



## LA GARE DE KILSTETT



### DEFINITION

La gare de Kilstett est une gare locale dont la vocation est de répondre aux besoins de déplacement des habitants vers l'extérieur de la commune.

### LE MOT DU MAIRE GABRIEL MULLER



A Kilstett, à une vingtaine de kilomètres au nord de Strasbourg, une centaine de personnes prennent chaque jour le train. L'équipe municipale a réfléchi à la rationalisation de l'accès à cette gare locale au service de ses habitants.

« Rien n'a été fait pour notre gare depuis bien longtemps ! Elle est très utilisée, mais son accès n'est pas optimal du fait du passage à niveau qui contraint les déplacements de tous dès qu'un train entre en gare.

Quand nous avons commencé à réfléchir aux aménagements nécessaires, nous avons pris en compte les contraintes - une gare située en zone inondable, le passage à niveau qui régule le trafic et peu de places de parking - mais aussi son atout : la proximité avec le village qui favorise son accès par des modes de déplacements doux.

Nous avons sollicité l'aide du Syndicat mixte pour le SCOTERS et de l'Adeus pour mener une réflexion sans idée préconçue. Toute l'équipe municipale s'est prêtée à l'exercice durant plusieurs séances de travail très constructives. La méthode est intéressante, à base de simulations sur des maquettes, de jeux de rôle, elle bouscule

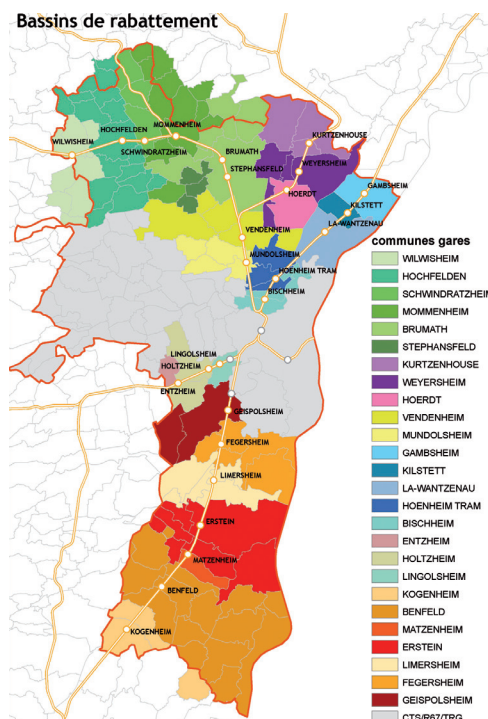
les idées préconçues et apporte un éventail de pistes. Nous avons été jusqu'à envisager de déplacer la gare qui est située dans une zone très difficile à aménager, mais finalement cela posait bien d'autres problèmes, notamment de financement. Aujourd'hui, nous envisageons de créer une vingtaine de places de stationnement supplémentaires et d'aménager un parc à vélos. Nous souhaitons sécuriser la traversée de la voie par des cheminements piétons et une possible révision du plan de circulation de la rue du Chemin de Fer. Nous avons aussi prévu dans notre PLU une réserve foncière pour envisager à moyen terme un contournement de la voie ferrée par un pont...

Chaque gare a sa propre problématique ; seule la confrontation d'idées permet de faire avancer la réflexion, sans a priori et d'explorer toutes les pistes. »



### GARES LOCALES DU SCOTERS

Entzheim,  
Gambshiem,  
Hoerdet  
Kilstett,  
La Wantzenau,  
Matzenheim.





### Principaux atouts de la gare

- la localisation proche du cœur du village
- le développement compact du village qui la rend très accessible à pied et à vélo



Une gare accessible aux piétons



Une gare accessible aux vélos



### Principale faiblesse

- l'aménagement



Un abri pour les passagers à améliorer

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

### UNE GARE LOCALE

La gare de Kiltett est, à la fois, une gare de proximité et une gare «sortante». Elle permet aux habitants de la commune de rejoindre leur emploi dans la Communauté urbaine de Strasbourg et aux scolaires d'accéder aux collèges et lycées (environ 100 personnes par jour, 10 minutes de trajet).

La gare de Kiltett ne constitue pas une offre pour les habitants des communes limitrophes puisqu'elles disposent de leur propre gare.

Par contre, avec le renforcement de la zone d'activités, la part des personnes qui viennent en train à Kiltett pour y travailler pourrait augmenter prochainement. Comment leur permettre de rejoindre la zone d'emplois ?

### UNE GARE EN CENTRE URBAIN

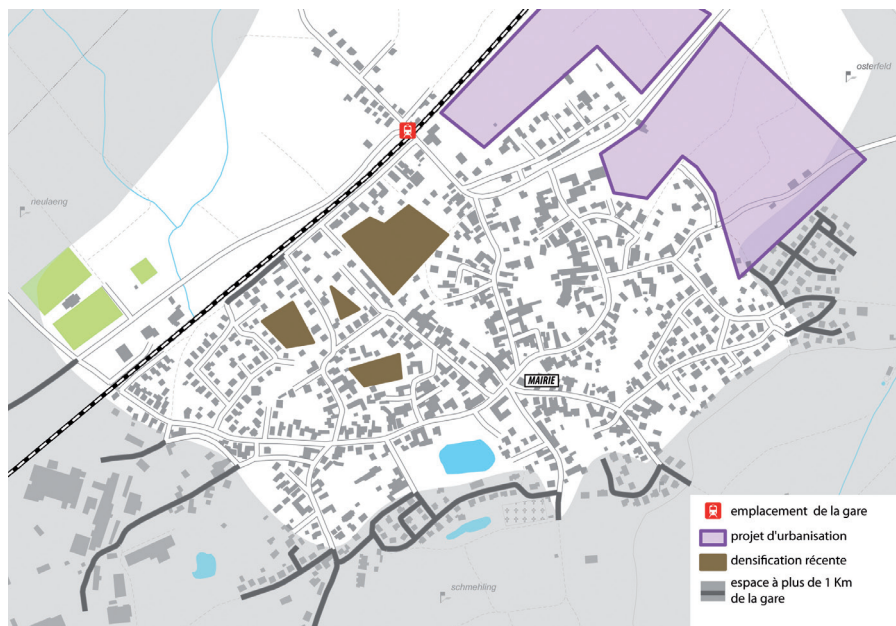
La gare de Kiltett est située en frange de village, dans une zone urbanisée dense. A plus ou moins un kilomètre depuis l'ensemble du village, la gare est accessible à pied. Les besoins de stationnement de voitures sont donc très réduits.

La gare est située sur l'une des principales entrées routières de la commune, ce qui génère des problèmes de sécurité au passage à niveau (circulation piétonne).

L'aménagement de la gare est peu confortable pour les usagers : faiblesse du parking à vélo, abri voyageur trop petit.

### LA GARE ET LE DÉVELOPPEMENT PRÉVU PAR LA COMMUNE

Le PLU prévoit de développer le village au Nord Est, avec une forte optimisation du foncier (recherche de diversité et de densité de logements), dans un secteur toujours accessible à pied et à vélo depuis la gare. Le développement au Nord Ouest n'est pas à l'ordre du jour, la zone étant classée inondable (développement à 180°).



Secteurs de développement de la commune à articuler avec la gare



Pour renforcer l'attractivité de la gare pour les habitants actuels et futurs et pour apporter des réponses aux nouveaux enjeux liés à l'accès aux emplois locaux, il est nécessaire de travailler à plusieurs échelles :

- celle de la gare pour la rendre plus confortable et fonctionnelle,
- celle du quartier gare pour sécuriser les circulations piétons et vélos,
- celle de l'ensemble de la commune pour organiser l'accès à la gare depuis les nouvelles zones d'urbanisation et vers la zone d'activités.

## AMÉNAGER À L'ÉCHELLE DE LA GARE

A l'échelle de la gare, l'aménagement va répondre à des enjeux de sécurité et de confort. Il s'agit :

- d'améliorer la sécurité au passage à niveau en résolvant les conflits d'usage :
  - fermeture de la rue du chemin de fer aux voitures,
  - traversée piétonne plus large et déconnectée de la circulation automobile,
  - nouveau passage piéton,
  - déplacement du quai Nord envisagé,
- d'améliorer les services en gare :
  - réalisation de stationnements vélos

- couverts au plus près des quais,
- installation d'un abri voyageur plus largement dimensionné.

## AMÉNAGER À L'ÉCHELLE DU QUARTIER :

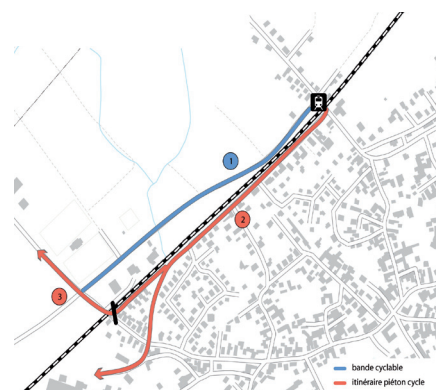
Les aménagements à l'échelle du quartier doivent permettre :

- d'assurer la continuité de la bande cyclable existante,
- de ménager des espaces de circulation confortables pour les piétons et les vélos depuis le centre du village,
- de mettre en place une dépose-minute pour les personnes dépendant d'un accès voiture (personnes handicapées...).

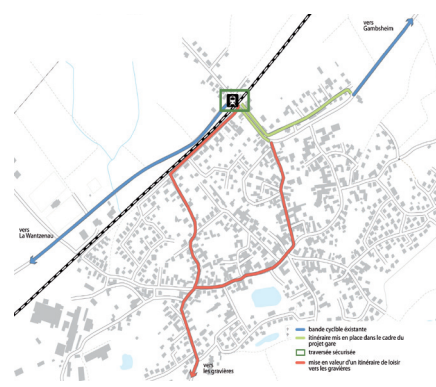
## AMÉNAGER À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

A échelle de la commune les aménagements ont pour objectif de :

- faciliter l'accès piéton et vélo depuis la gare vers les zones d'activités et vers les zones d'urbanisation future,
- s'insérer dans le maillage cyclable départemental et de mutualiser les itinéraires (accès à la gare et aux communes voisines, aux équipements, aux zones de loisirs...).

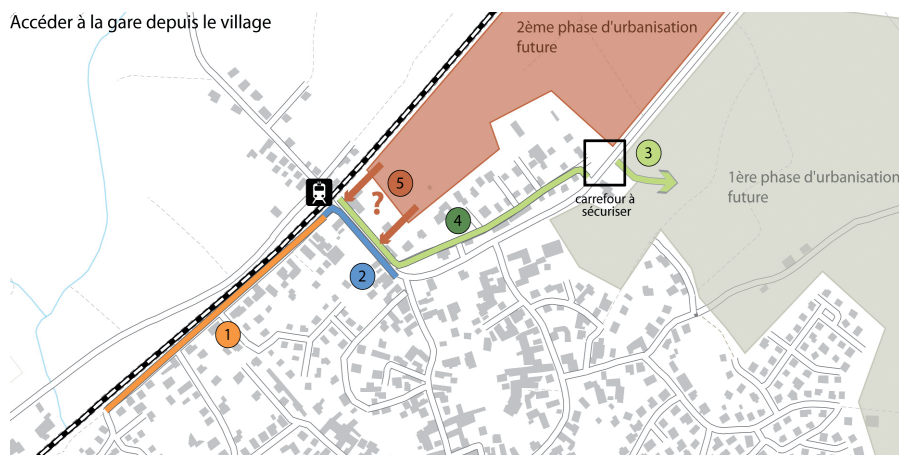


*Accéder aux zones d'activités depuis la gare*

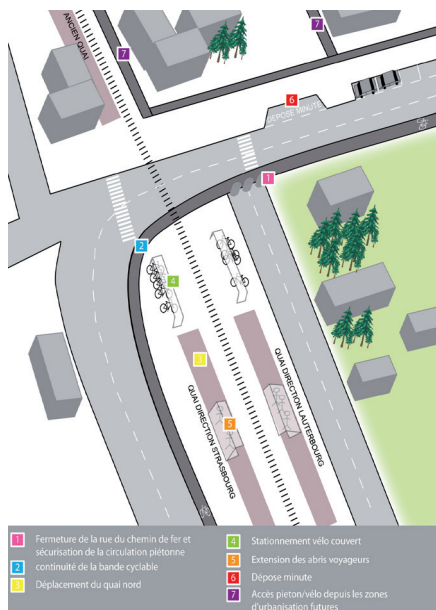


### Connexion au réseau cyclable départemental

Accéder à la gare depuis le village



- 1 Valoriser la rue du chemin de fer (desserte des riverains uniquement)
- 2 Ménager des espaces de circulation confortables pour les piétons et les vélos pour accéder à la gare depuis le centre du village
- 3 Sécuriser la traversée de la route départementale
- 4 Jalonner la rue et agrandir la continuité de l'itinéraire, jusqu'à la gare
- 5 Mettre en place un cheminement direct vers la gare depuis les zones d'urbanisation future et anticiper les négociations avec le restaurateur pour l'octroi d'un droit de passage et le marquage d'un cheminement piéton/cycle



### *Le projet d'aménagement de la gare*



## AMÉNAGER UNE GARE LOCALE : CE QU'IL FAUT RETENIR DE L'EXEMPLE DE KILSTETT

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 rare, pour renforcer l'attractivité d'une gare locale au service des habitants comme celle de Kilstett, il est nécessaire de :

- **connaître les besoins des usagers de la gare :**
  - d'où viennent-ils ?
  - comment accèdent-ils à la gare ?
  - où vont-ils ?
- **anticiper le développement de la commune en lien avec la gare,**
- **maintenir une organisation urbaine compacte favorable à la marche à pied et au vélo.**

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

Le foncier disponible près de la gare est optimisé en urbanisant les dents

creuses et en inscrivant, dans le PLU, un projet de développement de logements denses près de la gare.

### 2 Améliorer l'accès à la gare

L'amélioration de l'accès à la gare est pensée à l'échelle de la commune. Des réflexions sur le plan de circulation sont engagées, y compris l'anticipation des accès modes piétons et vélos depuis les quartiers en projet à l'Est et vers la zone d'activités à l'Ouest (location de vélos, continuité cyclable...).

### 3 Aménager pour promouvoir les modes doux

La promotion des modes doux comme moyen de déplacement privilégié vers la gare nécessite des aménagements légers favorisant :

- **la lisibilité des cheminements piétons vers la gare :**
  - prolongement du trottoir au niveau de la rue du chemin de fer,
  - jalonnements des rues calmes,
- **l'accueil des vélos :** stationnement vélos largement dimensionné, couvert et situé au plus près des quais
- **le confort de l'attente :**
  - un abri plus grand et plus confortable pour permettre aux voyageurs d'attendre leur train dans de meilleures conditions,
  - une dépose minute plutôt qu'une consommation de sol pour du stationnement automobile qui ne répondrait pas aux besoins actuels des usagers.

### 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 acteurs locaux (droit de passage, organisation des circulations...) ainsi que la négociation avec les acteurs de l'aménagement de la gare (RFF, Région Alsace).



Le renforcement de l'attractivité d'une gare locale au service des habitants, dans un contexte de foncier rare, passe par le maintien d'une organisation urbaine compacte favorable à la marche à pied et au vélo.



Un parc pour un meilleur accueil des vélos



Baliser les accès vélos



Une organisation urbaine favorable aux piétons et aux cycliste

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