'elle s'explique par un accès aux trains limité voire interdit (TER 200 en heures de pointes de semaine) à bord des trains. Et pour les voyageurs arrivant à la gare centrale avec leur vélo dans le train, une continuité est interdite dans les trams aux heures de pointe ou impossible en cas d'affluence. La création de nouveaux espaces de stationnements avec une amélioration des

conditions d'emport des vélos à bord des trains (sur le modèle allemand, avec l'exemple voisin du Breisgau-S-Bahn dans la région de Fribourg-en-Brigau) s'imposent.

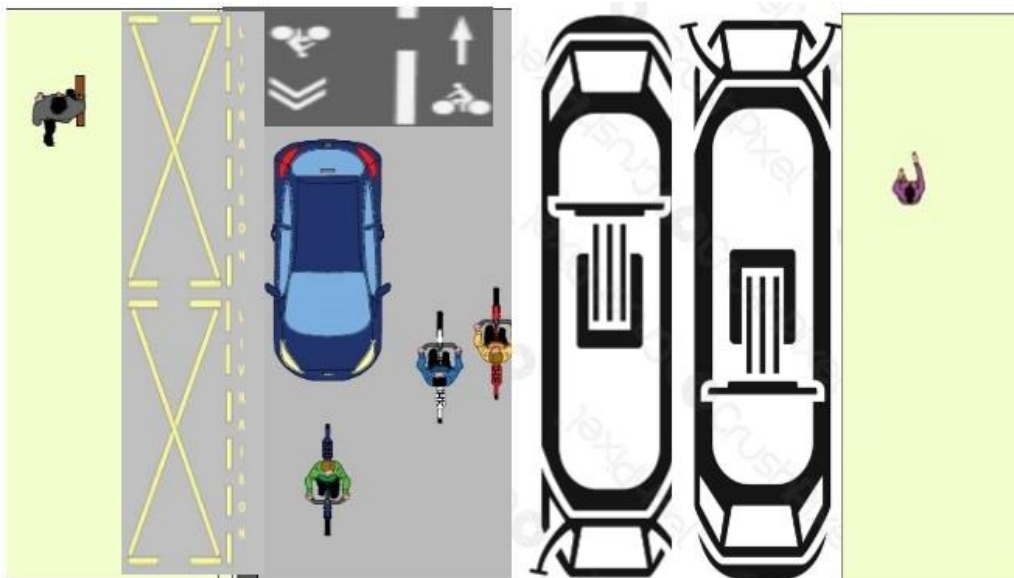
### 3. Par un traitement des cheminements piétons et cyclables entre le futur pôle d'échanges multimodal de la gare centrale (arrière-gare) et le centre-ville de Strasbourg via le secteur des Halles :

Aujourd'hui, ce sont près de 2 200 cyclistes qui traversent quotidiennement le secteur des Halles au niveau du square et près de 600 autres sur le pont de Paris où le carrefour avec le quai Kléber concentre des flux piétons et cyclistes quotidiens particulièrement importants, mais dont l'emprise qui leur est réservée est insuffisante, avec une accessibilité encore perfectible.

La traversée de la rue du Noyer jusqu'à la place de l'Homme de Fer concentre également des flux non négligeables. C'est l'un des points noirs identifiés où les cyclistes sont particulièrement contraints et en conflit avec les piétons et transitent difficilement dans le sens sud-nord, sinon par défaut via la rue du Marché entre la rue du Vieux-Marché-aux-Vins et le quai de Paris, et qui est classée comme aménagement piéton. En l'état actuel des choses, il n'existe donc pas de solution technique pour combler ce vide, dans le prolongement du futur Ring dédié aux modes actifs, auquel elle sera connectée. Il aurait été donc nécessaire d'élargir le périmètre de la présente concertation.

Dans cette optique, Le trafic automobile de la rue du Noyer devrait se limiter aux livraisons et aux véhicules à destination du parking Kléber réservé aux résidents et aux abonnés (zone à trafic limité).

Ainsi, une vélorue bidirectionnelle entre le pont de Paris et la place de l'Homme de Fer apparaîtrait comme un aménagement complémentaire sensé, dans une logique de partage équitable, de sécurisation de l'espace public et de connexion au Ring, entre le secteur des Halles et la Grande Ile.



*Esquisse d'une vélorue bidirectionnelle aménagée sur la rue du Noyer*

Près de 30 000 piétons/jour empruntent aujourd'hui la rue de Sébastopol, alors que moins d'un quart de l'espace leur est dédié. Ces flux seront augmentés à l'avenir en lien avec :

- la desserte de l'arrière-gare pour les cars express,
- la future liaison tram vers le nord avec la création d'une nouvelle station sur le boulevard du Président Wilson,
- l'aménagement du Ring piéton et vélo autour de l'ellipse insulaire.

Les flux transversaux est-ouest sont également à traiter au cœur du secteur des Halles, notamment au regard du parking P3 qui forme une coupure surfacique très nette entre les quartiers.

Il y a donc un enjeu de partage et de valorisation de l'espace existant à traiter et notamment en lien avec la thématique du **parcours client sur les réseaux de transports en commun en général, sur le réseau de bus urbain plus particulièrement (desserte au plus près du centre-ville) amené à être restructuré en lien avec le projet le Ring piéton et vélo** sur les quais intérieurs de la grande-île.

Les cheminements devront être renseignés par des panneaux directionnels visibles (lieux d'intérêt, arrêts de bus, stations de tram) et répartis efficacement sur l'espace public.

Une juste place devra également être réservée aux modes actifs dans la traversée de la rue du Marais Vert où se concentreront par ailleurs les différentes lignes de transports en commun (bus et cars) destinées à sortir de la ville depuis la rue de Sébastopol et le quai Kléber, ainsi qu'aux riverains redirigés vers les parkings existants autour du centre commercial pour le stationnement résident qui s'organise aujourd'hui en partie aussi sur l'espace public.

#### **En conclusion :**

**Le secteur des Halles doit opérer une mutation urbaine profonde** dans un objectif de pacification, de valorisation de l'espace public et de connexion améliorée avec la gare centrale et l'hypercentre de la ville de Strasbourg par les transports en commun et l'amélioration des cheminements dédiés aux modes actifs, en lien avec le projet de Ring, qui représentent à eux seuls la moitié des déplacements en termes de part modale. La part des déplacements cyclables connaît une évolution notamment depuis la crise sanitaire qui a modifié les comportements de mobilité. Il faut également prendre en compte le développement de nouveaux modes, particulièrement la trottinette électrique que la prochaine enquête déplacements devra intégrer.

**Strasbourg doit se doter d'une grande gare ferroviaire ouverte vers l'ouest, associée à une gare routière confortable, accueillante, accessible** et permettant des échanges optimaux avec les réseaux urbain et ferroviaire ; deux équipements parfaitement connectés dans une logique d'intermodalité, à l'instar de grandes agglomérations françaises et européennes comparables.

Ce n'est que dans cette optique que les échanges entre la métropole et ces territoires périphériques à l'échelle de l'aire urbaine de Strasbourg, et le département du Bas-Rhin à plus grande échelle, avec le développement du réseau express métropolitain européen ferroviaire et interurbain, répondront aux enjeux des mobilités de demain avec la mise en œuvre effective de la zone à faible émission mobilité (ZFE-m) couplée à une zone à trafic limité (ZTL), et l'ambitieux mais nécessaire **projet de transformation de la M35/M351** sur le long terme, où circuleront les cars express dont le futur Transport en Site Propre Ouest (TSPO) en provenance de Wasselonne et du Kochersberg.

L'association ASTUS se tient à votre disposition pour approfondir les réflexions évoquées dans cette contribution dans l'optique de développement des mobilités de demain.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations associatives les meilleures.

François GIORDANI  
Président  
Pour le Conseil d'administration  
de l'association ASTUS

