



RELEVÉ DE DÉCISIONS
28 novembre 2016
Réunion de la commission mobilités du SCOT

Rédacteurs :	Rémi LE FUR, Louis BOULANGER (INDDIGO)
Relecture	Marie-Christine KARAS, SCOTSAR
Diffusion :	Par courrier électronique
Nb pages (celle-ci incluse)	2

Présents :

Cf. feuille d'émargement

1 OBJECTIFS DE LA RÉUNION

L'objectif de la réunion était de préciser le PADD sur le volet mobilités et notamment le rôle des gares au sein du territoire.

2 SYNTHÈSE DE PROPOSITIONS

2.1 STRUCTURATION DES GARES

Globalement, les gares sont à considérer comme des entrées/sorties du territoire du SCoT depuis l'extérieur, mais pas comme des lieux de cabotage.

- **Gare de Berthelming :**
 - Gare peu fréquentée actuellement, principalement pour les actifs travaillant sur Metz ;
 - Statut quo préconisé.
- **Gare de Igney-Avicourt :**
 - Peu d'opportunités sur cette gare car en limite de territoire et en frange de la commune d'Avicourt ;
 - Statut quo préconisé (pas de densification de l'habitat autour de la gare ni restructuration prioritaire du pôle) ;
 - Mise en cohérence avec le SCoT sud 54 en ce qui concerne la vocation de ce secteur.
- **Gare de Sarrebourg :**
 - Plusieurs projets urbains existent à proximité de la gare de Sarrebourg, avec des échéances et probabilités de réalisations diverses :
 - Parking relais (gratuit) au niveau du site Sernam ;
 - Parking payant en silo à proximité directe de la gare ;
 - Restructuration de la gare routière afin de sécuriser les montées et descentes des usagers ;
 - Sécurisation des cheminements doux (piétons et vélos) en connexion avec le centre ville ;
 - Par ailleurs, plusieurs parcelles actuellement propriétés de la SNCF (délaissés ferroviaires) qui pourront être à terme réaffectées vers d'autres usages.

- Une urbanisation côté Nord est complexe du fait de la présence du lit de la Sarre (zone inondable) ;
- Cette gare revêt donc un double objectif d'amélioration de la desserte tous modes et de densification de l'urbanisation dans un rayon de 500 m (coté sud uniquement).
- **Gare de Réding :**
 - Cette gare est le pendant de la gare de Sarrebourg pour ce qui est de l'axe Metz – Strasbourg ;
 - Elle assure une fonction de desserte depuis les communes du quart Nord-Est du territoire, qui ne souhaitent pas forcément rentrer dans Sarrebourg ;
 - La densification de l'habitat est à développer sur cette gare, dans un rayon de 500 m autour de la gare, mais côté Nord (pour les mêmes raisons que Sarrebourg) ;
 - Les liens entre les gares de Sarrebourg et Réding sont à renforcer (transports collectifs, modes actifs, route), afin de maximiser l'attractivité de l'agglomération depuis l'extérieur.
- **Gare de Lutzelbourg :**
 - Cette gare est localisée au sein d'un relief très contraint ;
 - La vocation de gare relais sera renforcée, notamment depuis les communes à proximité, afin de délester la gare de Saverne, ce qui implique une capacité du parking à renforcer ;
 - L'urbanisation autour de cette gare n'a que peu de sens actuellement.

2.2 DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

- Le développement des modes actifs en accès aux gares se fait prioritairement en rabattement vers la gare de Sarrebourg, depuis les autres centralités du pôle aggloméré (Réding, Buhl-Lorraine, Niderviller) ;
- Le lien entre les gares de Sarrebourg et Réding semble constituer une priorité ;
- L'accessibilité cyclable doit également être renforcée vers les lieux d'emplois et en accompagnement du développement touristique du territoire (véloroutes, accès aux sites touristiques majeurs...) ;
- Pour les autres gares, l'accès aux centralités à proximité est à développer, même si les questions de reliefs limitent fortement le potentiel cyclable hors vélo à assistance électrique (exemple cité de la gare de Lutzelbourg).

2.3 DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE

- Le développement de parking de covoiturage est à envisager au niveau de chacun des pôles de l'armature urbaine du SCOT.
- Un parking peut également s'envisager à de l'intersection à Héming.

2.4 STRUCTURATION DE L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Elle sera à l'avenir davantage basée sur le ramassage scolaire qui assure l'essentiel du financement des lignes (le Conseil départemental transmettra la carte des lignes scolaires).

3 SUITE DE LA DEMARCHE

Engagement de la réflexion sur le DOO début 2017.

Sans remarque de la part du maître d'ouvrage dans les 8 jours qui suivent sa diffusion, ce compte rendu sera considéré comme validé.

Pour tout renseignement complémentaire :

*Rémi LE FUR - INDDIGO
Email : r.lefur@inddigo.com*