



Valoriser et (re)composer les espaces Gare

Gare de Metz-Nord

Sommaire

1	Préambule _____	4
2	Un quartier du cœur d'agglomération _____	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 _____	16
6	Intermodalité du quartier gare _____	18
7	Enjeux et Préconisations _____	22

En partenariat avec



Sommaire

1	Préambule	4
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
2	Metz-Nord, un quartier du cœur d'agglomération	6
	Un pôle urbain d'équilibre en appui du cœur d'agglomération	
3	La gare de Metz-Nord au sein du réseau ferroviaire régional	7
	Une aire d'attraction restreinte à Metz ?	
	Une offre cadencée revue à la hausse	
	Attractivité de l'offre	
	Usages connus et implications concernant les conditions d'accès à la gare	
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare	13
	Cadrage communal	
	Un quartier gare diversifié sans polarité forte	
	Un développement urbain contraint à la mutation existant	
	Un secteur gare fortement urbanisé avec une présence végétale concentrée au nord	
5	Potentiels de mutation et projets	16
	Un potentiel de densification fortement restreint	
6	Intermodalité du quartier gare	18
	Une bonne accessibilité routière	
	Une offre de stationnement saturée	
	Le Met' : une desserte en trompe l'œil	
	Modes doux : des bases à conforter ?	
	Synthèse et enjeux	
7	Enjeux et Préconisations	22
	Mobilité	
	Densité et potentiel foncier	
	Fonctions urbaines	
	Cadre urbain et paysager	
	Espaces publics	

■ Préambule

/ Contexte de l'étude

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

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

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

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

/ Objectifs

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

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

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

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

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

i Rappel

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

i Définition du quartier gare

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

> Cible 5.2 du DOO

Extrait DOO page 65 et 66



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

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

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

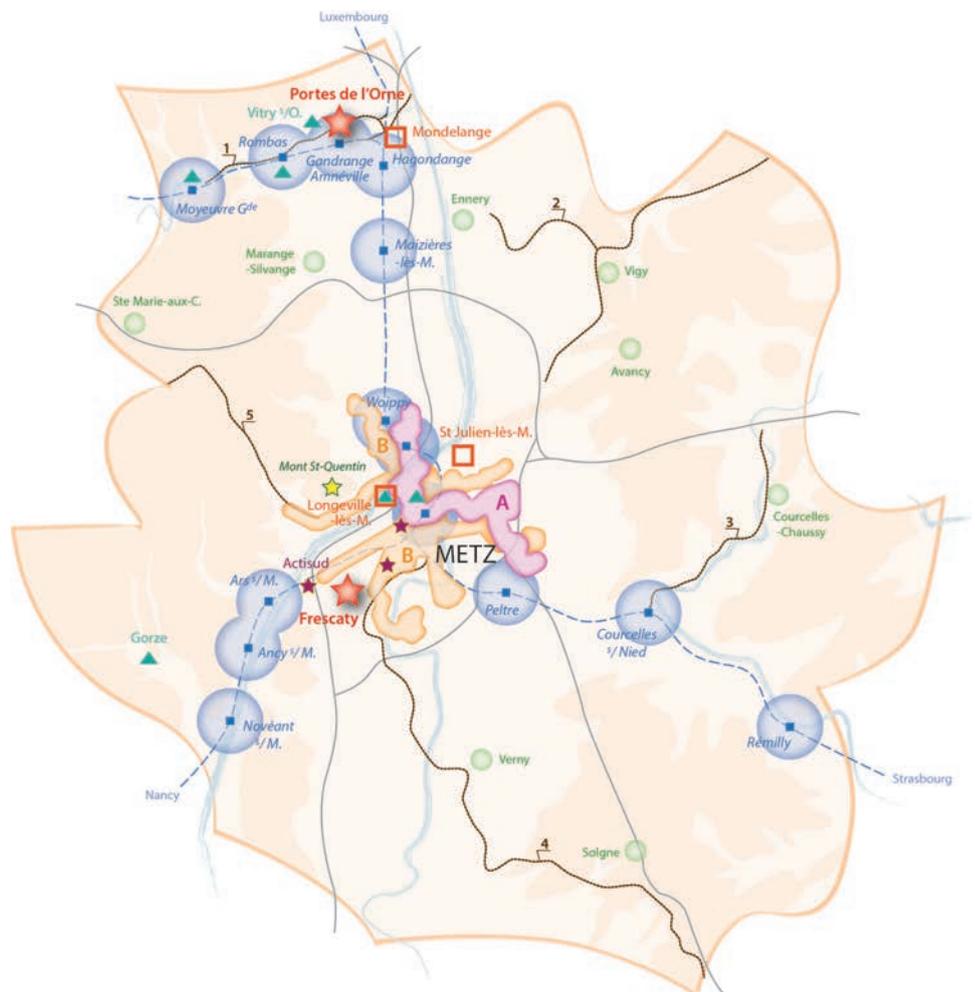
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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

Précisions pour les documents de planification

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

Accompagnement

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



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

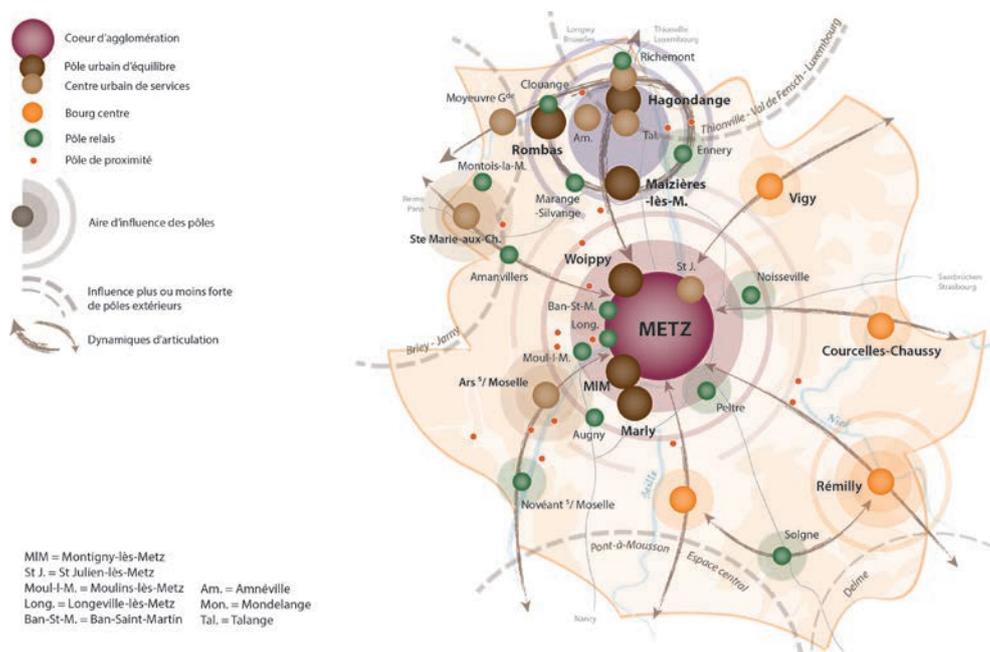
Metz-nord, un quartier du cœur d'agglomération

/ Un quartier porteur d'enjeux

La commune de Metz et son quartier gare Metz-Nord font partie des 49 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

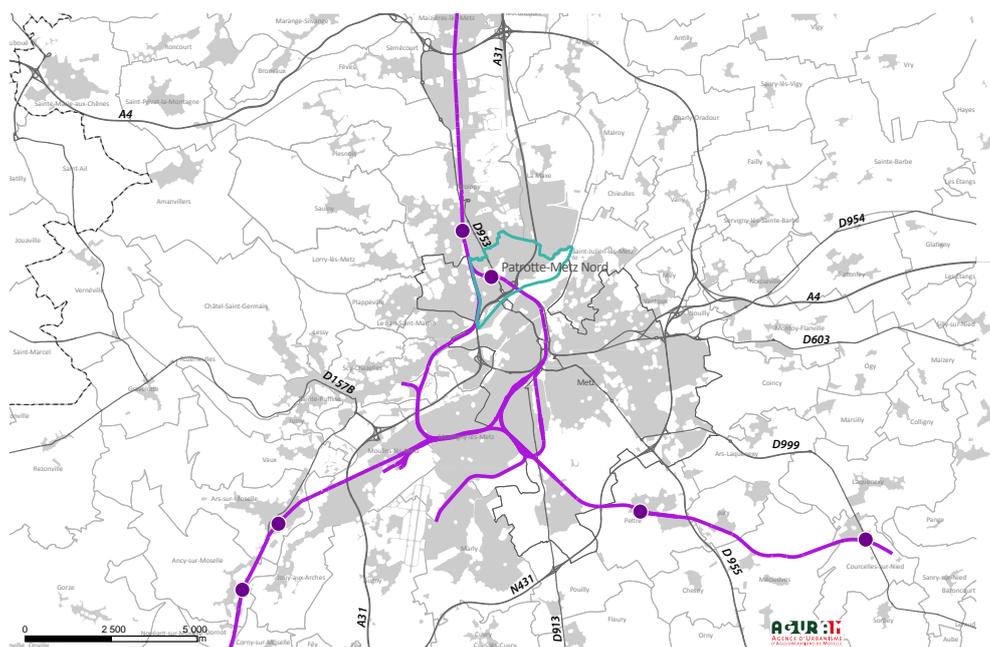
Quartier de la ville de Metz, Metz-Nord/La Patrotte participe au fonctionnement du cœur d'agglomération, premier échelon de l'armature urbaine.

La ville de Metz offre un fort niveau d'équipements, ceux-ci se répartissent au sein des différents quartiers dont celui de Metz Nord/La Patrotte. Ces quartiers s'appuient également sur le dynamisme de son tissu associatif pour contribuer à la vie du territoire et à la fonction de cœur d'agglomération au sein du SCoTAM. Ces quartiers dynamiques sont des espaces porteurs d'enjeux.



> Armature urbaine du SCoTAM

Extrait DOO page 12



> Carte de situation

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOP0 2014

■ La gare de Metz-nord au sein du réseau ferroviaire régional

/ Une aire d'attraction restreinte à Metz ?

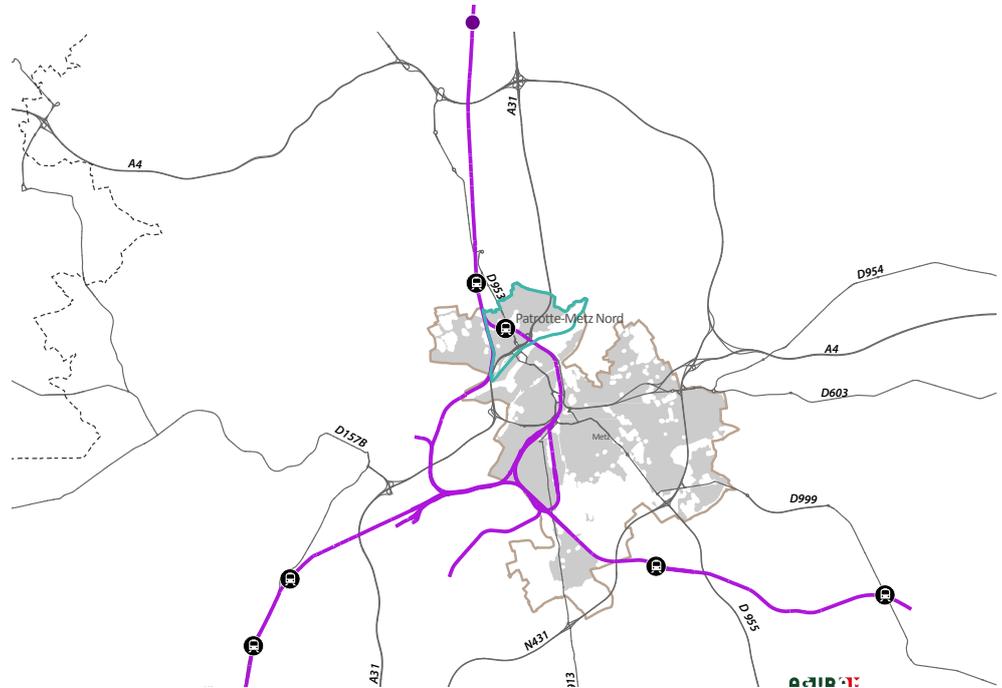
Sur la base des données disponibles¹, l'aire d'attraction théorique de la gare de Metz-nord² se limitait, en 2014, à la commune de Metz, sans plus de précision possible (quartier).

> Aire d'attraction de la gare de Metz-nord

Traitement et calcul AGURAM
Données SNCF / CRL, 2014



Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTPO 2014



La faiblesse relative de l'offre, la faible attractivité qualitative du site et la proximité de la gare de Woippy expliquaient alors sans doute pourquoi les communes mitoyennes (le Ban-Saint-Martin, Plappeville) n'intégraient pas cette aire d'attraction, mais plutôt celle de Woippy.

¹ Base abonnés TER Billettique (SNCF / CRL Lorraine 2014).

² 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.

/ Une offre cadencée revue à la hausse

Jusqu'au cadencement de l'offre TER Lorraine en avril 2016, l'offre de desserte de la gare de Metz-nord était limitée à 24 trains TER quotidiens³ (12 par sens) : Metz-Nord est à cet égard la moins attractive des gares du SCoTAM sur la ligne Nancy-Metz-Luxembourg.

Seules Peltre (17 trains), Courcelles-sur-Nied (16 trains) et Sanry-sur-Nied (16 trains) proposent, sur la ligne Metz-Strasbourg, une offre plus faible.

En 2016, suite à la réorganisation de l'offre dans le cadre du cadencement régional, Metz-Nord est desservie par 46 trains TER quotidiens. Cette offre correspond à une croissance de 92% (nombre de circulations) et place Metz-nord au niveau de Woippy et Maizières-lès-Metz.

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

Cette évolution spectaculaire devrait se traduire par une hausse de la fréquentation :

- Vers une forte croissance de la fréquentation par les messins ?

- Pour l'essentiel, les nouveaux utilisateurs devraient être des résidents messins. En premier lieu, on peut s'attendre à voir tout ou partie des messins utilisateurs de Woippy en 2014 (8% des abonnés de l'aire d'attraction de Woippy) se rabattre sur Metz-nord, ce qui entraînerait mécaniquement une hausse pouvant aller jusqu'à environ 50% de la fréquentation de Metz-Nord. Cette halte passerait ainsi d'environ 50 voyageurs/jours⁴ à environ 75, à part de marché égale pour le TER. Devraient s'ajouter des néo-utilisateurs, non quantifiables ici.

- Pas d'extension vers le nord ?

- Le cadencement (de 28 à 46 trains, + 64 %) a aussi été l'occasion d'un fort accroissement de l'offre en gare de Woippy. Pour les déplacements vers le Luxembourg, voire vers Metz-ville, cette gare est sans doute plus attractive (marche en avant, capacité de stationnement) que Metz-Nord depuis les communes situées au nord de Metz (Lorry-lès-Metz, La Maxe).

- Conquête des Côtes de Moselle ?

- En revanche, la halte de Metz-Nord semble, avec sa nouvelle offre, particulièrement attractive depuis les communes du Ban-Saint-Martin ou de Plappeville, qui représentaient ensemble, en 2014, environ 10% de la fréquentation de Woippy. Un report sur Metz-Nord représenterait de l'ordre de 35 voyages/jours additionnels, à part modale du TER constante. D'autres communes, aujourd'hui tournées vers Metz-ville, pourraient être «captées» (potentiel inconnu).

En conclusion, et sur la base des seules informations disponibles, il est réaliste de formuler l'hypothèse que la forte croissance de l'offre cadencée :

- impactera sans doute peu l'étendue de l'aire d'attraction de Metz-Nord, à d'autres quartiers messins, et aux communes de côtes (le Ban-Saint-Martin, Plappeville),
- aura un impact sans doute important sur la fréquentation depuis l'aire d'attraction, commune de Metz.

Sans évolution de la part de marché globale du TER (donc par simple transfert des voyageurs d'une gare à l'autre), on peut s'attendre à un doublement de la fréquentation (environ 50 voyages 2014 + 25 voyages de messins et 35 voyages du Ban-Saint-Martin et Plappeville captés sur Woippy).

Une croissance du taux de pénétration du TER sur ce périmètre accroîtrait bien sûr encore en exploitant un potentiel aujourd'hui non capté par le TER.

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

⁴ Évaluation Aguram à partir de données annuelles 2014 (SNCF Aristote / CRL) sur la base de 260 équivalents JOB /an.

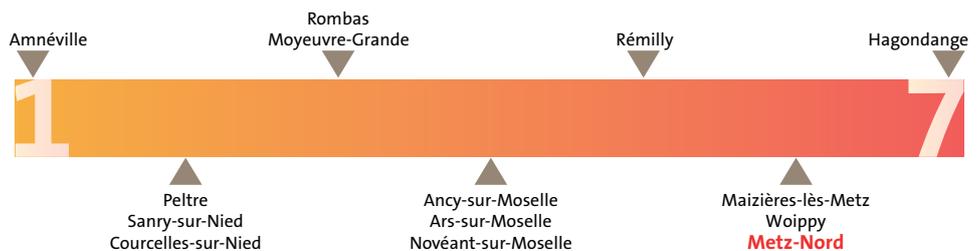
/ Attractivité de l'offre

Indice d'attractivité relative.

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

En effet, compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre prévue à l'horizon du cadencement (horaires et destinations proposées), Metz-nord se situe, sur une échelle d'attractivité relative⁵ de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°6 avec Woippy et Maizières-lès-Metz.

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



Concurrence de l'automobile et du réseau Le Met'

- **Vers Metz**, les temps de parcours TER et automobile de gare à gare sont à l'avantage du TER : 5' pour le TER contre 9' à 20' pour l'automobile (Google Map) selon les conditions de circulation. Le Mettis A, pour sa part, permet le déplacement en 18' (Le Met').
- **Vers Luxembourg-ville**, le temps de parcours en train est de 56', comparable, au temps en voiture, mais ce dernier est très variable, car si le trajet théorique ne fait que 40', les conditions de circulation sur l'A31 le portent au-delà d'une heure en pointe, voire plus. L'avantage est donc au TER.
Il en va autrement vers d'autres destinations luxembourgeoises (Kirchberg) 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 Luxembourg⁶.

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

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

> Fréquentation

La fréquentation moyenne de la gare de Metz-Nord est de 50 voyageurs entrants/sortants par jour en 2014⁷ en tarification TER/SNCF.

En septembre 2016, la halte de Metz-Nord a intégré le périmètre de l'intégration tarifaire Le Met'/TER. Il est désormais possible de voyager vers Metz-ville et Woippy avec un titre Le Met'.

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

⁶ Projet MODU, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg.

Pour l'heure, le recul est insuffisant pour faire le point sur la fréquentation post cadencement TER et post intégration tarifaire. Notons cependant que :

- En septembre 2016, 16 validations Le Met' ont été opérées en gare de Metz-nord, mais déjà 69 en octobre.
- L'axe Metz-Thionville-Luxembourg a connu en 2015 une croissance de 8,7% de la fréquentation. Sur 2016, les quatre premiers mois ont enregistré une croissance de 8,2% par rapport à 2015⁸.
- L'inauguration de la halte rénovée en novembre 2016 (voir ci-après), renforce l'attrait qualitatif du site, mais elle est aussi susceptible de faire connaître l'existence et l'attractivité de l'offre.

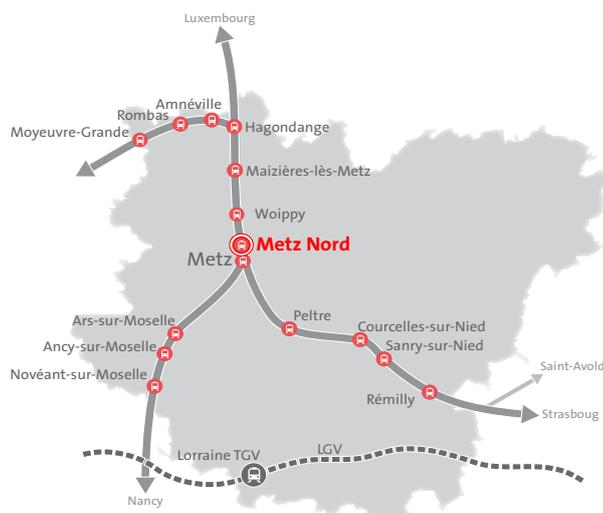
> Motifs

Faute d'enquête disponible, la ventilation tarifaire des ventes de titres⁹ conduit au constat suivant : Metz-nord est par excellence une gare de pendulaires domicile-travail.

- 78% des voyages en 2013 ont été réalisés avec un abonnement (étudiants compris). Il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail, ou (c'est sans doute secondaire), aux études post bac. Metz-Nord est ainsi l'une des gares du SCoTAM (Metz-ville comprise) pour laquelle les déplacements pendulaires pèsent le plus lourd, derrière Woippy (91%) et Maizières-lès-Metz (84%), mais devant Hagondange (76%). La situation sur l'axe Metz-Luxembourg n'y est pas étrangère. À l'échelle du SCoTAM, les pendulaires (abonnements) ne représentent que 56% des voyages.
- 11% de voyages sont réalisés avec un abonnement scolaire. C'est un poids faible à l'échelle du SCoTAM (moyenne 31%).
- 11% de voyages sont réalisés avec un billet (titre unique) et peuvent être assimilés à des usagers occasionnels, très généralement pour des motifs d'ordre privés-loisirs.

Ces données sont antérieures au renforcement de l'offre et à la croissance attendue de la fréquentation. Cependant, la répartition devrait, au regard de ce qui s'observe sur les gares voisines, peu évoluer.

> Situation



⁷ Évaluation Aguram sur la base de données TAMM / Metz Métropole 2016 partielles (janvier – septembre).

⁸ Données SNCF / Conseil Régional Grand-Est.

⁹ Données SNCF ARISTOTE / FC12K, 2013.

> Origine / destination des usagers :

Par rapport aux gares à l'offre comparable de Woippy et Maizières-lès-Metz, Metz-Nord présente un fort éparpillement des O/D.

On remarquera notamment la faiblesse relative de Luxembourg qui ne concerne que 20% des voyages, contre 52% à Maizières-lès-Metz et 68% pour Woippy.

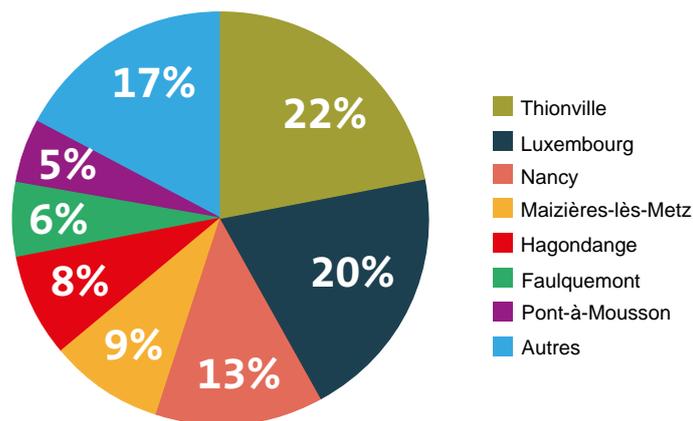
À priori, il faut voir ici un effet de nombre, la fréquentation étant très faible en 2013 (date des dernières données disponibles), les comportements individuels «exotiques» ou «rares» sont susceptibles de prendre un poids relatif important.

C'est aussi le résultat d'un possible rôle de diffusion de la halte (majorité de voyages ayant Metz-Nord comme destination à l'aller, et non comme origine), situation propice à une dilution des O/D.

On notera la quasi absence de voyages vers/depuis Metz-Ville en 2014 : moins de 1% noyés dans les « autres ».

Origine ou destination des voyageurs en gare de Metz-nord

Données ARISTOTE / FC12K, 2013



Un accroissement marqué de la fréquentation, suite au cadencement, aurait pour effet probable de la concentrer sur les O/D «classiques» du sillon lorrain : Luxembourg, Thionville, Nancy, et, dans une mesure difficile à évaluer, Metz.

> Répartition modale de rabattements / diffusions

Sur les autres points d'arrêt ferroviaire TER du SCoTAM, des hypothèses et fourchettes de la répartition des différents modes dans les rabattements diffusion ont été proposées¹⁰.

Dans le cas de la gare de Metz-Nord cependant, la multiplicité des générateurs de mobilité à proximité immédiate de la gare ne permet raisonnablement pas l'exercice, car elle influe très largement sur la fréquentation des arrêts Le Met' et du parking gare :

- > mairie de quartier de la Patrotte,
- > lycée professionnel René Cassin,
- > emplois (assurances, concessions automobiles et garages).

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

Pour de futures réflexions, il apparaît nécessaire de mener à court terme (après montée en puissance de la fréquentation suite au cadencement) une «enquête gare» qui permettrait de connaître :

- > le mode de rabattement diffusion des usagers,
- > la justification du mode de rabattement,
- > l'O/D,
- > l'origine géographique précise (quartier),
- > le motif de déplacement.

¹⁰Sauf pour Hagondange et Maizières-lès-Metz pour lesquelles des enquêtes récentes étaient disponibles.

> Les grandes caractéristiques de l'accessibilité modale

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

- une gare située sur la RD 953 / avenue de Thionville, un axe routier important à l'échelle de Metz Métropole, lien entre le centre-ville (situé à environ 3 km) et la conurbation nord (communauté de communes des Rives de Moselle),
- une gare également accessible à pied par la rue de la Patrotte et en voiture (ou à pied) par la rue Cassin (rue du Nord), ouvrant ainsi cet équipement sur le secteur de Devant-les-Ponts,
- la présence d'un parking gare proposant 47 places sises devant l'entrée principale requalifiée et inaugurée en novembre 2016¹¹,
- la proximité de l'arrêt Mettis A «René Cassin» (accès direct aux quais par deux rampes piétons),
- la présence d'un abri vélo couvert et fermé (accès contrôlé) de 11 places et de 5 arceaux non contrôlés (10 places),
- la présence d'un court segment de piste cyclable côté avenue de Thionville, sans lien réel avec la bande cyclable sise avenue de Thionville entre la gare et la limite communale avec Woippy.

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.

¹¹ Un investissement global de 720 000€ (h.t.) financé à 57% par la Ville de Metz, 28% par la Région Grand-Est et 15% par la SNCF. Quais, abri... Au-delà c'est aussi l'accessibilité qui a été amélioré avec un aménagement des abords immédiats (parvis), la création d'accès piétons accessibles PMR depuis la rue de la Patrotte, et l'installation d'abris vélos couverts sécurisés pour l'un, ouvert pour l'autre.

■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

/ Cadrage communal

i Définition intensité urbaine

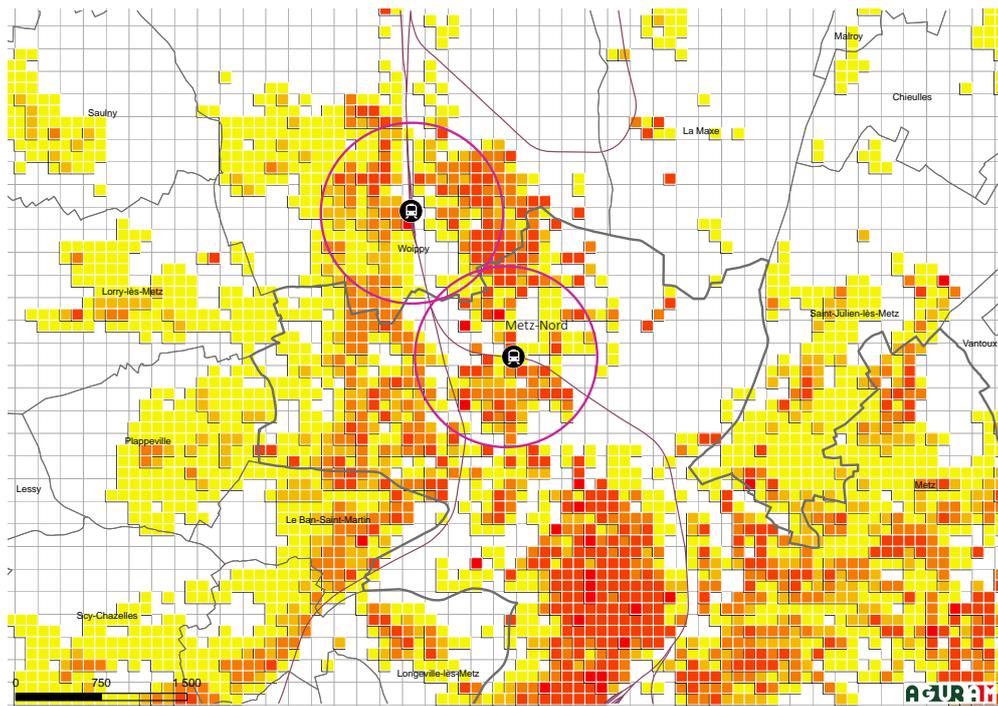
L'intensité urbaine est une mesure prenant en compte la population et les emplois au sein d'un carreau d'une superficie de 1km².

Situé au nord du ban communal de Metz, le quartier gare accueille 77% de la population du quartier Metz-Nord/La Patrotte et près de 45% des emplois. Ce quartier concentre également 58% des entreprises de la commune. En 2010, la population résidante du quartier gare était de 5 946 habitants représentant une densité de population de 2 958 habitants/km². Situé au cœur du tissu urbanisé de la commune, le quartier gare de Metz-Nord est artificialisé à 90%. Pour 43% de cette surface, il s'agit d'emprises bâties accueillant des habitations et des bâtiments d'entreprises.

> Intensité urbaine

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

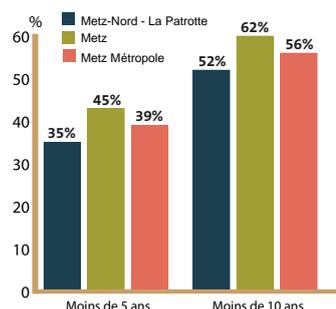
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTPO 2014



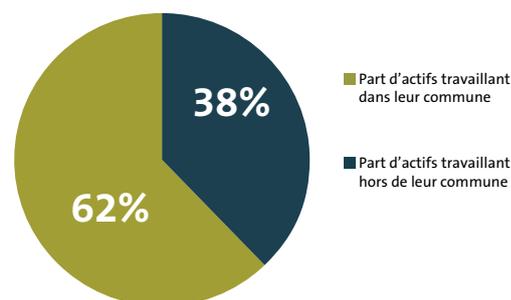
Avec 7 673 habitants en 2012, le quartier Metz-Nord/La Patrotte est l'un des quartiers les moins peuplés de la ville de Metz.

Ce quartier de Metz enregistre depuis plusieurs années une perte démographique continue. Entre 2007 et 2012, la baisse enregistrée était de -2% (soit 155 habitants), moins importante cependant que la baisse observée entre 1999 et 2007 : -6,1%. Le quartier Metz-Nord-Patrotte a perdu peu d'habitants uniquement du fait de la baisse du nombre de ménages. En parallèle, la taille des ménages a augmenté ainsi que la «population hors ménages».

Emménagements récents



Localisation du lieu de travail des actifs de Metz



Source : Insee, RP 2012

/ Un quartier gare diversifié sans polarité forte

Le périmètre du quartier gare englobe une grande partie du quartier Patrotte/Metz-Nord où sont présents de nombreux équipements et services. Positionnée le long de la Route Thionville, la halte ferroviaire de Metz-Nord n'est pas clairement identifiable et ne constitue pas à elle seule une centralité représentative pour le quartier.

En effet, la principale polarité est organisée à l'ouest du quartier non loin de la halte ferroviaire. Située au cœur du quartier de La Patrotte, rue du Commandant Brasseur ; elle concentre quelques commerces de proximité : boulangerie, pharmacie, superette, complété par une offre en équipements publics : écoles, accueil petite enfance. Cette centralité tend à s'étirer vers l'est où le square Villars constitue un trait d'union avec la halte ferroviaire, la mairie de quartier et le lycée professionnel René Cassin. D'une emprise foncière importante par la présence des différents bâtiments et de parkings, le lycée constitue une enclave limitant les liaisons directes entre la halte et la centralité du cœur de la Patrotte. Un peu plus à l'écart, des commerces et des services sont présents le long de la route de Thionville au sud du quartier.

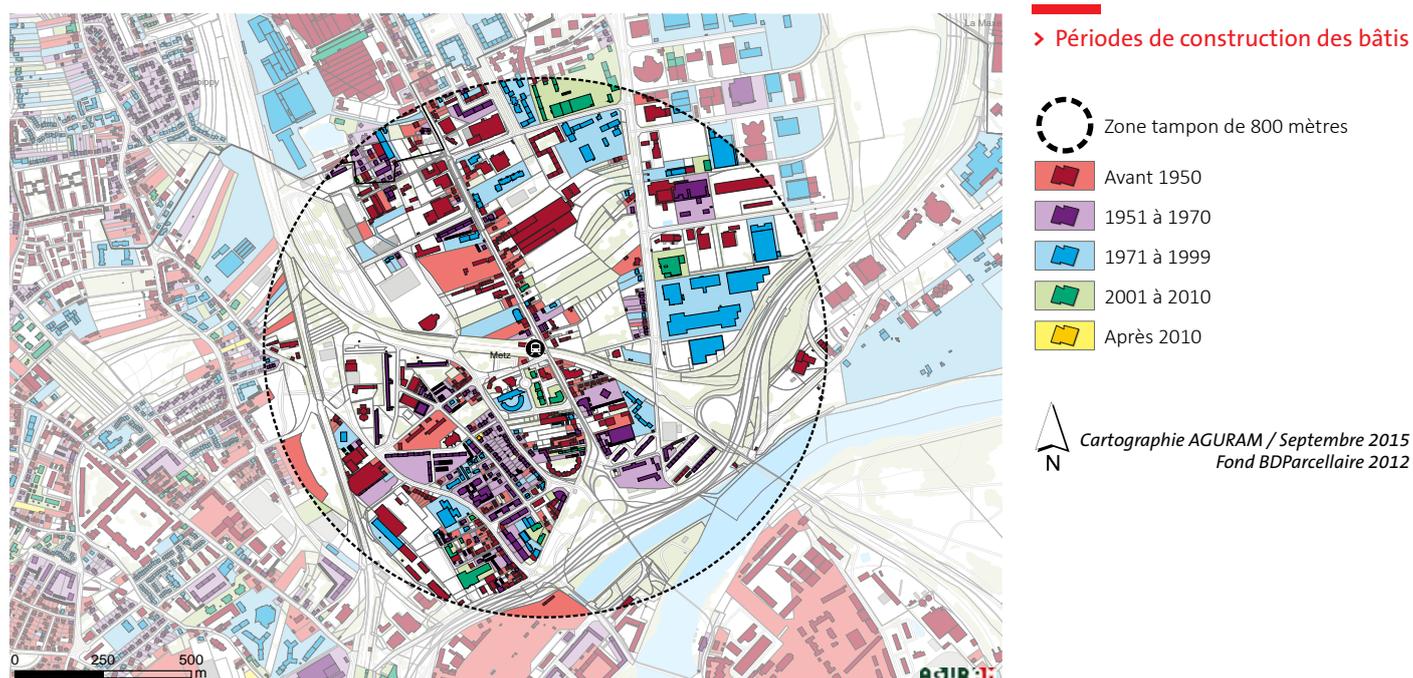
Le projet du centre culturel/médiathèque Agora (ouverture mi-2018), grand équipement culturel à vocation d'agglomération, bâti à proximité de la halte ferroviaire, concourt à renforcer la centralité du quartier et doit constituer une agrafe urbaine.

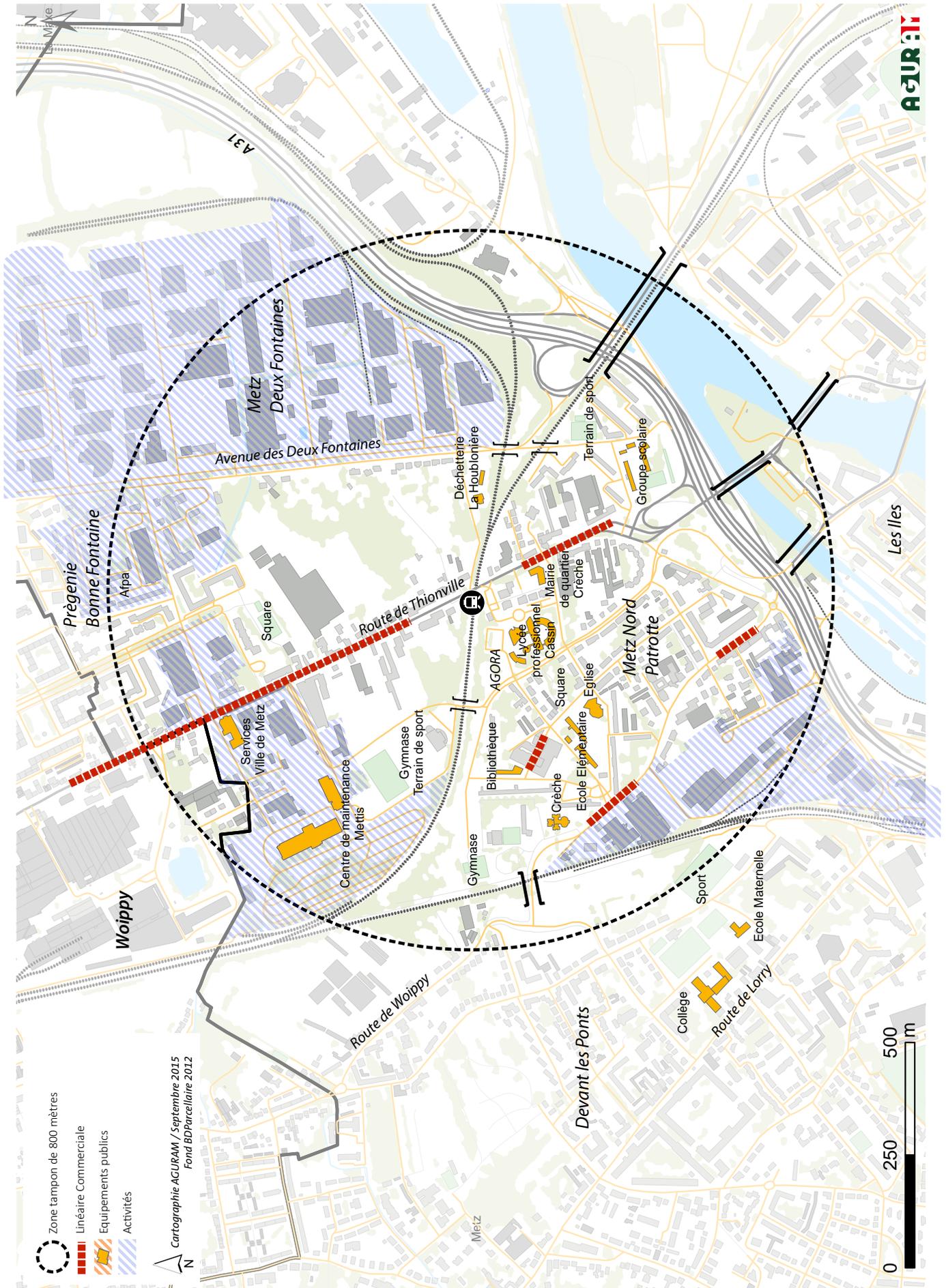
A noter la présence de trois secteurs d'activités artisanales et industrielles qui entourent le secteur gare : au nord (rue de Meric), à l'est (ZI Deux Fontaines) et au sud-ouest en vitrine de l'A31.

/ Un développement urbain contraint à la mutation existant

Le quartier gare défini dans cette étude correspond globalement au quartier Metz-Nord/La Patrotte. Ce quartier messin a commencé vraiment à se développer à partir des années 50 jusqu'aux années 70 avec notamment la réalisation des grands ensembles. Ce développement souhaité a eu pour objectif de poursuivre l'extension de Metz vers Woippy afin de créer une continuité urbaine entre les deux communes.

Depuis cette période, la dynamique s'est progressivement ralentie du fait d'une raréfaction du foncier auquel se sont ajoutés des contraintes environnementales et un cloisonnement du quartier par la réalisation d'infrastructures lourdes. En effet, le réseau ferré et la réalisation de l'autoroute A31 dans les années 60 ont parachevé le cloisonnement du quartier vis-à-vis du centre-ville messin. Dès lors le développement du quartier a consisté à combler les derniers espaces libres et à engager des opérations de réhabilitations.





-  Zone tampon de 800 mètres
-  Linéaire Commerciale
-  Equipements publics
-  Activités

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcelaire 2012

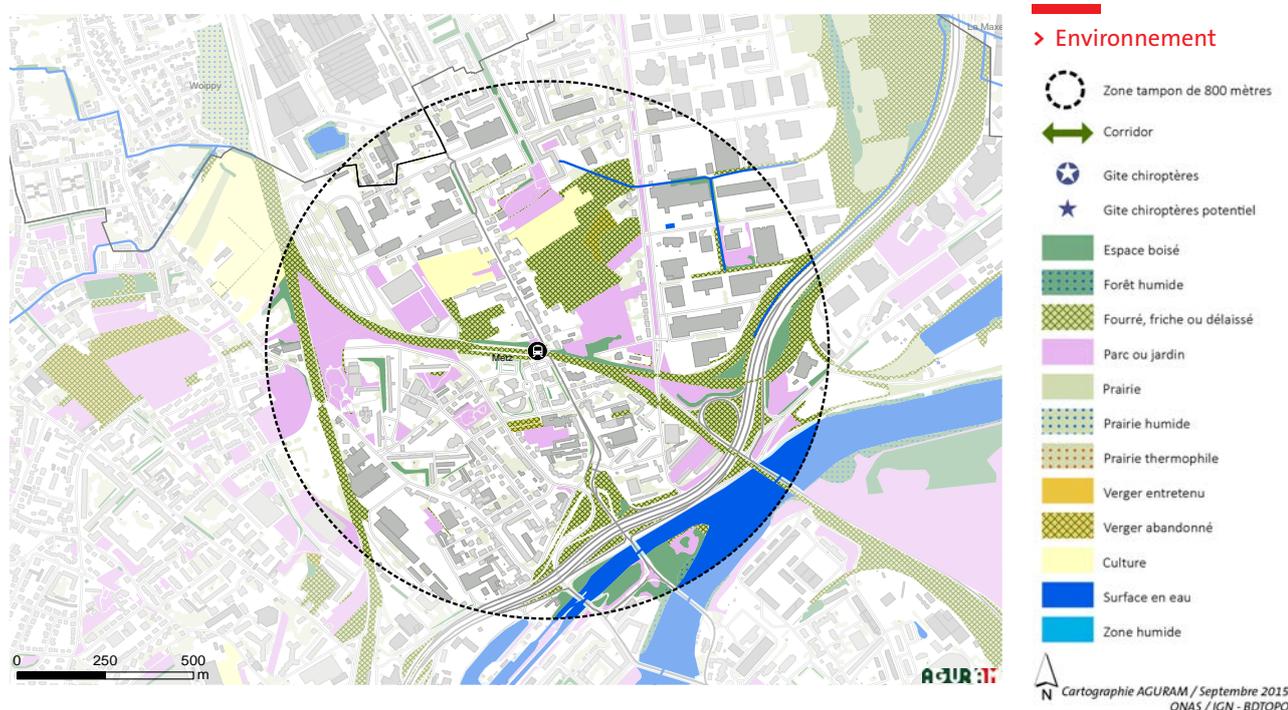


/ Un secteur gare fortement urbanisé, des espaces naturels concentrés au nord

Le secteur nord de la ville de Metz et son quartier gare s'inscrivent dans le grand paysage de la vallée de la Moselle. Depuis le quartier, les grands éléments de ce paysage naturel restent visibles avec le Mont Saint-Quentin et les Côtes de Moselle.

Paradoxalement, le secteur gare de Metz-Nord, qui est fortement artificialisé, dispose de quelques espaces naturels composés d'espaces verts publics, de jardins individuels, familiaux et de zones maraîchères et horticoles. Concentrés principalement au nord du quartier gare, ils ne génèrent pas une véritable trame paysagère. Ce paysage de proximité est complété par la présence de délaissés des voiries et des franges du réseau ferré en friche que la végétation est venue recoloniser.

La quasi-totalité du quartier gare est soumise aux risques d'inondation de la Moselle. Seul le secteur au nord n'est pas impacté. Ce dernier est aussi impacté par la présence de sol pollués au sud-ouest du quartier, en lien avec d'anciens sites industriels : fonderie Zillhardt et Staub, entreprise de peinture Fabert (Soffab).



■ Potentiels de mutations et projets

/ Un potentiel de densification conséquent mais contraint

Le quartier gare se partage principalement entre zones urbaines et zones d'activités avec des infrastructures routières et ferroviaires importantes et consommatrices de foncier.

Bien qu'il soit fortement urbanisé, le secteur gare des quartiers nord de Metz dispose de plusieurs réserves foncières à proximité immédiate de la gare. Parmi elles, trois zones inscrites dans le PLU en vigueur (2AU11: 4ha, 2AU5: 14,5ha et 1AUD2: 1,6ha) et situées en deuxième rideau de la route de Thionville, offrent des possibilités de développement, malgré la présence de contraintes d'inondabilité. A proximité immédiate de la gare, ces zones constituent des emprises stratégiques pour le développement du quartier gare. Des possibilités de développement sont également présentes au sein du quartier gare à la limite du quartier Metz-Nord/La Patrotte sur l'ancien site militaire Arsenal 3 (5,9ha), qui a fait l'objet d'un démantèlement récent.

Toutefois, ces opportunités sont à mettre au regard des projets engagés à proximité avec l'écoquartier du Sansonnet, le renouvellement urbain de la Caserne Desvallières et le programme ANRU.

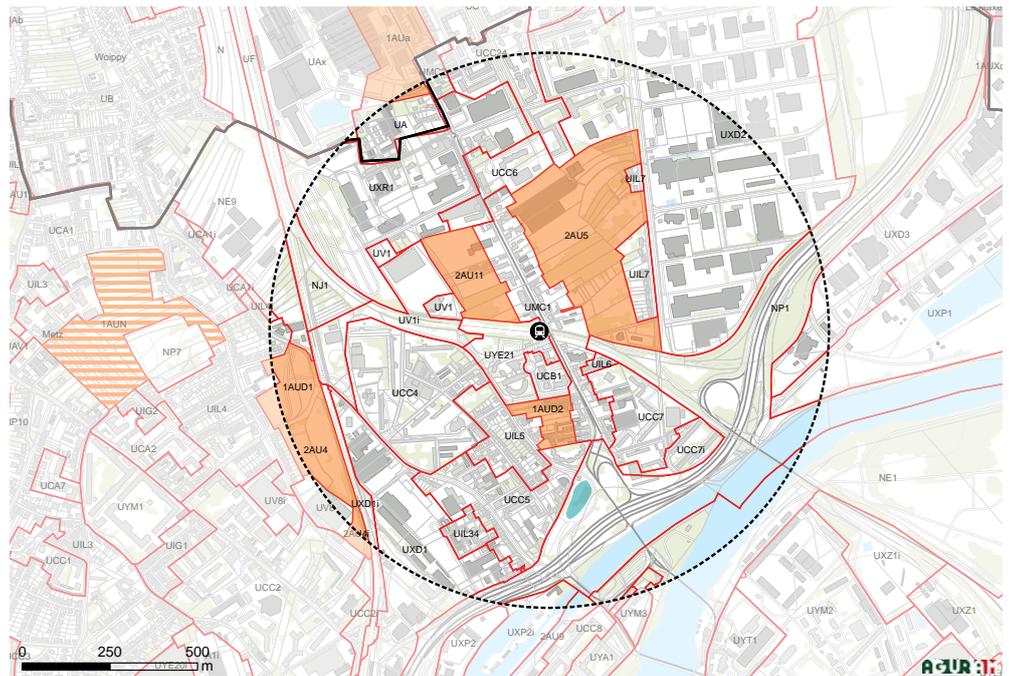
Les grandes infrastructures traversant et bordant le quartier Metz Nord/La Patrotte ont généré des délaisés importants. Si tous ne peuvent être valorisés, compte tenu de leur configuration, le secteur compris entre la voie METTIS et la rue Georges Weill pourrait constituer une emprise intéressante.

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

> Zonages PLU

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

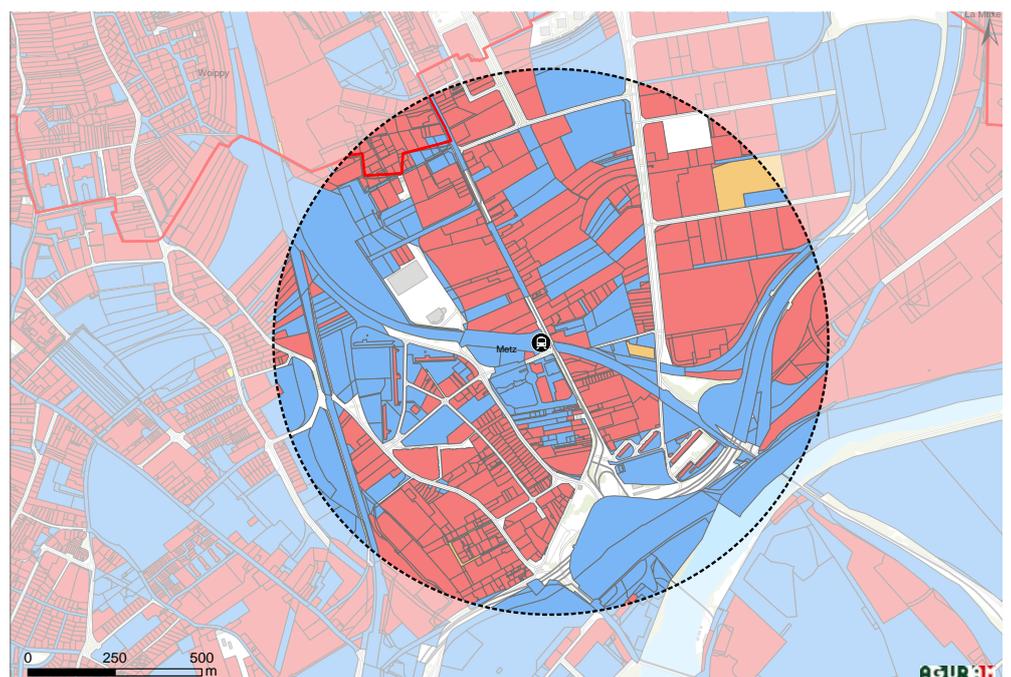
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012



> 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 bonne accessibilité routière

La gare est située sur un axe structurant raccordé à l'A31 (échangeur de Metz-nord) et permettant l'accès depuis l'ensemble du territoire de Metz rive droite et Woippy, voire de Metz Métropole.

En revanche, l'accès depuis le quartier de Devant-lès-Ponts est plus complexe. Il relève en effet:

- de la présence des voies ferroviaires frets (contournement ferroviaire via Devant-lès-Ponts) qui isolent Metz-nord de Devant-lès-Ponts, malgré le réaménagement récent du passage de la route de Woippy,
- du réseau viarie complexe dans le triangle constitué par les dites voies, le faisceau desservant la gare de Metz-nord et l'A31 bis et son collecteur.

/ Une offre de stationnement saturée

Le parking réaménagé comporte 47 places, toutes occupées lors des visites de terrains. Lors d'une visite antérieure au cadencement de 2016, la présence d'environ 20-25 voitures avait pu être observée, beaucoup trop au regard de la fréquentation d'alors : 50 voyages/jour, ce qui correspondait à une part modale de rabattement «automobile conducteur» de 100%.

Il en sera conclu que le parc répond aujourd'hui à d'autres usages que le rabattement sur l'offre ferroviaire. Rappelons en particulier la proximité immédiate de la mairie de quartier de la Patrotte et du lycée professionnel René Cassin.

Dans ces conditions, il peut être estimé, à dire d'expert, qu'environ 50% des véhicules stationnés sont le fait de voyageurs TER, pour l'essentiel récents (nouveaux usagers post-cadencement, la présence de trois véhicules immatriculés au Luxembourg a été observée), et environ 50% sont liés à la présence d'un équipement (lycée).

En tout état de cause, il est probable que, sur cet espace limité, la demande de stationnement s'accroisse, ainsi que la concurrence entre les usages.

Ceci est d'autant plus vrai que l'aire d'attractivité de la gare pourrait s'étendre sur des territoires (le Ban-Saint-Martin) depuis lesquels il paraît peu envisageable d'imaginer un rabattement TC à court terme.

Deux espaces permettent la dépose-minute sur l'avenue de Thionville, au sud et au nord (nouveau) des voies uniquement dans le sens Woippy-Metz. Dans le sens Metz-Woippy, un arrêt TIM (sans intérêt d'intermodalité avéré avec la gare) doit pouvoir «faire office».

Par ailleurs l'accès et la sortie du parking vers/ depuis l'avenue de Thionville sont peu fluides : entrée depuis Woippy uniquement, sortie vers Metz-centre uniquement.

/ Le Met' : une desserte en trompe l'œil

La halte de Metz-nord est desservie par la ligne Mettis A, arrêt «René Cassin».

De par sa fréquence, Mettis A (cadencement à 10') permet toutes les correspondances avec les TER depuis le quartier des Iles et le centre-ville de Metz dont certains secteurs sont cependant plus proches de Metz-ville. Depuis et vers Woippy, Mettis présente moins d'intérêt du fait de la proximité de la gare de Woippy. Toutefois cet arrêt n'est pas à proximité immédiat de la halte (à plus de 300m), car l'emprise du lycée impose d'effectuer un détour.

Il demeure que la desserte TC depuis les quartiers directement situés dans l'aire d'attractivité (Devant-lès-Ponts, le Ban-Saint-Martin) est peu satisfaisante. Seule la ligne 3 (10'-12') passe à proximité (très relative) de la gare : arrêt «Patrotte» et «Dalès», tous deux situés à 700 mètres (environ 8 ou 9' à pied).



Le parking, saturé malgré une fréquentation encore modeste et en développement – Doc. Aguram



Le nouveau dépose-minute – ou futur arrêt de bus ? Un second dépose-minute existe au-delà du pont, mais dans le même sens de circulation. – Doc. Aguram

/ Modes doux : des bases à conforter ?

> Marche à pied

La gare est aisément accessible à pied, d'autant que les abords immédiats ont été réaménagés en 2016 (voire par ailleurs). Les rampes d'accès vers/depuis la rue Théodore de Gargan et la rue des Intendants Joba permettent un accès direct aux quais depuis l'ouest.



Le parvis réaménagé de la halte : un espace confortable pour les piétons, tant que les voitures ne l'envahissent pas. – Doc. Aguram



La rampe d'accès piéton, un lien direct entre le quai (direction Metz) et la rue Théodore de Gargan. – Doc. Aguram

> Vélo



La bande cyclable de l'avenue de Thionville qui s'interrompt ici (vue vers Woippy). – Doc. Aguram

La gare est équipée de stationnement vélo avec un abri vélo couvert et fermé (accès contrôlé) de 11 places et 5 arceaux couverts, non fermés (10 places).

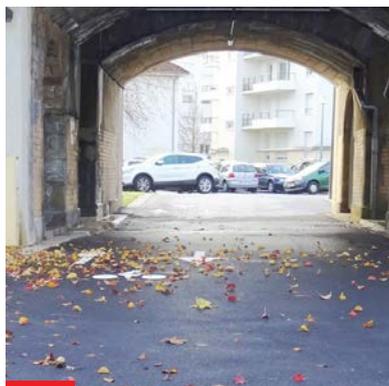
Lors des visites, aucun vélo n'était stationné alors que ce mode est une alternative performante à la voiture dans un environnement urbain dense.

La desserte de la gare par les aménagements cyclables est incomplet, notamment du fait du rétrécissement de l'avenue de Thionville qu'impose le passage sous le pont ferroviaire :

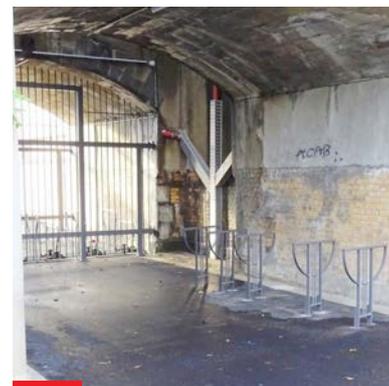
- la bande cyclable sise avenue de Thionville et venant de Woippy s'interrompt au feu situé directement au nord du pont ferroviaire,
- dans le sens Metz-Woippy, il existe un court tronçon directement au nord du pont ferroviaire (quelques dizaines de mètres), qui s'interrompt au feu (sas), puis reprend après l'ancien arrêt Le Met' (Metz-nord Gare),
- au sud du pont, il n'existe aucun aménagement,
- sous le pont, l'ancienne piste (quelques dizaines de mètres) qui emprunte le trottoir et desservait l'entrée sud de la halte a été supprimée à l'occasion du réaménagement. Pour l'heure n'est matérialisé qu'un très court marquage au sol, sans utilité avérée,
- rue du Nord (entre le lycée et la gare) se trouve un balisage ponctuel, mais déconnecté des aménagements et itinéraires.



Sous le pont ferroviaire, une mini-bande cyclable marquée récemment remplace l'ancienne piste, sur un tronçon très court (quelques mètres). – Doc. Aguram



Le parvis réaménagé de la halte : un espace confortable pour les piétons, tant que les voitures ne l'envahissent pas. – Doc. Aguram

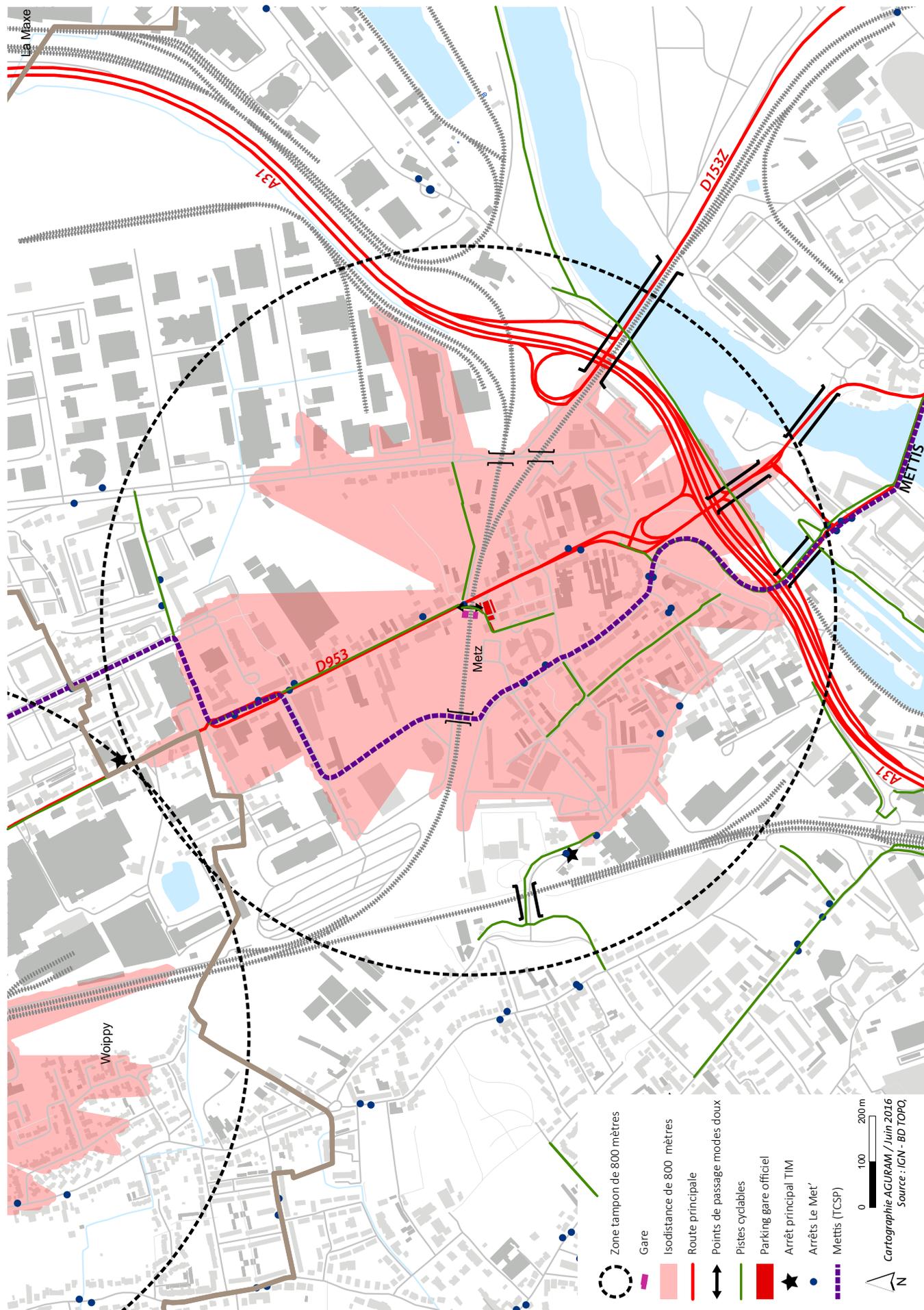


Le parc de stationnement vélo abrité (arceaux) et sécurisé (au fond, espace grillagé), mais semble-t-il peu utilisé malgré un contexte favorable. – Doc. Aguram

/ Synthèse et enjeux de l'intermodalité

Du fait du développement de la demande et de la performance de l'offre vers Luxembourg et, dans une moindre mesure vers Metz, la fréquentation de la gare de Metz-nord devrait connaître un développement marqué à court terme.

- Malgré un environnement urbain dense, l'accès à la gare semble encore largement reposer sur l'automobile. Vers le Luxembourg, les usagers sont empiriquement prêts à accepter une forte contrainte d'accès au service ferroviaire, la saturation déjà constatée du parc de stationnement (dont l'usage est partagé avec les services publics proches : lycée, mairie de quartier) risque de déborder sur l'espace public.
- L'offre Le Met' est relativement peu complémentaire de l'offre TER. Mettis permet le rabattement sur la gare depuis le quartier des Iles, mais Devant-lès-Ponts n'est pas desservi.
- Si la marche est sans doute un mode d'accès privilégié (mais dans une mesure inconnu), le vélo semble très peu utilisé malgré un contexte très favorable.
- Les alternatives à la voiture sont donc à mettre en valeur.



■ Mobilité : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Parfaire la trame urbaine pour faciliter l'accessibilité multimodale à la gare des modes doux, et mieux s'affranchir des coupures urbaines et infrastructurelles du quartier de Metz-Nord.

CONSTATS : Une gare au centre du quartier de La Patrotte/Metz-Nord avec une bonne accessibilité mais une aire de stationnement saturée qui ne répond pas à l'évolution de la fréquentation. Des échanges intermodaux du TER perfectibles avec les modes doux.

- Une bonne accessibilité à la halte des quartiers la Patrotte /Metz -Nord depuis la Route de Thionville. A l'intersection de la route de Thionville et de la voie ferrée, la halte ferroviaire est en position médiane entre les quartiers de la Patrotte au sud et Boileau Pré génie Bonne Fontaine au nord. La route de Thionville (RD 953), voie primaire au fort trafic (15 800UVP/J) est connectée au réseau autoroutier (A31, A4). Elle assure une bonne accessibilité à la halte ferroviaire dans l'axe Nord/Sud. De plus, les aménagements du METTIS et la suppression du passage à niveau de la route de Woippy ont désenclavé en partie le quartier de la Patrotte/Metz-Nord et facilité les relations avec le centre-ville et Devant-les-Ponts. Toutefois, le manque de voies transversales entre les voiries primaires d'accès à la ville (Avenue des deux Fontaines, route de Thionville et Route de Woippy) limite les relations est-ouest entre les quartiers, ce qui contraint l'accessibilité à la halte ferroviaire.
- Une saturation du stationnement près de la gare. L'unique parking situé au pied de la halte ferrée ne répond qu'en partie au besoin de stationnement. Le renforcement de l'offre ferroviaire risque d'engendrer une croissance de sa fréquentation avec une répercussion sur les besoins en stationnement. Actuellement le parking est saturé et semble être fréquenté par les usagers des équipements proches (Lycée Cassin, Mairie de Quartier...), ce qui génère un conflit d'usage.
- Une halte et un réseau TC où METTIS et Met' répondent chacun à des besoins spécifiques. La halte est desservie par plusieurs lignes: METTIS (Arrêt René Cassin à 300m de la halte) depuis le centre-ville et les quartiers est de Woippy ; la ligne 3 du Met', route de Woippy avec des arrêts Patrotte et Dales à près de 700m (Entre Metz et Woippy village) et la ligne 16 vers les quartiers de Woippy. Toutes ses lignes spécifiques et complémentaires au TER constituent un potentiel d'intermodalité avec la desserte ferroviaire pour des destinations spécifiques.
- Une accessibilité à la gare difficile par les modes doux, particulièrement depuis les quartiers ouest. L'aménagement récent de la halte facilite largement les accès en modes doux. Toutefois l'absence d'un véritable maillage cyclable au sein des quartiers, connecté à la gare, ne facilite pas l'usage du vélo. Les coupures urbaines et infrastructurelles qui pénalisaient l'accès à la gare se sont estompés notamment à l'ouest vers Devant-les-Ponts grâce à la suppression du passage à niveau et à la réalisation d'aménagement en faveur des modes doux. Par contre à l'est et au nord le manque de maillage de voiries de part et d'autre de la route de Thionville pénalise leur usage vers la gare.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Renforcer l'accessibilité à la gare, répondre à la saturation du stationnement, favoriser la qualité des échanges intermodaux en facilitant les déplacements alternatifs à la voiture par un maillage plus fin des modes doux.

- **Enrichir la connaissance des pratiques des usagers**
 - Réaliser une enquête Origine/Destination initiale et finale (quartier du domicile, lieu de travail ou autre rejoint depuis la gare), renseignant également les motifs, les modes de rabattement et de diffusion, pour avoir une bonne connaissance des pratiques.
- **Maintenir une capacité de stationnement suffisante**
 - Développer un parking proche à l'occasion d'opérations immobilières ou de mutations foncières. Cette option nécessiterait de disposer à court terme d'une estimation de la fréquentation future de la gare en « rythme de croisière ».
 - Réfléchir à la mise sous-barrières du parc de stationnement qui deviendrait donc payant. Ceci afin d'inciter l'utilisation d'autres modes de rabattement. Cette option paraît difficile à mettre en œuvre du fait du caractère partagé du parc (Lycée, mairie de quartier...)
 - Développer des pratiques alternatives à la voiture individuelle afin de libérer des places pour les usagers venant des communes les plus éloignées. Ce développement peut déjà se reposer sur le vélo, mais difficilement sur le seul arrêt Mettis.
- **Réfléchir à une meilleure coordination entre le réseau de transport en commun (Le Met') et le TER**
 - Réaliser un balisage clair, explicite et incitatif entre les arrêts Patrotte et Dales de la L3 et la halte de Metz-Nord. Toutefois, cet aménagement ne rapprochera pas la L3 de la halte...
 - Réfléchir à l'opportunité de navettes permettant de rejoindre la halte depuis Le Ban-St-Martin (voire Longeville), Devant-les-Ponts... : A titre d'exemple une rocade depuis la mairie du Ban-St-M. par: Rue St-Sigisère, Rue de la Côte, Chemin sous les Vignes ou rue Tortue / rue de la Ronde, Route de Lorry, Rue Nicolas Jung, Route de Woippy puis Rue Charles Noroy... Les horaires de ces navettes seraient à caler avec les principaux trains de pointe vers / depuis le Luxembourg.
- **Promouvoir l'usage du vélo en rabattement sur la halte**
 - Veiller à une meilleure intégration de la halte dans le réseau proche (route de Thionville) de la gare : en améliorant le lien entre la halte (parvis, parkings vélo) et les bandes cyclables existantes route de Thionville et en créant des pistes ou bandes sur la route de Thionville au sud du pont ferroviaire.
 - Poursuivre l'intégration de la halte ferroviaire par le balisage d'itinéraires cyclables, notamment depuis le secteur du Ban-St-Martin et de Devant-les-Ponts...
 - Mener une campagne d'information auprès des voyageurs sur les possibilités et pratiques offertes (stationnement protégé gratuit, aménagements...) : flyers, événement...

Renforcer l'accessibilité à la gare, répondre à la saturation du stationnement, favoriser la qualité des échanges intermodaux, en facilitant les déplacements alternatifs à la voiture par un maillage plus fin des modes doux.

Fluidifier les circulations des voies d'accès à la gare.

Principe de bouclage viaire

Connecter les quartiers Ouest, Devant-les-ponts et Le ban-Saint-Martin avec la gare

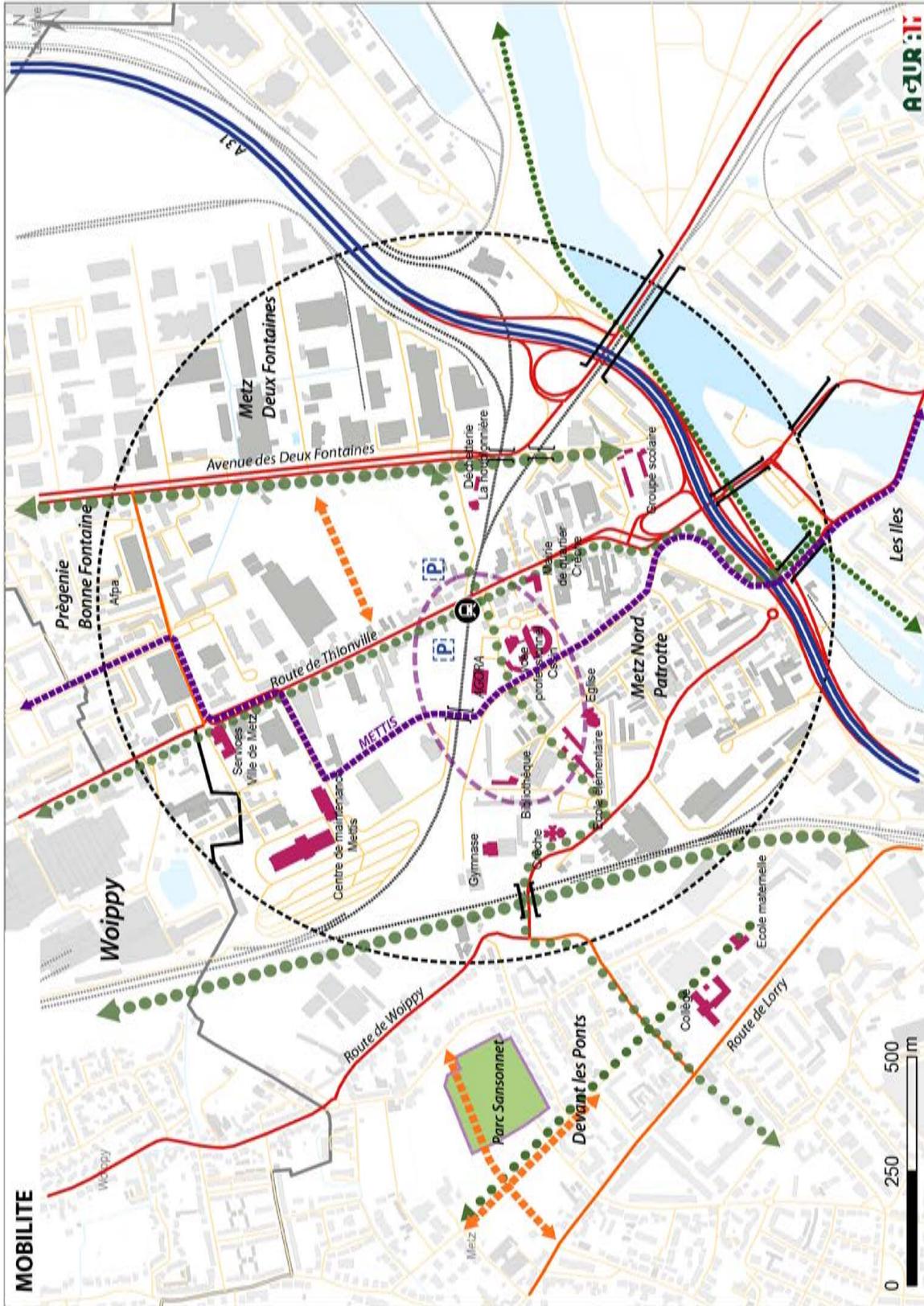
Développer le réseau de transport en commun depuis les quartiers ouest vers la gare.

Concevoir des maillages cohérents piétons vélo vers la Gare

Ré-estimer les besoins de stationnement autour de la gare

Parking à créer, conditionnement pour une gare biface

METTIS (TCSP)



■ Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Rechercher la densification du secteur gare et optimiser les tissus urbanisés du quartier de la Patrotte/Metz-Nord.

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 densité urbaine contrastée entre les différents quartiers de Metz Nord. En développement depuis les années 50, les quartiers nord de Metz présentent des situations urbaines diverses avec des densités variables:
 - La Patrotte juxtapose et mêle différents tissus urbains: secteurs de faubourg, d'habitat collectif (grands ensembles), d'habitat individuel et d'activités commerciales et artisanales.
 - Metz-Nord se partage entre le tissu hétérogène du front de rue de la route de Thionville, le quartier de grand ensemble de Boileau, Pré-Génie et Bonne-Fontaine, les zones d'activités économiques (de la rue de Meric à l'ouest, et de la ZI des Deux Fontaines à l'est) ainsi que des zones naturelles maraîchères et en friches naturelles de part et d'autre de la route de Thionville.
 - Devant-les-Ponts présente également un tissu urbain diversifié entre habitat collectif, individuel, anciennes friches militaires: (l'Arsenal 3 entre la voie ferrée et la rue René Paquet et la Caserne Desvallières au centre du quartier) et les reliquats d'activités rurales du quartier des vignes (aujourd'hui en friche) ou d'ancien maraichage à l'exemple du nouveau quartier du «Sansonnet ».
- Un potentiel foncier multiple à exploiter autour de la gare et du METTIS. Aujourd'hui bien, qu'ils soient déjà largement urbanisés, ces différents quartiers nord de Metz bénéficient d'un potentiel foncier indéniable avec les espaces Malassé-Boileau,..... et par les possibilités offertes par les anciens sites militaires. La situation centrale de la gare le long de la route de Thionville entre les secteurs de Patrotte et Metz-Nord, ainsi que la proximité des stations du METTIS doivent permettre d'engager l'optimisation foncière et de réajuster la mixité sociale des quartiers Nord de Metz
- Des contraintes de constructibilité à prendre en compte : l'inondabilité et les voies bruyantes. Une grande partie du quartier de Metz-Nord et de Devant-les-Ponts se situe en zone bleue du plan d'exposition aux risques «Inondations». La constructibilité des terrains, leur reconversion ou leur renouvellement sont conditionnés par cette contrainte d'inondabilité. Les quartiers de Metz-Nord et de Devant-les-Ponts sont traversés par des infrastructures routières et ferroviaires classées voies bruyantes.
 - La voie ferrée Metz Thionville et l'autoroute A31 classées en catégorie 1
 - Les routes de Thionville catégorie 3
 - La route de Woippy, route de lorry, de Plappeville catégorie 4
 Dès lors les programmes d'aménagements et les projets de constructions devront intégrer les prescriptions et recommandations du PPRi et la réglementation de protection contre le bruit.

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

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein des tissus urbains du quartier**
 - 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 des quartiers Nord**
 - Repérer les friches artisanales et industrielles en vue d'élaborer des opérations de rénovation immobilière.
 - Identifier les dents creuses et les cœurs d'îlot potentiellement urbanisables
- **Réinterroger le potentiel de développement urbain des quartiers Nord et de la ville**
 - Poursuivre l'intensification urbaine dans un rayon proche de la gare
 - Veiller à une temporalité et à une programmation complémentaires et non concurrentielles entre les projets.
 - Maintenir la diversification de l'offre logement au sein des quartiers
- **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 halte et accompagner toute mutation des secteurs d'activités artisanales ou industrielles.

Conforter l'urbanisation autour de la gare, rechercher toutes les occasions de densification pour prolonger le centre au nord de la gare.

Examiner et identifier le potentiel de densification au sein des tissus urbains du quartier



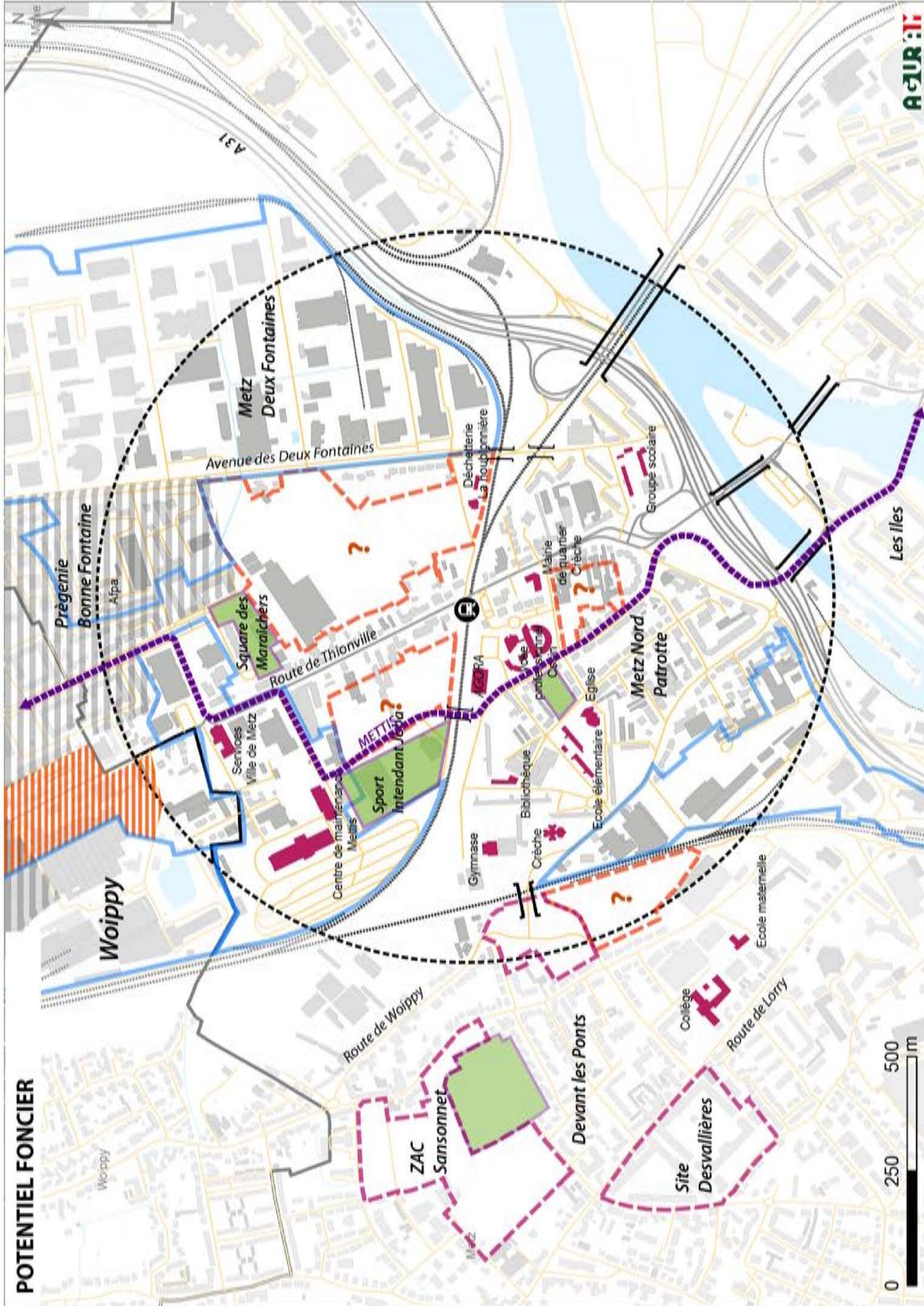
Déterminer les parcelles et secteurs urbanisables dans l'enveloppe urbaine des quartiers Nord



Réinterroger le potentiel de développement urbain des quartiers Nord et de la ville



Zones de développement potentiel ?



■ Fonctions urbaines : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Affirmer la centralité de la Patrotte/Metz-Nord autour du secteur gare et renforcer la diversité des fonctions urbaines dans les quartiers nord de Metz.

CONSTATS : Une halte ferroviaire en surplomb d'un tissu urbain morcelé et éclaté en différentes entités qui ne participe ni à la structuration du quartier ni à la constitution d'une centralité forte.

- Une halte ferroviaire peu représentative dans un quartier aux tissus urbains éclatés. Réhabilitée récemment, la halte ferroviaire se signale le long de la route de Thionville par le passage en tunnel et son architecture en arches dans le prolongement des talus de l'infrastructure. Bien qu'elle soit implantée en vis-à-vis d'un autre équipement public important, la mairie de quartier de la Patrotte Metz-Nord (dit « le Château »), cette station ferroviaire est peu représentative dans un quartier aux tissus urbains fortement morcelés.
- Une halte le long de la vitrine économique et commerçante de la route de Thionville. Les activités commerciales et de services du quartier de Patrotte Metz-Nord et Devant-les-Ponts se répartissent principalement le long des voies d'accès à la ville. Les routes de Thionville, de Woippy, de Lorry et de Plappeville ont polarisé les commerces et services, où se sont implantés les supermarchés du quartier. Par ailleurs le secteur de la rue du Commandant Basseur constitue une autre polarité urbaine au cœur du quartier de la Patrotte proche de la station ferrée. Dans ce contexte, bien que située le long de la vitrine de la route de Thionville, la halte ferroviaire ne constitue pas un lieu attractif spécifique pour la vie des quartiers.
- L'Agora, un équipement qui renforce la centralité urbaine de la Patrotte et de sa halte ferrée. De nombreux équipements sont implantés dans les quartiers Nord ; au sud de la halte ferroviaire : mairie de quartier, lycée professionnel René Cassin, écoles (élémentaires et maternelles). Le projet du centre culturel médiathèque l'Agora, imaginé comme un grand équipement culturel à vocation d'agglomération, bâti au pied de la halte ferrée, concourt à renforcer la centralité du quartier et son rayonnement.
- Devant-les-Ponts, la cohérence de la dynamique urbaine des quartiers de Metz Nord. La suppression du passage à niveau de la route Woippy a permis d'atténuer la coupure urbaine entre les quartiers est et ouest et de rapprocher le quartier de Devant-les-Ponts à la halte ferroviaire de Patrotte Metz-Nord. La nouvelle dynamique urbaine engagée à Devant-les-Ponts par la réalisation de projets (éco-quartier du Sansonnet, de renouvellement urbain de la Caserne Desvallières) montrent la nécessité de conforter la cohésion urbaine des quartiers Nord de Metz et d'affirmer le lien avec la halte ferroviaire «la deuxième gare de Metz».
- Des secteurs d'activités et d'emplois présents à proximité de la halte ferrée. Trois sites d'activités artisanales et industrielles entourent le secteur gare : au nord (rue de Mery), à l'est avec la ZI des Deux Fontaines et au sud-ouest du quartier en vitrine de l'A31. Source d'emploi pour la ville, ces secteurs assurent une réelle mixité fonctionnelle au quartier de Metz Nord même si ces zones forment de vaste enclaves pas toujours bien structurées ni compatibles avec le développement résidentiel.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Promouvoir l'attractivité du quartier de la halte ferroviaire et le conforter comme partie intégrante des fonctions urbaines du quartier.

- **Affirmer la halte comme une des polarités fonctionnelles des quartiers Nord de Metz**
 - Profiter du positionnement de la halte pour asseoir ce secteur comme polarité urbaine
- **Rendre la halte attractive et l'intégrer comme élément de la vitrine économique de la Route de Thionville**
 - Promouvoir l'implantation d'activités, de commerces et de services autour de la halte
- **Affirmer les qualités de pôle à travers les équipements autour de la halte**
 - Valoriser la complémentarité entre les équipements communaux et d'agglomération en relation avec la halte ferrée
 - Affirmer « L'AGORA » comme élément identitaire de la ville et du quartier. Asseoir le rayonnement territorial de cet élément emblématique dans le paysage culturel en facilitant son accessibilité depuis la gare (offrir l'accès entre la halte et l'Agora via le parking du lycée).
- **Affirmer le lien entre les fonctions urbaines du quartier de Devant-les-Ponts et la halte ferrée**
 - Parfaire le quartier de Devant-les-Ponts par de nouvelles fonctions urbaines en synergie avec le développement de nouvelles activités de services et de commerces autour du pôle gare

Promouvoir l'attractivité du quartier de la halte ferroviaire et le conforter comme partie intégrante des fonctions urbaines du quartier

Affirmer la halte comme une des polarités fonctionnelles des quartiers Nord de Metz



Rendre la halte attractive comme élément de la vitrine économique de la route de Thionville



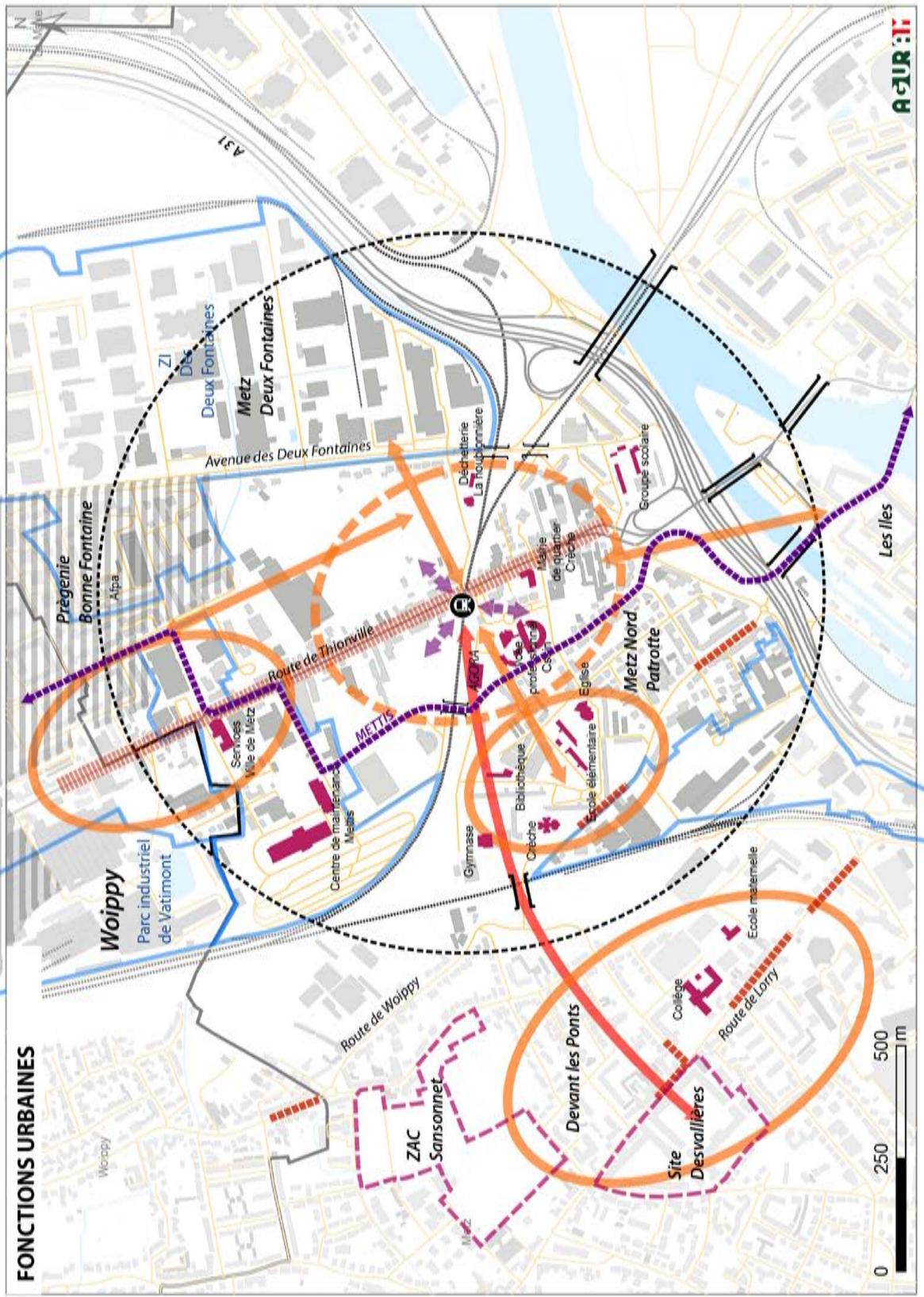
Affirmer les qualités de pôle des équipements autour de la halte



Affirmer le lien entre les fonctions urbaines du quartier de Devant-les-Ponts et la halte ferrée



-  Zone franche urbaine
-  Linéaire commercial
-  Pôle équipement / loisirs
-  Activités
-  Projet en cours ou à l'étude
-  METTIS (TCSP)



■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Révéler les qualités urbaines et paysagères des quartiers nord de Metz pour renforcer l'identité et l'attractivité de la halte ferroviaire.

CONSTATS : Les quartiers nord présentent une structure urbaine hétérogène et morcelée où se côtoient des ambiances paysagères singulières : urbaines, industrielles, infrastructurelles, dissociées de l'environnement naturel du territoire de la vallée de la Moselle.

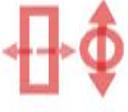
- Des paysages urbains hétérogènes à Patrotte Metz- Nord et plus homogènes à Devant-les-Ponts.
 - Développés le long des voies d'entrées à la ville, les faubourgs nord de Metz constituent l'origine de ses quartiers. Ces fronts de rue juxtaposent des constructions d'époques et d'architectures variées : maisons traditionnelles, bâtisses allemandes, opérations immobilières. Peu homogènes, ils nuisent à l'image et à l'attractivité des quartiers.
 - A l'arrière des voies principales deux secteurs d'habitat social marquent particulièrement le paysage urbain de la Patrotte : le chemin de la Moselle impacté par l'A31 et la voie ferrée, le quartier de « la Patrotte » au nord, un grand ensemble à la morphologie brutale d'immeubles barre. Témoin de la modernité des années 50, ce paysage urbain renvoie une perception négative que la ville tente de faire évoluer par une réhabilitation en profondeur.
 - A Devant-les-Ponts, même si le quartier propose également une grande variété d'habitat, son tissu urbain se compose d'un ensemble plus homogène fait d'habitat pavillonnaire, de lotissements et opérations urbaines au statut plus résidentiel. Deux projets en cours de réalisation témoignent d'une volonté de renouvellement urbain des quartiers nord : l'espace culturel l'Agora (médiathèque et centre social) équipé d'une architecture résolument contemporaine, et le projet urbain du Sansonnet, un des premiers éco quartiers de la ville. Ces projets participent à régénérer l'image des quartiers nord de Metz.
- Des paysages d'activités variées persistants en périphérie des quartiers. Même si de nombreuses activités ont disparu le quartier conserve trois secteurs d'activités : à l'arrière de la route de Thionville (secteur Intendants Joba, et Rue de Meric), à l'arrière de la route de Woippy, (rue des Alliés) et la Zone industrielle des Deux Fontaines au nord-est du quartier. Au fil du temps toutes ses activités industrielles et artisanales ont évolué, l'implantation de commerces et de services a atténué la rudesse de leurs abords pour se fondre au paysage urbain.
- Un paysage infrastructurel, ferroviaire et routier très contraignant et dévalorisant. Les infrastructures routières et ferroviaires qui entourent la gare sont omniprésentes dans le paysage des quartiers nord et contribuent à son cloisonnement. Les délaissées des voiries et les franges du réseau ferrée donnent encore une impression de friche végétale peu soignée dévalorisante pour l'image des quartiers.
- Un grand paysage lisible depuis les talus de la halte auquel s'associe un paysage de proximité. Éléments naturels du grand paysage, le Mont Saint-Quentin, les Côtes de Moselle à l'horizon ouest et le centre-ville avec sa Cathédrale au sud sont lisibles depuis les points hauts du quartier (immeubles, talus de la halte Ferrée). Le paysage de proximité du quartier gare revêt de nombreux aspects : espaces verts publics ouverts, espaces verts collectifs privés fermés, jardins d'agrément individuels, jardins familiaux, zones maraîchères et horticoles. Tous ces éléments de proximité offrent une réelle présence végétale au cœur du quartier mais sans générer une véritable trame paysagère.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Conforter la structure urbaine et paysagère des quartiers pour renforcer leur identité et leur attractivité en créant un véritable maillage vert qui invite à la découverte du territoire.

- **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 de part et d'autre de la gare et recoudre le front de rue le long des voies d'accès principales à la gare (Route de Thionville).
 - Affirmer l'usage collectif de la place de la gare comme lieu de centralité urbaine.
 - > Garantir une identité à la place de la gare comme lieu emblématique de rassemblement et d'animation urbaine au cœur du quartier.
 - Mettre en valeur la diversité architecturale des quartiers 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.**
 - 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.
 - Reconquérir les friches végétales aux abords des infrastructures ferroviaire et routière.
 - Requalifier les abords des infrastructures pour mieux les magnifier et les mettre en valeurs au sein des tissus urbains de la ville.

Conforter la structure urbaine et paysagère des quartiers pour renforcer leur identité et leur attractivité en créant un véritable maillage vert qui invite à la découverte de son territoire s'appuyant sur un quartier gare accueillant.

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



Articulation / centralité urbaine

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



Spot de départ



Entité patrimoniale



Principe maillage vert



Parc / équipements



Maintenir une biodiversité urbaine



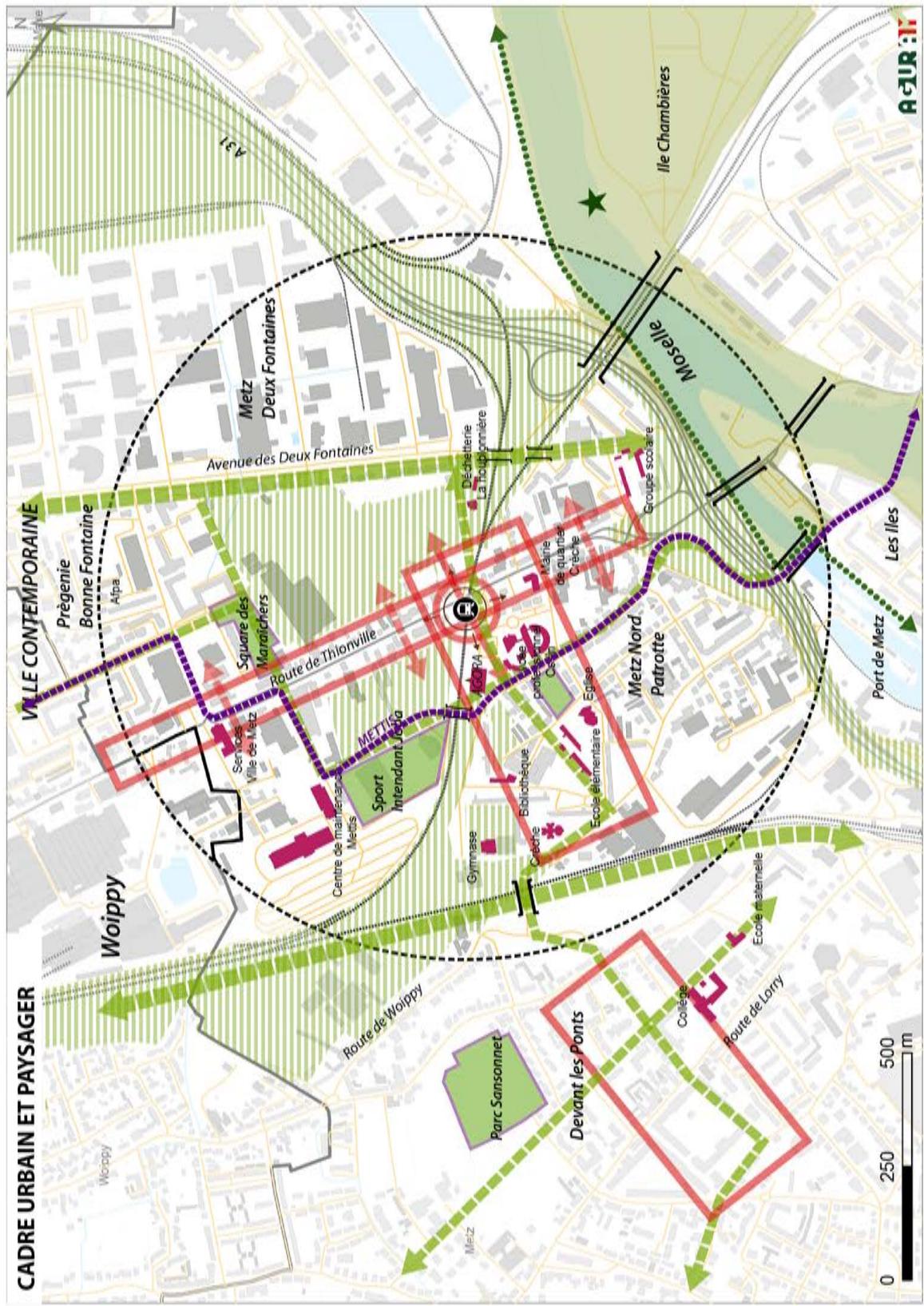
Grand paysage/



Paysage infrastructurel



METTIS (TCSP)



■ Espaces publics : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Réaliser un maillage d'espaces publics qui assurent une meilleure lisibilité urbaine du quartier avec ses équipements. Affirmer le rôle central de la gare dans les quartiers nord de Metz.

CONSTATS : Des espaces publics urbains sectorisés, encombrés par l'automobile et peu conviviaux, qui desservent les qualités urbaines et paysagères du quartier. Une gare isolée peu représentative qui n'engendre pas de centralité ni d'identité urbaine pour les quartiers nord.

- Une halte ferroviaire aux espaces publics fonctionnels, n'assurant pas un rôle de centralité urbaine. Bien que réaménagés récemment les espaces publics autour la halte ferroviaire ne constituent pas une véritable place publique pour les quartiers de la Patrotte Metz-Nord. Isolés le long de la Route de Thionville, ces espaces jouent un rôle fonctionnel de stationnement, d'accès automobile, d'échanges intermodaux. L'agencement des espaces publics de cette station ferrée, en surplomb, et son isolement au sein d'un quartier sectorisé ne lui permettent pas d'assurer un statut d'espace public représentatif, un lieu de rassemblement et de centralité pour les quartiers Nord.
- Une hiérarchie viaire à restructurer pour les modes doux piéton et vélo notamment vers la gare. Les voies principales qui traversent le quartier présentent un aménagement encore routier et le manque de voies transversales entre ces pénétrantes rend le rabattement vers la gare difficile en particulier pour les piétons et le cyclistes. En dehors des aménagements récents plus favorables aux modes doux (travaux du METTIS et de la suppression du passage à niveau Route de Woippy), la voiture domine l'espace public au sein des quartiers nord et n'invite pas à la déambulation urbaine depuis la station ferrée.
- Des équipements publics dispersés et peu lisibles dans l'espace public du quartier. Que ce soit la halte ferroviaire, la mairie de quartier ou les équipements communaux et intercommunaux (église, écoles, lycée), ces établissements publics sont disséminés dans le quartier. De même que pour la station ferroviaire, ces équipements ne sont pas accompagnés ni mis en valeur par un aménagement urbain spécifique de l'espace public qui affirme leur statut institutionnel d'établissements publics au sein du quartier.

OBJECTIFS ET PRÉCONISATIONS : Repenser l'aménagement des espaces publics pour renforcer les centralités urbaines du quartier autour des commerces, des équipements et services publics. Réorganiser des places et reconquérir des rues en faveur des piétons et des vélos et contribuer à favoriser la lisibilité et l'identité urbaine des quartiers nord autour de la halte ferroviaire.

- Réaménager les espaces publics de part et d'autre de la station et du talus ferroviaire pour faciliter la lisibilité de la station dans le quartier
 - Imaginer un maillage de voiries transversales entre les grandes pénétrantes qui facilite l'accès à la station ferroviaire, la désenclave et unifie le quartier.
 - Poursuivre les aménagements réalisés de part et d'autre de la station et du faisceau ferroviaire pour faciliter et développer :
 - > l'intermodalité : les échanges entre l'automobile, les transports en commun, les modes doux,
 - > le dépose minute et le stationnement,
 - > la desserte deux roues par le déploiement de pistes cyclables,
 - > l'aménagement des espaces publics en espaces ludiques et accueillants: éclairage, mobilier urbain, aire de jeux ...etc.
- Assurer un partage équitable de l'espace public en faveur des modes doux
 - Rééquilibrer l'aménagement des espaces publics aux besoins des usagers piétons dans les rues principales en complément de l'activité commerciale de proximité du quartier
 - Repenser un réseau secondaire appropriable pour les riverains adapté à la balade urbaine
 - Assurer la continuité des espaces publics depuis la halte ferrée vers les quartiers, particulièrement vers les quartiers nord de Pré génie, Bonne Fontaine.
 - Développer les maillages piétons deux-roues depuis la station vers les itinéraires de découverte naturelle de la vallée de la Moselle (Véloroute en rive de Moselle, Les côtes de Moselle vers Devant- les-Pont).
- 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, réaménager des places autour de ces équipements collectifs qui intègrent la voirie et confortent l'identité urbaine collective de ce quartiers de la ville.
 - Fournir un niveau de prestation de qualité pour l'aménagement de l'ensemble des espaces publics : enfouissement des réseaux, éclairage public, matériaux, mobilier urbain, signalétique... etc.

Repenser l'aménagement des espaces publics pour renforcer les centralités urbaines du quartier autour des commerces des équipements et services publics. Réorganiser des places et reconquérir des rues en faveur des piétons et des vélos et contribuer à favoriser la lisibilité et l'identité urbaine des quartiers Nord autour de la halte ferroviaire.

Réaménager les espaces publics de part et d'autre de la station et du talus ferroviaire pour faciliter la lisibilité de la station dans le quartier

-  Espace à réaménager
-  Espace public existant à conforter

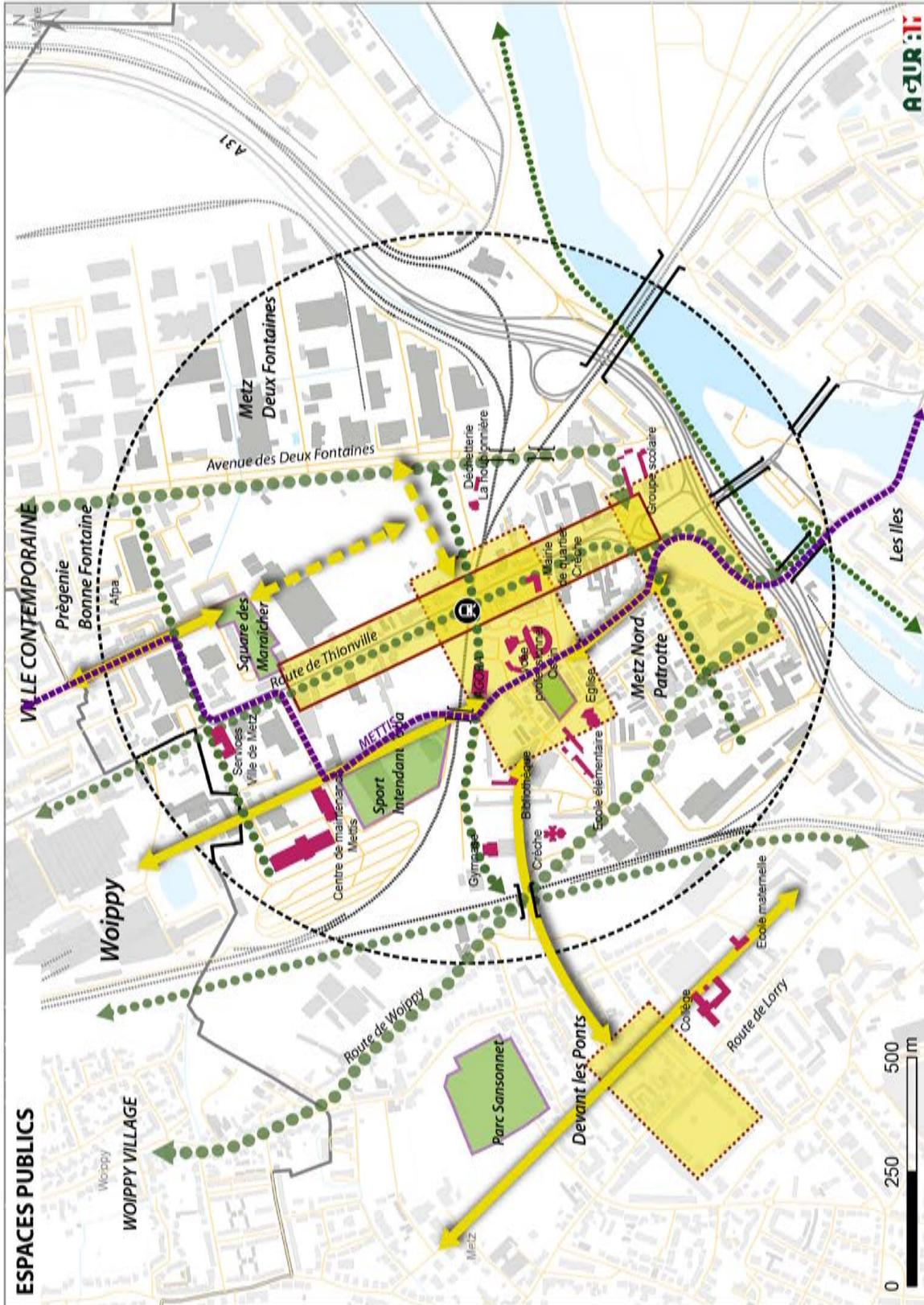
Assurer un partage équitable de l'espace public en faveur de modes doux

-  Partage espace public
-  maillage mode doux

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

-  maillage espaces publics

 METTIS (TCSP)



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