



Mai 2016

Valoriser et (re)composer les espaces Gare

## Gare de Maizières-lès-Metz

### Sommaire

<b>1</b>	Préambule _____	<b>4</b>
<b>2</b>	Une polarité urbaine structurante du sillon mosellan _____	<b>6</b>
<b>3</b>	La gare au sein du réseau ferroviaire régional _____	<b>7</b>
<b>4</b>	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare _____	<b>13</b>
<b>5</b>	Profil socio-démographique de la population _____	<b>20</b>
<b>6</b>	Intermodalité du quartier gare _____	<b>24</b>
<b>7</b>	Potentiels de mutation et projets _____	<b>28</b>
<b>8</b>	Enjeux et Préconisations _____	<b>30</b>

En partenariat avec





# Sommaire

<b>1</b>	<b>Préambule</b>	<b>4</b>
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
<b>2</b>	<b>Une polarité urbaine structurante du sillon mosellan</b>	<b>6</b>
	Un des six pôles urbains d'équilibre du SCoTAM	
<b>3</b>	<b>La gare au sein du réseau ferroviaire régional</b>	<b>7</b>
	Une aire d'attraction étendue sur 21 communes	
	Une offre attractive et renforcée en 2016	
	Deuxième gare du SCoTAM en terme de fréquentation	
	Les grandes caractéristiques de l'accessibilité modale	
	Vers une augmentation de la fréquentation	
<b>4</b>	<b>Structuration urbaine et paysagère du quartier gare</b>	<b>13</b>
	Cadrage communal	
	Une gare à repositionner comme cœur de centralité	
	Un quartier gare à dominante résidentielle avec une concentration des fonctions urbaines	
	Un quartier gare aux formes urbaines hétérogènes	
	Une expansion continue et massive	
	Un secteur gare fortement urbanisé et des paysages segmentés	
<b>5</b>	<b>Profil socio-démographique de la population</b>	<b>20</b>
	Une commune en croissance démographique et jeune	
	Une diversité des formes urbaines concentrée dans le quartier gare	
<b>6</b>	<b>Intermodalité du quartier gare</b>	<b>24</b>
	Une bonne accessibilité routière	
	Mais une offre de stationnement saturée	
	Desserte TC de la gare: une offre inadaptée au contexte	
	Modes doux: le vélo à la traîne	
<b>7</b>	<b>Potentiels de mutation et projets</b>	<b>28</b>
	Des emprises mutables stratégiques	
<b>8</b>	<b>Enjeux et Préconisations</b>	<b>30</b>
	Mobilité	
	Fonctions urbaines	
	Densité et potentiel foncier	
	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 politique 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 terme 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'articule (ou peuvent s'articuler) l'habitat, l'économie, les équipements/services,...

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

### / 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 :

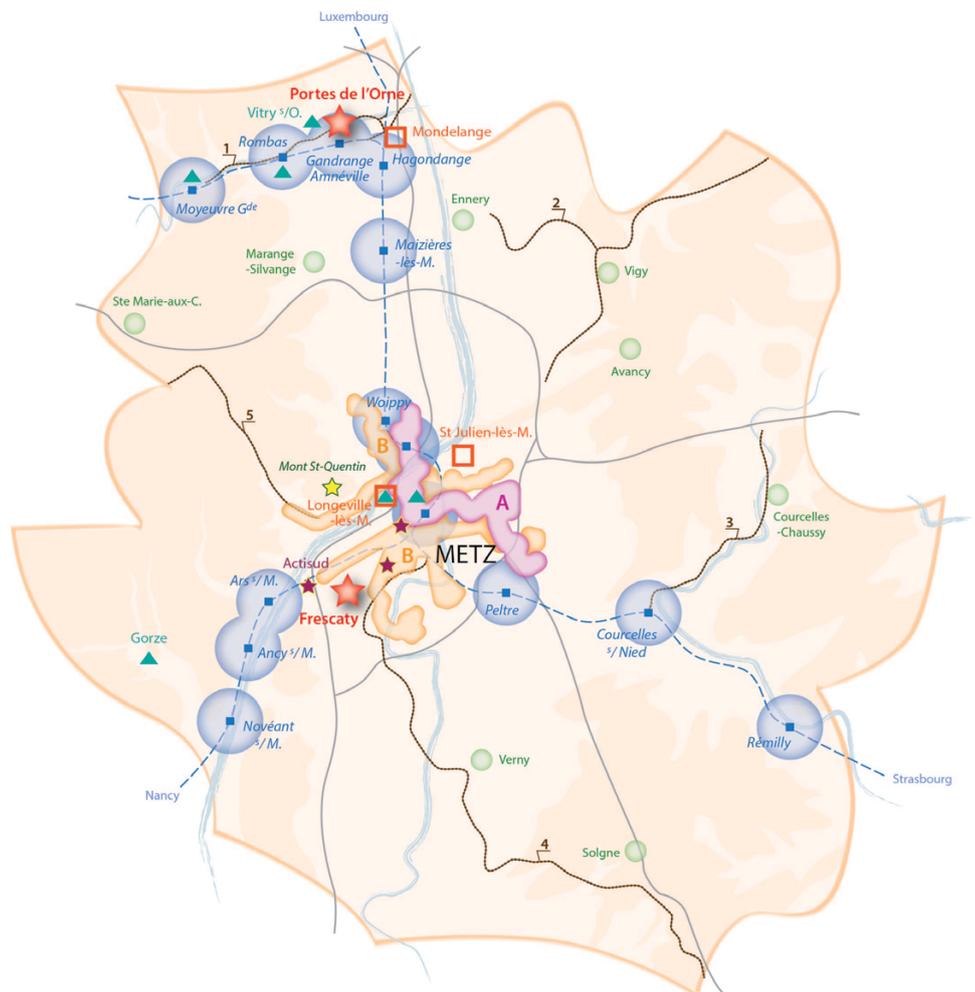
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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



**Valorisation et optimisation du foncier**

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

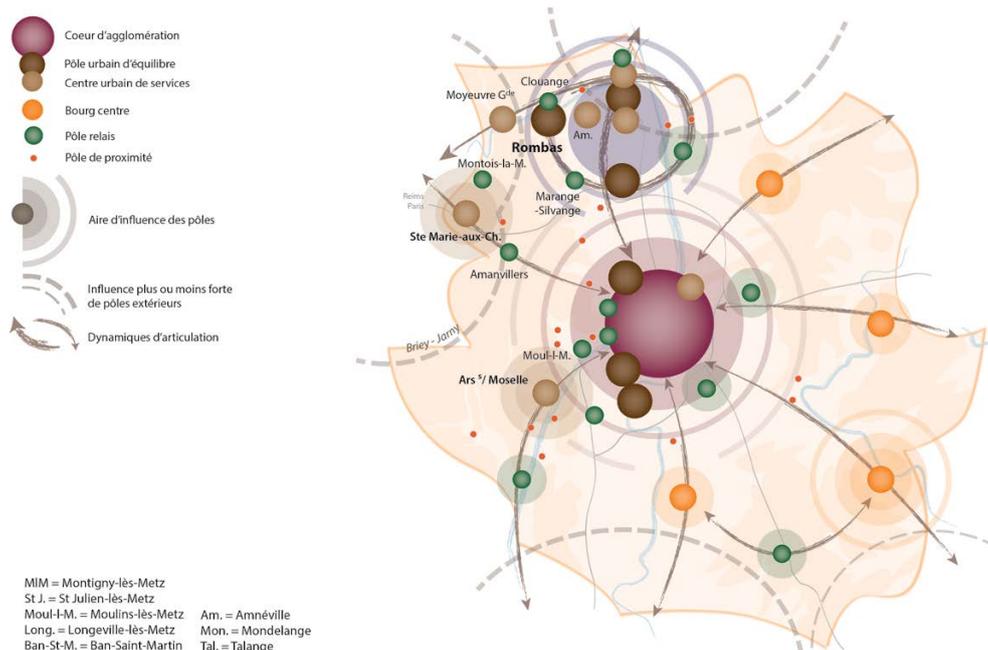
- requalification urbaine / touristique
- réinvestissement du bâti dégradé ou vacant
- diversification de l'habitat

# ■ Maizières-lès-Metz, une polarité urbaine structurante du sillon mosellan

## / Un des six pôles urbains d'équilibre du SCoTAM

La commune de Maizières-lès-Metz fait partie des 50 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

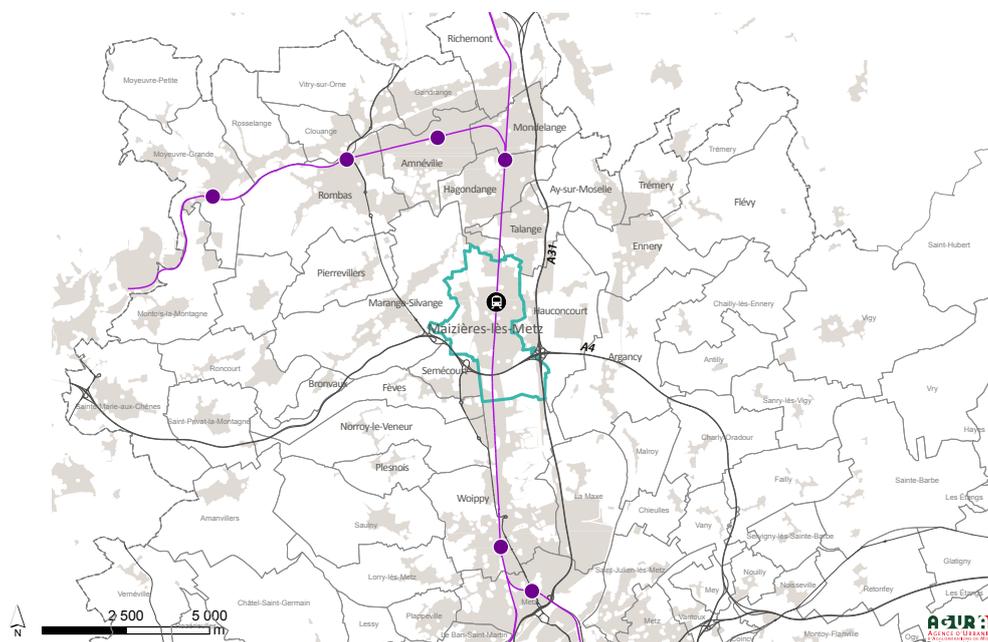
Identifiée comme «Pôle urbain d'équilibre », la polarité de Maizières-lès-Metz participe fortement à la structuration du territoire, il s'agit du deuxième échelon de l'armature urbaine après l'échelon occupé par Metz. Dotée d'un fort niveau d'équipements et d'une importante diversité de services, cette 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

Avec 10 862 habitants en 2012, la commune de Maizières-lès-Metz est l'une des principales communes de la communauté de communes Rives de Moselle. Cette polarité urbaine du SCoTAM a une densité de population de 1231,5 hab/km<sup>2</sup>, soit trois fois la moyenne des densités des communes de l'EPCI (402,2 hab/km<sup>2</sup>) et plus de deux fois celle des communes de l'aire d'attraction (549,2 hab/km<sup>2</sup>).

> Carte de situation



Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDTOP0 2014

## ■ La gare de Maizières-lès-Metz au sein du réseau ferroviaire régional

/ Une aire d'attraction étendue sur 21 communes

À partir de 7km et jusqu'à 21km commence une aire d'attraction théorique secondaire très diffuse regroupant 20% des abonnés.

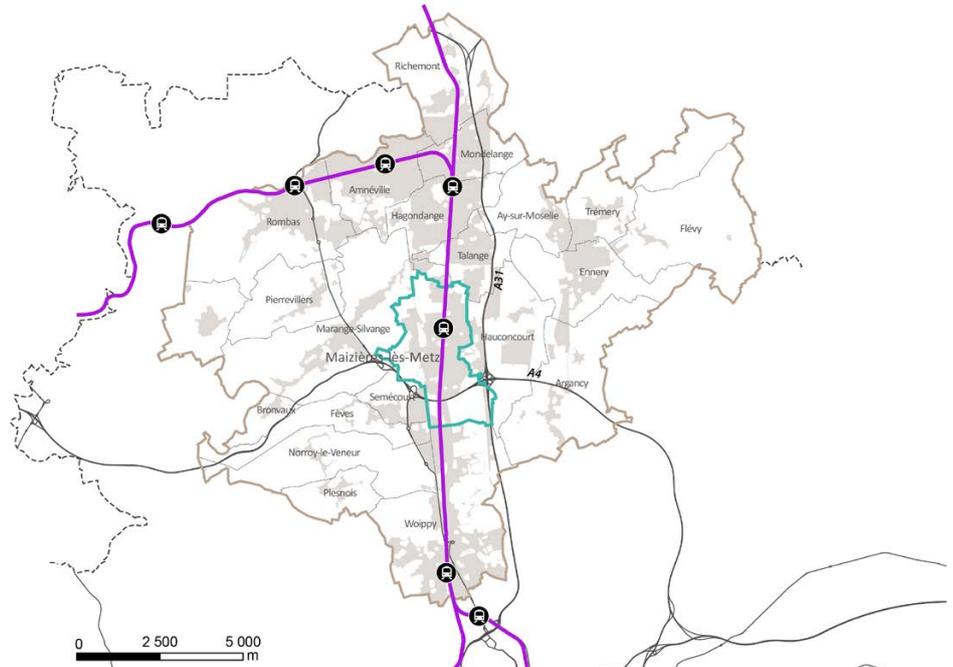
### > Aire d'attraction de la gare de Maizières-lès-Metz

Traitement et calcul AGURAM

Données SNCF / CRL, 2014



Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDTPO 2014

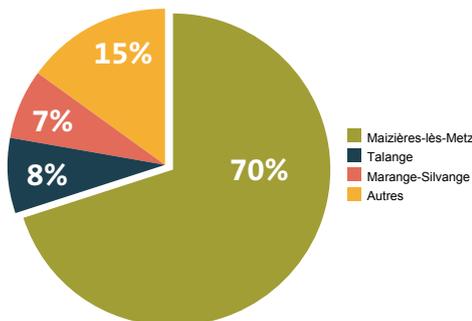


L'étendue de l'aire d'attraction s'explique notamment par :

- une offre importante (voir ci-après),
- les difficultés d'accès à Hagondange (stationnement...),
- vers Luxembourg, une offre TER plus performante à Maizières-lès-Metz qu'à Woippy (au service hiver 2015 ; il n'en sera plus de même à compter du service hiver 2016-2017 puisqu'une offre équivalente est envisagée, voir ci-après),
- une logique de marche en avant : toutes choses égales par ailleurs, les usagers choisissent la gare d'origine plus proche de leur destination. Ainsi en est-il de tous les abonnés résidant à Woippy et ayant Maizières-lès-Metz pour origine : tous voyagent vers Luxembourg.

Commune de résidence des abonnés TER de l'aire d'attraction ayant Maizières-lès-Metz pour gare de domicile.

Données SNCF / CRL, 2014



Malgré l'étendue du territoire couvert par l'aire d'attraction, les flux de rabattement sont relativement concentrés, puisque 70% des abonnés recensés résident sur la commune de Maizières-lès-Metz, et encore 15% sur les communes mitoyennes de Marange-Silvange (7%) et Talange (8%).

<sup>1</sup> Telle que définie par la méthodologie proposée par l'Aguram sur la base de données SNCF / Conseil Régional de Lorraine : périmètre continu minimum permettant de regrouper au moins 80% des abonnés recensés. L'aire d'attraction est dite théorique, car la résidence d'abonnés n'est pas nécessairement effective dans chaque commune en 2014.

## / Une offre attractive et renforcée en 2016

Maizières-lès-Metz est située sur la ligne Metz-Luxembourg via Thionville. En 2015, elle est desservie par 43 trains TER quotidiens<sup>3</sup> vers et depuis ces gares, mais aussi Nancy.

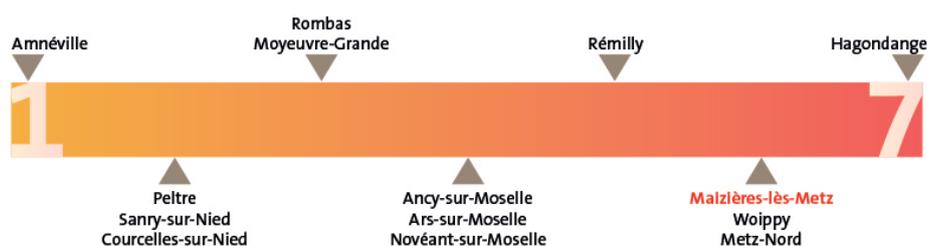
Le projet de cadencement de l'offre TER courant 2016 prévoit une desserte de Maizières-lès-Metz en croissance légère avec 46 trains<sup>4</sup> vers Metz-Ville et Luxembourg-Ville. À Metz, la desserte vers Metz-Nord sera fortement accrue. En revanche, Nancy ne sera plus desservie vers/depuis Nancy qu'en correspondance à Metz-Ville, avec une grande fluidité et une offre quai à quai cependant. Le projet régional devrait générer un accroissement de la desserte de Maizières-lès-Metz d'environ 7%.

### Attractivité de l'offre projetée

*Indice d'attractivité relative.*

Au regard de l'accessibilité que cette offre permettra vers/depuis Metz, Luxembourg, Thionville et Nancy (en correspondance), Maizières-lès-Metz fait partie des gares les plus attractives du SCoTAM.

En effet, compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives (horaires, destinations...) de l'offre prévue, Maizières-lès-Metz présente un indice d'attractivité relative<sup>5</sup> de 6 sur 7 (7 correspondants à la meilleure offre du SCoTAM, 1 à la moins bonne).



Indice d'attractivité relative sur la base du projet horaire 2016 - Traitement et calcul AGURAM  
Données CRL, 2014

*Concurrence de l'automobile.*

Vers Metz, les temps de parcours TER et automobile de gare à gare sont comparables : 9' à 16' pour le TER (horaires 2015) contre 13' à 16' pour l'automobile (Google Map). Il est à noter que :

- le projet de cadencement accroîtra le nombre de circulation TER omnibus vers Metz (croissance très forte du nombre d'arrêts à Woippy et Metz nord), limitant le léger avantage du TER sur cette OD (origine - destination),
- en conditions réelles, l'intervalle de confiance du temps de parcours automobile est plus large que 3' avec des risques importants d'allongement.

Vers Luxembourg-Ville, le ferroviaire craint peu la concurrence de l'automobile compte tenu des conditions de circulation sur l'A31. 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<sup>6</sup>.

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

<sup>3</sup> Offre pour un jour ouvrable de base (ou JOB), soit un mardi ou jeudi hors congés scolaires et jours fériés.

<sup>4</sup> Données Conseil Régional de Lorraine.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Projet MODU, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Gouvernement du Grand Duché de Luxembourg.

## > Un impact possible du cadencement sur l'aire d'attraction et la demande de rabattement

Le cadencement semble susceptible d'impacter l'aire d'attraction de la gare de Maizières-lès-Metz sur quatre aspects :

- **Évolution de l'offre à Woippy : une limite à l'attraction de Maizières vers le sud ?**

Maizières-lès-Metz est encadrée au sud par la gare de Woippy, dont l'offre actuelle est très inférieure (28 TER/jour), mais sera identique à celle de Maizières-lès-Metz après cadencement.

Aujourd'hui, Woippy se situe dans l'aire d'attraction théorique de Maizières-lès-Metz et des usagers sont effectivement recensés dans le fichier abonnés 2014, quoi qu'en nombre restreint (< à 10). Cette évolution devrait faire totalement sortir cette commune et éventuellement Plesnois et Norroy-le-Veneur de l'aire d'attraction effective de Maizières-lès-Metz, avec un impact cependant très faible, voire insensible sur la fréquentation. Les futures conditions d'accès à la gare de Woippy auront là un poids considérable difficile à évaluer.

- **Évolution de l'offre dans la vallée de l'Orne : favorable à Maizières-lès-Metz ?**

Au nord, l'aire d'attraction théorique intègre la rive sud de la vallée de l'Orne, mais seuls quelques abonnés sont concernés. Le projet de cadencement prévoit un maintien global de l'offre dans la vallée, mais avec une correspondance systématique à Hagondange vers Metz et Luxembourg.

Toutes choses égales, conditions d'accès aux gares de Maizières-lès-Metz et Hagondange, cette évolution est susceptible d'accroître légèrement l'attractivité de Maizières-lès-Metz sur ce territoire.

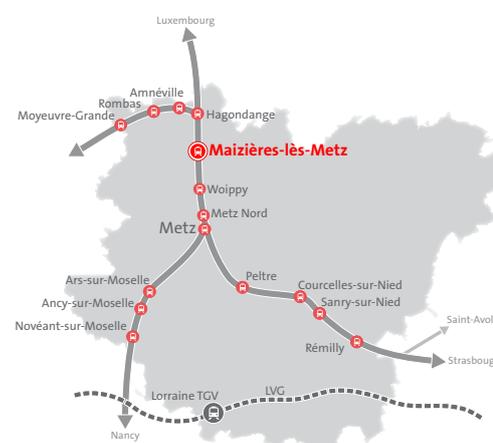
- **Marange-Silvange et Talange : statu quo ?**

Les nombreux abonnés de ces deux communes se partagent aujourd'hui entre Hagondange pour environ les 2/3, et Maizières-lès-Metz pour environ 1/3. Du fait de la relative stabilité de l'offre sur ces deux gares, il est probable que ces proportions évoluent peu. Elles pourraient cependant être influencées par l'évolution des conditions d'accès à ces deux mêmes gares.

- **Rive droite de la Moselle : renforcement de l'attractivité de Maizières-lès-Metz ?**

Les communes situées dans l'aire d'attraction de Maizières-lès-Metz (Ennery, Ay-sur-Moselle...) sur la rive droite de la Moselle génèrent moins de 10% des flux en gare de Maizières-lès-Metz. De fait, les abonnés résidant sur ces communes restent à 85% orientés vers Hagondange. Par ailleurs, la croissance de l'offre à Maizières-lès-Metz et la persistance des difficultés d'accès à Hagondange pourraient accroître la fréquentation de Maizières-lès-Metz depuis ce territoire.

## > Situation



En conclusion, et sur la base des seules informations disponibles, il semble réaliste d'émettre l'hypothèse que le cadencement impactera relativement peu l'aire d'attraction de Maizières-lès-Metz, mais pourra 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 Maizières-lès-Metz auront un impact bien supérieur.

## / Deuxième gare du SCoTAM en terme de fréquentation

Une enquête a récemment été menée en gare de Maizières-lès-Metz<sup>7</sup>.

Le questionnaire en est très limité et ne permet pas une réelle connaissance des usages. La somme des informations disponibles permet cependant l'analyse suivante.

### > Fréquentation et motifs

La fréquentation moyenne de la gare de Maizières-lès-Metz est de 880 voyageurs entrants/sortants par jour<sup>8</sup>. C'est, à cet égard, la seconde gare du SCoTAM après Hagondange (Metz-Ville non comprise).

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 titres<sup>9</sup> qui laisse apparaître une très forte majorité de déplacements pendulaires :

- 84% des voyages sont réalisés avec un abonnement (étudiants compris), il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail ou aux études (post bac),
- 6% sont réalisés avec un abonnement scolaire,
- 10% sont réalisés avec un billet (titre unique) et peuvent être assimilées à des usagers occasionnels, a priori pour des motifs d'ordre privé-loisir.

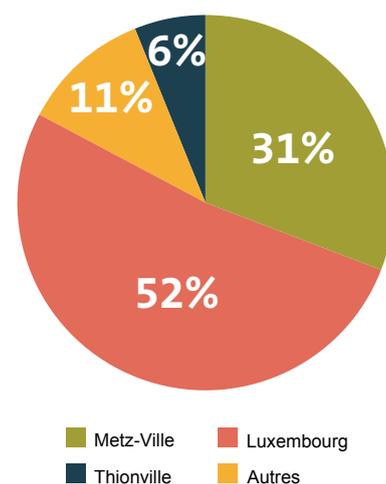
Les implications concernant l'accessibilité à la gare sont les suivantes :

- Les captifs sont apparemment minoritaires et la majorité des usagers disposent a priori d'une solution alternative au TER pour leurs déplacements d'autant qu'une petite moitié utilise déjà sa voiture pour se rendre à la gare, voir 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 neuf 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 :

- **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...). Les conditions d'accès à la gare ne sont pas pour l'heure rédhibitoires pour les usagers concernés.
- **Metz-Ville** : un voyage sur trois a pour origine ou destination Metz-ville. À part pour les captifs, cette destination est en forte concurrence avec l'automobile pour des déplacements n'ayant pas le quartier gare de Metz-ville comme destination finale.

Dans ces conditions, il est probable que toute dégradation marquée des conditions d'accès à la gare puisse avoir un impact sur la fréquentation non scolaire ou captive entre Maizières-lès-Metz et la ville de Metz.



Origine ou destination des voyageurs en gare de Maizières-lès-Metz

Données ARISTOTE / FC12K, 2013

<sup>7</sup> Enquête SNCF / Effia (juin 2015, 290 répondants) transmises par le Conseil Régional de Lorraine.

<sup>8</sup> Évaluation Aguram à partir de données annuelles 2014 (SNCF Aristote / CRL) sur la base de 260 équivalents JOB /an.

<sup>9</sup> Données SNCF ARISTOTE / FC12K, 2013.

**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.

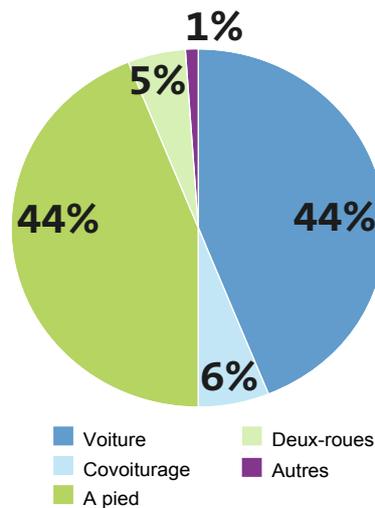
> Répartition modale de rabattements / diffusions

L'enquête de 2015 ne renseigne pas sur l'orientation des flux, sortants ou entrants. Cependant, l'analyse des données disponibles concernant les abonnés<sup>10</sup> montre que Maizières-lès-Metz est essentiellement une gare de rabattement : les flux dominants sont entrants le matin, sortants le soir.

L'enquête réalisée en 2015 montre que 45% des usagers se rabattent sur la gare à pied, mais tout de même 49% en voiture, dont 6% en covoiturage (pas de précision sur cette pratique...).

La part importante de l'automobile confirme le statut de gare de rabattement.

5% viendraient en deux-roues (pas de distinction faite entre vélo et motocycle). Un seul client enquêté déclare utiliser le réseau TIM pour se rendre à la gare.



Répartition modale de l'accès à la gare de Maizières-lès-Metz  
Données SNCF - Effia / CRL 2015

Les usagers résidants à Maizières-lès-Metz sont 29% à venir en voiture, représentant 37% 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 essentielle à l'accessibilité à la gare, mais qu'une part importante des motorisés pourrait sans doute venir à pied ou à vélo.

<sup>10</sup> Base abonnés TER Billettique (SNCF / CRL Lorraine). *Op.cit.*

## / Les grandes caractéristiques de l'accessibilité modale

Les modalités d'accès à la gare de Maizières-lès-Metz sont les suivantes :

- une desserte directe par les routes D52 et D953, axes chargés (ralentissements nombreux) dans un environnement qui reste très routier (D52 : 14 000 véhicules/jour, D953 : 7 800 véhicules/jour<sup>11</sup>),
- présence de parkings-gare de part et d'autre des voies : environ 100 places côté bâtiment voyageurs, et 50 côté Val Madeira. L'offre est globalement qualitative (à part à proximité de l'ancienne hall marchandise), mais saturée,
- un accès possible depuis les deux côtés des voies ferroviaires grâce à une passerelle piéton. Celle-ci n'est cependant pas accessible PMR. Par ailleurs, la signalétique est déficiente à l'ouest des voies ferrées (quartier Val Madera),
- une desserte par quatre lignes de cars du réseau interurbain TIM (CD57) : lignes 46 (Metz-Longwy), 47 (Metz-Algrange), 48 (Metz-Moyeuvre) et 49 (Metz-Thionville),
- présence de quatre arceaux à vélo (huit places) abrités mais non fermés ou sécurisés et deux arceaux non protégés (quatre places). L'utilisation est très faible.
- hors du «trottoir partagé» route de Thionville, l'absence d'aménagement cyclable connecté à la gare,
- des cheminements piétons de bonne qualité, mais parfois le long d'axes très circulés.

## / Vers une augmentation de la fréquentation

Du fait du développement de la demande et de la performance de l'offre vers le Luxembourg et, dans une moindre mesure vers Metz, la fréquentation de la gare de Maizières-lès-Metz est susceptible de se développer à court terme malgré une évolution limitée de l'offre.

Vers le Luxembourg, les usagers sont empiriquement prêts à accepter une forte contrainte d'accès au service ferroviaire et à court terme, la saturation des parcs de stationnement débordera sur l'espace public et privé si l'offre n'évolue pas (et si l'attractivité du Luxembourg se maintient, ce qu'il ne nous appartient, bien sûr, pas d'évaluer).

Pour l'heure, l'offre de stationnement permet à de nombreux usagers de venir en voiture bien qu'il réside à proximité, mais il n'en sera sans doute plus de même sous peu, les parcs étant saturés, si l'offre spécifique à la gare ne s'accroît pas.

<sup>11</sup> Données Conseil Départemental de Moselle, TMJA, 2014.

## ■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

### / Cadrage communal

#### **i** Définition intensité urbaine

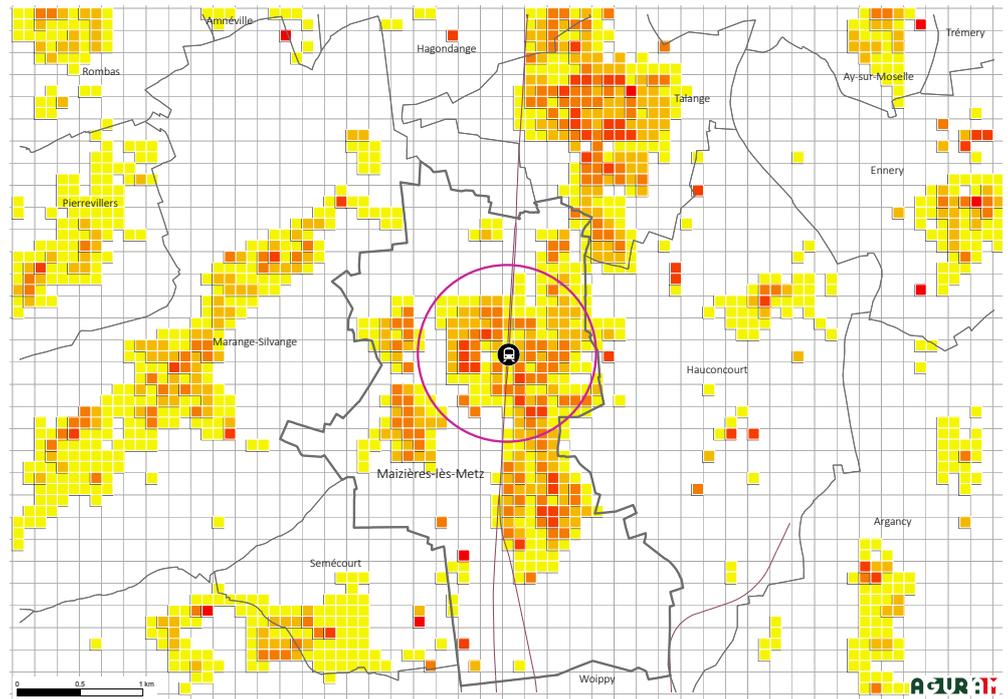
L'intensité urbaine est une mesure prenant en compte la population et les emplois au sein d'un carreau d'une superficie de 1km<sup>2</sup>.

Situé au nord du ban communal, le quartier gare accueille plus de 45% de la population communale et près de 41% des emplois. Ce quartier concentre également 59% des entreprises de la commune. En 2010, la population résidante était de 4 989 habitants représentant une densité de population de 2 487 hab/km<sup>2</sup>. Ces éléments ne tiennent pas compte du développement récent du quartier Val Maidera à l'ouest de la voie ferrée (Les analyses reposant sur des données INSEE antérieures). Aujourd'hui 88% du quartier gare est artificialisé. Pour 59% de cette surface, il s'agit d'emprises accueillant des bâtiments d'activités ou d'habitations.

#### > Intensité urbaine

-  Gare
-  Voie ferrée
-  Zone tampon de 800 mètres
- Intensité urbaine :
-  Très faible
-  Faible
-  Moyen
-  Forte
-  Très forte

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDTOP0 2014



## / Une gare à repositionner comme cœur de centralité

Le périmètre du quartier gare englobe le centre historique de la commune où sont présents un grand nombre d'équipements et de services. Positionnée à la convergence des trois rues principales de la commune, la gare est aisément identifiable. Toutefois, elle ne constitue pas une centralité attractive et dynamique, représentatif pour la commune. En effet, la principale centralité du quartier gare est organisée au sud de la gare le long de la RD 953. On y retrouve une diversité et un nombre important d'équipements et de services tels que l'Hôtel de Ville, l'Hôtel de Communauté, la médiathèque et de nombreux commerces et services. Cette centralité est renforcée par la présence d'un ensemble d'équipements publics à l'est : le collège Paul Verlaine, le centre multi-accueil, des écoles maternelle et élémentaire, un complexe sportif réunissant piscine, stade, COSEC... auxquels s'ajoute le centre commercial «Leclerc» situé à l'est, sur la commune d'Hauconcourt. A l'ouest du faisceau ferré, le centre culturel TRAM à l'architecture contemporaine, témoigne d'une volonté de modernité et de rayonnement de ce nouveau quartier. Néanmoins, cet équipement majeur reste isolé des autres fonctions urbaines et ne peut, à lui seul, constituer une centralité structurante pour la ville. Les zones d'activités artisanales et industrielles (ZIL Nord et ZI Les Forges) ont créé des coupures urbaines qui bordent le quartier gare.



Centre culturel TRAM,  
avenue Marguerite Duras.



Piscine municipale,  
place Marcel Cerdan.



Salle des Sports,  
place Marcel Cerdan.



Complexe sportif Camille Mathieu,  
place Marcel Cerdan.

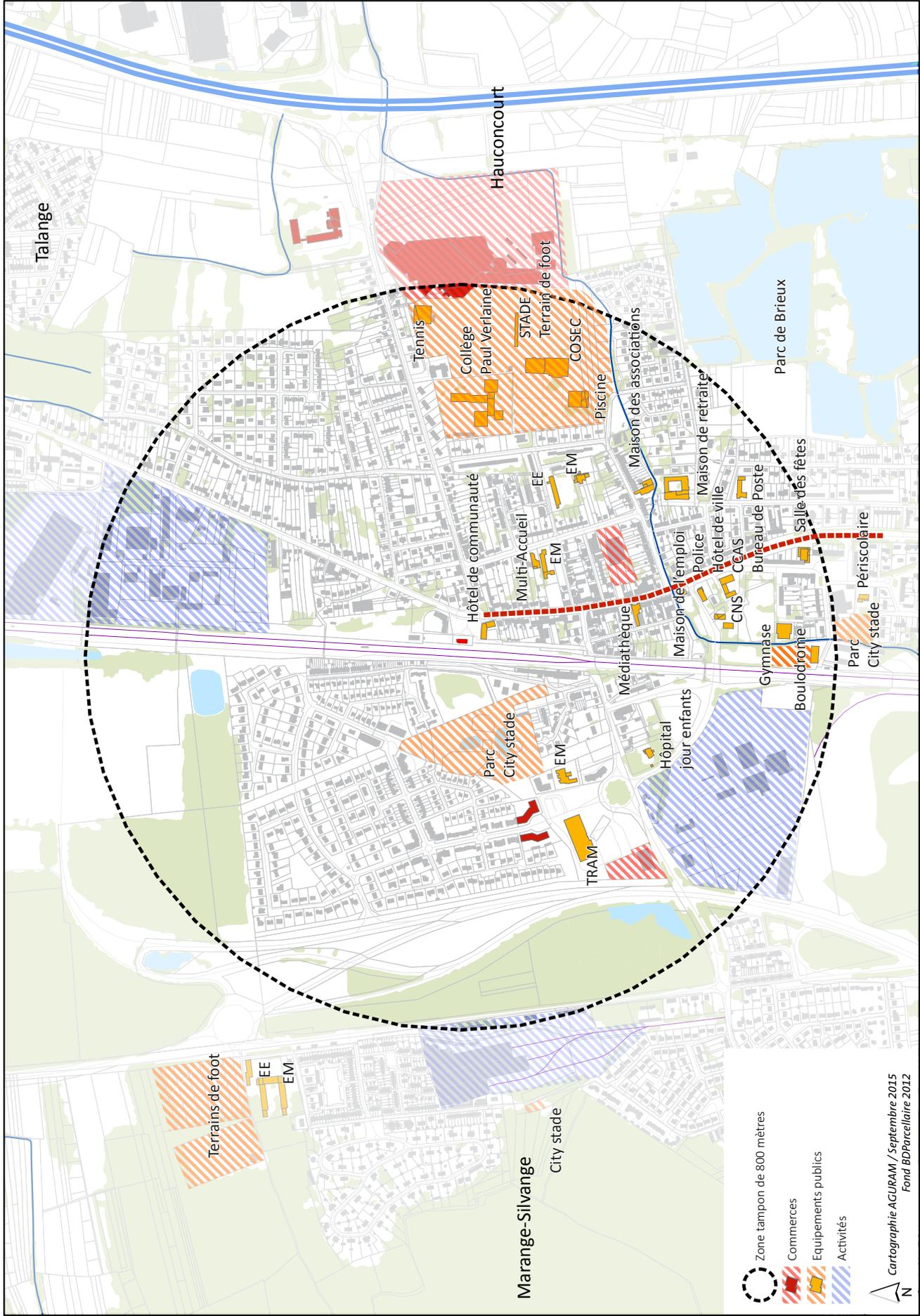


Collège Paul Verlaine,  
place Marcel Cerdan.



Médiathèque Georges Brassens,  
Grand'Rue.

> Centralités



## / Un quartier gare à dominante résidentielle avec une concentration des fonctions urbaines le long de la RD 953

Au centre du quartier le long de la RD 953, on retrouve un tissu urbain mixte où se côtoient logements individuels, collectifs, continus et discontinus, des équipements publics et des commerces/services en rez-de-chaussée. Malgré cette mixité, le quartier gare est dominé par des fonctions résidentielles. La forte présence d'îlots résidentiels sous forme pavillonnaire ou collectif et son important développement conduit à une séparation des fonctions urbaines. Le tissu urbain est marqué par de grandes emprises, parfois contraignantes : la voie ferrée, les zones d'activités artisanales, industrielles et les infrastructures routières (D112E, D112F) accentuent un peu plus la séparation des fonctions.



Habitat mixte : logements collectifs et commerces, Grand'Rue.



Habitat mixte : logements collectifs et commerces, Grand'Rue.



Habitat collectif, maisons en bande, Quartier Val Madeira.

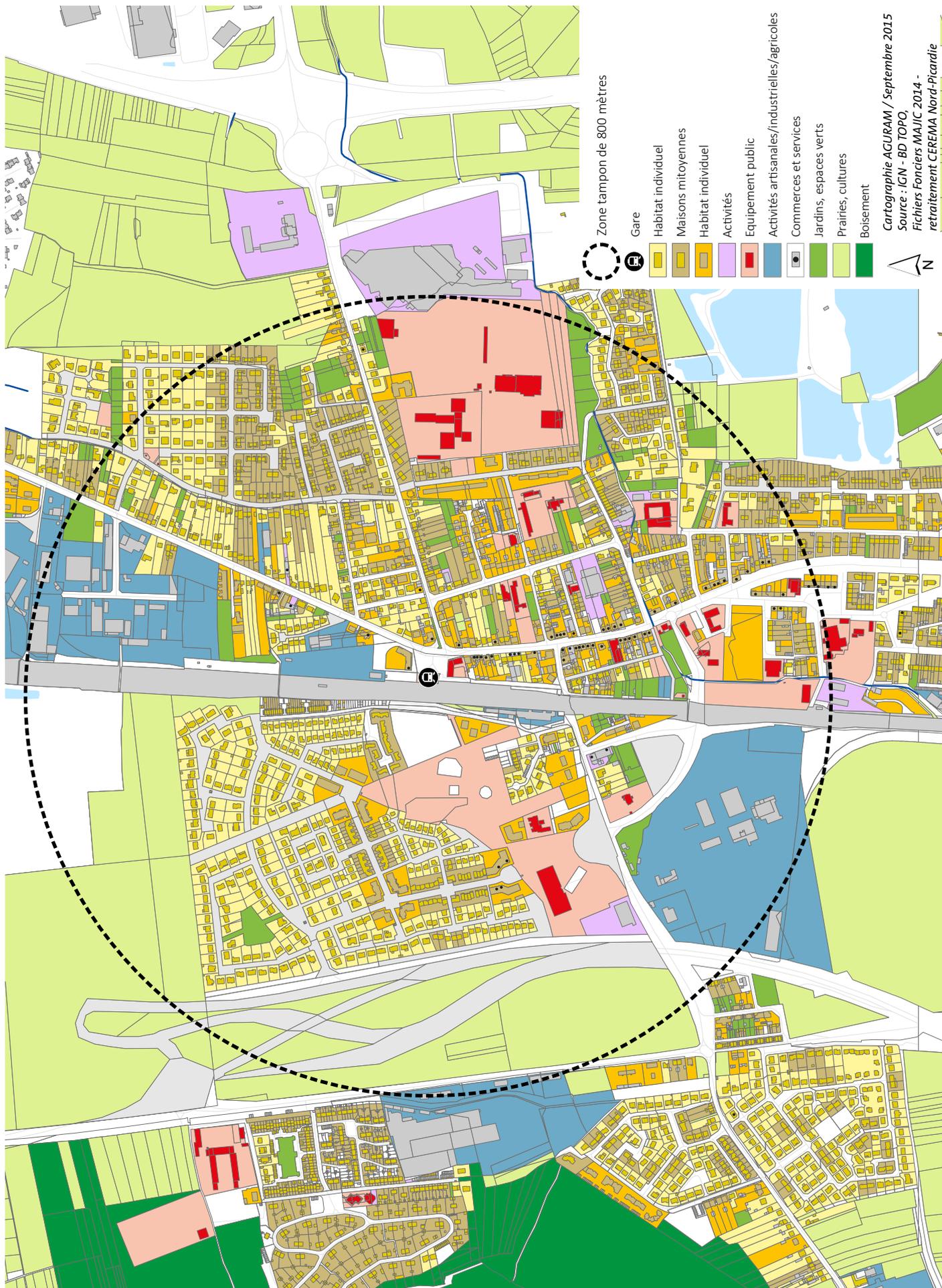


Gabarit varié de l'habitat, arrière Grand'Rue.

## / Un quartier gare aux formes urbaines hétérogènes

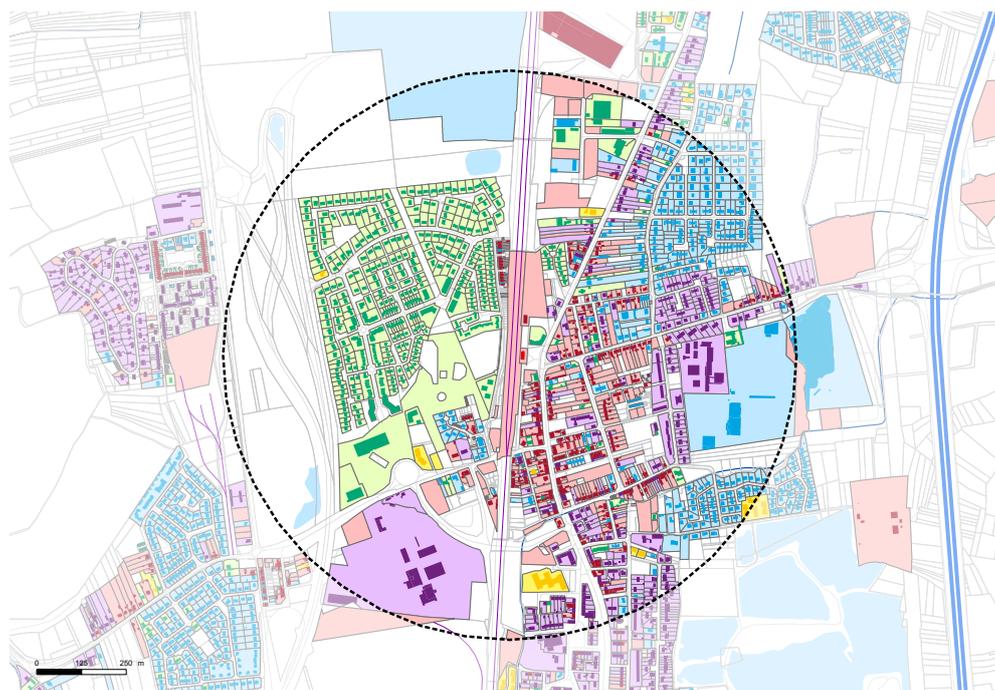
Le centre historique et le quartier gare juxtaposent des constructions d'époque et d'architecture différentes, maisons traditionnelles lorraines, bâtisses de l'époque allemande, opérations immobilières diverses. De l'implantation différente du bâti à l'alignement en retrait des rues principales, le gabarit varié des constructions ne contribue pas à l'unité du front urbain de ces rues. Dès lors, cette typologie urbaine hétérogène ne contribue pas à forger une identité patrimoniale particulière à la ville. Si les équipements communaux et intercommunaux : Mairie, médiathèque et l'hôtel de communauté, gare expriment un vocabulaire architectural spécifique, le caractère institutionnel de ces bâtiments publics s'affirme peu le long de la Grand'Rue.

> Fonctions urbaines



## / Une expansion continue et massive

Détruite à 90% pendant la Seconde Guerre mondiale, la commune de Maizières-lès-Metz s'est reconstruite progressivement. Son quartier gare s'est principalement développé pendant la période des Trente Glorieuses, avec plus de 50% de logements construits entre 1949 et 1975. Parmi ces logements figurent, par exemple, les grands immeubles verticaux de la rue Schuman, mais aussi des équipements comme le collège Paul Verlaine. Le quartier a continué à s'étendre et à se développer à l'est avec la réalisation de lotissements pavillonnaires. Ce développement a accentué le statut résidentiel du quartier gare. Dans les années 2000, le quartier opère une transformation avec la reconquête de l'ancienne friche à l'ouest de la voie ferrée et la création d'un nouveau quartier d'habitat « Val Mairera ». Cette opération d'envergure se compose majoritairement de maisons individuelles et de quelques collectifs concentrant une part importante des nouveaux logements de la commune et du quartier gare.



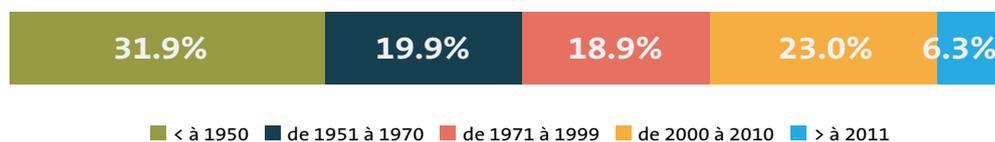
### > Périodes de construction des bâtis



Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDParcellaire 2012

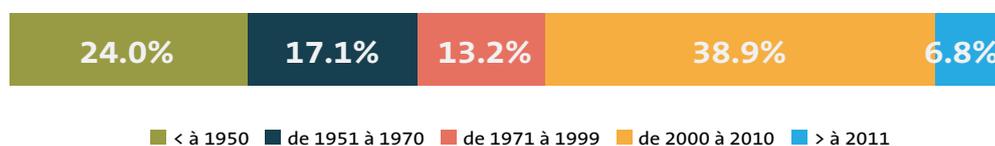
### > Répartition de l'âge du bâti

commune de Maizières-lès-Metz



Source : fichiers fonciers 2014,  
traitement AGURAM

quartier Gare



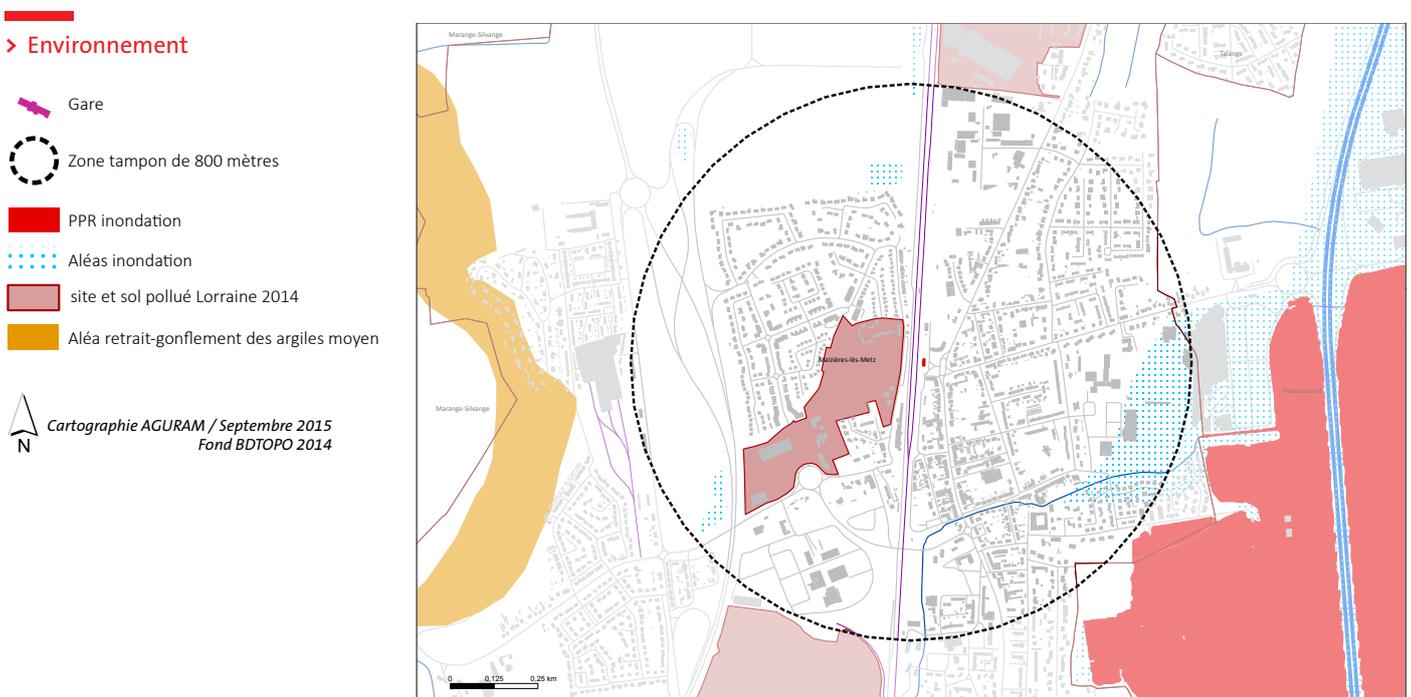
Source : fichiers fonciers 2014,  
traitement AGURAM

## / Un secteur gare fortement urbanisé et des paysages segmentés

La commune de Maizières-lès-Metz et son quartier gare s'inscrivent dans le grand paysage de la vallée de la Moselle. Implantée sur la rive gauche, la commune est traversée par différentes voies de communication qui segmentent ce paysage déjà fortement urbanisé.

Artificialisé à plus de 85%, les espaces naturels au sein du quartier gare sont restreints et se concentrent au nord du quartier Val Madeira et entre la départementale D112f et la voie romaine. Les perceptions visuelles depuis le quartier gare en direction des coteaux boisés du Bois l'Abbé sont également réduites en raison d'une densité bâtie importante. Peu visible depuis la gare, le parc de Brioux permet d'appréhender l'environnement des étangs de la vallée de la Moselle qui constituent un lieu récréatif de loisirs pour les habitants.

Au sein du quartier gare, les aménagements paysagers réalisés dans le nouveau quartier Val Madeira: espaces verts, coulée verte,... au sud de l'opération à proximité de la voie ferrée constituent l'unique parc du quartier gare. Ce nouveau quartier est aussi impacté par des risques de pollutions issues du passé industriel de la commune qui ont été prises en compte et traitées dans le cadre de l'aménagement de la ZAC.



## Profil socio-démographique de la population

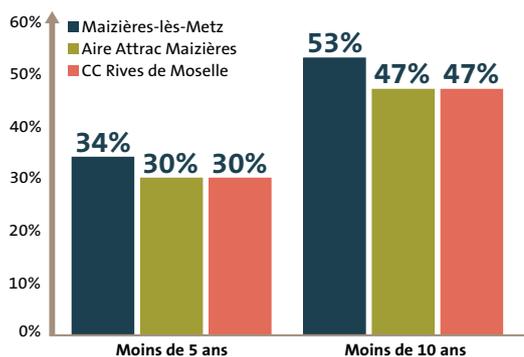
### / Une commune en croissance démographique et jeune

La commune de Maizières-lès-Metz a connu une croissance démographique importante entre 2007 et 2012 (+6,1%, soit 625 habitants), plus importante que la moyenne des communes de la communauté de communes des Rives de Moselle (+3,3%, soit 1 640 habitants) et des communes de son aire d'attraction (+1,4%, soit 1 235 habitants). Cette croissance s'explique pour partie par l'arrivée de jeunes ménages depuis plusieurs années. La répartition de la population par tranche d'âges se démarque des autres territoires en raison d'une part des moins de 20 ans plus importante que les plus de 60 ans. Maizières-lès-Metz peut être qualifiée de commune jeune et populaire avec plus de la moitié des actifs étant employés ou ouvriers (62,3%). Cependant, depuis plusieurs années, la commune enregistre une hausse du nombre d'actifs cadres (+200 cadres entre 2007 et 2012). Parmi l'ensemble des actifs de la commune, 80% travaillent en dehors de la commune, majoritairement sur les territoires de Rives de Moselle et de Metz Métropole.

	Maizières-lès-Metz	Aire d'attraction	Rives de Moselle
Nombre d'habitants 2012	10 862	87 341	50 702
Evolution de la population entre 2007 et 2012	+ 6,1%	+ 1,4%	+ 3,3%
Composantes de l'évolution démographique de la population entre 2007 et 2012 (part des soldes migratoires et naturels)	Naturel + Migratoire +	Naturel + Migratoire -	Naturel + Migratoire +
Indice de jeunesse (-20 ans/+ 60 ans)	122,7	112,7	105,4
Evolution de l'emploi au lieu de travail entre 2007 et 2012	- 6,2%	- 4,9%	- 4,3%
Cadres (2012)	9,8%	9,7%	10,7%
Employés et ouvriers (2012)	62,3%	62,6%	60,2%
Ménages éligibles au PLUS (Prêt Locatif à Usage Social)	61%	59,6%	55,5%

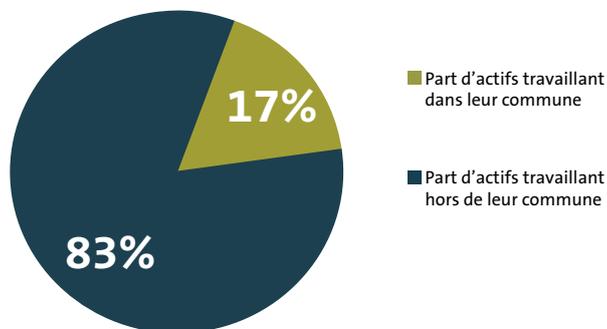
Source : Insee, RP 2012 et Filocom 2013

*Emménagements récents*



Source : Insee, RP 2012

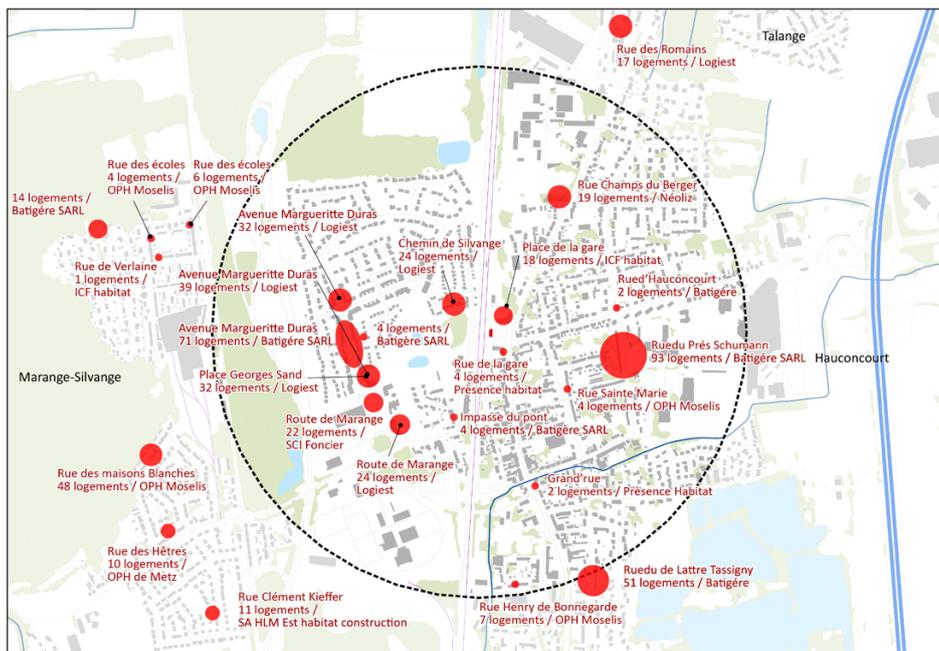
*Localisation du lieu de travail des actifs*



Source : Insee, RP 2012

## / Une diversité des formes urbaines concentrée dans le quartier gare

Le quartier gare de Maizières-lès-Metz concentre un peu moins de la moitié des logements présents sur le ban communal avec une part légèrement plus importante de logements collectifs (53%) conséquence de l'opération Val Madeira. La distribution du parc selon le nombre de pièces est très proche de celle observée sur les communes périurbaines avec un nombre important de grands logements, puisque près de 50% du parc est composé de logements de 5 pièces et plus. La prise en compte des T4 fait grimper la part de grand logement à plus de 70% du parc. Le poids des propriétaires occupants va de pair avec la surreprésentation des logements de grande taille. Par ailleurs, la commune compte également 865 logements sociaux dont 412 logements situés au sein du quartier gare, notamment rue Schumann, impasse Lucie Aubrac et avenue Marguerite Duras.



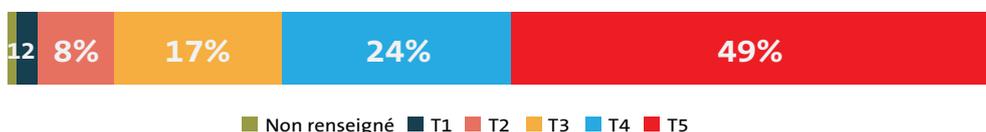
### > Localisation du parc social



Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDTOP0 2014 / Sources : RPLS, DREAL

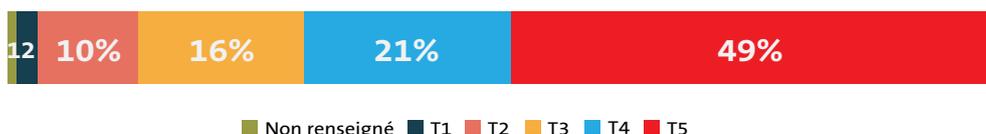
### > Répartition des logements

Commune de Maizières-lès-Metz



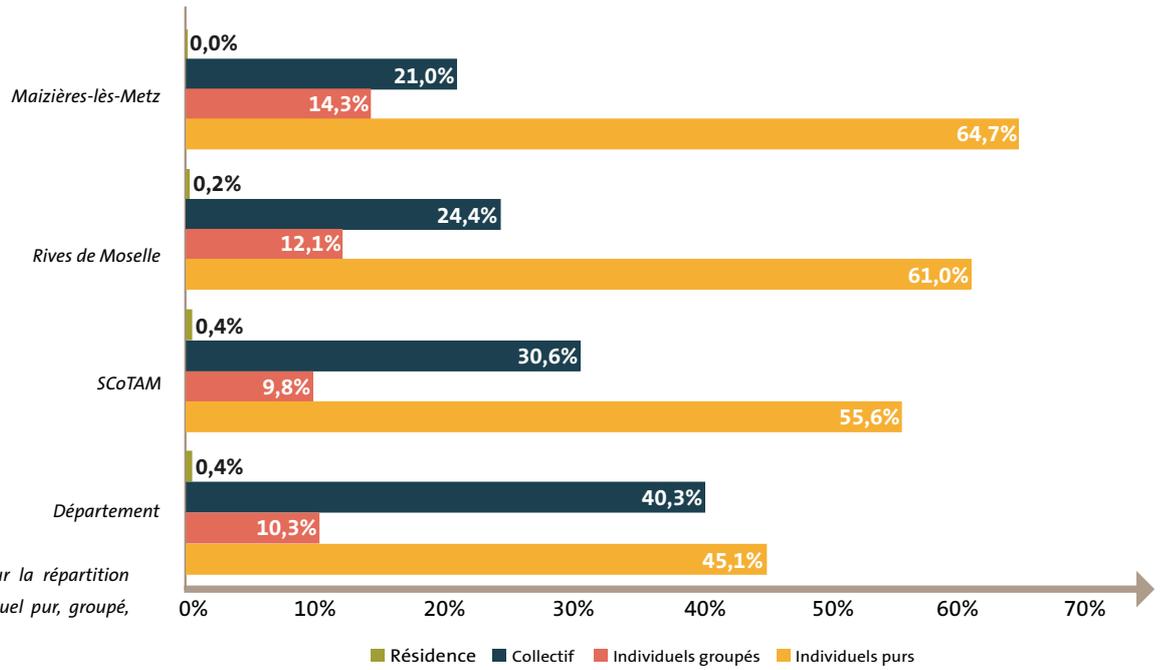
Source : fichiers fonciers 2014,  
traitement AGURAM

Quartier gare



Source : fichiers fonciers 2014,  
traitement AGURAM

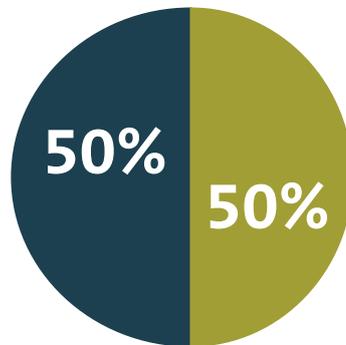
> Typologie des nouveaux logements entre 2003 et 2012



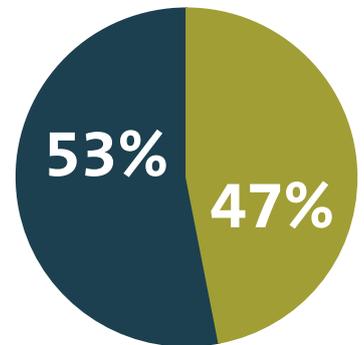
Source : Données SITADEL2 sur la répartition du type de logement : individuel pur, groupé, collectif, résidence

> Répartition entre les logements individuel et collectif

Commune de Maizières-lès-Metz



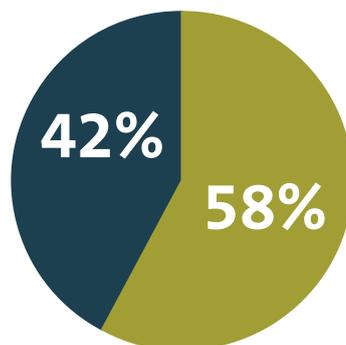
Quartier gare



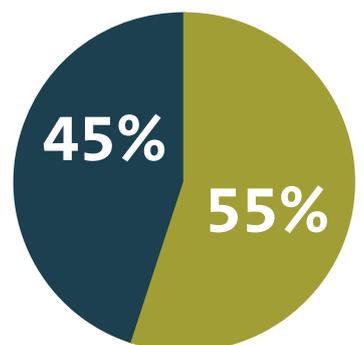
Source : fichiers fonciers 2014, traitement AGURAM

> Statut d'occupation

Commune de Maizières-lès-Metz



Quartier gare



Source : fichiers fonciers 2014, traitement AGURAM

## ■ Intermodalité du quartier gare

### / Une bonne accessibilité routière...

Située dans le prolongement du centre-ville de Maizières-lès-Metz, la gare bénéficie d'une localisation accessible et d'une bonne visibilité. L'aire d'attraction est largement structurée par les axes routiers qui desservent la gare ou ses environs immédiats :

- RD52 permettant l'accès depuis la rive droite de la Moselle (Ennery, Ay-sur-Moselle...),
- RD953 permettant un accès direct depuis Woippy, Talange, Mondelange...
- RD112f et RD52 permettant un accès aisé depuis la vallée de l'Orne. La configuration des lieux (impasse, passage à niveau, stationnement en long...) génère quelques encombrements en heure de pointe.

Ces axes permettent l'accès aux communes voisines et relient la gare à l'A31 (échangeur 35) et la voie rapide D112f. L'important trafic est cependant source de ralentissements en heure de pointe. L'ouverture de la gare des deux côtés des voies renforce son accessibilité depuis le quartier Val Meidera. Il est toutefois à regretter l'absence de signalétique informant de l'accès par l'arrière de la gare.

### / Mais une offre de stationnement saturée

Bien que les Maiziérois représentent environ 70% des usagers de l'aire d'attraction, les deux parkings gare (environ 150 places) sont saturés. En l'absence d'offre TC adaptée (voir ci-après), ces parkings sont indispensables pour les 30% d'usagers venant d'une autre commune, sans parler des abonnés résidants dans l'aire d'attraction secondaire, non pris en compte.

Pour l'heure, l'impact sur les quartiers environnants reste relativement limité :

- le stationnement sur la Grand'Rue et la place Maurice Demange est protégé par une zone bleue, l'immeuble collectif voisin de la gare et le siège de la communauté de communes disposent de parkings réservés à accès contrôlé,
- le petit parc de stationnement situé rue du Parc / rue de Lorraine pourtant distant d'environ 500 mètres à pied,
- le parking du magasin ex Leader Price – Proxiviande est partiellement occupé sauvagement.
- côté Val de Madeira, des véhicules sont garés en nombre hors du parc, sur des délaissés sans doute destinés à devenir des espaces publics ou à être développés (secteur en travaux).

Pour autant, il semble que la situation soit au bord de la rupture et, sur le périmètre des parkings, les comportements inciviques se développent. Par ailleurs, l'aménagement des parkings gare officiels, contraint par le foncier disponible, impose des distances de marche importantes jusqu'aux quais (ou à la passerelle).



Voitures stationnées sur les cheminements piéton du parking gare (côté bâtiment voyageur) – Doc. Aguram



Côté bâtiment voyageurs, le parking est peu qualitatif et les emplacements non marqués à proximité dans l'ancienne cours marchandises – Doc. Aguram



Les stationnements privés situés à proximité de la gare ne semblent pas occupés par les usagers, mais ils sont protégés... - Doc. Aguram

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

Maizières-lès-Metz est la commune la plus peuplée (10 900 habitants) de la communauté de communes des Rives de Moselle qui en compte 50 200 habitants. 88% des abonnés de l'aire d'attraction habitent ce territoire. L'aire d'attraction s'inscrit donc dans un environnement urbain affirmé, desservi par ailleurs par la gare d'Hagondange.

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

Quatre lignes (environ 70 cars quotidiens) desservent l'arrêt le plus proche de la gare (Grand'Rue), situé à environ 200 mètres de la gare. Cette distance est trop importante pour une intermodalité optimale. Il est à noter qu'un ancien arrêt TIM est encore visible sur le parking au nord du parvis.

Ces lignes irriguent différentes communes de l'aire d'attractivité, et la fréquence de l'offre permet des correspondances fortuites, au moins sur les lignes 48 et 49.

L'organisation générale des lignes (parcours, horaires...) reste fonction de besoins scolaires et demeure peu adaptée à des déplacements domicile-travail. Pour mémoire, ce mode n'est pas utilisé en rabattement sur la gare.

### Communes présentant en 2014 un nombre relativement important d'abonnés TER ou d'habitants.

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

\* SNCF, CRL 2014 - fichier abonnés billettique

\* Insee, RGP 2011

Semécourt, Fèves, Norroy-le-Veneur et Plesnois sont desservies vers Maizières-lès-Metz (lignes 75 et 77), mais pas la gare.

Aucune ligne ne dessert les communes d'Hauconcourt, Argancy, Ennery, Trémery et Flévy vers Maizières-lès-Metz.

<sup>12</sup> 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 : le vélo à la traîne ...

La gare étant utilisée majoritairement par une clientèle communale (70% des abonnés recensés<sup>13</sup>), son accessibilité en modes doux est à considérer avec attention.

Ceci est d'autant plus vrai que d'importants secteurs en développement ou en projet sont situés dans un périmètre de 800m à pied<sup>14</sup> autour de la gare :

- site Eiffage : développement d'une friche industrielle,
- secteur de la rue Coluche : évolution d'une zone artisanale vieillissante vers un quartier de logements,
- secteur Val Euromoselle Nord : développement et renouvellement d'une zone d'activités tertiaire et logements.

### Marche à pied

La marche semble ancrée dans les usages (44% des usagers viennent à pied<sup>15</sup>) et nombre de quartiers sont accessibles à moins de 800m à pied : Centre ville, quartiers Plane, Prédélé, la Robinette et Val Madeira. Les aménagements piétons sont globalement de bonne qualité et sécuritaire, notamment à proximité immédiate de la gare (parvis aménagé).

Trois points se dégagent :

- L'ouverture de nouvelles voiries devrait « accrocher » le secteur de la rue Coluche, et dans une moindre mesure Val Euromoselle Nord à ce périmètre de 800m, si les cheminements sont bien traités...
- Côté Val de Madeira, les abords sont peu qualitatifs - mais le secteur est en travaux. Il est à noter que la passerelle SNCF n'est pas accessible aux personnes à mobilité réduite (escalier).
- Les quartiers ouest (Cité les Écart, Maison Blanche) restent hors d'atteinte à pied, même au-delà de 800m, notamment du fait du caractère infranchissable (ou presque) des routes D212e et f.

### Vélo

La communauté de communes des Rives de Moselle dispose d'un réseau de cinq boucles « voies vertes » reliées entre elles par des aménagements « de liaison ». Maizières-lès-Metz est desservie par deux voies de liaison (voir carte), dont l'une passe devant la gare. Il est à noter que :

- À proximité de la gare, l'équipement se limite à des trottoirs partagés, solution peu adaptée à un usage quotidien du vélo comme mode de déplacement à part entière.
- La passerelle publique, située sur l'itinéraire pour traverser les infrastructures ferroviaires (voir plan) n'est pas adaptée pour les vélos (escalier et ascenseur),
- Sur la route de Marange, la voie de liaison n'est pas toujours très sécurisée ou confortable : passage sur les trottoirs (Pont D52), différences de niveaux, empiètement des carottes de sécurité...

Un abri vélo est mis à disposition sur le parvis, mais pas côté Val Madeira. Aucun équipement sécurisé (accès contrôlé) n'existe. Les équipements proposés sont peu utilisés.

Pourtant, considérant la saturation des parcs de stationnement et la part importante des usagers de la gare résidant à moins de 3km de celle-ci (env. 7' à 11' en vélo selon l'entraînement), ce mode paraît parfaitement adapté au contexte et susceptible de résoudre une partie du problème.



Les parcs à vélos situés sur le parvis de la gare, peu abrités, peu sécurisés et peu utilisés – Doc. Aguram

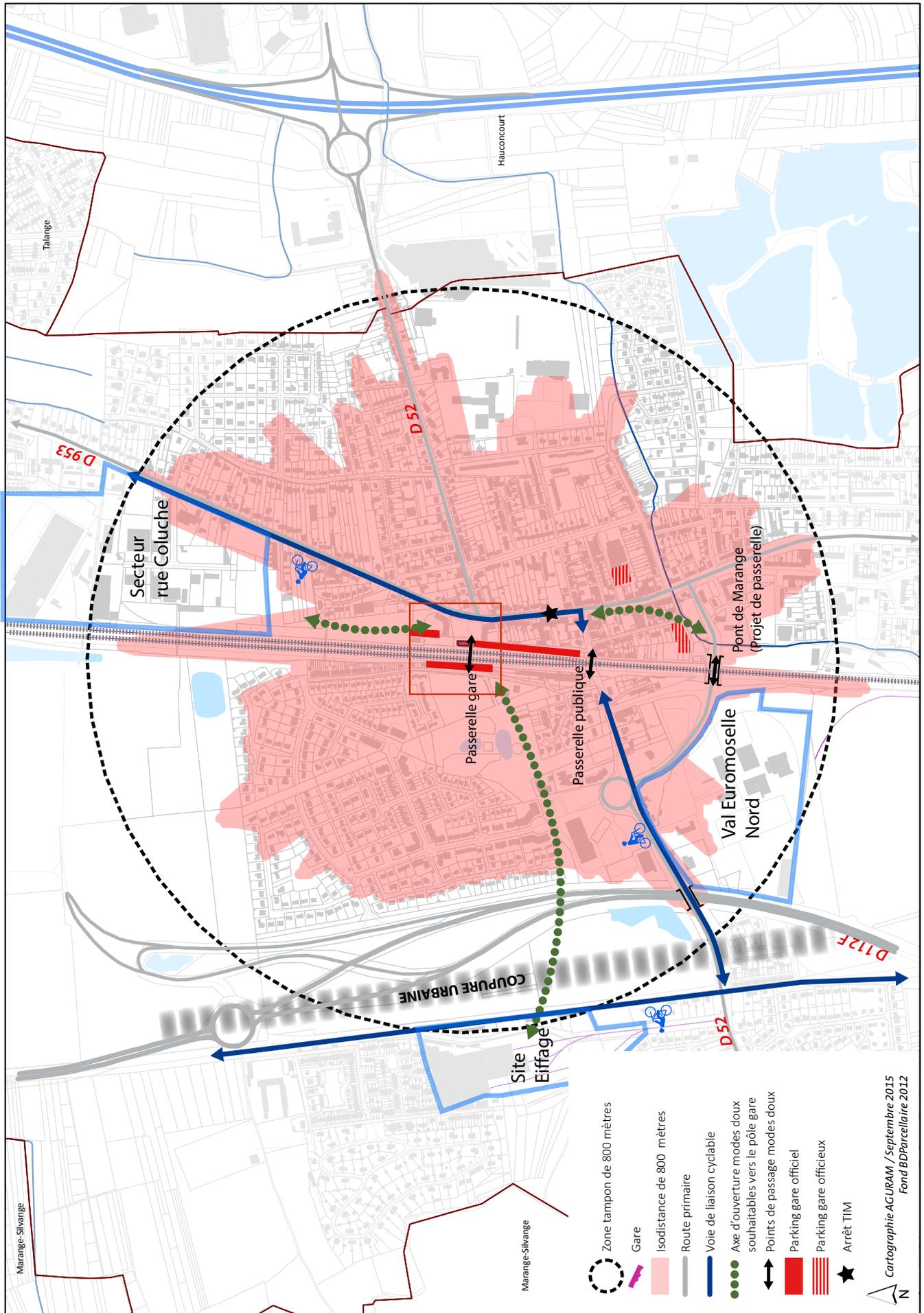


Trottoir partagé à proximité de la gare. Un équipement inadapté à l'usage du vélo comme moyen de transport – Doc. Aguram

<sup>13</sup>Données SNCF / CRL traitées par l'Aguram ; op. cit.

<sup>14</sup>Distance maximale limite d'attractivité piétonne d'une gare.

<sup>15</sup>SNCF / Effia ; op. cit.



## ■ Potentiels de mutations et projets

### / Des emprises mutables stratégiques

En constant développement depuis les années 50, la commune de Maizières-lès-Metz est aujourd'hui presque totalement urbanisée. Elle se partage principalement entre zones urbaines et zones d'activités économiques diverses : industrielles, artisanales, commerciales et de loisirs.

Le secteur gare dispose de quelques réserves foncières, déjà identifiées au sein du PLU en vigueur. Ces espaces font l'objet de réflexions, voire de projets d'aménagement pour certains.

Situé à proximité immédiate de la gare, le site de l'ancienne halte ferroviaire et la zone d'activités s'inscrivant dans son prolongement font l'objet d'une attention particulière par la municipalité. Pendant du quartier Val Madeira, ce territoire situé à l'est de la voie ferrée constitue une emprise mutable à fort enjeu pour la commune. Ce vaste espace revêt un rôle stratégique pour le développement et le renforcement du quartier gare.

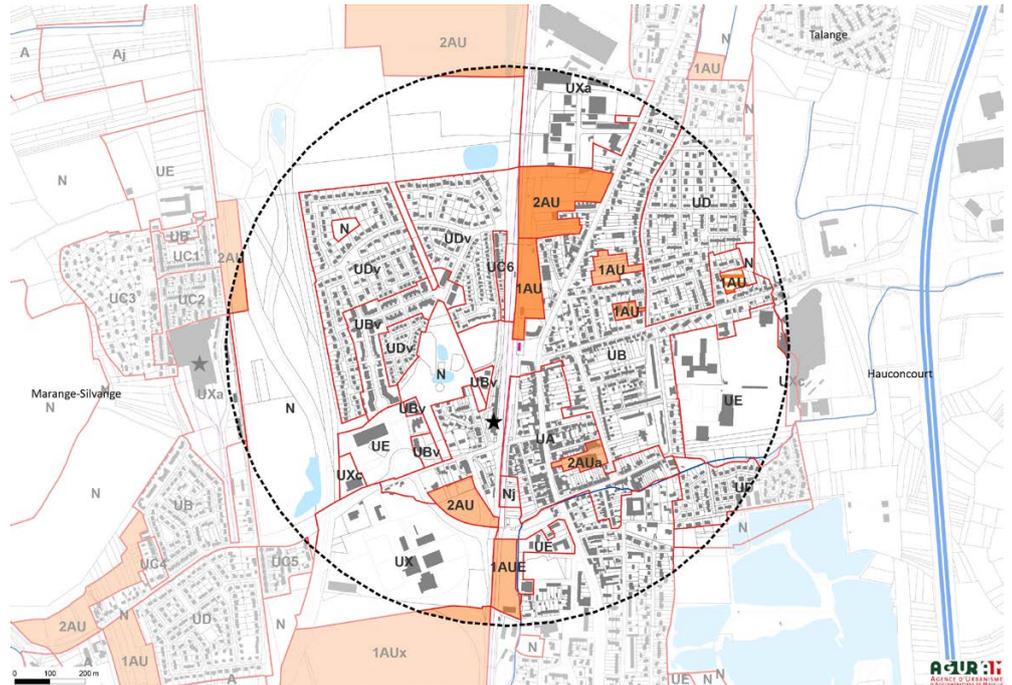
Au sein du centre-ville, si le front de rue exprime une certaine densité, l'arrière de la voie principale recèle encore un potentiel d'intensification et de renouvellement de son tissu urbain : mutation des occupations bâties les moins denses, utilisation des dents creuses et de cœurs d'îlots non exploités.

Les grandes infrastructures traversant la commune, en dehors de l'A31 et de l'A4, ont généré des délaissés pouvant pour certains être valorisés. Ainsi la voie ferrée, largement urbanisée sur ses franges, offre encore quelques ressources foncières à exploiter, notamment près de la gare avec des reliquats de friches : ferroviaire au nord-ouest de la route de Thionville et industrielle rue de Silvanche à l'ouest des voies. De même, la départementale D112f, infrastructure viaire subdivisée en plusieurs tronçons, forme une large coupure urbaine entre Val Madeira et les quartiers ouest. Bien qu'il subsiste des délaissés de terrains, potentiellement constructibles le long de la voie romaine, le réseau de haute tension qui les surplombe conditionne grandement leur urbanisation.

Les zones d'activités artisanales et industrielles qui entourent le quartier gare constituent des emprises stratégiques pour le développement de la commune et son quartier gare. Ces zones d'activités forment de vastes enclaves dans la structure urbaine de la ville. Toutefois, elles peuvent faire l'objet d'un renouvellement urbain.

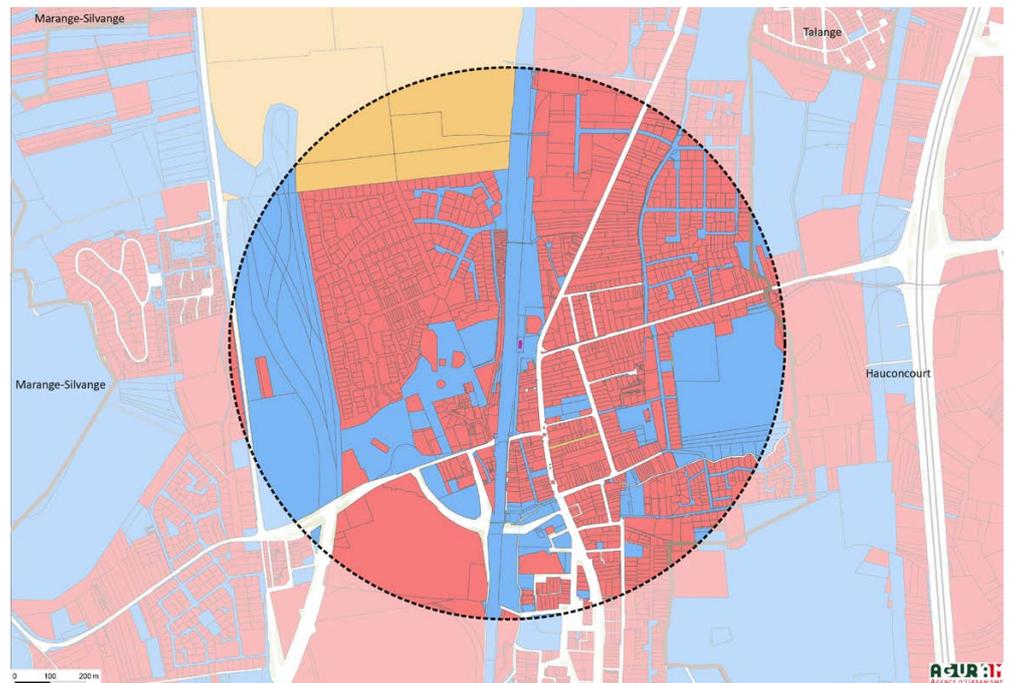
> **Zonages PLU**

-  Gare
-  Zone tampon de 800 mètres
-  Zonage PLU
-  Zone AU
-  Secteur en projet
-  Site potentiellement mutable ?
-  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



## ■ Mobilité : Enjeux et Préconisations

### / Enjeux : Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle et s'affranchir des coupures urbaines de la commune.

**CONSTATS** : Une gare située au centre de la commune, mais une accessibilité contrainte par de multiples coupures urbaines et infrastructurelles qui ne facilitent pas la mobilité et les échanges intermodaux.

- Une bonne accessibilité à la gare depuis le centre, contrainte par un trafic de transit croissant. Dans un milieu urbain contraint, la gare est située à la croisée de routes départementales qui la relie au centre-ville et aux communes voisines. Ces axes supportent cependant un fort trafic de transit notamment en connexion avec le réseau autoroutier (A31 et A4) proche. L'itinéraire transversal est-ouest n'est quant à lui assuré que par un seul pont de Marange, unique point de franchissement des voies ferroviaires sur le ban communal.
- Une saturation des aires de stationnement autour de la gare et une dépose minute perfectible. Les parkings situés de part et d'autre des voies ne répondent qu'en partie aux besoins de stationnement. En pratique, les usagers se garent dans un périmètre toujours plus large autour de la gare, avec un impact parfois important sur le confort des usagers et la qualité de vie des quartiers environnant. Le renforcement de l'offre ferroviaire en gare de Maizières-lès-Metz conduit à une croissance constante de sa fréquentation, sans solution simple identifiée.
- Une gare mal connectée aux réseaux de transports en commun. Quatre lignes du réseau interurbain TIM, desservent le centre-ville, mais l'offre (fréquence et horaires) n'est pas adaptée aux besoins et pratiques des voyageurs ferroviaires. Les arrêts sont en outre trop éloignés de la gare (200m) pour permettre une réelle intermodalité avec la desserte ferroviaire.
- Une accessibilité modes doux difficile, notamment depuis les quartiers ouest. Plus de la moitié des abonnés viennent à pied à la gare, mais peu à vélo. L'absence d'un véritable maillage cyclable connecté à la gare n'est sans doute pas étranger à cette situation. Le faisceau ferroviaire limite l'accessibilité depuis les quartiers ouest, d'autant plus que les passerelles piétonnes enjambant les voies ferrées ne sont pas cyclables, ou accessibles aux PMR (passerelle gare).

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS** : Renforcer l'accessibilité multimodale à la gare, et notamment favoriser les modes doux.

#### • Pacifier la circulation des voies d'accès à la gare

Améliorer la hiérarchie du réseau pour soulager les voies d'accès à la gare du trafic de transit :

- Imaginer une nouvelle transversale est-ouest au nord de la commune pour renforcer le maillage de voirie de part et d'autre de la voie ferrée vers le parc Waligator et la zone de loisirs d'Amnéville,
- Envisager un bouclage de voiries au nord depuis la gare vers la route départementale 953.

#### • Repenser l'organisation du stationnement

- Développer l'offre de stationnement en lien avec l'aménagement du secteur nord de la gare,
- Réévaluer les modalités d'accès au stationnement et questionner le modèle économique de l'offre proposée en lien avec les attentes communales : payant/gratuit, surface (consommation foncière)/structure (cher), services développés (info. dynamique, réservation,....)/aménagement à minima...,
- Améliorer la signalétique d'approche des parcs de stationnement,
- Aménager des déposes-minutes fonctionnelles des deux côtés du faisceau de voies

#### • Développer une alternative TC aux modes individuels (motorisés ou non) adaptée aux besoins

- Evaluer la faisabilité d'une desserte TC de la gare dans le cadre d'une offre urbaine plus large (C.C. Rives de Moselle), et en coordination avec une éventuelle desserte de la gare d'Hagondange,
- Envisager une desserte TC dans le cadre de services spécifiques, du type navette gare régulière ou à la demande.

#### • Mieux connecter les réseaux de transports en commun avec la gare

- Assurer la cohérence horaire entre l'offre ferroviaire et les services des dessertes TC existant (TIM).
- Réaménager la place de la gare pour permettre un véritable échange avec les réseaux TC existant (sous réserve d'une cohérence horaire) ou à venir.

#### • Concevoir des maillages cohérents piétons vélo, et assurer les accès à la gare

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

- Développer un véritable réseau de pistes cyclables au sein de Maizières-lès-Metz, en connexion avec la gare,
- Permettre un franchissement PMR et cyclable du faisceau de voies,
- Repenser l'aménagement de la place de la gare pour optimiser tous les échanges intermodaux : Train-Automobile-Bus TC-Deux roues, Vélo-Piétons, privilégier le confort des modes non motorisés et assurer l'accessibilité et la sécurité des PMR.

# MOBILITE



Renforcer l'accessibilité à la gare, favoriser la qualité des échanges intermodaux, faciliter la dépose minute et les déplacements alternatifs tel que les modes doux.

Pacifier la circulation des voies d'accès à la gare

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

Franchissement viaire existant (ponts)

Repenser les parcs de stationnement de la gare avec celui du centre bourg

P Dépose minute à créer

Mieux connecter les réseaux de transport en commun avec la gare



Concevoir des maillages cohérents piétons vélo, et assurer les accès à la gare

- Liaisons douces existantes
- Franchissement piéton existant (passerelles)
- Principes de bouclage modes doux

## ■ Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

### / Enjeux : Poursuivre la densification du secteur gare et optimiser les tissus urbanisés de la commune

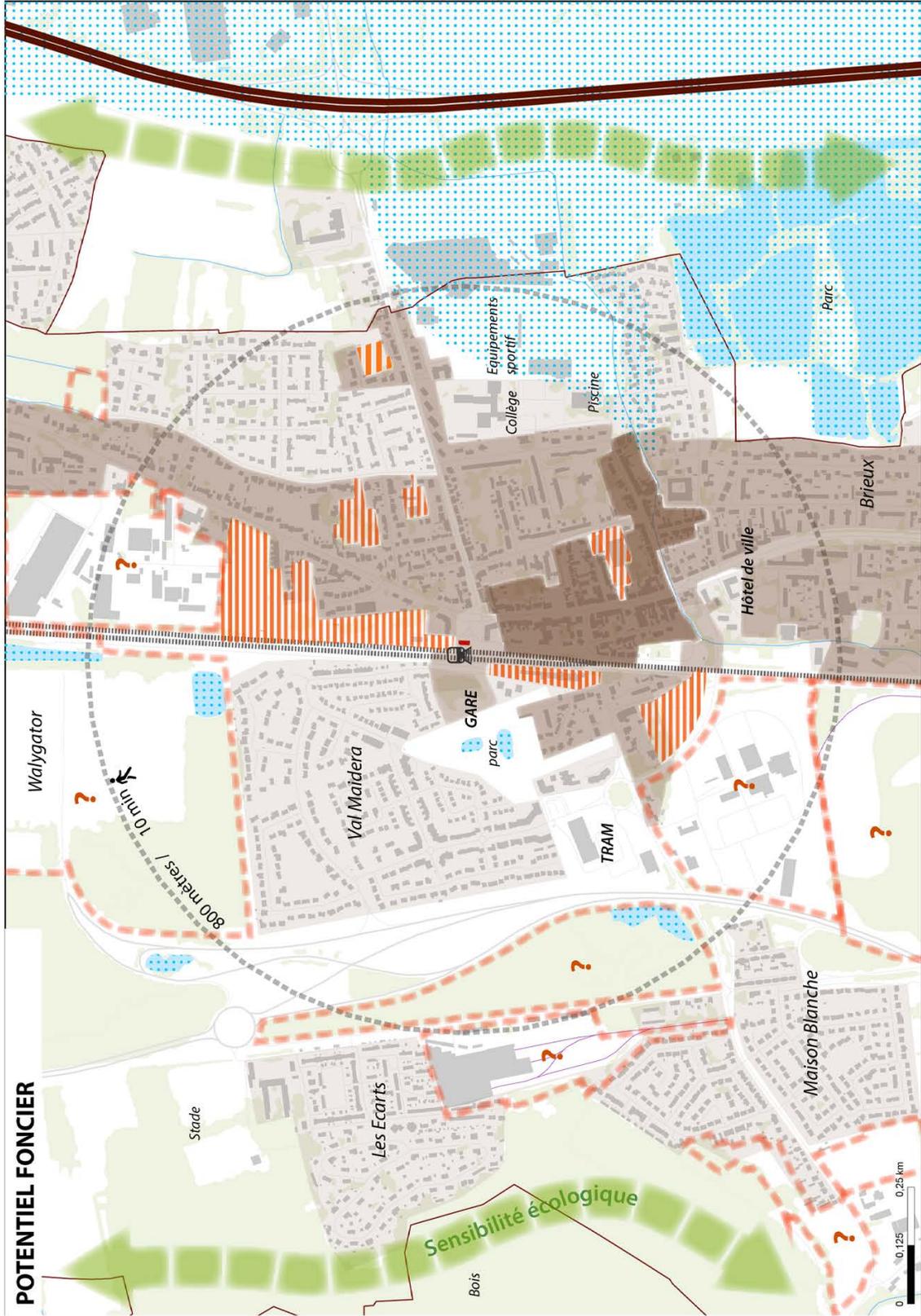
**CONSTATS** : Des opportunités foncières à exploiter à proximité de la gare, un potentiel de densification à rechercher dans les secteurs hétérogènes de l'enveloppe urbaine existante.

- Une commune largement urbanisée avec un potentiel foncier limité autour de la gare : la situation de la gare à l'interface entre un centre-ville largement urbanisée et le nouveau quartier de Val Madera en voie d'achèvement a fortement exploité le potentiel foncier de part et d'autre de la voie ferrée.
- Un territoire communal traversé par des infrastructures offrant des délaissés : les infrastructures traversant le quartier gare, la voie ferrée et la départementale D112f, offrent encore quelques ressources foncières potentiellement exploitables. Il s'agit de reliquats de friches au nord-ouest de la route de Thionville, rue de Silvange ou encore le long de la voie romaine.
- Un centre urbain étendu et hétérogène avec des opportunités de densification à saisir : le centre-ville issu du noyau villageois historique présente une structure urbaine hétérogène presque totalement urbanisée. Même si le front de rue exprime une certaine densité, l'arrière de la voie principale recèle encore un potentiel d'intensification et de renouvellement de son tissu urbain : mutation des occupations bâties les moins denses, utilisation des dents creuses et de cœurs d'îlots non exploités.
- Val Madera : un nouveau quartier fortement urbanisé enfermé dans des limites urbaines strictes : le nouveau quartier Val Madera, déployé de la voie ferrée à la départementale D112f occupe l'ensemble de ce secteur, un reliquat d'activités industrielles rue de Silvange peut encore faire l'objet d'un renouvellement urbain. Au sud de la route de Marange l'entreprise « Kronimus » limite tout développement urbain vers le sud. Seul le secteur de l'hôpital de jour pour enfants offre encore des possibilités de densification, en particulier au droit de l'aire de stationnement .
- Les quartiers ouest éloignés et difficilement accessibles depuis la gare : les quartiers ouest de la Cité des Ecart, des Vieilles Colonies, et de Maison Blanche, distant de 2,5 et 1,5 km de la gare sont reliés au centre par l'unique route de Marange. Enclavés entre la voie romaine et les hauteurs du bois l'Abbé, ces quartiers conservent encore des possibilités de développement à l'ouest de Maison Blanche de part et d'autre de la route de Marange.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS** : Conforter l'urbanisation autour de la gare, rechercher toutes les opportunités de densification pour prolonger le centre au nord de la gare.

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du quartier gare**
  - 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 existant.
  - 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 potentiel de développement urbain de la commune**
  - Poursuivre l'intensification urbaine par des extensions dans un rayon proche de la gare.
  - Maintenir la diversification de l'offre logement au sein de la commune.
  - Anticiper les éventuelles mutations des zones d'activités artisanales et industrielles.

# POTENTIEL FONCIER

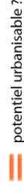


Poursuivre la densification du secteur gare et optimiser les tissus urbains de la ville

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



Réinterroger le potentiel de développement urbain de la commune



Zones de développement potentiel ?

- Centre historique
- extension urbaine
- Aléa inondation

## ■ Fonctions urbaines : Enjeux et Préconisations

### / Enjeux : Rééquilibrer la centralité communale autour du secteur gare et assurer la diversité des fonctions urbaines du nord de la ville

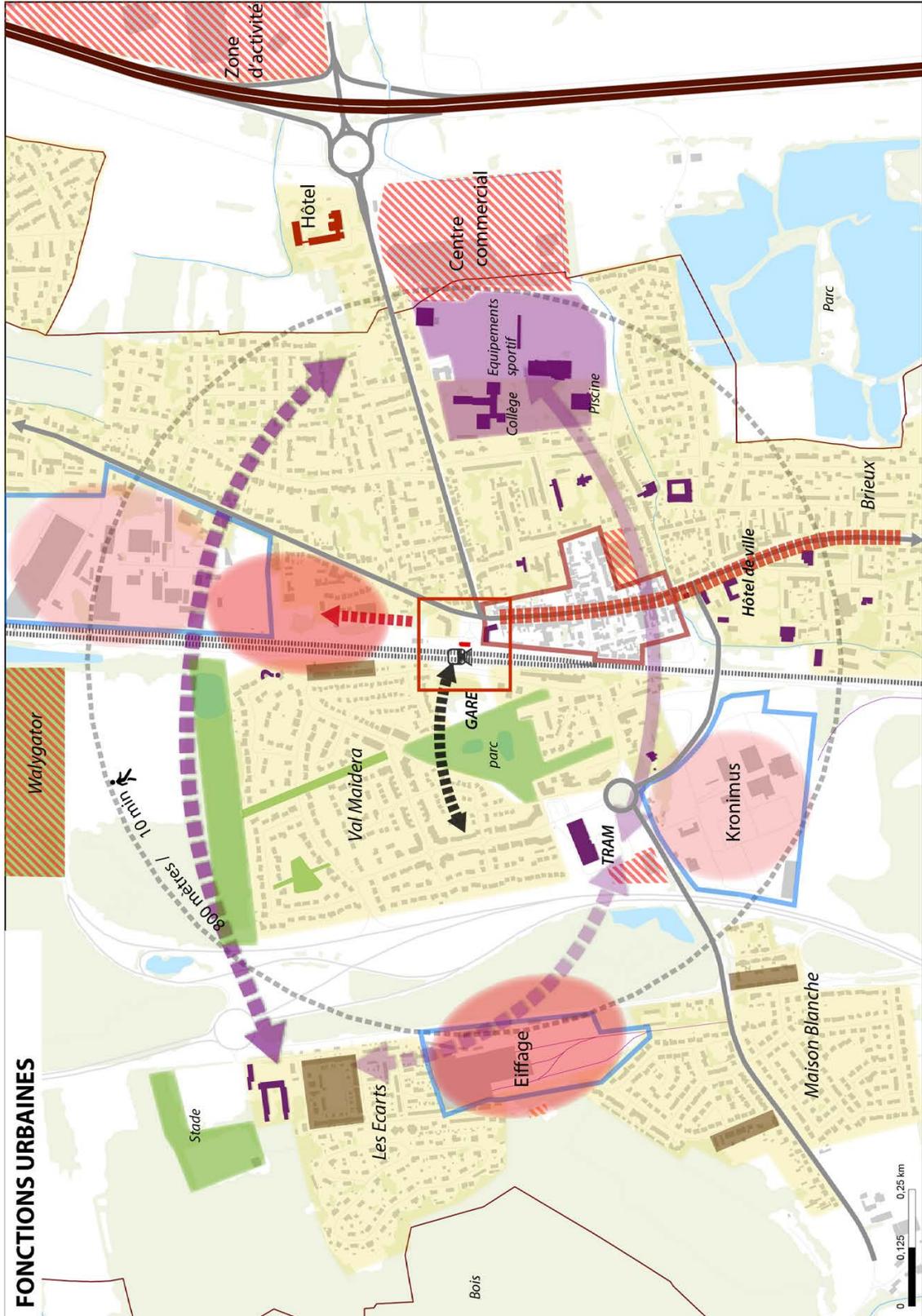
**CONSTATS :** Une gare intégrée aux tissus urbains, mais peu structurante pour la vie urbaine de la commune en marge des activités du centre-ville.

- Une gare bien insérée à la structure urbaine, lisible depuis les rues principales du centre: implantée à la convergence des trois rues principales, la gare est aisément identifiable depuis les voies publiques du centre-ville.
- Une gare dans le prolongement nord du centre de vie et des activités du village : les commerces et services se sont développés le long de la rue principale (D953) au sud de la gare. Le centre commercial « Leclerc » situé sur la commune d'Hauconcourt, constitue une autre polarité commerciale en entrée de ville, à l'est. La gare implantée entre ces deux pôles n'a pas généré de centralité.
- Des équipements développés à l'écart de la gare à l'exception de l'hôtel de communauté: les équipements communaux (Mairie, Ecoles, Médiathèque, Salle des Fêtes, ...) ainsi que le collège se sont implantés autour du noyau historique indépendamment du quartier de la gare. L'espace culturel «LE TRAM», édifié à l'ouest du quartier de Val Maidera, est difficilement accessible depuis la gare, contraint par le franchissement du faisceau ferroviaire assuré par une simple passerelle métallique. Seul l'hôtel de communauté, établi sur la place de la gare concourt au statut de centralité du quartier.
- Val Maidera un renouvellement urbain qui rétablit le rôle central de la gare dans la commune : le projet de Val Maidera a permis de combler une partie de la vaste coupure urbaine entre les quartiers et de rétablir la gare dans une position urbaine centrale. Ce quartier demande à être conforté dans sa relation avec la gare.
- Des secteurs d'activités présents à proximité du secteur gare mais peu valorisant : les trois sites d'activités artisanales et industrielles qui entourent le secteur gare, forment de vastes enclaves dans la structure urbaine de la ville. Leur caractère industriel s'oppose au développement résidentiel de la commune.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS :** Promouvoir l'attractivité du quartier gare et le conforter comme partie intégrante des fonctions urbaines de la ville.

- **Affirmer la centralité de la gare comme une des polarités fonctionnelles de la commune**
  - Profiter du positionnement de la gare pour asseoir ce quartier comme polarité urbaine majeure.
- **Rendre le pôle gare économiquement attractif et élargir le centre de vie vers le nord**
  - Promouvoir l'implantation d'activités, de commerces et de services au sein du quartier gare et prolonger le linéaire commercial au nord.
- **Renforcer les fonctions urbaines du quartier de Val Maidera en liaison avec le pôle Gare**
  - Parfaire le quartier de Val Maidera par de nouvelles fonctions urbaines en synergie avec le développement de nouvelles activités de services et de commerces autour du pôle gare.
- **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.

# FONCTIONS URBAINES



## AFFIRMER LE RÔLE DE LA GARE COMME PARTIE INTÉGRANTE DES FONCTIONS URBAINES

. Rendre le pôle gare économiquement attractif et élargir le centre de vie vers le nord



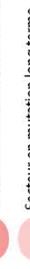
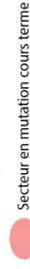
. Renforcer les fonctions urbaines du quartier de Val Maidera en liaison avec le pôle Gare



. Rééquilibrer l'offre d'équipement dans les quartiers nord de la gare



. Anticiper les éventuelles mutations d'activités, artisanales ou industrielles



Secteur en mutation cours terme

Secteur en mutation long terme

- Centre historique
- Paysage patrimonial
- Activités commerciales
- Linéaire commercial
- Pôle équipement
- Activités
- Tissu urbain

## ■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

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

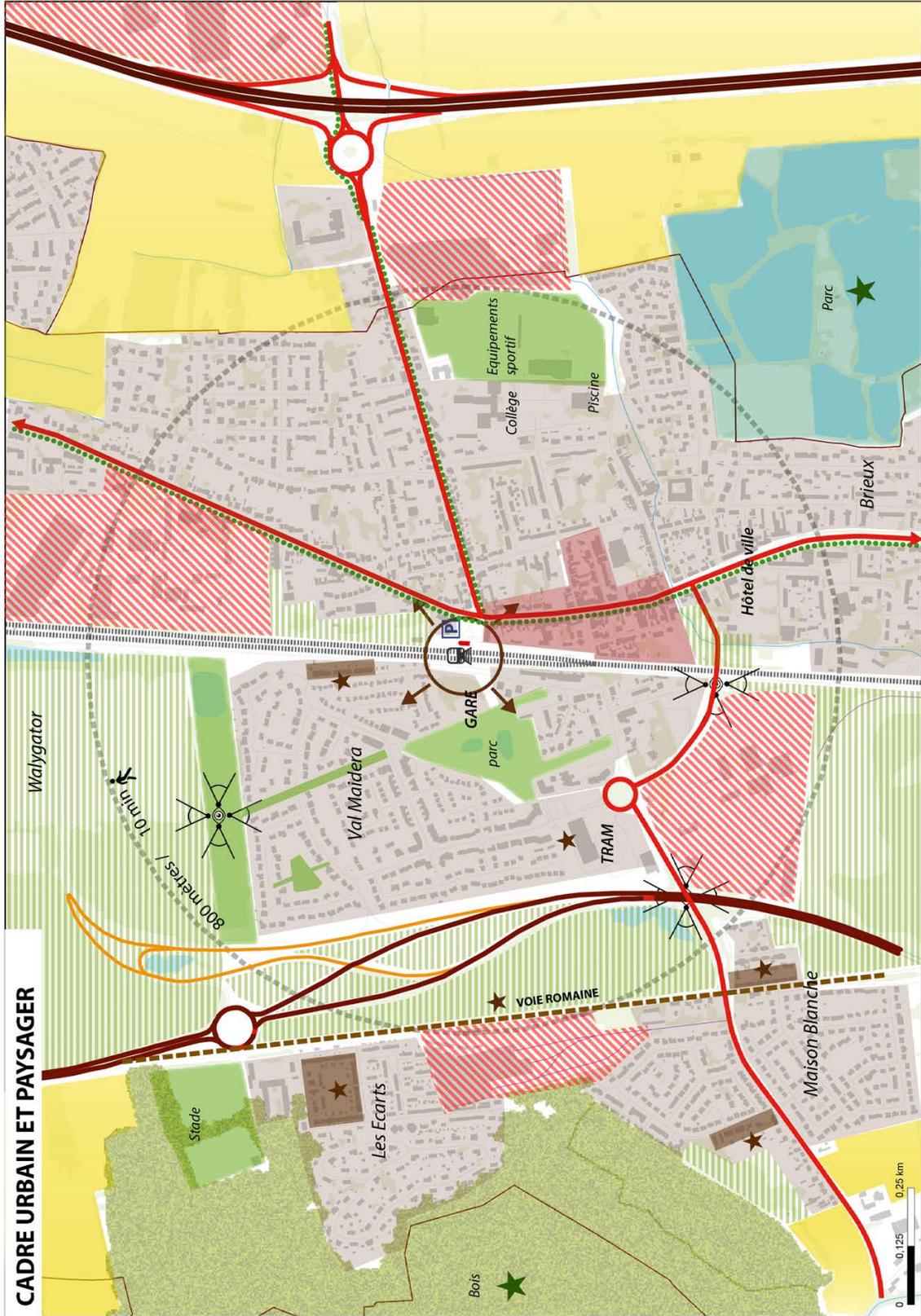
**CONSTATS :** Un quartier gare, au centre d'une structure urbaine sans identité forte, où se côtoie des ambiances paysagères singulières : urbaines, industrielles, infrastructurelles dissocié de l'environnement naturel du territoire de la vallée de la Moselle.

- Des paysages urbains hétérogènes au centre et de plus en plus standardisés en périphérie:
  - Le centre historique et le quartier gare juxtaposent des constructions d'époque et d'architecture différentes. Cette typologie urbaine hétérogène ne forge pas d'identité patrimoniale particulière à la ville.
  - A l'arrière des voies principales, différents quartiers associent équipements, habitat ouvrier, immeubles collectifs, pavillons, et des lotissements composent une morphologie périurbaine plus standardisée.
  - A l'ouest le quartier Val Maidera dessine un aménagement urbain d'ensemble plus homogène. Conçu autour d'un parc ce quartier associe à un habitat diversifié, des commerces et des équipements.
- Un paysage industriel encore présent en périphérie de la gare : Même si l'image emblématique des hauts fourneaux a aujourd'hui disparu, la commune garde toujours des éléments de son paysage industriel. Les silos de l'usine Kronimus, l'usine Eiffage de construction métallique, et la zone d'activités industrielle nord, s'imposent encore dans le paysage urbain, mais la rudesse de leurs abords nuit à la qualité des quartiers qui les environnent.
- Un paysage infrastructurel, ferroviaire et routier très prégnant et parfois dévalorisant : Les infrastructures routières et ferroviaires, qui entourent la gare, sont omniprésentes dans le paysage de la ville. Les délaissés des voiries et les franges du réseau ferré donnent une impression de friche végétale peu soignée qui dévalorise l'image de la ville.
- Un grand paysage peu lisible depuis la gare, mais un paysage de proximité végétal varié à valoriser : Les seuls éléments naturels du grand paysage lisibles sont les hauteurs du Bois l'Abbé à l'horizon ouest. Le paysage de proximité du quartier gare revêt différents aspects. Les espaces verts publics (places, rues, parc...) et des parcelles privées aux plantations arbustives offrent une réelle présence végétale au cœur de la ville, mais qui ne génère pas une véritable trame paysagère.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS :** Conforter la structure urbaine et paysagère de la commune pour renforcer son identité et son attractivité en créant un véritable maillage vert qui invite à la découverte de la ville et de son territoire s'appuyant sur un quartier gare plus accueillant.

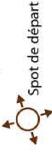
- **Repenser la gare au cœur d'une structure urbaine qui affirme son identité**
  - Homogénéiser, densifier et recoudre les tissus urbains du quartier gare.
    - > Reconquérir les terrains en friches au nord de la gare et renouveler et réhabiliter les poches d'habitat ancien au centre-ville et le long des voies d'accès principales à la gare.
  - Reconsidérer l'usage collectif de la place de la gare comme lieu de centralité urbaine.
    - > Retrouver une identité à la place de la gare comme lieu emblématique de rassemblement et d'animation urbaine au cœur de la ville.
  - Mettre en valeur la diversité architecturale du centre-ville et affirmer les édifices publics.
    - > Protéger et restaurer les éléments de patrimoine bâti en respectant l'intégrité architecturale des constructions dans leur conception d'origine.
- **Conforter l'identité paysagère et urbaine de la ville et développer un maillage vert.**
  - Elaborer une réflexion globale de trame verte, qui associe tous les éléments du paysage public et privé : places, parcs, jardins, rues, pour maintenir une biodiversité ordinaire au cœur de la ville.
  - Reconquérir les friches végétales aux abords des infrastructures ferroviaire et routière.
  - 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 combinés à la trame verte du SCoTAM.
  - Requalifier les abords des usines et des secteurs d'activités pour mieux les magnifier et les mettre en valeur au sein du tissu urbain résidentiel de la ville.
  - Affirmer « LE TRAM » comme élément identitaire de la ville emblématique de son paysage culturel et de son rayonnement territorial en facilitant son accessibilité depuis la gare.

## CADRE URBAIN ET PAYSAGER



## CONFORTER L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET URBAIN EN S'APPUYANT DU RÔLE DE LA GARE

Repenser la gare au cœur d'une struct urbaine qui affirme son identité



Conforter l'identité paysagère et urbain de la ville et développer un maillage vi



- Centre historique
- Paysage patrimonial
- paysage urbain
- Paysage industriel / activité
- Paysage infrastructurel
- Parc / équipements
- Paysage de friche
- Paysage agricole ouvert
- Paysage des étangs
- Grand paysage/ bois l'abbé

## ■ Espaces publics : Enjeux et Préconisations

/ **Enjeux : réaliser des espaces publics partagés qui assurent le maillage, les équipements collectifs. Reconstituer une place de la gare multimodale, emblématique de la centralité urbaine de Maizières-lès-Metz**

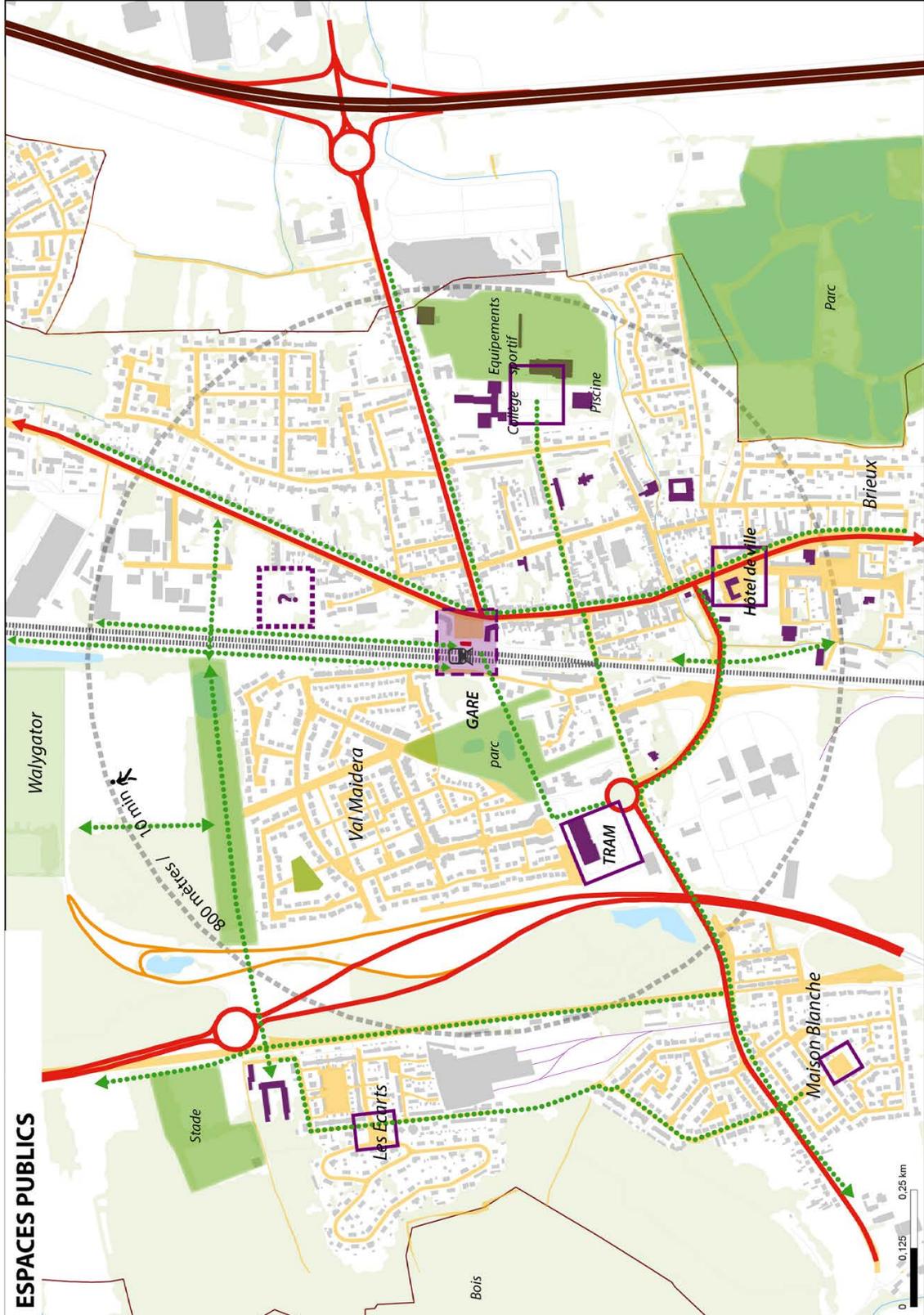
**CONSTATS : Des espaces publics urbains routiers, encombrés par l'automobile, qui desservent les qualités urbaines et paysagères de la ville. Une place de la gare qui n'endosse pas son rôle symbolique de centralité et d'identité urbaine pour la ville.**

- Une place de la gare qui ne joue pas son rôle de centralité urbaine et de pôle d'échange intermodal : au centre de la commune, la place de la gare présente un aménagement morcelé qui ne remplit pas toutes les fonctions d'échanges intermodales et de représentations urbaines. Occupée par un grand giratoire, la place est divisée par la desserte automobile et n'assure pas les échanges avec les transports en commun. L'organisation actuelle de son espace n'est pas conçue comme un lieu de rassemblement, un espace symbolique de représentation et de centralité pour la ville.
- Une conception des rues trop routière, peu propice aux piétons et aux vélos: les rues principales qui traversent la ville et convergent vers la gare présentent un aménagement encore routier : la place de la voiture domine l'espace public au détriment des espaces réservés aux modes doux. Le réseau secondaire demeure également très fonctionnel, la voie de circulation et les espaces de stationnement omniprésents n'invitent pas à la déambulation urbaine.
- Des équipements administratifs et collectifs peu mis en valeur le long de la Grand Rue: les équipements communaux et intercommunaux (Mairie, médiathèque, hôtel de communauté) présents le long de la Grand Rue sont peu lisibles. De même que pour la gare, ces édifices institutionnels ne sont pas réellement mis en valeur par un aménagement spécifique qui affirme leur statut d'équipements publics de la ville.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Requalifier les espaces publics du quartier gare et sa place. Reconquérir et réorganiser les rues et les places en faveur des piétons et des vélos en valorisant les équipements communaux pour affirmer l'identité urbaine de la ville.**

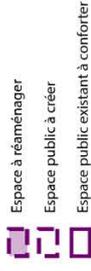
- **Réaménager l'espace devant la gare comme une véritable «Place de la Gare» multimodale.**
  - Réorganiser l'espace et étendre la place sur l'ensemble de l'espace qui incorpore le giratoire .
  - Imaginer un nouveau système desserte automobile de circulation plus claire entrant et sortant.  
Faciliter l'intermodalité : automobile, transports en commun, vélo et piéton
    - > Créer des déposes minutes taxi auto autour de la place. Développer le stationnement, envisager la création d'un parking relais pour compléter l'offre de stationnement.
    - > Imaginer une station pour les bus sur la place agrégée à un giratoire traversant plus urbain.
    - > Compléter la desserte deux roues en intégrant des pistes cyclables sur les voies principales.
    - > Faire une place piétonne accueillante ludique: éclairage, mobilier urbain, aire de jeux ...etc.
- **Assurer un partage équitable de l'espace public en faveur de modes doux.**
  - Rééquilibrer l'aménagement des espaces publics aux besoins des usagers piétons dans les rues principales en complément des commerces de proximité du centre-ville.
  - 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, particulièrement vers les quartiers Ouest de Val Mairera, Maison Blanche et la Cité des Ecartés.
  - Développer les maillages piétons deux-roues depuis la gare vers les itinéraires de découverte du territoire naturelle de la vallée de la Moselle.
- **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... etc.

## ESPACES PUBLICS



Requalifier les espaces publics du quartier gare et de sa place.  
Reconquérir et réorganiser les rues et les places en faveur des piétons et des vélos en valorisant les équipements communaux pour affirmer l'identité urbaine de la ville

• Réaménager l'espace devant la gare comme une véritable «Place de la Gare» multimodale



Assurer un partage équitable de l'espace public en faveur des modes doux



• Valoriser les équipements communaux par un maillage d'espaces publics qui affirme l'identité urbaine collective de la ville



maillage mode doux



---

**Directeur de la publication:** Patricia Gout

**Etude réalisée par:**

Maël Tillard - mtillard@aguram.org

Fabien Soria - fsoria@aguram.org

André Morand - amorand@aguram.org

**Infographie, cartographie:**

Kévin Rodeghiero - krodeghiero@aguram.org

Sébastien Dieudonné - sdieudonné@aguram.org

**Crédits photos:** AGURAM

[www.aguram.org](http://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](mailto:contact@aguram.org) / [www.aguram.org](http://www.aguram.org)