



Valoriser et (re)composer les espaces Gare

Gare d'Hagondange

Sommaire

1	Préambule	4
2	Une polarité urbaine au nord du SCoTAM	6
3	La gare au sein du réseau ferroviaire régional	7
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare	13
5	Potentiels de mutation et projets	17
6	Intermodalité du quartier gare	18
7	Enjeux et Préconisations	22

En partenariat avec



1	Préambule	4
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
2	Hagondange, une polarité urbaine structurante du sillon mosellan	6
	Un pôle urbain d'équilibre au nord du SCoTAM	
3	La gare d'Hagondange au sein du réseau ferroviaire régional	7
	Une aire d'attraction étendue sur 23 communes	
	Une offre attractive et la plus importante du SCoTAM	
	Première gare du SCoTAM en terme de fréquentation	
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 fortement urbanisé	
5	Potentiels de mutation et projets	17
	Un potentiel de densification fortement restreint	
6	Intermodalité du quartier gare	18
	Une accessibilité routière à 360°, mais qui connaît quelques contraintes	
	Une offre de stationnement saturée et problématique	
	Desserte TC de la gare: une offre inadaptée au contexte	
	Modes doux: un contexte favorable à valoriser	
7	Enjeux et Préconisations	22
	Mobilité	
	Densité et potentiel foncier	
	Fonctions urbaines	
	Cadre urbain et paysager	
	Espaces publics	

/ Contexte de l'étude

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

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

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

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

i Rappel

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

/ Objectifs

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

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

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

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

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

i Définition du quartier gare

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

> Cible 5.2 du DOO

Extrait DOO page 65 et 66



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

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

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

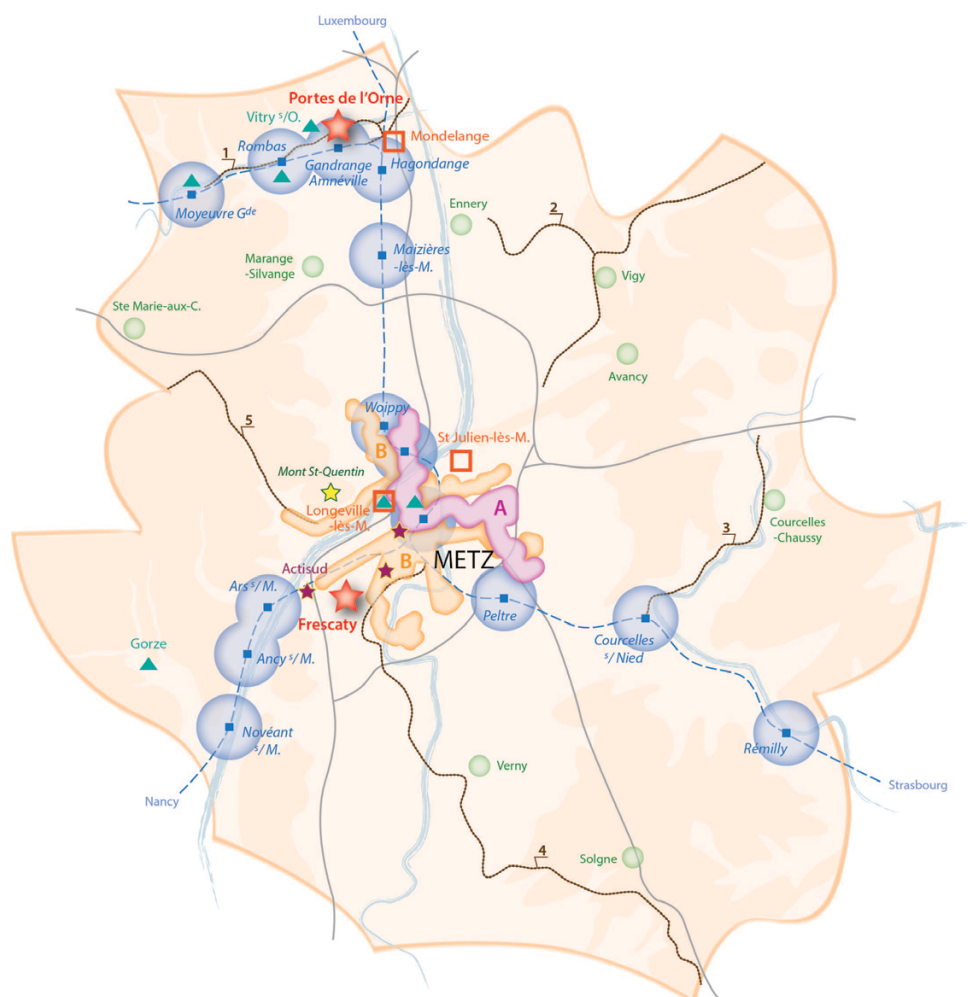
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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

Précisions pour les documents de planification

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

Accompagnement

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



Valorisation et optimisation du foncier

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

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

Stratégies foncières destinées à répondre à des projets à long terme

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

Actions foncières ciblées

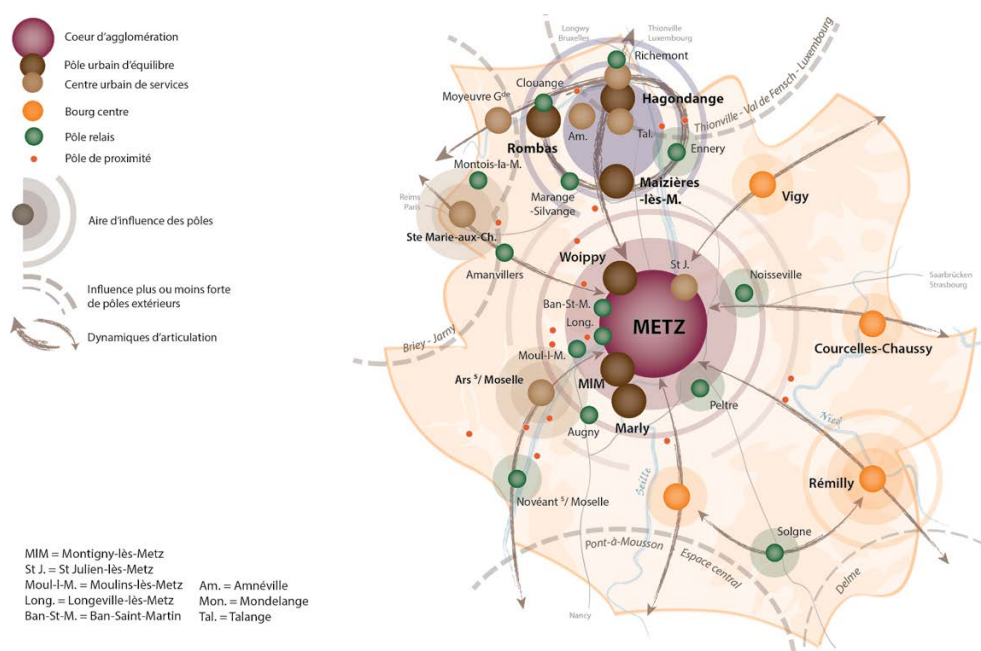
- requalification urbaine / touristique
- réinvestissement du bâti dégradé ou vacant
- diversification de l'habitat

Hagondange, une polarité urbaine structurante du sillon mosellan

/ Un pôle urbain d'équilibre au nord du SCoTAM

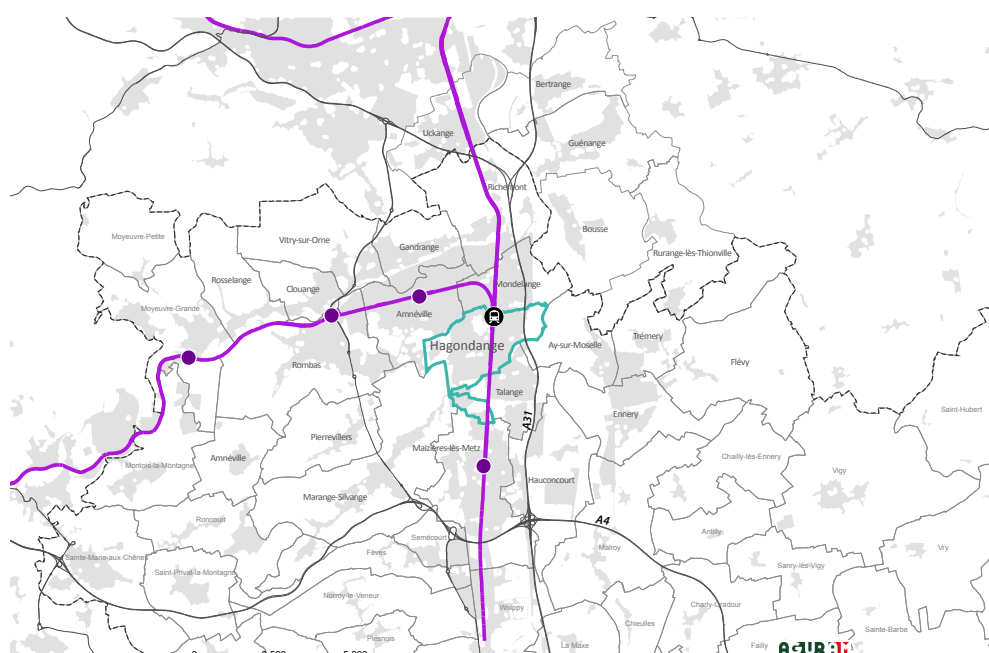
La commune d'Hagondange fait partie des 49 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

Identifiée comme «Pôle urbain d'équilibre», la polarité d'Hagondange participe fortement à la structuration du territoire, il s'agit du deuxième échelon de l'armature urbaine après l'échelon occupé par Metz. Dotée d'un fort niveau d'équipements et d'une importante diversité de services, cette polarité s'appuie également sur le dynamisme de son tissu associatif pour contribuer à la vie du territoire du SCoTAM. Cette polarité se caractérise également par une forte attractivité résidentielle.



> Armature urbaine du SCoTAM

Extrait DOO page 12



> Carte de situation

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOP 2014

■ La gare d'Hagondange au sein du réseau ferroviaire régional

/ Une aire d'attraction étendue sur 23 communes

L'aire d'attraction théorique de la gare d'Hagondange¹ regroupe 97 000 habitants répartis sur 23 communes dans un rayon d'environ 7,5km

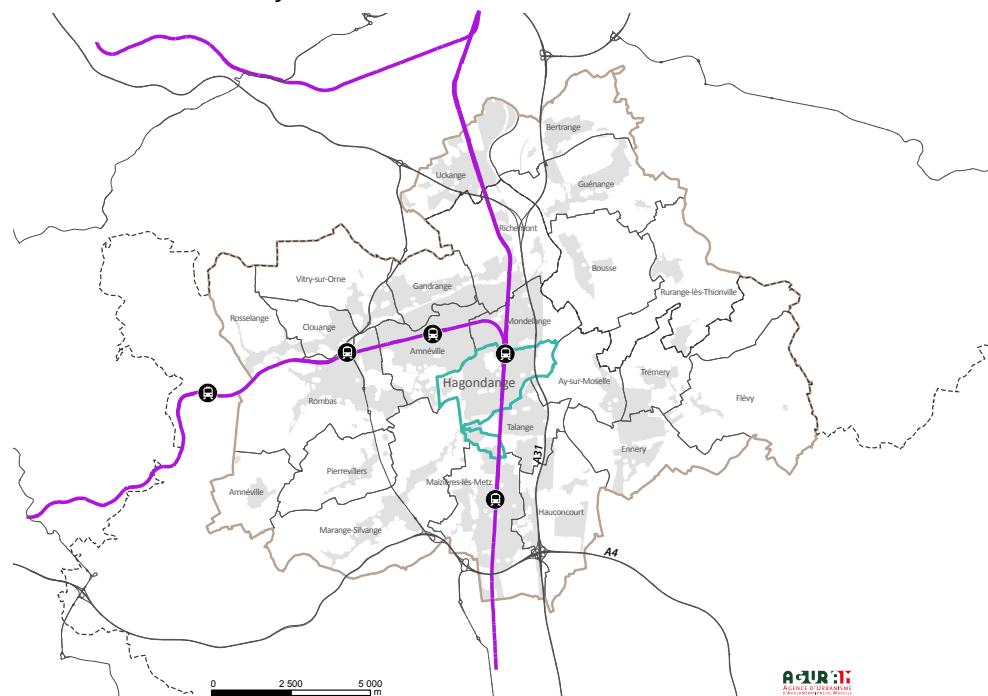
> Aire d'attraction de la gare d'Hagondange

Traitement et calcul AGURAM

Données SNCF / CRL, 2014

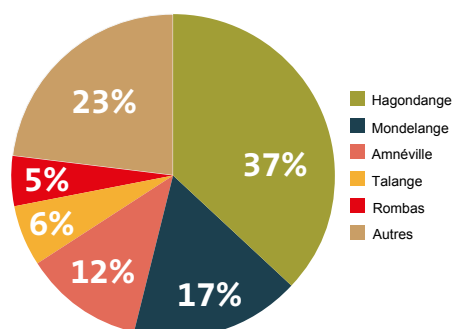


Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014



Cette aire d'attraction comprend trois autres communes-gares (Maizières-lès-Metz, Amnéville et Rombas) et des communes appartenant, par ailleurs, à l'aire d'attractivité d'autres gares. Elle reste cependant la gare la plus attractive, et de loin. À partir de 7,5km et jusqu'à 33km commence une aire d'attraction théorique secondaire très diffuse regroupant un peu moins de 20% des abonnés (17,5%). L'étendue de l'aire d'attraction s'explique notamment par :

- Une offre TER très importante et plus attractive que sur les gares encadrantes de Maizières-lès-Metz et Uckange,
- Une offre directe vers Metz et surtout Luxembourg, ce qui n'est pas le cas pour les gares de la vallée de l'Orne (Amnéville et Rombas),
- Des difficultés aiguës d'accès à Thionville, suffisamment fortes pour contrecarrer en partie la logique de marche en avant que l'on observe habituellement (toutes choses égales par ailleurs, les usagers choisissent la gare d'origine plus proche de leur destination). Ainsi, l'aire d'attraction d'Hagondange s'étend-elle largement au nord (Bertrange...), même pour des déplacements vers Luxembourg.



Commune de résidence des abonnés TER de l'aire d'attraction ayant Hagondange pour gare de domicile.

Données SNCF / CRL, 2014

L'origine des voyageurs sur l'aire d'attraction est relativement diffuse, puisque seuls 37% des abonnés recensés² résident sur la commune d'Hagondange, ce qui est peu à l'échelle du SCoTAM (Maizières-lès-Metz : 70%, Rémy : 49%). Cependant, en prenant en compte les communes mitoyennes de Mondelange (17%), Amnéville (12%) et Talange (6%), on atteint 72% des voyageurs. Il est à noter que 17% des abonnés résident sur des communes équipées de gares : Amnéville (12%) et Rombas (5%).

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 (82,5% dans le présent cas d'Hagondange). 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.

/ Une offre attractive et la plus importante du SCoTAM

> L'offre cadencée (2016)

Hagondange est située sur la ligne Metz-Luxembourg via Thionville. En 2016, elle est desservie par 104 trains TER quotidiens³ vers et depuis les gares de Metz-Ville, Luxembourg-Ville et Thionville. Nancy n'est plus desservie directement depuis le cadencement d'avril 2016, mais elle est accessible par de très nombreuses correspondances quai à quai organisées en gare de Metz-Ville.

Hagondange est également la gare de correspondance entre les trains desservant la vallée de l'Orne (Moyeuvre-Grande, Rombas, Amnéville...) et les trains desservant le sillon.

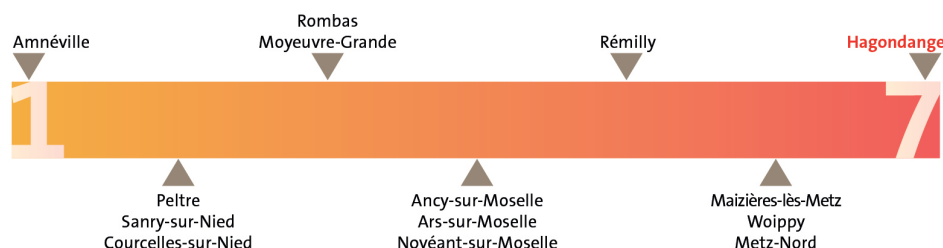
Pour mémoire, le cadencement a permis de maintenir quelques trains directs depuis ces gares vers Metz, mais tous les trajets vers et depuis Luxembourg imposent une correspondance.

> Attractivité de l'offre

Indice d'attractivité relative.

Au regard de l'accessibilité que l'offre permet vers/depuis Metz, Luxembourg, Thionville et Nancy (en correspondance), Hagondange est la gare la plus attractive du SCoTAM.

En effet, compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre cadencée (horaires et destinations proposées...), Hagondange se situe sur une échelle d'attractivité relative⁴ de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°7, au-dessus de Maizières-lès-Metz, Metz-Nord et Woippy.



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

Concurrence de l'automobile.

- Vers Metz, les temps de parcours TER sont très compétitifs face à l'automobile (trajet de gare à gare) : 11' à 17' pour le TER (avec une majorité de 11' ou 12' – horaires 2016) contre 18' à 25' pour l'automobile (Google Map).
- Vers Luxembourg-Ville, le ferroviaire craint peu la concurrence de l'automobile compte tenu des conditions de circulation sur l'A31 : 38' ou 45' pour le TER, contre 35' à 1h30 pour la voiture en fonction de l'heure.

Il en va autrement vers d'autres destinations luxembourgeoises, mais les projets en cours de développement des infrastructures pour une mobilité durable devraient faciliter l'accès ferroviaire aux emplois périphériques de l'agglomération de Luxembourg⁵.

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.

⁵ Projet MODU, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg 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.

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

L'étendue de l'aire d'attraction a été évaluée sur la base de données 2014, antérieures au cadencement. Quel impact ce dernier est-il susceptible d'avoir ? Quelques éléments « à dire d'expert ».

Evolution de l'offre dans la vallée de l'Orne.

Les gares de la vallée de l'Orne ne sont plus desservies directement vers le Luxembourg, une correspondance spécifiquement étudiée a été mise en place en gare d'Hagondange.

Pour l'heure, il est difficile de dire quelle attitude ont adopté les usagers depuis la mise en place de cette nouvelle offre : compte tenu du fait que seuls 20 trains (10 a/r) permettent, depuis la vallée, de rejoindre le Luxembourg (dont 2 trains proposant des temps rédhitoires), l'offre directe depuis Hagondange avec rabattement automobile est très attractive, mais les conditions de stationnement sont globalement plus simples à Rombas, Amnéville ou Moyeuvre-Grande.

Il est à noter que :

- La vallée de l'Orne est également située dans l'aire d'attraction de Maizières-lès-Metz, mais les flux engendrés sont (très) secondaires,
- Un accroissement de la contrainte de stationnement en gare d'Hagondange pourrait réduire les flux depuis la vallée de l'Orne en rendant les voyages en correspondance plus attractifs (sous réserve de la capacité de stationnement des gares de la vallée),
- Le développement d'une offre de mobilité complémentaire du train (bus...) en rabattement sur la gare d'Hagondange depuis la vallée aurait également un impact certain sur les flux vers cette gare (et engendrerait une baisse de la demande de stationnement).

On peut donc estimer que c'est l'évolution du système de transport (train + mode de rabattement diffusion) qui serait susceptible d'impacter réellement les flux de la vallée de l'Orne vers Hagondange.

Gares encadrantes de Maizières-lès-Metz et Uckange.

Les communes-gare d'Uckange (hors SCoTAM) et de Maizières-lès-Metz s'inscrivent dans l'aire d'attraction d'Hagondange en 2014, ainsi que quelques communes faisant également partie de l'aire d'attraction de ces deux gares. Tout comme Hagondange, ces gares se caractérisent par la saturation de l'offre de stationnement : env. 300 places à Uckange et 150 à Maizières-lès-Metz. Il semble donc que les usagers résidant à proximité de deux de ces gares arbitrent sur leur point de départ en fonction, notamment de la disponibilité ou non de stationnement à l'horaire souhaité.

En 2016, l'offre TER s'est accrue sur les gares encadrantes de Maizières-lès-Metz et surtout d'Uckange.

- A Uckange, l'extension du parc de stationnement est en projet. La gare gagne notablement en attractivité (90 trains / jours) et l'aire d'attraction d'Hagondange pourrait faiblir vers le nord.
- A Maizières-lès-Metz, l'offre a peu évolué (46 trains / jour). Un nouveau parking, payant, doit prochainement être créé (140 places). L'aire d'attraction d'Hagondange pourrait faiblir vers le sud, quoique modérément.

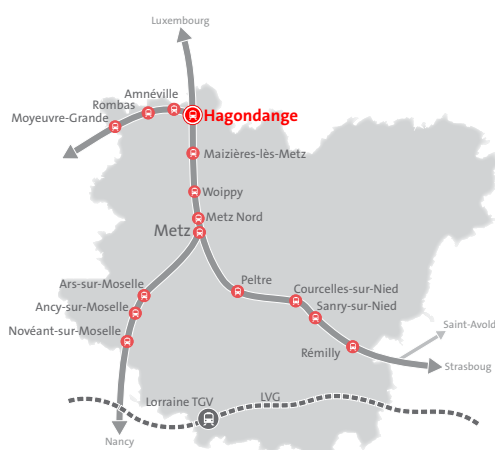
Il reste à noter que les usagers originaires des deux communes gares ne représentent qu'à peine 3% de la fréquentation d'Hagondange... Talange, en revanche, représente 6% des usagers d'Hagondange et 8% de ceux de Maizières-lès Metz.

Rive droite de la Moselle.

Flévy, Ennery, Ay-sur-Moselle et Trémery : ces quatre communes sont situées dans l'aire d'attraction d'Hagondange et Maizières-lès-Metz. Cependant, les abonnés résidant sur ces communes restent à 85% orientés vers Hagondange. Sous réserve d'une forte évolution des conditions d'accès à ces deux gares, le différentiel d'offre devrait maintenir des ratios sur ce secteur.

En conclusion, et sur la base des seules informations disponibles, il est réaliste de formuler l'hypothèse que le cadencement :

- impactera sans doute peu l'étendue de l'aire d'attraction d'Hagondange, si ce n'est à ses marges nord et sud,
- pourra pour les communes également situées dans l'aire d'attraction de Maizières-lès-Metz, avoir un impact sur la stratégie des usagers lors du choix entre Maizières-lès-Metz et Hagondange.
- Pour autant, l'élasticité de la fréquentation à l'offre (croissance ou baisse de la fréquentation imputable à l'évolution de l'offre) sera sans doute relativement limitée. En effet, l'attraction des emplois luxembourgeois, les conditions de circulation sur l'A31 et au Luxembourg, ainsi que l'évolution à court / moyen terme du coût des carburants ou encore l'offre de logements à Hagondange auront un impact bien supérieur.
- L'évolution des conditions d'accès aux gares (et notamment le stationnement) qui, avec l'offre ferroviaire, constitue le socle (souvent négligé) du système transport aura aussi un fort impact sur le format et la géographie de l'aire d'attraction d'Hagondange.

> Situation**/ Première gare du SCoTAM en terme de fréquentation**

Une enquête a récemment été menée en gare d'Hagondange⁶. Le questionnaire en est très limité et ne permet pas une réelle connaissance des usages. La somme des informations disponibles, par ailleurs, permet cependant l'analyse suivante.

> Fréquentation et motifs

La fréquentation moyenne de la gare de Hagondange est de 4 400 voyageurs entrants/sortants par jour⁷. C'est à cet égard, la première gare du SCoTAM, loin devant Maizières-lès-Metz et ses 880 voyageurs (Metz-Ville non comprise).

⁶ Enquête SNCF/Effia (juin 2015, 290 répondants) transmise par le Conseil Régional de Lorraine.

Les motifs de déplacements n'ont pas été demandés lors de l'enquête de 2015. Il faut donc se référer à la ventilation tarifaire des ventes de titres⁸ qui laisse apparaître une très forte majorité de déplacements pendulaires :

- 76% des voyages sont réalisés avec un abonnement (étudiants compris) – il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail ou aux études post bac (moy. SCoTAM : 56%),
- 9% sont réalisés avec un abonnement scolaire (moy. SCoTAM : 31%),
- 15% sont réalisés avec un billet (titre unique) et peuvent être assimilés à des usagers occasionnels, a priori pour des motifs d'ordre privé(s)-loisir(s) (moy. SCoTAM : 13%).

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

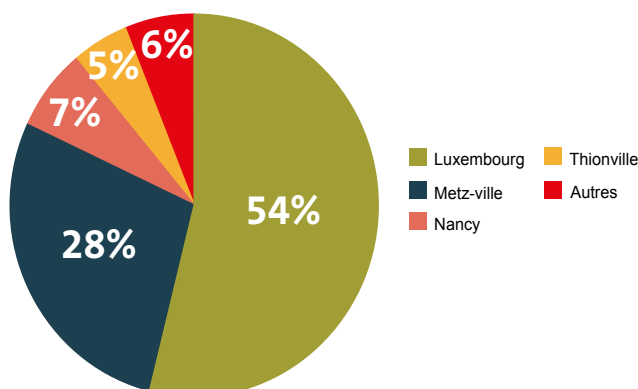
- Les captifs seraient minoritaires et la majorité des usagers dispose a priori d'une solution alternative au TER pour ses déplacements (d'autant que la moitié utilise déjà sa voiture pour se rendre à la gare – voire par ailleurs) et sont en mesure de mettre la gare en concurrence si les conditions d'accès à cette dernière s'avèrent trop difficiles.
- Les abonnés, soit près de huit utilisateurs sur dix, voyagent a priori tous les jours ou presque (là encore, la question n'a pas été posée lors de l'enquête...), avec un fort impact des conditions d'accès à la gare sur la qualité de vie.

> Origine / destination des usagers

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

- Luxembourg : plus d'un voyage sur deux a pour origine ou destination le Luxembourg, destination pour laquelle le TER est très compétitif et attractif (temps de parcours, conditions de circulation sur l'A31...).
- Metz-ville : un voyage sur quatre a pour origine ou destination Metz-ville. Là encore, le TER est très compétitif face à la voiture, à part pour les déplacements n'ayant pas le quartier gare de Metz-ville comme destination finale.

Origine ou destination des voyageurs en gare
d'Hagondange
Données ARISTOTE / FC12K, 2013



⁷ Évaluation Aguram à partir de données annuelles 2014 (SNCF Aristote/CRL) sur la base de 260 équivalents JOB/an.

⁸ Données SNCF Aristote/FC12K, 2013.

> Répartition modale de rabattements / diffusions

L'enquête de 2015 ne renseigne pas sur l'orientation des flux sortants ou entrants. Cependant, l'analyse des données disponibles concernant les abonnés⁹ montre qu'Hagondange est très essentiellement une gare de rabattement : les flux dominants sont entrants le matin, sortants le soir.

L'enquête réalisée en 2015 montre que 34% des usagers se rabattent sur la gare à pied, mais tout de même 61% en voiture dont 11% en covoiturage (pas de précision sur cette pratique qui n'est pas anecdotique...).

4% viendraient en deux-roues (pas de distinction faite entre vélo et deux roues motorisés). Une quinzaine de cycles (dont deux scooters) étaient stationnés en gare lors de la visite de terrain.

Quatre voyageurs enquêtés déclarent avoir utilisé le réseau TIM pour se rendre à la gare.

Parmi les usagers résidant à Hagondange, 37% déclarent venir en voiture. Ceci représente environ 25% de la part des usagers se rabattant en voiture. L'enquête ne permet pas d'analyser les arbitrages modaux en fonction des distances pour des déplacements intra-communaux.

Il ressort de cette analyse sommaire que, dans les pratiques, l'automobile est aujourd'hui essentielle à l'accessibilité à la gare, mais qu'une part importante des motorisés pourrait sans doute venir à pied, ou à vélo.

/ Les grandes caractéristiques de l'accessibilité multimodale

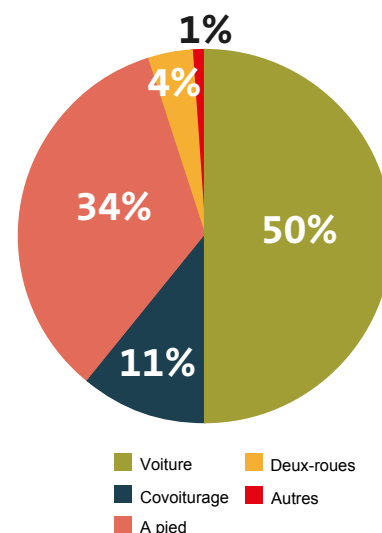
Les modalités d'accès à la gare d'Hagondange sont les suivantes :

- Un accès possible depuis les deux côtés des voies ferroviaires grâce au passage souterrain entre la gare (rue de la Gare) et l'entrée rue de Boussange. L'entrée rue de Boussange n'est cependant pas accessible aux PMR.
- Une desserte directe par la RD10, axe chargé dans un environnement qui reste très routier: 9 500 véhicules/jour dans le secteur de la gare (entrée rue de Boussange)¹⁰.
- Un front de gare (rue de la Gare) situé en zone 30. Là encore, le trafic est important: 9 100 véhicules/jour¹¹.
- La présence de parkings dédiés aux abonnés (Aragon A, B, C et D) regroupant environ 210 places à l'ouest de la gare (entrée rue de Boussange).
- Un nombre très important de places en zone bleue 1h, 2h ou 5h dans le secteur gare, à proximité immédiate de celle-ci (rue de la Gare), ou côté rue de Boussange (abords des parcs Arago B et D, rue E. Triollet, rue C. Monet...). Ces places sont théoriquement inadaptées aux besoins des pendulaires à temps plein (8h min.).
- Une desserte par la ligne 71 de cars du réseau interurbain TIM (CD57): Sainte-Marie-aux-Chênes – Hagondange.
- La présence de trois groupes d'arceaux à vélo dont deux rue de la Gare (5 et 6 places) et un rue de Boussange (deux fois 17 places théoriques, mais plutôt deux fois huit...). Les groupes ne sont, ni abrités, ni fermés ou sécurisés. Ils sont cependant utilisés rue de la Gare.
- Une piste cyclable rue de Boussange, courte branche de la piste Wilson – Verdun, qui s'interrompt à proximité de l'entrée gare. La rue de la Gare est en zone 30, donc propice à l'usage du vélo sur voirie commune.
- Des cheminements piétons de bonne qualité, notamment côté gare, mais parfois le long d'axes très fréquentés, en particulier côté entrée rue de Boussange.

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.



Répartition modale de l'accès à la gare d'Hagondange

Données SNCF - Effia / CRL 2015

⁹ Base abonnés TER Billettique (SNCF / CRL Lorraine 2014). Op. cit.

¹⁰ Données Conseil Départemental de Moselle, TMJA, 2014.

¹¹ Données 2013 extraites du rapport de présentation du PLU (2015).

■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

/ Cadrage communal

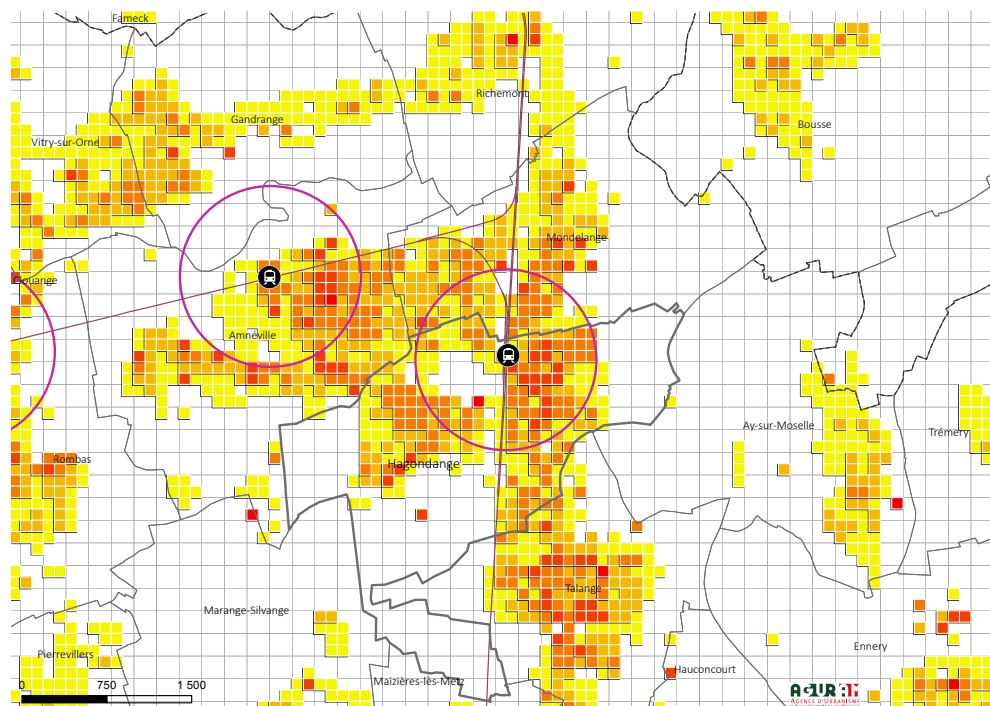
i Définition intensité urbaine

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



N
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
 Fond BDTOPO 2014

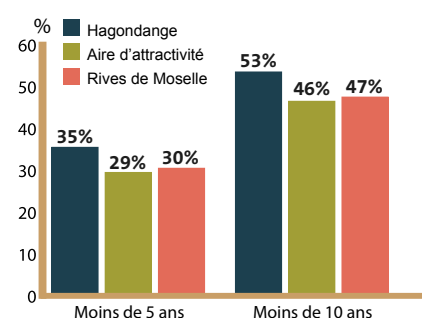


Avec 9 428 habitants en 2012, la commune d'Hagondange est la principale polarité de la Communauté de communes Rives de Moselle.

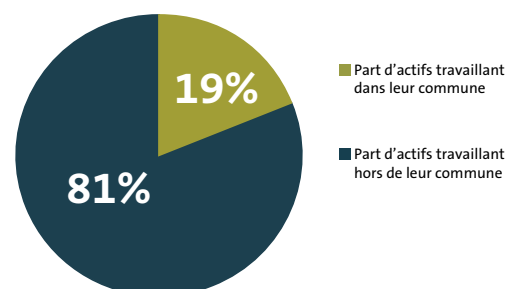
Depuis les années 90, ce pôle urbain d'équilibre du SCoTAM retrouve un regain d'attractivité démographique. Entre 2007 et 2012, elle a enregistré une augmentation de sa population de 2,3% (soit 216 habitants). Celle-ci s'explique pour partie par un solde naturel important et plus globalement à l'attractivité de la gare pour les travailleurs frontaliers du Luxembourg.

Parmi l'ensemble des actifs de la commune 81%, travaillent en dehors de la commune, respectivement sur les territoires Rives de Moselle, de Metz Métropole et du Grand-Duché du Luxembourg.

Emménagements récents



Localisation du lieu de travail des actifs



Source : Insee, RP 2012

/ Un quartier gare fortement polarisé

Le quartier gare englobe une part importante du ban communal d'Hagondange ainsi que la partie sud de la commune de Mondelange. Ce périmètre de 800 mètres autour de la gare rassemble de nombreux équipements et services. Cette concentration importante d'équipements dont la quasi-totalité de l'offre présente sur Hagondange confère à ce quartier un rôle de centralité pour la commune et sa conurbation. Cet espace se scinde en deux polarités. A l'est de la voie ferrée face à la gare, le centre-ville se compose de nombreux commerces et services de proximité complétés par des équipements de services publics, administratifs (mairie, CPAM,...), culturels (bibliothèque,...) et plus à l'est sociaux (EPHAD,...), scolaires (collège Paul Langevin,...) et sportifs (COSEC,...). A l'ouest, la deuxième polarité réunit des équipements à dominante sportifs, de loisirs et culturels autour de l'étang de la Ballastière.

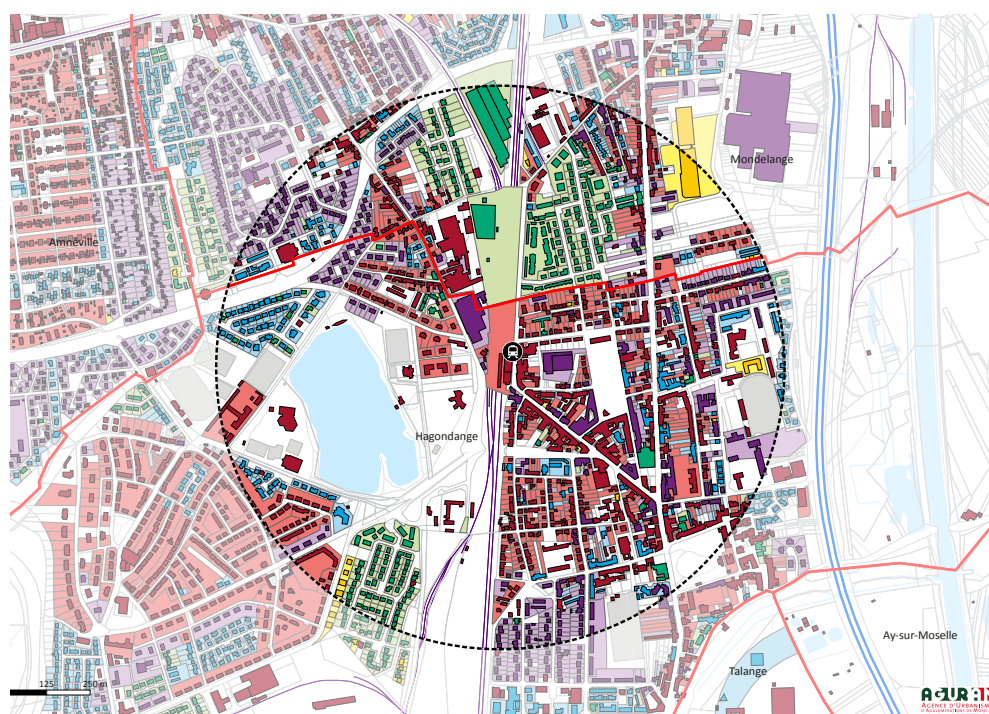
Dépourvue de commerces à l'exception des deux supermarchés de Mondelange, cette polarité constitue un ensemble à dimension touristique pour le quartier gare. Ces deux polarités se complètent et concourent à l'attractivité du quartier. Le quartier gare accueille également des activités industrielles et artisanales réparties au nord et au sud de cet espace, le long de la voie ferrée. Si ces emprises contribuent à la mixité fonctionnelle du quartier, elles constituent de vastes enclaves dans la structure urbaine.



Rue commerçante d'Hagondange: rue de la gare

/ Un développement urbain contraint à la mutation de l'existant

Le paysage de la commune d'Hagondange et de son quartier gare est fait de mutations et de changements au cours du temps. Le petit village agricole des années 1800 a connu des transformations progressives. L'arrivée du chemin de fer avec sa gare en fut le commencement. La principale mutation du tissu arriva début des années 1900 avec l'avènement industriel notamment de la sidérurgie. Le village agricole se transforme en une ville de l'aciérie moderne avec l'usine Thyssen et sa cité, accueillant habitations, bâtiments publics, scolaires, culturels, sportifs,... A l'image de la commune d'Hagondange, le quartier gare s'est essentiellement développé durant les années 50. Depuis les années 90-2000, les emprises disponibles étant de plus en plus réduites, le développement du quartier a consisté à combler les derniers espaces libres. Les dernières opérations les plus importantes ont été réalisées au sud du quartier rue Wilson grâce au changement de vocation de cet espace (activités en habitat) et au nord du quartier sur le ban communal de Mondelange, rue Jacques Brel.



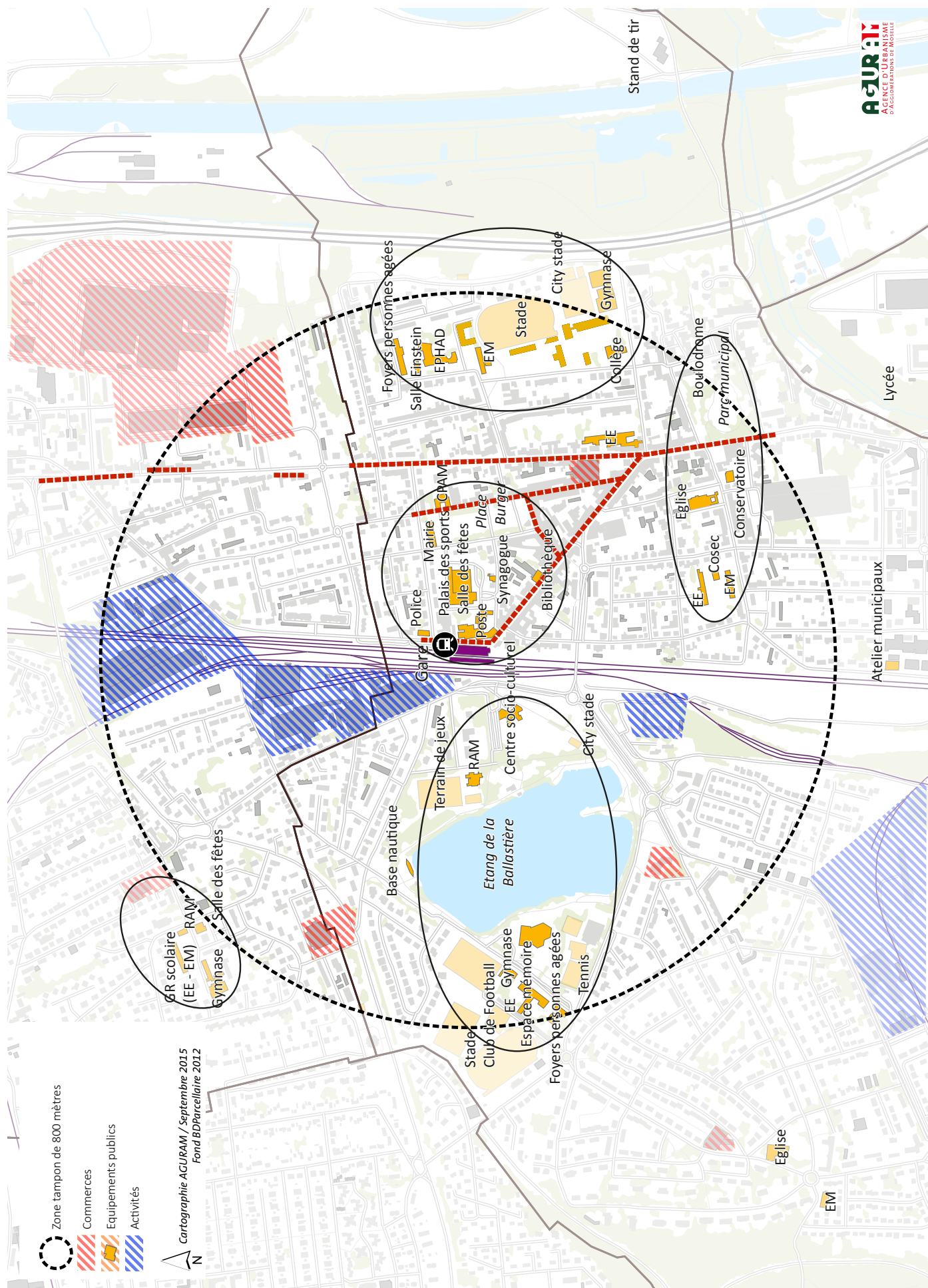
> Périodes de construction des bâtis

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



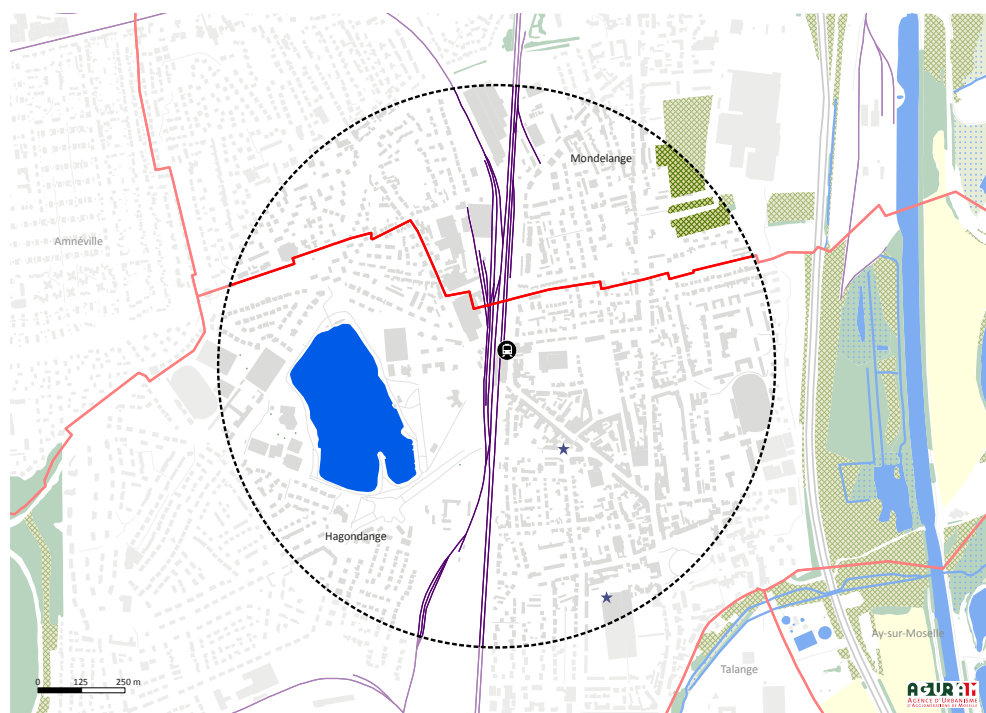
Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012

> Centralités



/ Un secteur gare fortement urbanisé

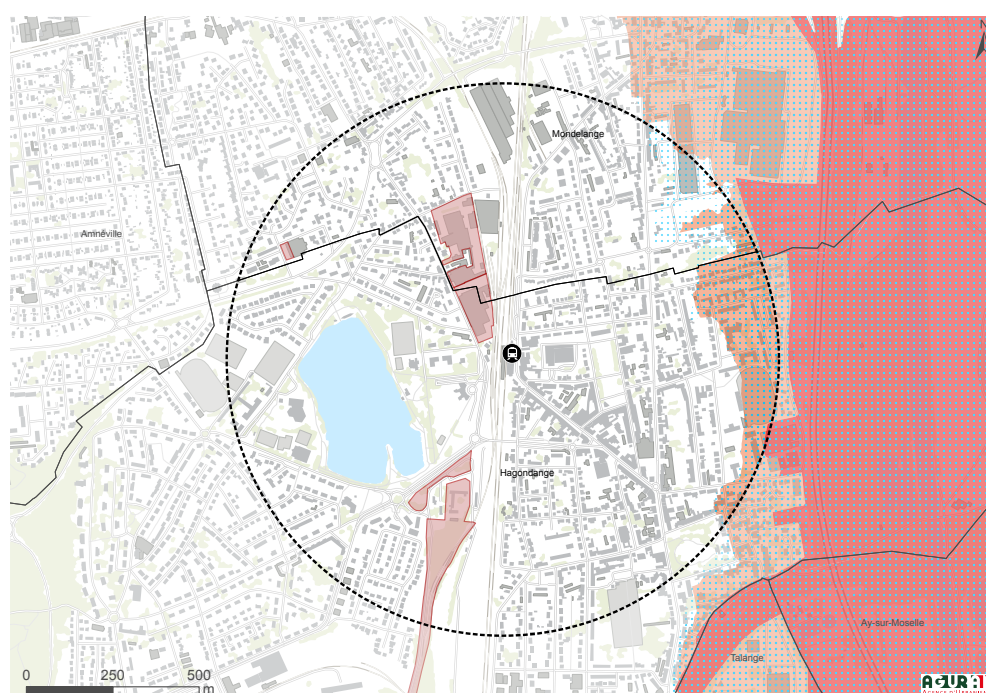
La commune d'Hagondange et son quartier gare s'inscrivent dans le paysage du plateau lorrain entre la plaine alluviale de la Moselle et le bois de Coulange. Toutefois, ces paysages ne sont pas perceptibles depuis la gare. Artificialisés à 85%, les espaces naturels au sein du quartier gare sont restreints et se concentrent à l'ouest de la voie ferrée avec l'étang de la Ballastière. Cet espace de 40 ha constitue un véritable poumon vert au sein de ce secteur fortement urbanisé. Si la commune d'Hagondange est soumise aux risques d'inondation de la Moselle à l'est du ban communal, ceux-ci n'impactent pas le quartier gare. En revanche, le passé industriel a pour conséquence la présence de sols pollués au nord et au sud du quartier à proximité de la voie ferrée.



> 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 - BDTOPO



> Mesures de protection et risques

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- PPR inondation
- Aléas inondation
- Site et sol pollués Lorraine 2014

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014

Potentiels de mutations et projets

/ Un potentiel de densification fortement restreint

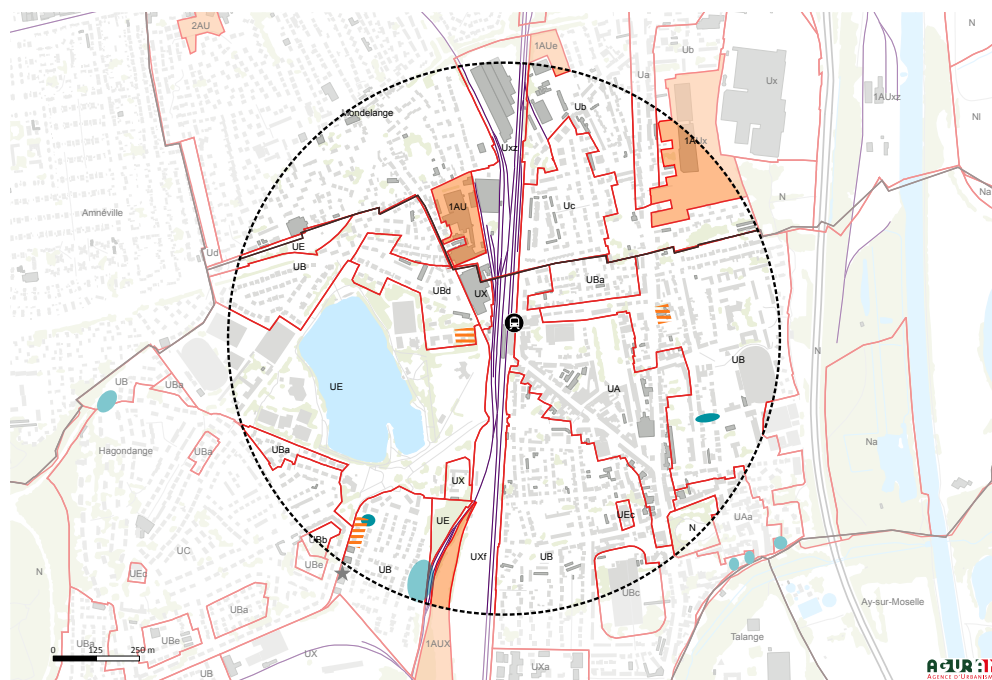
En constant développement depuis les années 50, la commune d'Hagondange et son quartier gare sont aujourd'hui presque totalement urbanisés. Le quartier gare se partage principalement entre zones urbaines, zones d'activités industrielles/artisanales et zone de loisirs. Fortement urbanisé, le secteur gare n'offre quasiment plus de foncier disponible. Les terrains constructibles sont de plus en plus rares au sein du quartier et la plupart ne forme pas de tènement suffisant pour être mobilisé. Dès lors, le développement du secteur est lié à une optimisation des terrains et/ou bâtis en mutation.

Dans le cadre de l'élaboration de son PLU, différents secteurs ont été identifiés comme étant susceptibles de faire l'objet d'une opération d'aménagement. Toutefois, la partie Hagondangeoise du quartier gare offre peu de possibilités à la différence du secteur de Mondelange, où les possibilités restreintes paraissent plus importantes.

> Zonages PLU

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

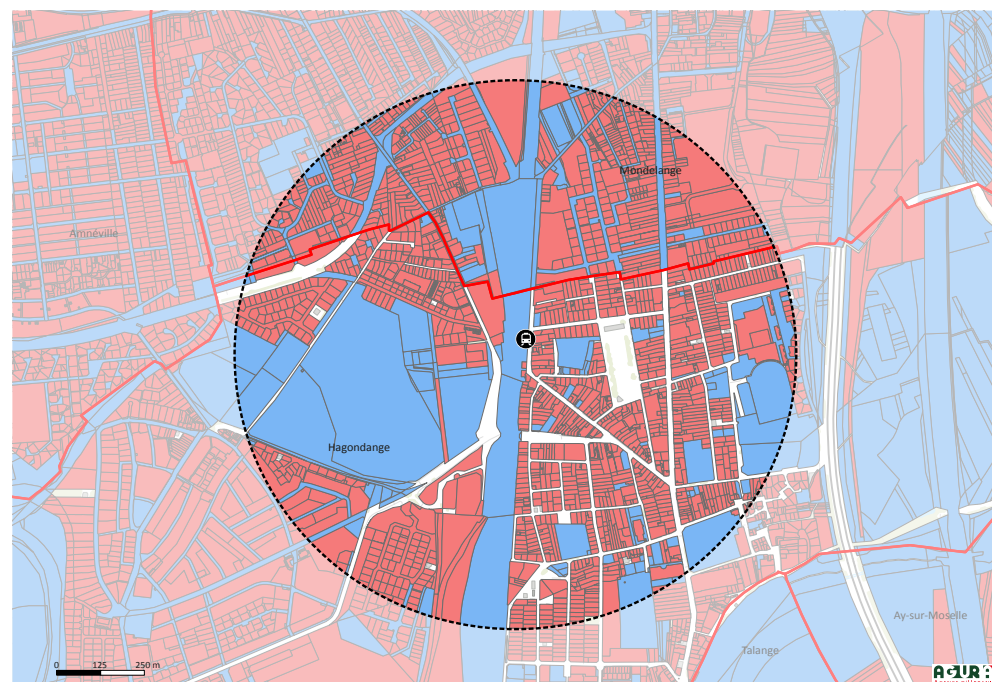
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012



> 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



■ Intermodalité du quartier gare

/ Une accessibilité routière à 360°, mais qui connaît quelques contraintes à proximité immédiate de la gare

Située à proximité immédiate du centre-ville, la gare bénéficie d'une localisation accessible. L'aire d'attraction est largement structurée par les axes routiers d'accès suivant qu'ils desservent la gare ou ses environs immédiats :

- RD 953 sur un axe nord sud. Cet axe est très circulé, avec 10 000 et 15 000 véhicules/jour (source PLU, ibid),
- RD 8 et RD 55: elles permettent l'accès depuis la rive droite de la Moselle (Ennery, Ay-sur-Moselle...), mais débouchent sur la RD 953,
- RD 47 et RD 10 / rue Wilson depuis le nord-ouest (RD 47) et le sud-ouest (RD 10 / Wilson). La rue Wilson est l'une des plus circulées d'Hagondange avec près de 16 000 véhicules/jour (PLU, ibid).

Depuis l'axe nord-sud RD 953 (et par conséquent les RD 8 et RD 55), l'accès à la gare se fait par la rue de la Gare, traitée en zone 30. Autant ce traitement est-il favorable à sa fonction commerciale (il s'agit de l'une des principales artères du centre-ville) et aux modes alternatifs à la voiture (marche, vélo...), autant cela peut paraître comme une contrainte pour l'accès à la gare. On notera, d'ailleurs, que pour l'essentiel, les parkings dédiés à la gare sont situés de l'autre côté des voies (entrée rue de Boussange, parcs Aragon). Le pont de Verdun, qui permet d'accéder à ces parcs, est la voie la plus chargée de la commune avec près de 20 000 véhicules/jour.

/ Une offre de stationnement saturée et problématique

En l'absence d'offre TC adaptée (voir ci-après), les parkings sont indispensables au fonctionnement de la gare dans les conditions actuelles (aire d'attraction large) pour les 63% d'usagers venant d'une autre commune, sans parler des abonnés résidant dans l'aire d'attraction secondaire, non pris en compte. L'impact sur les quartiers environnants est important :

- Tous les axes proches de la gare ont dû être traités en zone bleue, avec des contraintes parfois fortes (stationnement parfois limité à 1h). Malgré cela, ils semblent être très utilisés,
- Les parcs Aragon A, B, C et D, qui regroupent environ 310 places disponibles sur abonnement sont saturés. Ils occupent un foncier précieux en milieu urbain dense, et à proximité d'une gare très attractive,
- Toute place laissée libre semble être instantanément reprise par un usager de la gare,
- Tous les parkings privés proches de la gare sont équipés de barrière pour éviter les véhicules ventouses non autorisés.

Il semble que la situation soit au bord de la rupture. Quelle gestion possible si la demande de stationnement s'accroît du fait du dynamisme luxembourgeois ou du rabattement des usagers des gares de Maizières-lès-Metz et Mondelange qui mettent en place des aires de stationnement payantes ?

Il est, par ailleurs, à noter que la gare ne propose pas de zone de dépose / reprise minute clairement identifiée. Il est probable que, pour chaque accès, une zone de stationnement en zone bleue fasse office de sous réserve de disponibilité.



Stationnement rue de la Gare. En zone bleue, le nombre important de voitures laisse deviner un usage détourné en parking à la journée... La commune voisine de Mondelange est impactée – Doc. Aguram



L'un des quatre parkings du groupe Aragon : une emprise foncière importante à proximité de la gare (photo prise en juillet)... - Doc. Aguram



À proximité des parcs Aragon, les copropriétés cherchent à protéger les parkings privés.- Doc. Aguram



Rue de la Gare: un espace de stationnement payant. Lors de la visite, l'horodateur ne semble pas fonctionner... - Doc. Aguram

/ Desserte TC de la gare : une offre inadaptée au contexte

Hagondange est la deuxième commune la plus peuplée (9 400 hab.) de la Communauté de communes Rives de Moselle qui en compte 51 150 habitants.

70% des abonnés de l'aire d'attraction habitent la Communauté de communes Rives de Moselle. L'aire d'attraction s'inscrit donc dans un environnement urbain affirmé desservi, par ailleurs, par la gare de Maizières-lès-Metz. 25% des abonnés résident sur la Communauté de communes du Pays Orne-Moselle, également urbaine.

Pourtant, les seuls TC à desservir cette agglomération sont les lignes du réseau interurbain départemental TIM.

Une seule ligne dessert la gare : la 71, Sainte-Marie-aux-Chênes – Hagondange. Cette ligne propose un aller (arrivée à l'arrêt Gare à 7h44) et deux retours (départ de l'arrêt Gare à 16h20 et 18h13).

L'importance de l'offre TER permet a priori des correspondances vers/depuis Metz et Luxembourg, mais la fréquence ne permet pas d'imaginer un réel usage quotidien.

En conséquence, le car est extrêmement peu utilisé en rabattement sur la gare. Rien n'indique, d'ailleurs, que les personnes ayant déclaré avoir utilisé ce mode en rabattement ou diffusion (4 individus lors de l'enquête de 2015 (ibid) ont emprunté la 71.

En effet, plusieurs autres lignes desservent Hagondange, mais pas l'arrêt Gare :

Lignes et origine destination	Communes desservies	Offre semaine ¹²
46 : Metz - Longwy 47 : Metz - Algrange 48 : Metz - Moyeuvre 49 : Metz - Thionville	Richemont : 3 lignes Mondelange : 4 lignes Talange : 4 lignes Rombas : 1 ligne Amnéville : 1 ligne Vitry : 1 ligne ...	46 : 5 A/R 47 : 4 A/R 48 : 14 A/R 49 : 13 A/R

L'organisation générale des lignes (parcours, horaires...) reste fonction de besoins scolaires et demeure peu adaptée à des déplacements domicile-travail.

¹² Données CD57 / TIM. Ne sont comptabilisés que les cars desservant la gare du lundi au vendredi, vacances scolaires incluses (mais un décalage de quelques minutes est possible pourvu que cela corresponde globalement au même service).

/ Modes doux : un contexte favorable à valoriser

La gare est utilisée majoritairement par une clientèle communale (37% des abonnés recensés) ou limitrophe (Mondelange : 17%...). Son accessibilité en modes doux est à considérer avec attention d'autant plus que les contraintes qui pèsent sur le stationnement sont importantes et que celui-ci est source de nuisances importantes.

Marche :

La marche semble ancrée dans les usages (34% des usagers viennent à pied) et le réseau viaire rayonne en étoile autour de la gare. Ainsi, bon nombre de quartiers sont accessibles à moins de 800 mètres à pied : Centre ville, Mondelange sud, Acacias / Schemerten (sud de ces deux quartiers, Cité d'Hagondange (nord : Temple...).

Les aménagements piétons sont globalement de bonne qualité et sécurisés, notamment à proximité immédiate de la gare (parvis aménagé, zone 30).

Vélo :

La Communauté de communes Rives de Moselle dispose d'un réseau de cinq boucles «voies vertes» reliées entre elles par des aménagements de liaison. Hagondange est desservie par l'une de ces voies, mais aucune ne dessert la gare. Pour autant, il est à noter que :

- côté rue de la Gare, la voirie est en zone 30, ce qui permet aux cyclistes de s'insérer sans difficultés dans la circulation générale,
- côté rue de Boussange, l'entrée gare est située à proximité de l'axe cyclable doublant la rue de Wilson et rue de Verdun.

Globalement, il ne s'agit là que d'équipements d'approche.

Concernant le stationnement des cycles :

- côté rue de la Gare : deux groupes respectivement de cinq et six places, non protégés, et non sécurisés. Ils sont régulièrement utilisés (cinq vélos et deux scooters lors d'une visite de terrain en juillet 2016, un peu moins lors d'une précédente visite en avril 2015),
- côté rue de Boussange : deux groupes permettant de parquer sans doute une quinzaine de cycles. De conception ancienne et peu pratique (prise basse des roues) ou ergonomique, ces groupes ne sont, ni protégés, ni sécurisés. Lors des différentes visites, aucun cycle n'a jamais été observé parké là,
- sept vélos étaient stationnés (accrochage sauvage) sur la rambarde de l'accès au souterrain de la gare depuis le quai du bâtiment voyageur (périmètre SNCF). Le caractère abrité du site et sa proximité des quais semblent pouvoir expliquer ce phénomène (ainsi, peut-être, par la présence et le passage sécurisant d'employés de la SNCF ?)

Là encore, si l'on considère l'organisation en étoile du réseau viaire autour de la gare et les nuisances liées au stationnement, on ne peut que considérer le vélo comme un mode particulièrement adapté au contexte. Pour autant, seuls 4% des usagers déclarent utiliser un deux roues (pas de précision sur le type, motorisé ou non).



Rue de Boussange : l'unique aménagement cyclable desservant la gare – Doc. Aguram



Entrée rue de Boussange : un bloc de stationnements inadapté aux besoins actuels – Doc. Aguram

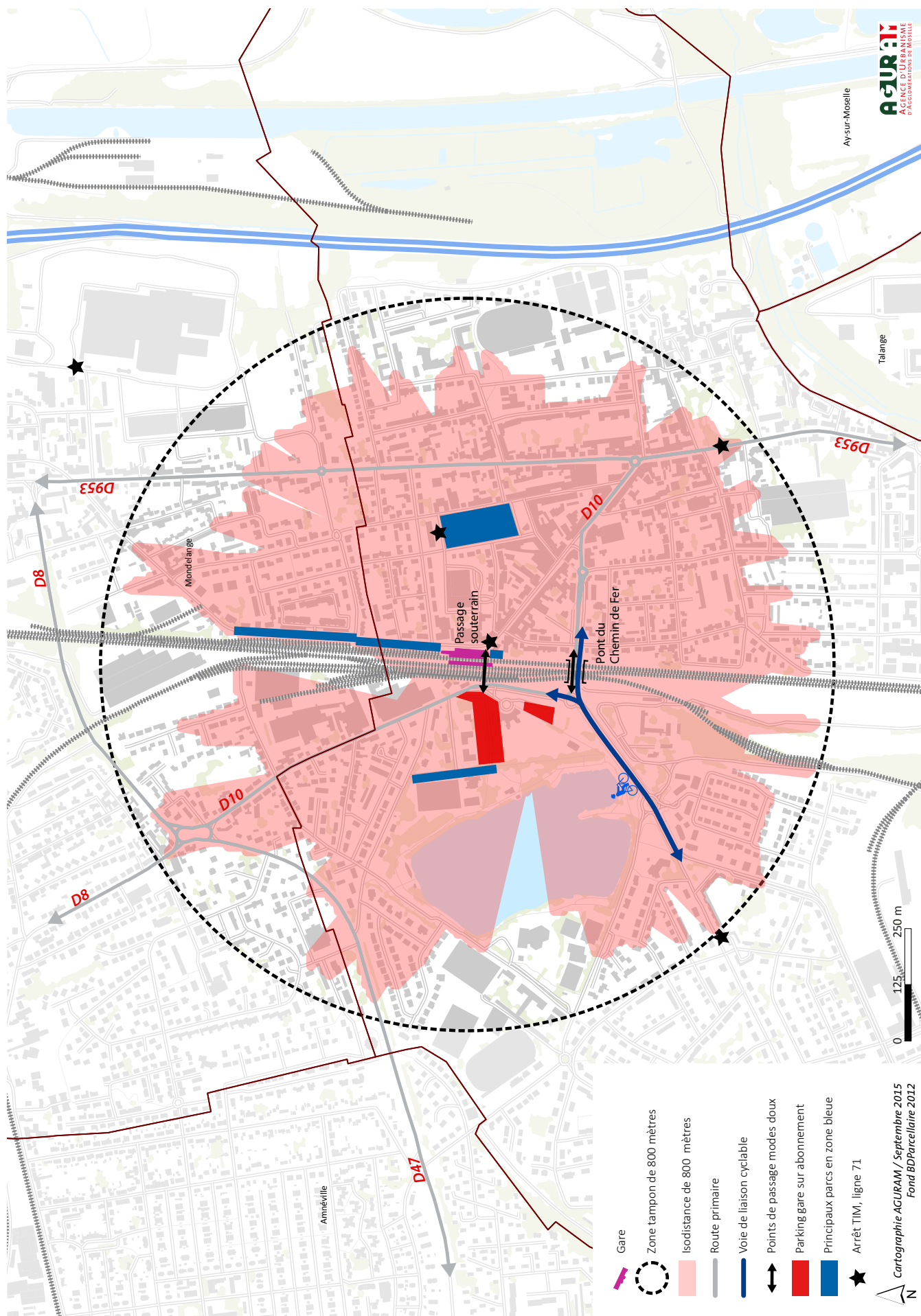


Rue de la Gare, des stationnements deux roues modernes, mais répondant tellement mal aux besoins : ils ne sont, ni protégés, ni sécurisés – Doc. Aguram



La rue de la Gare est traitée en zone 30. Les aménagements sont globalement adaptés aux besoins des piétons et cyclistes... – Doc. Aguram

> Modes doux



/ Enjeux : Développer l'accessibilité multimodale à la gare et s'affranchir des coupures urbaines et infrastructurelles de la commune.

CONSTATS : Une gare biface au centre d'un tissu urbain dense et au carrefour de la vallée de l'Orne et de la Moselle. Une accessibilité facilitée par un réseau de voirie bien hiérarchisé. Des échanges intermodaux perfectibles avec l'automobile (problèmes de stationnement et de dépose-minute), les transports en commun (inexistants), et les modes doux (absence d'un véritable réseau cyclable).

- Une bonne accessibilité de la gare depuis les centres ville de la conurbation. Située à proximité des départementales qui traversent le centre, la gare présente une bonne accessibilité automobile tant du côté est (centre-ville) que ouest (rue de Boussange). Les routes départementales d'accès aux communes voisines connectées au nord et au sud d'Hagondange à l'Autoroute A31 hiérarchisent la circulation avec les voies communales de desserte des quartiers. Le franchissement de la voie ferrée n'est assuré que par deux ponts (au nord sur la D8 à Mondelange et au sud sur la D10 à Hagondange) qui permettent l'accès à la gare. Mais le trafic croissant sur ces voies transversales affecte la relation entre des quartiers ouest d'Hagondange et de Mondelange avec leur centre-ville.
- Une saturation des aires de stationnement autour de la gare et une dépose minute perfectible. L'offre de stationnement de part et d'autre de la gare ne répond qu'en partie aux besoins. L'offre ferroviaire importante conduit à une croissance constante de la fréquentation et accentue les besoins d'échange. Les importantes aires de stationnement destinées à la gare sont aujourd'hui saturées. Cette situation entraîne une occupation sauvage de l'espace public à proximité de la gare et a imposé la mise en place de zones bleues peu contraignantes pour les résidents et les usagers. Cette situation impacte la qualité de vie du centre-ville d'Hagondange.
- Une gare connectée aux réseaux de transport interurbain mais sous exploitée. Deux lignes du réseau interurbain TIM, desservent le centre-ville, mais ce service restreint (deux arrêts par jour) n'est pas suffisant pour engendrer une réelle intermodalité avec la desserte ferroviaire. A noter, l'absence d'un réseau urbain.
- Une accessibilité discontinue des modes doux à la gare. Plus d'un tiers des abonnées viennent à pied à la gare (34%), mais peu à vélo (4%) en l'absence d'un véritable maillage cyclable connecté à la gare et d'une véritable offre de stationnement.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Maintenir l'attractivité de la gare et la préservation de la qualité de vie dans son environnement immédiat. Du fait du développement de la demande et de la performance de l'offre vers Luxembourg et Metz, la fréquentation de la gare d'Hagondange est susceptible de se développer à court terme, malgré une évolution relativement limitée de l'offre.

• Faciliter les accès de part et d'autre de la gare pour les modes doux

Faire évoluer le partage de la voirie sur les voies principales en faveur des modes doux :

- Concevoir un maillage cohérent de pistes cyclables connectées à la gare,
- Développer les capacités de stationnement protégé et sécurisé pour les vélos.

• Développer une véritable desserte de transports en commun en relation avec la gare

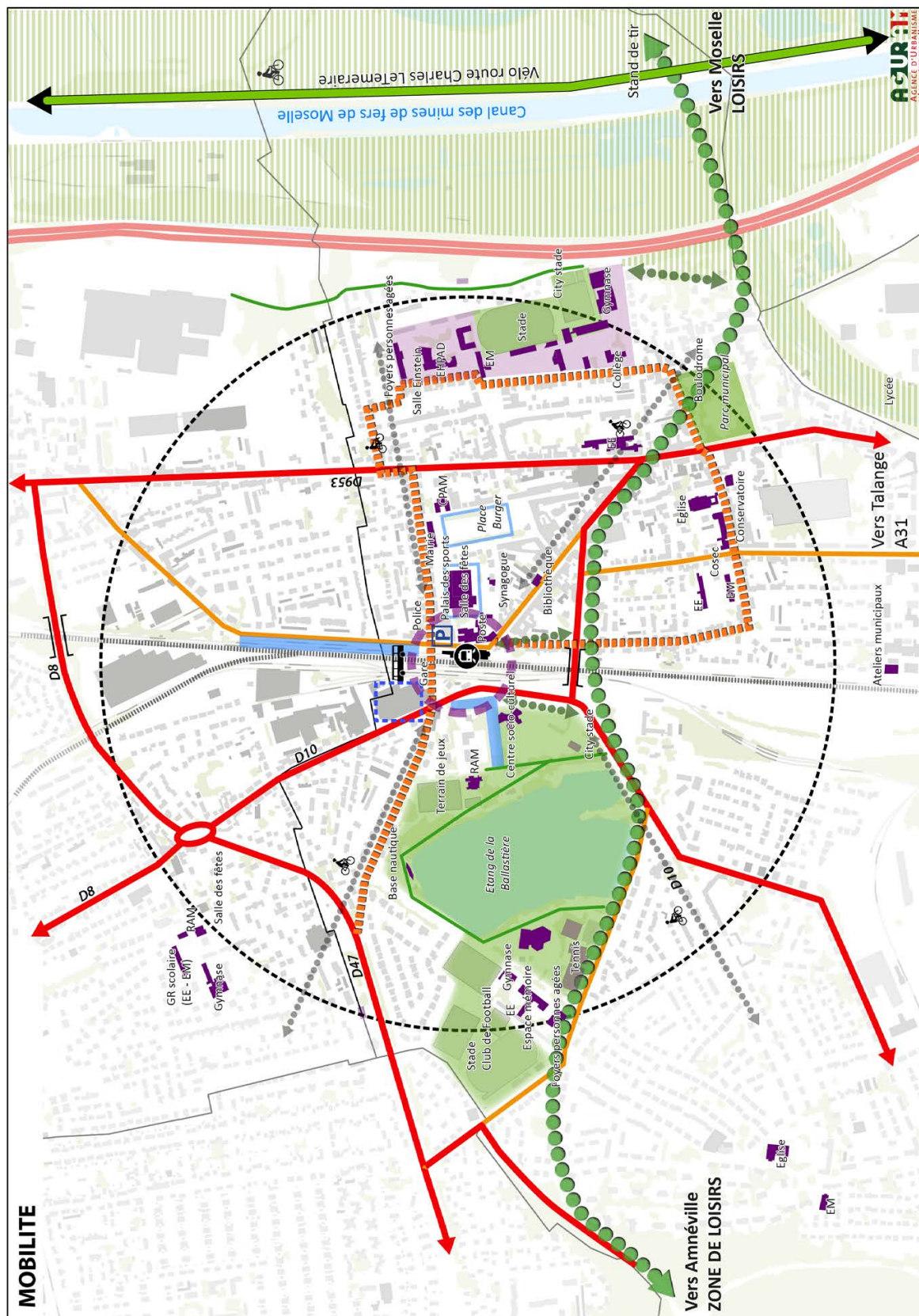
Proposer une alternative TC aux modes individuels (motorisés ou non) adaptée aux besoins

- Développer un réseau TC urbain desservant la gare d'Hagondange et de façon coordonnée avec les gares encadrantes (Maizières-lès-Metz et Uckange)...
- ...ou en alternatives proposer des services spécifiques du type navette-gare régulière ou à la demande.

• Maintenir une capacité de stationnement attractive pour les publics les plus contraints par l'éloignement de leur résidence

Réévaluer l'offre de stationnement à proximité de la gare :

- Développer une offre de stationnement payante, à l'instar des gares voisines de Mondelange et de Maizières-lès-Metz,
- Développer une offre alternative à la voiture individuelle suffisamment performante pour limiter la demande de stationnement.



Maintenir l'attractivité de la gare et la préservation de la qualité de vie dans son environnement immédiat.

Faciliter les accès de part et d'autre de la gare pour les modes doux

- Voie primaire
- Voie secondaire
- Voie tertiaire
- Principe de bouclage

- Liaisons douces existantes
- Principes de bouclage modes doux
- Piste cyclable
- Principe de liaison cyclable

Développer une véritable desserte de transports en commun en relation avec la gare



Maintenir une capacité de stationnement attractive pour les publics les plus contraints par l'éloignement de leur résidence

- Parking existant
- Parking à créer
- Dépose minute à créer

/ Enjeux : Renforcer la densification du secteur gare et optimiser les tissus urbanisés des communes

CONSTATS : Peu d'opportunités foncières à exploiter à proximité de la gare, un potentiel de densification à rechercher dans les secteurs hétérogènes de l'enveloppe urbaine existante.

- Une gare au centre d'une vaste conurbation fortement urbanisée. En constant développement depuis les années 50, la commune d'Hagondange et sa gare sont au centre d'une vaste conurbation à la croisée des vallées industrielles de l'Orne et de la Moselle. Ces communes très urbanisées se partagent surtout entre zones urbaines et zones d'activités économiques : industrielles, artisanales, commerciales, mais également des zones de loisirs.
- Une large zone urbaine qui dépasse le rayon des 800 m autour de la gare. Les zones urbanisées autour de la gare dépassent largement le rayon de 800m autour de la gare, n'offrant quasiment plus de foncier disponible.
 - A l'est, la limite urbaine jouxte l'autoroute A31, puis le canal des mines de fer de Moselle et les zones inondables du lit majeur de la Moselle, qui ne permettent aucune possibilité d'extension.
 - A l'ouest le développement urbain s'arrête à la départementale D112f, délimitant le bois de Clouange, élément de la trame verte du SCoTAM, accueillant le site touristique et de loisirs d'Amnéville.
 - Au nord, l'urbanisation se prolonge sans discontinuité sur les communes de Mondelange et d'Amnéville dans une vaste agglomération.
 - Au sud-ouest, l'usine « Ascométal » constitue une rupture dans le tissu urbain de la commune laissant sur ses franges des possibilités de renouvellement urbain.

Au sein de cette vaste tache urbaine, seules les franges de la voie ferrée bordées d'anciennes activités au nord et au sud du quartier gare offrent encore quelques possibilités de mutations foncières

- Un centre-gare dense, mais un tissu hétérogène qui offre des possibilités de densification. Le centre-ville d'Hagondange présente un front de rue dense (3 à 5 niveaux) au regard des quartiers d'habitat individuel de la commune (2 niveaux). Mais ce quartier-gare présente un tissu relativement hétérogène offrant certaines possibilités de renouvellement urbain: mutation des occupations bâties peu denses, utilisation des dents creuses et de cœurs d'îlots à exploiter. De plus l'homogénéisation de la hauteur des constructions préconisée dans le PLU offre également un réel potentiel de densification du quartier.

Pour le noyau historique, la volonté de préserver le patrimoine bâti et le caractère lorrain de l'ancien village restreignent le potentiel de densification. La division en plusieurs logements de cet habitat traditionnel peut conduire à une certaine densification du village tout en conservant son caractère patrimonial et architectural.
- Un tissu urbain dense d'habitat individuel de cités ouvrières autour de secteurs d'équipements. La commune développée par des cités ouvrières et des cités jardins autour de vastes secteurs d'équipements et de loisirs est aujourd'hui totalement urbanisée. Elle n'offre plus de possibilités d'extension en dehors de quelques dents creuses éparses.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Conforter l'urbanisation autour de la gare, rechercher toutes les occasions de densification que ce soit dans le centre-gare ou dans les quartiers résidentiels des cités ouvrières et sur les franges des anciennes activités industrielles.

- Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre historique hétérogène
 - Examiner le bâti inoccupé et inciter les propriétaires à remettre sur le marché les logements vides.
 - Considérer toutes les opportunités pour optimiser les constructions et immeubles existants.
 - Encourager la densification des structures bâties de faible densité.
 - Rester vigilants aux mutations d'activités potentielles autour de la gare.
- Déterminer les parcelles et secteurs urbanisables dans l'enveloppe urbaine de la commune
 - Repérer les friches artisanales et industrielles en vue d'élaborer des opérations de rénovation immobilière.
 - Identifier les dents creuses et les cœurs d'îlots potentiellement urbanisables.
- Réinterroger le développement urbain de la commune dans les zones industrielles
 - Poursuivre l'intensification urbaine par des extensions dans un rayon proche de la gare.
 - Maintenir la diversification de l'offre en logements au sein de la commune.

POTENTIEL FONCIER



Conforter l'urbanisation autour de la gare, rechercher toutes les occasions de densification que ce soit dans le centre-gare ou dans les quartiers résidentiels des cités ouvrières et sur les franges des anciennes activités industrielles

Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du quartier gare



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

potential urbain :



Site potentiellement mutable ?

Réinterroger le potentiel de développement urbain de la commune



Zones de développement potentiel ?



Zones de développement potentiel (Loisirs, équipements, tourisme...)

Centre historique

extension urbaine

Aléa inondation

AGUR 311
AGENCE D'URBANISME
D'ASSISTANCE ET D'ÉTUDES

/ Enjeux : Affirmer la dynamique urbaine du centre-gare d'Hagondange comme une des centralités importantes de la conurbation Orne-Moselle et garantir la diversité fonctionnelle de son centre-ville.

CONSTATS : Un quartier gare qui a su polariser l'ensemble des fonctions urbaines de la commune. Un centre-gare centre-ville structurant dans la conurbation Orne-Moselle, un lieu d'urbanité du territoire à affirmer.

- Une gare au cœur de la commune et de son agglomération qui a généré une double centralité aux conceptions urbaines distinctes de part et d'autre du faisceau ferroviaire. Implantée à l'est des voies ferrées, la gare d'Hagondange a généré son propre quartier d'une grande mixité fonctionnelle, il accueille en plus de l'habitat, des activités, des commerces et des équipements. Ce quartier constitue la centralité urbaine de la commune et de sa conurbation. A l'ouest, la halte ferroviaire s'ouvre sur un quartier d'une autre nature : Le quartier de la Ballastière, une vaste cité-jardin conçue dans la volonté de réconciliation « de la ville et de la campagne ». Ce quartier propose en vis-à-vis de la gare une zone touristique autour de l'étang de la Ballastière, un parc urbain offrant un espace de détente ludique bordé d'équipements scolaires, culturels et de loisirs.
- Un quartier gare dans la dynamique commerciale d'un centre-ville attractif. Face à la gare, le centre-ville d'Hagondange bénéficie d'une forte attractivité avec de nombreux commerces et services de proximité, ces activités concourent à la vitalité du centre-ville. Le quartier de la Ballastière ne dispose pas de commerces de proximité en dehors de deux supermarchés (Match et Lidl) au nord du quartier sur la commune de Mondelange.
- Un quartier-gare qui centralise de nombreux équipements et concourt à son attractivité. L'ensemble des équipements communaux sont implantés dans un rayon de 800m autour de la gare. Le centre gare rassemble de nombreux équipements de service public, administratif, (Mairie, Poste, Commissariat et CPAM), culturels et de loisirs (l'ensemble Salle des Fêtes-Palais des sports) et sur la place Jean Burger le syndicat d'initiative de la ville. Le quartier de la Ballastière réunit des équipements sportifs de loisirs et culturels constituant un ensemble à dimension touristique (base nautique, piscine, embarcadère, stade, club de tennis et maison de la culture). Les établissements d'enseignements primaire et secondaire se répartissent dans les différents quartiers. L'est du centre gare polarise un ensemble d'équipements (Collège Paul Langevin, écoles primaires, stade de Rugby COSEC et maison de retraite :EHPAD). La commune accueille d'autres activités de loisirs touristiques, mais très éloignées de la gare, au sud le parc d'attraction de Waligator et à l'est le Zoo du site de loisirs d'Amnéville.
- Des secteurs d'activités industrielles qui bordent le quartier gare. Plusieurs sites d'activités artisanales et industrielles entourent le secteur gare : des zones d'activités au nord sur la commune de Mondelange, au sud le parc d'activités Buner, au sud-ouest le site industriel d'Ascométal. Source d'emplois pour la ville, ces secteurs assurent une réelle mixité fonctionnelle. Ces zones d'activités forment de vastes enclaves dans la structure urbaine de la ville.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Conforter la centralité et la dynamique du quartier gare, que ce soit celles des fonctions commerciales et administratives du centre-ville que les fonctions plus ludiques et touristiques du parc urbain de la ballastière et de ses équipements culturels.

- **Promouvoir la centralité de la gare comme polarité urbaine de la commune**
 - Profiter de la dynamique ferroviaire pour renforcer ce quartier comme polarité urbaine majeure de la conurbation.
- **Maintenir le pôle gare économiquement attractif**
 - Soutenir le tissu économique du quartier gare, ses commerces et ses services.
- **Renforcer les fonctions urbaines du quartier de la Ballastière au droit de la halte d'accès à la gare**
 - Parfaire le quartier de la Ballastière par de nouvelles fonctions urbaines en synergie avec la gare par le développement d'activités de services et de commerces autour de la halte.
- **Anticiper les éventuelles mutations d'activités, artisanales ou industrielles**
 - Imaginer, dès à présent, le potentiel de développement et d'intensification urbaine à proximité de la gare et accompagner toute mutation des secteurs d'activités artisanales ou industrielles.

■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Montrer les qualités urbaines et paysagères du quartier gare pour conforter l'identité et l'attractivité de la commune.

CONSTATS : Une commune fortement urbanisée, témoin de l'histoire du développement de la commune restituant des ambiances paysagères singulières : urbaines, naturelles, industrielles, infrastructurelles dans l'environnement de la vallée de la Moselle encore perceptible aux franges de la commune.

- Un paysage urbain contrasté entre un centre-ville dense et minéral et les quartiers périphériques aérés et verdoyants. >
Le village d'origine d'Hagondange garde la mémoire du passé rural de la commune. Fermes traditionnelles, maisons lorraines restituent les caractéristiques constructives de son habitat rural.
 - > **Le centre-ville**, construit au fil du temps, associe des constructions d'époque et de cultures singulières. Le quartier gare juxtapose à l'éclectisme des édifices construits durant l'annexion allemande (rue de la Gare), l'architecture plus fonctionnaliste des années 60 à l'exemple des équipements publics (Mairie, écoles, églises, Palais des sports...). Ce paysage urbain éclectique constitue l'identité d'Hagondange et exprime son évolution urbaine contemporaine vers la modernité.
 - > **Les quartiers d'habitat**, à l'arrière des voies principales, se sont développés en associant, équipements, habitat social, petits collectifs, HLM, habitat résidentiel et pavillons individuels dans une morphologie périurbaine aérée proposant un paysage urbain au caractère plus résidentiel.
 - > **Le quartier de la Ballastière** propose à l'ouest de la gare l'ensemble urbain homogène des cités jardins. Conçu au début du siècle autour d'une ballastière, ce quartier forme un parc paysagé associant les espaces verts privés et publics. Reflet d'une exigence de mixité sociale, les maisons de cadres, d'employés et d'ouvriers des usines se répartissent en fonction de la topographie du site. (Les maisons de la Cité Thyssen empruntent au modèle anglais des cottages mêlés de culture allemande, les maisons de la cité SAFE plus contemporaines du mouvement moderne international).
- Des activités industrielles et des infrastructures intégrées à la ville et au paysage. Loin de l'image emblématique des hauts fourneaux, le paysage industriel d'Hagondange a en parti disparu. L'impact visuel de l'usine Ascométal est masqué par une large frange végétale. Plus récemment, le parc d'activités du Buner s'intègre à l'urbanisme « hippodamien » des tissus urbains du centre gare. Seul le secteur de l'entreprise « Technilor », avenue de France à l'ouest de la gare, maintient un caractère industriel au centre de la ville. Les infrastructures routières et ferroviaires se fondent dans le paysage urbain, l'autoroute est effacée de la vue par un merlon végétalisé, les voiries importantes et leurs ronds-points végétalisés participent à la qualité urbaine des quartiers riverains.
- Un grand paysage peu lisible depuis la gare, mais un paysage de proximité végétal varié. Grandement urbanisée, la commune comprend deux éléments du grand paysage naturel : le bois de Clouange à l'horizon ouest et la vallée alluviale de la Moselle en frange à l'est. Ces sites naturels, peu lisibles depuis la gare, offrent aux habitants des lieux récréatifs et de loisirs à l'écart du centre-ville. La présence végétale du centre gare reste limitée aux espaces verts publics (places, rues, parc...) et aux jardins et plantations arbustives des parcelles privées.
- **OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS :** Mettre en valeur les qualités urbaines et paysagères de la commune pour affirmer l'attractivité et l'identité d'Hagondange. Constituer un maillage de promenade urbaine depuis le centre gare et favoriser la découverte du patrimoine.
- **Faciliter et valoriser la découverte des quartiers et la diversité du patrimoine urbain et architectural de la ville**
 - Rendre perceptible le village historique depuis le centre-gare, valoriser ce patrimoine lorrain au sein de la ville contemporaine.
 - Affirmer la singularité architecturale des édifices du quartier gare dans leur conception d'origine, époque allemande et contemporaine, faciliter la lecture de ce patrimoine culturel bâti et de son évolution. Reconsidérer l'usage collectif de la place de la Gare comme lieu de centralité.
 - Faciliter la découverte de la vaste cité ouvrière de la Ballastière proche du centre gare, valoriser ce cadre de vie atypique de grande qualité regroupant équipements sportifs et touristiques.
- **Poursuivre l'intégration du tissu industriel au sein de la ville agglomérée**
 - Imaginer le renouvellement urbain du secteur de l'entreprise « Technilor » rue de France à l'Ouest de la gare, et opérer une couture urbaine qui renforce l'attractivité du centre gare
- **Conforter l'identité paysagère et urbaine de la ville et développer un maillage vert**
 - Élaborer une réflexion globale de trame verte, qui associe tous les éléments du paysage public et privé : place, parc, jardins, rue, pour maintenir une biodiversité ordinaire au cœur de la ville.
 - Faire de la gare un lieu de départ pour la découverte de la ville et de son territoire par la mise en place d'itinéraires spécifiques de balades urbaines combinées à la trame verte du SCoTAM.
 - Poursuivre la requalification des abords des secteurs d'activités pour les mettre en valeur au sein des tissus urbains résidentiels de la ville.

CADRE URBAIN ET PAYSAGER

Spot de départ

Itinéraire

Conforter l'identité paysagère et urbaine de la ville et développer un maillage vert.

★ Entité patrimoniale

Point de vue

Poursuivre l'intégration du tissu industriel au sein de la ville agglomérée.

Centre

Centre
Paysage patrimonial

paysage urbain

Paysage industriel / activité

/// Paysage industriel / actual

— Paysage infrastructurel

Passage infrastructure

Parc / équipements

== Paysage de friche

Grand paysage/

■ Espaces publics : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Créer une trame d'espaces publics qui depuis la gare invitent à la balade urbaine. Soulager le centre gare de la pression automobile : requalifier les espaces publics en faveur des modes doux et des transports collectifs pour faciliter la multi mobilité.

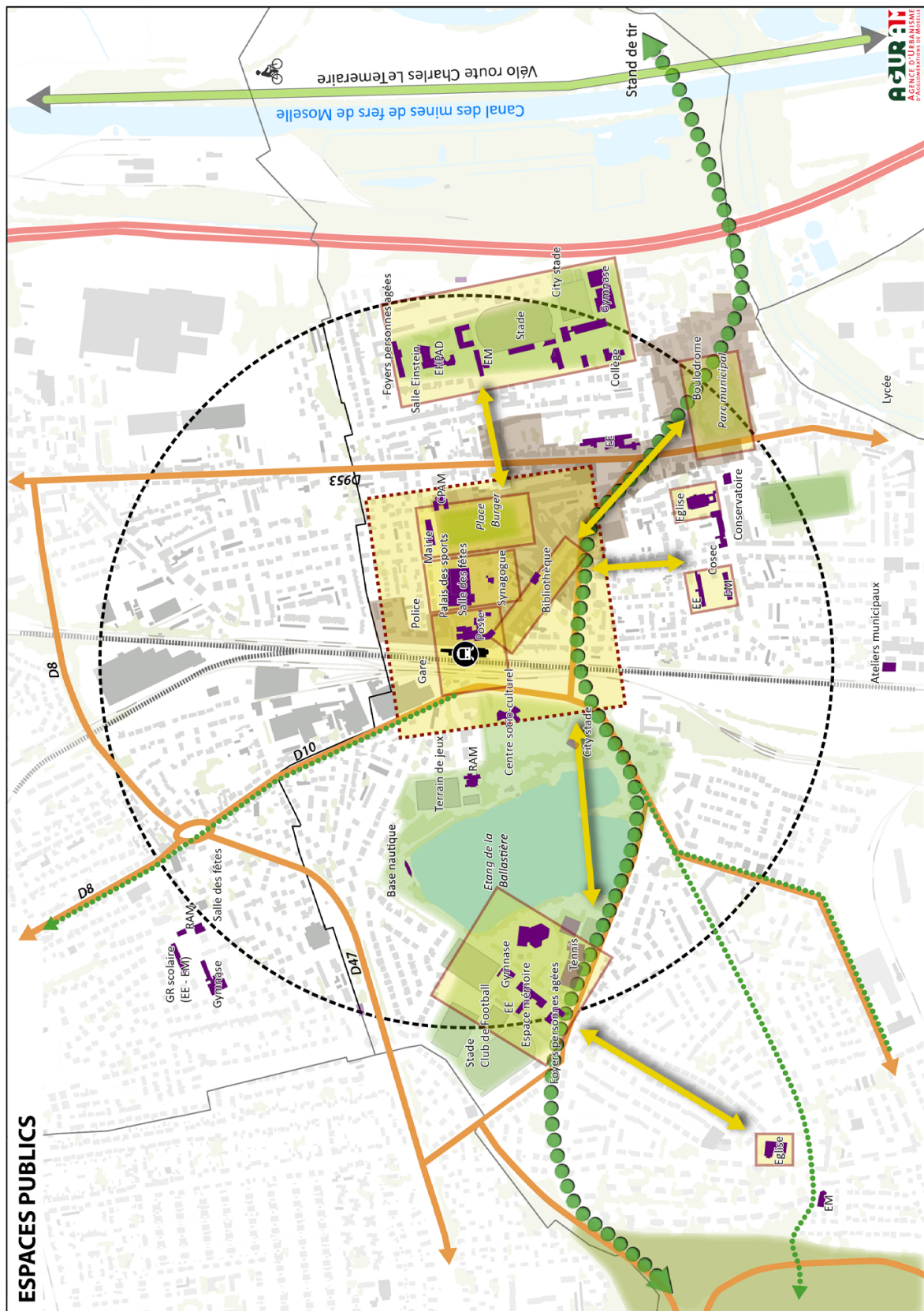
CONSTATS : Des espaces publics urbains du centre gare indépendants et sans continuité qui n'offrent pas une lecture d'ensemble et une forte présence de l'automobile sur les places et les rues.

- Une rue de la gare accueillante pouvant être mieux reliée aux espaces publics du centre ville. Le centre gare comprend différents espaces publics (Gare, Mairie, Salle des Fêtes, Maison de la Culture...etc.). Conçus séparément, ces espaces ont chacun leur propre vocation et aménagement. Peu reliés entre eux et sans continuités, ils ne facilitent pas une lecture urbaine d'ensemble de la commune. Très impactés par la pression automobile, les espaces publics présentent des aménagements souvent routiers qui contraignent les balades urbaines.
- Un rue commerçante au profil routier peu favorable à la déambulation piétonne vers la gare. La rue principale présente un aménagement au profil encore trop routier. La place de la voiture domine au détriment des espaces réservés aux modes doux. Le réseau secondaire demeure également très fonctionnel, (circulations et stationnement) invitent peu à la déambulation piétonne depuis la gare.
- Le quartier de la Ballastière est isolé du centre gare et ne présente pas de continuités urbaines avec le reste de la ville. A l'ouest, le quartier de la Ballastière et ses cités jardins offrent un vaste espace de respiration au sein de la ville. A l'arrière de la station ferrée, de larges voiries très routières (rue Wilson) fractionnent le quartier et rompent les continuités piétonnes entre le parc et la gare.
- Les espaces publics associés aux équipements publics sont disséminés dans la ville et aménagés indépendamment A l'écart du centre gare de nombreux équipements communaux et intercommunaux disséminés dans les quartiers ont engendré leurs propres espaces publics (école, église, équipements sportifs culturels, monuments, parcs... etc.). De même que pour le centre gare, ses espaces publics associés aux équipements ont été aménagés isolément sans continuité piétonne clairement aménagée.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Imaginer une trame des espaces publics incitant à la balade urbaine et la découverte du territoire depuis la gare. Requalifier les rues et les places en favorisant les modes doux pour renforcer l'identité et la cohérence urbaine, afin de maintenir une attractivité du centre gare d'Hagondange.

- **Poursuivre l'intégration de la rue de la Gare aux autres espaces publics ainsi que sa multimodalité.**
 - Poursuivre l'intégration de la rue comme un espace piéton en continuité des autres espaces publics du centre.
 - Faciliter l'intermodalité : automobile, transports en commun, vélo et piéton.
 - > Compléter la desserte deux roues en intégrant des pistes cyclables
- **Assurer un partage équitable de l'espace public en faveur de modes doux.**
 - Repenser un réseau secondaire appropriable pour les riverains adaptés à la balade urbaine.
 - Assurer la continuité des espaces publics depuis le centre gare vers tous les quartiers de la ville.
 - > Les pôles d'équipements, à l'est et au sud
 - > Le parc municipal, le village historique
 - > Vers le quartier Ouest des cités jardins et le parc de la Ballastière et ses nombreux équipements
 - Développer les maillages piétons deux-roues depuis la gare vers les itinéraires de découverte du territoire naturel et des espaces de loisirs: Vallée de la Moselle à l'est, zoo d'Amnéville à l'ouest et Waligator au sud, Vallée de l'Orne au Nord.
- **Valoriser les équipements communaux par un maillage d'espaces publics qui affirme l'identité urbaine collective de la ville.**
 - Affirmer le statut institutionnel des édifices publics, aménager des places autour de ces équipements collectifs qui intègrent la voirie et confortent l'identité urbaine collective de la ville.
 - Fournir un niveau de prestations de qualité pour l'aménagement de l'ensemble des espaces publics : enfouissement des réseaux, éclairage public, matériaux, mobilier urbain, signalétique...

ESPACES PUBLICS



[illegible]



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