

## Le quartier de la gare à Sarreguemines (57)



Quels sont les aménagements envisageables  
pour améliorer l'intermodalité du pôle  
d'échanges ?

Aurélie ALTENBURGER

Diplôme universitaire  
Ingénieur 1<sup>ère</sup> année  
Mai 2006

Le quartier de la gare à Sarreguemines (57)

# **Quels sont les aménagements envisageables pour améliorer l'intermodalité du pôle d'échanges ?**

*Réorganisation de la place de la gare, de l'offre en stationnement et solutions  
complémentaires*

Aurélie ALTENBURGER

Diplôme universitaire  
Ingénieur 1<sup>ère</sup> année  
Mai 2006

## **REMERCIEMENTS**

Je tiens à remercier les personnes qui m'ont permis de mener à bien cette étude, et particulièrement :

- Monsieur Patrick FAUGOUIN, tuteur de ce projet
- Monsieur Jean-Marc FLAUDER, responsable du service circulation et stationnement, mairie de Sarreguemines
- Monsieur Christian KIENY, architecte-urbaniste
- Monsieur Paul PETER, adjoint au maire
- Monsieur Francis PHILIPPE, responsable du service transports, Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences
- Monsieur Alain ROHR, responsable des espaces verts, mairie de Sarreguemines

Je remercie également Alexandre, Nicolas et mes parents pour toute l'aide qu'ils ont pu m'apporter.

# Sommaire

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>I) L'AGGLOMERATION SARREGUEMINOISE .....</b>	<b>5</b>
1) PRESENTATION DU TERRITOIRE.....	5
2) SARREGUEMINES, L'EUROPEENNE.....	8
3) UN NŒUD AUTOROUTIER, FERROVIAIRE ET FLUVIAL.....	10
4) TRANSPORTS AU SEIN DE L'AGGLOMERATION.....	12
5) PROJETS D'AVENIR .....	13
<b>II) LE SECTEUR DE LA GARE .....</b>	<b>14</b>
1) PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE.....	14
2) ANALYSE FONCTIONNELLE DU POLE D'ECHANGES .....	24
3) UNE OFFRE EN STATIONNEMENT QUI FAIT DEFAUT.....	27
4) MAUVAISE ORGANISATION DES ESPACES GENERATRICE D'INSECURITE.....	30
5) UNE IMAGE DU SECTEUR QUI LAISSE A DESIRER .....	34
<b>III) PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>36</b>
1) LOGIQUE DES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT .....	36
2) REORGANISATION DE L'ESPACE POUR AMELIORER L'ACCES A LA GARE .....	39
3) LA CREATION D'UN PARKING SUR L'EMPLACEMENT DU « PARKING SAUVAGE » .....	45
4) SOLUTIONS PERMETTANT D'AMELIORER L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN .....	51
5) AMENAGEMENTS NECESSAIRES POUR PERMETTRE L'IDENTIFICATION DU POLE D'ECHANGES .....	53
6) ESTIMATION DES COUTS .....	54
7) POSSIBILITE DE REPARTITION DES FINANCEMENTS .....	56
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>57</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>58</b>
<b>INDEX DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>59</b>



# Introduction

Le lancement du projet TGV Est Européen est un défi dont l'ambition européenne laisse présager de nouveaux échanges qui modifieront l'économie et la géographie des territoires qu'il traverse. S'il est difficile de mesurer aujourd'hui l'impact du TGV et les conséquences économiques, sociales et urbaines sur le territoire qu'il dessert, l'ensemble des collectivités locales s'inscrivent dans une perspective positive d'évolution. Chaque collectivité se préoccupe actuellement du fonctionnement à venir des échanges intermodaux et de la cohérence de ces nouveaux pôles d'attraction avec les projets qu'elle mène sur son territoire.

La gare de Sarreguemines, sous-préfecture du département de la Moselle, en tant que point d'accès au réseau TGV Est et au réseau ferroviaire allemand, est appelée à devenir un nœud névralgique du dispositif ferroviaire de Lorraine. Par conséquent, le nombre de passagers en gare de Sarreguemines sera certainement amené à augmenter.

Mais, pour l'instant, le «chaos» qui règne dans le quartier de la gare aux heures de pointe est en complet décalage avec l'image d'un pôle d'échanges intermodal efficace. La gare et ses abords connaissent notamment des dysfonctionnements liés aux conflits routiers des voiries de desserte qui créent des difficultés d'accès pour les piétons, mais aussi pour les voitures.

Afin d'améliorer la situation actuelle, ce rapport proposera un premier ensemble de solutions partielles. Pour expliquer et justifier ces propositions d'aménagement, il s'organisera en trois parties.

La première partie présentera le contexte local.

La seconde partie consistera en une analyse du quartier de la gare dans son ensemble qui permettra de dégager les principaux dysfonctionnements du site.

Enfin, la troisième partie établira les solutions d'aménagements envisageables pour développer l'intermodalité du site. Les propositions seront fondées sur les constatations et les analyses consignées dans les deux parties précédentes.

# I) L'agglomération sarregueminoise

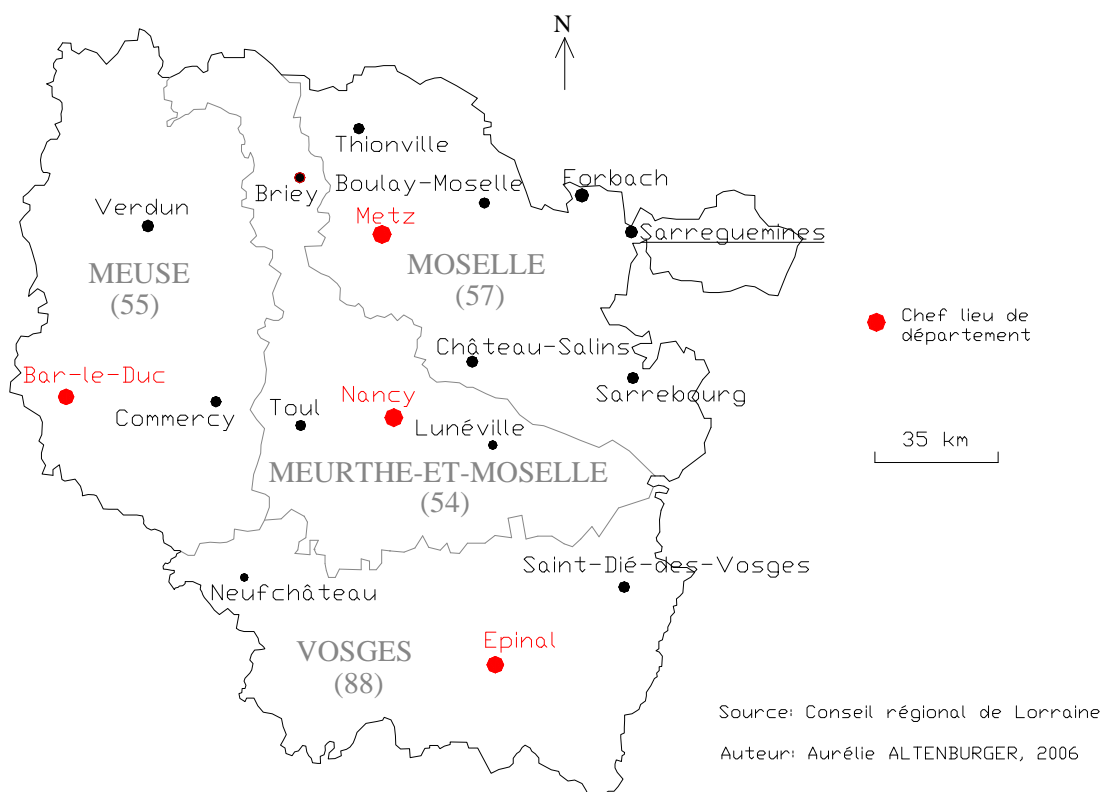
## **1) Présentation du territoire**

### *a) situation géographique*

La Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences est située au Nord Est du département de la Moselle, au contact de la frontière allemande et de l'Alsace. Cette situation a permis le développement de bonnes relations transfrontalières.



**Carte n° 1 : Localisation de Sarreguemines à l'échelle nationale**



**Carte n° 2 : Localisation de Sarreguemines à l'échelle régionale**

*b) une agglomération porteuse d'ambitions*

En 1972, un premier EPCI à fiscalité propre est créé sur le secteur de Sarreguemines : le District de Sarreguemines. Il sera l'outil d'une véritable coopération intercommunale pendant près de trente ans.

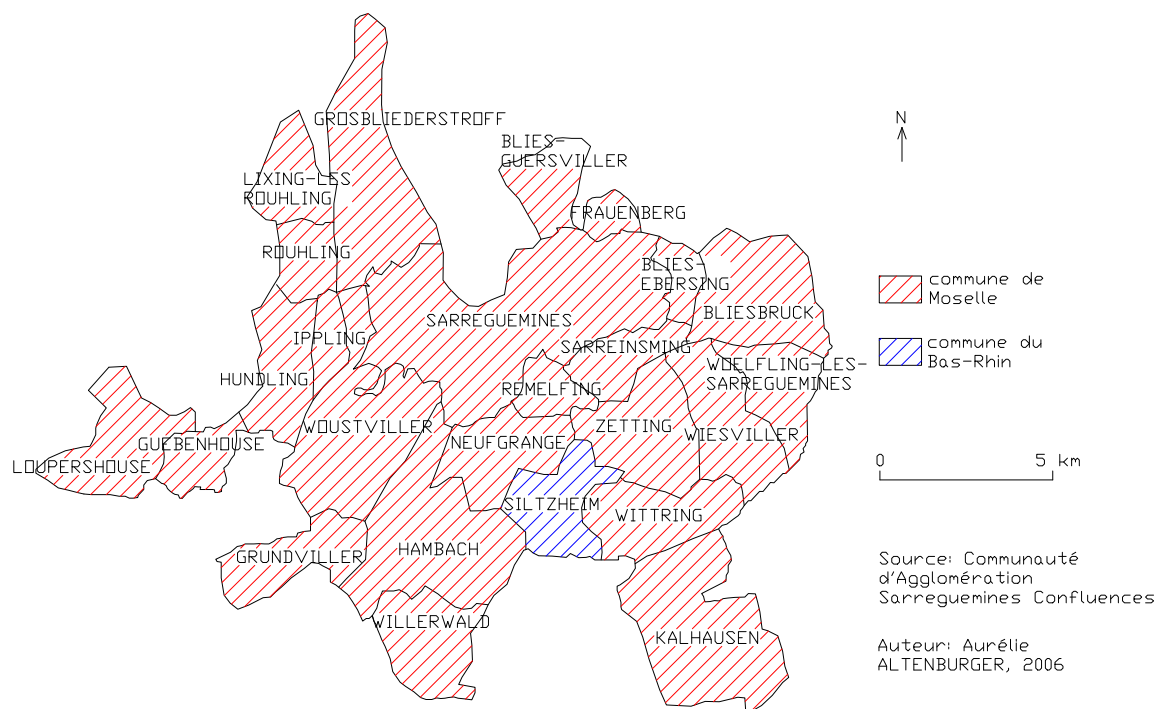
Puis la structure intercommunale connaît un fort développement suite à la transformation du District en Communauté d'Agglomération à la fin de l'année 2001. Dans le cadre des nouvelles lois sur l'aménagement et le développement durable du territoire, la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences s'est engagée dans l'élaboration d'un projet d'agglomération.

L'agglomération se compose d'une ville centre, Sarreguemines, qui compte près de 24 000 habitants, de 3 communes périurbaines de plus de 2000 habitants (Grosbliedersstroff, Woustviller et Hambach) et de 21 communes rurales.

Pour adopter un périmètre cohérent avec la réalité de son bassin de vie, la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences est interrégionale. En effet, elle comprend une commune alsacienne : Siltzheim.

L'un des objectifs principaux de l'agglomération est d'effacer la dichotomie qui existe entre territoires urbains et territoires ruraux.

L'agglomération sarregueminoise possède des relations très importantes avec le Land de Sarre, et plus particulièrement avec l'agglomération de Sarrebruck. Elle s'implique donc fortement dans le développement des démarches transfrontalières.



**Carte n° 3 : La Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences**

### *c) Une importante vitalité démographique*

Les 25 communes de l'agglomération de Sarreguemines totalisent au dernier recensement (Insee, 1999) 51 580 habitants. La commune de Sarreguemines comprend à elle seule 45% de la population du territoire (23 202 habitants).

Globalement, le territoire de l'agglomération a connu une légère baisse du nombre d'habitants entre 1982 et 1990 passant de 50 004 habitants à 49 755. Cette baisse est due à un solde migratoire négatif (-0,5% par an). Mais depuis le début des années 1990, le nombre d'habitants a augmenté de 3,7% (+ 1825 personnes). La croissance annuelle de 0,4% par an est liée à des soldes naturels et migratoires positifs (respectivement 0,18% par an et 0,22% par an). L'excédent démographique est lié aux migrations d'Allemands venant s'installer dans le territoire de l'agglomération tout en continuant de travailler en Allemagne, en raison du coût plus intéressant du foncier côté français de la frontière.

L'ensemble du territoire de l'agglomération de Sarreguemines présente donc une vitalité démographique remarquable ces dernières années, d'autant plus que cette double évolution positive est une exception régionale.

Ce dynamisme démographique s'effectue au profit du renforcement de la périurbanisation. Les données des recensements 2004 ou 2005 pour les communes de moins de 1000 habitants prouvent que les communes rurales sont désormais celles qui ont le taux d'évolution annuel le plus élevé.

Malgré un bilan positif de la croissance démographique, l'analyse de la structure par âges montre un vieillissement de la population depuis 1990.

## 2) Sarreguemines, l'européenne

### *a) une situation stratégique au cœur de l'Europe...*

Sarreguemines, du latin Gemundia et de l'allemand Gemünd, qui signifie « Confluence », est au cœur de l'Europe. La ville se situe à 80 km de Metz, à 90 de Nancy, à 100 de Strasbourg et à 18 km seulement de Sarrebruck, la capitale du Land de Sarre en Allemagne.

Cette proximité urbaine permet de développer un lieu privilégié de contacts et d'échanges entre la France et l'Allemagne, notamment en matière d'emploi, de commerce, de migrations de populations, de transports, de tourisme.

La majeure partie de la population sarregueminoise est parfaitement bilingue, ce qui est un formidable atout au sein de l'Union Européenne.

L'association Zukunft SaarMoselle Avenir dont fait partie la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences, regroupe des communes et des établissements publics de coopération intercommunale voisins du Land de Sarre et du département de la Moselle. Elle a pour objet le développement et l'approfondissement des coopérations transfrontalières entre ces collectivités, par la formation d'un véritable réseau européen de villes et communes entre la France et l'Allemagne ?

Cette coopération transfrontalière se traduit également par la volonté conjointe des collectivités d'aboutir à la création d'une structure de coopération intercommunale dite « Eurodistrict Sarrebruck Moselle Est ».

### *b) ...exploitée au quotidien*

Sarreguemines et Sarrebruck sont reliées par un tramway transfrontalier, le Saarbahn, qui place les deux villes à moins d'une demi-heure l'une de l'autre. La frontière entre l'Allemagne et la France est ici depuis longtemps virtuelle, les échanges entre les deux bassins de vie étant "naturels".

La réalisation du tram-train entre Sarreguemines et Sarrebruck a permis d'améliorer les conditions de circulation, en particulier pour les transfrontaliers qui chaque jour partent de France pour travailler dans l'agglomération de Sarrebruck. Leur nombre est estimé à plusieurs milliers. De même, un grand nombre de transfrontaliers allemands viennent dans la cité des confluences, notamment pour son attrait culturel et commercial. Ici, l'Europe se vit depuis longtemps au quotidien.

La fréquence des liaisons par le tram-train (deux par heure) a permis de renforcer cette attractivité concrète et diminue considérablement les problèmes de stationnement.





**Photo n° 1 : Le Saarbahn en gare de Sarreguemines**

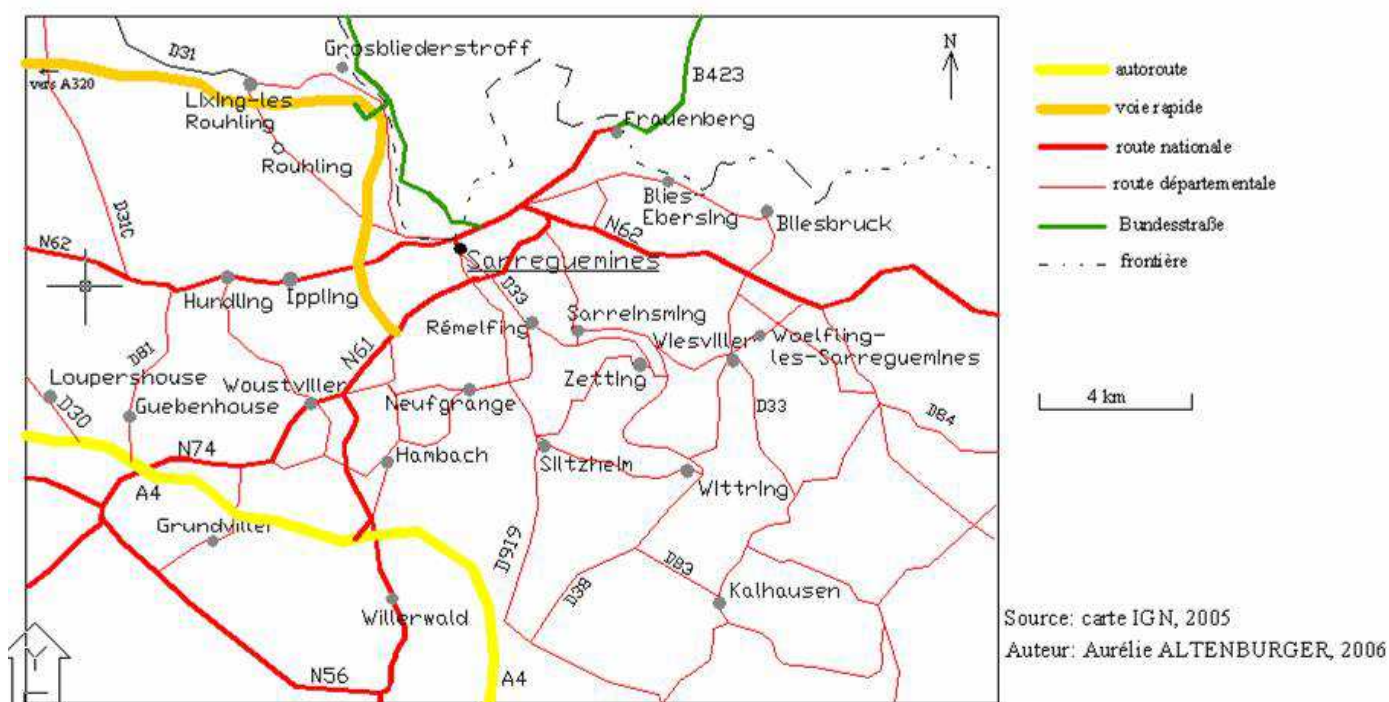
### 3) Un nœud autoroutier, ferroviaire et fluvial

La ville de Sarreguemines est desservie par de nombreuses voies de communication qui ont contribué à son essor économique.

#### a) la desserte routière

Le réseau routier de l'agglomération est dense et diversifié. On note particulièrement l'autoroute A4 au Sud-est de l'agglomération, avec notamment deux échangeurs présents sur des communes membres de la Communauté d'Agglomération (Hambach et Loupershouse). Cette autoroute place Sarreguemines à égale distance en terme de temps de déplacement de Metz et de Strasbourg. L'autoroute A320 en direction de l'Allemagne complète le réseau à circulation rapide. Ces deux infrastructures sont des éléments essentiels pour les échanges économiques ou les déplacements domicile-travail.

Par ailleurs, trois routes nationales desservent le réseau communautaire et les routes départementales forment un maillage dense.



Carte n° 4 : La desserte routière de l'agglomération

#### b) la desserte ferroviaire

Sarreguemines est à l'intersection de plusieurs lignes de chemins de fer : une ligne importante et internationale (Sarrebruck-Sarreguemines-Strasbourg), plusieurs lignes permettant les correspondances en direction de Metz-Paris et le pays de Bitche, sans oublier la ligne transfrontalière de tramway Sarreguemines-Sarrebruck.

Environ 1600 voyageurs/jour utilisent l'offre ferroviaire en gare de Sarreguemines.

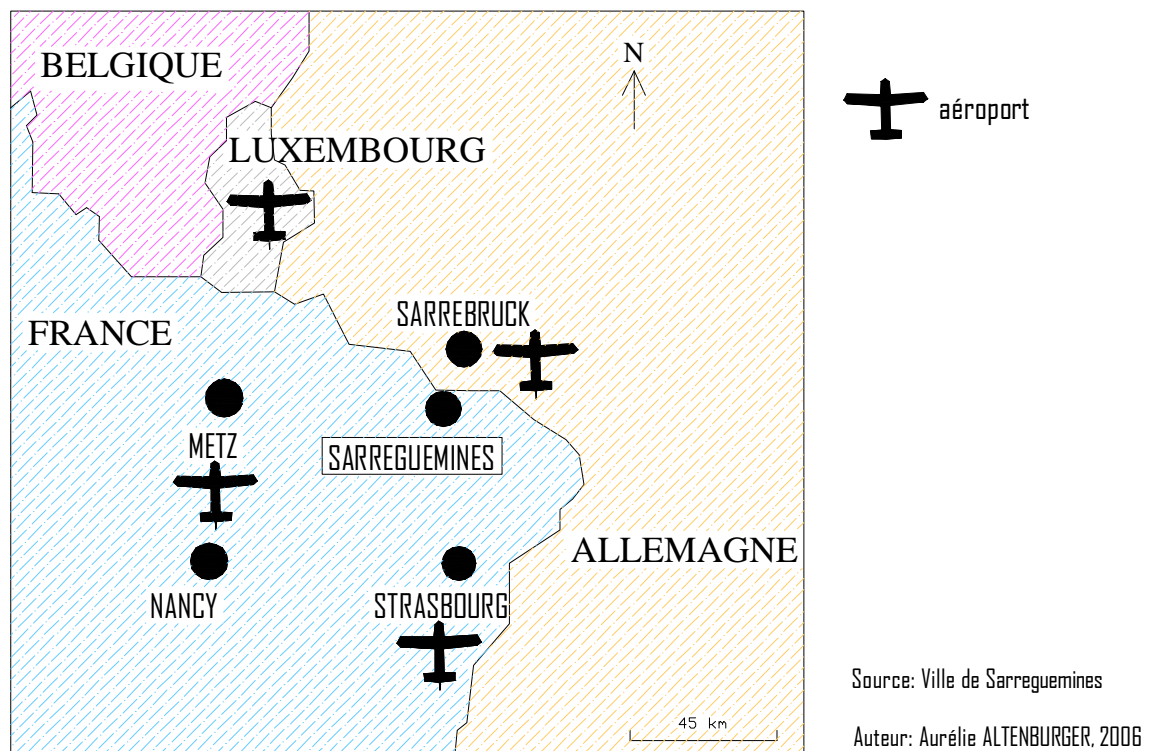
*c) la desserte maritime*

Sarreguemines est située au confluent de deux rivières, la Sarre et la Blies. La Sarre canalisée est un axe désormais très peu utilisé pour le transport de marchandises, en revanche ce canal constitue un atout évident pour le tourisme fluvial. De plus, le port de plaisance de Sarreguemines voit son attractivité renforcée depuis l'obtention du Pavillon Bleu en 2003.

*d) la desserte aérienne*

Quatre aéroports se situent à moins de 150 km de Sarreguemines. L'aéroport de Sarrebruck (à 15 km de Sarreguemines) propose des vols réguliers ou des charters. L'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine se situe à 75 km de Sarreguemines, il propose de nombreux vols réguliers intérieurs et étrangers. Les aéroports de Strasbourg et de Luxembourg (respectivement à 110 et 120 km de Sarreguemines) ont une portée internationale et proposent de nombreux vols réguliers à destination de grandes villes européennes et du bassin méditerranéen.

L'aéroport de Francfort-sur-le-Main, un peu plus éloigné (200 km), présente un intérêt pour Sarreguemines et la Moselle Est grâce à la fréquence de ses vols et à ses destinations variées.



**Carte n° 5 : Localisation des aéroports**

## **4) Transports au sein de l'agglomération**

### *a) le réseau de transport communautaire*

La Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences est "Autorité Organisatrice des Transports Urbains" sur son territoire. A ce titre elle doit définir une offre de transport, le mode d'exploitation de service et les tarifs applicables sur les lignes du réseau.

Actuellement, le service de transports de la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences est exploité par la régie CABUS.

Les autobus circulent dans la plupart des communes de l'agglomération. Le réseau dessert 17 des 25 communes de l'agglomération, soit 44 075 habitants, ce qui correspond à 83% de la population de la communauté.

CABUS propose 11 lignes, dont 4 lignes desservant uniquement Sarreguemines intra muros : n°1,2 ,3 et 4.

La gare est desservie par les 7 lignes suburbaines et une ligne urbaine. Par conséquent, le pôle d'échanges constitue le point nodal structurant du réseau des transports en commun suburbains.

### *b) le réseau TER*

Le réseau des Trains Express Régionaux est organisé par le Conseil Régional de Lorraine et exploité par la SNCF.

La gare de Sarreguemines est située sur deux axes TER (Metz-St-Avold-Béning-Bitche et Sarreguemines-Sarrelouis-Sarrebourg-Strasbourg). Elle est desservie quotidiennement de 5h36 à 21h42 par 71 services TER en JOB (Jours ouvrables de base). Parmi les 71 services TER, 25 sont assurés par autocars, soit plus de 35% en gare de Sarreguemines.

### *c) le réseau TIM*

Le réseau de cars des "Transports Interurbains de la Moselle" est organisé par le Conseil Général de la Moselle.

13 lignes desservent Sarreguemines. Elles desservent toutes la gare routière et SNCF en terminus. La vocation principale de ces lignes est une desserte à vocation scolaire.

## 5) Projets d'avenir

Pour le secteur de Sarreguemines, le principal projet d'avenir concernant le transport de passagers par le train est inévitablement lié à la mise en service de la future ligne du TGV Est qui sera connectée avec le réseau à grande vitesse allemand à partir de 2007. Le TGV ne desservira pas la gare de Sarreguemines, mais celles de Forbach et de Sarrebruck.

Pour Sarreguemines l'objectif est de pouvoir accéder le plus rapidement possible et dans les meilleures conditions à une gare d'interconnexion. Pour faciliter l'accès au réseau TGV, il sera donc nécessaire d'accroître les liaisons vers les gares accueillant le TGV-Est, aussi bien pour le réseau des Trains Express Régionaux que pour le Tram-train. Il est fort probable que cela entraîne une augmentation du nombre de passagers en gare de Sarreguemines. Actuellement, les voyageurs qui veulent aller de Sarreguemines à Paris ont tendance à se rendre en voiture particulière en gare de Forbach pour prendre leur train. En effet, il n'est pas intéressant de s'y rendre en train car les horaires ne correspondent pas. Par contre, toutes les 30 minutes, un tram part pour Sarrebruck. Avec l'arrivée du TGV en gare de Sarrebruck, il sera donc plus rapide et plus pratique pour les Sarregueminois de prendre le tram.

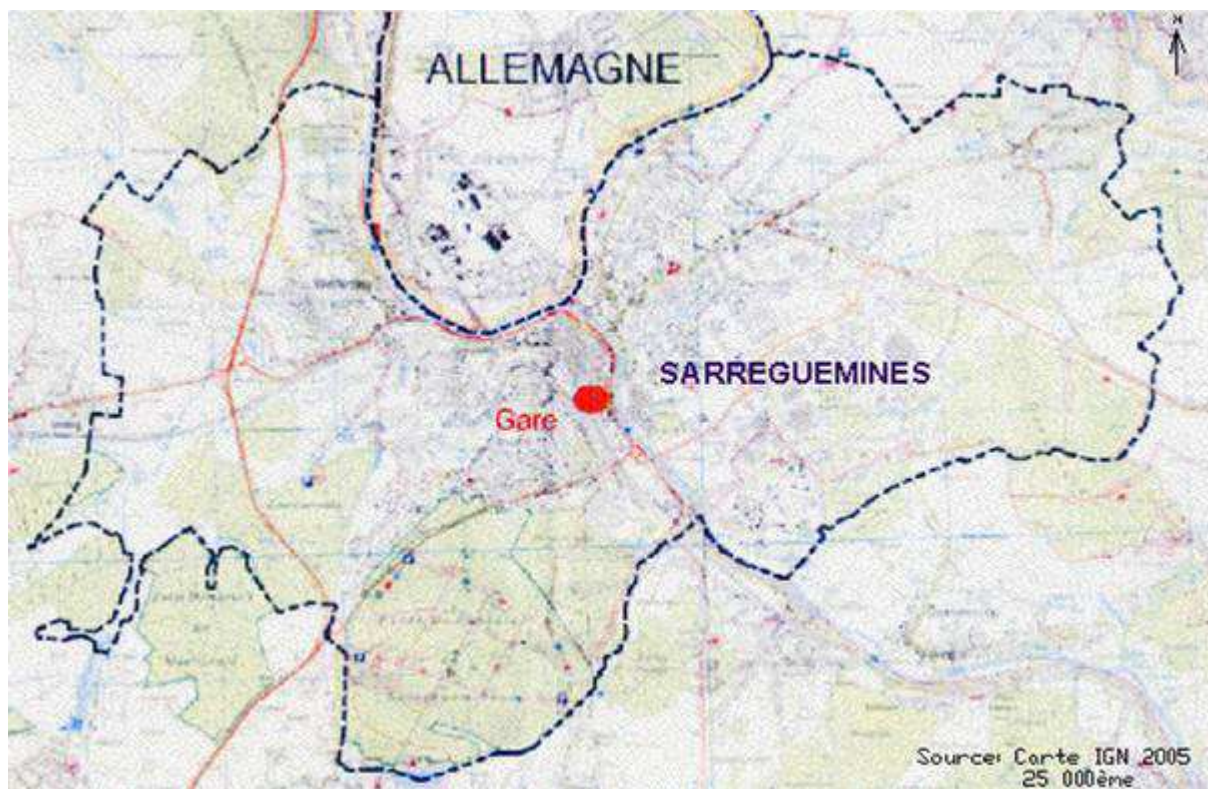
*Le quartier centre-gare de Sarreguemines possède une réelle vocation communautaire car il comprend des équipements ayant un rayonnement intercommunal en terme de transports. La présence de la gare routière et de la gare SNCF constitue en effet un espace fort pour le développement de l'intermodalité dans l'Agglomération. De plus, la ville transfrontalière entretient des liens importants avec l'Allemagne, notamment grâce à la liaison pendulaire tram-train entre Sarreguemines et Sarrebruck.*

*La gare de Sarreguemines, en tant que point d'accès au réseau TGV EST et au réseau ferroviaire allemand est appelée à devenir un nœud névralgique du dispositif ferroviaire lorrain.*



## II) Le secteur de la gare

### 1) Présentation de la zone d'étude



Carte n° 6 : Localisation de la gare

#### *a) Un site à proximité du centre-ville*

Le pôle d'échanges de Sarreguemines est situé à moins de 300 mètres de l'hôtel de ville, dans un secteur urbain allant du R+2 au R+5 (avec les commerces au rez-de-chaussée et les habitats aux étages).



Photo n° 2 : Les commerces de l'avenue de la Gare



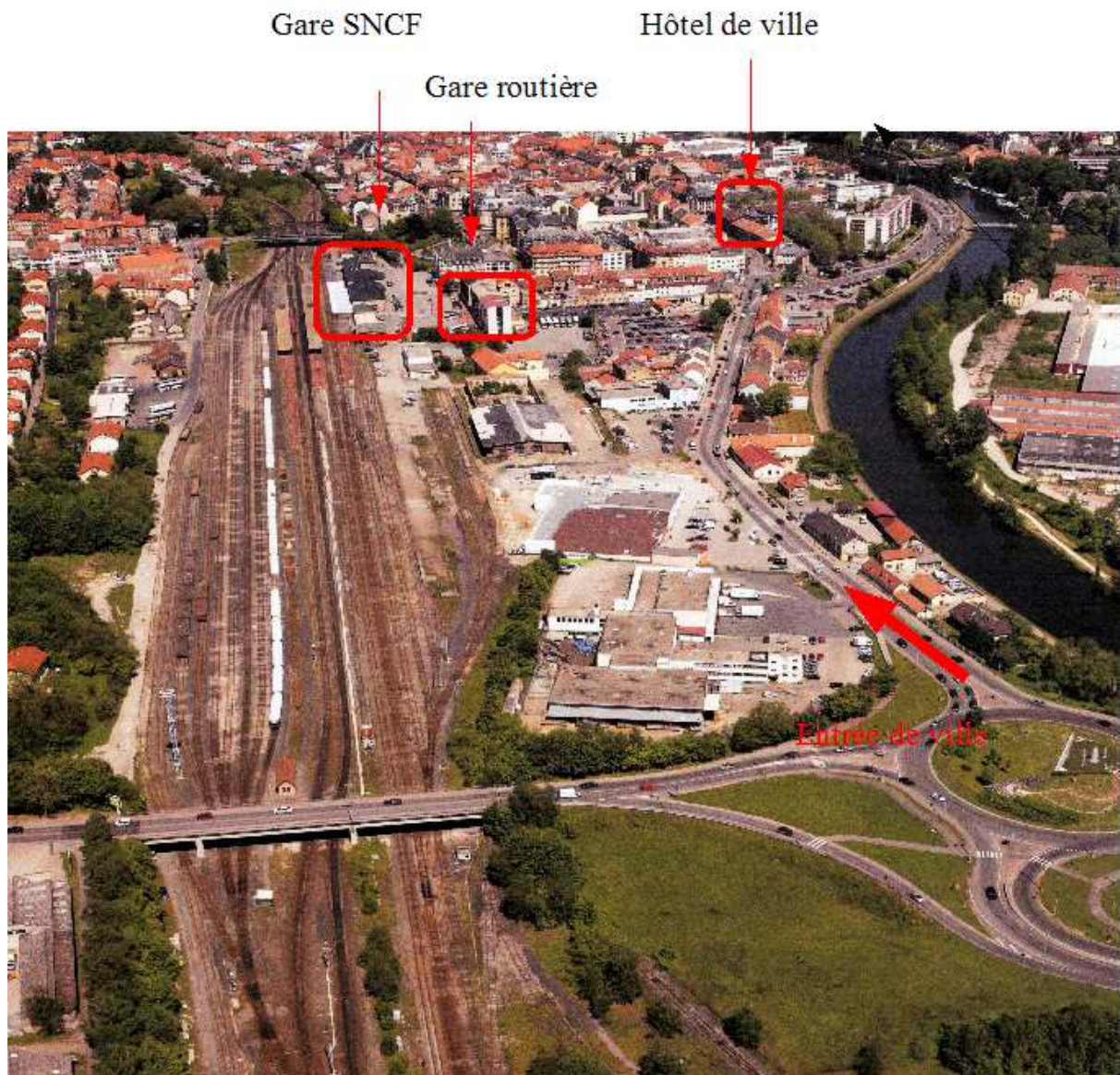
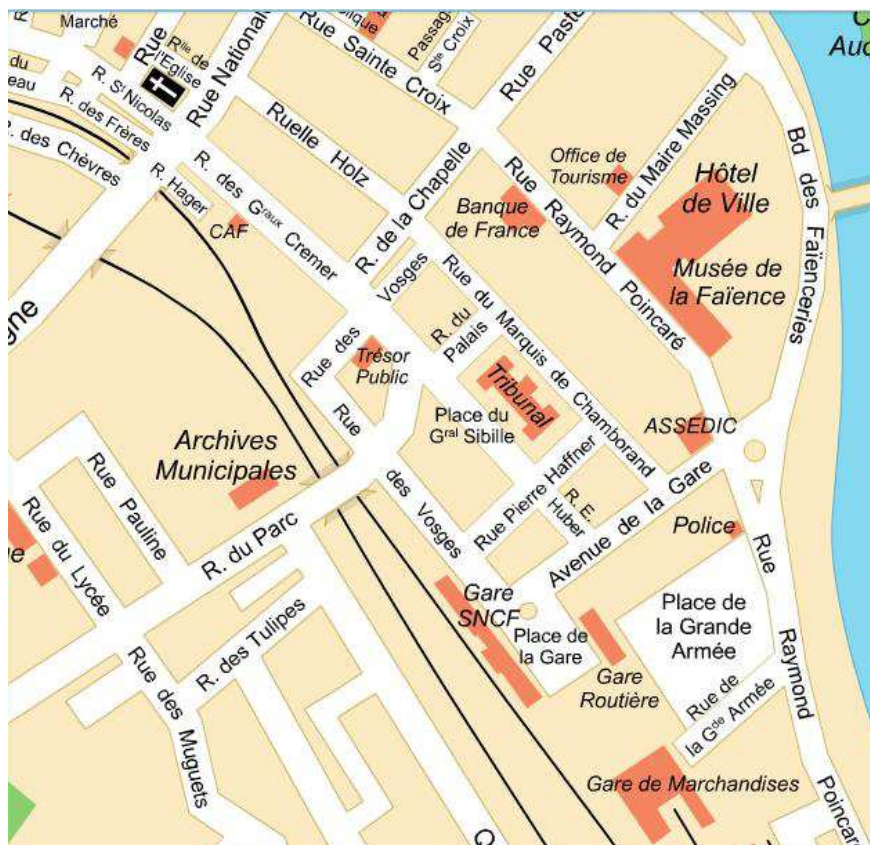


Photo n° 3 : Photo aérienne de l'entrée de ville

*b) Accès au pôle d'échanges*

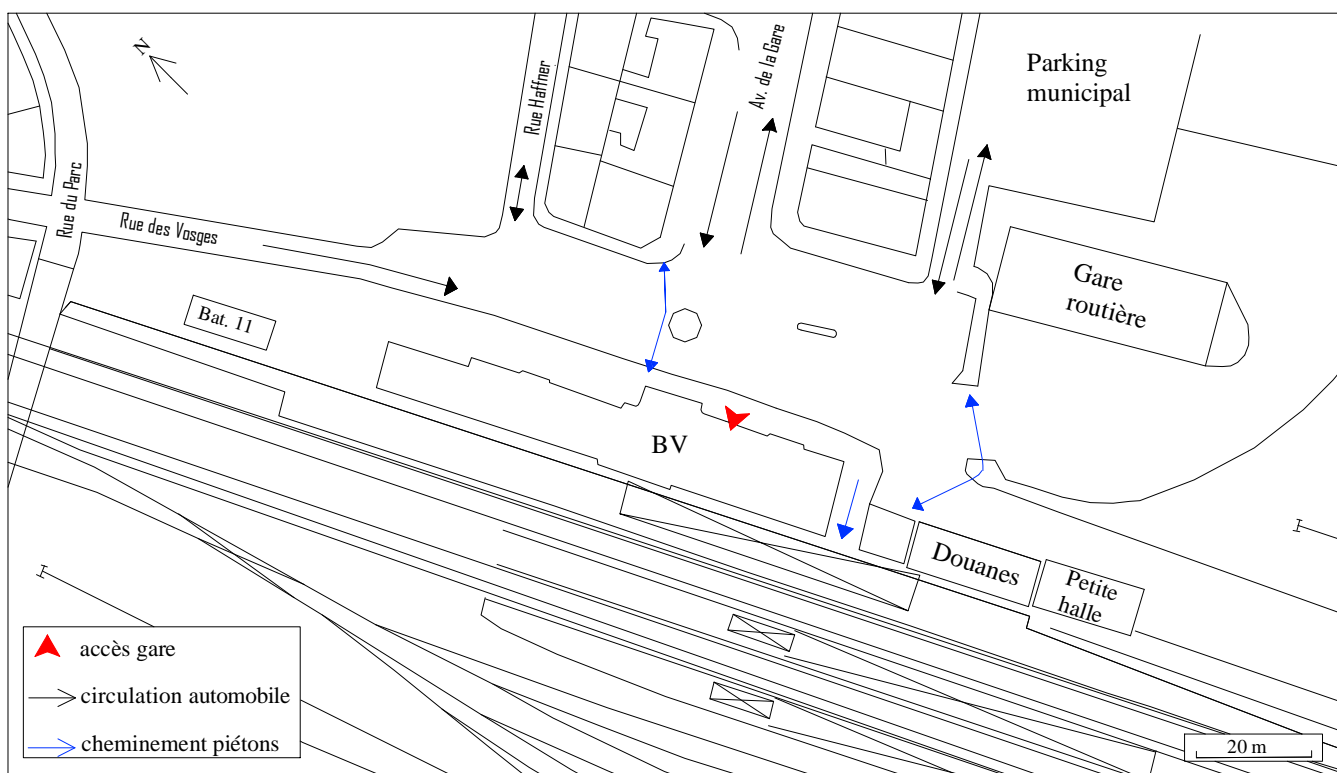
L'accès s'effectue principalement par deux rues : l'avenue de la gare et la rue des Vosges, voie à sens unique. On peut aussi s'y rendre par la rue Pierre Haffner, rue parallèle à l'avenue de la Gare.



Echelle : 1/50 ème

Source : [www.sarreguemines.fr](http://www.sarreguemines.fr)

Carte n° 7 : Le secteur de la gare



Fond de carte: Mairie de Sarreguemines

Auteur: Aurélie ALTENBURGER, 2006

Carte n° 8 : Schéma fonctionnel du site





**Photo n° 4 : Rue principale d'accès : l'avenue de la gare**



**Photo n° 5 : Second accès à la cour de gare, par la rue des Vosges**



Photo n° 6 : Photo aérienne du quartier de la gare





*c) bâtiments pour le transport*

**La gare SNCF, bâtiment voyageurs**



**Photo n° 7 : Le bâtiment voyageurs remarquable par sa taille et son architecture, de facture germanique**

Localisé proche de la frontière allemande, le bâti de la gare ferroviaire est à l'image de l'architecture pittoresque allemande. En effet, son donjon, sa structure et les matériaux utilisés offrent à la gare une architecture distinctive de style germanique.

Le bâtiment voyageurs (BV) est imposant par sa taille (environ 100 mètres de long). Il s'ouvre sur une vaste place en pavés.

Cette place est composée :

- d'un rond-point au bout de l'avenue de la Gare et en face du bâtiment voyageurs.
- d'une station de taxis, avec des emplacements taxis et un banc sous abri pour les usagers
- d'emplacements de parkings payants et gratuits, dont certains de courte durée (30 minutes)
- d'un arrêt TER devant le bâtiment voyageurs
- d'un panneau d'information municipal avec un plan



**Photo n° 8 : Le panneau avec le plan de Sarreguemines**



**Photo n° 9 : Panorama de la place de la gare**

### **Le bâtiment de la gare routière**

La gare routière n'est pas dans la continuité du BV mais se trouve en face des bâtiments de douane désaffectés.

Les locaux de la gare routière n'occupent qu'une partie du rez-de-chaussée du bâtiment. Le reste des locaux est loué à un centre d'affaires, ce qui peut générer des usages potentiellement conflictuels de l'aire de circulation des autocars et autobus (présence de voitures particulières,...).



**Photo n° 10 : La gare routière de Sarreguemines**



## Les quais

La zone à quais offre 8 emplacements en redans le long du bâtiment qui correspondent aux arrêts « Interurbains » du réseau TIM. Ces quais nécessitent une marche arrière pour le départ du car.

Du côté droit de la zone de circulation en entrant sur le site se trouvent des quais en redans adaptés à l'usage de véhicules urbains, qui permettent la descente de voyageurs directement sur le quai depuis les potes arrières, et qui ne nécessitent pas de marche arrière. Aujourd'hui, l'arrêt « suburbain » du réseau CABUS se situe de ce côté. Il est marqué par un totem d'information.



**Photo n° 11: Les quais du réseau TIM**



**Photo n° 12 : L'arrêt de réseau CABUS**

## L'espace de circulation

Il couvre une surface importante de part et d'autre du bâtiment, pour seulement 9 quais utilisés simultanément en heure de pointe (selon les observations effectuées sur le site). Seule la partie côté gare est utilisée pour la circulation des cars et la dépose-reprise de voyageurs. La partie du côté de la rue Poincaré est cependant utilisée pour la régulation, le stationnement et le garage des véhicules. L'espace n'étant pas configuré de manière à favoriser le retournement, les cars cheminent souvent jusqu'au vaste espace inutilisé qui se trouve derrière la bâtiment pour tourner.

L'espace de circulation est donc suffisamment vaste pour permettre à la gare routière de fonctionner de manière sécuritaire, mais l'absence totale d'organisation de la circulation (marquages au sol,...) a un effet contraire.



**Photo n° 13 : Voie qu'empruntent les bus et les cars pour se rendre derrière le bâtiment**



**Photo n° 14 : Espace de circulation derrière le bâtiment de la gare routière**

#### *d) emprise foncière et règlement d'urbanisme*

La rue des Vosges ainsi que la place de la gare appartiennent au domaine foncier de la commune de Sarreguemines. Les parcelles sur lesquelles est localisée la gare routière (quais et aire de circulation des bus) appartiennent également à la commune de Sarreguemines, mais sont gérées par la communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences.

La SNCF dispose actuellement des terrains FRET de l'ancienne Cour aux marchandises, qu'elle envisage de céder à la ville.

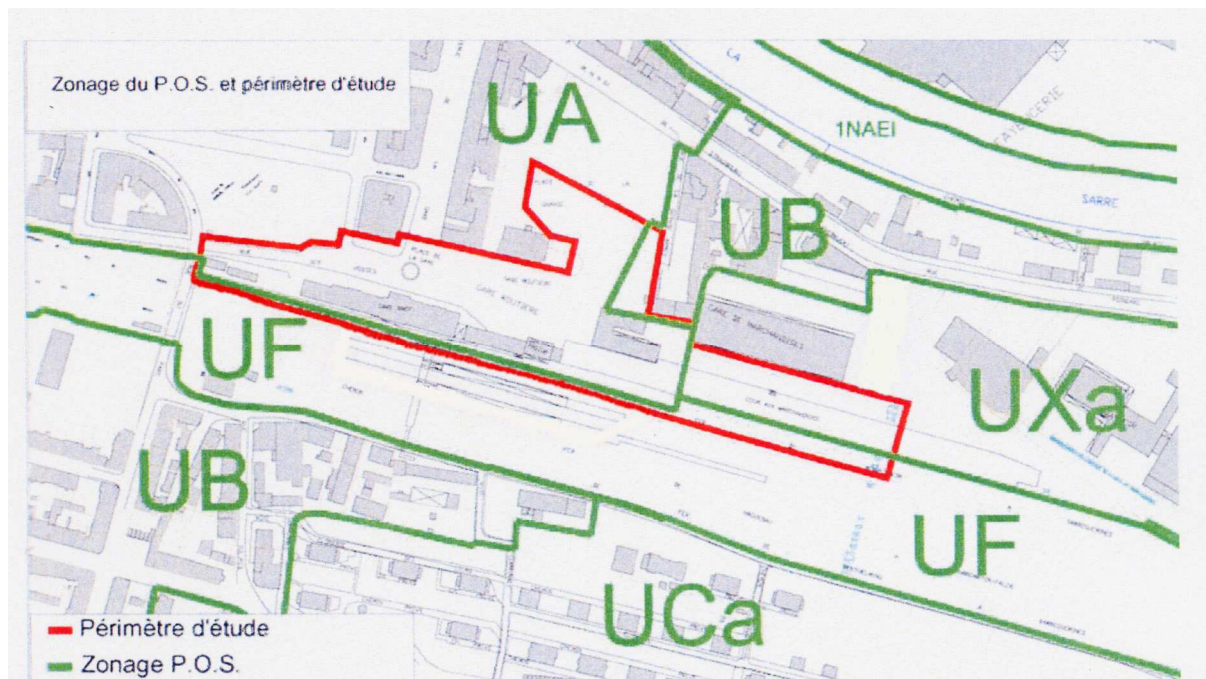
La commune de Sarreguemines est couverte par un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé le 14 octobre 1994.

Le périmètre d'étude du quartier de la gare est situé sur différentes zones du POS. Les voies ferrées du réseau voyageurs et la cour des marchandises sont situées dans une **zone UF**.

La gare, la halle qui lui est adjacente et la gare routière (locaux et emplacements bus) sont en **zone UA**.

Les quelques parcelles qui longent à l'Est la gare routière sont en **zone UB**.

Les anciennes voies ferrées situées entre l'ancienne halle des marchandises et la cour des marchandises sont en **zone UXa**.



Fond de carte : Ville de Sarreguemines  
Auteur : Aurélie ALTENBURGER, 2006

**Carte n° 9 : Le zonage du POS dans le secteur de la gare**

#### Caractères des zones :

**Zone UF :** il s'agit d'une « zone réservée au fonctionnement du service public ferroviaire. Tout ce qui pourra se construire dans cette zone est lié obligatoirement à l'exploitation du chemin de fer. Ce seront soit des équipements indispensables au fonctionnement du service public ferroviaire, soit des installations ou dépôts réalisés par les clients du chemin de fer pour l'exercice d'activités liées à ce service public. »

**Zone UA :** « cette zone correspond au centre ville de Sarreguemines. Elle est caractérisée par une forte densité. »

**Zone UB :** « Ce sont les quartiers qui constituent l'extension naturelle du centre ville. La densité est forte, les constructions sont contiguës et respectent l'alignement de la rue. Les activités tertiaires se développent dans cette zone et l'on y assiste à une densification des constructions. »

**Zone UX :** « Ce sont les terrains destinés à recevoir des établissements industriels et artisanaux ainsi que des entrepôts. Les possibilités d'y construire des logements sont limitées aux besoins de gardiennage des établissements. »

A l'intérieur de cette zone est défini un secteur UXa où le règlement vise à limiter la taille et les nuisances des activités dans les limites compatibles avec les caractéristiques des zones d'habitation voisines et leur environnement. »

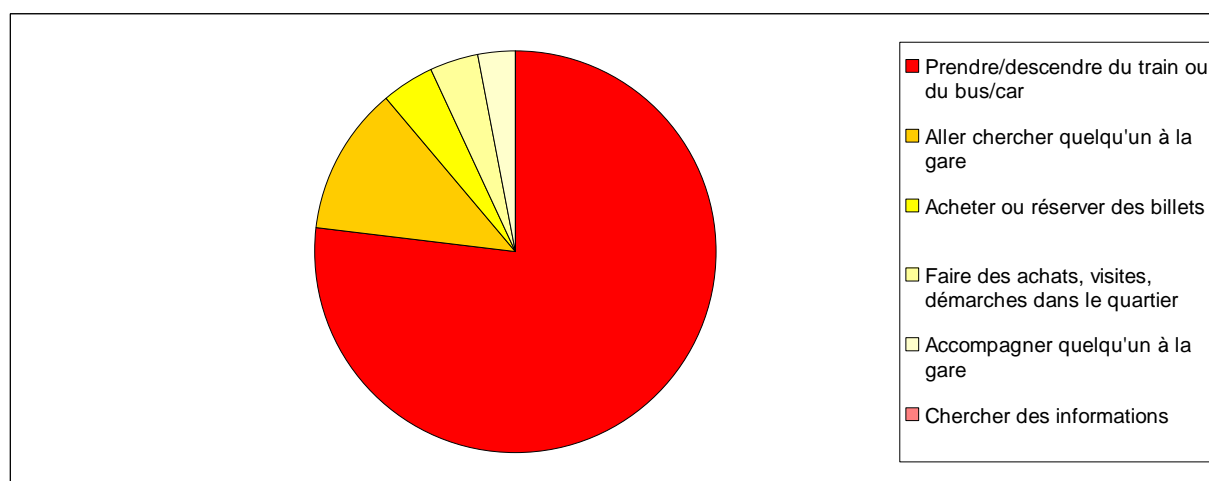


## 2) Analyse fonctionnelle du pôle d'échanges

Résultats de l'enquête réalisée auprès des personnes se trouvant sur le site de la gare. Le panel interrogé semble assez représentatif puisqu'il compte plus de 155 personnes. Cette enquête n'a pas de valeur scientifique, mais elle permet de faire ressortir le sentiment général des usagers de la gare.

### *a) raison de la présence sur le pôle*

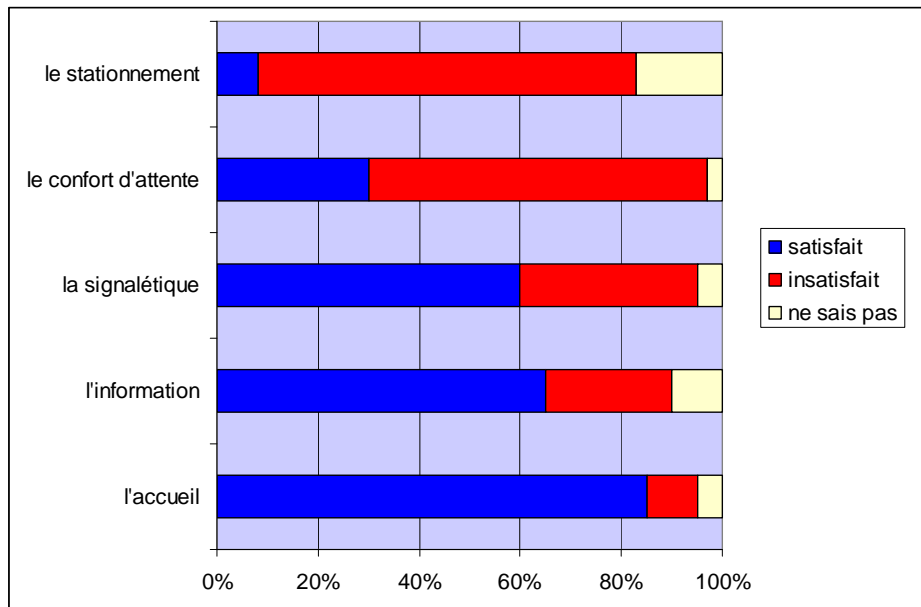
Prendre/descendre du train ou du bus/car	77%
Aller chercher quelqu'un à la gare	12%
Acheter ou réserver des billets	4%
Faire des achats, visites, démarches dans le quartier	4%
Accompagner quelqu'un à la gare	3%
Chercher des informations	0%



**Figure n° 1 : Raisons de la présence sur le pôle**

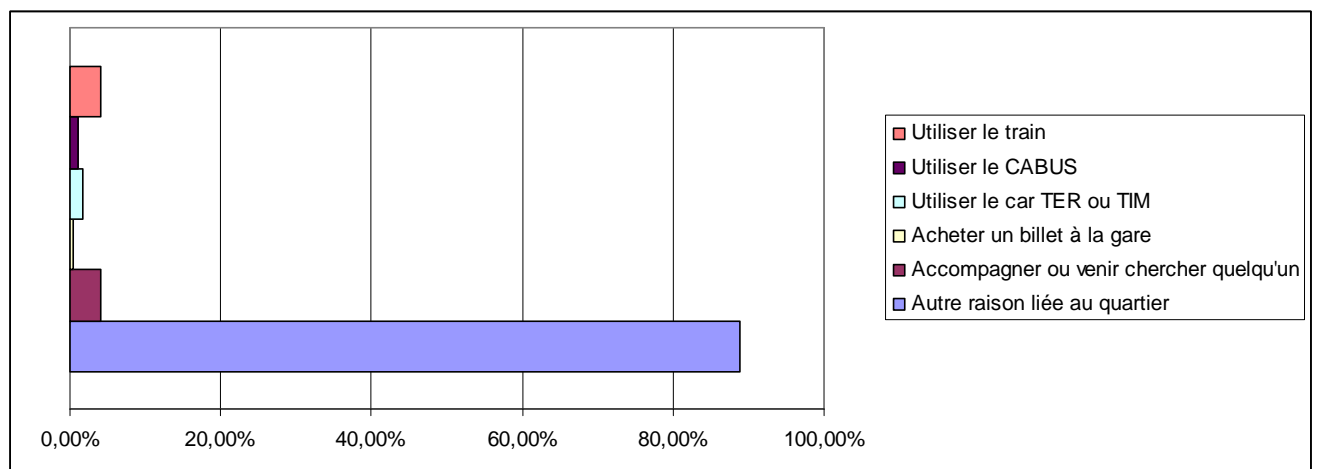
### *b) enquête de satisfaction*

L'important déficit du site en stationnement est le principal critère d'insatisfaction des usagers.



**Figure n° 2 : Enquête de satisfaction**

*c) les raisons du stationnement*



**Figure n° 3 : Raisons du stationnement**

Seules 11,2% des personnes enquêtées stationnaient pour une raison liée au pôle. Cela signifie qu'il y a un besoin important de stationnement lié à la ville.

d) la durée du stationnement

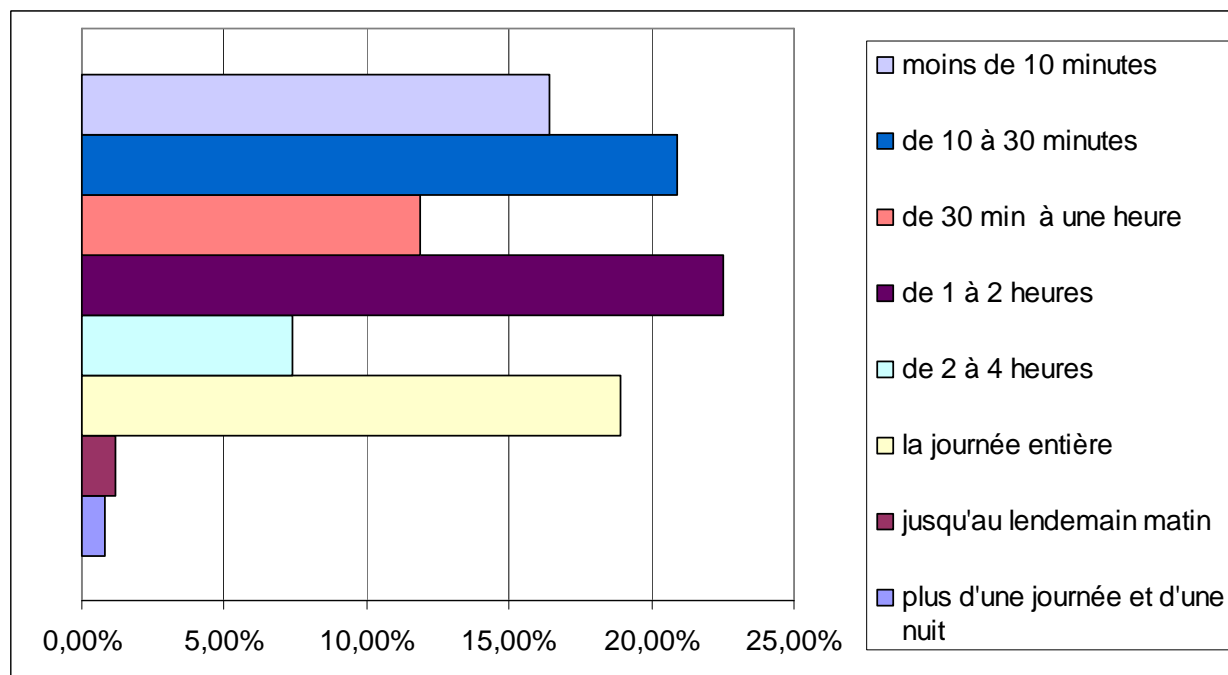
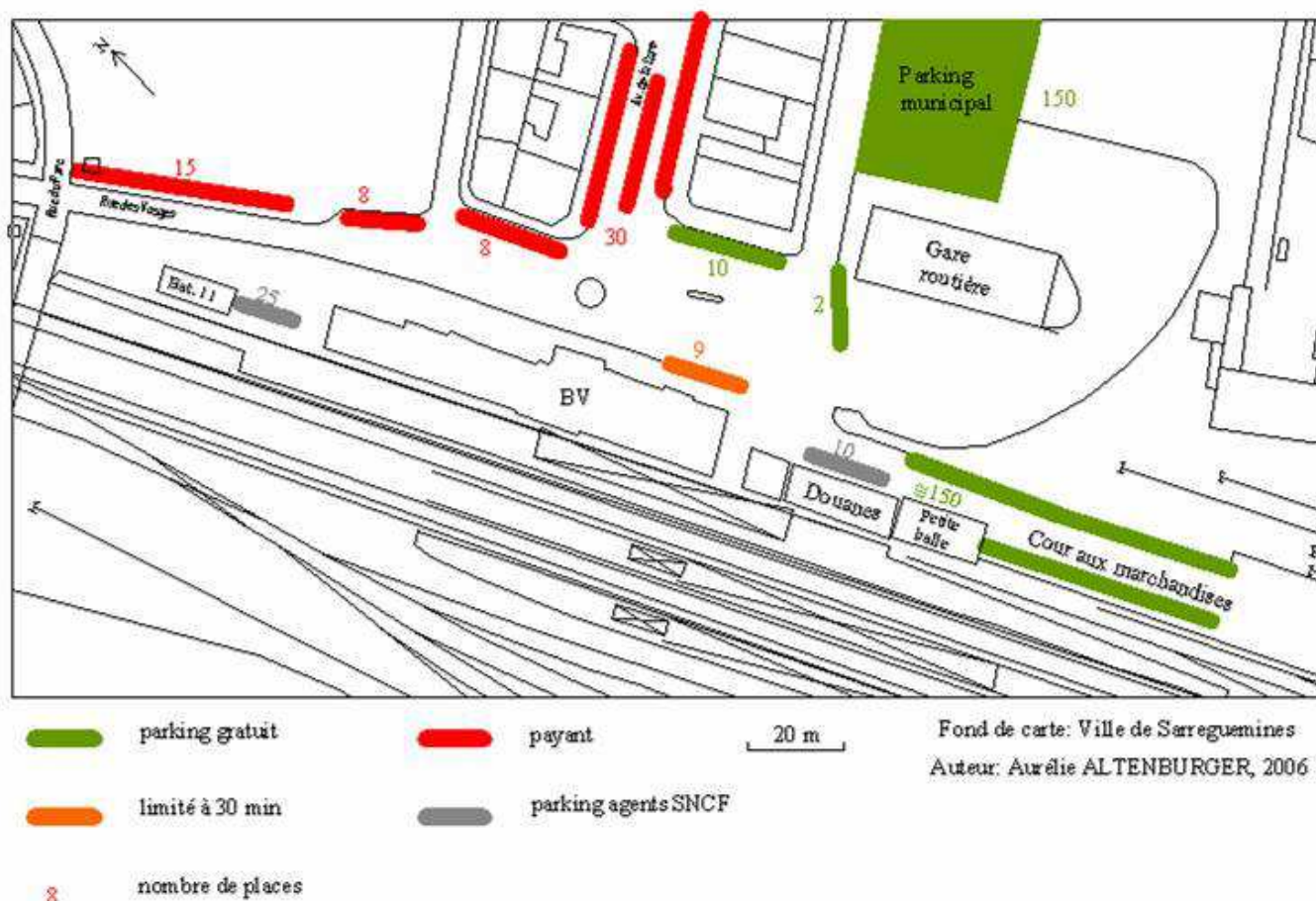


Figure n° 4 : Durée du stationnement

Les mouvements sur le pôle se concentrent sur la période 16h-18h. Cela est valable pour tous les modes routiers et ferrés. Les personnes présentes sur le site proviennent ou se rendent pour la majeure partie dans une des communes de l'Agglomération Sarreguemines Confluences (40% de la part totale des personnes sur le site).

### 3) Une offre en stationnement qui fait défaut

L'analyse sur le terrain a confirmé les problèmes de stationnement évoqués par les personnes interrogées. En effet, l'offre actuelle de stationnement autour de la gare ne suffit ni aux besoins des voyageurs, clients de la SNCF ou de la Saarbahn, ni aux besoins de la ville.



Carte n° 10 : Visualisation de l'offre en stationnement

Le stationnement est actuellement réparti dans la cour de gare (une vingtaine de places gratuites, dont 9 limitées à 30 minutes), dans les rues avoisinantes (stationnement payant) et dans un parking municipal d'une centaine de places gratuites : le parking de la Grande armée. Ce dernier a été récemment réaménagé. Il est utilisé quotidiennement et sa fréquentation est très importante. Un passage permet d'y accéder directement de la gare.



**Photo n° 15 : Entrée du parking à partir de la place de la Gare**



**Photo n° 16 : Des automobilistes stationnent en dehors des emplacements prévus, faute de place**



**Photo n° 17 : Le parking « sauvage »**

De nombreux automobilistes se garent sur un « parking sauvage ». Le stationnement y est anarchique car aucune place n'est matérialisée au sol. Le parking est très vétuste : le revêtement du sol est détérioré et présente d'importants nids de poule. Cela rend très inconfortable le cheminement des piétons vers la gare SNCF ou la gare routière.

Aux heures de pointe, les parkings sont saturés, qu'ils soient gratuits ou payants.

La saturation des parkings autour de la gare est d'autant plus préoccupante que l'arrivée du TGV EST à Sarrebruck en 2007 va générer une augmentation de la fréquentation des tramways de la Saarbahn entre Sarreguemines et Sarrebruck, et donc entraîner un afflux d'automobilistes en gare de Sarreguemines.

Les places dédiées aux personnes à mobilité réduite ne sont pas attenantes au trottoir du bâtiment voyageurs. Elles se trouvent de l'autre côté du rond-point, ce qui n'est pas du tout pratique puisque cela contraint les personnes handicapées à emprunter de nombreuses traversées piétonnes avant d'atteindre la gare.

Le parking dédié aux agents SNCF est localisé à l'ouest du bâtiment voyageurs, proche des voies ferrées. Quelques emplacements sont matérialisés sur un revêtement de sol relativement détérioré. Le reste du stationnement se fait confusément. Le parking compte une vingtaine de places



#### 4) Mauvaise organisation des espaces, génératrice d'insécurité

##### *a) Au niveau du rond-point*

Le rond-point devant la gare est relativement dangereux car il ne fonctionne pas comme la majorité des ronds-points. En effet, il n'a pas de panneaux « céder le passage ». Les véhicules engagés dans le carrefour ne sont donc pas prioritaires, mais doivent laisser la priorité aux véhicules venant de leur droite. Cela entraîne une confusion de la part des automobilistes qui sont souvent un peu perdus dans le carrefour.

Le panneau sens interdit dans le rond point est difficile à interpréter.



**Photo n° 18 : Visualisation du panneau sens interdit dans le rond point**

Par temps de pluie, le revêtement constitué de pavés rend la chaussée très glissante.

De très nombreux piétons traversent le parvis sur l'aire de la circulation sans emprunter les traversées piétonnes, pour réduire leur temps de trajet.

**Photo n° 19 : Traversées piétonnes illicites**



La traversée piétonne entre l'Avenue de la Gare et le bâtiment voyageur, si elle a l'avantage de correspondre aux cheminements réels des piétons, est dangereuse. Elle offre un faux sentiment de sécurité à ces derniers alors qu'elle épouse de trop près le trajet naturel des véhicules autour du rond point au lieu de couper les trajets motorisée perpendiculairement. Sur la deuxième partie de la traversée, les piétons ont la circulation dans le dos.



**Photo n° 20 : Traversée dangereuse avec la circulation motorisée dans le dos des piétons**

*b) au niveau de la station de taxis*

L'accès piétons vers la station de taxis est difficile : il n'y a pas de passage piétons et la voie à traverser est très large. De plus, l'emplacement des taxis n'est pas sécurisant pour la prise en charge de la clientèle puisque l'accès aux taxis s'effectue du côté de la circulation.

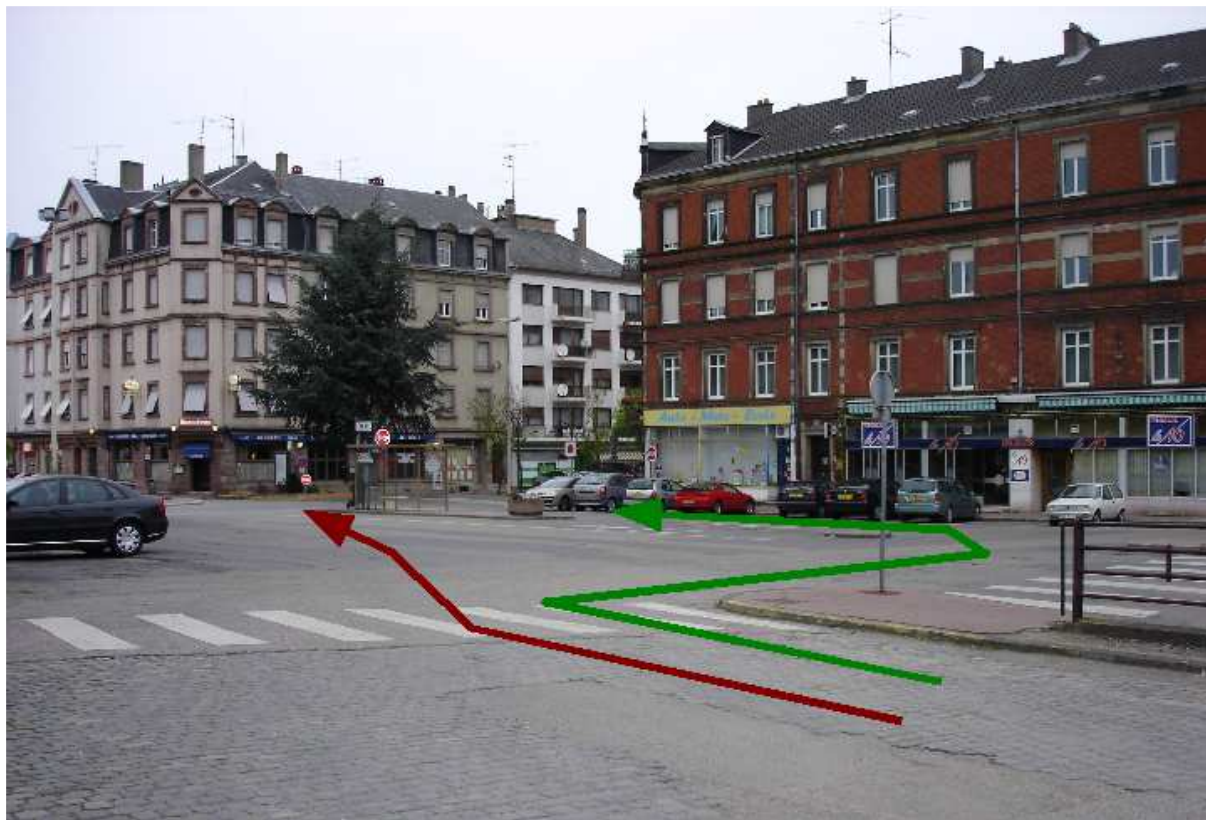


**Photo n° 21 : Aucun passage piétons pour accéder à la station taxis**



*c) pour les automobilistes*

On note également de nombreux problèmes de circulation dus à un manque de marquage au sol.



**Photo n° 22 : Les problèmes de circulation dus au manque de marquage au sol**

Les automobilistes qui sortent du parking ont tendance à se rendre directement dans le rond-point (flèche rouge) alors que cette voie est réservée pour les véhicules en provenant. Normalement, ils devraient suivre l'itinéraire indiqué par la flèche verte.

De plus, il n'y a aucune zone ou voie réservée au dépose-minute. Par conséquent, la dépose s'effectue devant le Bâtiment voyageurs, perturbant la circulation motorisée et les traversées piétonnes aux heures d'affluence.



**Photo n° 23 : Voitures se garant en double file pour déposer les passagers**



**Photo n° 24 : Voitures se garant au milieu du carrefour et à la station de taxis**

Il existe un conflit d'usage entre les véhicules motorisés sur la place de la Gare, notamment entre les transports collectifs et la dépose et reprise « sauvage » en voiture particulière.

L'arrêt TER en autocar se situe dans un angle du bâtiment voyageur. Il est signalé par un totem indiquant les horaires et les plans des lignes le desservant.

Les voyageurs ne disposent ni d'abri ni de bancs pour leur confort, ils sont contraints à s'asseoir sur des murets ou encore sur des escaliers.



**Photo n° 25 : L'arrêt TER pour autocars**



## 5) Une image du secteur qui laisse à désirer

Les revêtements de sols sont en assez mauvais état un peu partout sur le site.



**Photo n° 26 : Etat du sol devant le bâtiment voyageur**



**Photo n° 27 : Etat du sol devant la station taxis**



**Photo n° 28 : Etat du sol du parking**

L'état du mobilier présent dans la cour est également mauvais et ne correspond pas à l'image souhaitée pour le TER Lorraine.



**Photos n° 29, 30 et 31 : Mise en évidence de la vétusté du mobilier**

Le scellement des bornes devant l'entrée du Bâtiment voyageurs souligne également la vétusté de la Cour de la gare.

De nuit, l'éclairage de la cour de gare et du bâtiment voyageur ne met pas en valeur le site. Le donjon du bâtiment n'est pas éclairé. L'ambiance de la cour de gare contraste alors avec celle de la place de Général Sibille, où se trouve le Tribunal de Grande Instance, parfaitement mis en lumière.

*Cette partie a permis de mettre en évidence plusieurs dysfonctionnements sur le site de la gare. La revalorisation du transport ferroviaire ne peut pas se faire sans effectuer un important travail sur l'accessibilité de la gare. La priorité consiste à augmenter les places de parking et à soutenir la création d'une aire de dépose/reprise minute. Ces préoccupations sont étroitement liées au développement de l'intermodalité. Il faudra aussi veiller à améliorer la sécurité et le confort du site.*

### III) Propositions d'aménagement

#### 1) Logique des propositions d'aménagement

##### *a) dans l'optique d'un pôle d'échanges intermodal*

Les propositions exposées ici constituent l'aboutissement de la réflexion menée sur le secteur au cours de l'étude.

Un pôle d'échanges intermodal doit assurer un certain nombre de fonctions (figure n° 5).

Les solutions proposées ont été envisagées dans l'optique de créer un pôle intermodal. Par conséquent, les pistes d'actions définies se basent sur le recensement des principales fonctions à prendre en compte. Toutefois, elles ne sont pas exhaustives et ne permettent pas d'aboutir à un pôle d'échanges intermodal complet. Par exemple, tout ce qui concerne les correspondances entre les différents modes de transport ne sera pas développé ici.

Cette étude propose de lancer une réflexion sur la réorganisation des abords du bâtiment voyageurs de la gare ferroviaire afin de faciliter l'interconnexion des différents modes de transport, tout en assurant la sécurité des usagers.

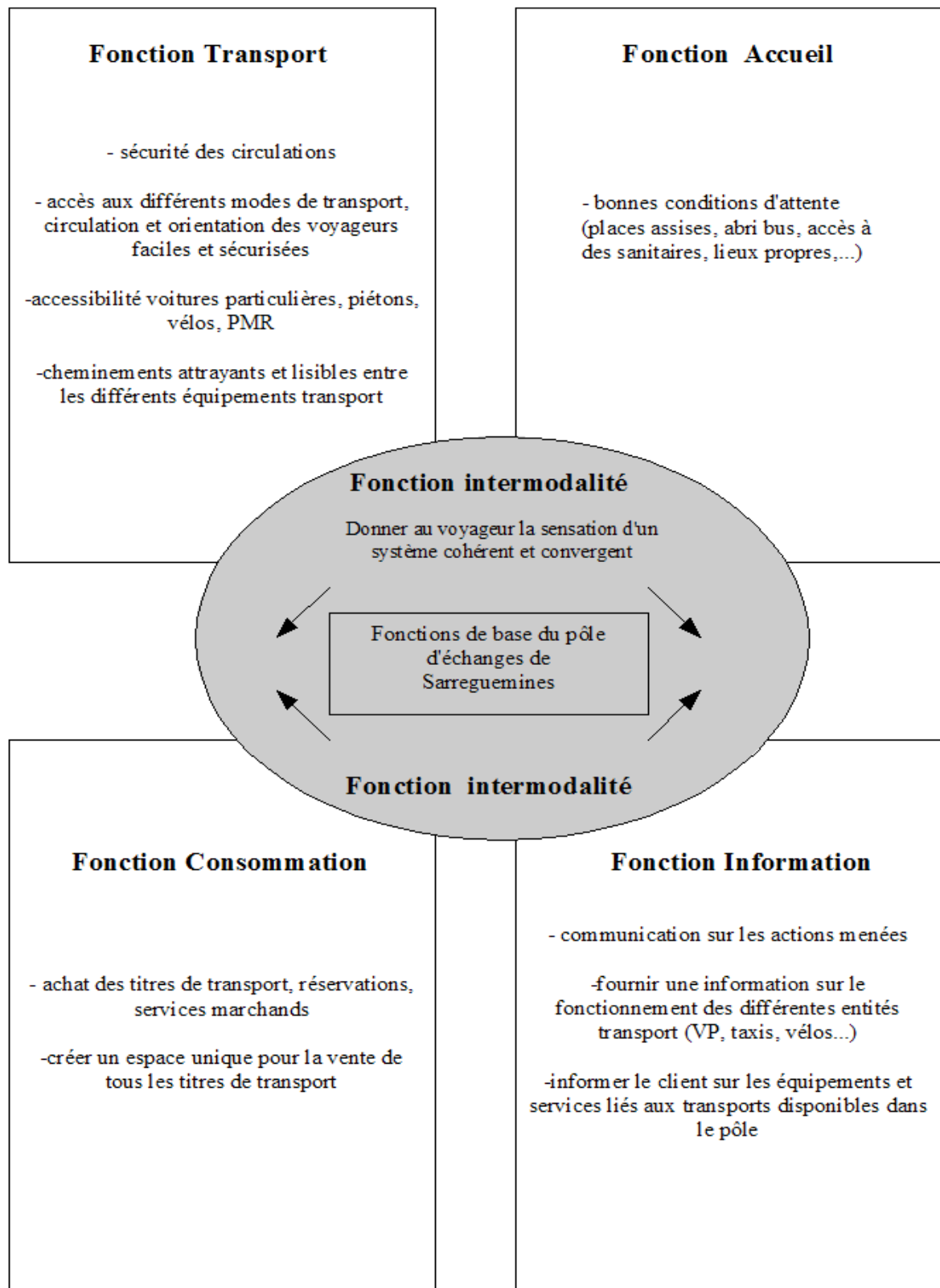


Figure n° 5 : Schéma des fonctions de base que le pôle intermodal doit remplir

### *b) pistes d'action*

Les solutions apportées sont prévues pour s'articuler entre elles de façon à répondre au mieux à l'ensemble des dysfonctionnements considérés.

Les propositions visent à apporter des solutions qui concernent essentiellement les voyageurs qui se rendent à la gare en voiture particulière afin de fluidifier les différents mouvements sur le site et à améliorer les cheminements piétons. Il faudra veiller au confort, à la cohérence, à la lisibilité et à la sécurité de ces cheminements.

Il semble donc que ce projet doit viser tout d'abord à :

- réorganiser l'espace de la place
- repenser l'offre en parking
- sécuriser les cheminements piétonniers depuis le centre ville et entre les différents équipements de transport
- positionner au plus près des accès aux quais une dépose minute, la station de taxis et des emplacements pour les personnes à mobilité réduite

Il ne faudra pas négliger le traitement paysager. Cela permettra de rendre le site plus agréable et de lui assurer une meilleure intégration dans le tissu urbain, la logique de la ville étant de multiplier les espaces verts. Mais ce n'est pas toujours facile à appliquer pour un site qui se veut fonctionnel.

## **2) Réorganisation de l'espace pour améliorer l'accès à la gare**

### *a) la mise en place d'une dépose minute*

D'après les comptages réalisés sur le terrain, l'aire de dépose minute devra être accessible simultanément à 5 véhicules. L'objectif de sa réalisation est de répondre aux problèmes des usagers par les actions suivantes :

- supprimer les conflits entre véhicules lors des arrêts sur la voie de circulation
- supprimer les conflits piétons/voitures
- diminuer les perturbations de la circulation aux heures de pointe

Ce parking permettra aux voyageurs de descendre en toute sécurité directement sur le trottoir. Les manœuvres de réinsertion dans le flot de véhicules seront également plus faciles.

Le fonctionnement d'un tel parking nécessite qu'en permanence des places soient disponibles. Cela n'est possible qu'avec un stationnement de très courte durée. Par conséquent, seules les personnes déposant quelqu'un à la gare pourront s'y arrêter, puisque leur immobilisation sera très courte. Par contre, les personnes venant chercher quelqu'un ne pourront pas fréquenter ce parking. En effet, elles doivent souvent stationner plus longtemps, notamment lors d'un retard de train.

Les places de stationnement actuelles qui sont perpendiculaires au trottoir seront supprimées et remplacées par la zone de dépose minute. Cette zone mesurera 2,50 mètres de large et 30 mètres de long. Afin de bien mettre en évidence le parking, on appliquera une résine de couleur différente et un marquage au sol indiquera « dépose minute ». Toujours par souci de visibilité, on mettra une signalisation verticale adaptée. Cela pourra être un panneau d'interdiction de stationner assorti de deux panneaux « stationnement gênant » et « dépose minute autorisée ».

Pour bien délimiter la zone de dépose minute par rapport à l'espace de circulation, on positionnera des bornes tous les 2 mètres.

Le rond-point fera également l'objet d'une modification : il sera agrandi pour clarifier la circulation. En effet, l'espace de circulation sera ainsi moins vaste et plus ordonné. De plus, les automobilistes arriveront devant le bâtiment voyageurs perpendiculairement à l'entrée de la gare, ils pourront donc plus facilement utiliser le parking de dépose minute.



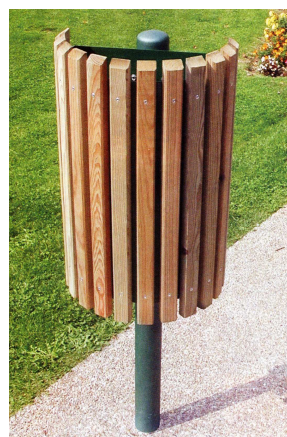
### *b) station taxis*

Il est nécessaire de rapprocher la station taxis de l'entrée de la gare et de sécuriser son accès pour les piétons en créant un passage piétons. L'accès aux taxis ne se fera plus que d'un seul côté pour des raisons de sécurité. La station taxis pourra accueillir 4 voitures simultanément, elle mesurera 24 mètres de long et 2,50 mètres de large. Un marquage au sol indiquera « TAXIS » pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. Les taxis auront donc un couloir qui leur sera réservé.

On disposera un abri de 2,70 mètres sur 1,60 mètres pour les passagers attendant les taxis. Il sera équipé d'un banc et d'une poubelle. Le numéro de téléphone permettant de joindre 7 jours sur 7 un taxi sera inscrit sur l'un des côtés de l'abri.



**Photo n° 32 : Abri pour les clients des taxis**



**Photo n° 33 : Corbeille décorée en bois qui s'intègre bien au paysage**

Source : Catalogue Equip'Urbain, 2005

### *c) traitement paysager*

Pour réduire la place des voitures dans le carrefour, on aménagera à la place de l'actuelle station taxis un espace vert.

- Un chemin piétonnier permettra aux voyageurs de traverser la place en sécurité.
- On y plantera un *GLEDITSIA triacanthos* Inermis (Févier inerme). C'est un arbre à port large, très résistant, qui se comporte très bien en ville. Il peut atteindre 15 à 20 mètres. Il a de belles couleurs automnales jaunes d'or.

En plus de l'apport esthétique, cela permettra d'avoir une zone ombragée sur la place, ce que demandent, depuis plusieurs années déjà, les chauffeurs de taxis.



Source : Pépinières Guillot-Bourne S.A.

**Photo n° 34 : Un GLEDITSIA triacanthos Inermis**

- Sur le reste de l'îlot, on sèmera du gazon .

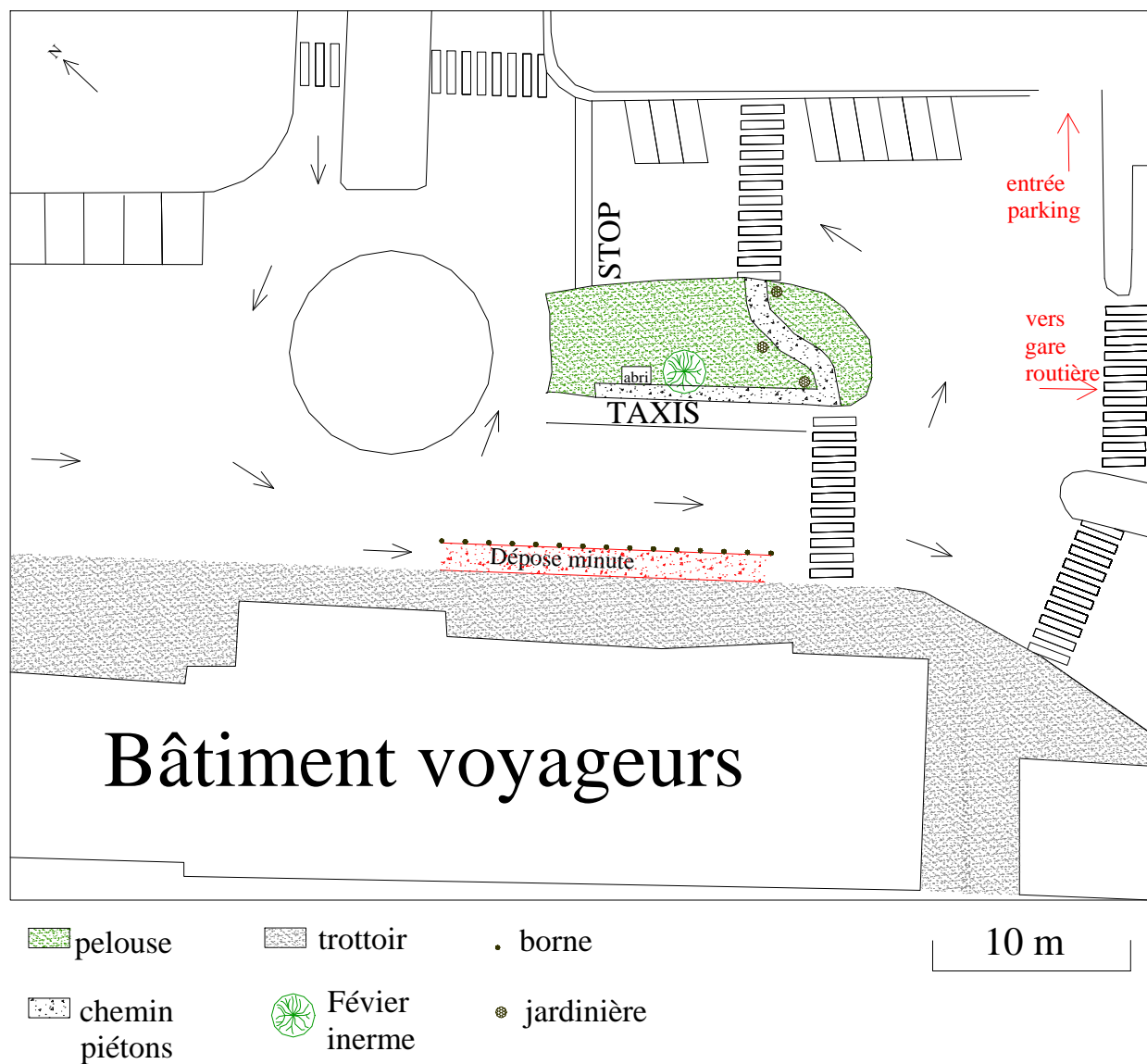
Lors de ces travaux, il faudra également veiller à la réfection de l'enrobé.

On remplacera le mobilier urbain de l'ensemble de la place par du matériel neuf. On pourra par exemple installer des jardinières en forme de vasques pour embellir le site.



Source : Catalogue Equip' Urbain 2005

**Photo n° 35 : Une jardinière vasque en béton**



Auteur: Aurélie ALTENBURGER, 2006

Carte n° 11 : Réaménagement de la place de la gare



d) *passage piétons*

Des passages piétons permettront d'accéder à la station taxis en toute sécurité. Un passage reliera la gare ferroviaire à la station et un autre à l'avenue de la gare. Par contre, le passage existant le long du rond point, jugé dangereux, sera supprimé. On ajoutera également un passage au niveau du snack La Lorraine.

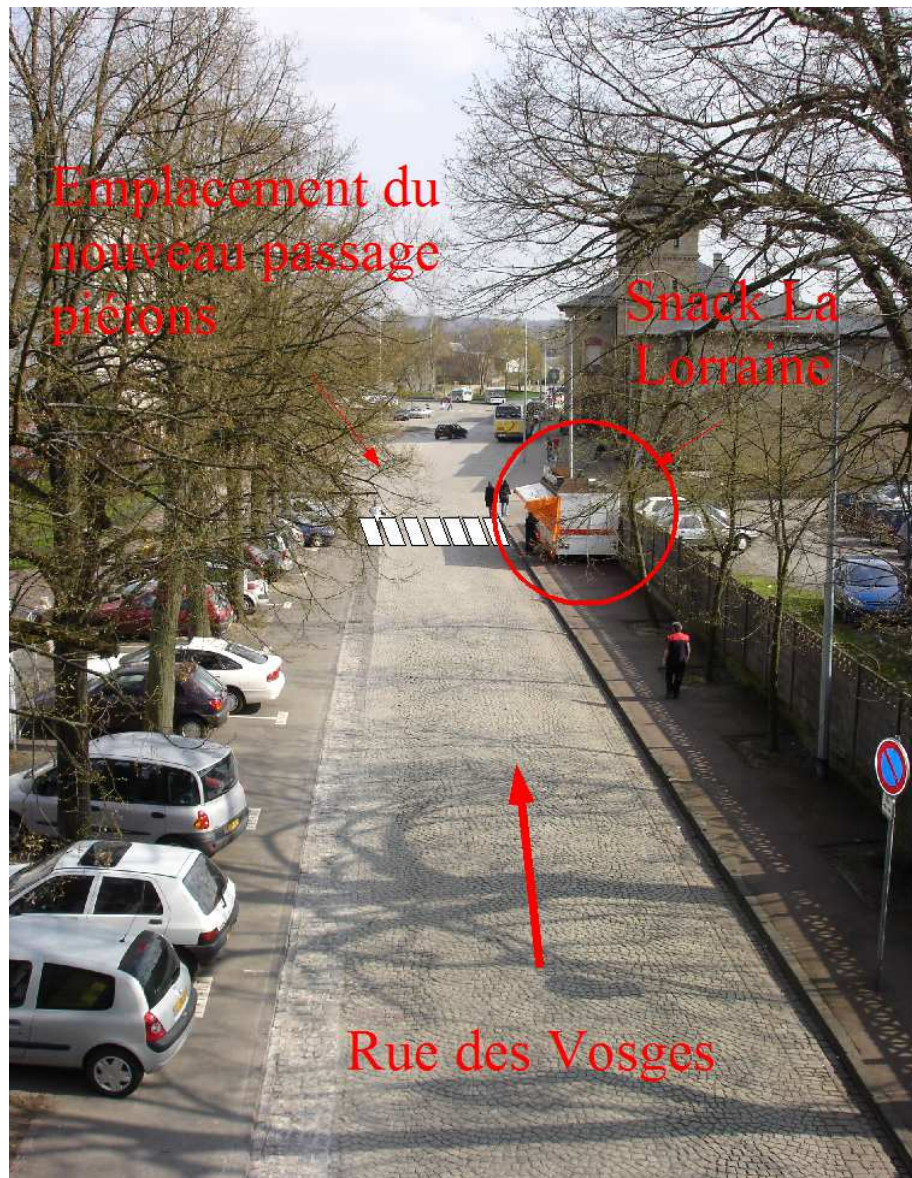


Photo n° 36 : Visualisation de l'emplacement du nouveau passage piétons rue des Vosges



Ce dernier permettra aux personnes venant à pied du centre ville en passant par le tribunal de se rendre à la gare. Un agréable chemin piétonnier à travers des espaces verts permet de rejoindre la rue des Vosges à partir du tribunal, mais ensuite plus rien n'est aménagé pour les piétons.



**Photo n° 37 : Le tribunal et les espaces verts**

Les traversées piétonnes présenteront des bateaux pour faciliter le passage entre la gare routière et la gare SNCF. Cela n'est pas le cas actuellement, alors que les bateaux seraient très utiles sur le site de la gare, puisque ils assurent un cheminement plus facile pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi pour les voyageurs tirant des valises.

### 3) La création d'un parking sur l'emplacement du « parking sauvage »

#### a) enjeux d'une telle réalisation

Ces travaux ont pour objectif de répondre aux besoins en stationnement de la ville, mais aussi de la SNCF avec l'arrivée du TGV Est. Comme nous l'avons vu précédemment, la majorité des personnes qui stationnent près de la gare le font pour une raison liée au quartier, et pas au pôle d'échanges.

Ce parking sera gratuit. La gratuité et la situation du parking en entrée de ville et à proximité du centre ville inciteront les personnes venant à Sarreguemines à s'y garer. Cela permettra donc de limiter la pénétration automobile en centre ville. Cela va dans le sens des projets de la commune. En effet, l'objectif, à long terme, des acteurs locaux est de promouvoir l'utilisation des axes et parkings périphériques pour désengorger le centre ville.

A l'heure actuelle, il est difficile pour la SNCF d'estimer le nombre de places supplémentaires nécessaires à l'avenir. Selon la Mairie, la demande future nécessiterait un ajout d'environ 250 places.

Les commerçants des rues avoisinantes à la gare se plaignent actuellement de n'avoir pas de places attribuées et de devoir stationner sur des places payantes sans pouvoir bénéficier de tarifs avantageux. Il serait donc préférable que le nouveau parking ne se limite pas à 250 places, mais qu'il prenne également en compte les besoins des personnes travaillant sur le quartier.



**Photo n° 38 : La Cour aux Marchandises où sera réalisé le nouveau parking**

Il faudra alors construire un nouveau parking d'un peu plus de 300 places dans la Cour aux Marchandises, après la dépose des anciennes voies fret. Ce scénario implique également la démolition des anciennes douanes et de la petite halle. Ces bâtiments sont depuis de nombreuses années laissés à l'abandon car inutiles. Ils mesurent respectivement 30,5 mètres de long et 9,5 mètres de large et 22,5 mètres de long et 9,5 mètres de large. Par contre, le bâtiment de la grande halle ne sera pas détruit. En effet, la mairie envisage de le réhabiliter, et peut-être de le transformer en salle d'expositions. Pour l'instant, cette idée n'est qu'à l'état de projet et rien n'a encore été décidé.



**Photo n° 39 : Les anciennes douanes et la petite halle qui seront amenées à être détruites**

Les emplacements de parking devant les anciennes douanes sont actuellement réservés au personnel SNCF. Les places sont au nombre de 10.

*b) présentation du nouveau parking (voir carte n° 12) :*

Les quatre premières places situées à l'avant du parking, du côté de la gare, seront réservées aux personnes à mobilité réduite. Les autres places (du même côté) seront limitées à 30 minutes. Elles serviront donc avant tout aux personnes venant chercher quelqu'un à la gare ou accompagnant des voyageurs jusqu'au départ du train.

Les places situées à l'avant du parking, mais du côté de la gare routière, seront quant à elles réservées au personnel SNCF.

Un rond point permettra aux automobilistes de faire demi-tour pour sortir du parking sans faire le tour de la totalité du parking.

Tout le long du parking et entre les rangées des emplacements, on créera un trottoir relativement large pour faciliter l'accès à la gare aux voyageurs tirant des valises. Ainsi, ils n'auront plus besoin de slalomer entre les voitures et seront en sécurité.

Le parking devra être bien éclairé pour éviter les vols.

Il est nécessaire de refaire tout le revêtement du sol du parking.

*c) traitement paysager*

- Il faudra valoriser le chemin piétonnier qui longe les quais. On sèmera donc du gazon entre le trottoir et les quais sur 173 mètres de long, soit jusqu'au bout du parking. On installera sur cette bande verte des jardinières d'aspect bois (1000\*600\*H.600). On les disposera tous les 10 mètres.



Source : Catalogue Equip' Urbain 2005

**Photo n° 40 : Une jardinière béton aspect bois**

- On plantera des arbres au sein du parking. Ce dernier se décompose en 3 rangées, celle du milieu étant double. Par conséquent, on peut envisager la plantation de 2 espèces d'arbres différentes, une pour les rangées extérieures et une pour la rangée du milieu. Par souci d'esthétisme, on placera les arbres en quinconce.

- Les arbres du milieu seront plus massifs, comme par exemple des QUERCUS coccinea (Chêne écarlate). Ce sont des arbres qui ont une très belle coloration rouge foncé en automne. Ils mesurent 15 à 20 mètres de hauteur, et 7 à 8 mètres de large. On en plantera tous les 17 mètres.
- Pour les deux autres rangées, on choisira des PRUNUS maackii Amber Beauty (Cerisier de Mandchourie). Ce sont des arbres d'ornement à l'écorce bronze doré exfoliant en rubans et à fleurs blanches. Ils mesurent 8 à 10 mètres de haut et 5 mètres de large. Pour respecter la disposition en quinconce, on les espacera également de 17 mètres.





Source personnelle

**Photo n° 41 : Un PRUNUS maackii Amber Beauty**



Source : Pépinières Guillot-Bourne S.A.

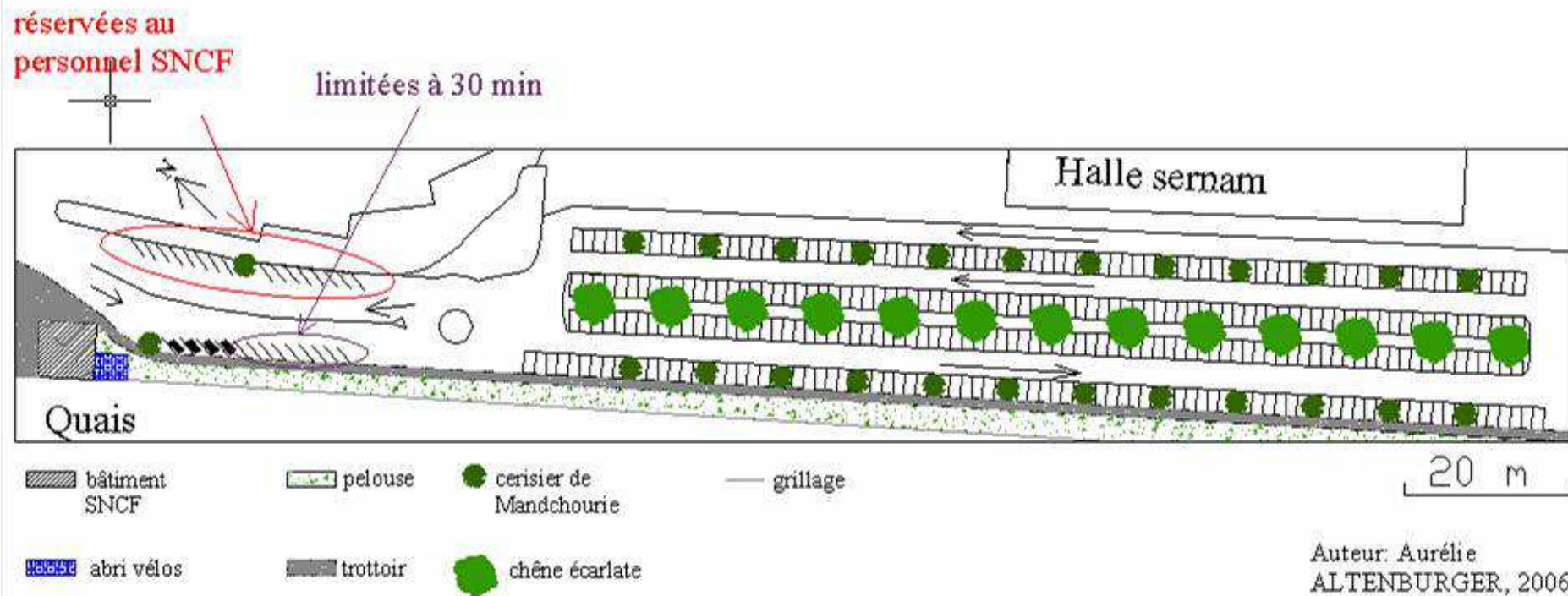
**Photo n° 42 : Un QUERCUS coccinea**

*e) parc à vélos*

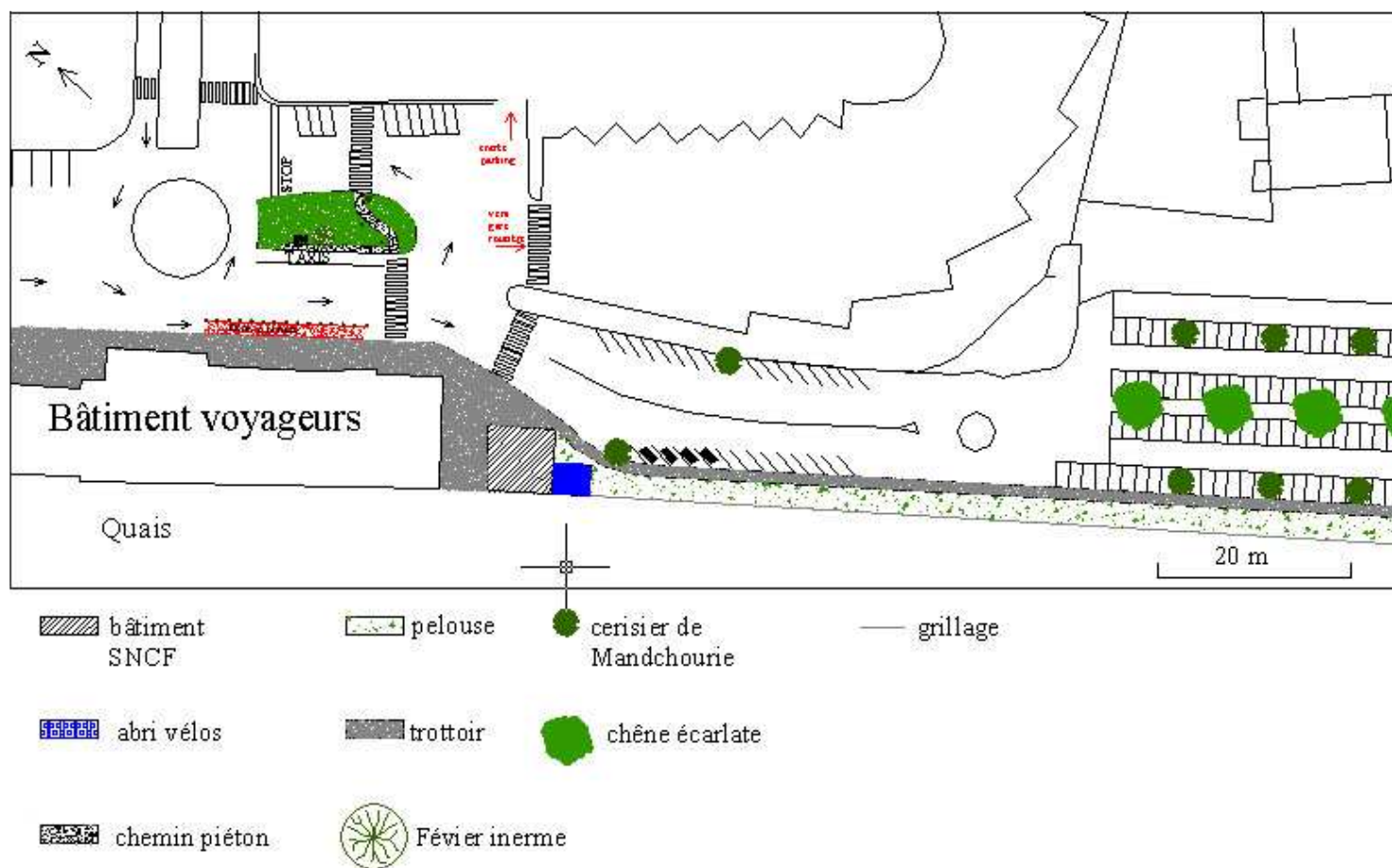


**Photo n° 43 : Actuellement, seules deux bornes pour vélos se trouvent sur le site de la gare**

Un parc à vélos d'environ 20 places sera installé à l'emplacement des anciennes douanes, du côté des quais. Il permettra de promouvoir l'utilisation des moyens de transport « doux », même si l'on peut regretter l'absence de pistes cyclables sur le site. Le parc sera visible depuis le parvis ce qui n'était pas le cas avant. En effet, de nombreux passagers ignorent encore la présence de ces deux bornes vélo. Cet équipement doit être éclairé pour dissuader le vandalisme.



Carte n° 12 : Croquis de l'aménagement du nouveau parking



Auteur: Aurélie ALTENBURGER, 2006

Carte n° 13 : Visualisation de l'accès au parking depuis la place de la gare

#### **4) Solutions permettant d'améliorer l'utilisation des transports en commun**

Face à l'utilisation abusive de la voiture, il est nécessaire de promouvoir les transports collectifs en les rendant plus attractifs. Le développement de l'intermodalité pourra s'effectuer avec la création de parc relais en périphérie de la ville de Sarreguemines, là où le réseau de transports en commun est le plus dense. La communauté d'agglomération Sarreguemines Confluences s'interroge sur ce projet, mais sa réalisation n'est pas encore à l'ordre du jour.

Pour réduire le nombre de voitures « ventouses » sur le site, mais aussi dans une perspective de développement durable, il faut encourager la population à utiliser les transports en commun. Une solution peut consister à accorder une baisse de prix, voire même la gratuité du bus, pour les personnes en possession d'un billet SNCF dont le départ ou l'arrivée a lieu dans la journée. Pour ce faire, une campagne d'affichage doit sensibiliser les usagers à cette démarche. De plus, les aménagements concernant la réorganisation de l'espace, évoqués précédemment, permettront un accès facilité aux arrêts de bus à partir de la gare ferroviaire.

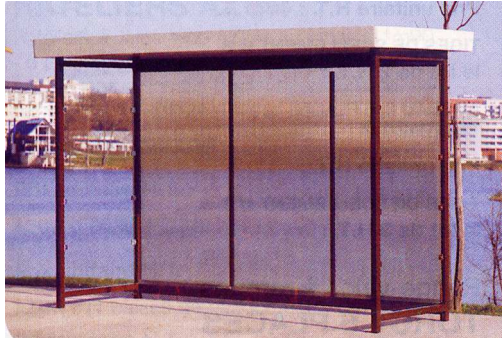
La mise en place d'un système de vente de titres de transport pour tous les réseaux simplifierait l'achat des billets pour les clients. Mais, pour l'instant, le fonctionnement des différents services de transport présents sur le site reste fragmenté. Les guichets de vente des titres de transport entre la gare routière et la gare ferroviaire sont voisins et identiques, mais pas communs.

La volonté d'évoluer vers une vente commune des titres de transport se heurte à un certain nombre de problèmes techniques. La vente des titres SNCF par du personnel non SNCF n'est pas à l'ordre du jour car elle supposerait notamment que ces personnels puissent émettre l'ensemble des titres SNCF nationaux, ainsi que les titres internationaux... La vente des titres départementaux par les agents SNCF est une décision qui est du ressort du directeur d'établissement de la gare. Il y a peu de chances que cela soit le cas en gare de Sarreguemines car depuis un mois les titres de la Saarbahn ne sont plus accessibles au guichet de la gare. En effet, selon le directeur, la vente des billets pour le tram prenait trop de temps à ses employés, sans être profitable à la SNCF.

La solution pour évoluer vers un fonctionnement moins sectoriel serait peut-être alors de confier à un prestataire une mission globale d'organisation du pôle d'échanges dans le cadre d'une délégation de service public.

Il est nécessaire d'installer un abri bus à l'emplacement de l'arrêt TER pour les autocars. Cela permettra d'améliorer les conditions d'attente pour les voyageurs. La cabine mesurera 3 mètres de long et 1,30 mètres de large. On y placera 2 banquettes plastiques d'un mètre de long chacune. La pose de 2 banquettes plutôt que d'un banc plus long permettra d'éviter que des personnes s'y installent la nuit pour dormir. Cela est important pour assurer la sécurité des lieux.





**Photo n° 44 : Abri bus qui sera installé**

Source : Catalogue  
Equip'Urbain, 2005



**Photo n° 45 : Banquette d'abri bus deux  
places (L.1m.)**

## **5) Aménagements nécessaires pour permettre l'identification du pôle d'échanges**

L'ancien logo SNCF présent sur le donjon et à l'entrée du bâtiment voyageur sera remplacé par le nouveau. Cela permettra de moderniser l'image du site.



**Photo n° 46 : Entrée du bâtiment avec l'ancien logo**



**Photo n° 47 : Entrée du bâtiment avec le nouveau logo**

Cette simulation informatique nous prouve bien que le simple changement de logo donne déjà une image plus dynamique au bâtiment.

Il faudra mettre en place un jalonnement vers les différents équipements avec les logos appropriés permettant une identification facile. Dans le hall des gares ferroviaire et routière, on installera un panneau où figurera le plan du site. Seront avant tout mis en évidence les différents parkings existants, ainsi que leurs prix et leur fonction (dépose minute, 30 minutes ou longue durée), la station taxis et l'abri vélos.

La cohérence du site passe aussi, en effet, par la signalétique. Il est primordial que les voyageurs puissent s'informer facilement sur l'offre de transport, l'environnement du site ainsi que sur la ville et la vie locale. La signalétique devra être pertinente et implantée par rapport au flux. Il faudra veiller à ce que les informations soient lisibles pour les personnes à mobilité réduite.

On positionnera sur le trottoir, devant le bâtiment voyageur, un panneau d'affichage à contenu variable dans le but de promouvoir la ville, ses activités économiques, culturelles et touristiques, ses événements...

## 6) Estimation des coûts

Le tableau suivant représente le coût estimé des travaux présentés dans le rapport.

Opérations	Quantité	Prix unitaire (HT)	Prix total (HT)
<b>Réorganisation de la place de la gare</b>			
réfection de l'enrobé sol + marquage au sol	1792	30,00 €/m <sup>2</sup>	53 760,00 €
<b>Dépose minute</b>			
modification des places existantes			
panneau interdiction de stationner	1	154,00 €	154,00 €
pannonceau	2	119,00 €	238,00 €
borne	15	106,00 €	1 590,00 €
agrandissement du rond point			à étudier
<b>Total</b>			<b>1 982,00 €</b>
<b>Station taxis</b>			
abri	1	3 305,00 €	3 305,00 €
banc pour l'abri	1	271,00 €	271,00 €
poubelle	1	147,00 €	147,00 €
GLEDITSIA triacanthos Inermis	1	400,00 €	400,00 €
jardinière vasque	3	240,00 €	720,00 €
<b>Total</b>			<b>4 843,00 €</b>
<b>Total</b>			<b>6 825,00 €</b>
<b>Création d'un nouveau parking</b>			
démolition des anciennes douanes	825	16,00 €/m <sup>3</sup>	13 200,00 €
démolition de la petite halle	1100	64,00 €/m <sup>3</sup>	70 400,00 €
parking avec 350 places avec éclairage	350	1 525,00 €	533 750,00 €
création d'une voie d'accès au parking	875	90,00 €/m <sup>2</sup>	78 750,00 €
jardinières d'aspect bois	17	475,00 €	8 075,00 €
QUERCUS coccinea	13	380,00 €	4 940,00 €
PRUNUS maackii Amber Beauty	26	350,00 €	9 100,00 €
abri pour 10 vélos	2	4 420,00 €	8 840,00 €
<b>Total</b>			<b>727 055,00 €</b>
<b>Amélioration de l'utilisation des transports en commun</b>			
abri bus	1	2 998,00 €	2 998,00 €
banquette plastique	2	271,00 €	542,00 €
<b>Total</b>			<b>3 540,00 €</b>

<b>Identification</b>			
pose de panneaux de signalétique intermodale	3	300,00 €	900,00 €
logo SNCF			à étudier
panneau d'affichage	1	194,00 €	194,00 €
<b>Total</b>			<b>1 094,00 €</b>
<b>Estimation générale</b>			<b>792 274,00 €</b>



## **7) Possibilité de répartition des financements**

L'aménagement d'un pôle d'échanges intermodal, projet à la charnière de l'urbanisme et du transport, est une opération complexe car de nombreux partenaires sont mobilisés. En effet, l'importance des coûts justifie un partenariat entre les différents acteurs institutionnels. Le comité de pilotage sera constitué des partenaires suivants :

- la ville de Sarreguemines
- la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences
- le Conseil Régional de Lorraine
- le Conseil Général de Moselle
- la SNCF

Tout ce qui concerne la problématique de stationnement et de plan de circulation : dépose minute, parkings et station taxis sera financé plus particulièrement par la ville de Sarreguemines.

La construction du parking sera prise en charge par la Communauté d'Agglomération, par la ville de Sarreguemines, par la SNCF et par le Conseil Régional.

L'amélioration de la signalétique et de la sécurité du site concernera surtout le Conseil Général.

*Dans leur ensemble, les propositions d'aménagement qui ont été faites dans cette partie prévoient :*

- *La création de 350 places de parking.*
- *La matérialisation d'une aire de dépose minute.*
- *La réorganisation de la station taxis avec la réalisation d'un espace vert.*
- *L'installation d'un parc à vélos de 20 places.*
- *La pose d'un abri bus.*
- *Le remplacement du mobilier urbain de la place.*
- *La promotion de l'utilisation du réseau de bus.*

*Ce projet qui vise à améliorer l'offre et l'organisation en stationnement ainsi que l'accessibilité à la gare est estimé à 792 274 euros HT.*

# Conclusion

Le système ferroviaire seul n'a qu'un faible pouvoir d'irrigation du territoire. La majorité de la population ne peut accéder à une gare que par un mode de transport complémentaire. La question du développement de l'intermodalité dans le quartier de la gare est donc fondamentale pour la réalisation d'une desserte ferroviaire de qualité et pour assurer son efficacité économique. Le contexte actuel, avec l'arrivée du TGV Est qui entraînera une augmentation du nombre de passagers, est propice à un réaménagement du quartier de la gare

Les propositions d'aménagement présentées dans ce rapport ont été conçues dans l'optique d'améliorer les interconnexions entre les différents modes de transport et de favoriser l'accessibilité de tous les modes. Elles prévoient de réaménager la place devant la gare, d'augmenter l'offre actuelle en places de stationnement et d'organiser les parkings de telle sorte que les usagers se garent en fonction de la durée de leur stationnement. Les automobilistes acquerront ainsi progressivement une discipline de stationnement qui sera profitable aux différentes autorités organisatrices de transport. De plus, une grande importance est accordée à l'amélioration de l'accès pour les piétons, ainsi qu'à leur sécurité. Cette nouvelle donne ainsi que la création du parking auront des effets bénéfiques pour le désengorgement du centre ville. En effet, il sera désormais judicieux de se garer sur le parking gratuit de la gare et de se rendre à pied au centre ville.

Toutefois, les fonctions que doit remplir un pôle d'échanges intermodal sont nombreuses et complexes. Toutes n'ont pas été traitées ici. On pourrait par exemple encore s'occuper de l'intérieur du bâtiment voyageurs, le rénover, le moderniser ou bien améliorer l'accès aux quais. Il serait également intéressant de mettre en place un système d'informations en temps réel pour les transports en commun.

Les enjeux d'un pôle intermodal de transports ne peuvent pas se concevoir à l'échelle de la commune. La problématique s'élargit dans l'espace et les actions portant sur les transports des voyageurs se doivent de prendre en compte l'intégralité de l'agglomération. D'ailleurs, afin d'encourager l'utilisation des transports en commun pour parvenir au site, une réflexion à l'échelle de l'agglomération serait sans doute souhaitable.

# Bibliographie

## *Ouvrages généraux*

- Complémentarité des modes de transport, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 1996
- Ernst Neufert, Les éléments des projets de construction, 8<sup>e</sup> édition, éditions Le Moniteur, 2000
- François Plassard, Transport et territoire, La Documentation française, 2003

## *Rapports*

- Stéphane Dupas , Le secteur de la gare d'Avignon (84), un potentiel intermodal à exploiter pour l'agglomération, projet individuel magistère 1<sup>ère</sup> année, mai 2001
- Yann Lelièvre, Le quartier de la gare à Vannes (56), Quels sont les aménagements envisageables dans l'attente d'un nouveau pôle d'échanges ?, projet individuel ingénieur 1<sup>ère</sup> année, mai 2003

## *Sites internet*

- [www.sarreguemines.fr](http://www.sarreguemines.fr)
- [www.agglo-sarreguemines.fr](http://www.agglo-sarreguemines.fr)

# Index des illustrations

## *Photos*

n° 1 : Le Saarbahn en gare de Sarreguemines.....	p.8
n° 2 : Les commerces de l'avenue de la Gare.....	p.13
n° 3 : Photo aérienne de l'entrée de ville.....	p.14
n° 4 : Rue principale d'accès : l'avenue de la gare.....	p.16
n° 5 : Second accès à la cour de gare, par la rue des Vosges.....	p.16
n° 6 : Photo aérienne du quartier de la gare.....	p.17
n° 7 : Le bâtiment voyageurs.....	p.18
n° 8 : Le panneau avec le plan de Sarreguemines.....	p.19
n° 9 : Panorama de la place de la gare.....	p.19
n° 10 : La gare routière de Sarreguemines.....	p.19
n° 11 : Les quais du réseau TIM.....	p.20
n° 12 : L'arrêt de réseau CABUS.....	p.20
n° 13 : Voie qu'empruntent les bus et les cars pour se rendre derrière le bâtiment.....	p.21
n° 14 : Espace de circulation derrière le bâtiment de la gare routière.....	p.21
n° 15 : Entrée du parking à partir de la place de la Gare.....	p.27
n° 16 : Des automobilistes stationnent en dehors des emplacements prévus, faute de place.....	p.27
n° 17 : Le parking « sauvage ».....	p.27
n° 18 : Visualisation du panneau sens interdit dans le rond point.....	p.29
n° 19 : Traversées piétonnes illicites.....	p.29
n° 20 : Traversée dangereuse avec la circulation motorisée dans le dos des piétons.....	p.30
n° 21 : Aucun passage piétons pour accéder à la station taxis.....	p.30
n° 22 : Les problèmes de circulation dus au manque de marquage au sol.....	p.31
n° 23 : Voitures se garant en double file pour déposer les passagers.....	p.32
n° 24 : Voitures se garant au milieu du carrefour et à la station de taxis.....	p.32
n° 25 : L'arrêt TER pour autocars.....	p.32
n° 26 : Etat du sol devant le bâtiment voyageurs.....	p.33
n° 27 : Etat du sol devant la station taxis.....	p.33
n° 28 : Etat du sol du parking.....	p.33
n° 29 : Mise en évidence de la vétusté du mobilier.....	p.33
n° 30 : Mise en évidence de la vétusté du mobilier.....	p.33
n° 31 : Mise en évidence de la vétusté du mobilier.....	p.33
n° 32 : Abri pour les clients des taxis.....	p.39
n° 33 : Corbeille décorée bois qui s'intègre bien au paysage.....	p.39
n° 34 : Un GLEDITSIA triacanthos Inermis.....	p.40
n° 35 : Une jardinière vasque en béton.....	p.40
n° 36 : Visualisation de l'emplacement du nouveau passage piétons rue des Vosges.....	p.42
n° 37 : Le tribunal et les espaces verts.....	p.43
n° 38 : La Cour aux Marchandises où sera réalisé le nouveau parking.....	p.44
n° 39 : Les anciennes douanes et la petite halle qui seront amenées à être détruites.....	p.45
n° 40 : Une jardinière béton aspect bois.....	p.46
n° 41 : Un PRUNUS maackii Amber Beauty.....	p.47
n° 42 : Un QUERCUS coccinea.....	p.47
n° 43 : Actuellement, seules deux bornes pour vélos se trouvent sur le site de la gare.....	p.47
n° 44 : Abri bus qui sera installé.....	p.51
n° 45 : Banquette d'abri bus deux places (L.1m.).....	p.52
n° 46 : Entrée du bâtiment avec l'ancien logo.....	p.52
n° 47 : Entrée du bâtiment avec le nouveau logo.....	p.51



## *Cartes*

n° 1 : Localisation de Sarreguemines à l'échelle nationale.....	p.4
n° 2 : Localisation de Sarreguemines à l'échelle régionale.....	p.5
n° 3 : La Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences.....	p.6
n° 4 : La desserte routière de l'agglomération.....	p.9
n° 5 : Localisation des aéroports.....	p.10
n° 6 : Localisation de la gare.....	p.13
n° 7 : Le secteur de la gare.....	p.15
n° 8 : Schéma fonctionnel du site.....	p.15
n° 9 : Le zonage du POS dans le secteur de la gare.....	p.22
n° 10 : Visualisation de l'offre en stationnement.....	p.26
n° 11 : Réaménagement de la place de la gare.....	p.41
n° 12: Croquis de l'aménagement du nouveau parking.....	p.48
n° 13: Visualisation de l'accès au parking depuis la place de la gare.....	p.49

## *Figures*

n° 1 : Raisons de la présence sur le pôle.....	p.23
n° 2 : Enquête de satisfaction.....	p.24
n° 3 : Raisons du stationnement.....	p.24
n° 4 : Durée du stationnement.....	p.25
n° 5 : Schéma des fonctions de base que le pôle intermodal doit remplir.....	p.36

# Glossaire

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>I) L'AGGLOMERATION SARREGUEMINOISE .....</b>	<b>5</b>
1) PRESENTATION DU TERRITOIRE.....	5
a) situation géographique .....	5
b) une agglomération porteuse d'ambitions.....	6
c) Une importante vitalité démographique .....	7
2) SARREGUEMINES, L'EUROPEENNE.....	8
a) une situation stratégique au cœur de l'Europe.....	8
b) ...exploitée au quotidien.....	8
3) UN NŒUD AUTOROUTIER, FERROVIAIRE ET FLUVIAL.....	10
a) la desserte routière .....	10
b) la desserte ferroviaire .....	10
c) la desserte maritime .....	11
d) la desserte aérienne .....	11
4) TRANSPORTS AU SEIN DE L'AGGLOMERATION .....	12
a) le réseau de transport communautaire.....	12
b) le réseau TER.....	12
c) le réseau TIM.....	12
5) PROJETS D'AVENIR .....	13
<b>II) LE SECTEUR DE LA GARE .....</b>	<b>14</b>
1) PRESENTATION DE LA ZONE D'ETUDE .....	14
a) un site à proximité du centre-ville .....	14
b) accès au pôle d'échanges.....	15
c) bâtiments pour le transport.....	19
d) emprise foncière et règlement d'urbanisme .....	22
2) ANALYSE FONCTIONNELLE DU POLE D'ECHANGES .....	24
a) raison de la présence sur le pôle.....	24
b) enquête de satisfaction .....	24
c) les raisons du stationnement.....	25
d) la durée du stationnement.....	26
3) UNE OFFRE EN STATIONNEMENT QUI FAIT DEFAT .....	27
4) MAUVAISE ORGANISATION DES ESPACES GENERATRICE D'INSECURITE.....	30
a) Au niveau du rond-point .....	30
b) au niveau de la station de taxis .....	31
c) pour les automobilistes .....	32
5) UNE IMAGE DU SECTEUR QUI LAISSE A DESIRER .....	34

<b>III) PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>36</b>
1) LOGIQUE DES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT .....	36
a) <i>dans l'optique d'un pôle d'échanges intermodal</i> .....	36
b) <i>pistes d'action</i> .....	38
2) REORGANISATION DE L'ESPACE POUR AMELIORER L'ACCES A LA GARE .....	39
a) <i>la mise en place d'une dépose minute</i> .....	39
b) <i>station taxis</i> .....	40
c) <i>traitement paysager</i> .....	40
d) <i>passage piétons</i> .....	43
3) LA CREATION D'UN PARKING SUR L'EMPLACEMENT DU « PARKING SAUVAGE » .....	45
a) <i>enjeux d'une telle réalisation</i> .....	45
b) <i>présentation du nouveau parking (voir carte n° 12) :</i> .....	46
c) <i>traitement paysager</i> .....	47
e) <i>parc à vélos</i> .....	48
4) SOLUTIONS PERMETTANT D'AMELIORER L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN .....	51
5) AMENAGEMENTS NECESSAIRES POUR PERMETTRE L'IDENTIFICATION DU POLE D'ECHANGES	53
6) ESTIMATION DES COUTS .....	54
7) POSSIBILITE DE REPARTITION DES FINANCEMENTS .....	56
 <b>CONCLUSION.....</b>	 <b>57</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>58</b>
<b>INDEX DES ILLUSTRATIONS .....</b>	<b>59</b>

# Résumé

Sarreguemines, sous-préfecture de Moselle comptant presque 24 000 habitants, profite de sa position de ville frontalière pour entretenir des liens serrés avec l'Allemagne, et plus particulièrement avec le Land de Sarre. Depuis 1997, Sarreguemines et Sarrebruck (capitale de la Sarre) sont reliées par un tramway. Le TGV Est, prévu pour 2007, desservira la gare de Sarrebruck, ce qui entraînera forcément une augmentation du flux de passagers en gare de Sarreguemines.

Or, à ce jour, l'organisation du quartier de la gare n'est pas optimale et l'offre en stationnements ne couvre même pas les besoins actuels. La gare de Sarreguemines et ses abords connaissent aujourd'hui des dysfonctionnements liés notamment aux conflits routiers entre les voitures, les transports en commun et les piétons. Le site, difficile d'accès, n'est pas sécurisé pour les piétons.

Face à ces problèmes, il convient d'étudier des aménagements adaptés pour ce quartier et qui permettent d'améliorer l'intermodalité du site. Il est ainsi envisagé de réorganiser l'espace pour assurer une interconnexion entre les différents modes de transports, tout en garantissant la sécurité du piéton. L'offre en stationnement sera augmentée et une dépose minute sera créée. Parallèlement, d'autres aménagements ponctuels seront apportés afin de répondre à un maximum de dysfonctionnements. Les solutions ont été choisies de telle sorte qu'elles soient cohérentes entre elles et qu'elles participent à l'intermodalité du pôle d'échanges.

**Mots clefs :** Gare / Pôle d'échanges / Intermodalité / Accessibilité / Stationnement / Dépose minute/ Station taxis