



Valoriser et (re)composer les espaces Gare

Gare de Courcelles-sur-Nied

Sommaire

1	Préambule _____	4
2	Pôle de proximité de l'est du SCoTAM _____	6
3	La gare au sein du réseau ferroviaire régional _____	7
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare _____	11
5	Potentiels de mutation et projets _____	15
6	Intermodalité du quartier gare _____	16
7	Enjeux et Préconisations _____	18

En partenariat avec



Sommaire

1	Préambule	4
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
2	Courcelles-sur-Nied, pôle de proximité de l'est du SCoTAM	6
	Un pôle de proximité en trait d'union de deux pôles de niveau supérieur	
3	La gare de Courcelles-sur-Nied au sein du réseau ferroviaire régional	7
	Une aire d'attraction très limitée	
	Une offre en diminution	
	Une gare faiblement fréquentée	
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare	11
	Cadrage communal	
	Une gare non intégrée à la centralité communale	
	Un développement urbain déconnecté de la gare	
	Un secteur gare inscrit dans des milieux naturels reconnus	
5	Potentiels de mutation et projets	15
	Un potentiel de densification à proximité mais contraint	
6	Intermodalité du quartier gare	16
	Une offre de stationnement suffisante, mais peu identifiable	
	Une accessibilité piétonne agréable mais perfectible	
	Une accessibilité cycliste peu favorisée	
7	Enjeux et Préconisations	18
	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 de relais, d'intermédiaire entre le bassin de vie et les principales agglomérations.

/ 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 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.

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 :

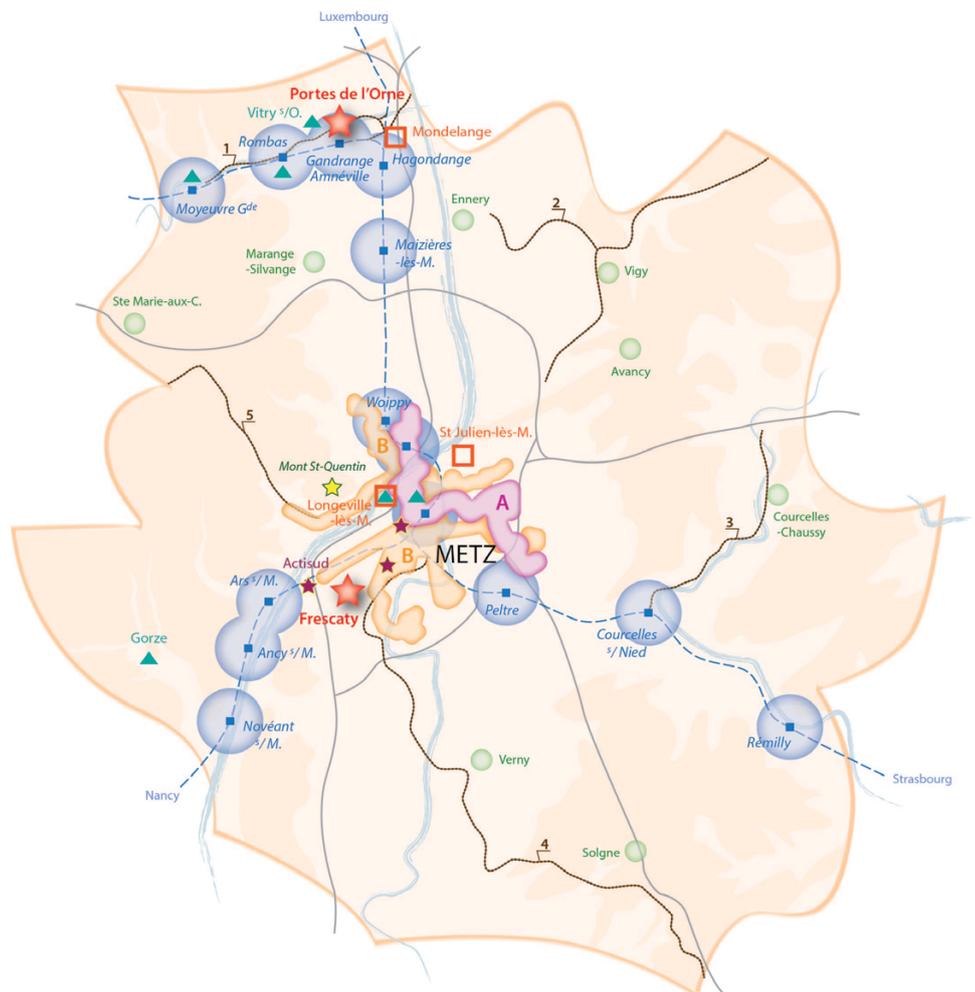
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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



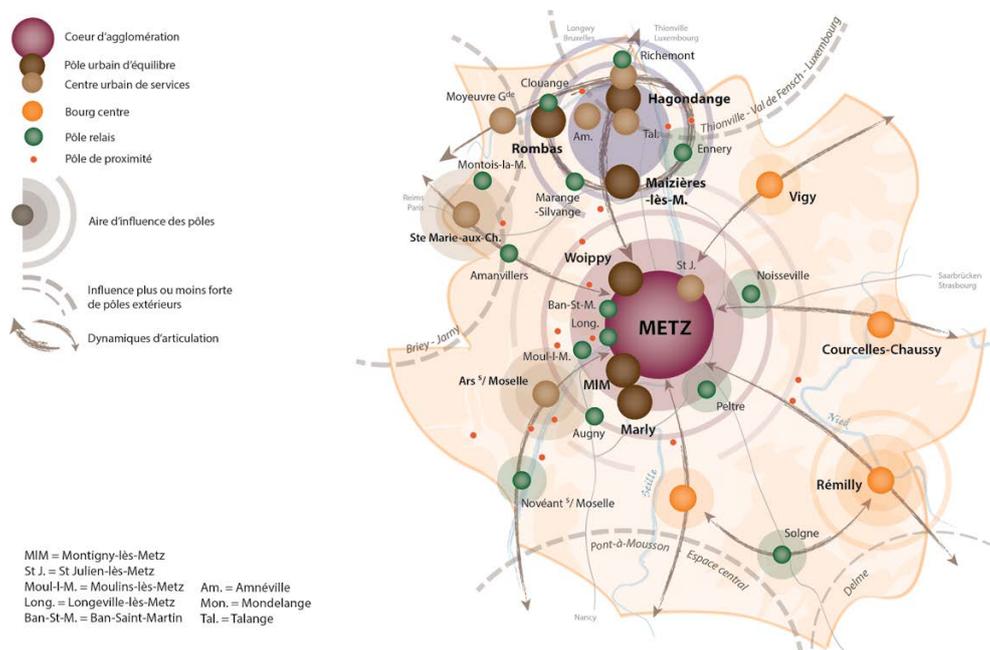
<p>Valorisation et optimisation du foncier</p> <p> de part et d'autre des infrastructures de transport urbain les plus performantes (de niveau A et de niveau B)</p> <p> autour des gares</p> <p> autour des pôles d'appui de transports collectifs interurbains</p>	<p>Stratégies foncières destinées à répondre 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>
---	---

Courcelles-sur-Nied, pôle de proximité de l'est du SCoTAM

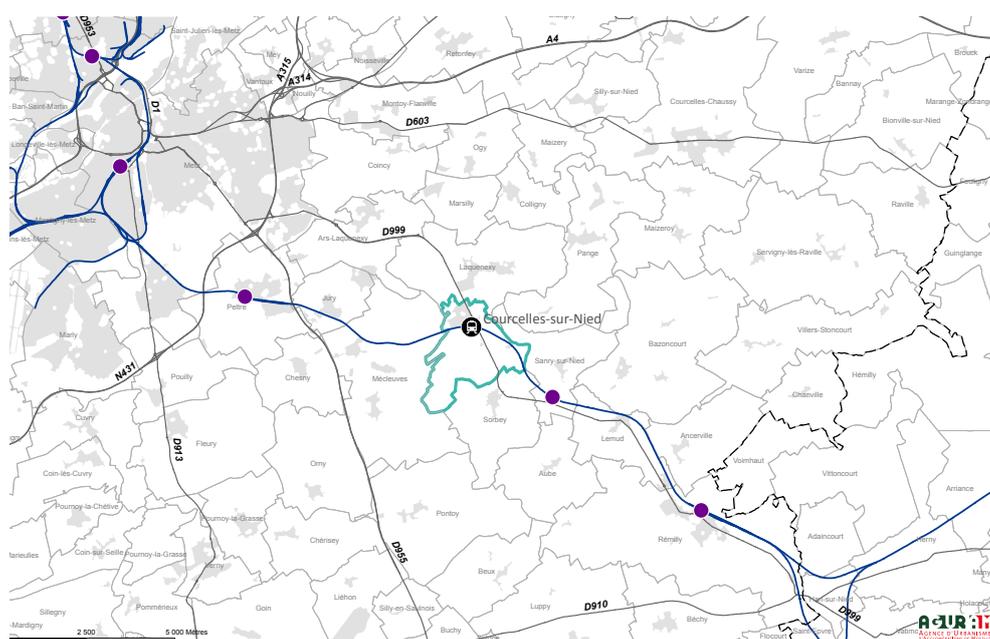
/ Un pôle de proximité en trait d'union de deux pôles de niveau supérieur

La commune de Courcelles-sur-Nied fait partie des 49 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

Identifiée comme «Pôle de proximité», la polarité de Courcelles-sur-Nied participe localement à la structuration du territoire, en 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, en complément de Peltre et de Rémilly.



> Armature urbaine du SCoTAM
Extrait DOO page 12



> Carte de situation


 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
 Fond BDTOPO 2014

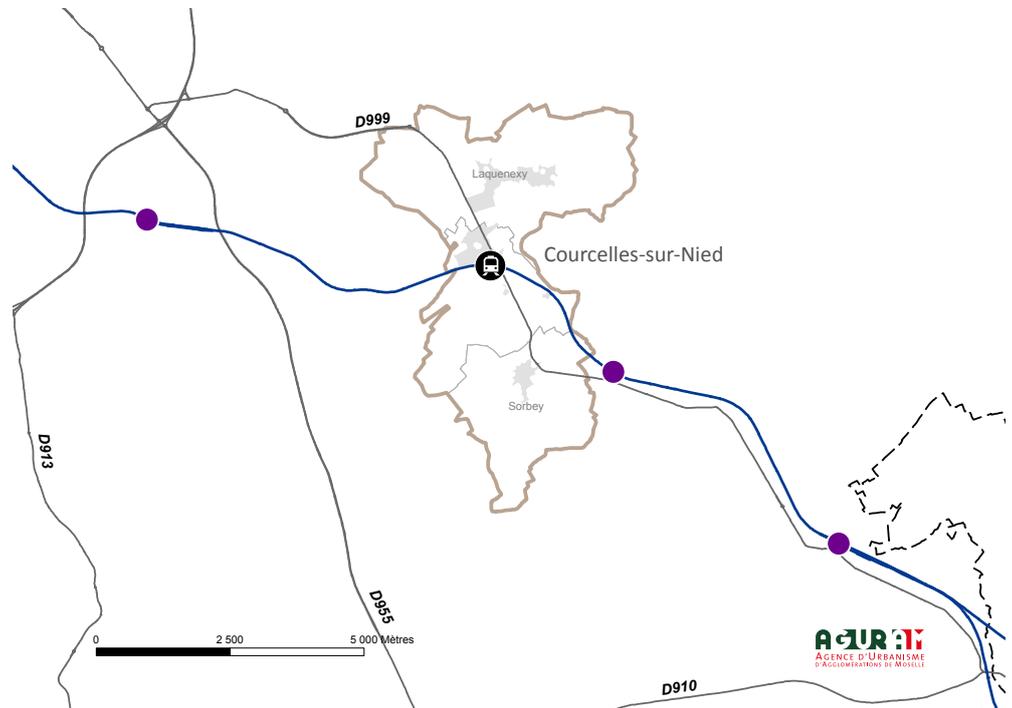
■ La gare¹ de Courcelles-sur-Nied au sein du réseau ferroviaire régional

/ Une aire d'attraction très limitée

> Aire d'attraction de la gare de Courcelles-sur-Nied

Traitement et calcul AGURAM
Données SNCF / CRL, 2014

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014

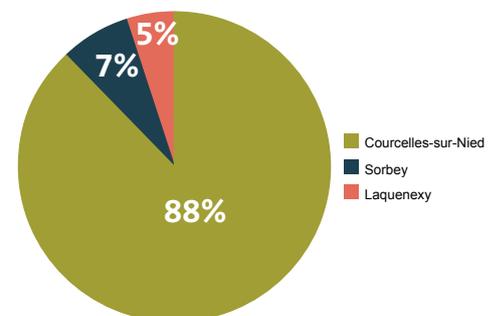


L'analyse des fichiers abonnés disponibles laisse apparaître que 88% des abonnés à la gare de Courcelles-sur-Nied résident sur cette même commune. L'aire d'attractivité, telle que définie par l'Aguram², se limite donc théoriquement à cette seule commune, à laquelle peuvent être ajoutées les communes mitoyennes de Laquenexy et Sorbey.

Les autres communes mitoyennes sont, soit clairement situées dans l'aire d'attraction de Peltre ou Sanry-sur-Nied, soit trop éloignées du point d'arrêt TER au regard de l'offre proposée. Cette aire d'attraction, structurée par la RD 999, regroupe ainsi 2 605 habitants.

La faiblesse relative de l'étendue de l'aire d'attraction s'explique notamment par :

- une offre TER relativement limitée (voir ci-après) à Courcelles-sur-Nied,
- La présence proche des haltes encadrantes de Sanry-sur-Nied et Peltre, dont le niveau d'offre est identique.



Commune de résidence des abonnés TER ayant
Courcelles-sur-Nied pour gare de domicile.
Données SNCF / CRL, 2014

¹ Par convention, nous parlerons ici de la gare de Courcelles-sur-Nied, mais il s'agit d'un simple point d'arrêt sans bâtiments 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 papier ne sont pas disponibles) : périmètre continue 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 diminution

Courcelles-sur-Nied est située sur la branche commune des lignes Metz-Strasbourg et Metz-Sarrebrück via Forbach. En 2016, et suite à la réorganisation de l'offre dans le cadre du cadencement régional, l'offre est réduite de 18 à 13 trains TER quotidiens³ ayant tous Metz pour origine ou destination. L'offre n'est pas équilibrée, avec :

- 5 trains vers Metz, dont 2 permettent d'arriver à Metz à 7h36 et 8h36,
- 8 trains depuis Metz, dont 2 permettent de quitter Metz après 18h.

L'objet n'est pas ici de formuler une analyse critique de l'offre, mais force est de constater que sa consistance limite de facto les possibilités, sans filet de secours ou presque : si un actif rate le TER Metz-Courcelles-sur-Nied de 18h17, il faut attendre 19h50... : cette situation est totalement inadaptée à la mobilité domicile-travail.

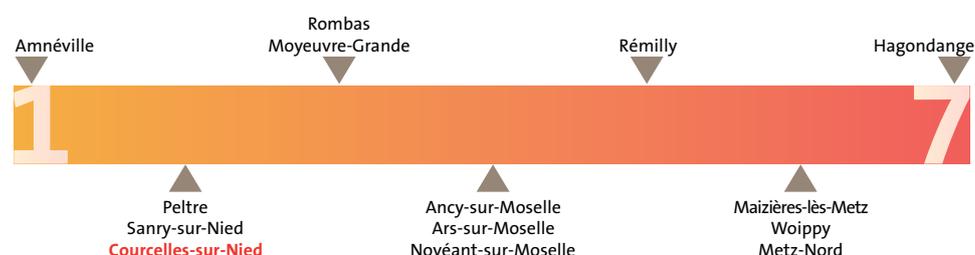
Au final, et contrairement à ce qui s'observe sur d'autres gares du SCoTAM, le cadencement ne profitera sans doute pas à la gare de Courcelles-sur-Nied. L'impact du cadencement sur la géographie de l'aire d'attraction devrait être nul et la fréquentation – toutes choses égales par ailleurs (évolution du coût des carburants...) – ne devrait sans doute pas trop souffrir, mais certainement ne pas s'accroître.

> Attractivité de l'offre projetée

Indice d'attractivité relative

Au regard de l'accessibilité que cette offre permettra vers Metz, mais aussi Luxembourg, Thionville et Nancy, Courcelles-sur-Nied fait partie des gares les moins attractives du SCoTAM avec ses voisines de Sanry-sur-Nied et Peltre.

Outre une offre faible, Courcelles-sur-Nied pâtit ici des correspondances imposées à Metz vers Nancy, Luxembourg et Thionville. Compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre, Courcelles-sur-Nied se situe sur une échelle d'attractivité relative⁴ de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°2.



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

Concurrence de l'automobile et des TC (Le Met')

- Vers Metz, la comparaison des temps de parcours TER et automobile de gare à gare sont à l'avantage du train : 12' pour le TER contre 20' pour l'automobile (Google Map) en heures creuses, mais 25', voire 30', en heures de pointe.

Cet avantage ne profite cependant qu'aux personnes dont les horaires de travail sont compatibles avec les rares trains qui circulent en heures de pointe.

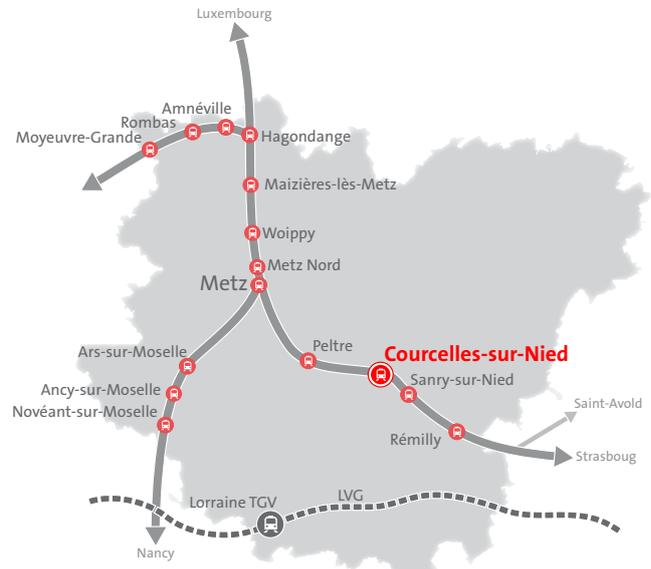
³ Offre pour un jour ouvrable de base (ou JOB), soit un mardi ou jeudi hors congés scolaires et jours fériés. Données Conseil Régional de Lorraine.

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.

/ Une gare faiblement fréquentée

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

> Situation



> Fréquentation et motifs

La fréquentation moyenne 2014 de la gare de Courcelles-sur-Nied est de 120 voyageurs entrants/sortants par jour⁵. Elle se positionne à cet égard parmi les points d'arrêt TER les moins fréquentés du SCoTAM, devant Gandrange-Amnéville qui bénéficie d'une offre moins étoffée, Sanry-sur-Nied qui est une halte rurale située sur le même axe ferroviaire, et Metz-Nord jusqu'ici sous exploitée (mais dont l'offre vient de fortement s'accroître).

Concernant les motifs, la ventilation tarifaire des ventes de titres⁶ TER/SNCF laisse apparaître une très forte majorité de déplacements pendulaires :

- 51% des voyages sont réalisés avec un abonnement scolaire et 42% avec un abonnement normal (étudiants compris); il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail ou aux études (post bac),
- 6% sont réalisés avec un billet (titre unique) et peuvent être assimilés à des usagers occasionnels, a priori pour des motifs d'ordre privé-loisirs.

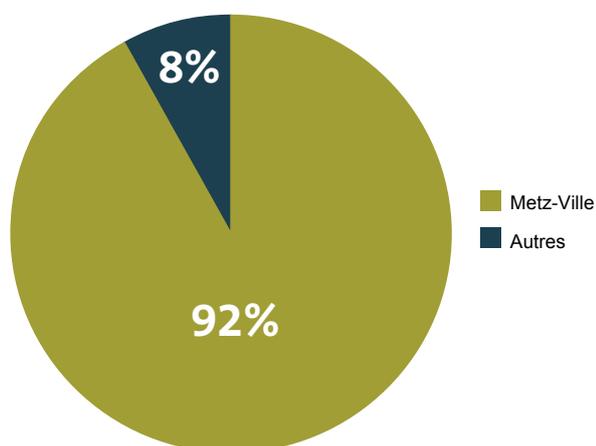
Cette situation diffère de la moyenne observée sur le SCoTAM, avec un poids beaucoup plus important des scolaires (moyenne de 31% pour les tarifs à l'échelle du SCoTAM) par définition captifs. La faiblesse de l'offre explique sans doute cette situation.

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

⁶ Ces données SNCF Aristote / FC12K, 2013.

> Origine / destination des usagers

- **Metz-Ville** : plus de neuf voyageurs sur dix sont en relation avec Metz-ville. Sur cette origine / destination, le TER est très concurrentiel sur le temps de parcours, mais l'offre est à minima.
- **Les autres origines / destinations** sont peu nombreuses et anecdotiques : Peltre pour les scolaires (4%) et Luxembourg (2%) se démarquent, mais avec des effectifs très faibles.



Origine ou destination des voyageurs en gare de Courcelles-sur-Nied.

Données ARISTOTE / FC12K, 2013

> Répartition modale de rabattements / diffusions

En l'absence d'enquête, on se limitera ici à noter les éléments suivants :

- Plus de neuf abonnés sur dix résident à Courcelles-sur-Nied et peuvent donc, pour une part d'entre eux, rejoindre la gare à pied.
- Lors des visites de terrain, la présence d'une demi-dizaine de voitures a pu être observée, soit environ 5 usagers et 10 voyages quotidiens (empiriquement, les conducteurs/voyageurs sont seuls, le co-voiturage pour aller à la gare est très rare).
- La réalité de rabattement en vélo n'a pu être constatée : aucun vélo parké à proximité de la gare.
- La part des scolaires est très importante. Ces derniers se rendent à la gare à pied ou sont déposés en voiture, puisque le vélo est a priori à exclure.

Sur cette base, nous proposons les parts modales de rabattement suivantes, qui doivent être considérées à titre d'expert sur la base des rares éléments connus :

- voiture conducteur : 10%,
- dépose-minute : 20% - 30%,
- marche : 60% - 70%.

Il ressortirait de cette analyse sommaire que, compte-tenu du faible niveau d'offre, la marche serait de loin le principal mode d'accès à la gare de Courcelles-sur-Nied.

Le vélo constitue pourtant une alternative intéressante à la marche, mais n'est pas 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.

■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

/ Cadrage communal

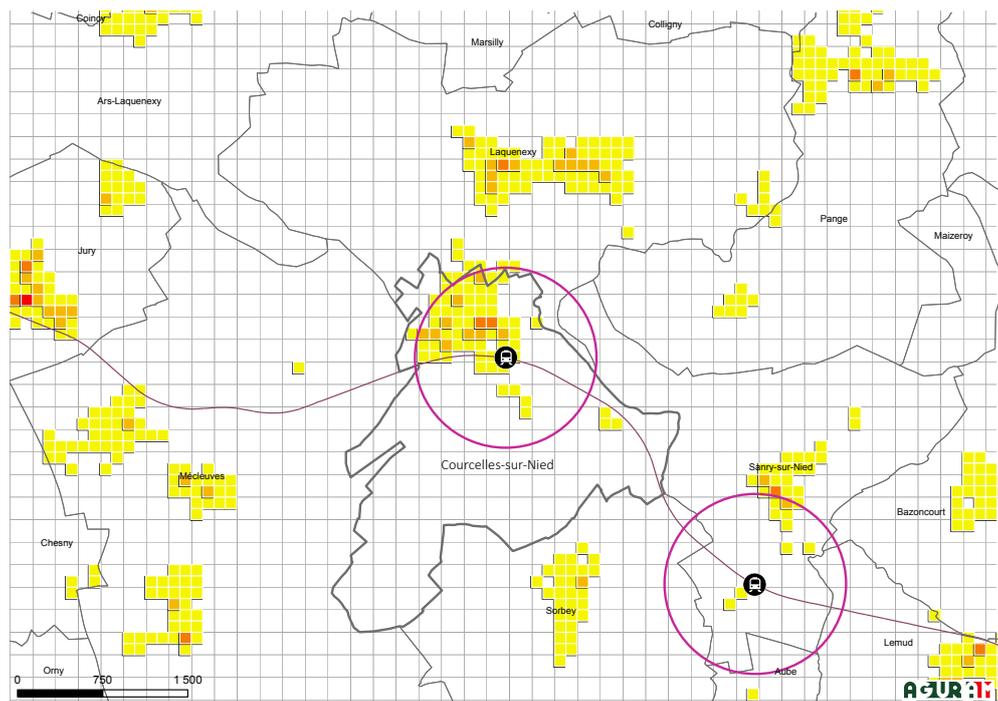
i Définition intensité urbaine

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

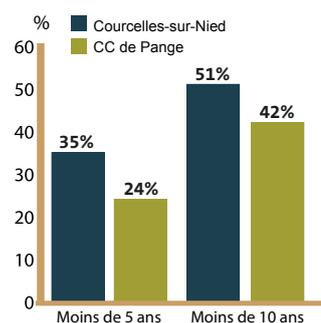


En 2012, avec 1 110 habitants, la commune de Courcelles-sur-Nied est la 3^{ème} commune de la Communauté de communes du Pays de Pange en terme de population.

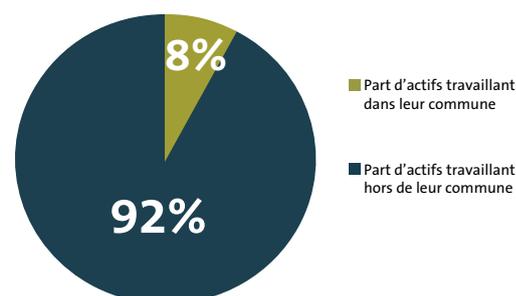
Ce pôle proximité du SCoTAM enregistre depuis les années 2000, une croissance démographique constante. Ces dernières années, la population a fortement augmenté (+18,7% entre 2007 et 2012 soit 175 habitants supplémentaires). Cette croissance s'explique par l'emménagement de nouveaux ménages au sein du lotissement «Le Clos de Servigny» comprenant 89 parcelles (soldes migratoire et naturel positifs). Parmi l'ensemble des actifs de la commune, 92% travaillent en dehors de la commune, majoritairement sur le territoire de Metz Métropole.

Source : Insee, RP 2012

Emmègements récents



Localisation du lieu de travail des actifs



/ Une gare non intégrée à la centralité communale

Le périmètre du quartier gare englobe la quasi-totalité du tissu urbanisé de la commune de Courcelles-sur Nied avec l'ensemble de ses équipements et services présents.

Ces structures situées majoritairement dans le centre ancien ou en sa périphérie se répartissent le long de la rue de Metz (pharmacie, tabac, restaurant, mairie, bibliothèque, salle polyvalente), rue du Breuil (ensemble sportif, aire de jeux, pôle médical), rue Jacques Rohr (épicerie, relais poste) et rue des Mirabelles (école maternelle et périscolaire). Par sa position excentrée vis-à-vis des différents équipements et services, la gare semble déconnectée de la dynamique communale.



Pôle médical,
rue du Breuil.



Épicerie, relais postal,
rue Jacques Rohr.



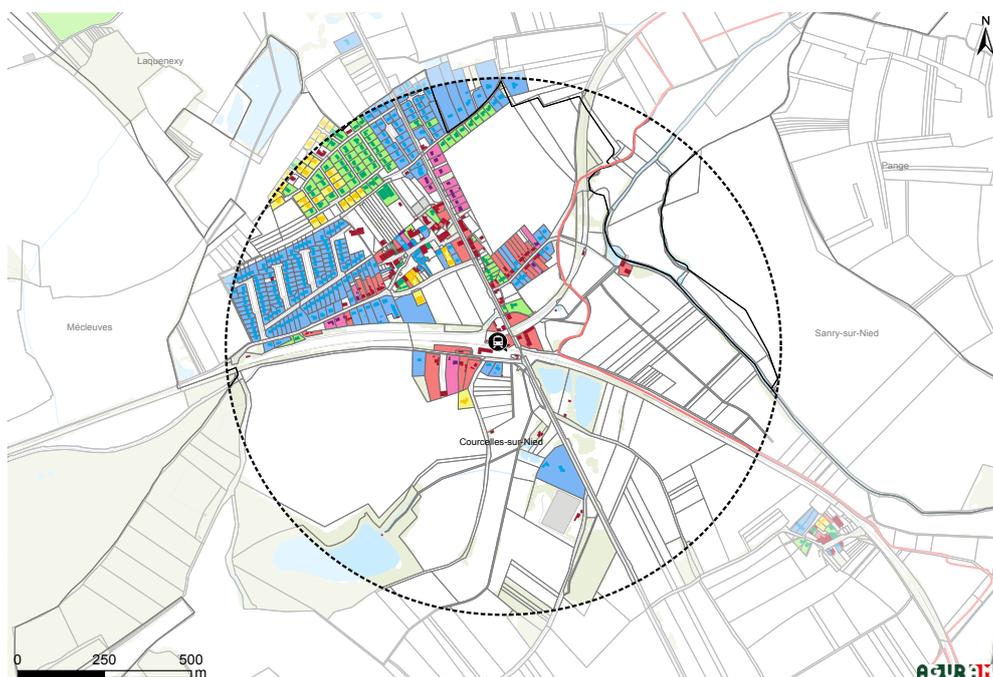
Polarité de commerces et service,
rue du Metz.

/ Un développement urbain déconnecté de la gare

La commune de Courcelles-sur-Nied et son quartier gare se sont principalement développés à partir des années 1970 avec près de 80% de logements réalisés depuis cette période. Ces constructions correspondent, dans la majeure partie, aux secteurs pavillonnaires de la commune dont le lotissement «Le Champel».

Au sein du centre ancien, différentes époques de construction se côtoient caractérisant des mutations progressives du tissu, telles que la réhabilitation de fermes, accompagnées par le réaménagement des placettes. Dernièrement, la commune avec l'appui de Moselis a réhabilité un ancien corps de ferme en logements et local commercial. A ces réhabilitations, de nouvelles constructions sont venues se greffer dont de l'habitat collectif avec, par exemple, l'opération située 2 rue du Breuil. Depuis les années 2000, le quartier a continué à se développer avec la réalisation du lotissement «Le Clos de Servigny» comprenant près de 90 parcelles.

Ce développement reste peu connecté au centre ancien, ni à la gare en raison des liaisons piétonnes peu aisées.

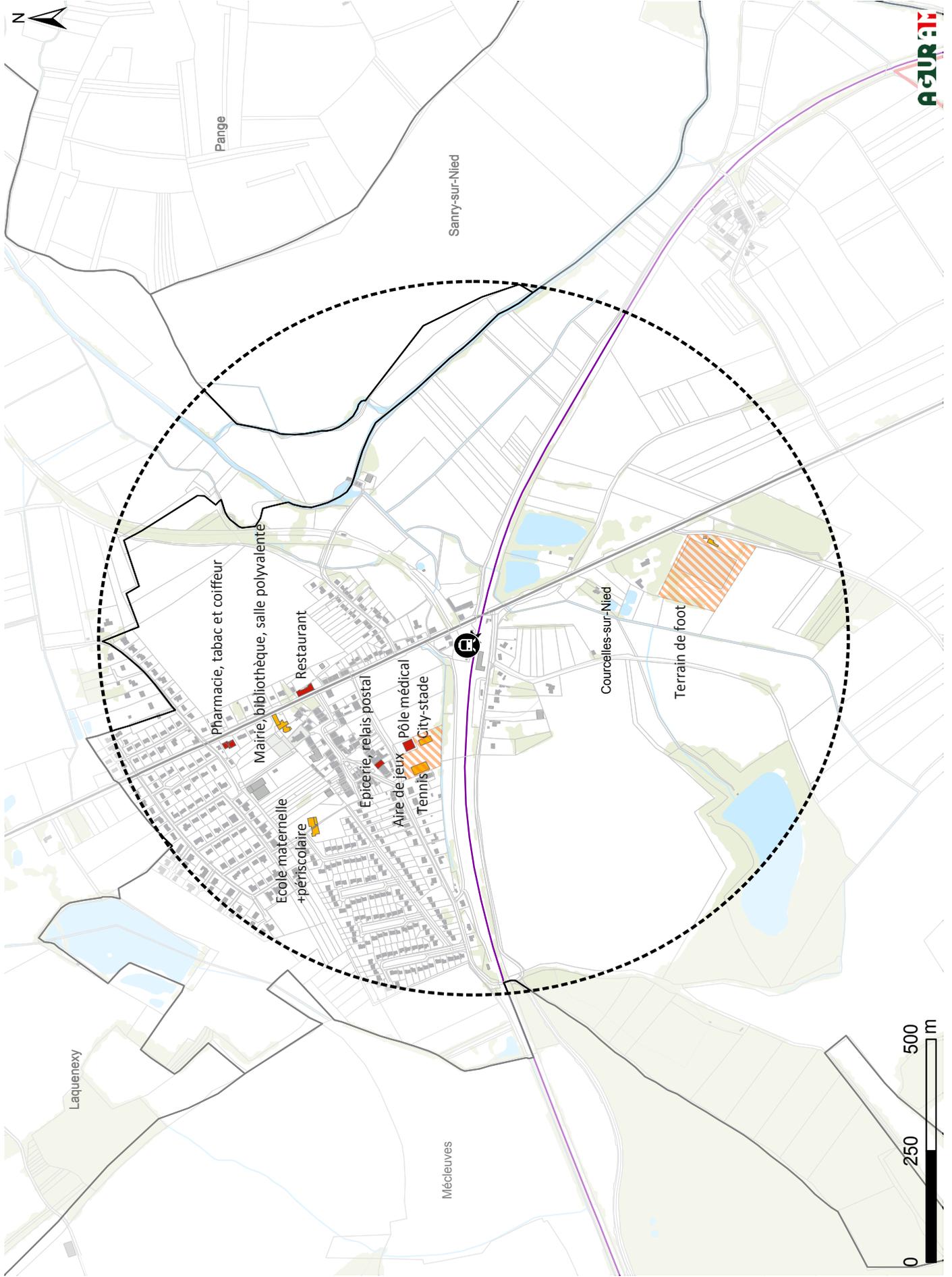


> Périodes de construction des bâtis

- 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

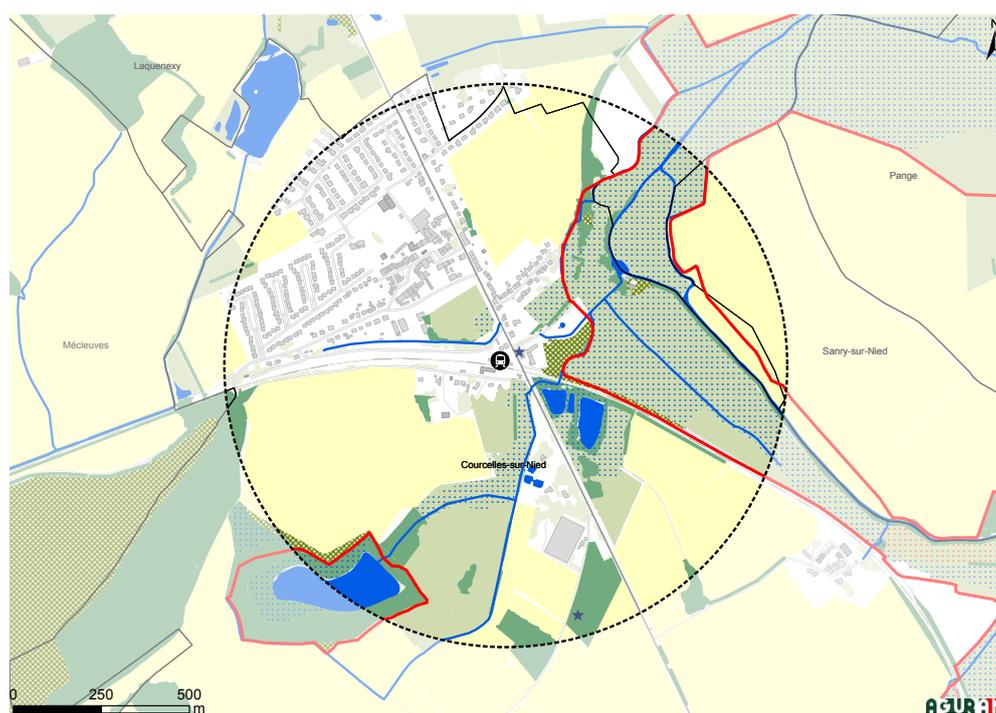


/ Un secteur gare inscrit dans des milieux naturels reconnus

Le village et la gare s'inscrivent dans le grand paysage de la vallée de la Nied avec la traversée de cette dernière à l'est du quartier gare. Cet environnement mêlant espaces agricoles, forêts, prairies, étangs et rivière offre de multiples ambiances paysagères. Néanmoins, ces éléments paysagers majeurs de ce territoire restent difficilement lisibles depuis le secteur gare.

A l'est de la gare, la zone humide du lit majeur de la Nied présente un riche réservoir de biodiversité mixte. Classée en ZNIEFF, en Espace Naturel Sensible, et en «Cœur de Nature» dans le SCoTAM, cet espace naturel présente un intérêt écologique faunistique et floristique particulier. Celui-ci se complète de plusieurs étangs, notamment au sud de la gare.

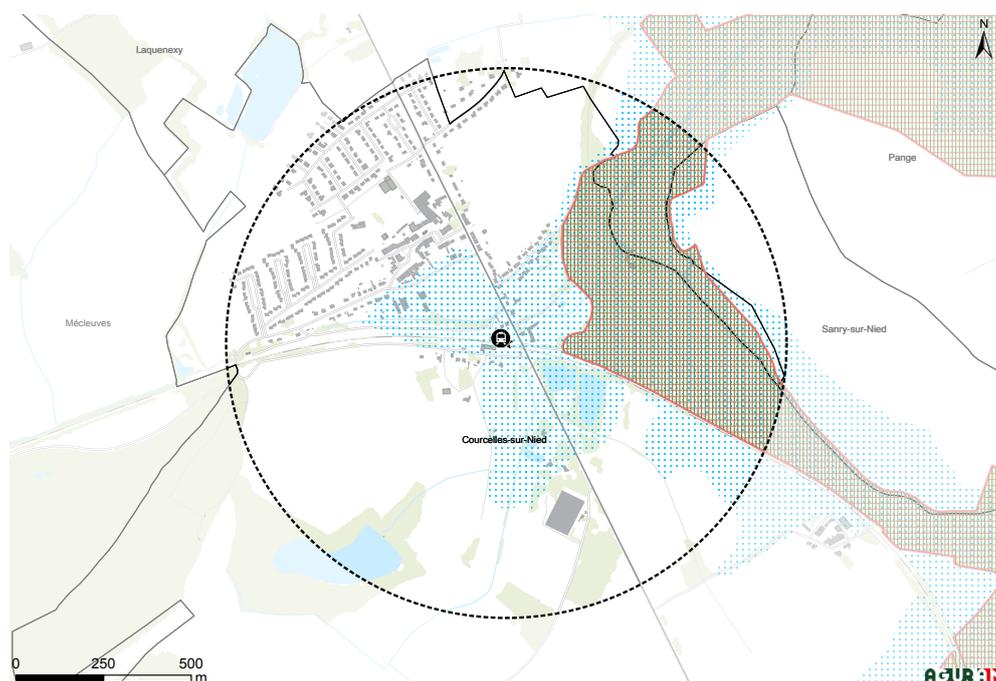
La commune et son quartier gare sont concernés par la présence de milieux naturels participant aux continuités écologiques identifiées dans le SCoTAM : continuités forestières; prairiales.



> Environnement

- Zone tampon de 800 mètres
- Corridor
- Gîte chiroptères
- Gîte chiroptères potentiel
- Coeur de nature du SCoTAM
- 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



> Mesures de protection et risques

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- ZNIEFF Type 1
- Espace Naturel Sensible (E.N.S.)
- Aléas inondation

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOP0 2014

■ Potentiels de mutations et projets

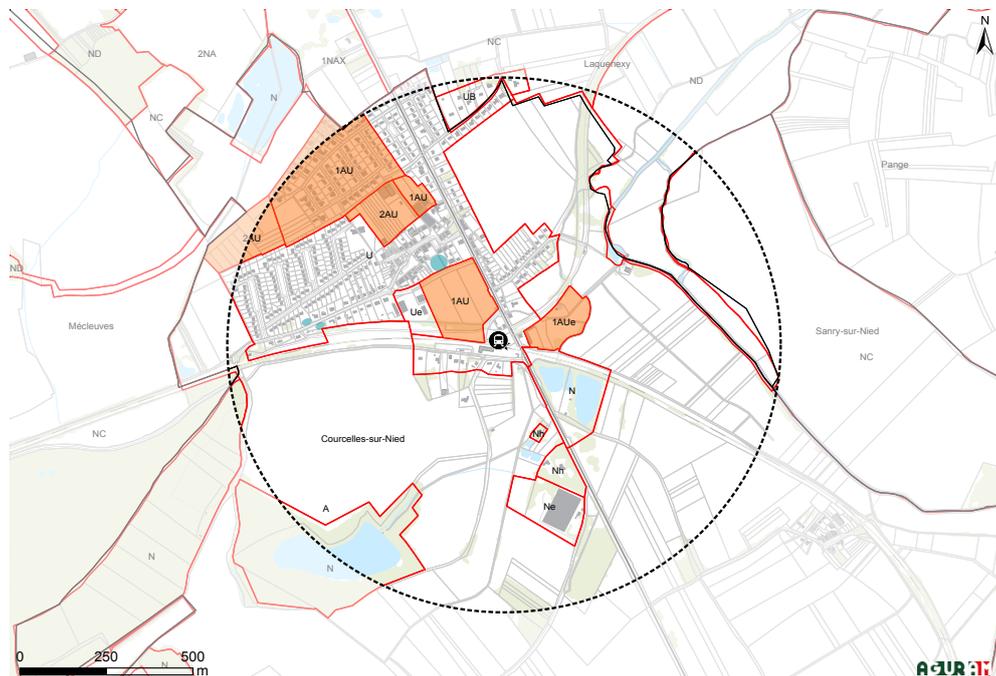
/ Un potentiel de densification à proximité mais contraint

Le quartier gare dispose de deux secteurs stratégiques pour le développement de la commune. Ceux-ci ont été identifiés au sein du PLU en vigueur et font l'objet d'orientations particulières. L'un des secteurs est situé à l'interface entre la gare et le centre ancien. Ce site, actuellement exploité comme prairie, est impacté par des risques d'inondations qui contraignent son développement. A cela, la proximité de celui-ci vis-à-vis de la voie ferrée nécessitera la prise en compte des nuisances sonores lors de son aménagement. Au-delà du potentiel de densification, cette emprise foncière offre la possibilité de reconnecter la gare au village. Le deuxième espace se situe au sein du village historique. Occupé par une exploitation agricole située derrière l'église, ce secteur offre des possibilités de densification et l'opportunité de relier le lotissement «Le Champel» aux centralités du village et de renforcer l'intégration de lotissement «Le Clos de Servigny» au village.

> Zonages PLU

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

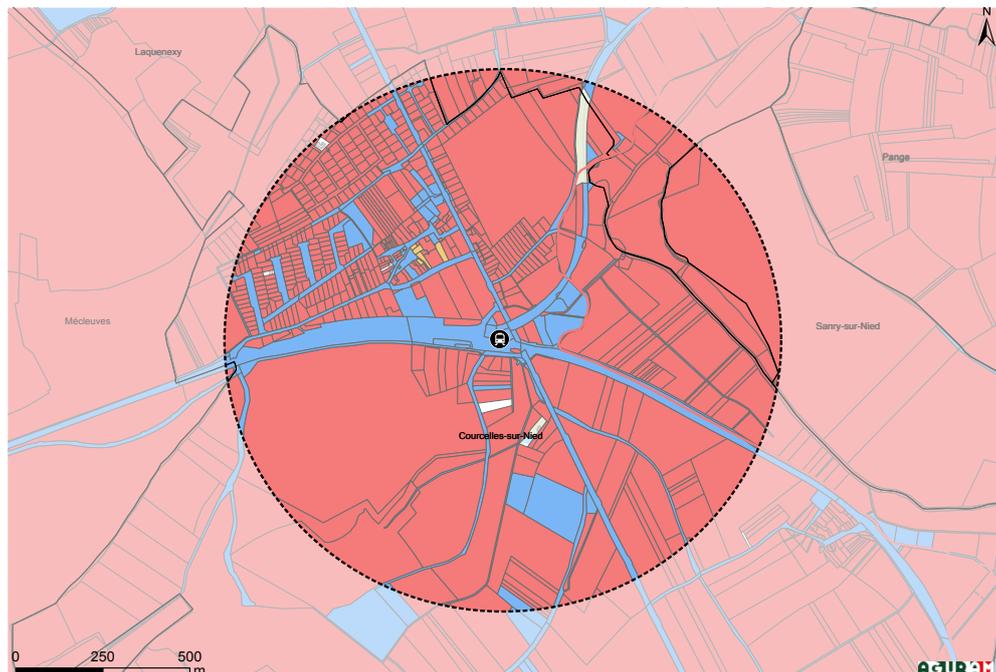
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012



> 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



■ Intermodalité du quartier gare

Au regard de la faible fréquentation de la gare, de sa localisation et de la configuration des lieux, il est à noter les éléments suivants :

/ Une offre de stationnement suffisante, mais peu identifiable

La capacité de stationnement est aujourd'hui suffisante.
Cependant :

- Le parking dépose-minute n'est pas «marqué». Est-ce une zone de stationnement libre, ou de dépose-minute, notamment pour les scolaires nombreux ? La configuration du site le rend particulièrement adapté à la dépose puisqu'il est possible de faire demi-tour.
- Le parking situé au 3 rue de Metz n'est pas identifié comme étant lié à la gare. L'est-il réellement ? Ancien, le marquage des places tend à disparaître.



Une vingtaine de places à proximité de la gare.
Parking public ou privé ? - Doc. Aguram



Parking, dépose-minute ou les deux ? Des rôles et modalités de fonctionnement à mieux affirmer. - Doc. Aguram

/ Une accessibilité piétonne agréable, mais perfectible

Les cheminements piétons, sans être particulièrement agréables, sont faciles et confortables.

Notons néanmoins :

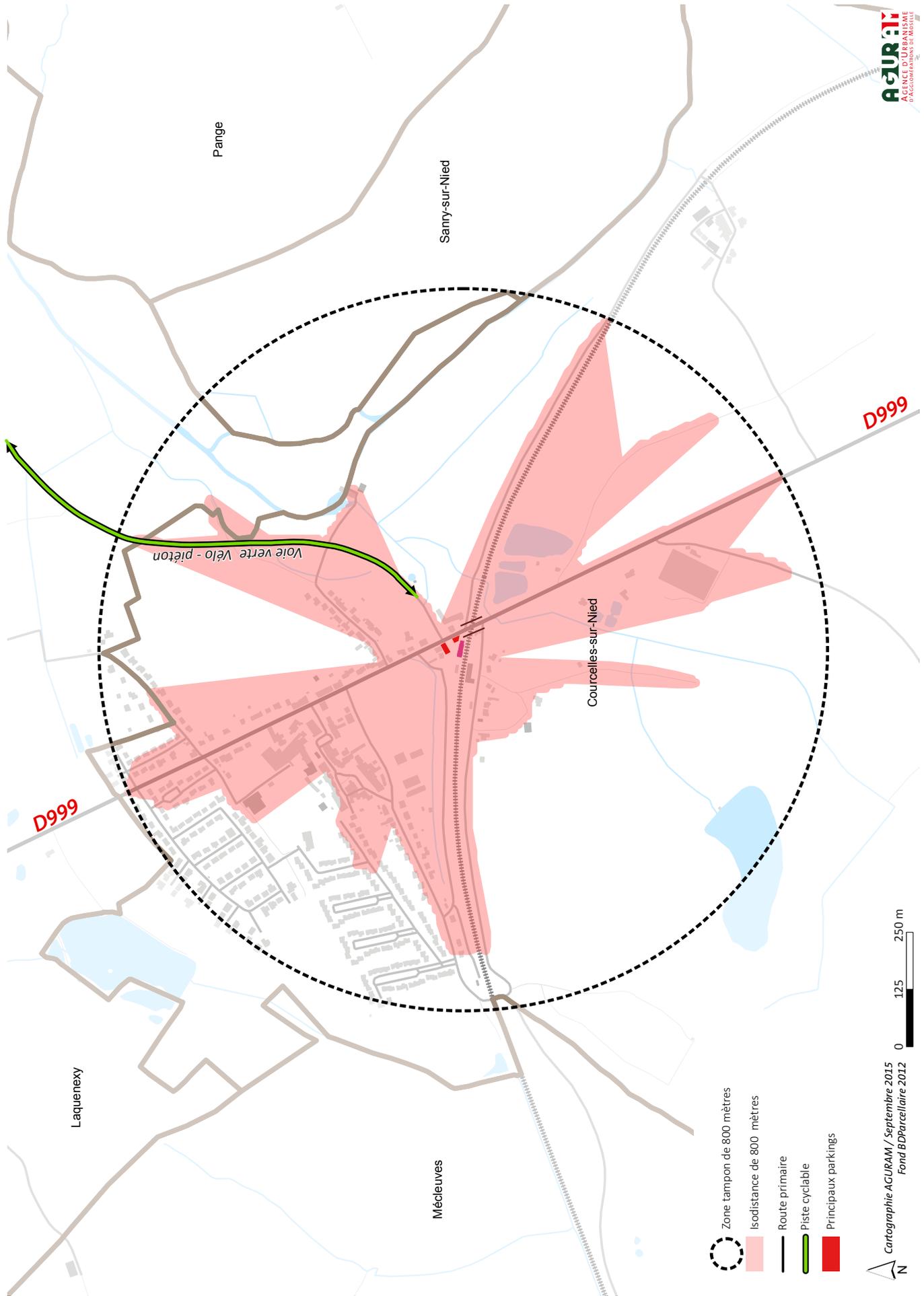
- La performance et l'adaptation de l'éclairage public au contexte constitue sans doute un point d'attention.
- Il n'y a pas de passage piéton marqué pour traverser la rue menant à la déchetterie.
- Au retour depuis Metz, les voyageurs arrivent sur le quai « direction Strasbourg » et doivent donc traverser les voies par le passage à niveau pour rejoindre le parking ou le bourg dans un secteur qui ne semble pas bénéficier d'un éclairage public performant.



Le passage à niveau, point de passage obligé entre le quai d'arrivée depuis Metz, les parkings et le bourg. Un confort visuel à améliorer (marquage au sol...)? - Doc. Aguram

/ Une accessibilité cycliste peu favorisée

- L'absence d'abri vélo est regrettable, car l'aire d'attraction de la gare est d'une dimension adaptée à ce mode. Pour autant, l'absence d'aménagements spécifiques le long de la RD 999 ne facilite pas l'usage pour des scolaires.
- A l'occasion d'aménagement de voirie sur la rue de Metz, la création ou le simple marquage d'une bande cyclable pourrait être envisagé, facilitant ainsi l'accès à la gare, tout en affirmant le caractère urbain de l'axe routier.



■ Mobilité : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Améliorer la lisibilité et la fonction multimodale de la station ferroviaire de Courcelles-sur-Nied et restructurer l'organisation des espaces de part et d'autre du passage à niveau.

CONSTATS : Une gare située au sud du village desservie par la route départementale 999, qui dispose d'espaces de stationnement suffisants. Toutefois les aménagements en faveur des modes doux sont insuffisants.

- Une gare proche du village accessible depuis la RD 999. En limite sud du village, la station ferroviaire de Courcelles-sur-Nied se situe à 500 mètres du noyau historique, avec un développement contenu dans un rayon de 800 mètres de la station. L'accès automobile à la gare est assuré depuis la RD 999 (4 700 véhicules/jour⁸), voie d'accès à Metz depuis le sud-est du SCoTAM (Metz-Laquenexy-Rémilly). A noter l'absence de desserte par le réseau de transport interurbain départemental de la Moselle (TIM).
- Des espaces de stationnement suffisants. Le stationnement est assuré, au nord de la gare, par un parking sans aménagement particulier (absence de signalétique et marquage au sol), accessible depuis la route départementale. Cet espace situé au niveau du point d'accès au quai «direction Metz» offre environ 5 à 10 places et peut faire office de dépose-minute. Celui-ci est complété par un parking d'une vingtaine de places à proximité immédiate, côté «direction Metz» de la halte (ancien bâtiment voyageur), au niveau du 3 rue de Metz.
- Une accessibilité pour les piétons assurée depuis la RD 999. L'accessibilité piétonne entre le centre du village et la station ferrée est assurée, de part et d'autre, de la RD 999 par des cheminements piétons sur les trottoirs de cette rue principale. La traversée piétonne pour l'accès aux quais se fait via le passage à niveau.
- Un réseau cyclable absent au sein du quartier gare. Le village présente une seule piste cyclable, la «voie verte du pays de Pange» qui relie le village de Courcelles-sur-Nied à Landonvillers, mais ne présente pas de continuités vers le centre du village et la gare.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Restructurer l'espace autour de la gare dans une dynamique multimodale d'ensemble entre le village et son territoire d'attractivité.

■ Hiérarchiser la circulation et mailler la station ferrée au développement du village

Mieux connecter la gare aux réseaux de voiries du village:

- Améliorer la relation entre la gare et la rue du Breuil au nord-ouest de la station
- Retravailler les carrefours entre les différentes rues (rue de la Gare,...) donnant sur la rue de Metz : marquage au sol, signalétique.

■ Conforter le stationnement autour de la station ferrée

Réaménager le parc de stationnement autour de la gare :

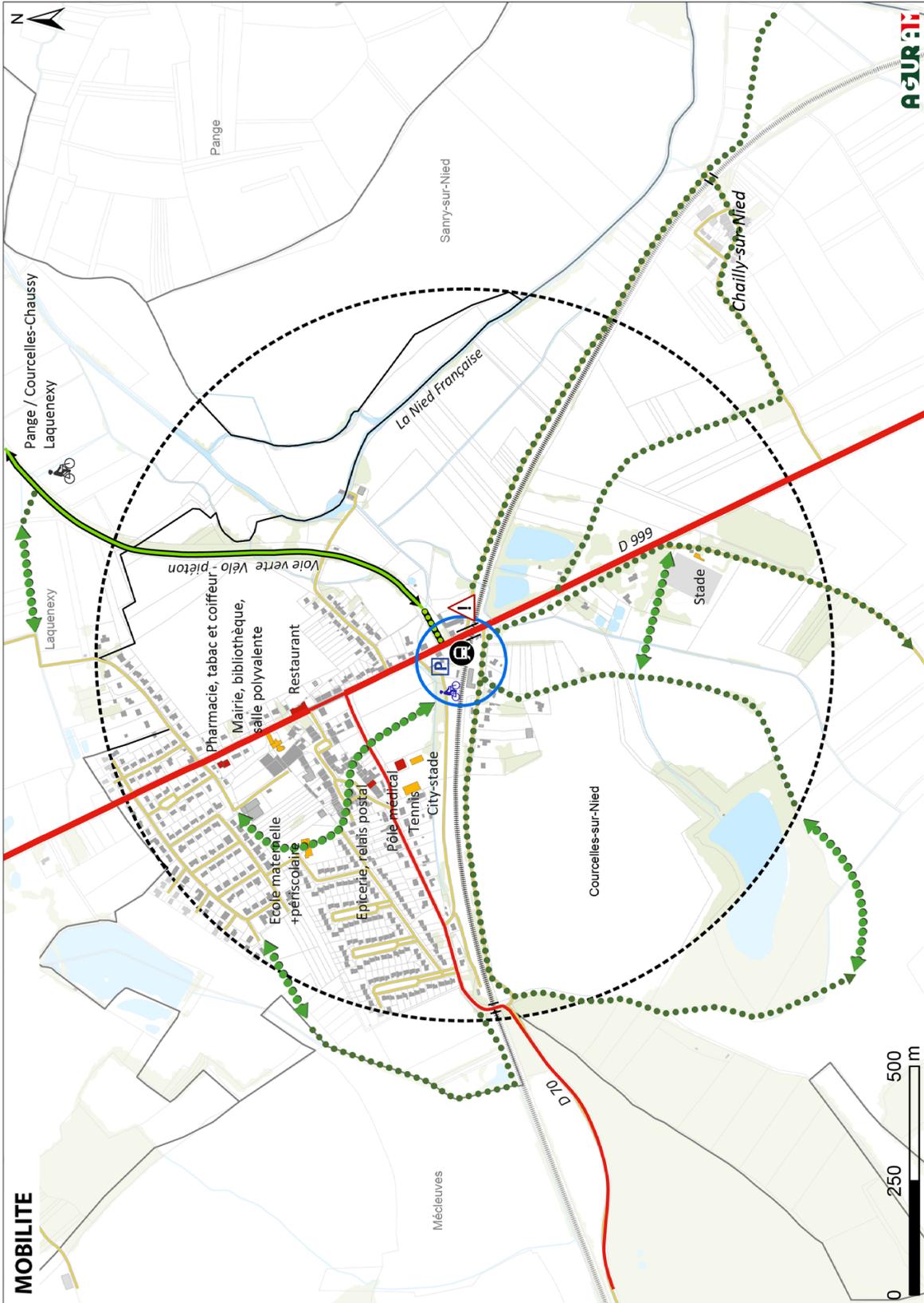
- Améliorer la qualité et le confort du stationnement automobile (durée autorisée, marquage au sol, signalétique, revêtement au sol)
- Renforcer les échanges des modes train/voiture par l'aménagement de dépose-minute mieux structurés, de part et d'autre, du passage à niveau

■ Créer un véritable maillage de modes doux

Accroître l'accessibilité multimodale à la gare par des aménagements en faveur des modes doux :

- Créer un réseau de pistes cyclables dans le village relié à la voie verte
- Réaliser un système de stationnement vélo, si possible protégé des intempéries et clos (accès contrôlé) aux abords de la gare
- Améliorer, à l'occasion de travaux de voirie ou autres, les traversées piétonnes et l'éclairage public : passage piétons colorés, légèrement surélevés, éclairage zénithal au-dessus des passages piétons
- Renforcer le marquage au sol des cheminements piétons, notamment pour la traversée du passage à niveau

⁸Données Conseil Départemental de Moselle, TMJA, 2012.



Restructurer l'espace autour de la gare dans une dynamique multimodale d'ensemble entre le village et son territoire d'attractivité.

Hierarchiser la circulation et mailler la station ferrée au développement du village

- Voie primaire
- Voie secondaire
- Voie tertiaire
- ▲ Point de vigilance

Conforter le stationnement autour de la station ferrée

- Stationnement vélo
- Dépose minute

Créer un véritable maillage de modes doux

- Liaisons douces structurantes
- Piste cyclable
- ▲ Principes de bouclage piste cyclable
- ▲ Principes de bouclage piéton

■ Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Intensifier le tissu urbanisé de la commune et consolider le secteur gare

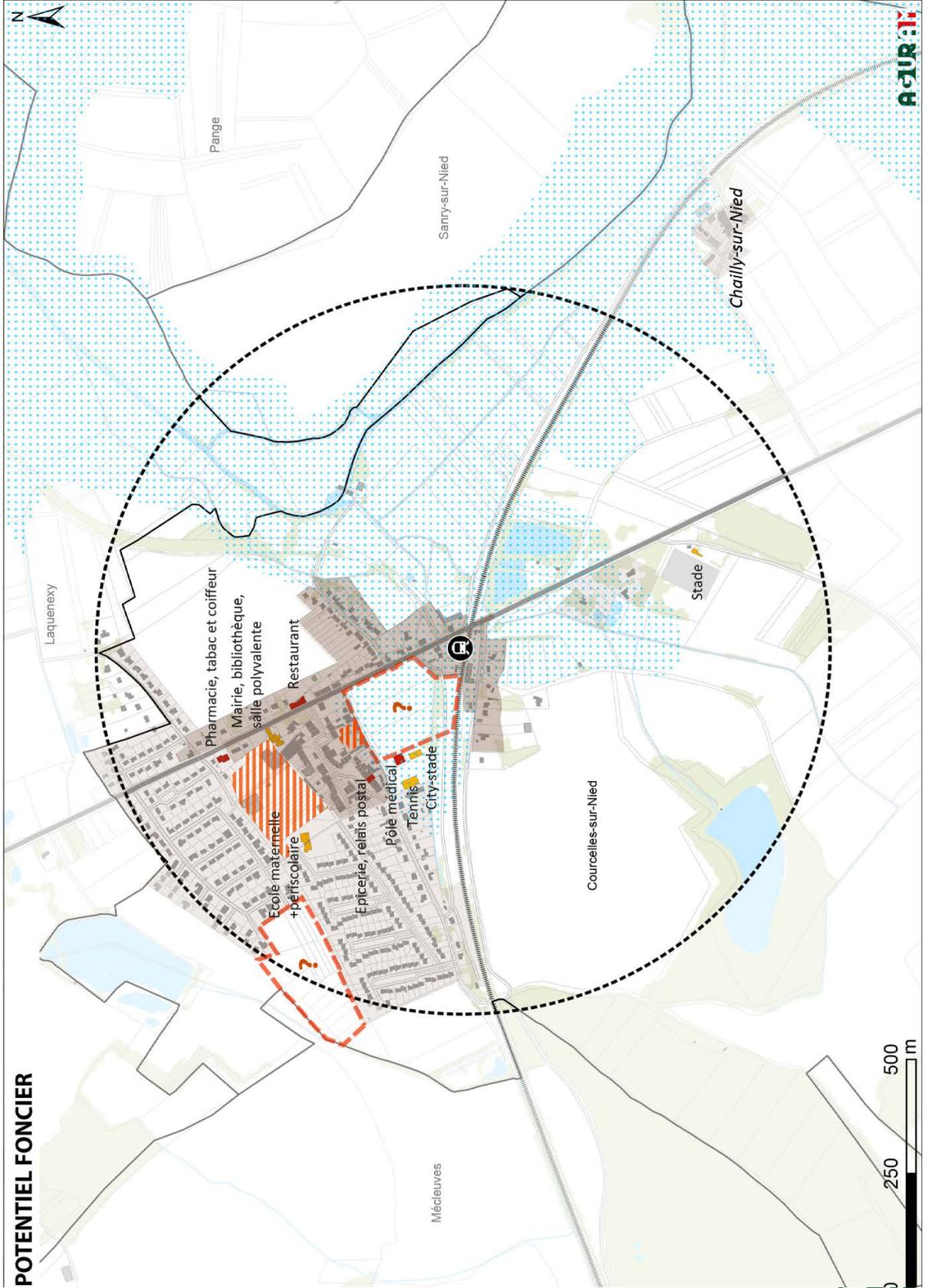
CONSTATS : Un potentiel de densification dans l'enveloppe urbaine et des réserves foncières conséquentes à proximité de la gare et autour du noyau historique.

- Une station ferrée entre environnements urbain au nord et naturel au sud. La station ferroviaire est située à l'interface entre le village au nord avec ses grandes extensions urbaines pavillonnaires et l'environnement naturel au sud de son territoire, occupé de terres agricoles et de forêts avec en frange est de la commune, la vallée de la Nied française.
- Une station ferrée impactée par l'environnement humide de la vallée de la Nied. Des zones humides du lit de la Nied française impactent le secteur est de la commune. Ces contraintes d'inondabilité limitent le développement urbain autour de la station ferrée.
- Des espaces potentiels de densification à exploiter autour du centre ancien. Le tissu urbain du noyau historique, composé de maisons accolées largement rénovés n'offre plus de possibilité de densification. Par contre, entre le village historique et ses extensions pavillonnaires, d'anciens jardins ou vergers ainsi que d'anciens espaces agricoles présentent plusieurs opportunités permettant de développer des opérations urbaines concourant à la densification du village.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Poursuivre la stratégie urbaine de développement visant à conforter le rôle et l'usage de la station ferroviaire dans la commune.

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre ancien**
 - Examiner le bâti inoccupé et inciter les propriétaires à remettre sur le marché les logements vides.
 - Poursuivre 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 de la commune**
 - Repérer les friches immobilières en vue d'élaborer des opérations de rénovation urbaine.
 - Identifier les dents creuses et les cœurs d'îlots potentiellement urbanisables.
- **Réinterroger le développement urbain de la commune**
 - Favoriser l'intensification urbaine des extensions dans un rayon approprié autour de la station ferrée.
 - Diversifier l'offre de logements au sein de la commune.

POTENTIEL FONCIER



Poursuivre la stratégie urbaine de développement visant à conforter le rôle et l'usage de la station ferroviaire dans la commune.

Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre ancien

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

Potentiel urbanisable ?

Réinterroger le développement urbain de la commune

Zones de développement potentiel ?

- Centre historique
- Extension urbaine
- Aléa inondation

■ Fonctions urbaines : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Intégrer la station ferrée à la vie du village, mieux l'associer aux équipements publics et privés et imaginer le développement de services et de commerces dans son voisinage.

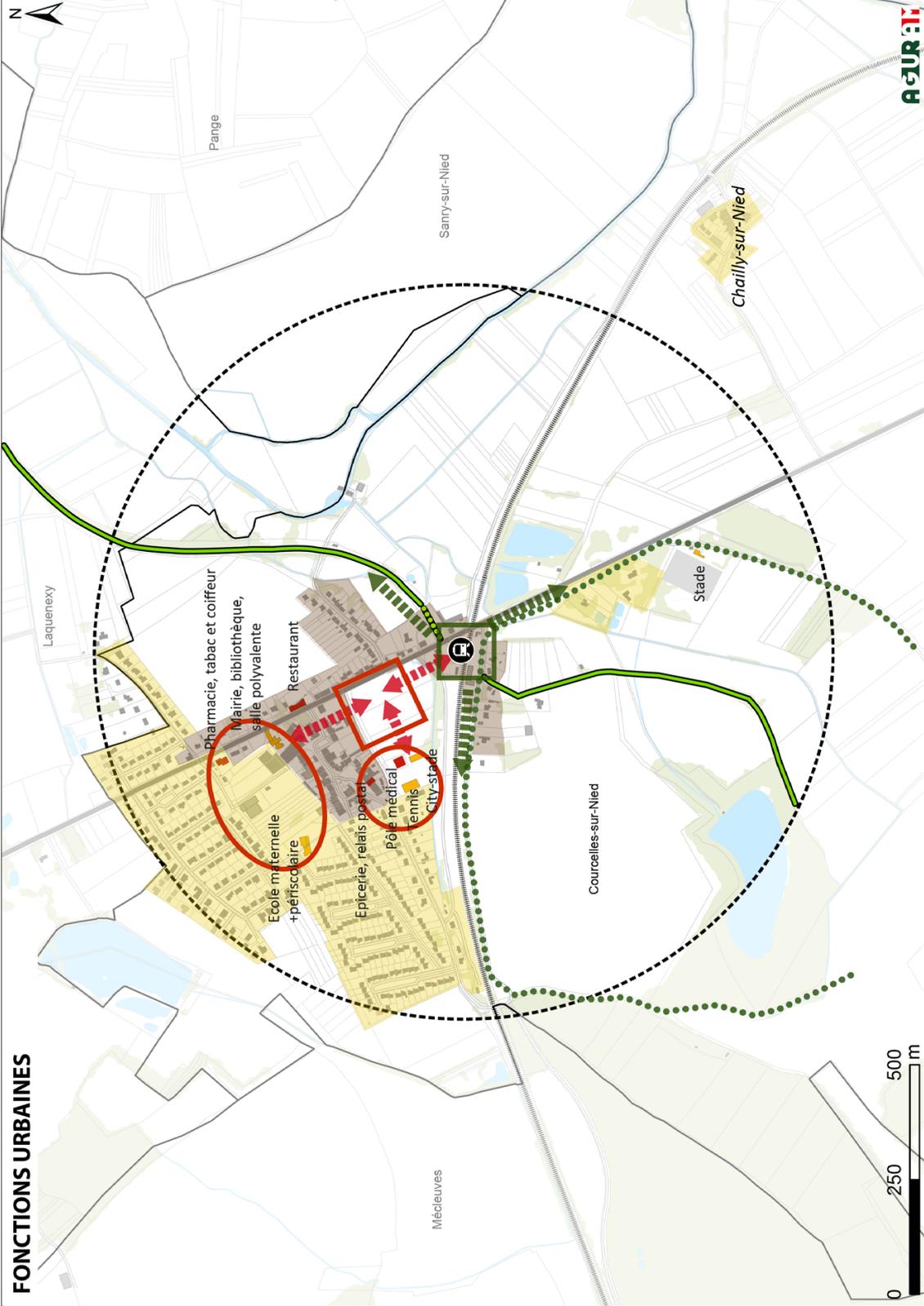
CONSTATS : Proche du centre du village, la station ferroviaire reste pourtant à l'écart du centre urbain et ne joue pas un rôle réellement structurant dans le village.

- Une station ferroviaire peu représentative dans le village. Située sur la route départementale, la station ferroviaire marque l'entrée sud du village. Toutefois, elle n'a pas engendré, aujourd'hui, un rôle spécifique dans le développement des fonctions urbaines du village.
- Une station ferroviaire à l'écart des activités commerciales et des services du village. Les commerces et les services sont implantés au nord de la station, pour la plupart le long de la route principale du village. La station ferroviaire en frange sud de la commune ne participe pas directement à la dynamique économique des activités commerciales et artisanales du village.
- Des équipements et activités sur le territoire sans lien avec la gare. La commune accueille différents équipements (scolaires, sportifs, médicaux,...) ainsi que de nombreuses activités associatives. Ces équipements et activités associatives participent à l'attractivité et à la qualité de vie de Courcelles-sur-Nied, mais sans véritable lien avec la station ferroviaire.
- Une urbanisation récente développée loin de la station ferroviaire. Après la réalisation d'opérations d'habitat collectif au centre village, l'habitat pavillonnaire s'est développé par une succession de lotissements principalement au nord du village qui, du fait de leur éloignement, n'ont pas intégré la gare dans leurs aménagements.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Imaginer le développement urbain du village qui permet d'affirmer le rôle de la station ferroviaire comme partie prenante des fonctions urbaines du village et de sa dynamique économique.

- **Conforter la diversité des fonctions urbaines au sein du quartier gare**
 - Accompagner le développement urbain du village pour accueillir et conforter ces commerces de proximité.
- **Mieux intégrer la station à la structure urbaine du village et à sa dynamique économique**
 - Structurer une pièce urbaine fédératrice entre la gare et le village pouvant permettre l'implantation de commerces de proximité et des services.
 - Profiter de la station ferroviaire pour affirmer son rôle d'échange et de mobilité au sein du village.

FONCTIONS URBAINES



Imaginer le développement urbain du village qui permet d'affirmer le rôle de la station ferroviaire comme partie prenante des fonctions urbaines du village et de sa dynamique économique.

Conforter la diversité des fonctions urbaines au sein du quartier gare



Mieux intégrer la station à la structure urbaine du village et à sa dynamique économique



Pièce urbaine fédératrice

Rôle d'échange et de mobilité



Centre historique
Tissu urbain

■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Exploiter les qualités urbaines et paysagères de la commune rurale comme facteur d'attractivité du territoire en affirmant autour de sa halte ferrée son identité villageoise rurale.

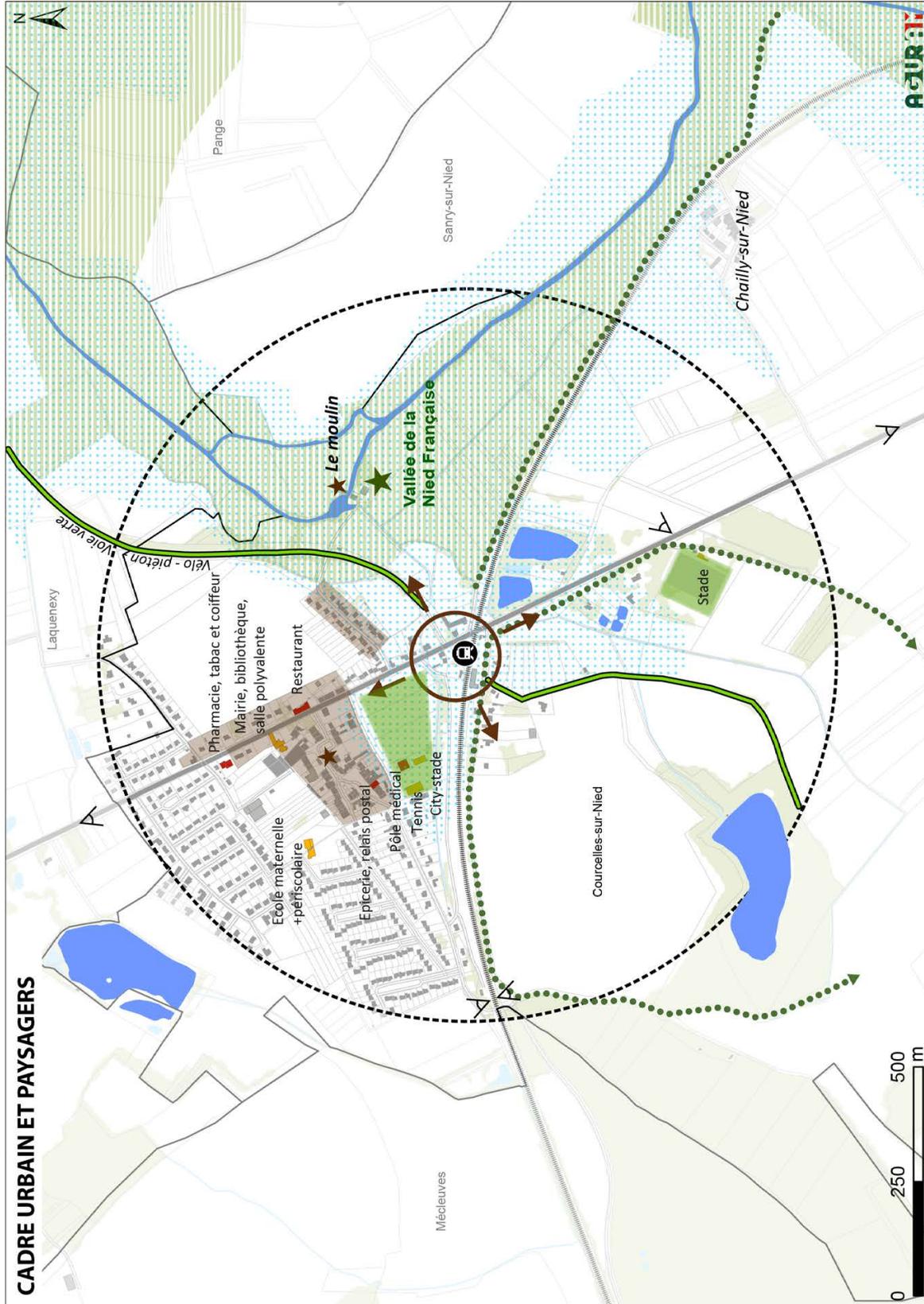
CONSTATS : Une halte ferroviaire de « campagne » marquant l'entrée d'un village. Un patrimoine urbain de qualité au centre d'un territoire aux paysages naturels et aux sites riches de biodiversité.

- **Un paysage rural au riche environnement naturel.** Courcelles-sur-Nied offre l'environnement des villages de la Nied française où jardins, vergers, prairies, forêts, terres agricoles se mêlent et offrent de multiples ambiances paysagères. Le grand paysage agricole ouvert de la vallée humide de la Nied française et le paysage forestier plus fermé du plateau lorrain restent peu perceptibles depuis la halte ferrée (mais visible le long des sentiers de découvertes ainsi que par la voie verte cyclable du pays de Pange).
- **Un village entre la vallée de la Nied riche de biodiversité et un corridor forestier.** Différents éléments naturels sont identifiés sur le territoire communal au travers de l'armature écologique de la trame verte et bleue du SCoTAM : le « cœur de nature » de la vallée de Nied et les espaces boisés constituant un corridor forestier.
- **Un noyau ancien qui a su préserver son caractère rural de village lorrain.** La structure urbaine de Courcelles-sur-Nied conçue autour des places de l'église et du lavoir, avec son habitat rural ancien et ses usoirs, restitue aujourd'hui l'historique et l'identité de ce village lorrain. Différentes opérations urbaines, de rénovation et de réhabilitation, ont permis de sauvegarder l'âme du village, de protéger son patrimoine et de conserver l'intégrité architecturale de ses constructions dans leurs conceptions d'origine. Bâtiment emblématique de l'entrée sud du village, l'ancienne gare de Courcelles-sur-Nied, aujourd'hui désaffectée, participe à ce patrimoine bâti, sa préservation et sa mise en valeur concourent au maintien de la mémoire du village.
- **Le patrimoine naturel et urbain remarquable à découvrir depuis la gare.** De nombreuses randonnées permettent la découverte du territoire du « Pays de Pange » depuis la gare de Courcelles-sur-Nied. Ces circuits inscrits au plan départemental des itinéraires de promenades de la Moselle comprennent notamment : les circuits piétons, du Charmois vers Mécleuves et Sorbey, des jardins fruitiers vers Laquenexy, et des randonnées vélos; la voie verte cyclable du pays de Pange vers Pange, Courcelles-Chaussy et Landonvillers.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Mettre en valeur le patrimoine naturel et urbain comme atout d'identité et d'attractivité pour la commune, en s'appuyant du rôle de la halte ferroviaire comme spot de découverte du territoire.

- **Inscrire la gare dans les structures paysagères du territoire de la vallée de la Nied et du pays de Pange**
 - Aménager la halte ferroviaire, soigner ses abords et son environnement urbain et paysager.
 - Affirmer la gare comme « spot » de départ pour la découverte de son patrimoine naturel et urbain, par la mise en évidence d'itinéraires de randonnées piétons et cyclistes.
 - Découvrir les paysages remarquables depuis la gare de Courcelles-sur-Nied : Voie verte cyclable et circuits de randonnées piétonnes du pays de Pange.
 - Aménager des points de vue dégagés sur le village et la vallée de la Nied depuis les grands paysages agricoles et forestiers.
 - Prendre en compte les orientations formulées par le SCoTAM au travers de l'armature écologique (trame verte et bleue).
- **Conforter l'identité patrimoniale du noyau historique de village lorrain**
 - Réintégrer la halte ferroviaire à la structure urbaine du village historique.
 - > Réaménager les abords de la halte ferroviaire en l'associant plus étroitement aux espaces publics du village historique.
 - Poursuivre la mise en valeur des espaces collectifs du village.
 - > Perpétuer le maintien de l'esprit communautaire du village, dans l'aménagement d'espaces collectifs de qualité, support des animations associatives.
 - Mettre en valeur les qualités architecturales du patrimoine bâti historique.
 - > Continuer la restauration du patrimoine bâti ancien en respectant l'intégrité architecturale des constructions dans leur conception d'origine, que ce soit pour l'habitat traditionnel ou les architectures de caractère.

CADRE URBAIN ET PAYSAGERS



Mettre en valeur le patrimoine naturel et urbain comme atout d'identité et d'attractivité pour la commune, en s'appuyant sur le rôle de la halte ferroviaire comme spot de découverte du territoire.

Inscrire la gare dans les structures paysagères du territoire de la Vallée de la Nied et du pays de Pange

-  Spot de départ
-  Itinéraire vers le grand paysage
-  Point de vue

Conforter l'identité patrimoniale du noyau historique de village lorrain

-  Entité patrimoniale

-  Paysage patrimonial
-  Paysage urbain
-  Parc / équipements
-  Grand paysage / bois / coteaux
-  Paysage de la Nied

■ Espaces publics : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Projeter un aménagement plus urbain autour de la halte ferroviaire et valoriser les qualités urbaines et paysagères de Courcelles-sur-Nied par des espaces publics renouvelés.

CONSTATS : Un espace public ancien et peu structuré autour de la halte ferroviaire et du passage à niveau sans aménagements particuliers, qui s'intègre peu à l'environnement urbain et paysager.

- Une halte ferroviaire aux aménagements sommaires et sans aménagements cyclables. La desserte automobile de la halte ferroviaire est assurée depuis un petit parking accessible depuis la rue de Metz et par un dépose-minute au droit du passage à niveau au nord de la gare. Ces espaces aux aménagements anciens sont simplement goudronnés avec un stationnement non matérialisé. Au sud de la station, rue de la Gare, aucun aménagement ne dessert la gare. Les relations de la station ferrée depuis le centre historique sont assurées par la rue de Metz et la rue du Breuil, ces voiries ne présentent aucun aménagement cyclable.
- Un traitement des espaces publics perfectible rue de Metz pour les piétons et les cyclistes. De part et d'autre de la gare, les chemins perpendiculaires à la rue de Metz présentent des aménagements sommaires parfois sans trottoirs. Les carrefours avec la rue de Metz sont peu sécurisants, sans aménagements spécifiques pour les traversées piétonnes en particulier dans le franchissement de la rue de Metz. La piste cyclable, voie verte du pays de Pange s'interrompt avant la rue de la Nied sans continuité vers le centre historique et la gare.
- Des espaces publics globalement de bonne qualité dans l'ensemble du village. Requalifiés récemment, les espaces publics du centre ancien présentent une bonne qualité urbaine, leurs traitements homogènes et largement végétalisés valorisent le cadre de vie du village. L'organisation du stationnement automobile libère de nombreux espaces propices à la déambulation urbaine et à la rencontre des habitants. Le traitement qualitatif des espaces publics avec l'enfouissement de réseaux, met bien en scène les éléments patrimoniaux significatifs du village (église, mairie, fermes ...) et améliore grandement l'image du village et fait de Courcelles-sur-Nied, une commune attractive.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Projeter un aménagement global multimodal entre le village et la gare, notamment par la requalification des espaces publics de part et d'autre de la halte ferroviaire et du passage à niveau.

- **Organiser une halte ferroviaire multimodale, un espace plus urbain structuré, sécurisé et accessible aux handicapés.**
 - Sécuriser les circulations de part et d'autre du passage à niveau, aménager une entrée de village sécurisée intégrant la traversée des modes doux (piétons/vélo) sur la rue de Metz.
 - Assurer l'intermodalité, sécuriser le dépose-minute et intégrer l'usage du vélo.
 - Recalibrer l'offre de stationnement et envisager la création d'un parking rue de la Gare.
 - Améliorer et compléter les dessertes piétonnes et cyclables vers la halte ferroviaire.
 - Améliorer et sécuriser les accès aux quais pour les handicapés.
- **Poursuivre l'aménagement des espaces publics (actuel et à venir) et des entrées de village.**
 - Créer un vaste espace public fédérateur, d'entrée du village autour de la station ferrée.
 - Effectuer un projet d'ensemble rationnel et harmonieux, assurant une unité entre les entrées de village et les espaces publics (qualité des matériaux, mobilier urbain, enfouissement des réseaux, signalisation...).
 - Assurer le maillage des espaces publics dans les secteurs à urbaniser avec les autres secteurs du village.
- **Assurer la mise en valeur des itinéraires de découverte du village depuis les espaces publics urbains du village vers les paysages naturels de la commune.**
 - Assurer les continuités cyclables dans l'ensemble du village et les associer aux maillages piétons vers les itinéraires de découverte du patrimoine naturel du territoire de la vallée de Nied (voie verte jardins fruitiers, etc...).



Projeter un aménagement global multimodal entre le village et la gare
notamment par la requalification des espaces publics de part et d'autre de la halte ferroviaire et du passage à niveau.

Organiser une halte ferroviaire multimodale, un espace plus urbain structuré, sécurisé et accessible aux handicapés

- Espace public à réaménager
- Point de vigilance

Poursuivre l'aménagement des espaces publics (actuel et à venir) et des entrées de village

- Entrées de village
- Maillage des espaces publics dans les secteurs à urbaniser

Assurer la mise en valeur des itinéraires de découverte du village depuis les espaces publics urbains du village vers les paysages naturels de la commune

- Itinéraire de découverte
- Piste cyclable
- Principes de bouclage
- piste cyclable
- Principes de bouclage piéton

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