

Aménagement

des abords

de la gare

à Sultz-sous-Forêts

Présentation du projet



Sultz-sous-Forêts



La gare de Soultz-sous-Forêts joue un rôle primordial dans le développement de la commune et plus largement de l'Outre-Forêt. Située au carrefour des axes Nord-Sud Haguenau-Wissembourg et Est-Ouest Woerth-Seltz la gare de Soultz sous Forêts est devenue la gare de « rabattement » pour tous les usagers des transports en commun du centre de l'Outre-Forêt. La desserte à partir de Woerth est, en plus, assurée par un bus du réseau 67. Les étudiants, les lycéens et les personnes bénéficiaires d'un abonnement de travail sont les premiers utilisateurs de cette organisation pour se rendre à Wissembourg, Haguenau et dans la communauté urbaine de Strasbourg.

La desserte de la commune par rail date du milieu du 19ème siècle. Le premier train est entré en gare de Soultz-sous-Forêts le 25 août 1855 à 11 heures 30. Cet évènement consacrait une bataille de près de 10 ans, menée par le Maire Frédéric Müntz, pour que la ligne ferroviaire du Nord de l'Alsace passe dans notre localité.

Après une baisse d'intérêt dans les années 1970 à 1980 qui a failli causer la fermeture de la ligne, le train a retrouvé toute sa force d'attraction. La présence de la gare contribue aujourd'hui, de manière essentielle, au rayonnement du chef lieu de canton. Le projet d'aménagement des abords de la gare a donc vocation à consolider ce rôle, avec l'appui du Conseil Régional. L'enjeu est d'encourager l'usage des transports en commun tout en renforçant l'attractivité de la commune.



La gare de Soultz sous Forêts vu depuis le passage à niveau

● Les objectifs de l'aménagement des abords de la gare

Pour faciliter l'accès à la gare, pour tous les usagers, actuels et à venir, la commune a décidé de réaménager les abords de la gare et d'augmenter de manière très significative, la capacité de stationnement tout en intégrant l'ensemble dans l'environnement urbain. Le projet a l'ambition de répondre à cinq questions majeures :

- Comment augmenter le nombre de stationnements disponibles pour les voitures tout, en intégrant des emplacements réservés pour personnes à mobilité réduite et en préservant une capacité de stationnement pour les commerces environnants ?
- Comment mettre en place un dépose-minute ?
- Comment réorganiser l'arrêt de bus pour pouvoir accueillir plusieurs bus et qui soit accessible à tous ?
- Comment réorganiser la piste cyclable pour que son emplacement soit respecté ?
- Comment faciliter et sécuriser le stationnement des vélos ?

Le lancement du projet

Le 11 janvier 2010, des représentants de la SNCF, de la Région Alsace, du Département du Bas-Rhin, de la RFF (Réseau Ferré de France) et de la municipalité se rencontrent pour lancer le projet d'aménagement de la gare.



Vue actuelle du parking de la gare – Août 2010

Les objectifs de la commune que le projet doit prendre en considération ont été clairement explicités sur place. Les modalités de la conduite d'un tel projet, c'est-à-dire l'étude de faisabilité puis la maîtrise d'ouvrage ont aussi largement été débattus.

Vu la complexité du projet, le nombre de partenaires impliqués et l'expérience de la SNCF dans le domaine d'aménagements de gares, le maire propose au conseil municipal de suivre l'avis émis lors de la réunion de lancement de projet et de confier à la SNCF la conduite du projet.

Le conseil municipal du 03 février 2010, après délibération, approuve à l'unanimité le principe de la réalisation du projet d'aménagement de la gare avec la SNCF comme maître d'ouvrage.

Enfin, la région Alsace et Réseau Ferré de France - RFF- s'entendent sur la capacité globale des places de parking à mettre en place sur la zone de la gare soit 138 places ,en prenant en compte les places déjà existantes en contrebas de la gare, sur la place de la Saline.

L'étude préliminaire

Entre les mois d'avril et d'août 2010, les bureaux d'études de la SNCF procèdent à une étude préliminaire qui prend en compte l'ensemble de la problématique d'aménagement du site de la gare. Les objectifs généraux de l'étude sont déclinés comme suit :

■ Améliorer l'accès routier au bâtiment de la gare :

- avec des itinéraires d'accès clairement jalonnés depuis les zones urbaines (centre-ville et carrefours proches).
- avec un carrefour d'accès à la plateforme intermodale (train – bus – taxis,...) sur voirie urbaine principale sécurisée.
- avec des cheminements tous modes clairement identifiés, directs et évitant au maximum les risques de conflits (croisement de circulations).
- avec des cheminements doux (piétons et vélos) en site propre hors circulation voitures aux normes d'accessibilité personnes à mobilité réduite.

■ Mettre en place une plateforme intermodale cohérente :

- favoriser une continuité entre les espaces urbains et l'espace gare.
- optimiser les surfaces à aménager et éventuellement les mutualiser avec d'autres activités.
- mettre en place des espaces piétons-vélos-bus-voitures hiérarchisés, ouverts et bien éclairés permettant de se sentir en sécurité, voir et être vu en tout lieu.
- réduire les distances à parcourir à pied entre les aires de stationnement (vélo, voiture, bus) et le train.
- permettre une bonne répartition des flux piétons par un parvis de gare vaste et ouvert.
- intégrer un garage à vélos fermé et couvert permettant un stationnement confortable des deux roues et limitant les risques de dégradations
- offrir un stationnement voiture en nombre suffisant proche de l'accès aux trains; circulation en boucle pour fluidifier l'accès au stationnement.
- organiser des arrêts pour bus et autocars en desserte quai à quai ou avec accès direct sur le parvis de la gare.

- délimiter une dépose courte durée organisée en desserte directe sur le parvis de la gare.
- planter des arbres ombrageant ainsi les espaces de stationnements et d'attente pour un meilleur confort thermique.

■ Moderniser les locaux de la gare :

- une gare clairement identifiée facilement reconnaissable
- des aménagements, des équipements et services modernes et accueillants
- des espaces transparents et bien visibles.
- des abris attente et du mobilier confortable.
- des informations claires et complètes.

L'étude préliminaire s'appuie évidemment sur la situation actuelle de la gare et son parking provisoire.

■ L'organisation actuelle de l'espace gare :

Actuellement, plusieurs espaces de stationnement existent, d'une manière provisoire le long de la voie ferrée, de manière aménagée face au bâtiment de la gare et en contrebas de la gare sur la place de La Saline. Le parvis de la gare souffre cependant de stationnement sauvage sur la piste cyclable. Une aire d'évolution de bus est déjà mise en place dans la zone d'accès au stationnement. L'arrêt de bus se situe sur le trottoir devant le bâtiment de la gare et le parvis piéton est largement utilisé en cheminement.



Parvis de la gare

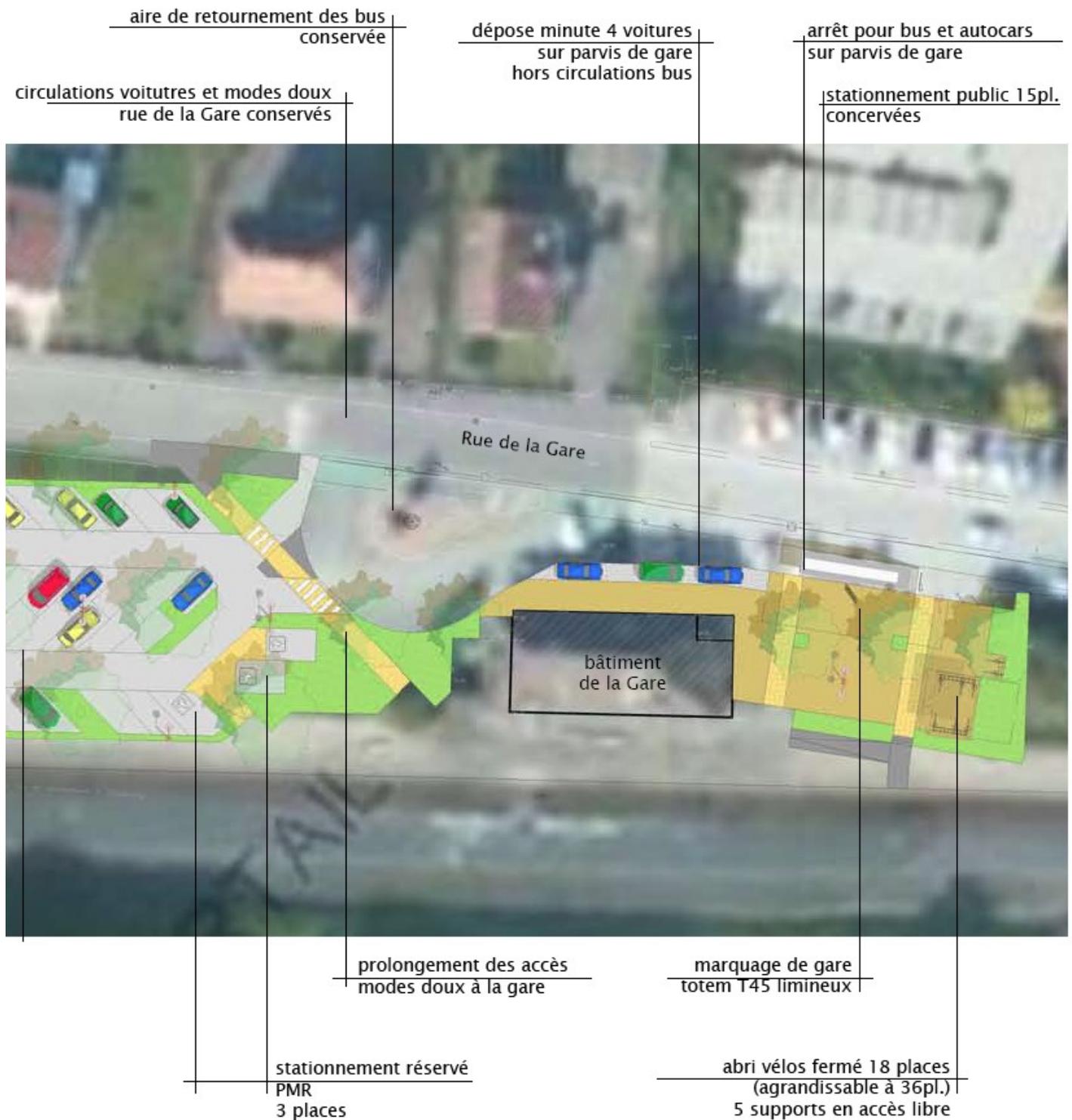
Le projet retenu

Le 18 Août 2010, trois propositions sont présentées par la SNCF. Après discussions lors du conseil municipal du 01 Septembre 2010, il est demandé à la SNCF de procéder à une quatrième esquisse qui s'appuie largement sur les propositions déjà formulées. C'est ainsi que le conseil municipal donne son approbation, à l'unanimité, à une nouvelle version présentée le 06 Octobre 2010.



Vue d'ensemble du projet retenu

Le projet retenu s'appuie largement sur les structures existantes. Il conserve les places de parkings situées face au bâtiment de la gare (qui seront réservées au stationnement de courte durée incluant les besoins des commerces environnants par la mise en zone bleue) et l'aire de retournement des bus. Le parvis de la gare sera quant à lui modifié pour permettre que les quais de trains, de bus et de dépose minute soient à même niveau et ainsi accessibles aux personnes à mobilité réduite (la mise à niveau des quais se fera dans un deuxième temps). De même un accès piéton supplémentaire sera créé pour mieux accéder aux quais de train depuis le parking voiture de 104 places. De plus, ce dernier bénéficiera de trois emplacements handicapés réservés en début de parking. Enfin, un abri vélos sécurisé de 18 places (agrandissable à 36 places) sera créé.



Vue détaillée du projet

Le plan de financement pour le projet retenu est estimé par la SNCF à **un coût total de 499.392 € H.T. dont 211.196,38 € H.T. resteront à la charge de la commune.**

Il est adopté lors du conseil municipal du 03 Novembre 2010 à l'unanimité.