



Novembre 2016

Valoriser et (re)composer les espaces Gare

Gare d'Ancy-sur-Moselle

Sommaire

1	Préambule	4
2	Pôle de proximité du quart sud-ouest du SCoTAM	6
3	La gare au sein du réseau ferroviaire régional	7
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare	13
5	Potentiels de mutation et projets	17
6	Diagnostic de l'intermodalité	18
7	Enjeux et Préconisations	20

En partenariat avec



1	Préambule	4
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
2	Ancy-Dornot, pôle de proximité du quart sud-ouest du SCoTAM	6
	Un pôle de proximité en trait d'union de deux pôles de niveau supérieur	
3	La gare d'Ancy-Dornot au sein du réseau ferroviaire régional	7
	Une aire d'attraction très limitée	
	Une offre en forte augmentation	
	Une gare essentiellement fréquentée par les scolaires	
	Les grandes caractéristiques de l'accessibilité modale	
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare	13
	Cadrage communal	
	Une gare en frange mais peu éloignée des fonctions urbaines	
	Un développement urbain qui tend à s'éloigner de la gare	
	Un secteur gare inscrit dans des milieux naturels reconnus	
5	Potentiels de mutation et projets	17
	Des potentialités de développement contraintes et restreintes	
6	Diagnostic de l'intermodalité	18
	Une bonne accessibilité routière	
	Une offre de stationnement à priori suffisante, mais peu qualitative	
	Desserte TC de la gare: une offre alternative à mieux coordonner vers/depuis Gorze ?	
	La marche, mode naturel; le stationnement des vélos impossible	
	Synthèse et enjeux	
7	Enjeux et Préconisations	20
	Mobilité	
	Densité et potentiel foncier	
	Fonctions urbaines	
	Cadre urbain et paysager	
	Espaces publics	

/ Contexte de l'étude

A travers son DOO (document d'orientation et d'objectifs), le SCoTAM préconise (cible 5.2 et 9.4) l'amélioration de l'accessibilité à l'offre de transports en commun et une meilleure cohérence entre politiques de transport et d'urbanisme.

Dans un contexte de congestion du réseau routier en heure de pointe, notamment sur l'A31, les déplacements en TER se sont positionnés comme une alternative crédible et plébiscitée par la population. Cet engouement pour les transports ferroviaires se caractérise par une forte hausse de la fréquentation de l'offre TER : + 42% de voyageurs/km entre 2006 et 2011.

Cette nouvelle influence contribue au regain d'attractivité des secteurs gares avec l'émergence d'enjeux en termes de mobilité et d'urbanisme auxquels il est important de répondre. Avec une influence en forte croissance, le secteur gare devient un lieu d'échanges multimodaux avec un rôle de rabattement de plus en plus important. L'organisation des espaces environnants de la gare constitue un véritable enjeu pour faciliter les échanges entre les différents modes. Ce regain d'attractivité repositionne les gares et leurs quartiers au centre des dynamiques urbaines. Au sein des communes, la gare devient une composante urbaine majeure autour de laquelle s'articulent (ou peuvent s'articuler) l'habitat, l'économie, les équipements/services,...

Dès lors, la bonne appréciation des enjeux et des interdépendances entre les différents domaines mobilité et urbanisme doivent permettre de renforcer la centralité des secteurs gare et leur rôle de relais, d'intermédiaire entre le bassin de vie et les principales agglomérations.

i Rappel

En 2016, le Conseil Régional disposera d'une nouvelle offre de cadencement conduisant à d'importantes évolutions de l'offre. Pour certaines gares, la desserte TER à heure fixe s'accompagnera d'une forte croissance de l'offre (par rapport à 2014) laissant suggérer une augmentation de la fréquentation.

/ Objectifs

L'objectif de cette démarche d'accompagnement est triple :

- mettre à disposition une connaissance et une analyse de l'ensemble des secteurs gare du SCoTAM,
- définir les conditions de valorisation des espaces autour des gares et avec les gares par une approche intégrée de développement urbain et ferroviaire,
- proposer aux collectivités un ensemble de recommandations (générales, voire individuelles) et les moyens de leur mise en œuvre pour répondre aux attentes du SCoTAM et faciliter la définition de leurs politiques foncières.

L'étude s'attachera à faire émerger les enjeux des secteurs gares du SCoTAM en termes de fonctionnement (à l'échelle du SCoTAM et du quartier gare), de potentiels de développement (foncier disponible/mutable, contraintes...), de dynamisme (démographique, économique,...), et d'attractivité (cadre paysager, services/équipements...).

Cette étude se décompose en plusieurs phases alimentées par des échanges (commissions, ateliers, rencontres EPCI/Communes/Partenaires,...).

A l'exception de la gare de Metz-Ville, cette étude portera sur l'ensemble des gares du territoire du SCoTAM.

i Définition du quartier gare

Pour cette étude, la définition du quartier gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la gare. Le choix de ce périmètre a été arrêté au regard du temps de parcours que celui-ci représente pour un piéton, à savoir environ 10 minutes de marche à 5 km/h.

> Cible 5.2 du DOO

Extrait DOO page 65 et 66



Mise à profit du potentiel foncier disponible autour des gares et des pôles d'appui des transports collectifs pour favoriser le développement de l'habitat et de nouveaux services

Les terrains situés dans un périmètre de 1,5 km autour des gares et de 300 mètres autour des pôles d'appui de transports collectifs interurbains constituent des supports privilégiés pour le développement de l'habitat.

Au sein de ces espaces, les politiques foncières visent notamment :

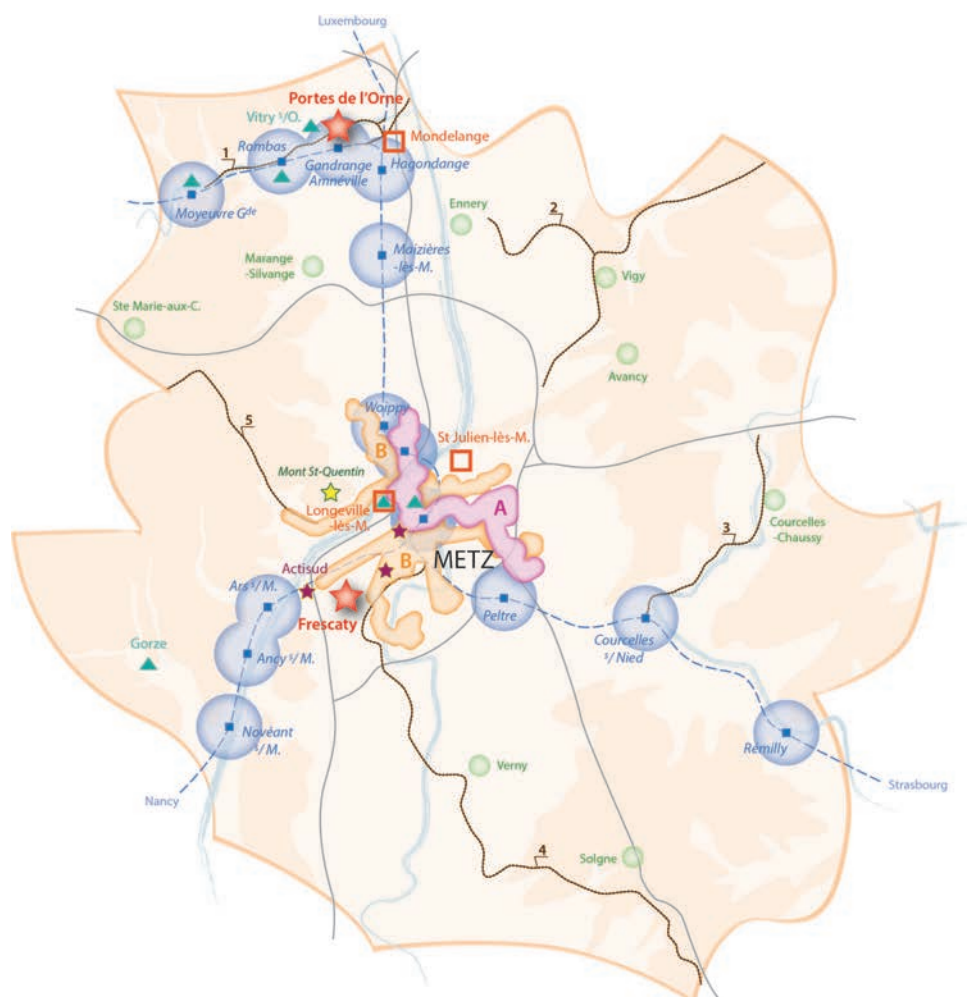
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones d'urbanisation nouvelle ;
- à promouvoir davantage de mixité urbaine et sociale et à développer les services à la population.

Précisions pour les documents de planification

Les documents d'urbanisme locaux accompagnent les politiques foncières mises en place par les collectivités locales, notamment au travers de leurs orientations d'aménagement, des règles de construction et de l'instauration de servitudes d'urbanisme adaptées aux objectifs poursuivis.

Accompagnement

Dans le cadre de la mise en oeuvre du SCoT, ces espaces feront l'objet d'une étude de densification qui permettra de préciser quantitativement et qualitativement les objectifs attendus et les moyens proposés pour les atteindre.



Valorisation et optimisation du foncier

A de part et d'autre des infrastructures de transport urbain les plus performantes (de niveau A et de niveau B)

B autour des gares
autour des pôles d'appui de transports collectifs interurbains

Stratégies foncières destinées à répondre à des projets à long terme

- grands sites en reconversion
- anciennes emprises ferroviaires à préserver ou à réinvestir sur le long terme

Actions foncières ciblées

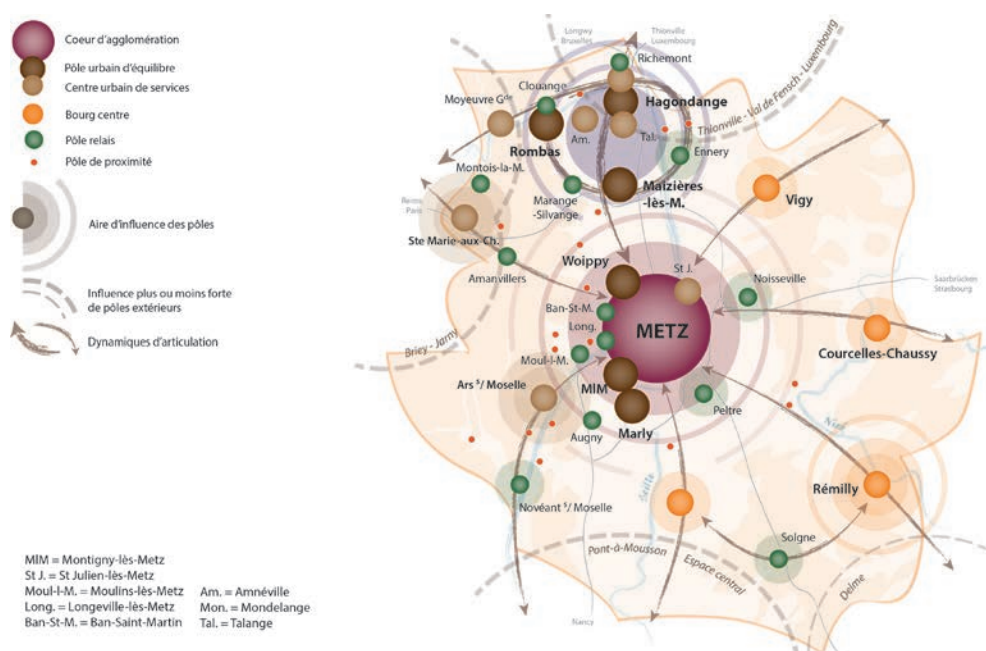
- requalification urbaine / touristique
- réinvestissement du bâti dégradé ou vacant
- diversification de l'habitat

Ancy-Dornot, pôle de proximité du quart sud-ouest du SCoTAM

/ Un pôle de proximité en trait d'union de deux pôles de niveau supérieur

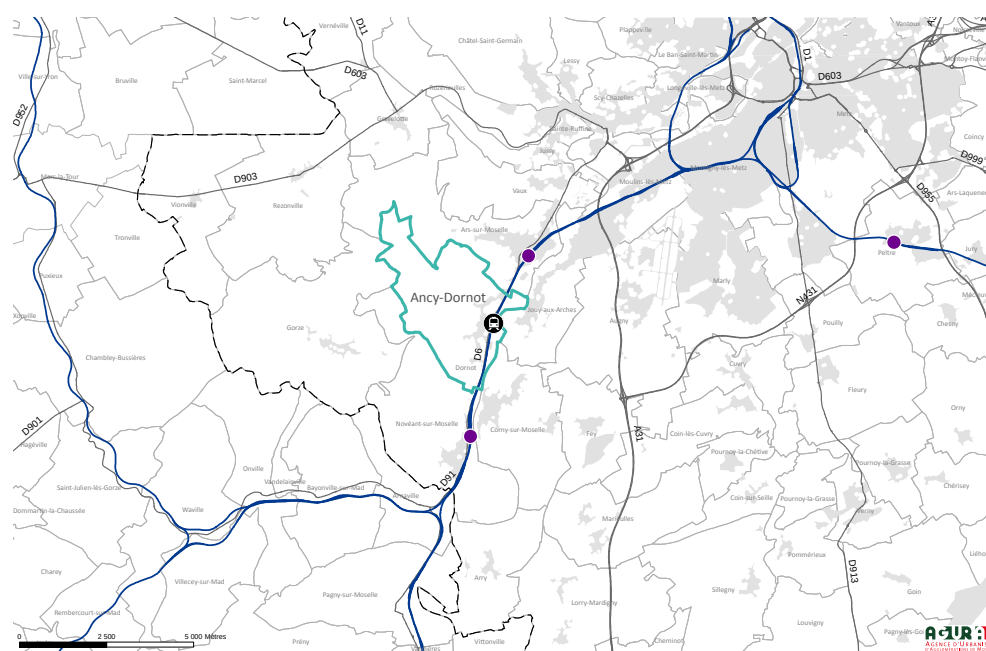
La commune d'Ancy-Dornot fait partie des 49 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

Identifiée comme «Pôle de proximité», la polarité d'Ancy-Dornot participe localement à la structuration du territoire, étant le socle de la vie locale. S'appuyant sur la présence d'équipements et des services de première nécessité, elle participe au maillage d'une offre de proximité au plus près des habitants.



> Armature urbaine du SCoTAM

Extrait DOO page 12



> Carte de situation

N
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
 Fond BDTOPO 2014

■ La gare¹ d'Ancy-Dornot au sein du réseau ferroviaire régional

/ Une aire d'attraction très limitée

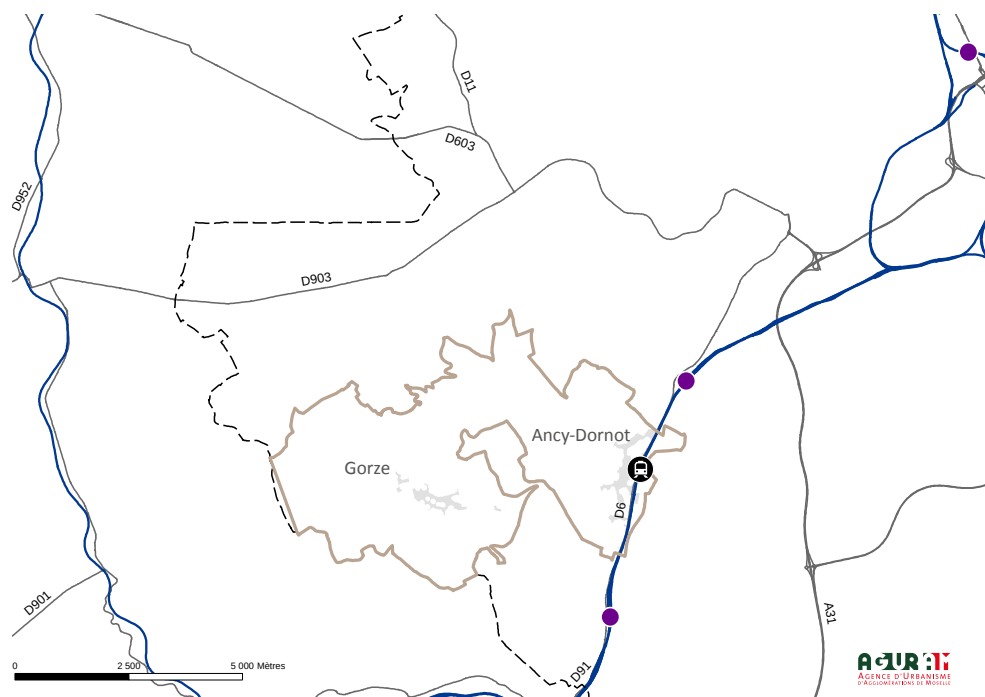
> Aire d'attraction de la gare d'Ancy-sur-Moselle

Traitement et calcul AGURAM

Données SNCF / CRL, 2014



Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014

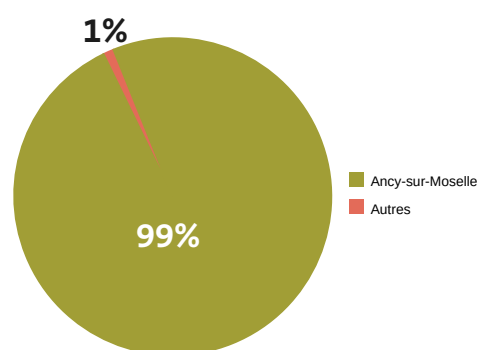


L'analyse des fichiers abonnés disponibles (2014) laisse apparaître que 99% des abonnés à la gare d'Ancy-sur-Moselle (commune d'Ancy-Dornot) résident sur cette même commune. L'aire d'attractivité, telle que définie par l'Aguram² se limite donc à cette seule commune, à laquelle peut être ajoutée la commune mitoyenne de Gorze, accessible par la RD6b (en 2014, les abonnés fréquentaient cependant plutôt la gare de Novéant-sur-Moselle).

Il est à noter que

- les communes mitoyennes d'Ars-sur-Moselle et Novéant-sur-Moselle disposent d'une gare,
- la rive droite de la Moselle (Jouy-aux-Arches, Corny-sur-Moselle, ...) est peu accessible et les habitants relient plus facilement les communes d'Ars et de Novéant.

Ainsi définie, l'aire d'attraction regroupe 2 800 habitants.



Commune de résidence des abonnés TER de l'aire d'attraction ayant d'Ancy-sur-Moselle pour gare de domicile.

Données SNCF / CRL, 2014

¹ Par convention, nous parlerons ici de la gare d'Ancy-sur-Moselle, mais il s'agit d'un simple point d'arrêt sans bâtiment ni présence de personnel.

² Telle que définie par la méthodologie proposée par l'Aguram à partir du fichier des abonnés TER Billettique (SNCF/CRL Lorraine 2014 - les données concernant les titres papiers ne sont pas disponibles) : périmètre continu minimum permettant de regrouper au moins 80% des abonnés recensés. L'aire d'attraction est dite théorique, car la résidence d'abonnés n'est pas nécessairement effective dans chaque commune en 2014.

/ Une offre en forte augmentation

Ancy-sur-Moselle est située sur la ligne reliant Metz à Nancy. En 2015, elle était desservie par 26 trains TER quotidiens³ ayant tous comme destination Metz ou Nancy, à quelques exceptions qui proposaient Luxembourg comme origine ou destination (mais aussi, de façon plus anecdotique, Thionville ou Lunéville).

Le cadencement de l'offre TER courant 2016 permet une desserte d'Ancy-sur-Moselle en croissance, marquée avec 39 trains⁴ vers et depuis Metz-ville et Nancy.

Cette augmentation de 50% a son revers, puisque le cadencement impose un fonctionnement en navette entre Metz et Nancy. Une correspondance de 10 à 12' est donc systématiquement nécessaire pour rejoindre le Luxembourg.

L'impact du cadencement devrait être relativement neutre pour ce qui concerne l'étendue de l'aire d'attraction, notamment du fait :

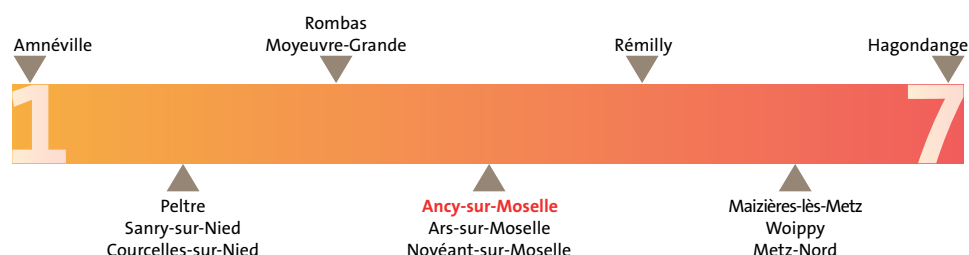
- des contraintes physiques a priori insurmontables (vallées, Moselle...),
- du traitement identique des gares encadrantes de Novéant-sur-Moselle et Ars-sur-Moselle (39 trains également).

À périmètre identique, une croissance de la fréquentation est cependant possible, voire probable (toutes choses égales par ailleurs : concurrence de l'automobile, taux d'emploi...), sans que l'on puisse ici la déterminer.

> Attractivité de l'offre projetée

Indice d'attractivité relative.

Au regard de l'accessibilité que cette nouvelle offre permet vers Metz, mais aussi Luxembourg, Thionville et Nancy, Ancy-sur-Moselle occupe une position intermédiaire parmi les gares du SCoTAM. Au regard de l'importance de l'offre, Ancy-sur-Moselle pâtit particulièrement de l'absence de liaisons directes vers Thionville et Luxembourg. Compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre 2016 (horaires et destinations proposées...), Ancy-sur-Moselle se situe, sur une échelle d'attractivité relative⁵ de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°4.



Indice d'attractivité relative de la gare d'Ancy-sur-Moselle, sur la base du projet horaire 2016
- Données CRL

Concurrence de l'automobile.

Vers Metz, la comparaison des temps de parcours TER et automobile de gare à gare est nettement à l'avantage du train : 10' à 11' pour le TER contre 17' à 25' pour l'automobile (Google Map) selon l'état de la circulation.

Vers Nancy, la situation est identique, quoiqu'un peu moins favorable en train lorsque la circulation routière est fluide : 41' en TER, contre 48' à 60' en voiture.

³ Offre pour un jour ouvrable de base (ou JOB), soit un mardi ou jeudi hors congés scolaires et jours fériés. Données Conseil Régional de Lorraine.

⁴ Données Conseil régional de Lorraine.

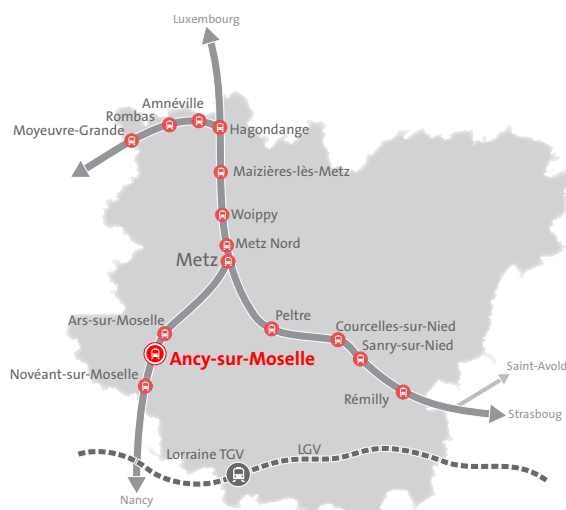
⁵ Cet indice, calculé par l'Aguram, permet de positionner les gares du SCoTAM les unes par rapport aux autres du seul point de vue de la performance de l'offre TER. Les critères pris en compte et la méthode de calcul sont présentés en annexe.

/ Une gare essentiellement fréquentée par les scolaires

À ce jour, aucune enquête récente ne permet de proposer une analyse approfondie des modalités de fréquentation de la gare d'Ancy-sur-Moselle.

L'analyse se limitera donc aux quelques données disponibles.

> Situation



> Fréquentation et motifs

La fréquentation moyenne 2014 de la gare d'Ancy-sur-Moselle est de 225 voyageurs entrants/sortants par jour⁶. Elle se positionne à cet égard en position médiane, 7ème gare sur les 14 que compte le SCoTAM (hors Metz-ville).

Concernant les motifs, la ventilation tarifaire des ventes de titres⁷ TER/SNCF laisse apparaître une très forte majorité de déplacements pendulaires :

- 60% des voyages sont réalisés avec un abonnement scolaire, et 32% avec un abonnement normal (étudiants compris),
- 8% sont réalisés avec un billet (titre unique) et peuvent être assimilés à des usagers occasionnels, a priori pour des motifs d'ordres privés-loisirs.

Cette situation diffère de la moyenne observée sur le SCoTAM pour ce qui concerne la répartition scolaires / tous publics avec un poids beaucoup plus important des scolaires (moyenne de 31% pour le SCoTAM), et par conséquent moins important des tous publics (56% pour le SCoTAM) et occasionnels (13%).

Les implications concernant l'accessibilité à la gare sont les suivantes :

- les scolaires, captifs, sont majoritaires mais 40% d'usagers disposent a priori d'une solution alternative au TER pour leurs déplacements et sont en mesure de mettre la gare en concurrence si les conditions d'accès à cette dernière s'avèrent trop difficiles,
- les abonnés, scolaires ou non, voyagent a priori tous les jours ou presque, avec un fort impact des conditions d'accès à la gare sur la qualité de vie.

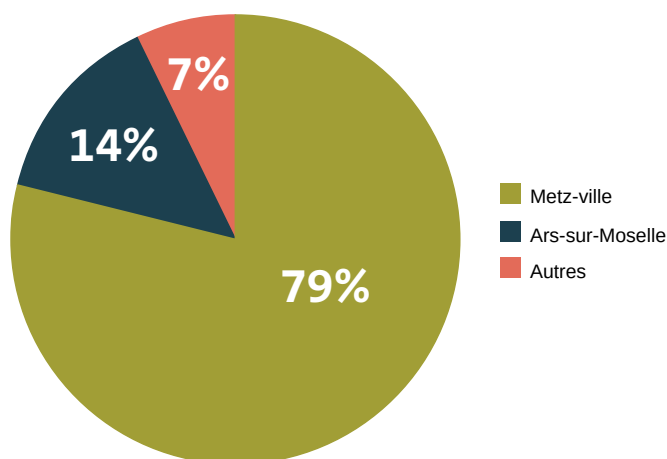
⁶ Evaluation Aguram à partir de données annuelles 2014 (SNCF Aristote/CRL) sur la base de 260 équivalents JOB/an.

⁷ Données SNCF Aristote/FC12K, 2013.

> Origine / destination des usagers

Les données disponibles sont antérieures au cadencement de 2016. Cependant, l'impact de ce dernier sur les O/D est très probablement minime.

- **Metz-Ville** : près de huit voyages sur dix ont pour origine ou destination Metz-ville. Cette destination ne souffre pas de la concurrence de l'automobile pour des déplacements ayant le quartier gare de Metz pour destination finale. À part pour les captifs, cette destination est cependant en forte concurrence avec l'automobile lorsque la destination finale impose rabattement-diffusion par le réseau Le Met'.
- **Ars-sur-Moselle** : les déplacements vers Ars-sur-Moselle sont essentiellement le fait de scolaires captifs.
- **Les autres origines / destinations** sont relativement anecdotiques, y compris Nancy et Luxembourg.



Origine ou destination des voyageurs en gare d'Ancy-sur-Moselle
Données ARISTOTE / FC12K, 2013

> Répartition modale de rabattements / diffusions

En l'absence d'enquête spécifique sur la fréquentation de la gare, on se limitera ici à noter les éléments suivants :

- pratiquement tous les usagers résident à Ancy-sur-Moselle. Une part importante d'entre eux peut théoriquement rejoindre la gare à pied ou tout au moins à vélo,
- lors des visites de terrains, la présence d'environ cinq voitures hors stationnement réservé aux visiteurs et salariés de la CCVM a pu être observée. Même si certains voyageurs stationnent sur des places réservées à la CCVM, on peut estimer que les voitures présentes concernent environ 15% des voyageurs maximum (15 places pour 112 voyageurs environ, 225 voyages/jour). Empiriquement, les conducteurs/voyageurs sont seuls, le co-voiturage pour aller à la gare reste très rare,
- la part des scolaires est importante en rabattement vers Metz, donc à pied (ou en vélo) ou en dépose-minute, voire en car (arrêt TIM proche),
- la présence de deux vélos (un sur le râtelier, un accroché à un grillage) a été observée, sans que l'on puisse attribuer cette présence à l'arrêt TER ou aux locaux de la CCVM.

Sur cette base, nous estimons, à dire d'expert, que la grande majorité des voyageurs rejoignent et quittent la gare à pied ou en dépose-reprise minute.

Le vélo constitue ainsi une alternative intéressante à la marche, mais il est très peu utilisé.

i Enquête Déplacements

En novembre 2016, une Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) sera menée à l'échelle du SCoTAM sur plusieurs mois.

Véritable photographie des comportements de mobilité au quotidien, les premiers enseignements seront livrés à partir de mi-2017, permettant ainsi d'alimenter les analyses de cette étude.

/ Les grandes caractéristiques de l'accessibilité multimodale

Les modalités d'accès à la gare d'Ancy-sur-Moselle sont les suivantes :

- gare située sur la RD6, à environ 350 mètres du cœur du bourg d'Ancy-sur-Moselle (hameau de Narien, au croisement des rues Mondon et de Lorraine),
- présence, sur le «parvis», d'un parking-gare d'une capacité de 15 places «marquées» dont dix sont réservées à la CCVM qui a ses locaux dans l'ancien bâtiment de la gare. Au sud de la gare, le terrain «stabilisé» qui prolonge le parking, permet le stationnement d'une vingtaine d'autres véhicules,
- présence d'un groupe d'arceaux à vélo de six places,
- présence, à proximité immédiate d'un arrêt de cars interurbains départementaux TIM, desservi par la ligne TIM 78 (Vionville – Gorze – Novéant – Metz).

■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

i Définition intensité urbaine

L'intensité urbaine est une mesure prenant en compte la population et les emplois au sein d'un carreau d'une superficie de 1km².

> Intensité urbaine



Gare



Voie ferrée



Zone tampon de 800 mètres

Intensité urbaine :

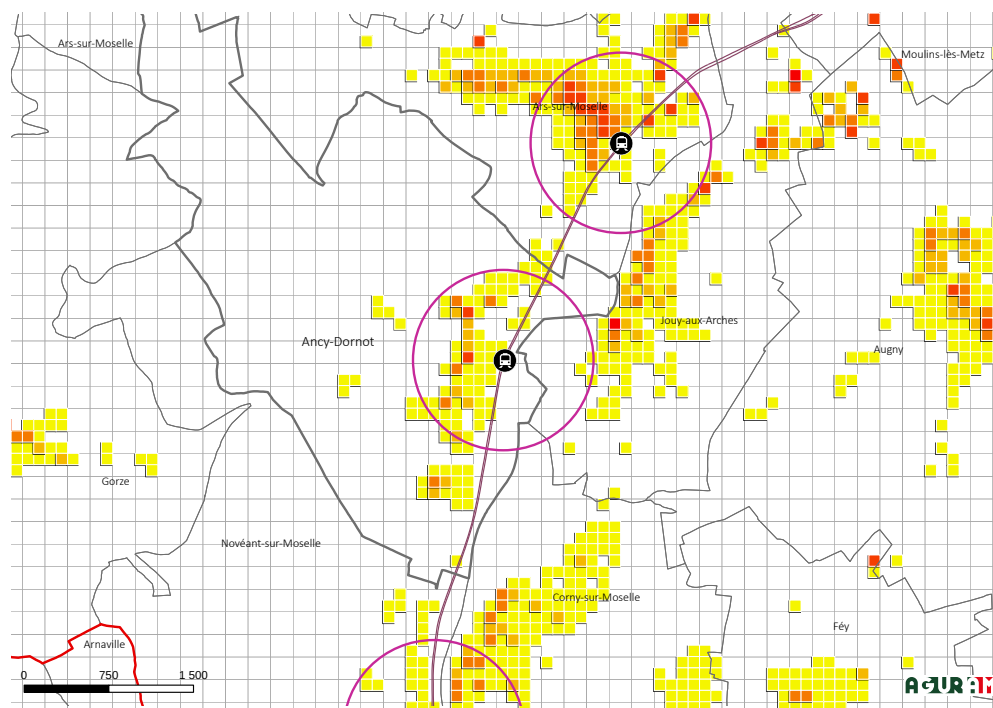
- Très faible
- Faible
- Moyen
- Forte
- Très forte



Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014

/ Cadrage communal

Situé à l'est du centre bourg d'Ancy-sur-Moselle, le quartier gare, qui englobe la quasi-totalité de la commune (hors Dornot), accueille 90% de la population communale (hors Dornot) et la totalité des entreprises. En 2010, la population résidante du quartier gare était de 1 300 habitants, représentant une densité de 646 hab/km². Essentiellement développé à l'est de la voie ferrée entre les côtes et la Moselle, le quartier gare est artificialisé à 28%. Pour 68% de cette surface, il s'agit d'emprises bâties accueillant majoritairement des habitations.



En 2012, avec 1 408 habitants, la commune d'Ancy-sur-Moselle est la 4^{ème} commune de la communauté de communes du Val de Moselle en termes de population.

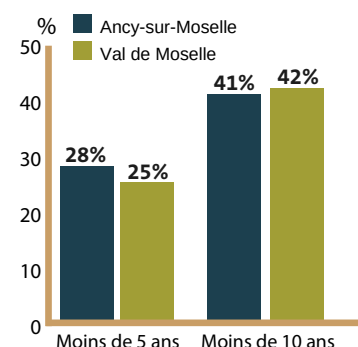
Ce pôle proximité du SCoTAM, enregistre depuis les années 2000 une perte démographique.

Ces dernières années, la population semble s'être stabilisée, -0,6% entre 2007 et 2012.

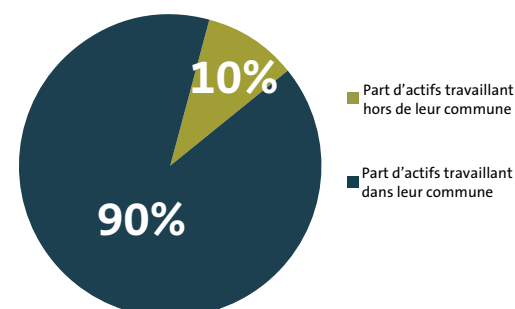
La réalisation du nouveau quartier «Herbier» a probablement permis cette stabilité. Parmi l'ensemble des actifs de la commune, 90% travaillent en dehors de la commune, majoritairement sur le territoire de Metz Métropole.

Source : Insee, RP 2012

Emménagements récents



Localisation du lieu de travail des actifs



/ Une gare en frange mais peu éloignée des fonctions urbaines

Le périmètre du quartier gare englobe la quasi-totalité du ban communal (hors Dornot) dont le centre historique de la commune, où sont présents l'ensemble des équipements et des services de la commune. Ces structures se concentrent au cœur du village constituant une polarité. Les établissements administratifs (mairie), éducatifs (écoles et périscolaire) et culturel (salle Saint-Louis) se répartissent rue de l'Abbé Jacquat. Au nord de la rue Raymond Mondon, place de la République, se sont installés des commerces et des services (restaurant, boulangerie, épicerie, ...). En contrebas du village, à la convergence des principaux axes de communication : RD 6 et RD 6b, l'ancien bâtiment gare accueille le siège de la communauté de communes du Val de Moselle. Ces différents équipements sont principalement fréquentés par les résidents de la commune d'Ancy-sur-Moselle et de Dornot, nouvellement rattachée à la première.

Les différentes activités : garage automobile, paysagiste, ... présentes sur la commune ne sont pas pleinement connectées à la centralité et à la gare.



Siège de la Communauté de communes,
place Gloriette.



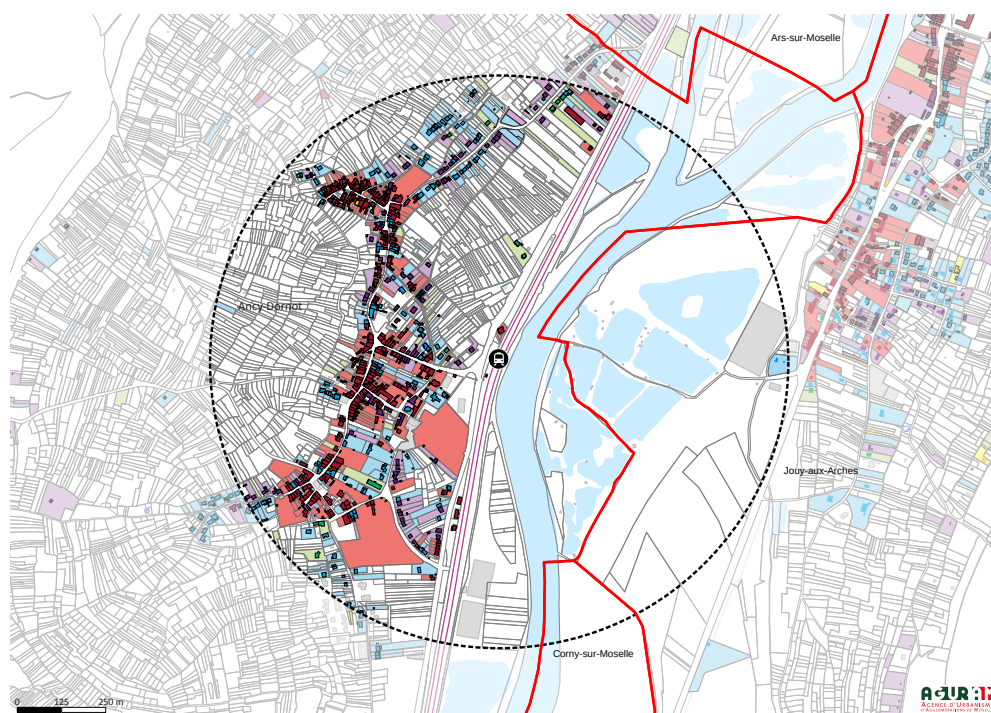
Commerce de proximité,
place de la République.



Auberge/Restaurant,
rue Raymond Mondon.

/ Un développement urbain qui tend à s'éloigner de la gare

Ancy-sur-Moselle est un village viticole, qui s'est développé autour de trois hameaux : Le Chêne, Rongueville et Narien, ce dernier étant le plus important. Depuis les années 1950, l'urbanisation s'est faite de façon progressive entre ces trois centres anciens formant aujourd'hui qu'une seule entité. Les contraintes liées aux risques d'inondation et de mouvements de terrains ont limité et conditionné l'urbanisation du village. Celle-ci s'est concentrée dans la continuité de l'existant en suivant la topographie. Le ban communal ne compte qu'un seul petit lotissement : l'Herbier, les autres opérations ayant été menées de façon ponctuelle. Le développement du village s'est aussi porté sur l'existant où le tissu ancien présente des caractéristiques de mutations, correspondant le plus souvent à des réhabilitations de bâtiments anciens.

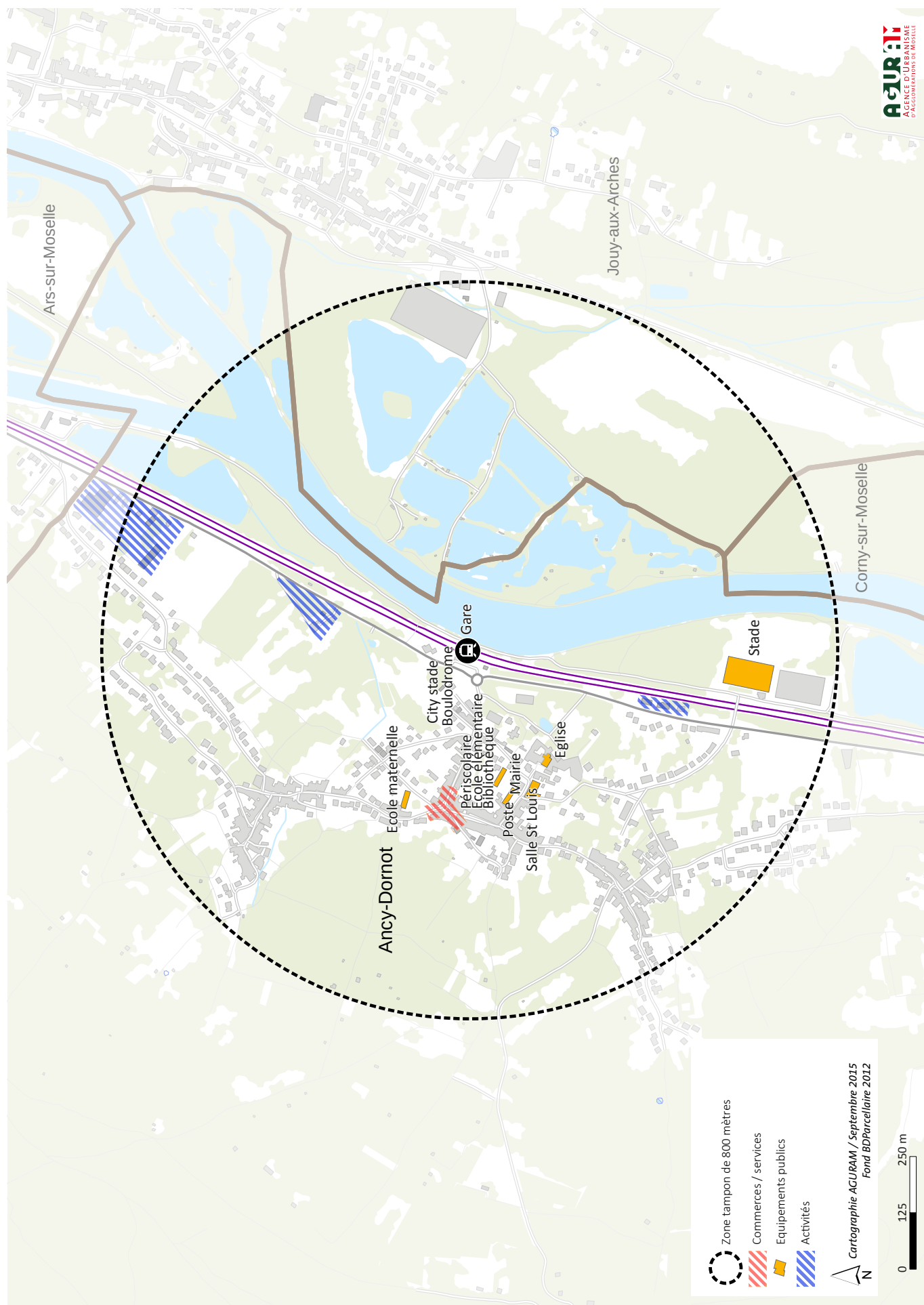


> Périodes de construction des bâtis

- Zone tampon de 800 mètres
- Avant 1950
- 1951 à 1970
- 1971 à 1999
- 2000 à 2010
- Après 2010



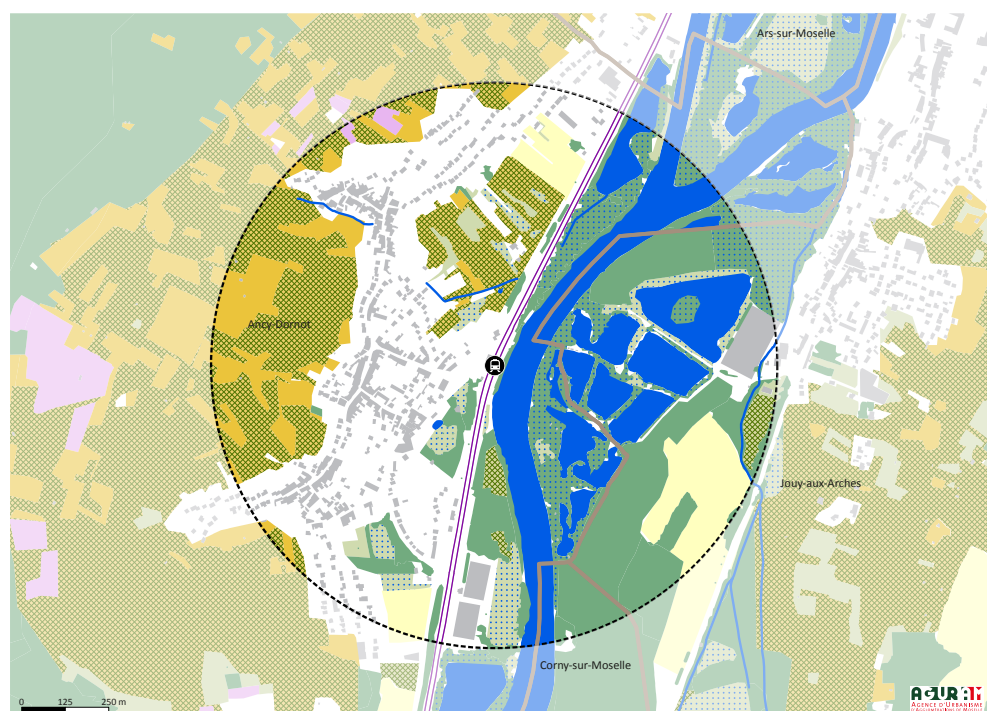
Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012



/ Un secteur gare inscrit dans des milieux naturels reconnus

Le ban communal d'Ancy-Dornot et son quartier gare offre une multiplicité de paysages partagée entre le paysage de proximité viticoles, arboricoles et les paysages des Côtes de Moselle et de la vallée. Cette dernière avec sa plaine alluviale occupe une part importante du quartier gare. Ce paysage de la vallée de la Moselle avec ses étangs est peu perceptible depuis la gare en raison d'une végétation arbustive dense. De surcroît, cet espace n'est pas intégré au village et difficilement accessible depuis le quartier gare, seul un passage (tunnel) au sud du quartier permet son accès.

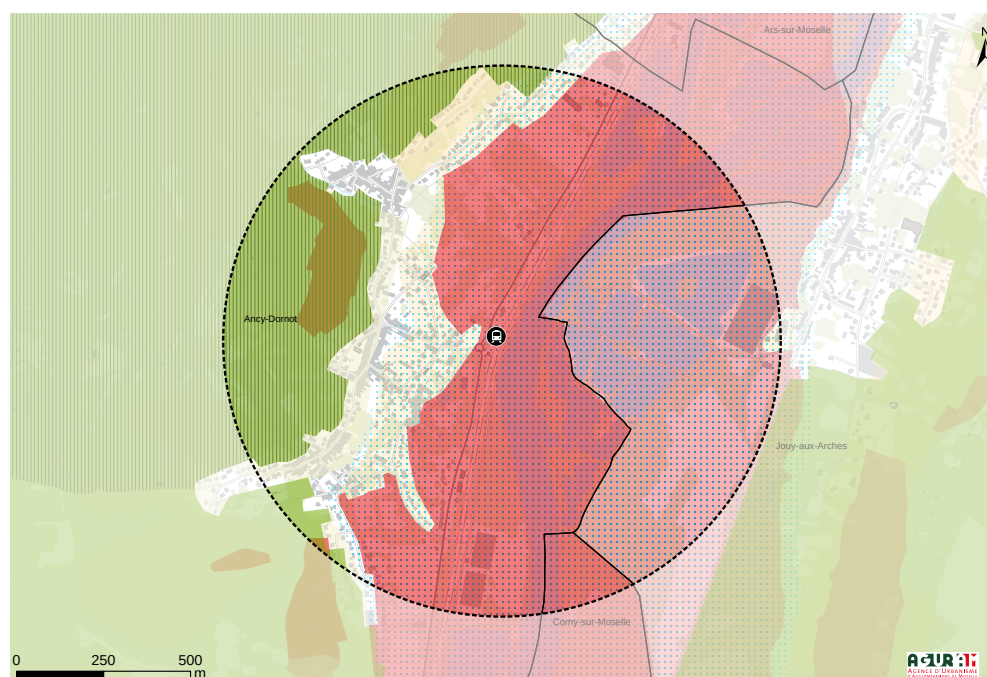
La commune d'Ancy-Dornot et son quartier gare présentent un riche écosystème, où de nombreuses protections environnementales (ZNIEFF, Espace naturel sensible) préservent cet espace naturel. (La zone Natura 2000 présente sur le ban communal est relativement éloignée du quartier). Ce quartier est aussi fortement impacté par des risques d'inondations, seulement 35% du quartier n'est pas impacté par des risques de niveau rouge du PPRI et du PPRmt.



> Environnement

- Zone tampon de 800 mètres
- Corridor
- Gîte chiroptères
- Gîte chiroptères potentiel
- Espace boisé
- Forêt humide
- Fourré, friche ou délaissé
- Parc ou jardin
- Prairie
- Prairie humide
- Prairie thermophile
- Verger entretenu
- Verger abandonné
- Culture
- Surface en eau
- Zone humide

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
ONAS / IGN - BDTOP



> Mesures de protection et risques

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- ZNIEFF 1
- ZNIEFF 2
- Aléas inondation
- Eau en surface
- PPR multi-risques

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOP 2014

Potentiels de mutations et projets

/ Des potentialités de développement contraintes et restreintes

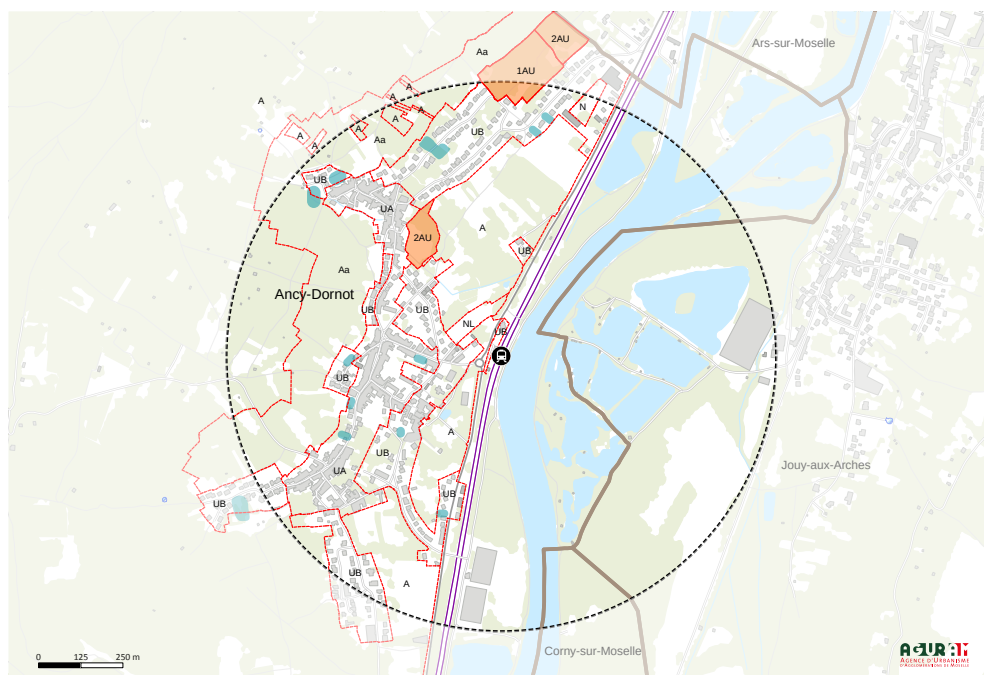
Le quartier gare est impacté à près de 65% par des contraintes naturelles ; hydrographiques sur la partie est et mouvement de terrain sur la partie ouest du village. Ces risques, rendant impossible toutes constructions, limitent les possibilités de développement. Seule une des trois zones d'urbanisation future définies dans le document en vigueur est présente dans le quartier gare. Dès lors, le développement du quartier gare est fortement lié à une optimisation des terrains et/ou des bâtis en mutations. Ces potentialités ont fait l'objet d'un repérage et d'une évaluation surfacique dans le cadre de l'élaboration du document d'urbanisme de la commune.

> Zonages PLU

-  Zone tampon de 800 mètres
-  Zonage PLU
-  Zone AU
-  Secteur en projet
-  Potentiel de densification ?



Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012

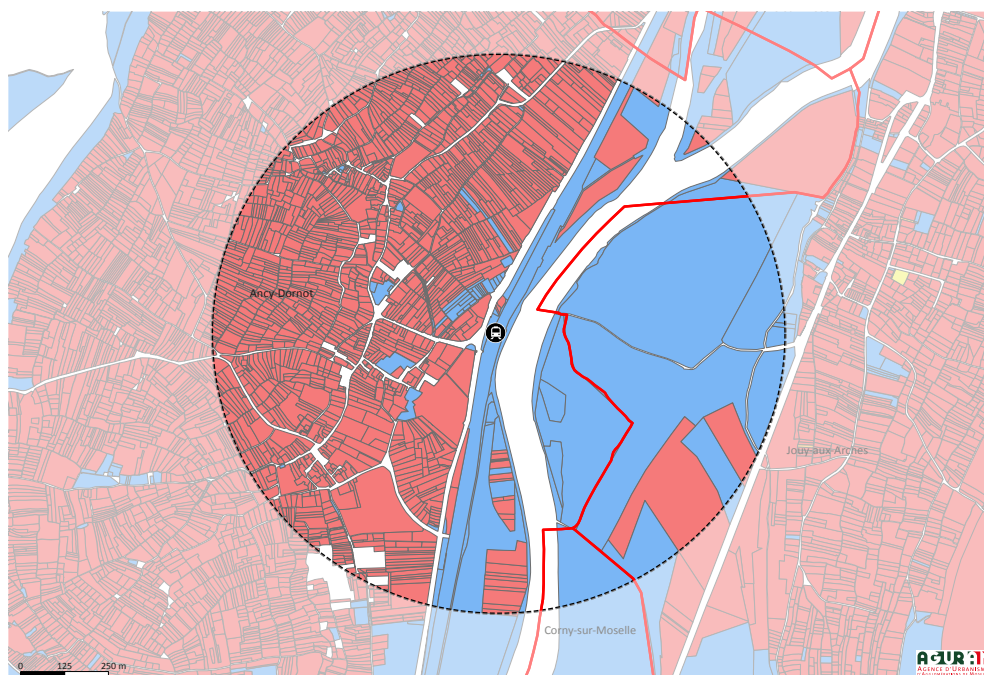


> Foncier

-  Gare
-  Zone tampon de 800 mètres
-  Foncier public
-  Foncier privé
-  Foncier public/privé
-  Pas de compte communal



Cartographie AGURAM / Janvier 2016
IGN - BD TOPO, Fichiers Fonciers MAJIC 2014
retraitement CEREMA Nord-Picardie



■ Diagnostic de l'intermodalité

/ Une bonne accessibilité routière

La desserte routière de la gare est bonne depuis son aire d'attractivité, c'est-à-dire, pour l'essentiel, les bourgs d'Ancy-sur-Moselle et Dornot. Pour autant, structuré par la topographie et l'hydrographie, le réseau routier est, par ailleurs, un facteur limitant l'étendue de l'aire d'attraction. Gorze est ainsi la seule autre commune accessible facilement par la route à ne pas être équipée d'une gare.

/ Une offre de stationnement à priori suffisante mais peu qualitative

L'espace de stationnement est constitué d'un simple terre-plein stabilisé, mais en voie de dégradation (nids de poules et flaques...). Il permet le stationnement non-organisé d'une quarantaine de véhicules. Dix places sont réservées à la CCVM. Seuls cinq à dix véhicules semblent stationner régulièrement hors des places CCVM.



Le parking gare, suffisamment grand, mais non aménagé.- Doc. Aguram

/ Desserte TC de la gare : une offre alternative à mieux coordonner vers/depuis Gorze ?

La gare d'Ancy-sur-Moselle est desservie par la ligne 78 du réseau TIM dont les arrêts sont situés à environ 100m de la gare. cette ligne régulière dessert la gare depuis Gorze, tous les jours de semaine, congés scolaires compris. Pour autant, cette ligne étant à destination de Metz, les dessertes constituent plus une offre complémentaire à l'offre TER, plutôt qu'une offre de rabattement sur le train.

Les correspondances possibles sont de toutes façons très limitées.

- **Vers Metz :**

à 7h12 : cet horaire ne permet pas de prendre le train de 7h12 et l'attente est longue jusqu'à celui de 7h44,

à 8h07 : permet a priori de prendre le train de 8h10, mais aucun retard ne peut être toléré et l'affichage commercial paraît délicat, d'autant que le train suivant est à 8h42,

à 13h12 et 15h18 : pas de correspondance.

- **Depuis Metz :**

17h56 : cet horaire ne permet pas le retour sur Gorze en correspondance avec le TER arrivant de Metz à 17h50,

18h54 : idem avec le train de 18h50.

Le reste de la journée, les correspondances ne sont pas assurées, ou sont peu intéressantes.

La fréquentation en correspondance est inconnue, mais ne doit pas être importante, car :

- les correspondances réseau routier / TER sont empiriquement très peu pratiquées en France,
- la ligne 78 est à destination de Metz : rester à bord permet de rejoindre Metz sans changer de mode, ce qui est toujours préféré, même si le temps de parcours est moins compétitif : 20' à 26' en car, 10' à 11' pour le train.

Entre Novéant-sur-Moselle et Metz via Ancy-sur-Moselle, la ligne 78 dessert l'ensemble des communes gare en rive gauche de la Moselle. La question de la bonne articulation des offres départementales et régionales est sans doute à poser.



L'arrêt TIM (dans le sens Metz - Gorze), à proximité immédiate de la gare – Doc. Aguram

/ La marche, mode naturel ; le stationnement des vélos impossible

Selon toute vraisemblance, une majorité des voyageurs se rend ou quitte la gare à pied. Au vu de la localisation de la gare, le vélo constituerait pourtant une alternative intéressante.

Marche :

La rue Raymond Mondon est l'unique lien piéton «logique» entre le bourg d'Ancy-sur-Moselle (Narrien) et la gare.

Pour autant, la configuration du bourg, composé de trois hameaux, ne facilite pas l'accès piéton à la gare depuis tous les quartiers :

- le cœur géographique du bourg (Narrien : croisement des rues Raymond Mondon, de Lorraine et Jean Le Coulon) est situé à environ 350 mètres de la gare, accessible par un trottoir confortable le long de la rue Raymond Mondon aménagée en «zone 30»,
- le hameau de Rongueville (rue Saint-Vincent) est situé à environ 700 mètres par la rue des Burons. Cette distance est déjà relativement importante, puisque l'on considère habituellement que l'aire d'attraction à pied d'une gare est limitée à 800 mètres. La marche peut être moins aisée du fait de la faible largeur des trottoirs et du stationnement de véhicules sur ceux-ci,
- il semblerait que des chemins puissent permettre de limiter quelque peu cette distance en passant par les jardins et vergers situés derrière la rue des Burons,
- le hameau du Chêne (place Foch) est situé à 550 mètres. Là encore, la marche peut être moins aisée du fait de la faible largeur des trottoirs et du stationnement de véhicules sur ceux-ci,
- il ne paraît pas envisageable de rejoindre la gare depuis Dornot à pied au quotidien.

Vélo :



Un équipement vélo très limité. – Doc. Aguram

La gare n'est desservie par aucun aménagement cyclable depuis Ancy-sur-Moselle. Nonobstant, il est à noter qu'un groupe d'arceaux à vélos (6 places) équipe la gare. Cet équipement est peu qualitatif (exposition aux intempéries, risque de vol...). Lors de visites de terrain, la présence de deux vélos a pu être observée.

Pourtant, l'accès aux différents pôles du bourg d'Ancy-sur-Moselle est simple et aisé, notamment du fait de l'aménagement en «zone 30».

Depuis Dornot l'accès est possible par la piste V50.

/ Synthèse et enjeux

Du fait de l'évolution de l'offre à Ancy-sur-Moselle., il est raisonnable d'imaginer une évolution positive mais faible de la fréquentation toutes choses égales par ailleurs, c'est-à-dire abstraction faite d'autres facteurs non maîtrisés (coût de l'énergie...).

Cette évolution ne pousse pas à remettre en question les conditions actuelles d'accès à la gare. Les enjeux sont essentiellement qualitatifs :

- mise en place d'un parc de stationnement vélo digne de ce nom,
- modification (souvent marginale) des horaires de la ligne TIM 78, afin de permettre des correspondances, notamment depuis/vers Gorze,
- amélioration qualitative de l'aire de stationnement : revêtement goudronné, marquage des places.

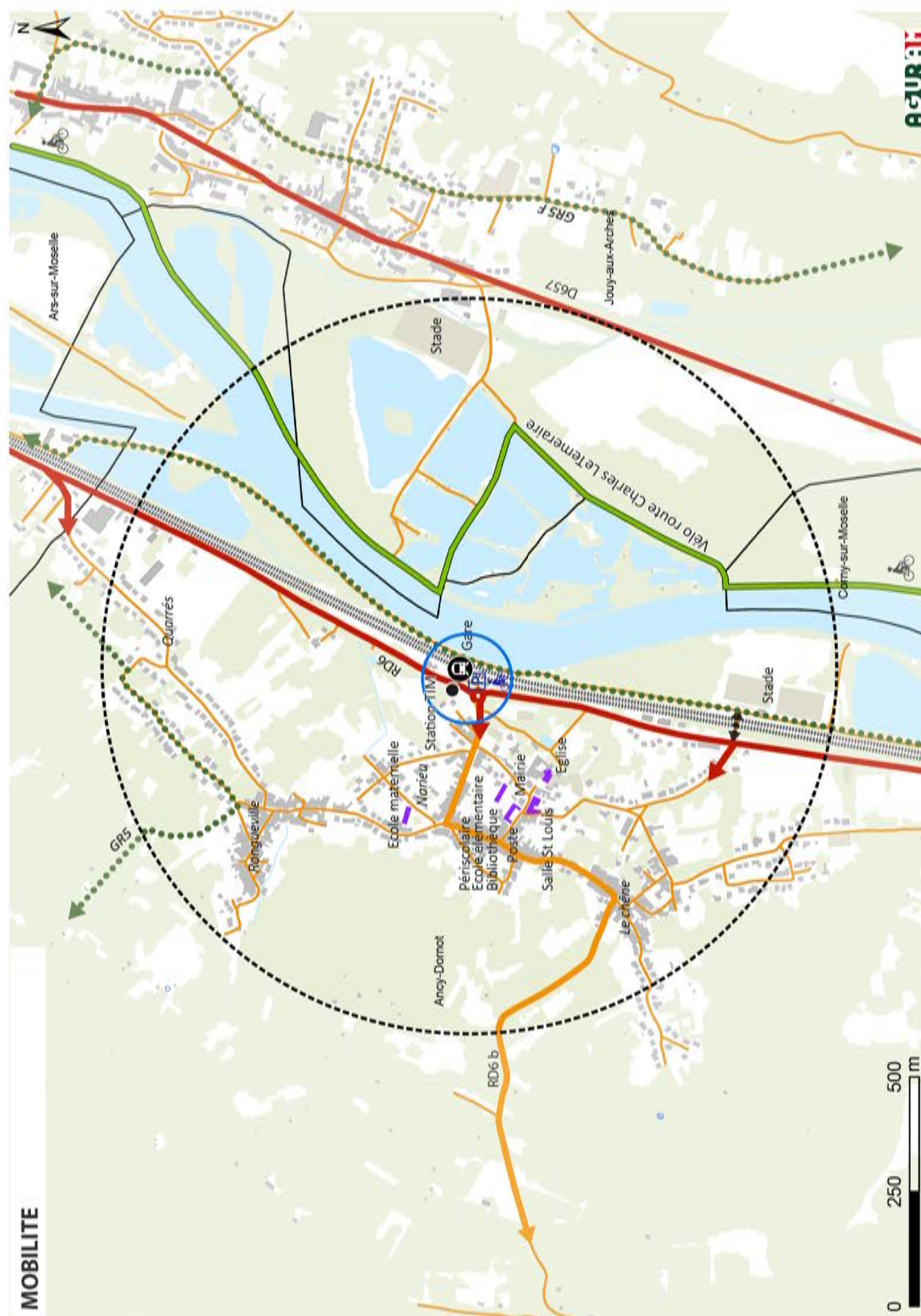
/ Enjeux : Améliorer les connexions multimodales entre la gare et les centres-bourg d'Ancy-sur-Moselle, valoriser les sentiers piétons.

CONSTATS : Une gare en frange du centre-bourg, très accessible sauf pour les modes doux.

- Une gare en frange du centre urbain et des hameaux constituant Ancy-sur-Moselle. La gare d'Ancy-sur-Moselle est située le long de la RD 6 en frange-est du centre bourg de ce village de côte. Le rayon de 800 mètres autour de la gare couvre quasiment l'ensemble des zones urbanisées d'Ancy-sur-Moselle, constitué d'un chapelet de trois hameaux : Rongueville, Narien et le Chêne.
- Une bonne accessibilité à la gare depuis la RD 6 mais à l'écart du village de côte. La RD 6, voie de transit très passante avec 5 500 véhicules/jour, offre une bonne visibilité à la gare d'Ancy-sur-Moselle. Les accès au village depuis cette route départementale sont assurés depuis trois entrées : deux avec un simple carrefour en T, au nord en limite d'Ars-sur-Moselle aux lieux-dits «Les carrées» vers Rongueville et au sud vers le hameau du Chêne. La troisième permettant l'accès au hameau de Narien au centre du village est assurée par un giratoire sur la route départementale RD 6b en direction de Gorze. Ce giratoire aménagé entre la gare et le centre historique accentue le caractère routier de cette entrée principale du village et n'est pas adapté aux déplacements en modes doux.
- Un stationnement à peine suffisant dans un espace peu structuré. L'aire de stationnement de la gare est confondue avec celle du siège de la communauté de communes du Val de Moselle, installée dans l'ancienne gare. Cet espace apparaît suffisant au regard de l'attractivité ferroviaire actuelle. Toutefois, ce parking aujourd'hui peu structuré et peu qualitatif (absence de matérialisation des places) ne dispose pas d'une aire de dépose minute formalisée et sécurisante pour ses usagers.
- Des transports interurbains existants mais peu empruntés. L'arrêt de bus TIM des cars interurbains départementaux est situé en face de la gare route d'Ars. Cette station TC aménagée de part et d'autre de la RD 6, très routière, engendre une situation peu sécurisante pour les usagers des TIM qui doivent traverser la départementale au niveau du giratoire.
- Une accessibilité difficile pour les modes entre la gare et le village. Entre les différents accès au village, la départementale présente un profil routier, sans trottoirs, ni bande cyclable rendant l'accès à la gare peu sécurisant pour les piétons et les cyclistes. La configuration du village historique aux rues étroites avec des trottoirs exigus ne facilite pas le cheminement des modes doux entre les hameaux du village vers la gare. Aucun aménagement cyclable spécifique ne permet de rejoindre la véloroute Charles le Téméraire en rive droite de la Moselle. Seul un chemin d'exploitation agricole, longeant la Moselle à l'arrière du faisceau ferrée, peut permettre d'atteindre Ars-sur-Moselle au Nord, mais pas Novéant-sur-Moselle au sud.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Conforter, renforcer et sécuriser les déplacements en modes doux entre le village, les transports collectifs (TIM) et la gare.

- **Repenser les circulations du RD 6 avec le village et mieux articuler la gare aux voiries du village**
 - Requalifier et réorganiser l'espace devant la gare. Aménager des accès plus lisibles et plus sécurisants pour les différents usagers, et en particulier cyclistes et piétons,
 - Reconsidérer le statut routier de la RD 6 : sécuriser les entrées des hameaux, réaménager la traversée de la commune, (rue d'Ars-sur Moselle, route de Novéant) pour les modes doux.
- **Déployer le parc de stationnement autour de la gare**
 - Réévaluer l'offre de stationnement de la gare. Promouvoir un aménagement global du stationnement intégrant le siège de la communauté de communes du Val de Moselle, le restaurant et la gare,
 - Améliorer les échanges train/voiture par l'aménagement d'un dépose minute.
- **Imaginer un partage équitable de la chaussée et des espaces publics en faveur modes doux**
 - Conforter les modes doux au sein des rues du village et sur la RD 6,
 - Développer un réseau de pistes cyclables et réaliser des aménagements en faveur des modes doux pour accroître l'accessibilité multimodale à la gare.
- **Renforcer les intermodalités avec la gare**
 - Adapter les horaires de la ligne TIM 78, afin de permettre des correspondances, notamment depuis/vers Gorze,
 - Encourager une alternative TC aux modes individuels (motorisés ou non) adaptés aux besoins,
 - Examiner la potentialité de mise en place d'une desserte TC dans le cadre de services spécifiques du type navette gare régulière ou à la demande ou intégrée dans un service de pays.
- **Garantir les continuités vers la véloroute Charles le Téméraire vers Ars-sur-Moselle et vers Novéant-sur-Moselle**
 - Etudier les possibilités d'assurer l'accès à la véloroute depuis Ancy- Dornot.



■ Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Maximiser le tissu urbanisé de la commune et affermir le secteur gare

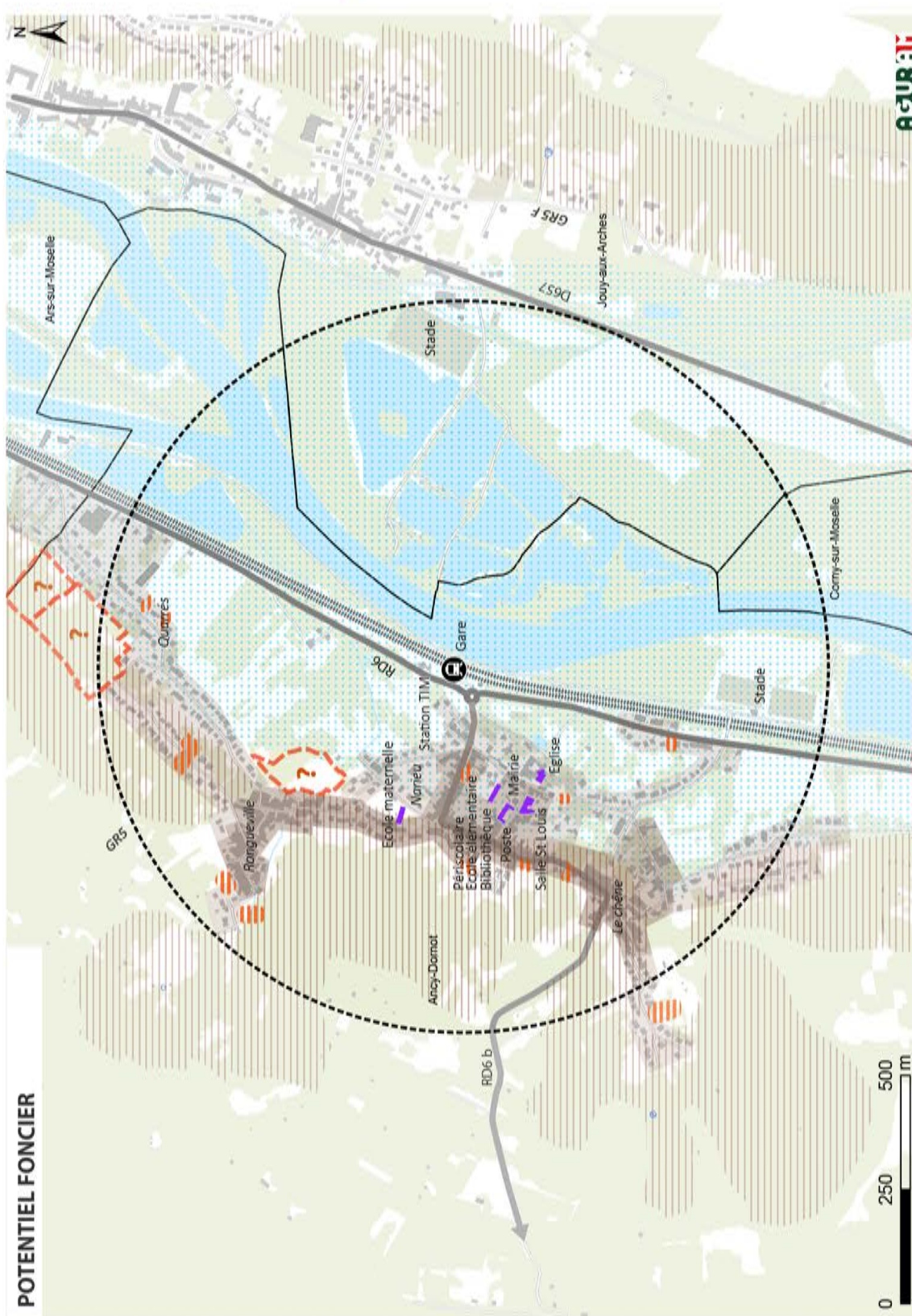
CONSTATS : Des réserves foncières limitées entre la vallée inondable de la Moselle et les coteaux instables, imposant une recherche de potentiel dans l'enveloppe urbaine existante, autour de la gare.

- Un potentiel foncier contraint par la géographie. Le quartier de la gare d'Ancy-sur-Moselle et son faisceau ferroviaire se positionnent à l'interface entre la vallée inondable de la Moselle, le village sur les coteaux instables sujets aux mouvements de terrains. Cette géographie spécifique conditionne le potentiel foncier du secteur gare et de la commune.
- Un contexte environnemental contraignant. Entre l'aléa inondation de la vallée de la Moselle à l'est et les zones de glissement de terrains des coteaux à l'ouest, le développement urbain de la commune et du secteur gare est contraint, se limitant à quelques secteurs au nord du village.
- Une structuration urbaine des noyaux historiques dense. Le tissu urbain des différents noyaux historiques ne présente plus beaucoup d'espace disponible. Ces tissus anciens, composés de maisons accolées en ordre continue sur un parcellaire en lanière, offrent peu de possibilité de densification. Seuls deux secteurs d'extensions urbaines sont pressentis, un premier à l'est des hameaux de Rongueville, le second au nord de la commune au lieu-dit des Quarrés.
- Des disponibilités de densification au sein du tissu pavillonnaire. Le développement urbain par les extensions pavillonnaires (réalisées au coup par coup) offre des possibilités de densifications. Néanmoins, les possibilités au sein du quartier gare sont envisageables mais fortement conditionnées par l'inondabilité du site.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Rechercher une stratégie urbaine de développement visant à affirmer le rôle du secteur gare dans l'organisation de la commune.

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein des hameaux historiques du village**
 - Examiner le bâti inoccupé et inciter les propriétaires à remettre sur le marché les logements vides,
 - Mettre en place des actions d'amélioration et de réhabilitation de l'habitat ancien par des programmes adaptés à la demande.
- **Déterminer les parcelles et secteurs urbanisables dans l'enveloppe urbaine des communes**
 - Repérer les friches immobilières en vue d'élaborer des opérations de rénovation urbaine,
 - Identifier les dents creuses et les cœurs d'îlots potentiellement urbanisables,
 - Examiner les conditions d'urbanisation des contraintes d'inondabilité du secteur gare.
- **Conforter le développement urbain de la commune d'Ancy-sur-Moselle**
 - Favoriser l'intensification urbaine des extensions dans un rayon approprié autour de la gare,
 - Diversifier l'offre de logements au sein de la commune.

POTENTIEL FONCIER



Rechercher une stratégie urbaine de développement visant à conforter le rôle du secteur gare en tant que centralité entre Novéant et Corny. Examiner et identifier le potentiel de densification au sein des hameaux historiques du village



Déterminer les parcelles et secteurs urbanisables dans l'enveloppe urbaine de la commune



Conforter le développement urbain de la commune



Temporalité des projets de développement

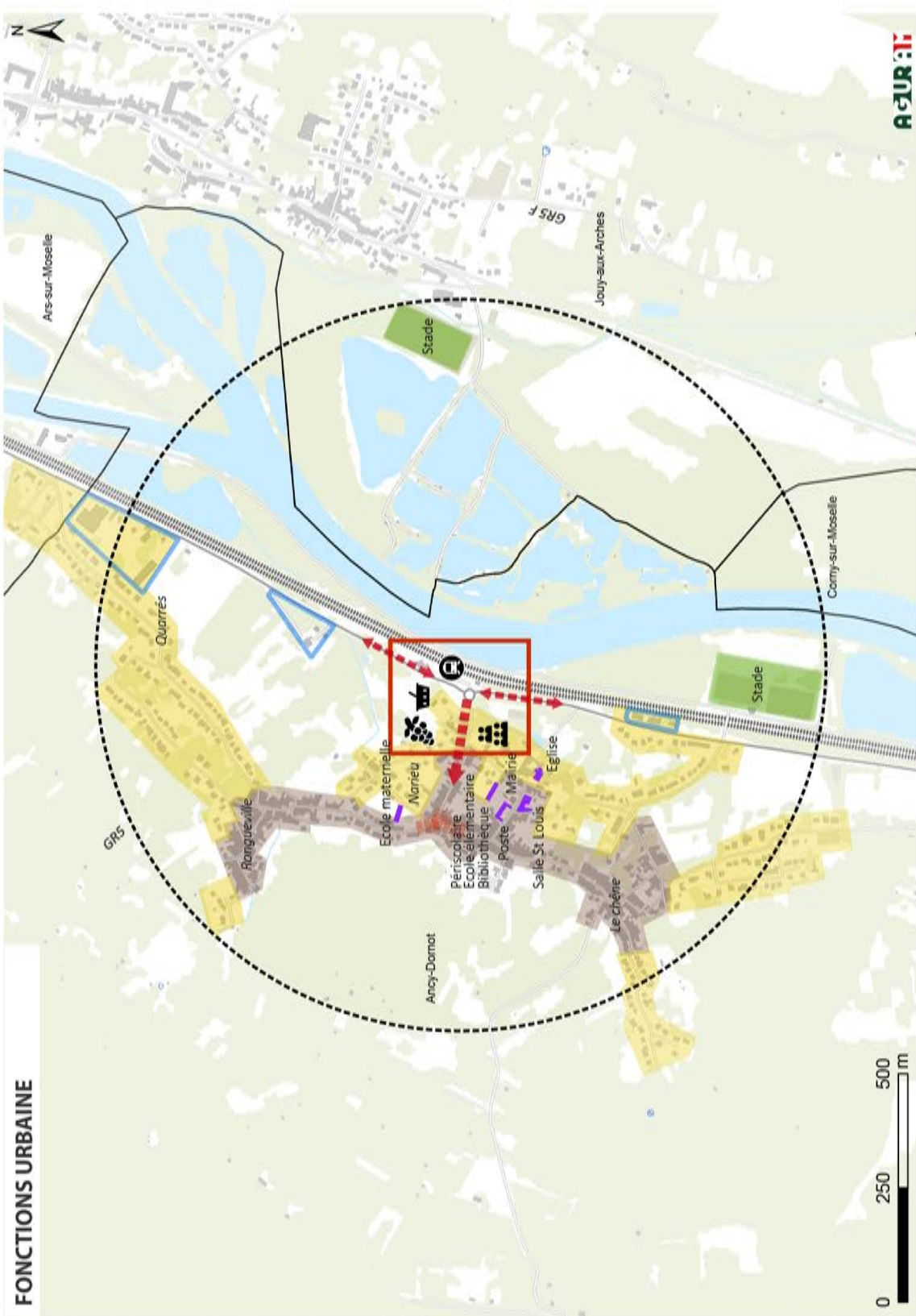
/ Enjeux : Conforter et revitaliser le secteur gare en imaginant l'implantation de nouvelles fonctions urbaines.

CONSTATS : Une gare à l'écart du centre de vie des hameaux, mais une entrée sur le village qui ne joue pas un rôle urbain suffisamment structurant.

- Une gare bien identifiable le long de la RD 6 devant l'entrée principale du village. Située sur la frange-est du village, la gare n'a pas généré de véritable «quartier gare». Implanté le long de la départementale au carrefour avec la rue Raymond Mondon, le secteur gare est aujourd'hui principalement représenté par le siège de la communauté de communes du Val de Moselle qui occupe l'ancien bâtiment de la gare. Ce secteur gare occupe une position stratégique dans la commune, au pied de l'entrée principale du village depuis le RD 6.
- Une gare en frange du village mais peu éloignée de ses principales fonctions urbaines. Les commerces et activités de proximité d'Ancy-sur-Moselle (boulangerie, alimentation etc...), ainsi que les services se sont développés au cœur du hameau de Narien, le long de la rue principale RD 6b légèrement en retrait et non perceptible depuis la gare. Quelques activités sont néanmoins présentes autour de la gare : le restaurant de la gare, les locaux d'un viticulteur producteur local (Domaine Buzéa), ainsi que le siège de la communauté de communes du Val de Moselle qui caractérise véritablement le secteur gare de la commune.
- Une gare proche des équipements et des services d'Ancy-sur Moselle. Les équipements communaux (mairie, école, salle polyvalente Saint-Louis, église, etc...), ainsi que les services (médecin, infirmières, etc...) se sont implantés en position centrale du village non loin de la gare mais non visibles depuis celle-ci.
- Un village avec une riche vie associative peu perceptible depuis la gare. Ancy-sur-Moselle bénéficie d'une riche vie associative, plus de 23 associations animent la commune (loisirs, culturel, sportives, scolaire, mémoriel, évènementiel, etc...).
- Une urbanisation récente peu dense et éloignée de la gare. À Ancy-sur-Moselle, l'habitat s'est développé sur les coteaux autour des anciens hameaux composant le village, les contraintes naturelles au nord et au sud de la gare ont reporté les extensions sur les coteaux, à l'écart de la gare.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Exploiter le secteur gare comme porte d'entrée principale du village pour concilier les fonctions urbaines et économiques de la commune.

- **Conforter le secteur gare dans sa position stratégique de porte d'entrée du village**
 - Concevoir des aménagements qui associent véritablement la gare dans son rôle d'accès et de mise en valeur du village.
- **Imaginer de nouvelles fonctions urbaines de services et de commerces de proximité en synergie avec la gare et le village**
 - Maintenir et développer des commerces et des services de proximité autour ou à proximité d'une place de la gare, imaginer la possibilité d'un point vente de produits locaux : viticoles, arboricole, maraîcher.
- **Concevoir la possibilité de promouvoir le milieu associatif et la vitalité du village depuis sa gare**
 - Rendre plus visible la richesse du milieu associatif depuis la gare et promouvoir l'ensemble de leurs activités (kiosque, point d'informations d'accueil associatif) qui marque l'esprit communautaire d'Ancy-sur-Moselle.
- **Examiner les opportunités urbaines pour donner corps «au quartier» de la gare comme expression des qualités de vie du village et de son identité rurale et viticole**
 - Profiter des espaces autour de la gare pour imaginer un projet qui reflète le caractère de la commune, sa qualité de vie et son identité viticole et son potentiel touristique,
 - Imaginer une continuité urbaine fédératrice vers les équipements du centre bourg avec un quartier gare comme vitrine du village et son dynamisme.



Exploiter le secteur gare comme porte d'entrée principale du village pour concilier les fonctions urbaines et économiques de la commune

Conforter le secteur gare dans sa position stratégique de porte d'entrée du village



Imaginer de nouvelles fonctions urbaines de services et de commerces de proximité en synergie entre la gare et le village



Concevoir la possibilité de promouvoir le milieu associatif et la vitalité du village depuis sa gare



Examiner les opportunités urbaines pour donner corps « au quartier » de la gare comme expression des qualités de vie du village et de son identité rurale et viticole



■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Exploiter la situation de la gare au pied des villages de côte et de leur plateau boisé. Promouvoir cette infrastructure comme porte d'entrée sur le patrimoine urbain et paysager d'Ancy-Dornot

CONSTATS : Une gare qui s'inscrit dans le grand paysage naturel de la vallée de la Moselle, au pied des villages historiques d'Ancy-Dornot.

De multiples qualités paysagères à proximité de la gare :

- Le paysage de proximité de la vallée de la Moselle et de ses étangs peu perceptibles depuis la gare. La gare située le long des rives de Moselle jouit d'un paysage de proximité de grande qualité mais cet environnement naturel n'est pas perceptible et difficilement accessible depuis la station ferrée. Seul un tunnel au droit du hameau du Chêne permet d'atteindre la Moselle et ses étangs, espace de loisirs, propice à la promenade.
- Un grand paysage des côtes de Moselle et de forêt accessible depuis la gare. Les villages d'Ancy-Dornot implantés à flanc de coteaux bénéficient du grand paysage panoramique de la vallée de la Moselle et également du paysage de proximité de ses coteaux viticoles, agricoles et arboricoles. Les forêts communales du plateau lorrain complètent cette mosaïque de milieux naturels propices à la biodiversité. Les qualités paysagères et environnementales indéniables de ce vaste espace naturel physiquement proche de la gare, semblent pourtant difficiles à atteindre.
- Les sentiers de découvertes à proximité de la gare. Non loin de la gare, un vaste réseau de sentiers irrigue les villages d'Ancy-Dornot, ceux-ci donnent l'accès sur le plateau aux grands itinéraires de randonnées (GRP des côtes de Moselle et GR5). Tous ces chemins de découvertes de l'environnement local de la vallée de la Moselle au parc naturel régional de Lorraine sont autant d'éléments de développement touristique dont la commune bénéficie.
- Une gare déconnectée des structures urbaines villageoises. Les deux villages d'Ancy-Dornot présentent la morphologie caractéristique de l'habitat lorrain des villages viticoles de côtes : rues étroites aux maisons accolées, alignées sur la voirie avec un parcellaire dessinant de profondes lanières de jardins et de vergers. Les anciens hameaux viticoles de Rongueville, Narien et le Chêne se sont agglomérés pour former un long croissant à mi-pente, ajusté à la topographie du site. La gare située en contrebas entre le faisceau ferroviaire et la route départementale semble isolée et déconnectée du village qui la surplombe.
- Un patrimoine urbain et architectural à promouvoir depuis la gare. Ces villages anciens d'Ancy-Dornot témoignent chacun des qualités du bâti lorrain traditionnel et de nombreuses maisons de maître. Ils recèlent chacun un riche patrimoine architectural reconnu et mise en valeur. La gare signale l'entrée du village d'Ancy-sur-Moselle, ce bâtiment désaffecté, reconverti pour le siège de la communauté de communes du Val de Moselle affirme une nouvelle vocation de développement touristique et de promotion du territoire. Isolée du village, elle demande à être mieux intégrée à la structure urbaine et à son exceptionnel environnement naturel.

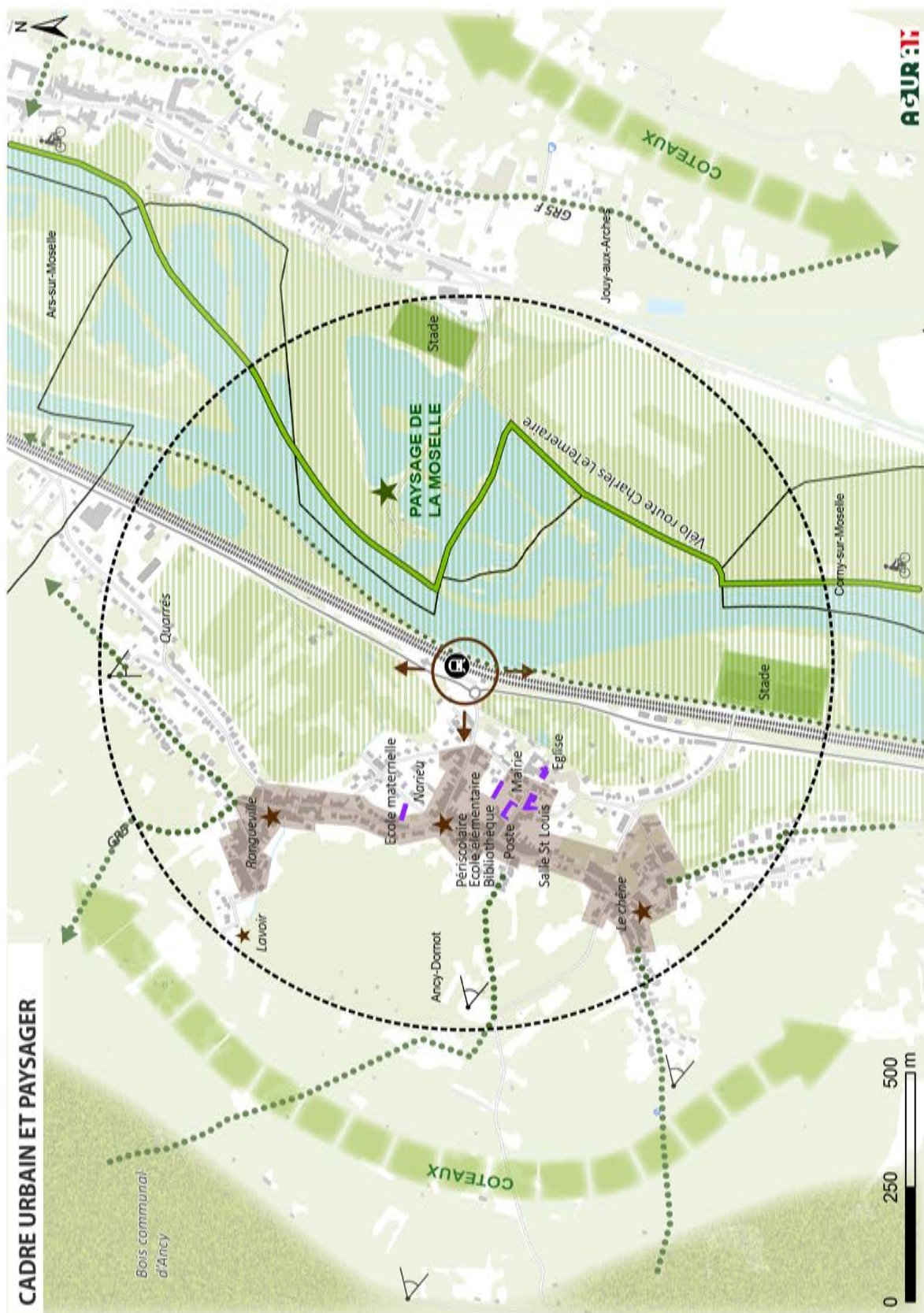
OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Promouvoir le patrimoine naturel et urbain d'Ancy-Dornot, comme atout d'attractivité touristique, depuis la gare.

■ Mieux inscrire la gare dans son riche environnement paysager

- Valoriser les franges ferroviaires et les rives de la Moselle, pour rendre plus présent le paysage naturel de la rivière aux abords de la gare,
- Affirmer la gare comme point de départ des itinéraires de randonnées et de découverte du patrimoine naturel et urbain des villages:
 - Renforcer la mise en évidence des différents itinéraires de promenade depuis la gare,
 - Aménager des points de vue dégagés des belvédères sur la vallée et son relief particulier,
 - Valoriser les éléments emblématiques du territoire géographique, mémoriel, archéologique, patrimonial et environnemental.

■ Affirmer l'identité urbaine des villages lorrains et leur singularité patrimoniale et historique

- Poursuivre la mise en valeur des structures urbaines des villages en relation avec la gare
 - Repenser les abords de la gare en l'associant plus étroitement à l'aménagement des espaces publics du centre bourg de Narien
- Reconquérir la valeur d'usage collective des rues et des places des villages,
 - Affirmer l'âme communautaire des villages, et conforter leurs identités urbaines dans l'aménagement d'espaces collectifs de qualités, en particulier les rues historiques des anciens hameaux,
- Mettre en valeur les qualités architecturales du patrimoine bâti historique,
 - Poursuivre la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti ancien en respectant l'intégrité architecturale des constructions dans leur conception d'origine son habitat rural traditionnelle ses architectures de caractère, les maisons de maître et les éléments du patrimoine historique et religieux.



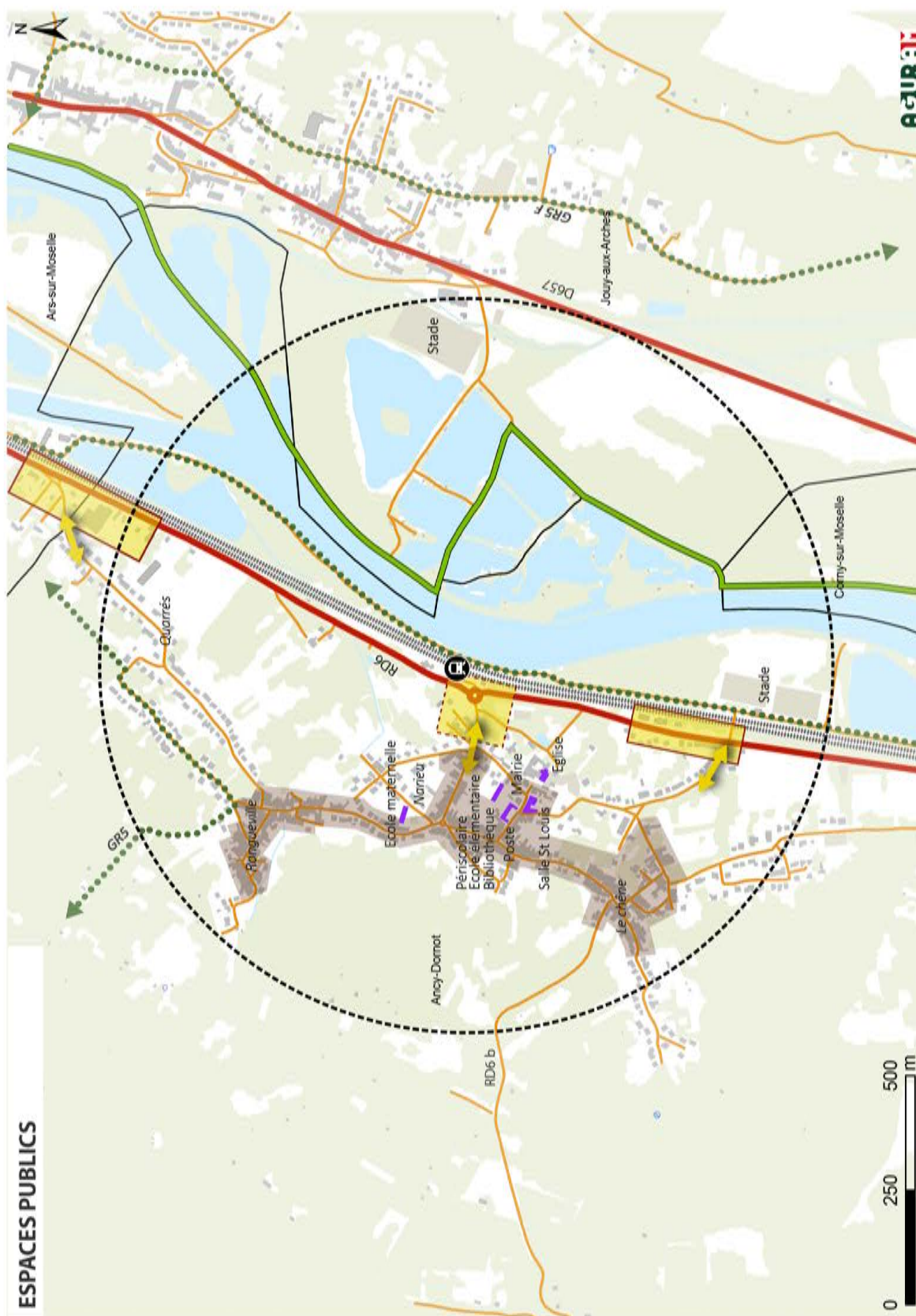
/ Enjeux : Requalifier l'espace public du secteur de la gare et assurer l'intégration de la RD 6 aux entrées du village et affirmer les qualités urbaines et paysagères des espaces publics.

CONSTATS : Un accès à la gare fonctionnel marqué par de caractère routier de la RD 6 et accentué par la présence d'un giratoire assurant l'entrée principale du village. Une structure viaire villageoise mal adaptée à la voiture et peu sécurisante pour les modes doux.

- Une route départementale très routière mal intégrée au contexte urbain et paysager. Trois entrées distinctes desservent le village d'Ancy-sur-Moselle depuis la RD 6. Cette voie de transit au profil routier ne comprend pas de continuités piétonnes et cyclables sécurisés entre les différentes entrées. De plus le front bâti «disparate» de ses entrées, confronté à cette voie routière donne une image peu accueillante ni valorisante au village et ne restitue pas ses qualités urbaines et paysagères.
- Une entrée principale du village au droit de la gare, marqué par un aménagement trop routier. La desserte automobile de la gare est assurée par un carrefour giratoire entre le RD 6 et le RD 6b. Cette infrastructure routière rend difficile les traversées piétonnes et cyclistes entre le village et la gare. Les abords de la halte ferroviaire, de l'ancienne gare (siège de la communauté de communes du Val de Moselle) et du restaurant forment un vaste terrain indifférencié (parking sans matérialisation), composant un espace sans structure, insécurisant pour les différents usagers.
- Un centre ancien villageois aux rues étroites mal adaptées à la pression automobile et peu sécurisante pour les piétons et cyclistes. Confrontés à une pression automobile croissante, les hameaux historiques composés de rues étroites aux trottoirs étriqués permettent difficilement le stationnement pour les riverains et les commerces. L'aménagement ancien de ces rues peine à trouver un équilibre entre la nécessité d'assurer la circulation automobile, le stationnement, et un espace piéton.
- Des espaces publics qui dévalorisent l'identité et la qualité de vie des villages. Aménagées de façon fonctionnelle pour l'automobile, les rues ont perdu en partie leur qualité d'espace collectif pour le village et ses commerces. L'aménagement de ses espaces publics, réalisés au fil du temps manquent d'homogénéité et de qualité et nuisent à la qualité du cadre de vie d'Ancy-Dornot.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Requalifier les entrées du village depuis la RD 6 en intégrant le réaménagement de l'espace devant la gare, comme une véritable place publique.

- **Aménager les abords de la gare comme un parvis, une véritable «place de la Gare» en relation avec les espaces publics du village**
 - Réorganiser et restructurer l'espace à l'abord de la gare dans un projet urbain et paysager qualitatif d'ensemble, un lieu de rencontre conviviale qui facilite l'intermodalité,
 - Développer l'offre de stationnement et répondre aux besoins de la gare : envisager la création d'un parking relais pour compléter l'offre de stationnement et en créer une dépose minute,
 - Améliorer et sécuriser la desserte piétonne de la gare : éclairage, signalétique, nouvelle desserte.
- **Concevoir un espace public partagé et accueillant favorable à la vie collective du village**
 - Structurer des espaces publics fédérateurs conviviaux et adaptés aux besoins des usagers de la gare en synergie avec la dynamique touristique de la commune,
 - Requalifier les traversées en faveur des modes doux «piéton et vélo» et rationaliser le stationnement des cours et des places en priorité à en relation avec la gare,
 - Concevoir des espaces publics appropriables pour les riverains adaptés à l'animation des places et favorable à la vitalité urbaine,
 - Aménager les entrées de village et leur relation avec le centre historique et la place de la gare (signalisation, circulation apaisée de la RD6,...).
- **Assurer la continuité des espaces publics vers les itinéraires de randonnées du village depuis la gare vers les paysages naturels de la vallée et des côtes de Moselle.**
 - Fournir un niveau de prestations de qualité pour l'aménagement des espaces publics des villages et assurer une continuité lisible pour les parcours piétons-vélos,
 - Conforter et assurer les continuités entre les équipements les espaces de loisirs des villages et la gare en assurant le maillage des modes doux,
 - Associer ce maillage piétons deux-roues des villages historiques vers les itinéraires de randonnée et de découverte du patrimoine naturelle des côtes et de la voie verte Charles le Téméraire de la vallée de la Moselle.



This image shows a full page of blank handwriting practice paper. It features approximately 20 evenly spaced horizontal red lines across the entire width of the page. The background is a solid light gray color. There are no margins, text, or other markings present.



Directeur de la publication: Patricia Gout

Etude réalisée par:

Maël Tillard - mtillard@aguram.org

Fabien Soria - fsoria@aguram.org

André Morand - amorand@aguram.org

Infographie, cartographie:

Sébastien Dieudonné - sdieudonné@aguram.org

Patrick Moussler - pmoussler@aguram.org

Crédits photos: AGURAM

www.aguram.org

AGURAM
AGENCE D'URBANISME
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE
Immeuble Ecotech / 3 rue Marconi / 57070 METZ /
tél. : 03 87 21 99 00 / fax : 03 87 21 99 29 /
contact@aguram.org / www.aguram.org