



Juin 2017

Valoriser et (re)composer les espaces Gare

Gare d'Ars-sur-Moselle

Sommaire

1	Préambule _____	4
2	Une polarité aux portes de l'agglomération messine _____	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	Intermodalité du quartier gare _____	18
7	Enjeux et Préconisations _____	22

En partenariat avec



Sommaire

1	Préambule _____	4
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
2	Ars-sur-Moselle, une polarité aux portes sud de l'agglomération messine _____	6
	Un centre urbain de services sur la rive gauche de la Moselle	
3	La gare d'Ars-sur-Moselle au sein du réseau ferroviaire régional _____	7
	Une aire d'attraction étendue sur 5 communes	
	L'offre TER et sa performance	
	Usages connus et implications concernant les conditions d'accès à la gare	
	Les grandes caractéristiques de l'accessibilité multimodale	
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare _____	13
	Cadrage communal	
	Un quartier gare fortement polarisé	
	Un développement urbain contraint à la mutation de l'existant	
	Un secteur gare inscrit dans des milieux naturels reconnus	
5	Potentiels de mutation et projets _____	17
	Des potentialités de densification	
6	Intermodalité du quartier gare _____	18
	Une bonne accessibilité routière	
	Une offre de stationnement suffisante, mais peu qualitative	
	Desserte TC de la gare: une alternative sérieuse à la voiture	
	La marche, mode naturel; le stationnement vélo impossible	
7	Enjeux et Préconisations _____	22
	Mobilité	
	Densité et potentiel foncier	
	Fonctions urbaines	
	Cadre urbain et paysager	
	Espaces publics	

■ Préambule

/ 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 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 :

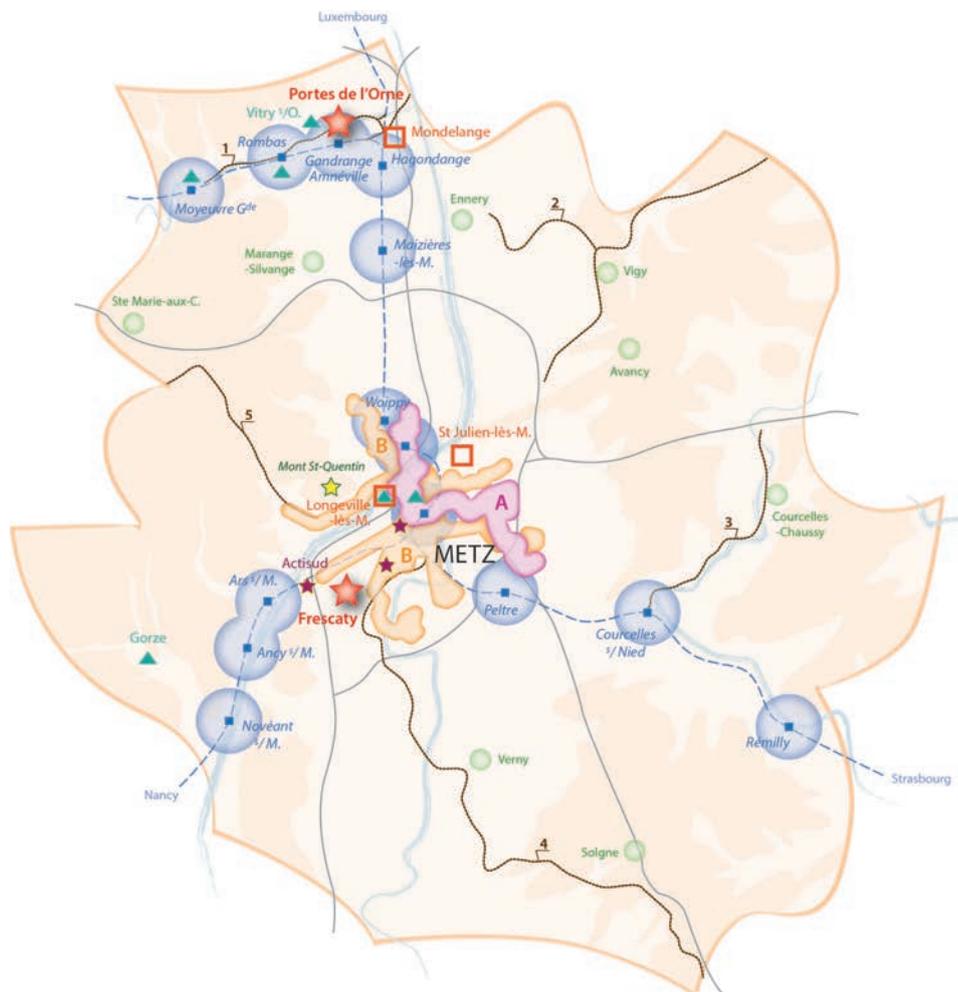
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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



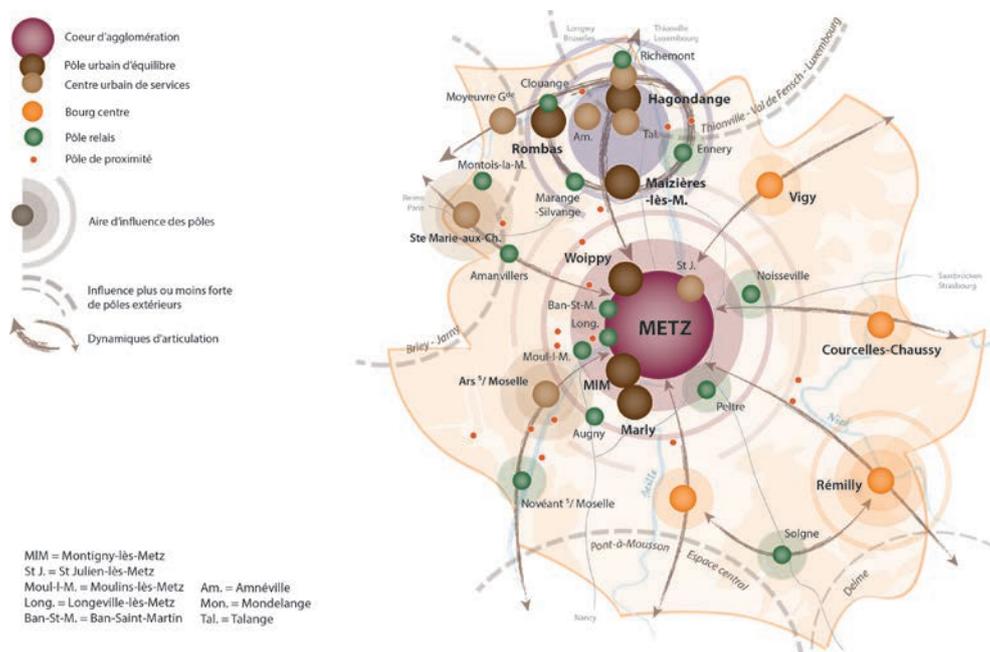
<p>Valorisation et optimisation du foncier</p> <p> de part et d'autre des infrastructures de transport urbain les plus performantes (de niveau A et de niveau B)</p> <p> autour des gares</p> <p>autour des pôles d'appui de transports collectifs interurbains</p>	<p>Stratégies foncières destinées à répondre à des projets à long terme</p> <p> grands sites en reconversion</p> <p> anciennes emprises ferroviaires à préserver ou à réinvestir sur le long terme</p> <p>Actions foncières ciblées</p> <p> requalification urbaine / touristique</p> <p> réinvestissement du bâti dégradé ou vacant</p> <p> diversification de l'habitat</p>
--	---

Ars-sur-Moselle, une polarité aux portes sud de l'agglomération messine

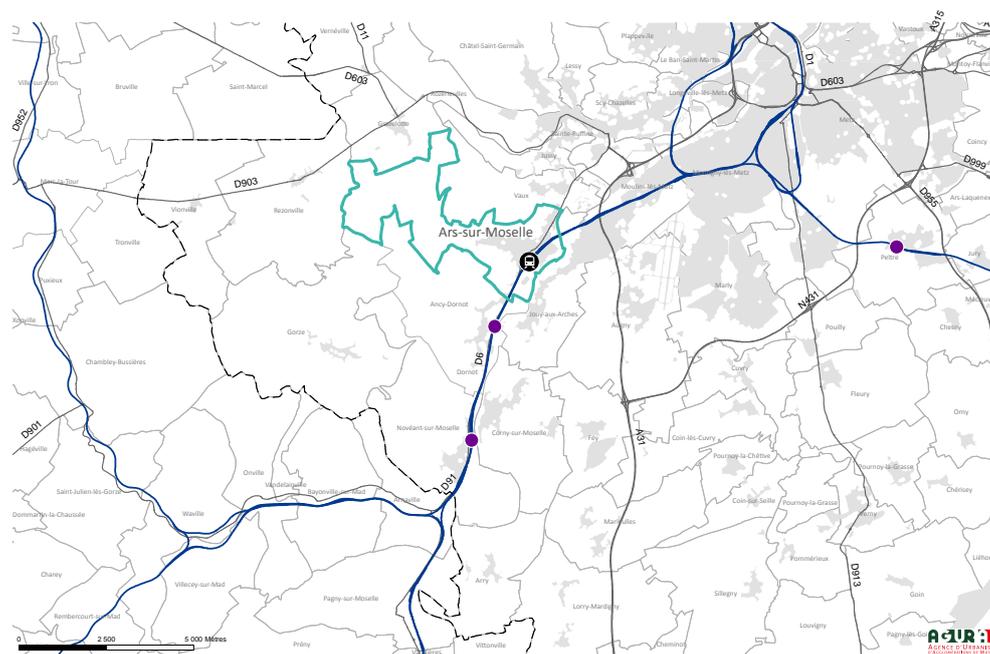
/ Un centre urbain de services sur la rive gauche de la Moselle

La commune d'Ars-sur-Moselle fait partie des 50 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

Ars-sur-Moselle est l'un des centres urbains de services - au sens SCoTAM – du quart sud-ouest du territoire du SCoTAM. Située dans la vallée de la Moselle, Ars-sur-Moselle est aussi à la frange ouest de l'agglomération messine. Cette polarité contribue localement à la structuration du territoire en étant le socle de la vie locale. S'appuyant sur une offre d'équipements et des services répondant aux besoins de première nécessité et un peu plus, elle participe au maillage d'une offre de proximité au plus près des habitants. A noter, la présence à proximité de la zone commerciale Actisud.



> Armature urbaine du SCoTAM
Extrait DOO page 12



> Carte de situation

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
 Fond BDTOP0 2014

■ La gare d'Ars-sur-Moselle au sein du réseau ferroviaire régional

/ Une aire d'attraction étendue sur 5 communes

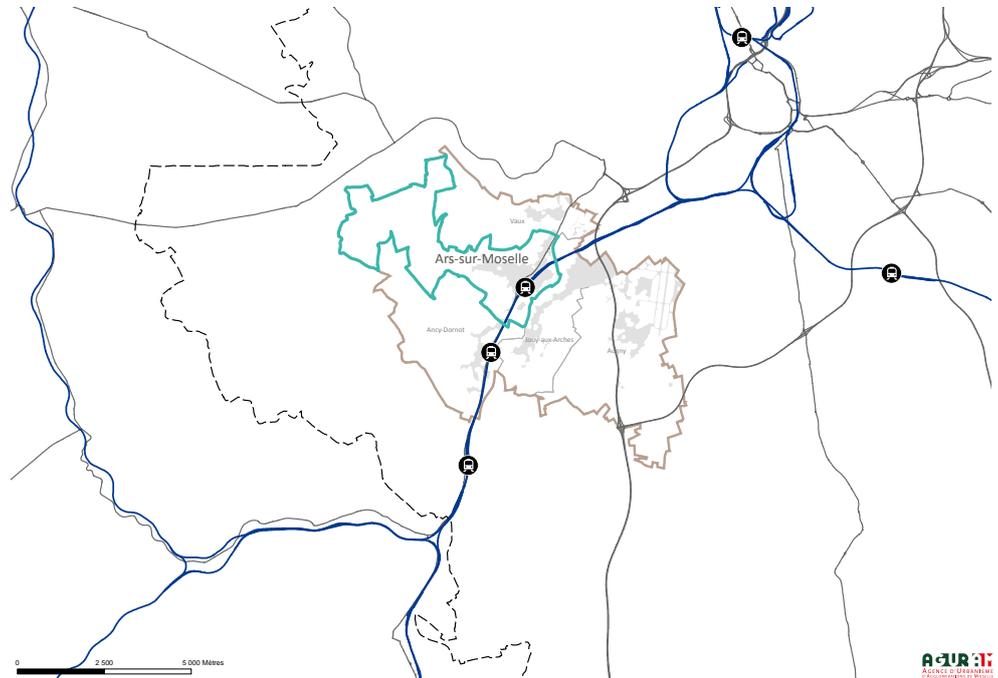
L'aire d'attraction théorique de la gare d'Ars-sur-Moselle¹ regroupe 10 600 habitants répartis sur 5 communes dans un rayon d'environ 6 km.

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

Traitement et calcul AGURAM
Données SNCF / CRL, 2014



Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014



Cette aire d'attraction regroupe 80,1 % des abonnés 2014. Au-delà de 6 km et jusqu'à une trentaine de kilomètres commence une aire d'attraction théorique secondaire très diffuse regroupant 19,9% des abonnés. Le différentiel entre l'aire d'attraction directe ($\geq 80\%$ des abonnés), resserrée, et une aire d'attraction secondaire (100 %) aussi vaste (jusqu'à 30 km), est unique sur le SCoTAM.

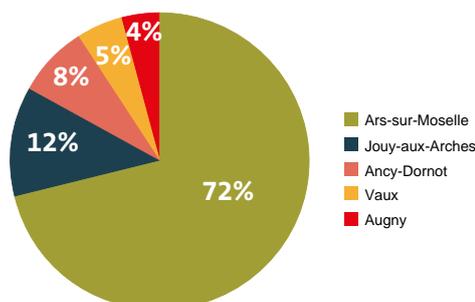
L'étendue de l'aire d'attraction s'explique notamment par :

- Le tracé de la RD 6 selon une logique de vallée : Ancy-Dornot, mais aussi Moulins-lès-Metz, Rozérieulles, Scy-Chazelles (aire d'attraction secondaire),
- La traversée de la Moselle permise à Ars-sur-Moselle (à proximité de la gare) par la RD 11 : Jouy-aux-Arches, Augny,
- Pour l'heure, la RD 11 qui relie par ailleurs Ars-sur-Moselle au plateau lorrain ouest (Gravelotte) n'est pas structurante.

Ancy-Dornot est une commune gare, dont les habitants se répartissent sur les gares d'Ancy-sur-Moselle et d'Ars-sur-Moselle, dont ils représentent 8 % des abonnés. Vu d'Ancy-Dornot, le phénomène est cependant marginal, le nombre d'abonnés résident prenant le train à Ancy-sur-Moselle étant dix fois plus important qu'à Ars-sur-Moselle.

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

Données SNCF / CRL, 2014



En 2014, l'offre desservant Ancy-sur-Moselle était bien moins importante qu'à Ars-sur-Moselle (26 trains/jour contre 36, voir ci-après). Malgré l'étendue du territoire couvert par l'aire d'attraction, les flux de rabattement sont relativement concentrés puisque 58 % des abonnés recensés² (mais 72 % des abonnés de l'aire d'attraction) résident en 2014 sur la commune d'Ars-sur-Moselle, et 11 % sur la commune mitoyenne de Jouy-aux-Arches.

¹ Telle que définie par la méthodologie proposée par l'Aguram sur la base de données SNCF / Conseil Régional de Lorraine : 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.

² Base abonnés TER Billettique (SNCF / CRL Lorraine 2014). Les données concernant les titres papiers ne sont pas disponibles.

/ L'offre TER et sa performance

> L'offre 2016 et son impact sur l'aire d'attraction

Ars-sur-Moselle est située sur la ligne Nancy-Metz. Depuis 2016, suite à la réorganisation de l'offre dans le cadre du cadencement régional, Ars-sur-Moselle est desservie par 39 trains TER quotidiens³ vers et depuis ces gares. Cette offre correspond à une croissance de 8 % (nombre de trains) dans la mesure où le dernier service avant cadencement proposait 36 trains.

Des correspondances quai à quai sont proposées vers/ depuis Luxembourg en gare de Metz-ville.

> Impact possible du cadencement sur l'aire d'attraction et la demande de rabattement

La croissance modeste de l'offre semble peu susceptible d'impacter l'aire d'attraction de la gare d'Ars-sur-Moselle. Néanmoins :

- La fréquentation par les résidents d'Ancy-Dornot devrait baisser fortement puisque la gare d'Ancy-sur-Moselle propose depuis avril 2016 une offre équivalente à celle d'Ars-sur-Moselle vers Metz et Nancy. En 2014, 8 % des abonnés (aire d'attraction) à la gare d'Ars-sur-Moselle résidaient à Ancy-sur-Moselle ou Dornot.
- Depuis les communes situées dans le nord de l'aire d'attraction (5 % des abonnés 2014 : Scy-Chazelles, Moulins-lès-Metz) la demande vers Luxembourg pourrait se rabattre sur Metz-Nord et Woippy car :
 - > l'offre sur ces points d'arrêt a fortement cru en 2016,
 - > ils proposent une desserte directe de Luxembourg, contrairement à Ars-sur-Moselle

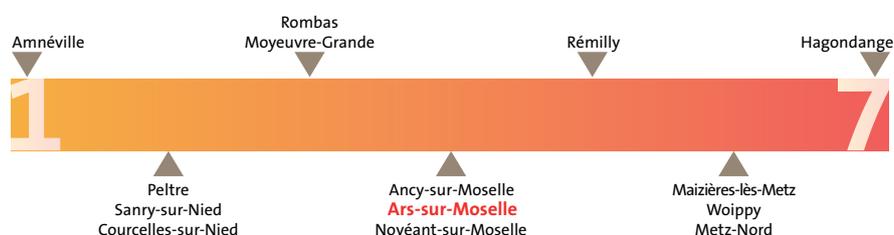
Cette demande vers Luxembourg depuis les villages de côte est dynamique, mais anecdotique pour la gare d'Ars-sur-Moselle. Toutes choses égales par ailleurs (prix des carburants), la fréquentation devrait croître (modestement ?) depuis le cœur de l'aire d'attraction (Ars-sur-Moselle et Jouy-aux-Arches) par effet d'élasticité à l'offre vers Metz et Nancy.

> Attractivité de l'offre

Indice d'attractivité relative.

Au regard de l'accessibilité que cette offre permettra vers/ depuis Metz, Nancy et Thionville ou Luxembourg en correspondance, Ars-sur-Moselle fait désormais partie des gares «intermédiaires» du SCoTAM.

Compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre (horaires et destinations proposées), Ars-sur-Moselle se situe sur une échelle d'attractivité relative⁴ de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°4, avec Ancy-sur-Moselle et Novéant-sur-Moselle situées sur la même ligne.



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

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 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.

Concurrence de l'automobile.

- **Vers Metz**, les temps de parcours TER et automobile de gare à gare sont à l'avantage du TER: 7' pour le TER contre 14' à 25' pour l'automobile (Google Map) selon les conditions de circulation.
- **Vers Nancy**, le temps de parcours en train est de 45' à 50', est comparable au temps en voiture. Mais ce dernier est très variable selon les conditions de circulation sur l'A31, et peut atteindre voire dépasser une heure.

L'avantage est donc au TER pour des liaisons de gare à gare, sans prise en compte des temps de stationnement.

Concurrence du réseau urbain Le Met'

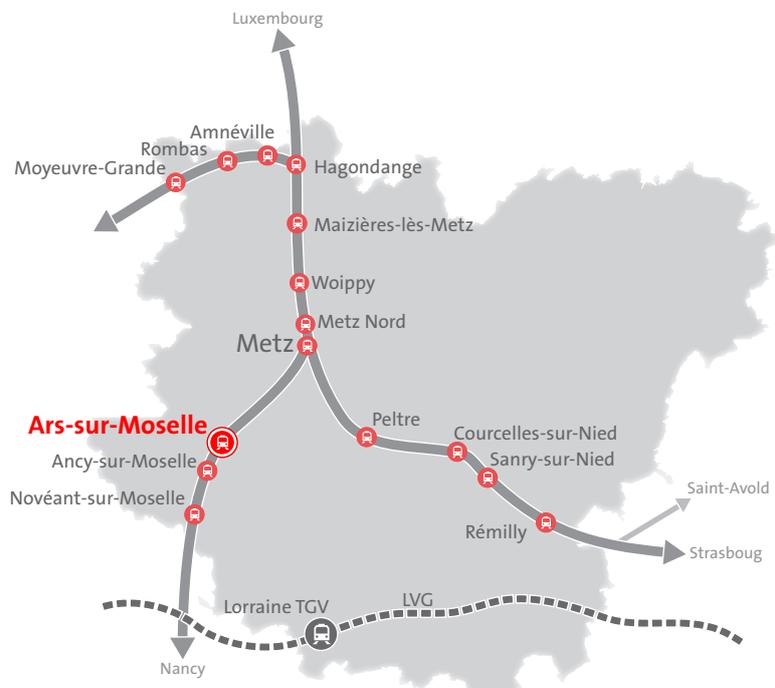
La ligne P103 du réseau le Met' propose 38 services (19 par sens) vers le pôle d'échange multimodal situé derrière la gare de Metz-ville.

Du fait de temps de parcours sans commune mesure (22' environ), la P103 ne constitue pas une concurrence pour le TER. Mais elle propose un complément intéressant, notamment en heure creuses, les services P103 étant alors essentiellement effectués «à la demande», c'est-à-dire sur réservation.

/ Usages connus et implications concernant les conditions d'accès à la gare

À ce jour, aucune enquête récente ne permet de proposer une analyse approfondie des modalités de fréquentation de la gare d'Ars-sur-Moselle. L'analyse se limitera donc aux quelques données disponibles.

> Situation



> Fréquentation et motifs

La fréquentation moyenne de la gare d'Ars-sur-Moselle est de 550 voyageurs entrants/sortants par jour en 2014⁵ en tarification TER/SNCF.

À ceux-ci, il convient d'ajouter les voyageurs utilisant un titre Le Met', puisque depuis 2013 Ars-sur-Moselle bénéficie de l'intégration tarifaire Le Met'/TER proposée pour les voyages internes au PTU de Metz Métropole. Le nombre de voyages est de l'ordre de 70 validations Le Met' en gare d'Ars-sur-Moselle par jour⁶, soit environ 140 voyages entrants/sortants. La fréquentation globale serait donc de l'ordre de 700 voyageurs par jour. C'est à cet égard, une gare importante à l'échelle du SCoTAM, se plaçant en 2014 juste derrière Hagondange, Maizières-lès-Metz et Rémilly. C'est aussi la gare la plus importante de Metz Métropole, avant cadencement toutefois.

Faute d'enquête disponible, la ventilation tarifaire des ventes de titres⁷ permet un constat fort, Ars-sur-Moselle est par excellence une gare de migrations pendulaires domicile-travail.

- 48 % des voyages sont réalisés avec un abonnement (étudiants compris). Il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail, ou, c'est sans doute secondaire, aux études post bac.

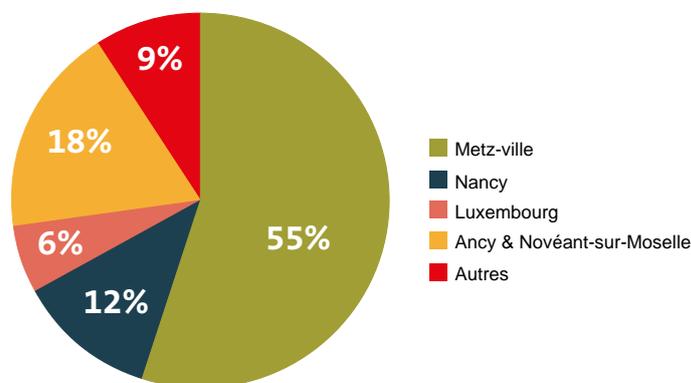
À l'échelle du SCoTAM, les pendulaires (abonnements) ne représentent que 56% des voyages.

- 34 % sont réalisés avec un abonnement scolaire. Ars-sur-Moselle se situe dans la moyenne observée à l'échelle du SCoTAM : 31%.
- 18 % sont réalisés avec un billet (titre unique) et peuvent être assimilés à des usagers occasionnels, très généralement pour des motifs d'ordre privés-loisirs.

À l'échelle du SCoTAM, c'est un poids important.

> Origine / destination des usagers

- **Metz-ville** : plus de la moitié des voyages sont en relation avec Metz-ville, destination pour laquelle le TER est très compétitif, et qui bénéficie de l'intégration tarifaire TER / Le Met'.
- **Nancy** : seconde destination logique au regard de l'offre.
- **Ancy-sur-Moselle et Novéant-sur-Moselle** : une O/D quasi-exclusivement liée à des déplacements scolaires au vu des tarifs utilisés (Pass Avenir).



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

⁵ Évaluation Aguram à partir de données annuelles 2014 (SNCF Aristote / CRL) sur la base de 260 équivalents JOB /an.

⁶ Évaluation Aguram sur la base de données TAMM / Metz Métropole 2016 partielles (janvier – septembre).

⁷ Données SNCF ARISTOTE / FC12K, 2013.

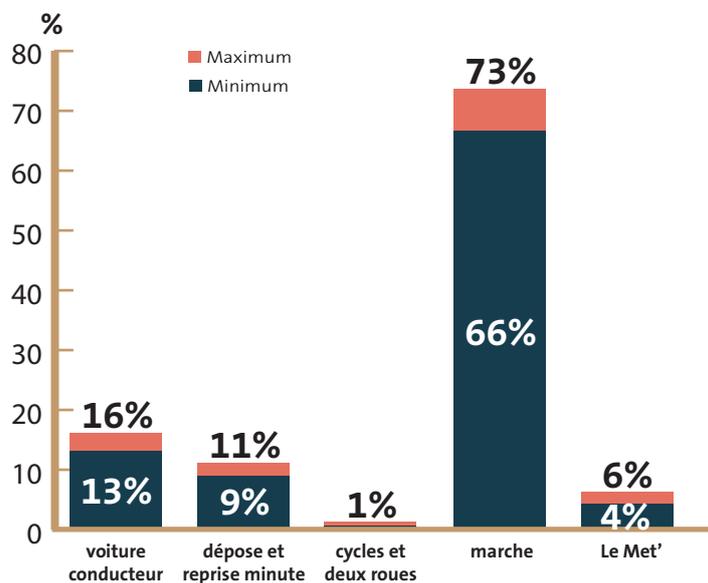
> Répartition modale de rabattements / diffusions

En l'absence d'enquête, l'étude se limitera à proposer une évaluation de la part des différents modes dans les rabattements-diffusion :

- L'étude stationnement réalisée en juin 2016 par l'Aguram⁸ révèle qu'environ 45 des 190 places proposées place du Général de Gaulle sont occupées par des pendulaires utilisateurs du TER – soit environ 90 voyages, et peut-être 100 (maximum) si certains covoiturent. La voiture «conducteur» ou covoitureurs aurait ainsi une part modale des rabattements/diffusions d'environ 15 % ce qui paraît faible, mais rappelons que 70 % des voyageurs abonnés résident à Ars-sur-Moselle même.
- Le parking vélo était à peu près vide lors de la visite de terrain (une moto garée).
- Il n'y a pas de comptage à l'arrêt disponible pour la ligne P103 du réseau Le Met' desservant la gare (arrêt Ars-sur-Moselle). Pour autant, 360 voyageurs empruntent la ligne par jour en semaine (deux sens et tous arrêts confondus)⁹. La destination principale étant a priori, et de loin, le centre-ville de Metz (scolaires), il est déduit que la P103 participe très peu aux rabattements/diffusions vers et depuis la gare (même si les horaires permettent l'essentiel des correspondances, voir par ailleurs).
- Si, par hypothèse, 10 % des voyages sur la ligne ont pour «motif» le TER, environ 40 voyages TER ont été commencés ou se sont terminés sur la ligne P103, soit environ 6 %.
- L'ensemble des autres voyages sont le fait de dépose-minute (sans doute peu nombreuses), ou de rabattement/diffusion à pied, soit, par soustraction, de l'ordre de 160 à 210 voyages.

Sur la base de ce raisonnement, nous proposons les (larges) fourchettes suivantes, qui doivent être considérées à dire d'expert sur la base des rares éléments connus :

Évaluation à dire d'expert des parts modales de rabattement/diffusion en gare d'Ars-sur-Moselle
- Aguram



Si la part de la voiture paraît faible et celle de la marche importante, cela reste cohérent avec l'origine géographique des voyageurs, ce qui s'observe par exemple à Peltre. Néanmoins, la réalisation d'une enquête spécifique (origine initiale / destination finale, mode, motifs...) semble s'imposer, et sera proposée dans nos préconisations.

⁸ Aguram, Redynamisation du Centre-bourg d'Ars-sur-Moselle, 2016.

⁹ Données TAMM, comptage de la semaine du 22 au 28 février 2016.

/ Les grandes caractéristiques de l'accessibilité multimodale

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

- une gare située à proximité immédiate du centre-bourg,
- une desserte routière aisée depuis la rive gauche de la Moselle (RD6) et le plateau (RD11), mais moins aisée depuis la rive droite du fait d'un important trafic et la nécessité du franchissement du pont,
- la présence, place du Général de Gaulle, d'un parking proposant environ 190 places de stationnement. Ce parc n'est pas dédié aux usagers et suffit pour l'heure aux besoins,
- la desserte par la ligne P103 du réseau Le Met' de l'arrêt Ars-sur-Moselle, situé à environ 180 m. Certains services ne sont disponibles que sur réservation (TAD : transport à la demande),
- la desserte par la ligne 78 du réseau TIM, transféré au 1^{er} janvier 2016 à la Région Grand Est par le Conseil départemental de la Moselle (localisation de l'arrêt identique à la P103),
- la présence d'un «véloparc», abri vélo couvert et fermé (accès contrôlé) de 36 places, complété d'un dispositif ouvert (mais abrité) de 9 places.

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.

■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

/ Cadrage communal

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.

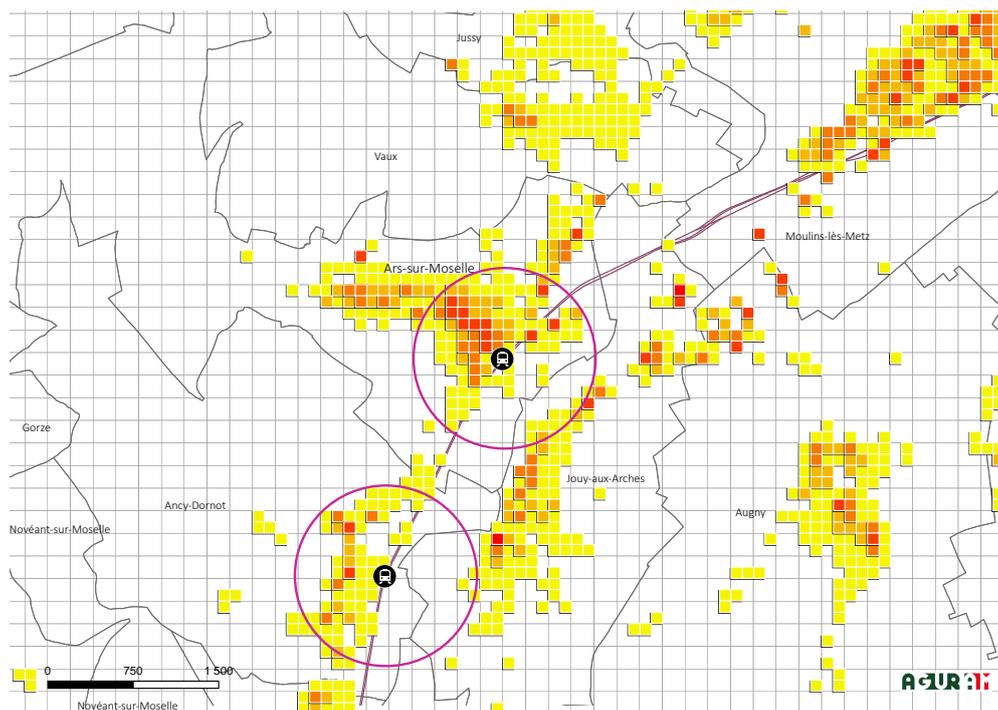
> Intensité urbaine

-  Gare
-  Voie ferrée
-  Zone tampon de 800 mètres

Intensité urbaine :

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

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014

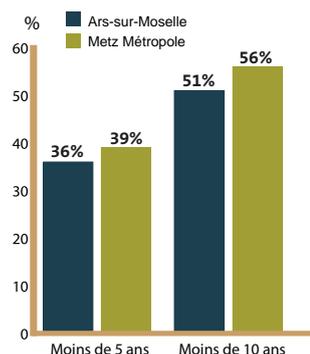


En 2012, avec 4 782 habitants, la commune d'Ars-sur-Moselle est la sixième commune la plus peuplée de la communauté d'agglomération de Metz Métropole.

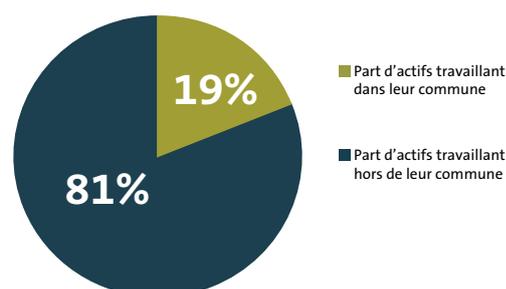
Après avoir connu, depuis plusieurs décennies, une baisse continue de son nombre d'habitants, la ville d'Ars-sur-Moselle, centre urbain de services du SCoTAM, a enregistré une légère croissance démographique entre 2007 et 2012 (+2,4% soit 113 habitants). Cette situation s'explique par des soldes naturels favorables et des soldes migratoires stables sur cette période.

Parmi l'ensemble des actifs de la commune 81% travaillent en dehors de la commune, majoritairement sur le territoire de Metz Métropole.

Emménagements récents



Localisation du lieu de travail des actifs



Source : Insee, RP 2012

/ Un quartier gare fortement polarisé

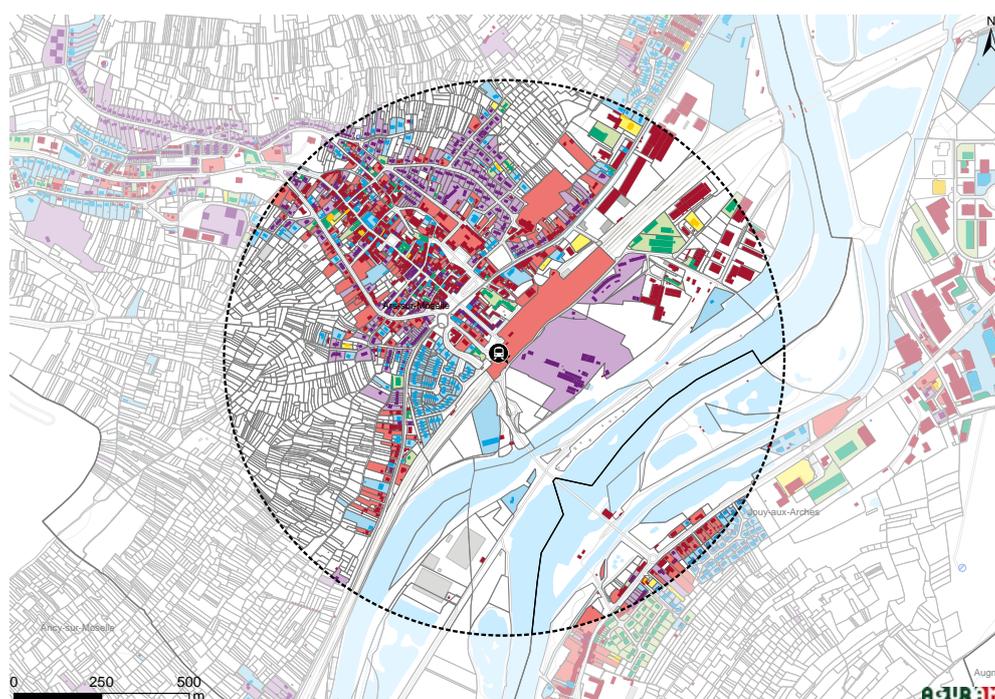
Le périmètre du quartier gare englobe le centre historique où sont présents un grand nombre d'équipements et de services de la commune d'Ars-sur-Moselle. Une soixantaine de commerces et de services divers se concentrent autour de la gare, le long de la rue Pasteur et sur la partie basse de la rue du Maréchal Foch, que complètent une offre d'équipements publics (bibliothèque, piscine municipale, salle des fêtes, centre socio-culturel). Inscrite dans le prolongement de la rue Pasteur, la gare fait partie intégrante de la polarité urbaine de la commune malgré son manque de lisibilité depuis la place de la République et son éloignement relatif. En revanche, le quartier gare tel qu'il a été défini pour cette étude n'intègre pas en son sein le collège Pilâtre de Rozier, situé en frange de son périmètre.

Le quartier gare englobe également la zone d'activités du Docteur Schweitzer. Cette zone d'activités accueille des entreprises de construction, productives et des habitations notamment des logements sociaux. Malgré la présence d'un passage piéton sous le faisceau ferroviaire permettant de la rejoindre la gare, ce secteur reste particulièrement enclavé.

/ Un développement urbain déconnecté de la gare

Le paysage de la commune d'Ars-sur-Moselle et de son quartier gare est fait de mutations et de changements au cours du temps. Détruite à 86 % pendant la Seconde Guerre mondiale, la commune d'Ars-sur-Moselle s'est reconstruite progressivement dès les années 50.

Son quartier gare s'est principalement développée pendant la période des Trente Glorieuses. S'il concentre le centre bourg historique de la commune, qui a su conservé une forme urbaine ancienne issue de son passé viticole, le quartier gare englobe également les habitations issues des principales extensions pavillonnaires de la commune. Entre les années 1951 et 1970, la commune et le quartier gare connaissent les premières extensions pavillonnaires notamment au nord, rue du Général Maudhuy. Entre 1971 et 1999, le lotissement «Le Vert Village» viendra se greffer au sud du centre bourg.

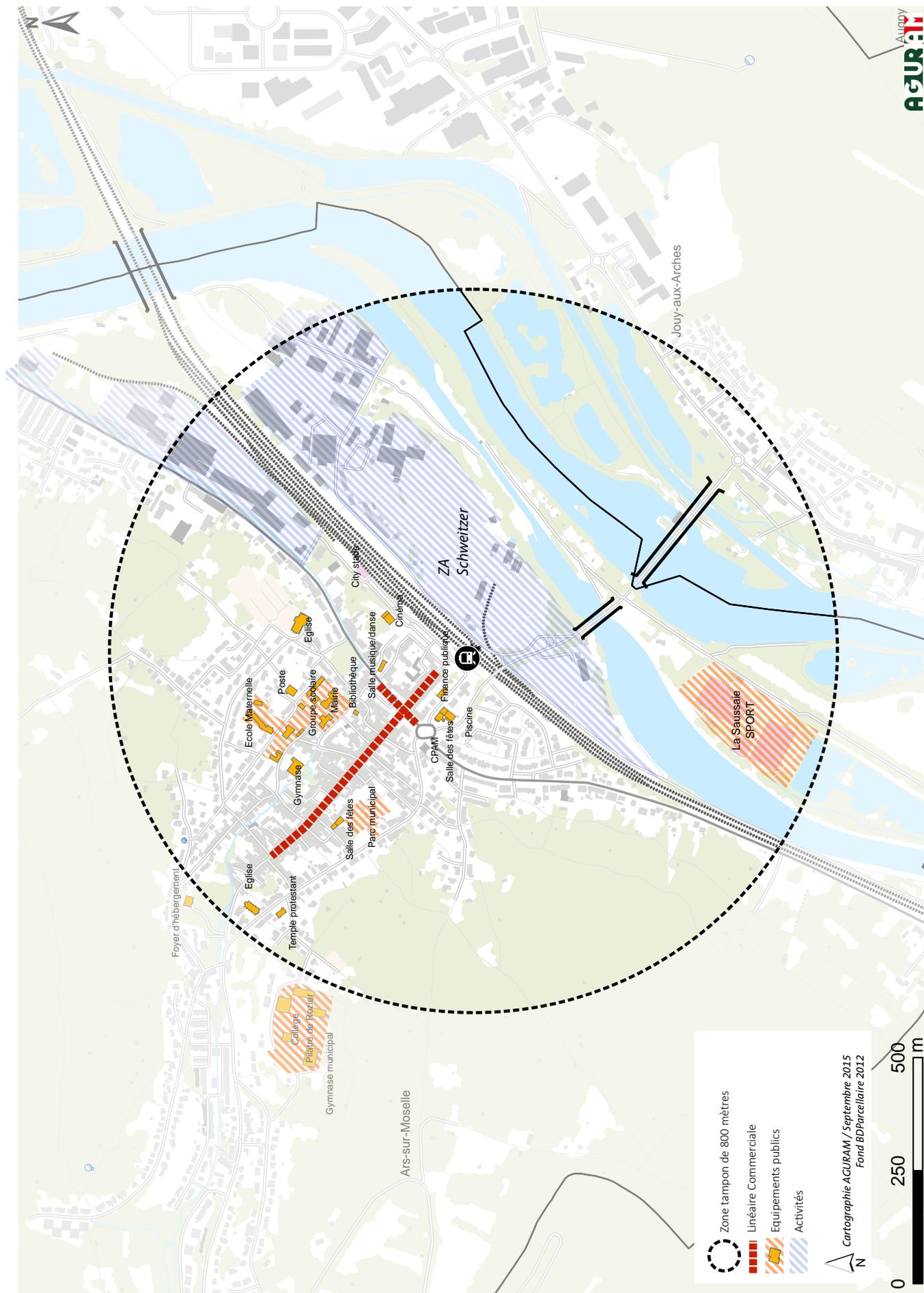


> Périodes de construction des bâtis

-  Zone tampon de 800 mètres
-  Avant 1950
-  1951 à 1970
-  1971 à 1999
-  2001 à 2010
-  Après 2010

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012

> Centralités



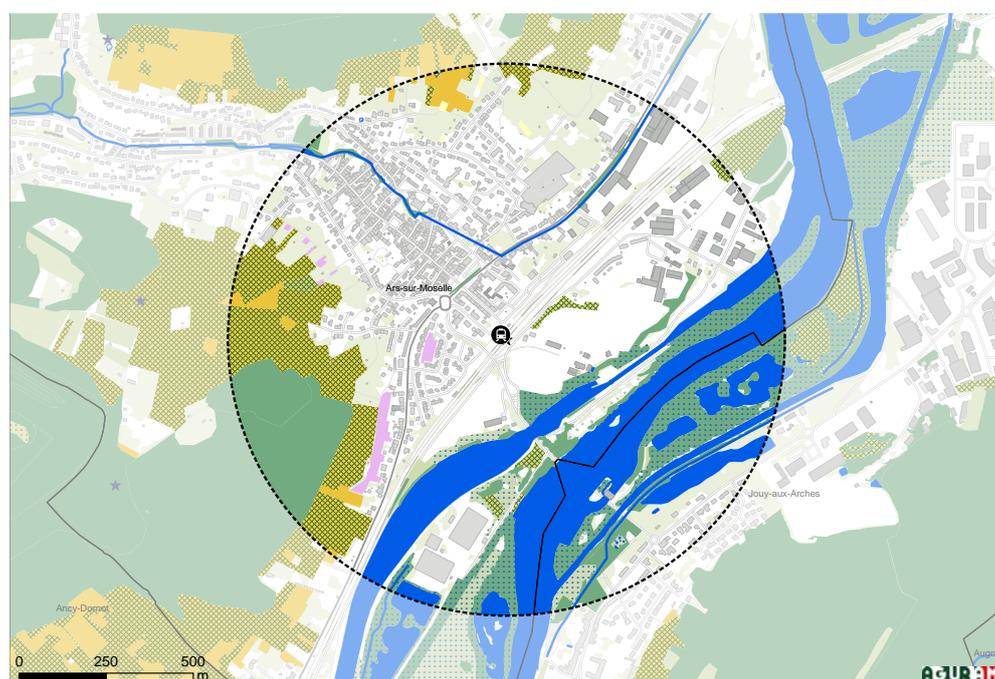
/ Un secteur gare inscrit dans des milieux naturels reconnus

Le ban communal d'Ars-sur-Moselle et son quartier gare offrent une multiplicité de paysages partagés entre le paysage de proximité des vergers, des vignes, les Côtes de Moselle, la vallée de la Mance et la vallée de la Moselle.

Composante importante du ban communal, les massifs boisés sont facilement perceptibles depuis la gare notamment les trois sommets boisés dominant les côtes : Fort Driant, Bois de la Roche et Bois la Dame. En revanche, la Moselle et sa plaine alluviale située au sud-est du quartier gare ne sont pas perceptibles, masquées par la présence de la zone d'activité et de la voie ferrée. Le quartier gare est également traversé par le ruisseau de la Mance. Cet affluent de la Moselle a été canalisé et présente des parties souterraines qui le font disparaître sur certains tronçons du paysage du quartier.

La commune d'Ars-sur-Moselle présente un riche écosystème où plusieurs périmètres d'inventaire ou de protections spécifique : Parc Naturel Régional de Lorraine, site Natura 2000 « Pelouses du Pays Messin », Zones Naturelles d'Intérêt écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et Espaces Naturels Sensibles (ENS) préservent cet espace naturel.

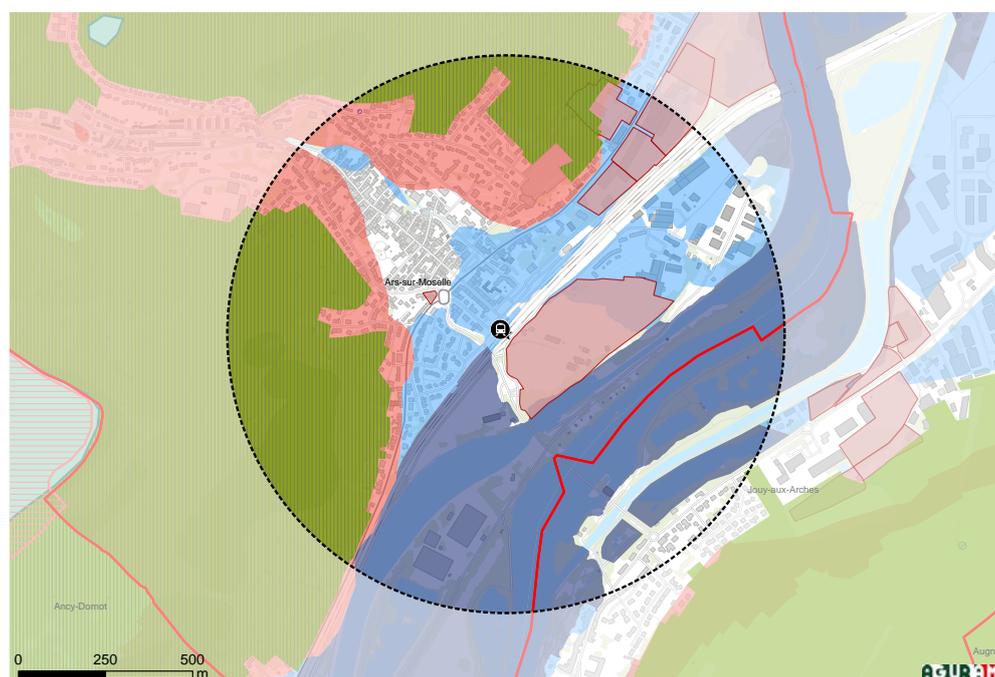
Le quartier gare est aussi fortement impacté par des risques d'inondations et de mouvement de terrain. (PPR,...)



> 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 - BDTOP0



> Risques et Protections

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- ZNIEFF 1
- ZNIEFF 2
- Aléas inondation
- Eau en surface
- Site et sol pollué en Lorraine (2014)
- Plan de prévention des risques inondations:
 - Zone Rouge
 - Zone Orange
- Plan de prévention des risques mouvement de terrain:
 - Zone Rouge
 - Zone Orange

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOP0 2014

Potentiels de mutations et projets

/ Un potentiel de densification contraint et restreint

Situé à l'interface entre la zone d'activités du Dr Schweitzer, la Moselle, le centre bourg et les côtes de Moselle, le quartier gare offre quelques possibilités de densification. Soumis aux risques d'inondation de la Moselle et « mouvements de terrain », le développement urbain de la commune d'Ars-sur-Moselle et de son quartier gare est fortement contraint.

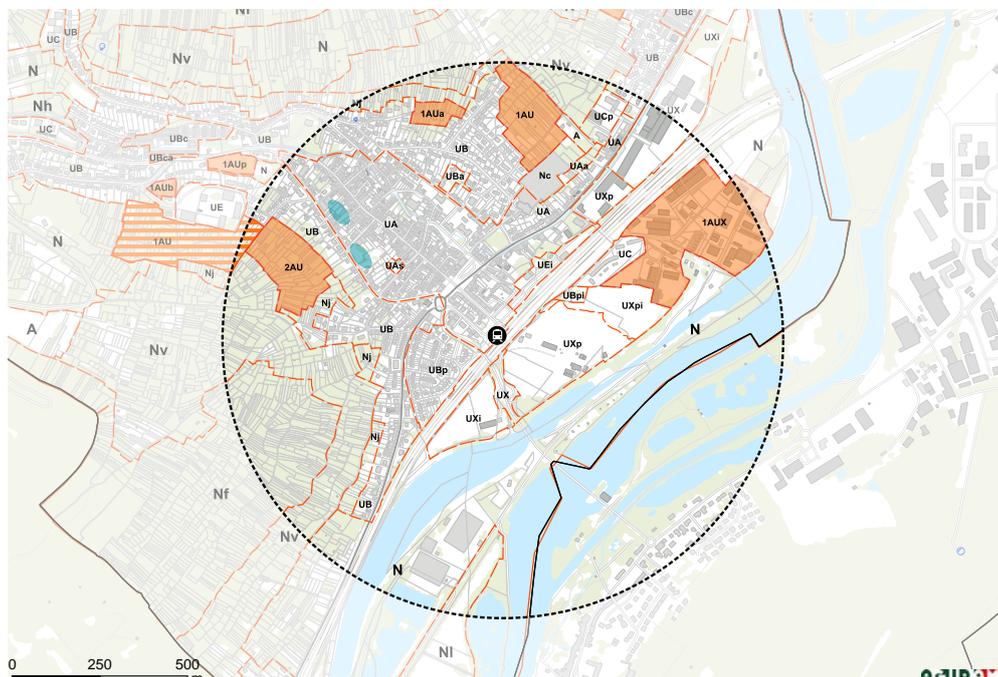
Néanmoins, le secteur gare dispose de quelques possibilités de densification au sein du centre bourg. Parmi ces espaces, certains font l'objet de projets et de permis de construire déposés : rue Bussièrre et rue du Moulin. Des possibilités existent également au sein de la zone d'activités située à proximité de la gare. Par ailleurs, la commune a entrepris une démarche de redynamisation de son centre bourg en partenariat avec l'EPFL dont l'un des objectifs est la définition d'un projet urbain au sein du centre bourg.

A ces potentialités, des secteurs d'extensions ont été définis dans le cadre du prochain PLU approuvé le 30 juin 2017. Parmi les zones envisagées, certaines sont situées au sein du périmètre du quartier gare.

> Zonages PLU

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

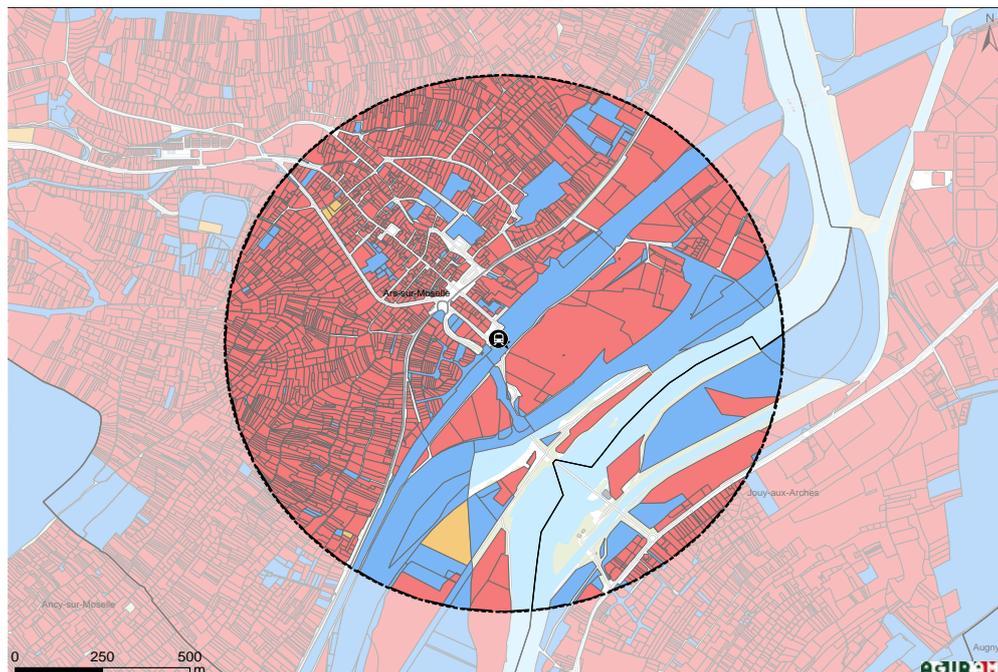
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012



> 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 accessibilité routière théorique bonne, mais impactée par des flux importants...

La gare est située à proximité immédiate de la RD 6 et de la RD 11 qui structurent l'aire d'attraction :

- RD 6 : Ancy-Dornot (mais la croissance de l'offre en 2016 a pu sortir cette commune de l'aire d'attraction d'Ars-sur-Moselle), Vaux.
- RD 11 (et RD 657) : Jouy-aux-Arches, Augny.

Ces deux axes connaissent cependant une forte fréquentation : 10 300 véhicules/jour entre Ars-sur-Moselle et Vaux pour la RD 6, et surtout 12 700 véhicules/jour sur la RD 11 en tête de pont côté Ars-sur-Moselle, dans un environnement contraint (pont sur la Moselle).

Les conditions de circulation pour rejoindre la gare peuvent donc être difficiles.

/ Une offre de stationnement abondante

Le parking municipal situé place du Général de Gaulle, à proximité immédiate de la gare, propose plus de 200 places de stationnement. Ce parc n'est pas dédié aux usagers et une enquête réalisée en 2016 par l'Aguram (voir par ailleurs) révèle qu'un maximum de 90 places sont occupées, entre 10h et 15h, soit un taux d'occupation inférieur à 50%.

L'analyse des rythmes de rotation des véhicules démontre que 45 véhicules arrivent avant 10h et repartent après 15h. Ces voitures sont identifiées comme appartenant à des pendulaires, a priori utilisateurs du TER. Les véhicules des résidents (environ 30 selon les heures) quittent le parking avant 10h, et réapparaissent après 15h. Les visiteurs pour d'autres motifs (15 à 30 véhicules selon les heures) ne stationnent que sur de plus courtes durées.

Même en usage «partagé», le parking propose donc une capacité suffisante.



Le parking de la place du Général de Gaulle : une importante réserve de capacité. - Doc. Aguram



Un parking qui permet aux usagers de se garer à proximité immédiate de la gare. - Doc. Aguram

/ Desserte TC de la gare : une offre structurante mais peu coordonnées avec le TER

Le Met' :

La ligne P103 du réseau de Metz Métropole (Le Met') dessert l'arrêt «Ars-sur-Moselle» situé à 180 mètres de la gare. Sa fréquence et ses horaires permettent, depuis Gravelotte et Vernéville, un nombre important de correspondances (avec presque tous les trains), mais avec des temps de correspondance trop importants (15' à 20') au regard de la distance relativement faible séparant l'arrêt le Met' de la gare.

En conséquence, les temps de parcours proposés sont équivalents : 31' par la P103, 32' par la correspondance P103/TER. Dès lors, l'offre le Met' demeure peu complémentaire, sauf en heures creuses ou elle constitue une alternative (à la demande) au TER peu nombreux.

En tout état de cause, ni Gravelotte, ni Vernéville ne peuvent être considérées comme faisant partie de l'aire d'attraction. Les abonnés résidant sur ces deux communes représentent 2,5 % du total.

Pourtant, une réflexion sur une meilleure complémentarité entre les deux offres (Le Met' et TER) pourrait être imaginée pour optimiser les moyens mis en œuvre par Metz Métropole, la gare d'Ars-sur-Moselle étant située sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité urbaine (ex PTU).

TIM :

La ligne 78 du réseau TIM, dont la région Grand Est est l'autorité organisatrice depuis le 1^{er} janvier 2017, dessert Ars-sur-Moselle à proximité de la gare.

Ses horaires et sa fréquence, centrés sur les besoins scolaires, n'en font pas une concurrence pour le TER. L'offre TIM constitue plutôt un complément à celle du réseau Le Met' (dont elle intègre les fiches horaires).

La complémentarité avec l'offre TER, elle est inexistante, les cars desservent la gare quelques minutes après le départ des trains le matin.

/ Modes doux : le vélo à la traîne



Le parc de stationnement vélo : complet et fonctionnel mais inutilisé. - Doc. Aguram

La gare est utilisée majoritairement par une clientèle communale (60 % des abonnés recensés¹⁰) : son accessibilité en modes doux est à considérer avec attention. Ceci est d'autant plus vrai que d'importants quartiers résidentiels récents, en développement ou en projet sont situés dans un périmètre de 800 mètres à pied¹¹ autour de la gare.

Marche à pied :

Les conditions d'accessibilité piétonne à la gare n'appellent pas, dans l'ensemble, de commentaire particulier. Notons néanmoins les points suivants, mis en exergue par l'étude «Redynamisation du centre-bourg» de l'Aguram :

- Malgré l'existence d'une zone 30 et d'aménagements d'apaisement de la circulation, la traversée de la RD 6 au niveau de la place de la République est problématique pour les piétons arrivant de la gare par la rue Pasteur : mobilier urbain situé sur les cheminements piétons logiques, absence de marquage de la traversée piétonne.
- Globalement, forte occupation des trottoirs, souvent très étroits, par des véhicules en stationnement. Ce point concerne surtout les quartiers résidentiels d'où viennent les piétons.

Vélo :

L'offre de stationnement vélo en gare est performante en quantité et qualité. Elle n'est cependant pas utilisée. Rappelons que 68% des abonnés de la gare résident à Ars-sur-Moselle, dans un périmètre globalement accessible en vélo : la zone urbanisée tient intégralement dans un demi-cercle de moins de 1 200 mètres de rayon autour de la gare. Malgré l'absence d'aménagements spécifiques, les conditions de circulation en vélo sont globalement bonnes.

/ Synthèse et enjeux

Du fait d'une offre en croissance et de l'intégration tarifaire TER/Le Met', la fréquentation de la gare d'Ars-sur-Moselle devrait croître, sans évolution marquée de l'aire d'attraction, mais plutôt du fait de gains de part de marché. A cet égard, les performances actuelles de l'intermodalité ne semblent pas présenter de frein à cette croissance, même si une meilleure connaissance des comportements et besoins permettraient d'améliorer encore les choses.

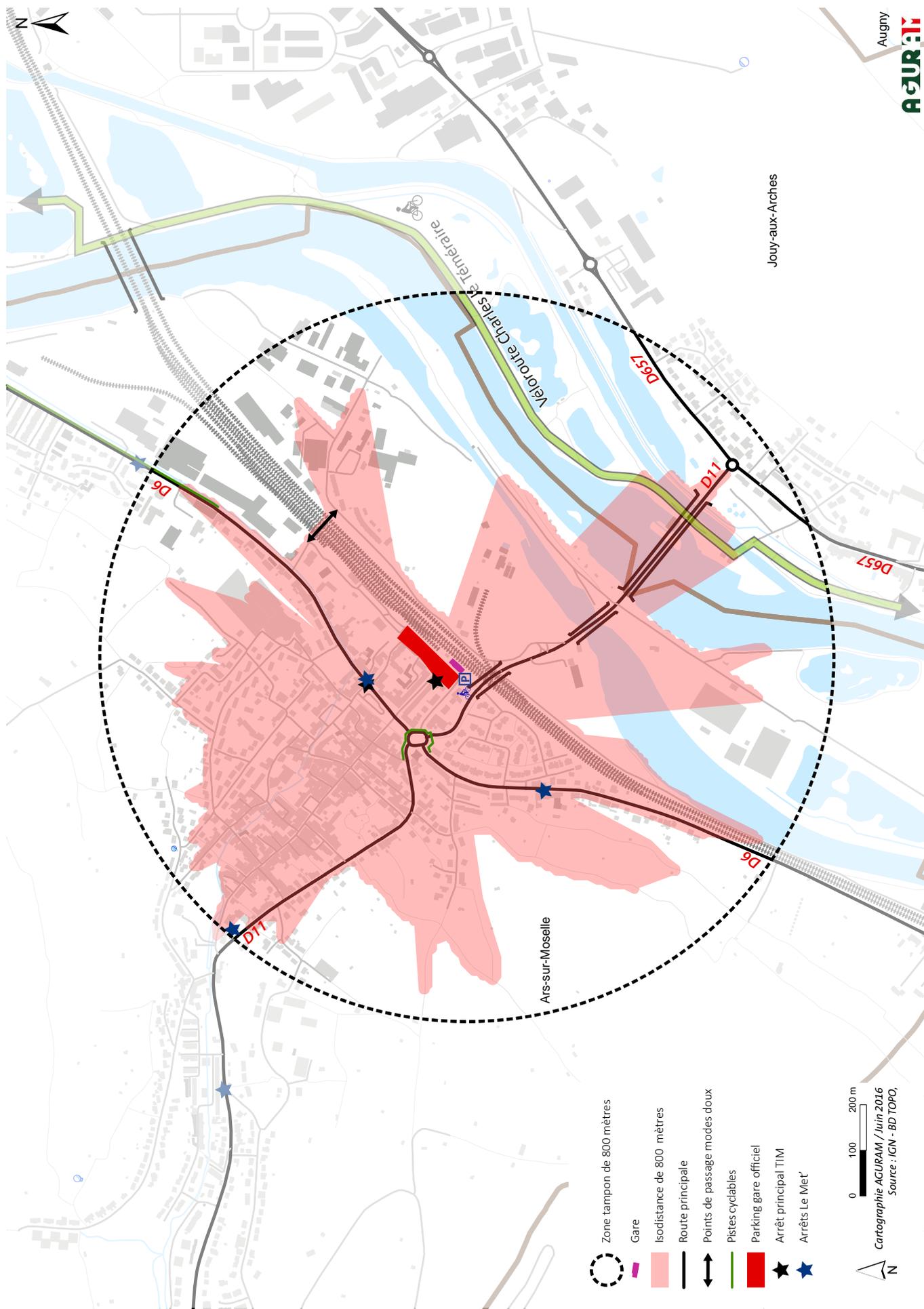
Au-delà, le principal enjeu semble résider dans l'efficacité du système de transport public entre Ars-sur-Moselle et Metz-centre, TER ferroviaires, cars régionaux TIM (ex départementaux et le Met') : de meilleures complémentarités peuvent-elles être trouvées ?

Dans un premier temps, cela passerait par :

- une meilleure connaissance des pratiques :
 - > enquête O/D, motifs, modes de rabattement/diffusion en gare,
 - > une analyse arrêt par arrêt de la fréquentation de la ligne P103, complétée d'une mini-enquête du même type que la précédente, afin de mieux connaître les besoins et attentes des usagers des TC résidant à Gravelotte et Vernéville,
 - > l'enquête déplacement Grand Territoire (EDGT) en cours à l'échelle du SCoTAM pourra être éclairante à cet égard.
- une réflexion sur l'opportunité d'un meilleur calage horaire des correspondances P103/TER.
- cette réflexion, dont la mise en œuvre pourrait avoir un impact sur la fréquentation de la ligne P103 d'une part et le TER d'autre part, et à mener en parallèle, une réflexion sur une meilleure intégration des deux modes TER et le Met' :
 - > faut-il maintenir la ligne P103 entre Ars-sur-Moselle et Metz en heures pleines, heures auxquelles les services doublent l'offre TER ?
 - > une navette de rabattement de Vernéville et Gravelotte vers la gare d'Ars-sur-Moselle serait-elle pertinente ?
 - > dans un tel cas, un terminus devant la gare serait-il pertinent ?
 - > un service du même type depuis Jouy-aux-Arches est-il imaginable bien que cette commune ne fasse pas partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (Metz Métropole).
 - > quel impact pour Vaux ? Une problématique à intégrer aux réflexions sur les navettes de complément à la ligne L5 du Met' ?
- par ailleurs, la matérialisation, à l'occasion d'aménagements de voirie, de bande ou piste cyclable paraît souhaitable, notamment sur la RD 6 qui dessert Ars-sur-Moselle d'est en ouest.

¹⁰ Données SNCF / CRL traitées par l'Aguram ; op. cit.

¹¹ Distance maximale limite d'attractivité piétonne d'une gare.



Jouy-aux-Arches

Ars-sur-Moselle

Veloroute Charles Téméraire

- Zone tampon de 800 mètres
- Gare
- Isodistance de 800 mètres
- Route principale
- Pistes cyclables
- Parking gare officiel
- Arrêt principal TIM
- Arrêts Le Miel

0 100 200 m
Cartographie AGURAM / Juin 2016
Source : IGN - BD TOPO



■ Mobilité : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Améliorer les relations multimodales avec la gare et favoriser l'usage des modes doux .

CONSTATS : Une gare en frange sud-est du centre-bourg d'Ars-sur-Moselle, accessible depuis la rive droite par le pont de Jouy-aux-Arches, un parc de stationnement largement suffisant, une accessibilité perfectible pour les modes doux.

- Une gare entre les villes d'Ars-sur-Moselle et Jouy-aux-Arches. La gare située en frange sud-est d'Ars-sur-Moselle bénéficie de la proximité du centre bourg. Le rayon de 800 mètres autour de la gare couvre également une partie de la commune de Jouy-aux-Arches en rive droite de la Moselle dont l'accessibilité est assurée par le pont de Jouy. Cet ouvrage a fait l'objet de travaux d'entretien et d'aménagement visant à améliorer et sécuriser les traversées piétonnes par l'élargissement des trottoirs.
- Une accessibilité automobile à la gare, limitée par deux voies à sens unique. L'accès automobile à la gare depuis le centre bourg est assuré par deux voies en sens unique : la rue Pasteur en sens entrant (dans l'axe historique du centre bourg) et la rue de la Gare en sens sortant qui rejoint le vaste giratoire en entrée sud du village au croisement des routes départementales (RD 6 et RD 11) qui traversent le village. Suite à l'aménagement de l'aire de stationnement devant la gare, un accès au nord depuis la rue Jean Ferrat est possible. Même si la gare est proche du centre bourg, son accessibilité demeure toutefois limitée par un seul accès en sens unique par la rue Pasteur et par la rue Jean Ferrat au nord. La RD 6 au fort transit et le carrefour giratoire très routier entravent la liaison entre le village et la gare.
- Une capacité de stationnement suffisante dans un espace peu intégré au village. L'aire de stationnement de la gare apparaît largement suffisante avec 190 places au regard des besoins de l'attractivité ferroviaire actuelle, mais ce parking très fonctionnel s'intègre peu, ni aux espaces publics, ni à la structure urbaine du village.
- Des transports en commun à usage de proximité (scolaire) peu concurrentiels avec le TER vers Metz. Un arrêt bus situé place de la République à 180 mètres de la gare assure la desserte des deux réseaux de TC de la commune - la ligne 78 des cars interurbains départementaux (TIM) - la ligne 103 PROXIS du réseau de transport urbain de Metz Métropole. Ces réseaux de bus desservent les communes à proximité d'Ars-sur-Moselle mais sont peu concurrentiels avec le TER pour les trajets à destination du centre de ville de Metz (10 minutes en TER contre 25 minutes pour le PROXIS).
- Une accessibilité à la gare perfectible pour les modes doux. L'accessibilité piétonne de la gare depuis le village emprunte principalement la rue Pasteur et la rue de la gare, mais la traversée de la RD 6 reste peu sécurisante pour les usagers. Les relations entre la gare et les quartiers sud de l'ancienne fonderie, le secteur du Docteur Schweitzer à l'est des voies ferrées, sont assurées par des passages piétons spécifiques. Le parc de stationnement vélo n'est pas utilisé. L'absence de piste cyclable sur les voiries communales et la déclivité des quartiers les plus éloignés de la gare n'incitent pas à l'usage quotidien du vélo. Les travaux d'entretien et d'élargissement des trottoirs du pont de Jouy doivent faciliter son franchissement par les modes doux et l'accessibilité du village vers Jouy-aux-Arches et vers la véloroute Charles le Téméraire qui longe la Moselle en rive droite.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Améliorer l'accessibilité à la gare depuis les centres des villages d'Ars-Sur-Moselle, de Jouy-aux-Arches et des territoires de l'aire d'attraction.

- **Restructurer les circulations afin de mieux mailler la gare et son parking aux voiries du village**
 - Créer des nouvelles liaisons entre le parking de la gare et la RD 6 finalisant les connexions par la rue du Moulin (et le cinéma) et la rue de la Gare (section nord)
 - Améliorer les espaces devant la gare, simplifier les circulations dans un aménagement plus lisible et plus sécurisant pour les différents usagers.
 - Evaluer la capacité de mutualisation du parking afin d'en faire bénéficier d'autres activités, services
- **Imaginer un partage équitable de la chaussée et des espaces publics en faveur des modes doux**
Conforter les modes doux au sein des rues des villages :
 - Développer un réseau de pistes cyclables et réaliser des aménagements en faveur des modes doux à l'occasion d'aménagements de voirie, notamment sur la RD 6 qui traverse Ars-sur-Moselle d'est en ouest et des espaces de stationnement au sein du ville.
- **Renforcer la connaissance des pratiques pour favoriser les intermodalités avec la gare**
 - Mener une enquête Origine/Destination, motifs, modes de rabattement/diffusion en gare
 - Analyser arrêt par arrêt la fréquentation de la ligne P103 et compléter d'une mini-enquête du même type que la précédente, afin de mieux connaître les besoins et attentes des usagers des TC résidant à Gravelotte et Vernéville. A noter que l'Enquête Déplacement Grand Territoire (EDGT) en cours à l'échelle du SCoTAM pourra être éclairante à cet égard.
 - Réfléchir sur l'opportunité d'un meilleur calage horaire des correspondances P103/TER, dont la mise en œuvre pourrait avoir un impact sur la fréquentation de la P103 et du TER, et à mener en parallèle à une réflexion sur une meilleure intégration des deux modes TER et Le Met' (avec plusieurs questions soulevées dans le diagnostic).
- **Garantir les continuités piétonnes avec les villages voisins et la véloroute Charles le Téméraire**
 - Promouvoir les continuités piétonnes entre les deux villages d'Ars-sur-Moselle et de Jouy-aux-Arches associés avec la véloroute Charles le Téméraire.

■ Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Optimiser le tissu urbain de la commune et consolider le secteur gare

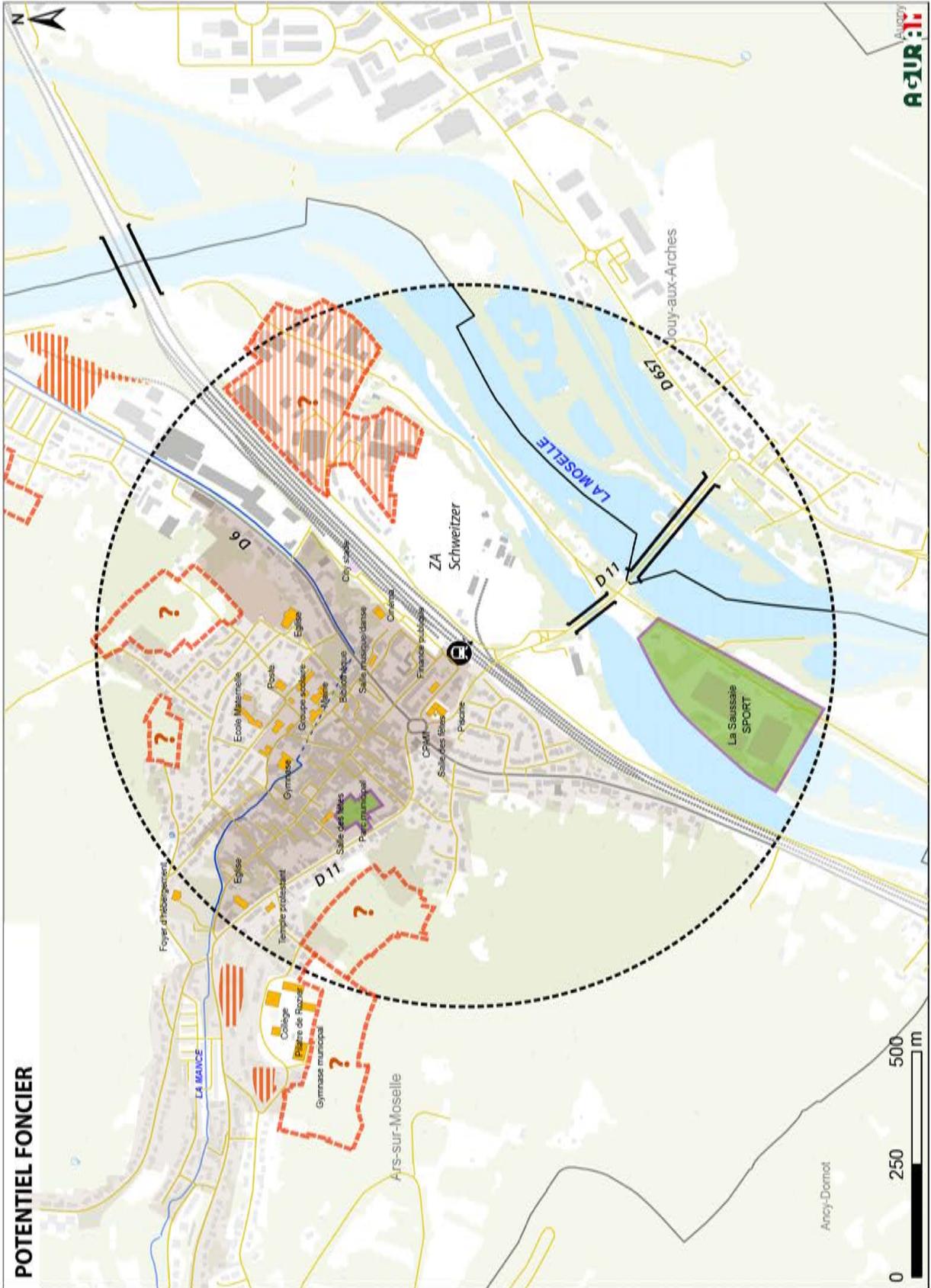
CONSTATS : Des réserves foncières limitées entre la vallée de la Moselle et ses coteaux, un potentiel de densification à rechercher dans l'enveloppe urbaine existante et au nord de la gare.

- Un potentiel foncier conditionné par la géographie. Le quartier de la gare d'Ars-sur-Moselle et son faisceau ferroviaire se positionnent dans la vallée de la Moselle, entre la zone d'activité du Docteur Schweitzer et le village historique édifié à l'ouest dans le vallon de la Mance avec ses extensions sur les coteaux. 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 du secteur de la gare et les zones de glissement de terrains des côtes de Moselle et de la Mance à ouest de la ville, auxquels s'ajoute le risque d'affaissements miniers des coteaux de la Mance, le développement urbain de la commune présente de nombreuses contraintes à prendre en compte. En rive droite de la Moselle le village de Jouy-aux-Arches offre quelques opportunités foncières sur les coteaux à l'est du centre bourg mais éloignées de la gare d'Ars-sur-Moselle (au-delà des 800 mètres).
- La structuration urbaine dense des noyaux historiques. Le tissu urbain dense du noyau historique d'Ars-sur-Moselle ne présente guère d'espace foncier disponible. Ces tissus anciens, composés de maisons accolées en ordre continu sur un parcellaire exigu, offre peu de possibilités de densification en dehors de quelques dents creuses. En partenariat avec l'EPFL, la commune a engagé une étude de redynamisation du centre bourg comprenant notamment l'évaluation des potentialités de densification et de renouvellement au sein du centre bourg. Dans cette logique, les arrières des parcelles de la rue Clémenceau situés au nord de la gare en vis-à-vis du parking gare et du faisceau ferroviaire représentent un potentiel foncier à exploiter pour densifier le quartier. Pour Jouy-aux-Arches, le centre-ville comprend également un tissu ancien composé de maisons lorraines laissant peu d'opportunités foncières au sein de son enveloppe urbaine, les possibilités foncières envisagées se situant plutôt au sud et sur les coteaux est de la commune.
- La zone d'activité du Docteur Schweitzer, une nécessité de renouvellement urbain. L'étude de requalification de la zone d'activité de la rue du Docteur Schweitzer montre la nécessité d'un renouvellement urbain de ce secteur économique proche de la gare. Réalisée au coup par coup en fonction des opportunités foncières, cette zone présente un parcellaire où s'enchevêtrent des activités renouvelables avec des terrains non urbanisés plus ou moins en friche.
- Des disponibilités de densification au sein du tissu pavillonnaire. Le développement urbain des extensions pavillonnaires offre également des possibilités de densifications. Néanmoins, les possibilités au sein du quartier gare restent réduites.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Rechercher une stratégie de développement visant à conforter le rôle du secteur gare en tant que centralité urbaine entre Ars-sur-Moselle et Jouy-aux-Arches.

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein des centres anciens et du quartier gare d'Ars-sur-Moselle**
 - 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.
- **Interroger la temporalité et la programmation urbaine au sein des communes d'Ars-sur Moselle et de Jouy-aux-Arches**
 - Favoriser l'intensification urbaine des extensions dans un rayon approprié autour de la gare.
 - Diversifier l'offre de logement au sein de la commune.

POTENTIEL FONCIER



Rechercher une stratégie de développement visant à conforter le secteur gare en tant que centralité urbaine entre Ars-sur-Moselle et Jouy-aux-Arches

Examiner et identifier le potentiel de densification au sein des centres anciens et du quartier gare d'Ars-sur-Moselle



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



Interroger sur la temporalité et la programmation urbaine de la commune



-  Centre historique
-  Projet en cours
-  Activités
-  Extension urbaine
-  Aléa inondation

■ Fonctions urbaines : Enjeux et Préconisations

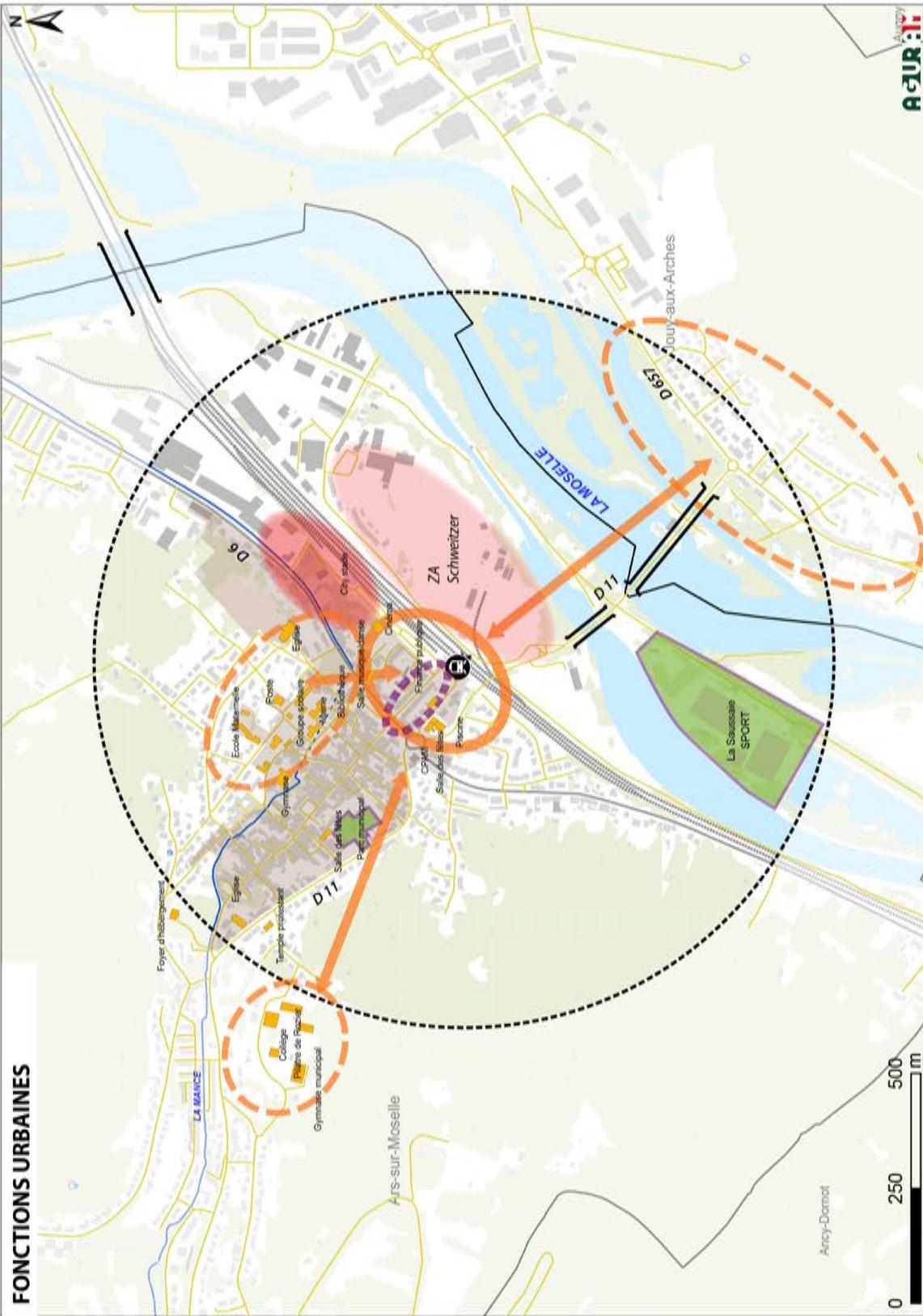
/ **Enjeux : Diversifier les fonctions urbaines sur le secteur gare pour mieux revitaliser la centralité d'Ars-sur-Moselle et renforcer son rayonnement au cœur de son territoire.**

CONSTATS : Une gare dans la continuité du centre bourg mais sans rôle moteur pour l'activité du centre bourg (place de la République) coupée de l'arrière gare à la zone d'activité de la rue du Docteur Schweitzer. Un espace gare monofonctionnel au stationnement «pléthorique» qui ne joue pas de rôle urbain structurant entre la gare et le centre bourg.

- Une gare proche des fonctions urbaines du village et du secteur du Docteur Schweitzer. L'implantation de la gare (1850) a engendré, dans le prolongement du village historique, un petit quartier situé entre la RD 6 et le faisceau ferroviaire ou seules les deux rues Pasteur et la rue de la Gare assurent sa relation avec le centre-bourg. L'aménagement de l'emprise ferroviaire (2011) par un parking de 190 places n'a pas généré de nouvelles activités urbaines autour de la gare et n'a pas contribué à amplifier l'animation du centre bourg. De plus, la coupure urbaine que constitue le faisceau ferroviaire avec la zone d'activité du Docteur Schweitzer accentue cette impression d'isolement de la gare dans un espace ouvert et peu urbain. Par ailleurs, l'implantation de la gare près du pont entre Ars-sur-Moselle et Jouy-aux-Arches lui confère une position stratégique dans le territoire.
- Une gare à l'écart de la dynamique urbaine du centre bourg. Les commerces de proximité (épicerie, boulangerie, tabac, coiffeur, etc.) du centre bourg ainsi que les services (banque, agence immobilière, activité médicale et paramédicale, etc.) se sont développés place de la République et dans l'axe des rues du Maréchal Foch et Pasteur. La gare proche du centre bourg n'offre pas de services et d'activités commerciales en dehors du «P'tit café» et du cinéma Union qui ne paraît ni intégré au village ni aux aménagements pourtant récents du parking de la gare.
- Une gare peu éloignée de la plupart des équipements communaux en dehors du collège. Les équipements communaux (mairie, école, centre socio-culturel, maison de associations, salle polyvalente, piscine, bibliothèque, etc.) ainsi que l'église, sont implantés en position centrale à moins de 400 mètres de la gare. Seul le collège Pilâtre de Rozier et son gymnase, implantés au-delà du périmètre d'étude restent difficilement accessibles à pied depuis la gare.
- La zone d'activité du Docteur Schweitzer, un accès délicat et peu qualitatif vers la gare. Le secteur d'activités et d'habitat de la rue du Docteur Schweitzer est coupé par le faisceau ferroviaire de la gare. Cette coupure ne lui permet pas de participer à la structure urbaine de la gare uniquement ouverte au nord sur le centre-ville.
- Une urbanisation récente peu dense et éloignée de la gare. À Ars-sur-Moselle, l'habitat s'est développé principalement dans les vallées puis sur les coteaux de la Mance et de la Moselle. Les contraintes naturelles (inondations et glissements de terrain) ont éloigné progressivement les zones d'extensions urbaines de la gare. Jouy-aux-Arches s'est étendue également sur les coteaux au sud de part et d'autre du centre ancien.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Exploiter le rôle de la gare comme partie intégrante des fonctions urbaines et comme un atout des dynamiques économiques d'Ars-sur-Moselle.

- **Conforter le secteur gare dans sa position stratégique entre Jouy-aux-Arches et Ars-sur-Moselle et aux dynamiques économique des villages**
 - Concevoir des aménagements qui intègrent mieux la gare dans son rôle économique au sein des villages.
- **Reconquérir des fonctions urbaines, services et commerces au sein du quartier gare**
 - Maintenir et développer des commerces et des services de proximité autour d'une véritable place de la gare conçue en relation avec les commerces et les activités de la rue Clémenceau.
- **Associer les équipements et activités d'Ars-sur-Moselle et de Jouy-aux-Arches à la gare**
 - Imaginer une continuité urbaine fédératrice (cheminement, équipements) entre les équipements du centre bourg et la gare (écoles élémentaires, mairie, école de musique cinéma Union, espace gare, piscine, centre socio-culturel, équipement sportif, collège, etc.)
- **Concevoir la possibilité de valoriser les équipements liés à la santé avec les activités urbaines du village depuis la gare**
 - Rendre plus lisibles et plus accessibles les nombreuses activités de santé du secteur de la rue Pasteur comme une spécificité du secteur de la gare.
- **Exploiter les opportunités urbaines pour conforter et intensifier le secteur de la gare**
 - Profiter du foncier ferroviaire au nord de la gare pour imaginer un programme qui conforte le secteur gare par un programme mixte et diversifié en habitat, commerce et activités tertiaires.



Exploiter le rôle de la gare comme partie intégrante des fonctions urbaines et comme un atout des dynamiques économiques d'Ars-sur-Moselle.

Reconquérir des fonctions urbaines services et commerces au sein du quartier gare



Associer les équipements et activités d'Ars-sur-Moselle et de Jouy-aux-Arches à la gare



Concevoir la possibilité de valoriser les équipements liés à la santé avec les activités urbaines du village depuis la gare



Exploiter les opportunités urbaines pour conforter et intensifier le secteur de la gare



- Centre
- Linéaire commercial
- Pôle équipement / Parcs / loisirs
- Activités

■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

/ **Enjeux : Exploiter la situation centrale de la gare entre Ars-sur-Moselle et Jouy-aux-Arches comme facteur d'attractivité du territoire et porte d'entrée sur le patrimoine naturel, urbain et culturel des villages.**

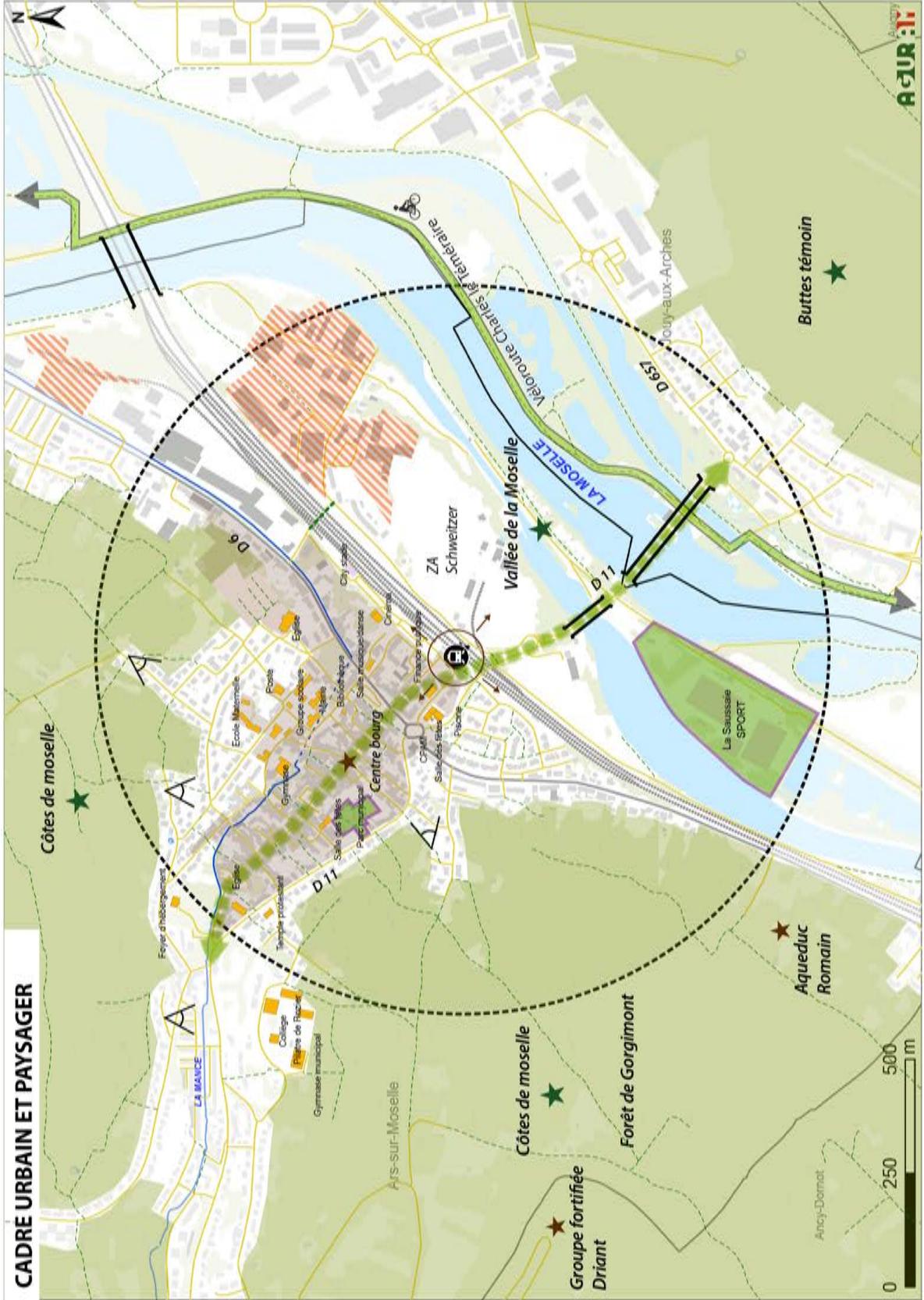
CONSTATS : Une gare dans le grand paysage naturel des côtes de Moselle, comme une agrafe fonctionnelle entre les deux rives de la Moselle et les villages historiques d'Ars-sur-Moselle et Jouy-aux-Arches.

- Une double qualité paysagère à mettre en valeur depuis la gare. **Le grand paysage de la vallée de la Moselle et des côtes, commun aux deux villages.** Les deux villages d'Ars-sur-Moselle et de Jouy-aux-Arches installés de part et d'autre de la Moselle, partagent le même grand paysage des côtes de Moselle. La gare située au cœur de ce grand paysage a la géomorphologie spécifique du relief en cuesta des côtes de la Moselle. La vallée de la Mance creuse une large entaille dans les côtes de Moselle en rive gauche. En rive droite de la Moselle dominent les buttes témoins des hauteurs de Saint Blaise et de Sommy. **De multiples paysages de proximité autour de la gare : les rives de la Moselle, la vallée de la Mance, la Saussaies d'Ars, et le canal de Jouy et les étangs d'Outre Moselle.** Les deux communes profitent chacune de divers paysages de proximité, celui commun des rives de la Moselle que rejoint la vallée de la Mance à Ars-sur-Moselle, et le canal de Jouy et les étangs d'Outre Moselle au nord-est de Jouy-aux-Arches. A deux pas de la gare, ces paysages invitent à la découverte d'un environnement riche de biodiversité.
- La voie verte et des sentiers de découverte : des atouts touristiques desservis par la gare. La voie cyclable Charles le Téméraire dans la vallée et les chemins de randonnées sur les côtes de Moselle constituent un vaste réseau de promenades. Ce maillage de sentiers de part et d'autre de la vallée est aujourd'hui peu mis en valeur depuis la gare. Il constitue pourtant un élément du développement du tourisme naturel pour ce territoire de la vallée de la Moselle.
- Une gare entre deux morphologies urbaines de villages lorrains viticoles. Les deux anciens villages viticoles d'Ars-sur-Moselle et de Jouy-aux-Arches qui encadrent la gare présentent des morphologies distinctes d'habitat lorrain : **le village d'Ars-sur-Moselle**, constitué perpendiculaire à la Moselle le long de la Mance, présente un habitat groupé très compact le long d'une rue centrale à l'écart du bourg historique. Son église posée sur le promontoire d'un ancien fort domine le village. **Jouy-aux-Arches «village rue»** constitué le long de l'ancienne voie romaine en léger belvédère sur la rive droite de la Moselle est marqué par les arches de l'aqueduc romain, emblème et identité du village.
- Un patrimoine archéologique architectural et historique à valoriser depuis la gare. Ces villages anciens d'Ars-sur-Moselle et de Jouy-aux-Arches témoignent chacun de leur longue histoire. Ils recèlent chacun un patrimoine archéologique et architectural de grande qualité (dont l'aqueduc gallo-romain,) auquel s'ajoute un bâti historique remarquable (château, maisons fortes, maisons bourgeoises, habitat traditionnel). Tous ces édifices patrimoniaux demandent à être préservés et mis en valeur comme autant d'atouts d'attractivité touristique du territoire à exploiter autour de la gare.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Mettre en évidence l'environnement naturel et urbain d'Ars-sur-Moselle et de Jouy-aux-Arches, comme atout d'attractivité touristique, depuis la gare.

- **Mieux inscrire la gare dans l'environnement paysager de la vallée de la Moselle**
 - Imaginer la gare comme «spot» de départ pour la découverte du patrimoine naturel et urbain des villages, par la mise en place d'itinéraires de découverte.
 - > Faciliter les itinéraires depuis la gare vers les grands paysages des côtes de Moselle.
 - > Ménager des points de vue dégagés des belvédères sur la vallée et son relief de cuesta, valoriser les éléments emblématiques : des côtes et des rives de la Moselle.
 - > Mettre en place une signalétique, point d'informations sur les itinéraires et les éléments remarquables.
 - > Profiter de l'aire de stationnement de la gare comme point de départ à destination des circuits de randonnée.
- **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.
 - > Retisser les abords de la gare en l'associant plus étroitement à l'aménagement des espaces publics avec les centres bourgs.
 - Reconquérir la valeur d'usage collective des cours urbaines et des places des villages.
 - > Restituer l'âme communautaire des villages, et conforter leurs identités urbaines dans l'aménagement d'espaces collectifs de qualité, en particulier les cours et places historiques perpendiculaires à la rue principale.
 - Mettre en valeur les qualités architecturales du patrimoine bâti historique.
 - > Protéger et restaurer le patrimoine bâti ancien en respectant l'intégrité architecturale des constructions dans leur conception d'origine, que ce soit pour l'habitat rural traditionnel ou les architectures de caractère telles les maison de maîtres, les bâtiments de la reconstruction.

CADRE URBAIN ET PAYSAGER



Mettre en évidence l'environnement naturel et urbain d'Ars-sur-Moselle et de Jouy-aux-Arches, comme atout d'attractivité touristique, depuis la gare

Mieux inscrire la gare dans l'environnement paysager de la vallée de la Moselle



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



■ Espaces publics : Enjeux et Préconisations

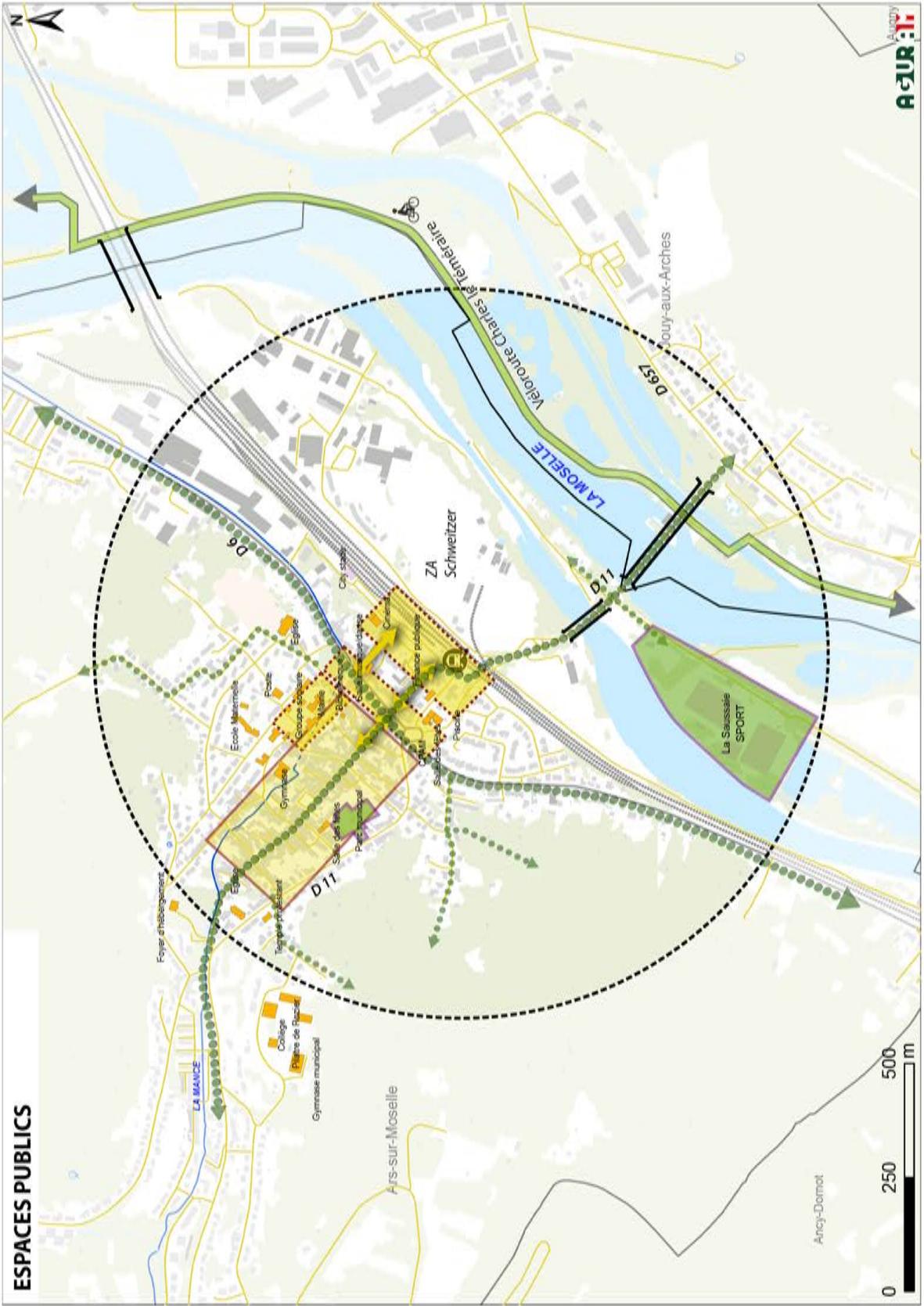
/ Enjeux : Restructurer les espaces publics autour du quartier de la gare et retrouver les qualités urbaines et paysagères du site.

CONSTATS : Purement fonctionnel et très minéral l'espace devant la gare ne s'intègre pas à la structure urbaine de la ville et ne contribue pas à valoriser les qualités urbaines et paysagères du site.

- Une gare en position centrale entre deux villes, et deux rives avec une accessibilité contrainte par le pont de Jouy-aux-Arches devant répondre à de multiples usages. Véritable barreau routier entre les deux rives de la Moselle, les ponts (de la Moselle, du canal et de la voie ferrée) entre Jouy-aux-Arches et Ars-sur-Moselle répondent à la fois au transit des circulations entre les territoires est et ouest de la Moselle et également aux itinéraires de proximité doux, piétons /vélos entre les villages et vers la gare. De part et d'autre de la voie ferrée, deux escaliers assurent les relations piétonnes entre les espaces publics de la gare et du village avec ceux du secteur d'activité de la rue du Docteur Schweitzer. Ils permettent également un accès aux équipements sportifs de la Saussaie d'Ars-sur-Moselle au sud est de la gare. Mais tous ces itinéraires qui empruntent les ponts de cette voie très routière demeurent peu sécurisants pour les piétons et les vélos.
- Une gare avec une offre de stationnement pléthorique à l'aménagement purement fonctionnel. L'aire de stationnement réalisée sur la plateforme SNCF le long des voies ferrées présente une capacité de près de 190 places alors qu'un maximum de 90 places sont utilisées. Cet aménagement monofonctionnel peine à constituer un véritable espace public, une place de la gare représentative et accueillante pour les habitants du village et ses usagers. Conçu indépendamment des aménagements du centre bourg, ce vaste parking semble isoler la gare du cœur d'Ars-sur-Moselle.
- Des espaces publics partiellement aménagés en faveur des piétons mais pas pour les cyclistes. Les deux communes d'Ars-sur-Moselle et de Jouy-aux-Arches sont traversées par des routes départementales aux forts trafics et ont respectivement mis en œuvre des travaux de requalification de leurs voiries. Ces aménagements ont permis un partage de l'espace des voiries plus équilibré en faveur des piétons mais sans intégrer de pistes cyclables rendant difficile les maillages des itinéraires vélos avec la voie verte Charles le Téméraire qui longe Jouy-aux-Arches en rive droite de la Moselle.
- Des espaces publics qui valorisent plus ou moins les qualités urbaines et patrimoniales des villages. Aménagées de façon fonctionnelle pour l'automobile, les places, les rues et les venelles perpendiculaires aux axes principaux, ont perdu en partie leurs qualités d'espaces collectifs et d'animation pour le village et les commerces. L'aménagement des espaces publics, réalisé au fur et à mesure, présente un manque d'homogénéité qui pénalise l'image et la qualité collective du cadre de vie du village.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Imaginer un nouveau quartier de la gare plus urbain mieux intégré à la structure du village. Réorganiser les rues et les places du village et en faveur de la déambulation piétonne et cycliste, et redonner une nouvelle qualité de vie «communautaire» aux villages par un traitement harmonieux des espaces publics.

- **Restructurer un quartier de la gare intégré au centre bourg et autour d'une véritable «place urbaine».**
 - Réétudier une structure urbaine d'un quartier de la gare tissée plus étroitement avec le centre bourg
 - Reconsidérer l'offre de stationnement pour mieux ajuster sa capacité aux besoins de la gare
 - Imaginer une véritable place de la gare vivante et attractive qui renforce la centralité du centre bourg
 - Améliorer et compléter la desserte de la gare par les rues du Moulin et de la Gare.
- **Valoriser et harmoniser les espaces publics patrimoniaux, places, rues, venelles avec les traversées du village pour affirmer l'identité urbaine du centre historique d'Ars-sur-Moselle.**
 - Réaliser un projet d'ensemble rationnel et harmonieux assurant : la qualité des matériaux, l'enfouissement des réseaux, le renouvellement de l'éclairage public et du mobilier urbain, la lisibilité de la signalisation et des équipements de sécurité, la cohérence des plantations, pour un aménagement qui révèle durablement les caractères et l'identité urbaine et paysagère des villages.
- **Concevoir un espace public partagé et accueillant favorable à la dynamique urbaine.**
 - Structurer des espaces publics fédérateurs conviviaux et adaptés aux besoins des usagers de la gare en synergie avec la dynamique commerciale des centres-bourg
 - Requalifier les traversées en faveur des modes doux «piétons et vélos» et rationaliser le stationnement des espaces publics du centre bourg en relation avec celui de la gare
 - Concevoir des espaces publics appropriables pour les riverains adaptés à l'animation des places et favorable à la vitalité urbaine.
- **Assurer la continuité des espaces publics vers les itinéraires de découverte du village entre le centre gare urbain et les paysages naturels de la vallée et des côtes de Moselle.**
 - Fournir un niveau de prestation 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 et deux-roues des villages historiques vers les itinéraires de découverte du patrimoine naturel de balade nature des côtes et la voie verte Charles le Téméraire.



Imaginer un nouveau quartier de la gare plus urbain mieux intégré à la structure du village. Réorganiser les rues et les places du village et en faveur de la déambulation piétonne et cycliste et redonner une nouvelle qualité de vie « communautaire » aux villages par un traitement harmonieux des espaces publics.

Restructurer un quartier de la gare intégré au centre bourg et autour d'une véritable « place urbaine »

- Espace à réaménager

Valoriser et harmoniser les espaces publics patrimoniaux, places, rues, venelles avec les traversées du village pour affirmer l'identité urbaine du centre historique d'Ars sur Moselle.

- Espace public existant à conforter

Concevoir un espace public partagé et accueillant favorable à la dynamique urbaine

- Partage espace public

Assurer la continuité des espaces publics vers les itinéraires de découverte du village depuis le centre gare urbain vers les paysages naturels de la vallée et de côtes de Moselle.

- maillage espaces publics
- maillage mode doux

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