



## LA GARE DE BRUMATH



### DÉFINITION

La gare de Brumath est une gare de bassin. Sa vocation est de répondre aux besoins de déplacement des Brumathois et des habitants du bassin de vie.



### GARES DE BASSIN DU SCOTERS

Benfeld,  
Brumath,  
Erstein,  
Geispolsheim,  
Hochfelden,  
Holtzheim,  
Kogenheim,  
Kurtzenhouse,  
Limersheim,  
Lipsheim-Fegersheim,  
Mommenheim,  
Mundolsheim,  
Schwindratzheim,  
Vendenheim,  
Weyersheim,  
Wilwisheim.

### LE MOT DU MAIRE, ETIENNE WOLF



La ville de Brumath réfléchit depuis plusieurs années à l'aménagement de ses gares. L'une au centre ville, l'autre à Stephansfeld ont un rôle majeur dans les déplacements des Brumathois et des communes alentours.

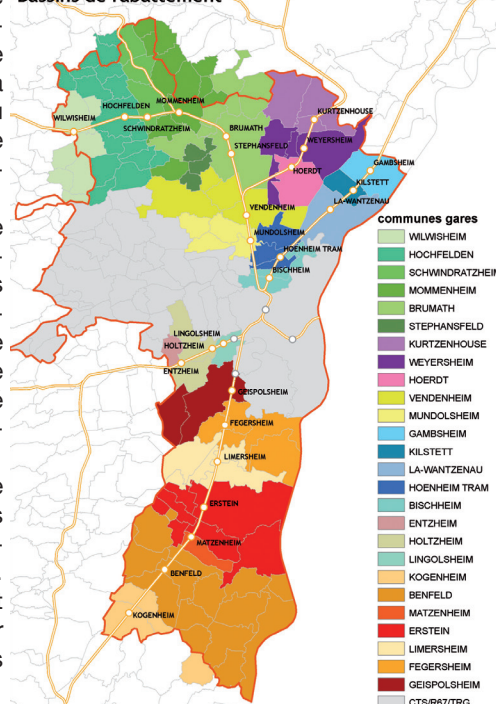
«Notre population doit croître de 25% d'ici 15 ans, c'est aujourd'hui qu'il faut se poser les bonnes questions ! D'ici 2011 déjà, nous devons concilier les bénéfices de la création d'une plate-forme départementale d'activités, soit 3 000 emplois, avec nos objectifs de développement durable. Nous réfléchissons à des solutions alternatives au «tout voiture», nous voulons tirer parti des gares pour développer les transports en commun et pour implanter de nouveaux quartiers qui nous permettront de garder et d'attirer de jeunes ménages. Les études menées avec nos partenaires, l'Adeus, le Syndicat mixte pour le SCOTERS et le Conseil Général, nous ont apporté un regard neuf sur les solutions possibles dans un espace restreint.

Pour la gare de Brumath centre, nous avons choisi de doubler la capacité du parking actuellement saturé, d'aménager des modes d'accès doux (vélos et piétons) et de construire à moins de 500 mètres le nouveau quartier CINOR gare. L'accès aux entreprises de la plate-forme d'activités sera possible depuis la gare grâce aux lignes du Réseau 67, et à terme nous envisageons de mettre en place un Plan de Déplacement Entreprises dans cette zone.

Pour Stephansfeld, situé à la sortie d'autoroute et à proximité de l'Hôpital, nous envisageons des solutions similaires, à moyen terme. Un nouveau quartier et des commerces de proximité seront créés dans cette zone pour éviter le passage obligé par le centre ville et favoriser les déplacements doux.

Les choix d'aménagement d'une gare ont de multiples conséquences en matière d'urbanisme, de transports, d'emplois, de qualité de vie... Il est primordial de se poser en amont les bonnes questions et de prévoir dans son PLU les zones nécessaires aux futurs aménagements.»

#### Bassins de rabattement





### Principal atout

- dispose du potentiel pour devenir une réelle plate-forme multimodale articulée avec l'urbanisation nouvelle



### Principale faiblesse

- peu de foncier pour faire cohabiter tous les usages



### Défis à relever

- optimiser fortement l'espace disponible
- inciter les Brumathois à utiliser des modes doux
- inciter les habitants du bassin de vie à se rabattre sur la gare en bus plutôt qu'en voiture

Optimiser une gare c'est avant tout connaître les besoins auxquels elle répond aujourd'hui et ceux auxquels elle pourra répondre demain.

### UNE GARE DE BASSIN

Brumath bénéficie de deux gares : l'une en centre ville qui a aujourd'hui un rôle majeur pour son territoire, l'autre à Stephansfeld qui joue pour l'heure un rôle secondaire.

La gare du centre ville est une gare de bassin. Elle permet à ses habitants et à ceux de 11 communes alentours de rejoindre leur emploi, notamment à Strasbourg (10 à 20 minutes de trajet cadencé). Avec 320 abonnés sortants et 43 abonnés entrants, la gare de Brumath est l'une des plus fréquentées du SCOTERS.

Demain, l'implantation de la plate-forme départementale d'activités pourrait augmenter le nombre d'usagers du train arrivant à Brumath pour y travailler.

### UN ACCÈS DÉLICAT

La situation de la gare, en arrière de l'urbanisation, rend son accès délicat et des conflits d'usage existent entre piétons, vélos, voitures, voire bus.

A l'échelle de la commune, le réseau cyclable est encore incomplet et ne permet pas une bonne lisibilité et

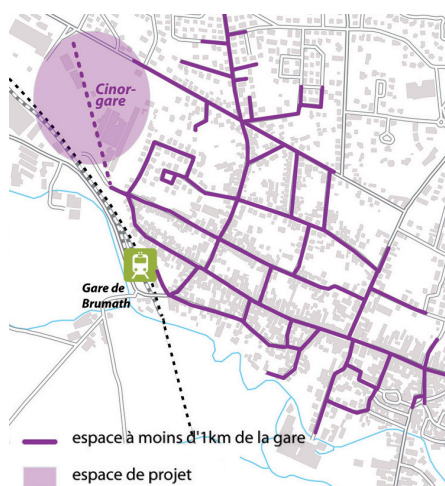
sécurité de l'accès. Il en est de même pour accéder aux zones d'emplois depuis la gare.

### UNE FORTE UTILISATION

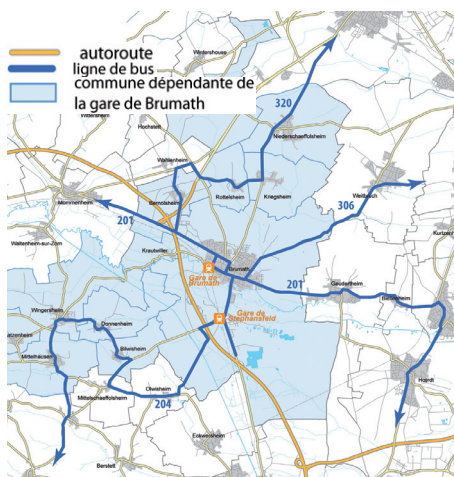
La gare est victime de son succès. Pour le vélo comme la voiture, le stationnement est saturé et peu de foncier reste disponible pour son réaménagement.

### DES OPPORTUNITÉS DE FONCIER MOBILISABLE À PROXIMITÉ DE LA GARE

La gare est enserrée dans le tissu urbain. Néanmoins, la friche CINOR-gare située à proximité et certains cœurs d'îlots peu denses constituent un fort potentiel de réaménagement qui pourrait contribuer à renforcer l'offre en logements, commerces et équipements.



Une gare accessible en modes doux



Une gare accessible en bus depuis les communes voisines



Potential d'aménagement proche de la gare





Pour pérenniser l'attractivité de la gare pour les habitants actuels et futurs, pour lui permettre de répondre aux nouveaux enjeux liés à l'accès aux emplois locaux, pour résorber les conflits d'usage et la saturation du stationnement, il est nécessaire de travailler à plusieurs échelles :

- à l'échelle de la gare pour en faire une vraie plate-forme multimodale,
- à l'échelle du quartier gare pour sécuriser les circulations piétonnes et cyclistes,
- à l'échelle de l'ensemble de la commune pour organiser l'accès à la gare depuis le nouveau quartier CINOR-gare et vers les zones d'emplois et de loisirs (plate-forme départementale d'activités, zone d'activités nord, multiplex...).

### A L'ÉCHELLE DE LA GARE

Dans le projet d'aménagement chaque mode de déplacement a sa place. L'accès direct au quai pour les piétons, les cyclistes et les usagers du bus est privilégié par :

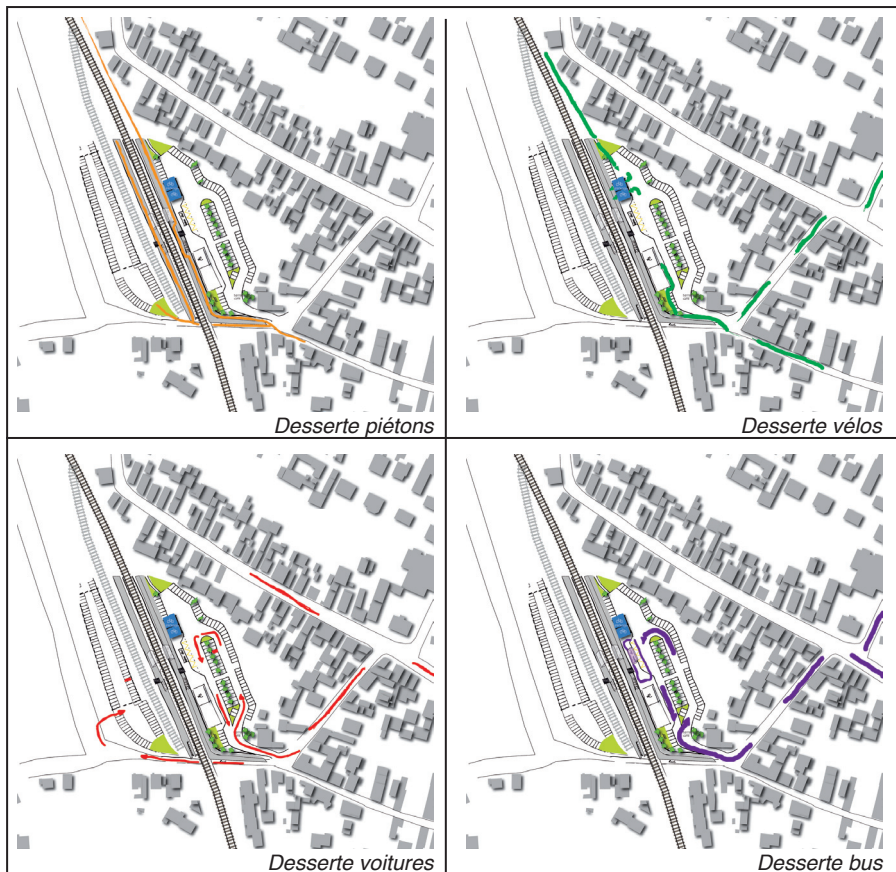
- l'amélioration des continuités piétonnes et leur mise en place depuis CINOR-gare,
- la sécurisation du carrefour d'accès à la gare et des circulations piétonnes sur la place de la gare,
- le doublement des stationnements vélos près du quai et l'accès au droit du quai pour les usagers du bus,
- la création d'une dépose minute sur la place de la gare et d'un parking voitures en structure de l'autre côté de la voie,
- la destruction d'un bâtiment peu utilisé pour libérer les espaces nécessaires à l'organisation des circulations et à l'accès direct au quai.

### A L'ÉCHELLE DU QUARTIER

Le projet d'aménagement prévoit de renforcer la lisibilité et la sécurité des parcours cyclables, en proposant des itinéraires alternatifs clairement jalonnés qui passent par les rues calmes plutôt que par les grands axes et en engageant une réflexion globale sur le plan de circulation de la commune.

### A L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

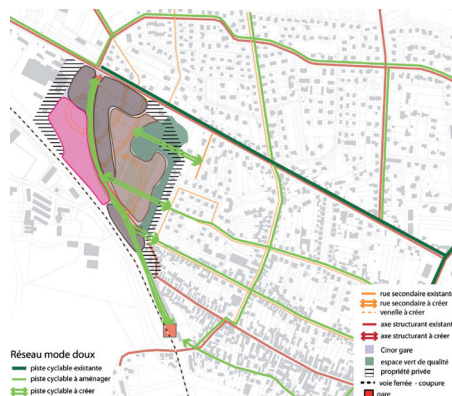
Dans le projet, l'aménagement de CINOR-Gare vise à amener les nouveaux habitants à utiliser les modes doux pour aller à la gare. La densité en matière d'habitat est recherchée, le stationnement en ouvrage est envisagé, les accès piétons-vélos sont confortables et directs.



Aménagements à l'échelle de la gare



Aménagements à l'échelle du quartier



Aménagements à l'échelle de la commune



## AMÉNAGER UNE GARE DE BASSIN : CE QU'IL FAUT RETENIR DE L'EXEMPLE DE BRUMATH

L'articulation de l'urbanisation et des transports en commun structurants est une des orientations majeures du SCOTERS. A ce titre, ré-interroger le développement et l'aménagement de la gare, de son quartier et de l'ensemble de la commune en lien avec la gare est fondamental.

### OBJECTIF

Il s'agit de permettre à un maximum de personnes de se déplacer en train pour le travail, les loisirs, les achats...

### MOYENS PRÉCONISÉS

- **urbaniser au plus près de la gare :**
  - construire des logements,
  - implanter des emplois et des services,
  - installer des équipements.
- **aménager les voies d'accès à la gare :** faciliter, sécuriser et rendre agréables pour les piétons et les vélos les parcours vers la gare,
- **faciliter le rabattement** vers la gare en transports en commun et/ou en voiture (pour certaines gares).

### CONDITIONS DE RÉUSSITE

Dans le SCOTERS et dans un contexte de foncier limité, pour renforcer l'attractivité d'une gare de bassin au service des habitants de la commune et de l'intercommunalité, gare sortante et entrante comme celle de Brumath, il est nécessaire, au-delà de connaître les besoins des usagers de la gare (d'où viennent-ils, comment accèdent-ils à la gare, où vont-ils...) et d'anticiper le développement de la commune en lien avec la gare, de concilier plusieurs fonctions :

- **offrir des services aux habitants** en organisant une urbanisation compacte favorable à la marche à pied et au vélo,
- **répondre aux besoins en rabattement** des habitants des communes voisines pour rejoindre leurs emplois (bus, voiture),
- **répondre aux besoins des actifs** qui viennent travailler dans la zone d'emplois de Brumath en train (accès aux emplois depuis la gare à pied, à vélo ou en bus).

### 1 Optimiser le foncier disponible près de la gare

L'optimisation du foncier disponible près de la gare est envisagée par l'urbanisation des dents creuses et par un projet de développement de logements denses près de la gare (CINOR gare). Le PLU en cours précisera les modalités de cette urbanisation.

### 2 Organiser une plate-forme multimodale

Pour permettre à la gare de répondre à tous les besoins, la place de la gare devient une plate-forme multimodale impliquant :

- **l'amélioration de la sécurité des accès piétons et vélos** au débouché de la gare et des aménagements légers favorisant l'usage du vélo (augmentation des parkings vélos couverts et sécurisés, accès direct aux quais...),
- **l'arrêt de la navette bus devant la gare,**
- **la création d'une dépose minute** évitant de bloquer la circulation et des parkings voitures supplémentaires pour répondre aux besoins de rabattement.

### 3 Penser l'amélioration des accès à la gare à l'échelle de la commune

Des réflexions sont en cours sur les accès modes piétons et vélos depuis le nouveau quartier et la place de la voiture et du stationnement dans la commune. Les modes doux ont vocation à devenir le moyen de transport privilégié vers la gare pour les Brumathois grâce à des aménagements légers favorisant la lisibilité, le confort et la sécurité des cheminements piétons et vélos dans toute la commune.

### 4 Anticiper l'urbanisation

Rendre la gare attractive à long terme suppose ainsi l'anticipation de l'urbanisation et des accès dans le PLU, la discussion avec les usagers pour répondre aux plus près de leurs besoins, ainsi que la négociation avec les acteurs de l'aménagement de la gare (RFF, Région Alsace).



Une gare de bassin doit répondre aux besoins des habitants de la commune et des communes alentours. Le stationnement est un élément de l'attractivité de la gare à calibrer au plus près des besoins de rabattement des habitants du bassin de vie.



Augmenter l'offre de stationnements sécurisés pour les vélos



Optimiser le foncier pour créer une plate-forme multimodale

Crédit photo : ADEUS • Conception graphique : www.ratatam.com