



Valoriser et (re)composer les espaces Gare

Gare de Moyeuvre-Grande

Sommaire

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

En partenariat avec



Sommaire

1	Préambule	4
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
2	Une polarité au nord-ouest du SCoTAM	6
	Un centre urbain de services au sein de la vallée de l'Orne	
3	La gare au sein du réseau ferroviaire régional	7
	Une aire d'attraction restreinte	
	Une offre maintenue	
	Une gare faiblement fréquentée	
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare	13
	Cadrage communal	
	Un quartier gare fortement polarisé mais une gare à l'écart des dynamiques	
	Une expansion massive déconnectée du quartier gare	
	Un secteur gare fortement urbanisé	
5	Potentiels de mutations et projets	17
	Un potentiel de densification très fortement contraint et restreint	
6	Intermodalité du quartier gare	18
	Une bonne accessibilité routière	
	Une offre de stationnement bien calibrée	
	Desserte TC de la gare: une offre inadaptée au contexte	
	La marche, mode naturel; le stationnement des vélos impossible	
7	Enjeux et Préconisations	22
	Mobilité	
	Densité et potentiel foncier	
	Fonctions urbaines	
	Cadre urbain et paysager	
	Espaces publics	

■ Préambule

/ Contexte de l'étude

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

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

Cette nouvelle influence contribue au regain d'attractivité des secteurs gares avec l'émergence d'enjeux en 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 de relais, d'intermédiaire entre le bassin de vie et les principales agglomérations.

/ Objectifs

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

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

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

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

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

i Rappel

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

i Définition du quartier gare

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

> Cible 5.2 du DOO

Extrait DOO page 65 et 66



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

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

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

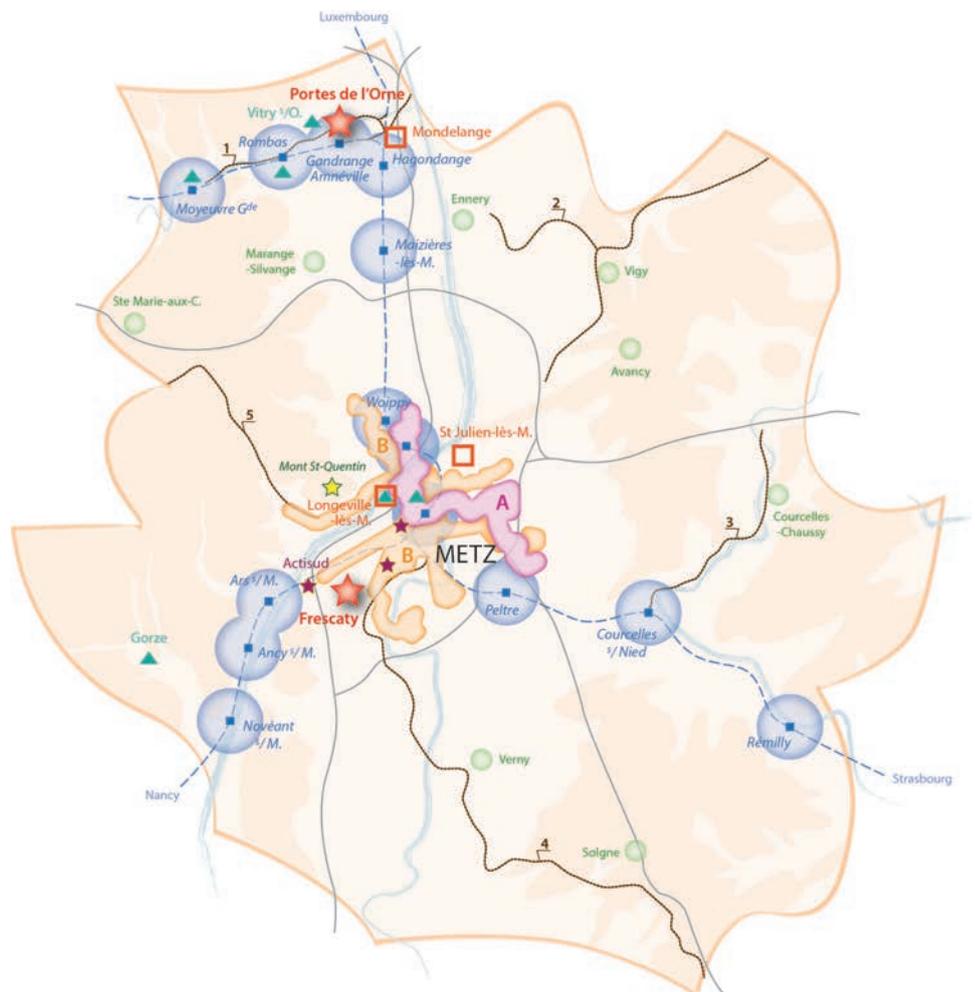
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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

Précisions pour les documents de planification

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

Accompagnement

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



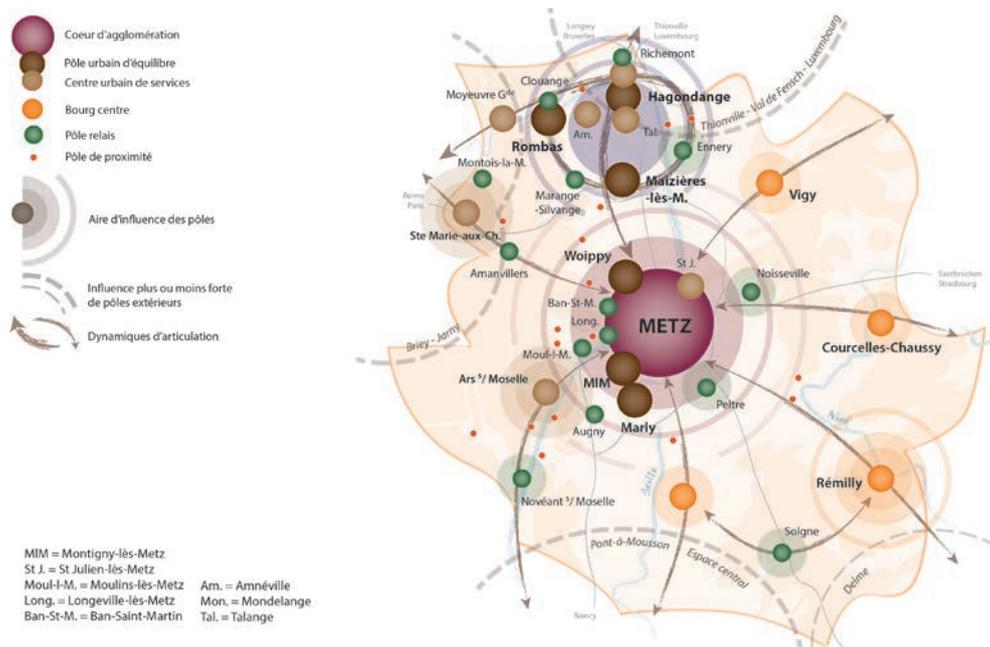
<p>Valorisation et optimisation du foncier</p> <p> de part et d'autre des infrastructures de transport urbain les plus performantes (de niveau A et de niveau B)</p> <p> autour des gares</p> <p>autour des pôles d'appui de transports collectifs interurbains</p>	<p>Stratégies foncières destinées à répondre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

Moyeuve-Grande, une polarité au nord-ouest du SCoTAM

/ Un centre urbain de services au sein de la vallée de l'Orne

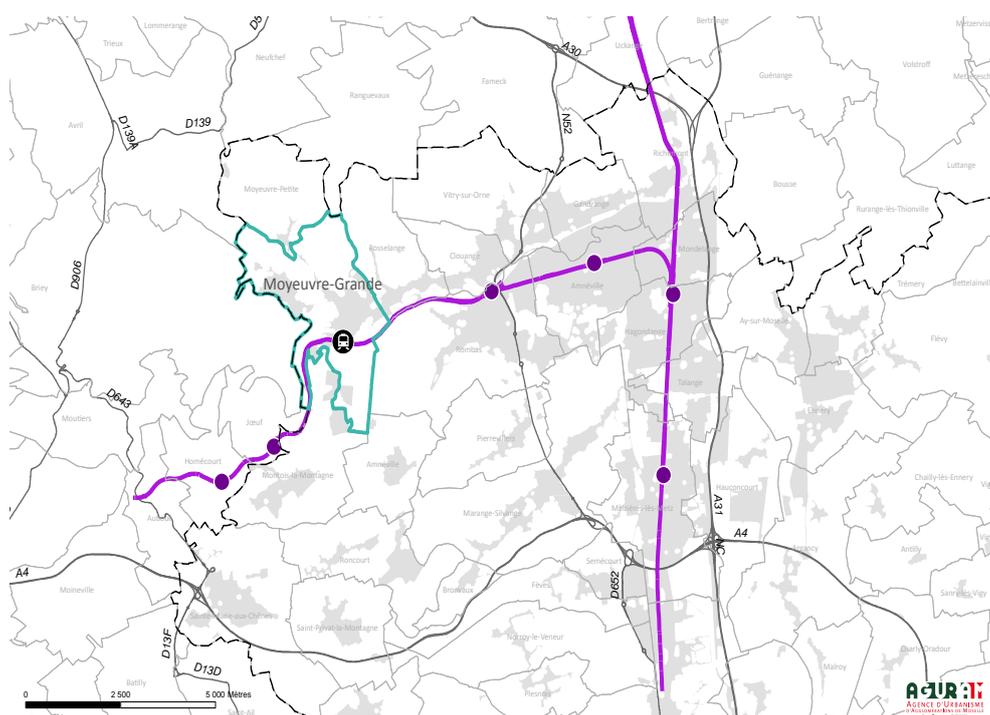
La commune de Moyeuve-Grande fait partie des 49 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

Moyeuve-Grande est l'un des centres urbains de services - au sens SCoTAM - du quart nord-ouest du territoire du SCoTAM. Située dans la vallée de l'Orne, Moyeuve-Grande est aussi à la frange ouest du territoire. Cette polarité contribue localement à la structuration du territoire en étant le socle de la vie locale. S'appuyant sur une offre d'équipements et des services répondant aux besoins de première nécessité et un peu plus, elle participe au maillage d'une offre proximité au plus près des habitants.



> Armature urbaine du SCoTAM

Extrait DOO page 12



> Carte de situation

N
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
 Fond BDTOP0 2014

■ La gare de Moyeuvre-Grande au sein du réseau ferroviaire régional

/ Une aire d'attraction restreinte

L'analyse des fichiers abonnés disponibles laisse apparaître que 85% des abonnés à la gare de Moyeuvre-Grande résident sur cette même commune. Théoriquement, l'aire d'attractivité, telle que définie par l'Aguram¹, devrait donc se limiter à ces deux seules communes. Néanmoins, l'analyse du fichier abonné amène dans ce cas spécifique à décider que l'aire d'attraction de la gare de Moyeuvre-Grande est constituée de cette commune et de celle de Moyeuvre-Petite (9% des abonnés). Elle regroupe ainsi 8 400 habitants.

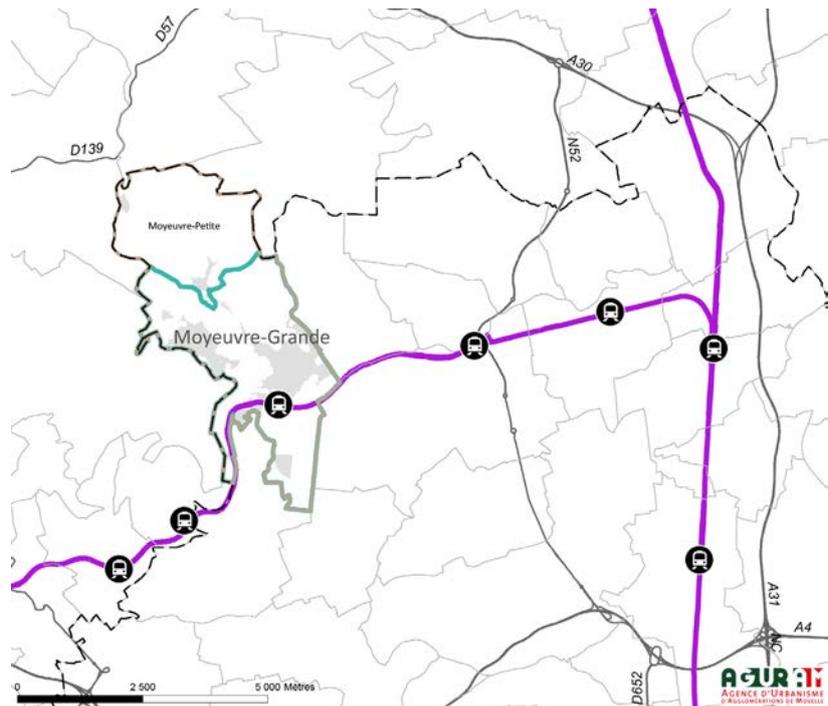
> Aire d'attraction de la gare de Moyeuvre-Grande

> Traitement et calcul AGURAM

Données SNCF / CRL, 2014

Cartographie AGURAM / Septembre 2015

Source : IGN - BD TOPO, données SNCF /
Conseil Régional de Lorraine 2014
extrapolée selon la méthode Aguram

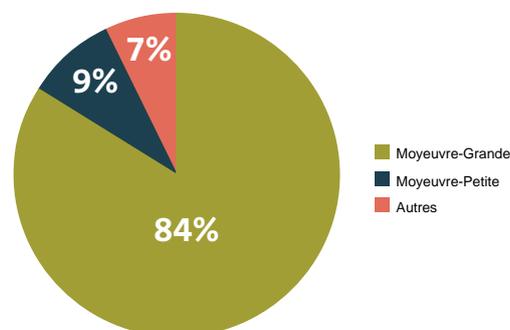


La faiblesse relative de l'étendue de l'aire d'attraction s'explique notamment par :

- la proximité des gares encadrante de Joeuf et Rombas,
- la topographie, la gare est située à flanc de côte, dans la vallée de l'Orne. Le plateau la surplombant est boisé et très peu peuplé.

Commune de résidence des abonnés TER ayant
Moyeuvre-Grande pour gare de domicile.

Données SNCF / CRL, 2014



¹ Telle que définie par la méthodologie proposée par l'Aguram à partir du fichier des abonnés TER Billettique (SNCF / CRL Lorraine 2014 – les données concernant les titres papiers ne sont pas disponibles) : périmètre continue minimum permettant de regrouper au moins 80% des abonnés recensés. L'aire d'attraction est dite théorique, car la résidence d'abonnés n'est pas nécessairement effective dans chaque commune en 2014.

/ Une offre maintenue

Moyeuivre-Grande est située sur l'infrastructure reliant Conflans-Jarny (Verdun/Longuyon) à Hagondange et sur l'axe Metz-Luxembourg.

> L'offre 2015

Moyeuivre-Grande est alors desservie par 22 trains TER par jour sur les lignes Metz/Conflans-Jarny (Verdun) et Hagondange/Conflans-Jarny. Une vingtaine de trains permettent des correspondances vers/depuis Luxembourg à Hagondange (environ 15 minutes).

> Cadencement : l'offre 2016 et son impact

Le cadencement de l'offre TER courant 2016 permet une desserte de Moyeuivre-Grande avec 25 trains vers et depuis Hagondange.

Seuls 6 trains permettent un lien direct vers/depuis Metz, mais pratiquement toutes les circulations ferroviaires permettent une correspondance à Hagondange, limitée à 6, 7 ou 9 minutes. Il en va de même vers Luxembourg (mais pas de liaisons directes).

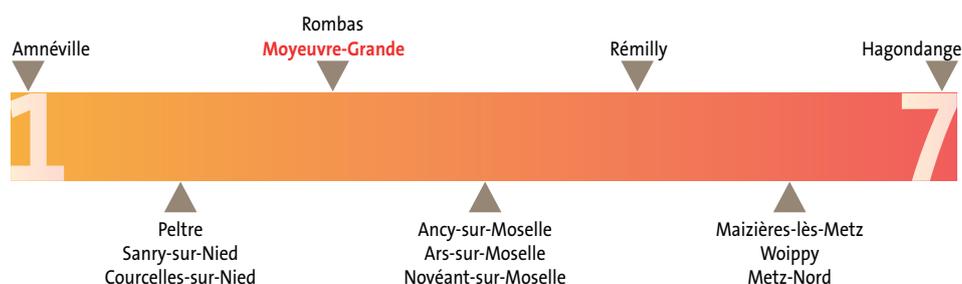
Dans ces conditions, il est probable que le cadencement aura peu d'impact sur la fréquentation (mais d'autres facteurs sont susceptibles d'avoir un impact : évolution de la demande vers Luxembourg, coût des carburants...).

Attractivité de l'offre projetée

Indice d'attractivité relative.

Au regard de l'accessibilité que cette offre permettra vers Metz, mais aussi Luxembourg, Thionville et Nancy, Moyeuivre-Grande reste une gare relativement peu attractive à l'échelle du SCoTAM, notamment par rapport à Hagondange.

Compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre 2016 (horaires et destinations proposées en direct et en correspondance), Moyeuivre-Grande se situe, sur une échelle d'attractivité relative² de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°5.



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

Concurrence de l'automobile et des transports en commun.

Vers Metz, la comparaison des temps de parcours TER et automobile de gare à gare ne met en évidence aucun avantage net, ni pour le TER (25' à 37'), ni pour la voiture (30', Google Map).

En pointe cependant, l'avantage est au train, malgré les correspondances en gare d'Hagondange, c'est là le fait de l'encombrement chronique de l'A31 et des voies d'accès.

Vers Luxembourg, la situation est légèrement favorable à la voiture, sur le papier tout du moins: 55' à 1h10 en TER, contre 45' (heures creuses) à 60' ou plus en voiture (heures de pointe).

²Cet indice, calculé par l'Aguram, permet de positionner les gares du SCoTAM les unes par rapport aux autres du seul point de vue de la performance de l'offre TER. Les critères pris en compte et la méthode de calcul sont présentés en annexe.

/ Une gare faiblement fréquentée

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

> Fréquentation et motifs

La fréquentation moyenne 2014 de la gare de Moyeuvre-Grande est de 120 voyageurs entrants/sortants par jour³. Elle se positionne à cet égard parmi les points d'arrêt TER les moins fréquentés du SCoTAM (Metz-Ville exclue), devant Gandrange-Amnéville, qui bénéficie d'une offre moins étoffée (avec la même contrainte de correspondances vers Metz et Luxembourg), Sanry-sur-Nied, qui est une halte rurale, et Metz-Nord, jusqu'ici sous exploitée (mais dont l'offre vient de fortement s'accroître).

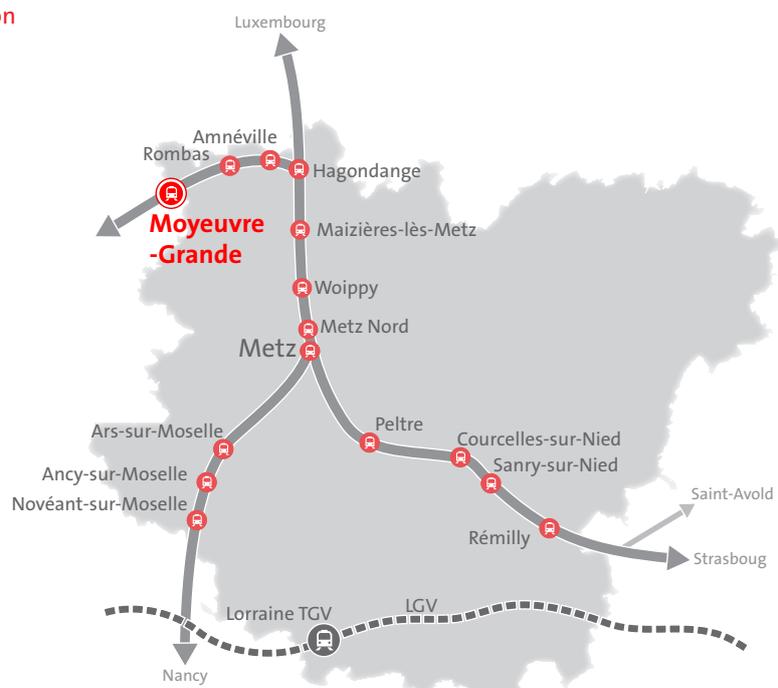
Concernant les motifs, la ventilation tarifaire des ventes de titres⁴ TER/SNCF laisse apparaître une très forte majorité de déplacements pendulaires :

- 33% des voyages sont réalisés avec un abonnement scolaire, et 43% avec un abonnement normal (étudiants compris), il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail ou aux études (post bac),
- 24% sont réalisés avec un billet (titre unique) et peuvent être assimilés à des usagers occasionnels, a priori pour des motifs d'ordre privés-loisirs.

Cette situation diffère de la moyenne observée sur le SCoTAM pour ce qui concerne la répartition voyageurs réguliers « tous publics » (abonnements) / occasionnels (titres uniques) avec un poids plus important de ces derniers (24% contre 13% en moyenne pour le SCoTAM), et un poids moins important des réguliers (56% pour le SCoTAM).

Les scolaires, eux s'inscrivent dans la moyenne : 33% contre 31% à l'échelle du SCoTAM. Il est tentant d'en déduire que les « réguliers » étudiants et actifs, se rabattent sur Hagondange, tandis que les captifs (scolaires...) et les occasionnels, moins informés, privilégient la proximité et Moyeuvre-Grande.

> Situation



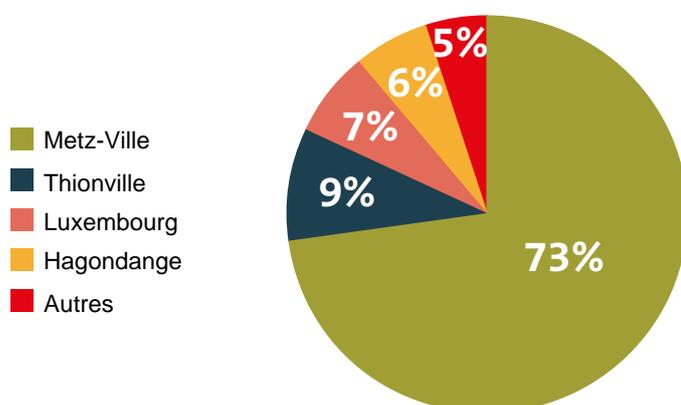
³Évaluation Aguram à partir de données annuelles 2014 (SNCF Aristote / CRL) sur la base de 260 équivalents JOB /an.

⁴Données SNCF ARISTOTE / FC12K, 2013.

> Origine / destination des usagers :

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

- **Metz-Ville** : plus de sept voyages sur dix ont pour origine ou destination Metz-ville. Cette destination souffre sans doute de la concurrence de l'automobile, puisque les temps de parcours sont assez comparables.
- **Thionville** : près d'un voyage sur 10 est en relation avec Thionville, c'est plus qu'avec le Luxembourg (voir ci-après). Attention cependant, cela représente un nombre très limité de voyageurs : environ 10 voyages/jour, soit 5 ou 6 personnes concernées. L'analyse du fichier abonnés montre que Thionville est une destination scolaire.
- **Luxembourg** : malgré l'attractivité de ce territoire, les voyageurs sont peu nombreux. Moyeuvre-Grande se trouve en limite Est de l'aire d'attraction de la gare d'Hagondange et vers le Luxembourg, les Moyeuviens sont environ 3 fois plus nombreux à se rabattre sur cette gare.



Origine ou destination des voyageurs en gare de Moyeuvre-Grande

Données 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

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

- Plus de huit abonnés sur dix résident à Moyeuvre-Grande. Une part importante d'entre eux peut théoriquement rejoindre la gare à pied ou tout au moins à vélo.
- 33% des abonnés voyagent avec un titre scolaire. Il s'agit donc de voyageurs se rabattant sur la gare à pied ou à vélo, à moins qu'ils ne soient déposés (dépose/reprise-minute).
- La capacité et l'usage du parking permet d'évaluer la part modale de la voiture conducteur (et covoiturage) entre 15% et 30%.
- Lors des visites, aucun vélo n'était parké (abri par ailleurs hors service).

Sur cette base, nous estimons, à dire d'expert, et sur la base des rares éléments connus que la grande majorité des voyageurs rejoignent et quittent la gare à pied, ou en dépose-reprise minute. La voiture «conducteur» viendrait en seconde position.

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

> Grande caractéristiques de l'accessibilité multimodale

Les modalités d'accès à la gare de Moyeuvre-Grande sont les suivantes :

- gare en rive droite de l'Orne, et reliée à la RD 11 par l'avenue Clémenceau (vers le pont sur l'Orne et le centre-ville, environ 5000 véhicules/jour⁵ en amont de la gare) et la rue de la Gare.
- présence, sur le parvis, d'un parking-gare d'une capacité d'environ 30 places.
- présence d'un abri vélo de 12 places à accès contrôlé, cadenassé le jour de la visite de terrain.
- présence juste devant le bâtiment gare, d'un arrêt de cars interurbains départementaux TIM (CD57), desservi par les lignes TIM 48 et 50 (Moyeuvre-Grande–Metz dans les deux cas, itinéraire différent).

⁵ Donnée Conseil Départemental de Moselle, TMJA, 2013.

¹¹ Données Conseil Départemental de Moselle, TMJA, 2014.

■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

/ Cadrage communal

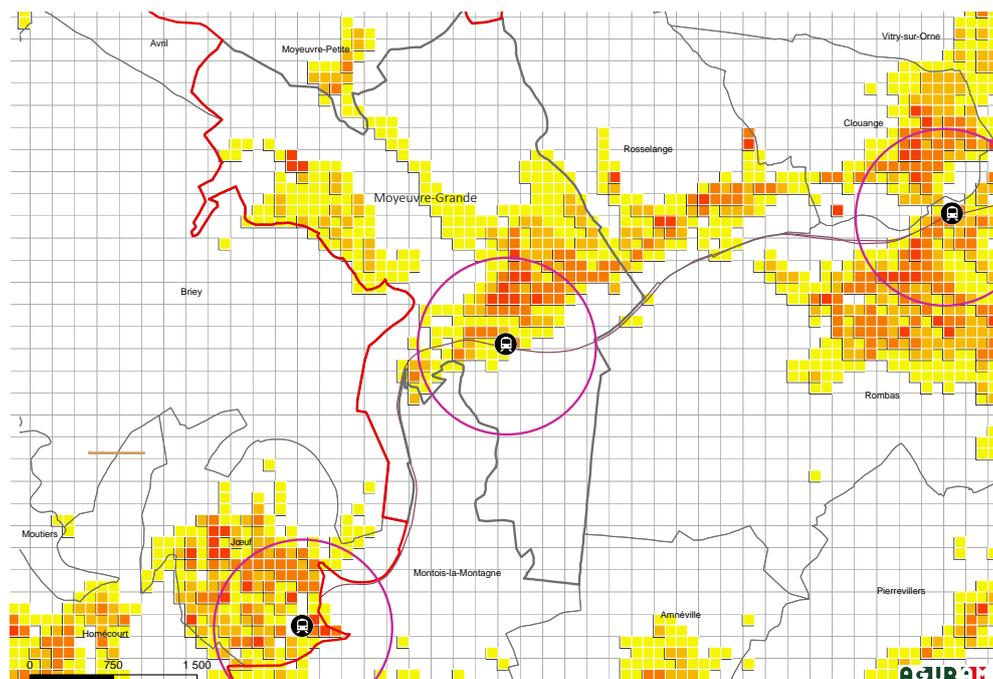
i Définition intensité urbaine

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

> Intensité urbaine

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

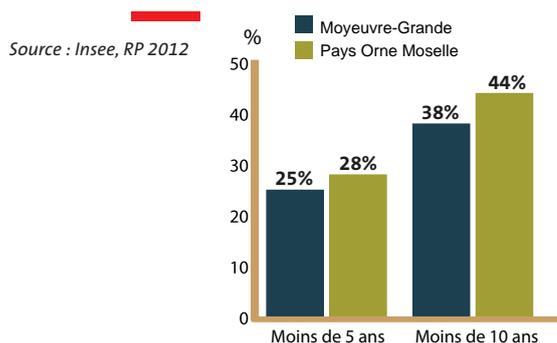
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014



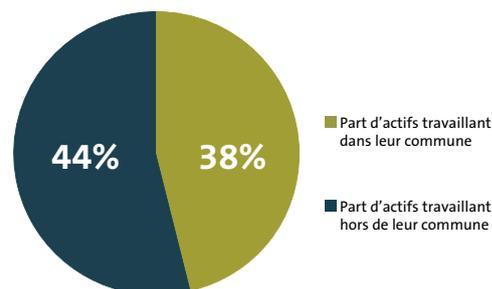
Avec 7 973 habitants en 2012, la commune de Moyeuve-Grande est la troisième commune de la Communauté de communes du Pays Orne Moselle (CCPOM) en termes de poids de population. Le nombre d'habitants de ce centre urbain de services du SCoTAM est en baisse continue depuis plusieurs décennies. Même si la baisse est moins importante que celle observée dans les années 70, elle est restée constante. Entre 2007 et 2012, elle a enregistré une diminution de sa population de 2,9% (soit 237 habitants). Celle-ci s'explique pour partie par solde migratoire est négatif important malgré un solde naturel positif.

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

Emménagements récents



Localisation du lieu de travail des actifs de Novéant-sur-Moselle



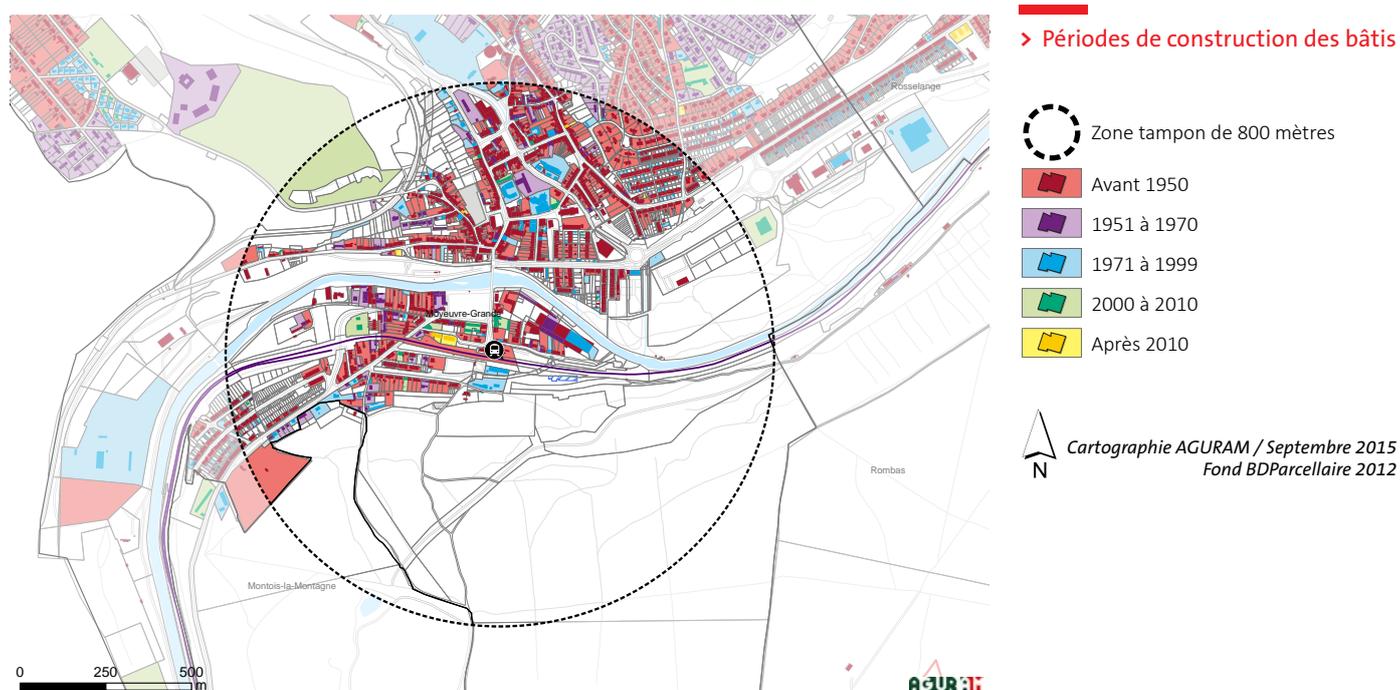
/ Un quartier gare fortement polarisé mais une gare à l'écart des dynamiques

Le périmètre du quartier gare englobe une partie du centre historique de la commune où sont présents un grand nombre d'équipements et de services. Ces établissements et ses structures se concentrent le long de la rue Maurice Thorez et au sein des axes perpendiculaires. Ce secteur se compose de nombreux commerces et services de proximité complétés par des équipements de services publics, administratifs (mairie, commissariat,...), culturels (bibliothèque,...), santé (hôpital Saint Maurice,...) et plus au nord sportif (salle des sports, stade,...). Cette concentration importante confère un rôle de centralité pour la commune et le quartier gare, toutefois la gare est en léger retrait par rapport à cette dynamique.

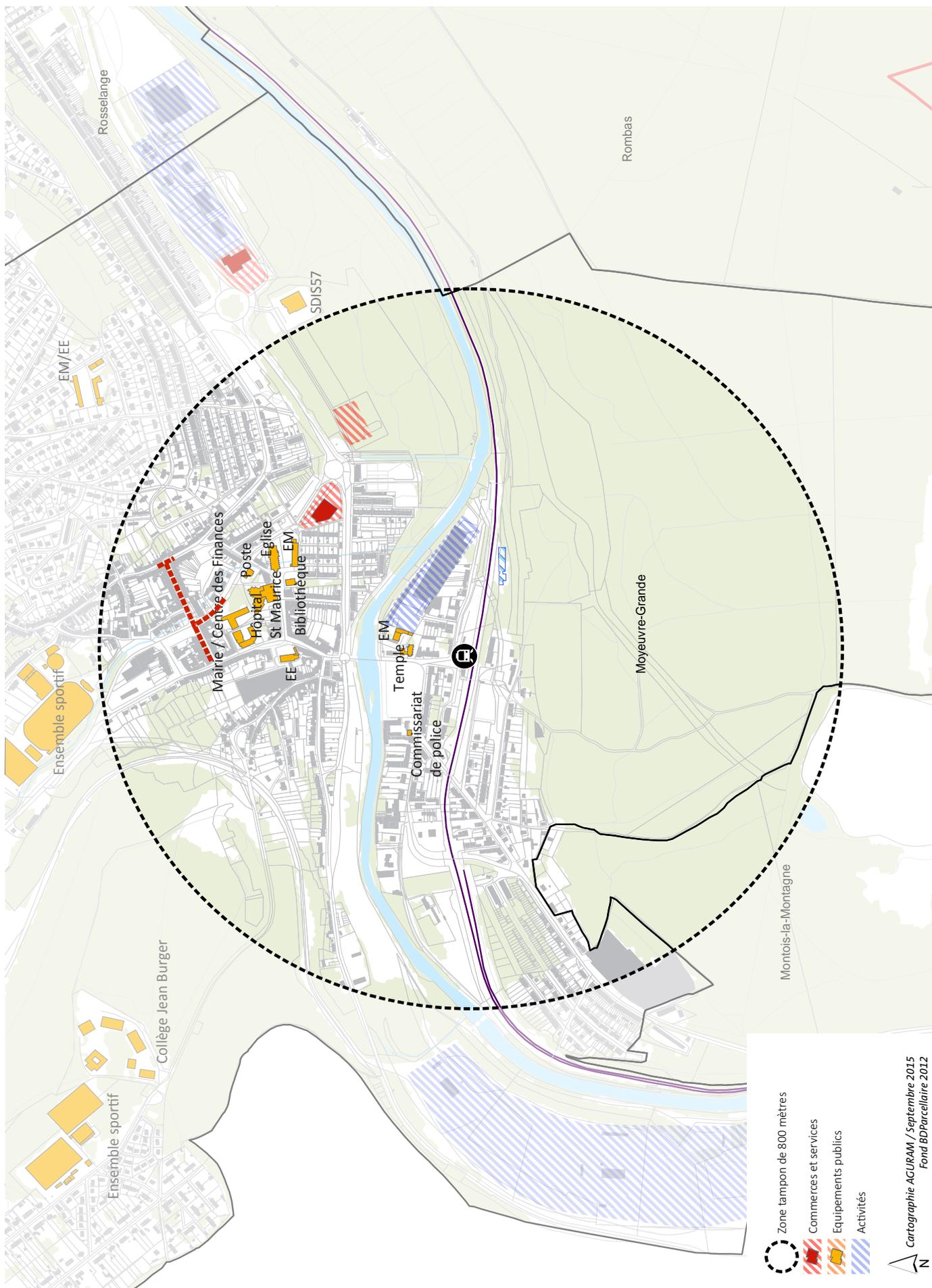
Ce quartier accueille également des activités artisanales et commerciales, en bordure de l'Orne et nouvellement une zone d'activités vient d'être créée en entrée de ville.

/ Une expansion massive déconnectée du quartier gare

Le tissu urbain du quartier gare se compose principalement du centre historique datant de l'avant-guerre (1914-1918) et des différentes cités ouvrières : Cité de Gargan, Cité de Wendel et une partie de la Cité de Curel datant pour les deux dernières de 1920 à 1950. A la différence du ban communal, le quartier gare n'a pas connu de profonde transformation comme en témoigne l'analyse de son tissu (relative homogénéité des époques de construction). A partir des années 50, le développement de la commune s'est fait en périphérie du centre ancien au sein du quartier Froidcul et plus récemment sur le versant opposé à l'est avec le lotissement Ecrin Forestier (150 parcelles). Ce développement sur le plateau de Froidcul, mais également la dernière opération d'envergure (l'Ecrin Forestier) se composent majoritairement de maisons individuelles. Si ces localisations se sont imposées en raison de nombreuses zones de risques présentes sur le ban communal, elles restent déconnectées du quartier gare et de la gare jusqu'à présenter une absence de continuité urbaine avec le centre historique (c'est le cas avec le quartier de Froidcul).



> Centralités



/ Un secteur gare fortement urbanisé

La commune de Moyeuve-Grande et son quartier gare s'inscrivent dans un paysage escarpé fait de vallées et de plateaux boisés.

Les massifs boisés, au nord-ouest avec le bois de Wacrangé et surtout au sud avec le bois de Moyeuve, constituent les principales emprises de ce quartier. Ces espaces naturels, bien perceptibles depuis la gare, font l'objet d'un classement en zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique : ZNIEFF. Ils participent à la continuité forestière des côtes de Moselle identifiée dans l'armature écologique du SCoTAM.

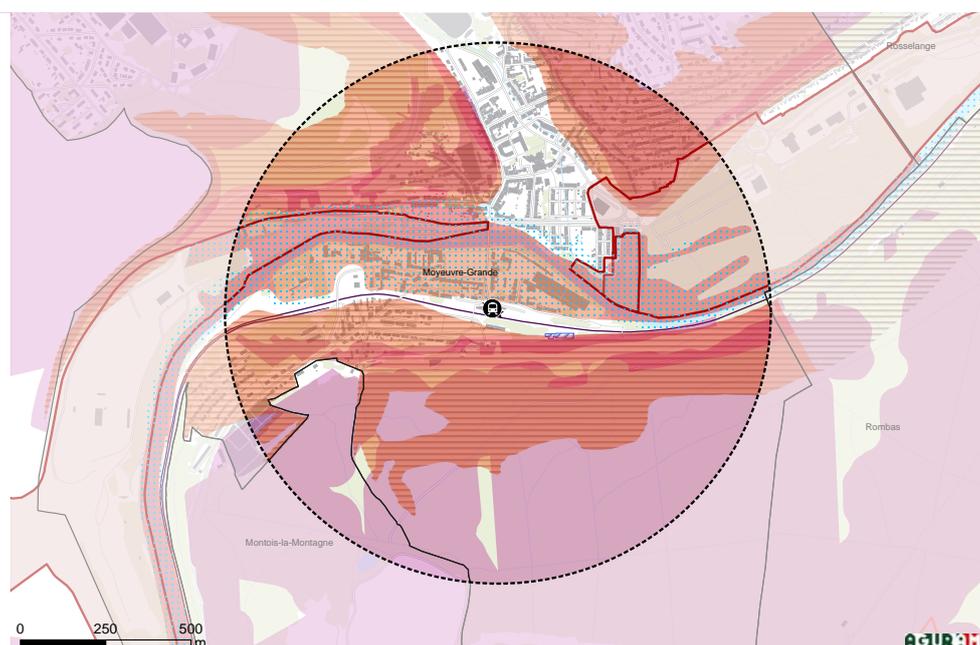
Le quartier gare est traversé par deux ruisseaux le Conroy et l'Orne. Le ruisseau le Conroy, affluent de l'Orne, a été canalisé en souterrain jusqu'à sa confluence, le faisant disparaître du paysage du quartier gare. En revanche, l'Orne, affluent de la Moselle, est un élément identitaire fort du territoire, mis en valeur par la voie verte du fil bleu de l'Orne.



> Protections environnementales

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- ZNIEFF 1
- ZNIEFF 2
- Aléas inondation
- Eau en surface
- PPR multi-risques

N
Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOP0 2014



> Risques et pollution

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- PPR multirisques
- Aléas inondation
- Site et sol pollué Lorraine 2014
- Aléa rrouvement de terrain
- Aléa risque minier

N
Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOP0 2014

■ Potentiels de mutations et projets

/ Un potentiel de densification très fortement contraint et restreint

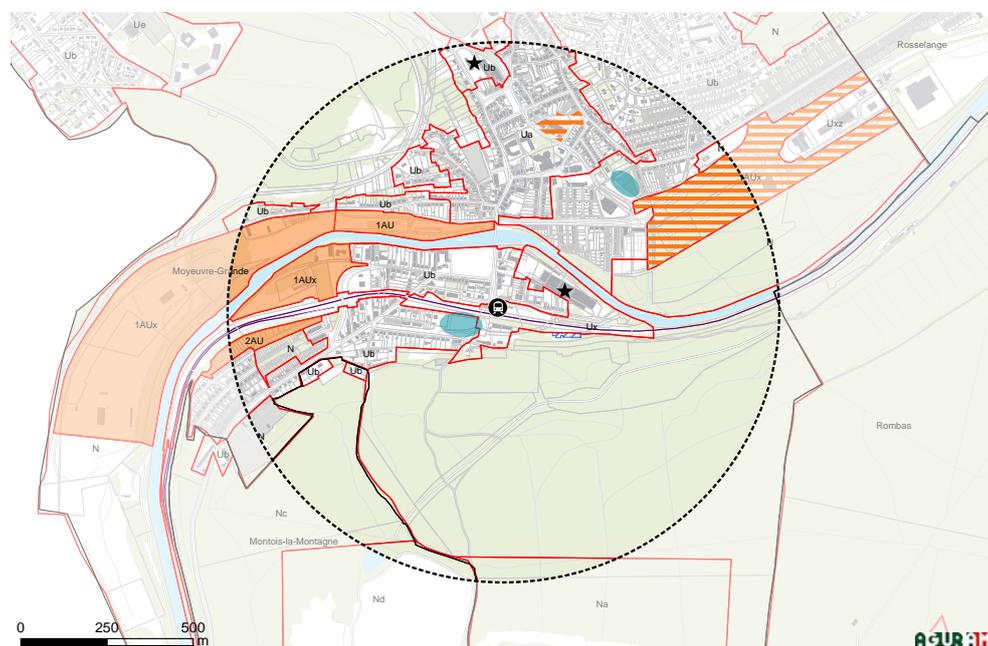
Le quartier gare situé en fond des vallées de l'Orne et du Conroy offre peu de possibilités de densification. Soumis à un ensemble de risques : inondations, mouvement de terrain et mouvement minier, le développement de la commune de Moyeuvre-Grande et de son quartier gare est fortement contraint.

De plus, la forte urbanisation et compacité du secteur gare n'offre quasiment plus de foncier disponible à destination d'habitat. Les terrains constructibles sont de plus en plus rares au sein du quartier et la plupart ne forment pas de tènement suffisant pour être mobilisés. Dès lors le développement du secteur est lié à une optimisation des terrains et/ou bâtis en mutation et à la résorption de la vacance. Des actions au sein du quartier gare ont déjà été engagées telles que la restructuration d'un îlot en cœur de ville (à proximité de la mairie) qui prévoit la construction de logements et de commerces ou encore dernièrement la réhabilitation/reconversion d'une ancienne friche à proximité de la gare (projet habitat de Néolia avec 24 logements créés).

> Zonages PLU

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

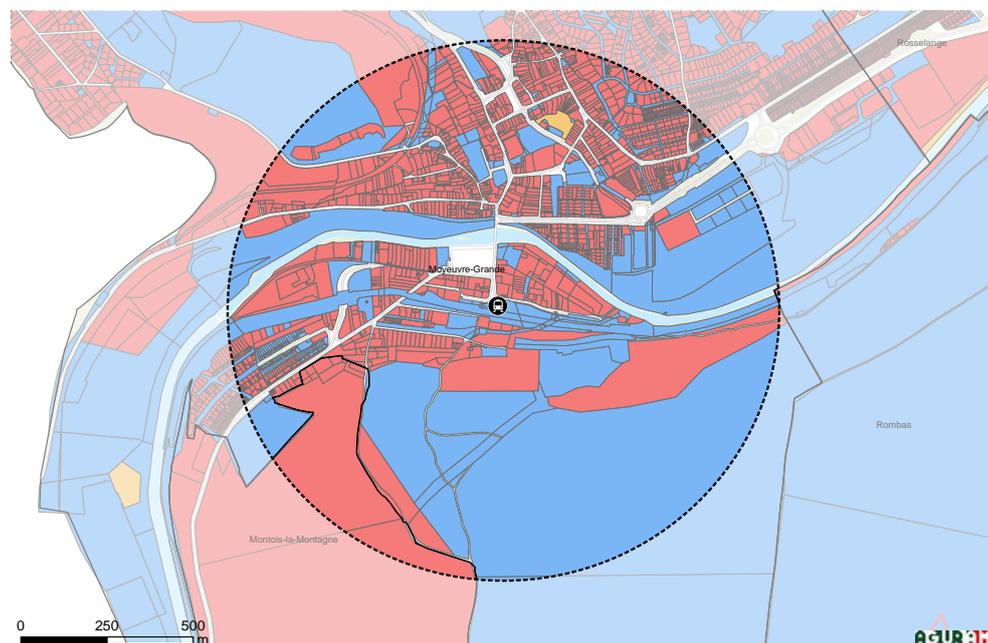
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012



> 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



■ Intermodalité du quartier gare

/ Une bonne accessibilité routière

La desserte routière de la gare est bonne depuis son aire d'attractivité. En tout état de cause et du fait de la géographie, elle ne constitue pas un frein à l'accès à la gare.

La traversée de l'Orne se fait à proximité de la gare (RD 11).

/ Une offre de stationnement bien calibrée

L'espace de stationnement aménagé (revêtement et marquage satisfaisant quoique vieillissant) propose 30 places.

Lors de la visite de terrain, 10 véhicules étaient stationnés. Ce nombre semble pouvoir monter à 15 ou 20. Sur cette base, la part modale de la voiture en rabattement sur le TER peut être estimée entre 15% à 30% (une voiture, une personne, deux voyages).



Le parking gare, aménagé simplement et efficacement est pour l'heure d'une capacité suffisante. – Doc. Aguram

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

La gare de Moyeuve-Grande est desservie par les lignes 48 et 50 du réseau TIM. L'arrêt Gare est situé au droit du bâtiment gare, à proximité d'un dépôt de matériel.

L'équipement est standard, basique et complet : abri, girouette, banc et information.

Pour autant, l'offre constitue un complément aux dessertes TER, proposant une desserte fine sur des itinéraires comparables, mais avec des temps de parcours très supérieurs : 1h20 pour rejoindre la gare routière de Metz avec la ligne 48 et 55 minutes avec la ligne 50.

Concrètement, l'offre départementale ne propose donc pas un service de rabattement sur la gare, celle-ci constituant simplement un site pratique et fonctionnel pour les opérateurs. La fréquentation en correspondance est inconnue, mais doit être quasi-nulle.

La géographie (relief, axes de développement, proximité des gares encadrantes...) fait que, en tout état de cause, les zones de peuplement proche de Moyeuve-Grande sont équipées de gare, limitant de facto l'intérêt d'un rabattement TC interurbain.

En revanche, le relief et l'éloignement de certains quartiers de Moyeuve (Froidcul...) justifieraient, dans le cadre d'une réflexion plus globale à l'échelle de la CCPOM, de considérer l'intérêt d'une desserte urbaine spécifique, de type TAD ou autres, calée sur les horaires de train.



Arrêt TC interurbain, situé sur le parvis de la gare – Doc. Aguram

/ Modes doux : la marche, mode naturel; le stationnement des vélos impossible

Selon toute vraisemblance, une majorité des voyageurs se rendent ou quittent la gare à pied. Au vue de la localisation de la gare, le vélo constituerait pourtant une alternative intéressante.

Marche :

Quoique l'aménagement du parvis puisse poser question (absence de cheminement piéton balisé / protégé), l'accessibilité à pied peut être considérée comme bonne et n'appelle aucune critique de fond, y compris pour la traversée de l'Orne.



Passerelle permettant le franchissement des voies – Doc. Aguram

Vélo :

La gare n'est desservie par aucun aménagement spécifique, mais les conditions de circulation ne semblent pas être une limite rédhibitoire pour rejoindre la gare en vélo.

Notons néanmoins que l'accès depuis le secteur Poincaré / Cité Lorraine / rue Heurteaux (...) est délicat et impose théoriquement un détour par la RD11 (rue de Verdun), puisque ni la passerelle piéton (escaliers), ni le souterrain (rue Poincaré) ne sont accessibles et/ou autorisés aux vélos.

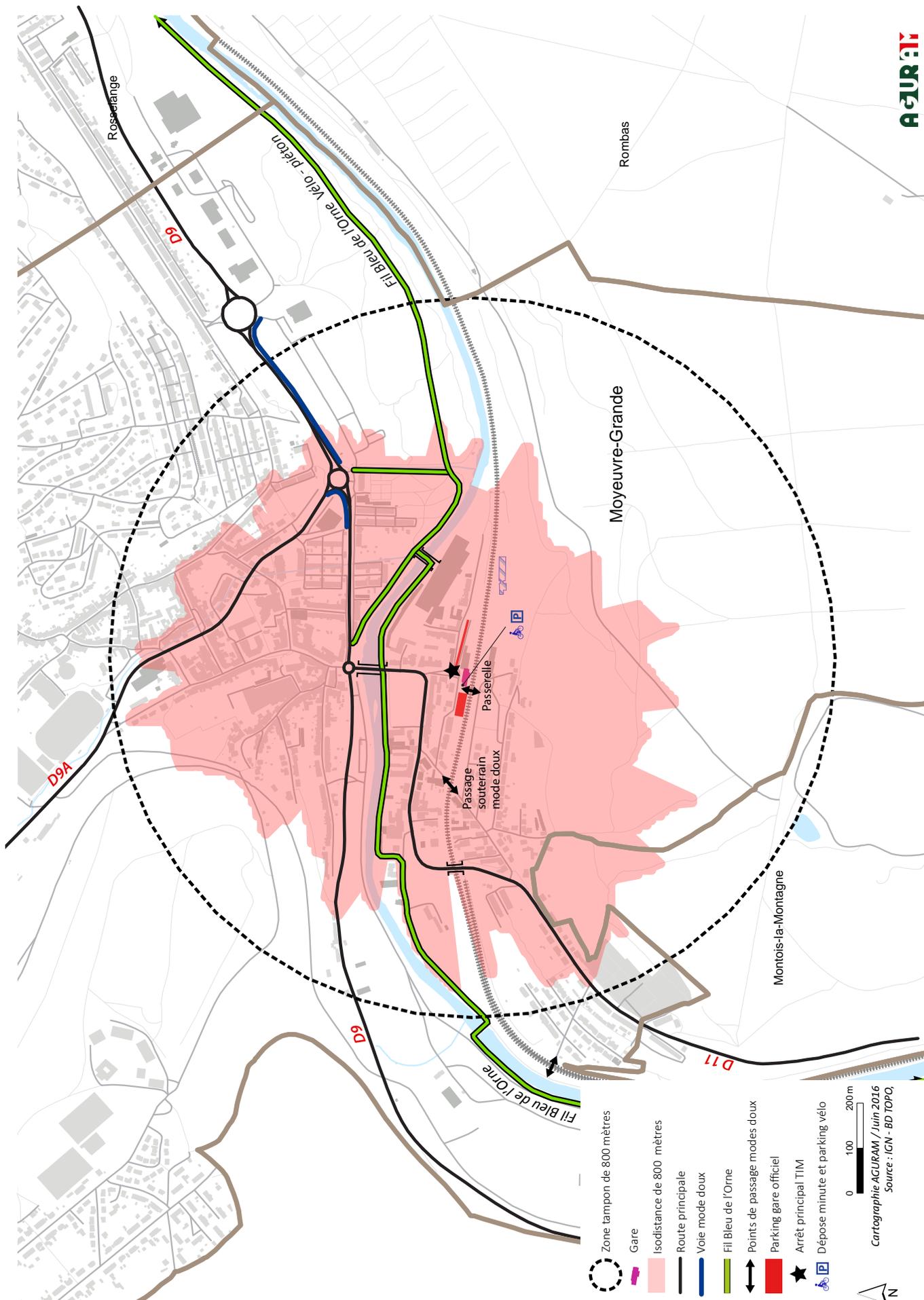
En outre, la gare est équipée d'un abri sécurisé de 12 arceaux, accessible avec une carte SimpliCité. Le jour de la visite de terrain, aucun vélo n'était garé et la porte du parc était cadenassée – problème sans doute temporaire.

Deux arceaux extérieurs (4 places) sont, par ailleurs, proposés à proximité immédiate (aucun cycle parqué le jour de la visite).



Le parc vélo sécurisé... Vide et inaccessible. – Doc. Aguram

> Modes doux



■ Mobilité : Enjeux et Préconisations

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

CONSTATS : Une gare en rive droite de la vallée industrielle de l'Orne au droit de sa confluence avec le Conroy. Une bonne accessibilité routière à la gare depuis le centre-ville facilitée par le réseau de routes départementales. En revanche, une accessibilité encore perfectible pour les modes doux... en absence d'un véritable maillage des pistes cyclables.

- Une bonne accessibilité routière à la gare depuis le centre-ville et la vallée de l'Orne. Située dans le fond de la vallée industrielle sur la rive droite de l'Orne, la gare de Moyeuve-Grande, adossée au coteau sud, s'ouvre sur le centre-ville en vis-à-vis sur la rive gauche. La relation avec le centre n'est assurée que par le pont de l'Avenue Clémenceau (RD11) qui franchit l'Orne au droit de la gare. Les routes départementales (RD9, RD9A, et RD11) hiérarchisent les circulations garantissant une bonne articulation entre la gare et les quartiers de Moyeuve-Grande. Seule la cité de Froidcul est à l'écart sur le plateau Ouest. Etablies à la confluence de vallées encaissées, la commune et sa gare restent facilement accessibles depuis les grands réseaux de voiries du territoire : l'A31 à l'est, l'A4 à l'ouest et l'A30 au Nord.
- Des aires de stationnement de la gare suffisantes et un dépose-minute. L'offre de stationnement de la gare semble répondre aux besoins actuels de fréquentation et l'aménagement de la place Youri-Gagarine intègre un dépose-minute juste devant celle-ci.
- Une vocation de pôle d'échange intermodal peu efficiente. La gare routière des transports interurbains (TIM) jouxte la gare de voyageurs de Moyeuve-Grande, formant un pôle d'échange intermodal. Mais les deux lignes du réseau interurbain qui desservent la gare en complément du service TER ne génèrent pas vraiment de correspondance avec le train. Ce qui n'engendre pas d'échanges intermodaux entre ces réseaux de transport collectif.
- Une bonne accessibilité théorique à la gare pour les modes doux . La desserte théorique de la gare pour les piétons (isodistance) semble relativement bonne puisque l'isodistance couvre quasiment le périmètre des 800 m du quartier gare. Dès lors, il semble possible de se rendre au centre-ville depuis la gare en moins de 10 min. à pied. En revanche, les secteurs pavillonnaires (lotissements) présents dans le quartier gare ne sont pas accessibles en théorie.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Maintenir l'attractivité de la gare et promouvoir sa fréquentation.

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

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

- Concevoir un maillage cohérent de pistes cyclables connectées à la gare, en relation avec la voie verte du Fil Bleu des berges de l'Orne (depuis Valleroy, elle traverse les communes Auboué, Homécourt, Joeuf en Meurthe et Moselle, puis celles de Moyeuve-Grande, pour aboutir à Rombas en Moselle).

▪ Ajuster les capacités de stationnement à l'évolution de la fréquentation

- Prévoir l'adaptation de l'aire de stationnement existante (qui répond juste au besoin actuel) à une augmentation potentielle de la fréquentation de la gare.

▪ Promouvoir l'intermodalité entre les transports en commun (TC) et le train

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

- Développer un réseau TC urbain desservant la gare de Moyeuve-Grande et de façon coordonnée avec les gares encadrantes (Joeuf et Rombas)...
- ...ou en alternatives proposer des services spécifiques du type navette-gare régulière ou à la demande depuis la cité de Froidcul, et la commune de Moyeuve-Petite.

■ Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Poursuivre la densification du quartier gare et optimiser les tissus urbanisés des communes.

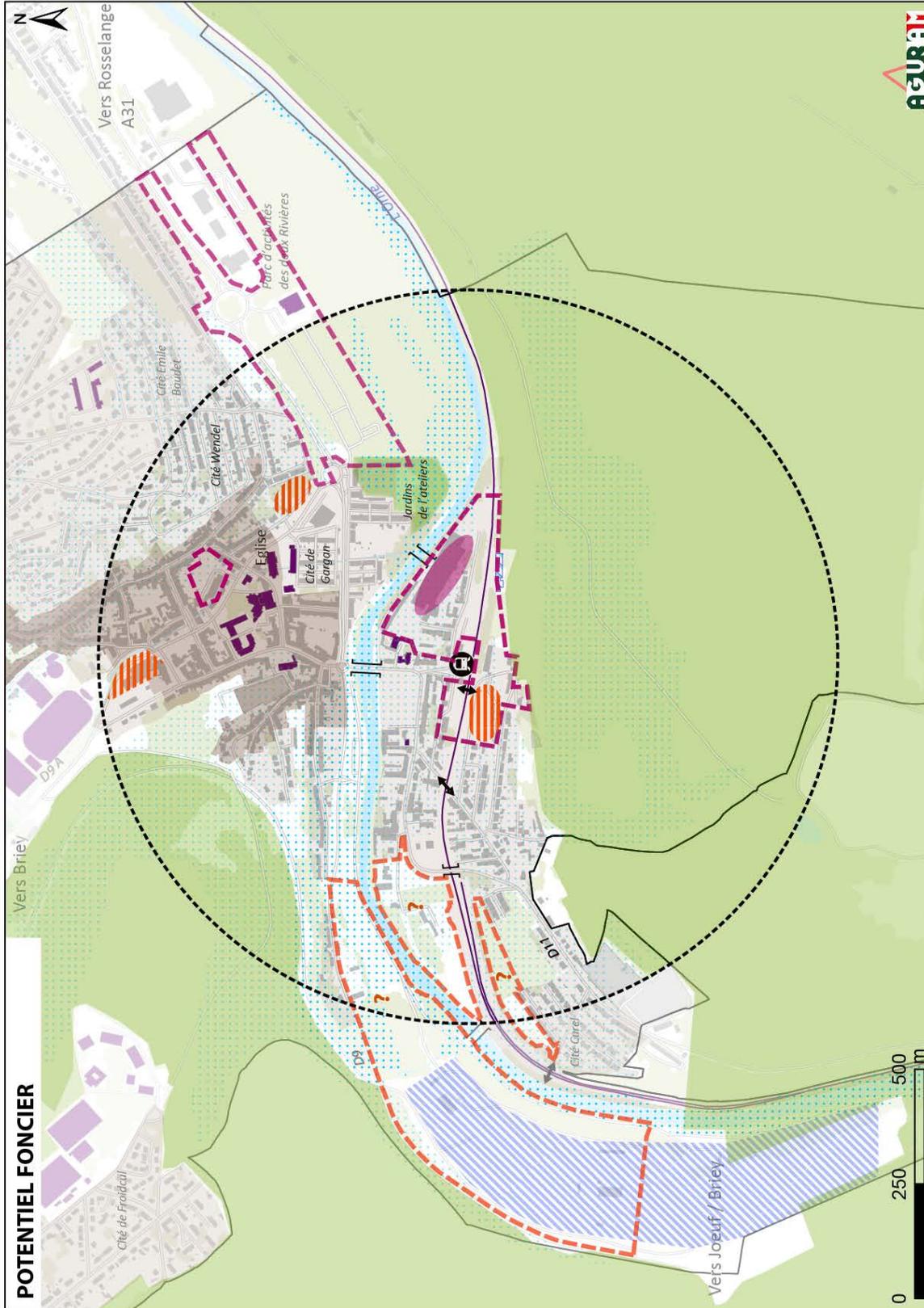
CONSTATS : Un territoire contraint par une géographie singulière et un passé sidérurgique prégnant. Peu d'opportunités foncières à exploiter à proximité de la gare, un potentiel de densification à rechercher dans les secteurs hétérogènes de l'enveloppe urbaine existante.

- Un potentiel foncier conditionné à une géographie de plateaux et de vallées. La gare de Moyeuve-Grande et son faisceau ferroviaire se positionne dans le fond de la vallée inondable de l'Orne au droit de la confluence avec la vallée du Conroy. A l'interface entre les zones naturelles protégées des côtes de Moselle au sud, et les zones urbaines de la ville historique au nord, le développement du quartier gare se confronte à une situation géographique singulière d'une vallée industrielle encaissée des côtes de Moselle.
- De nombreuses contraintes impactent le territoire et limitent son potentiel foncier. Moyeuve-Grande est contrainte par un ensemble de risques et servitudes : Risques d'inondations de la vallée de l'Orne ; de mouvement de terrain ; d'affaissements miniers ; de sols pollués, des crassiers d'anciennes activités sidérurgiques. De plus de nombreuses servitudes d'utilités publiques impactent son territoire dont la servitude forestière assurant la préservation de 314 ha de la forêt communale sur les plateaux qui dominent la ville. Ces contraintes et servitudes sectorisent son développement et limitent son potentiel foncier.
- Une zone urbaine qui dépasse le rayon les 800 m autour de la gare. Les zones urbanisées dépassent largement le rayon de 800 m autour de la gare, et n'offrent que peu de foncier disponible. Quelques parcelles en frange de la voie ferrée ainsi que des terrains issus de la mutation d'anciennes activités sidérurgiques offrent encore un potentiel de densification urbaine en fond de la vallée.
- Un centre-gare au tissu homogène qui offre peu de possibilités de densification. Le centre-historique de Moyeuve présente un front urbain relativement dense (de 2 à 4 niveaux) au regard des cités ouvrières et des quartiers d'habitat individuel qui l'entourent (de 1 à 2 niveaux). Il mêle à la fois des équipements publics (mairie, église, école, hôpital, maison de retraite...) et des opérations d'habitats collectifs. Le quartier-gare présente un tissu relativement homogène qui offre peu de possibilités de renouvellement et de densification urbaine.
- En continuité du centre et des cités ouvrières, l'habitat pavillonnaire gagne les coteaux. Autour du centre-ville, la commune s'est développée principalement par une succession de cités ouvrières (Cités de Gargan, de Wendel, Emile Bauret, des Vignes en continuité du centre, et cité de Curel en continuité du quartier minier de la gare). Cette urbanisation s'est poursuivie plus récemment sur les hauteurs du coteau de Tréhémont par un tissu pavillonnaire moins dense. Outre les zones d'extensions du quartier de Tréhémont, le potentiel foncier et de densification de la commune se limite : aux secteurs industriels en mutations de la vallée de l'Orne et aux dents creuses à identifier dans les tissus hétérogènes des zones urbaines existantes.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Conforter le quartier de la gare, rechercher toutes les occasions de densification autour de la gare et du centre-ville en frange des cités ouvrières et des anciennes activités industrielles.

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre historique homogène**
 - Poursuivre les actions entreprises pour 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 vigilant aux mutations des activités et des cellules commerciales dans le quartier-gare
- **Déterminer les parcelles et secteurs urbanisables dans l'enveloppe urbaine de la commune**
 - Repérer les friches tant artisanales qu'immobilières en vue d'élaborer des opérations de rénovation immobilière.
 - Identifier les dents creuses et les cœurs d'îlot potentiellement urbanisables
- **Poursuivre la reconversion des friches industrielles au sein de la ville et du quartier gare**
 - Imaginer le renouvellement urbain du secteur de l'entreprise « Etilor » rue du Maréchal Joffre à l'Est de la gare, et opérer une couture urbaine qui renforce l'attractivité du centre gare
 - Réinterroger le potentiel de développement urbain de la commune dans les zones industrielles

POTENTIEL FONCIER

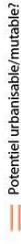


Conforter le quartier de la gare, rechercher toutes les occasions de densification autour de la gare et du centre-ville en frange des cités ouvrières des anciennes activités industrielles.

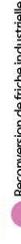
Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre historique hétérogène



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



Poursuivre la reconversion des friches industrielles au sein de la ville et du quartier gare



- Centre historique
- Extension urbaine
- Projet en cours
- PPR inondation
- ZNIEFF 2

■ Fonctions urbaines : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Renforcer la dynamique urbaine du quartier-gare de Moyeuivre-Grande comme partie intégrante de son centre-ville, et garantir la diversité de ses fonctions urbaines.

CONSTATS : Un quartier gare à l'écart des fonctions urbaines d'un centre-ville pourtant proche, qui n'a pas trouvé son rôle dans la dynamique urbaine de la commune. Un centre-ville polarisant équipements, services, avec des commerces de proximité en perte de vitesse face à la nouvelle dynamique commerciale des zones d'activités.

- Un secteur gare qui ne présente pas toutes les fonctions urbaines nécessaires à la vie de quartier. La gare de Moyeuivre-Grande, en rive droite de l'Orne est établie au sein d'un quartier d'origine minier et sidérurgique. Enclavé en fond de vallée entre la rivière et les côtes de Moselle, il forme aujourd'hui un faubourg résidentiel ou subsistent encore quelques activités industrielles. Fractionné par le faisceau ferroviaire et la route départementale, le quartier gare se compose en plusieurs formes urbaines : le tissu ancien hétérogène le long des rues principales, des cités ouvrières, auxquelles s'ajoutent des immeubles collectifs et quelques maisons individuelles. Autour de la place de la République qui accueille le marché hebdomadaire sont implantés quelques équipements (commissariat, temple, maison des associations, services techniques municipaux...) mais le nombre réduit de commerces et de services de proximité pénalise l'attractivité de la gare et la qualité de vie du quartier.
- Un centre-ville qui polarise des commerces et des services mais peu perceptible depuis la gare. En vis-à-vis de la gare, le centre-ville regroupe la plupart des fonctions urbaines de la commune. Constitué d'un tissu urbain dense, le centre-historique concentre les commerces de proximité, et de nombreux services (banques, poste, médecins et profession paramédicales) constituant la centralité urbaine de la commune. Mais ces activités situées au cœur du noyau historique en retrait de la départementale sont peu perceptibles depuis un quartier gare pourtant proche, coupé par l'Orne et la route départementale D9.
- Des équipements communaux implantés principalement dans le centre et le quartier de Froidcul. La plupart des équipements communaux sont implantés dans le centre-ville dans un rayon de 800 m autour de la gare. Le centre-ville rassemble les équipements de service public, administratifs (mairie, poste,...), de santé (hôpital, pharmacies,...), sociaux-culturels (Salle des Fêtes) et sportifs (stades, salle de sport, COSEC...) .Les établissements d'enseignement primaire et secondaire se répartissent sur l'ensemble du ban communal entre le quartier gare, le plateau de Tréhémont et le quartier de Froidcul. Ce dernier accueille notamment le collège Jean-Burger.
- Les friches sidérurgiques et les zones d'activités bordent le quartier gare. Les friches sidérurgiques de la vallée de l'Orne à proximité de la gare ont fait l'objet de requalifications urbaines et paysagères par la commune et l'EPFL. Que ce soit les parcs urbains (Carreau de la Mine, les anciens bureaux, jardin de l'atelier, aménagement du Fil Bleu) ou la zone d'activités du Parc des deux rivières, la reconquête de ces sites industriels a fait évoluer les fonctions urbaines de la commune. Source d'emplois et de nouveaux pour la ville, la mutation et la requalification des anciens sites sidérurgiques et miniers conduisent à régénérer de la mixité fonctionnelle au sein de la commune.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Renforcer les fonctions urbaines autour de la gare pour créer une nouvelle dynamique commerciale qui concourt à la revitalisation d'un centre-ville élargi et lisible depuis la gare.

- **Redonner au pôle gare un rôle économiquement attractif**
 - Promouvoir un tissu économique dynamique autour de la gare constitué de commerces et de services en complémentarité avec l'offre du centre-ville.
- **Renforcer les fonctions urbaines du quartier de la gare autour de la place de la République**
 - Exploiter le rôle de la place de la République comme place du marché pour conforter la mixité fonctionnelle et la qualité de vie du quartier-gare.
 - Parfaire la place de la République en incitant l'implantation de nouvelles fonctions urbaines en synergie avec la gare par le développement d'activités de services et de commerces de proximités.
- **Anticiper les éventuelles mutations d'activités, artisanales ou industrielles**
 - Imaginer dès à présent le potentiel de développement et d'intensification urbaine à proximité de la gare et accompagner toute mutation des secteurs d'activités artisanales ou industrielles.

■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Poursuivre la valorisation du patrimoine urbain et paysager du quartier gare intégré au centre-ville pour conforter l'identité et l'attractivité de la commune.

CONSTATS : Une gare dans le paysage des vallées l'Orne et du Conroy, dominé par le plateau lorrain forestier. Un patrimoine urbain et paysager singulier et riche de son héritage minier et sidérurgique marqué par son centre-bourg, ses cités ouvrières et ses friches industrielles requalifiées.

- Un quartier gare constitué d'un centre-bourg dense et urbain, entouré de nombreuses cités ouvrières, d'opérations d'habitat collectif et maisons individuelles constituant une périphérie résidentielle. Le quartier gare participe de cette singularité urbaine proposant un patrimoine bâti diversifié constitutif de l'identité urbaine de Moyeuve-Grande.
 - La ville conserve dans sa structure la mémoire de l'ancien village rue lorrain devenu très tôt bourg industriel. Ses rues aux maisons à l'alignement, son ancien château (hôpital actuel) et ses vieilles demeures traditionnelles souvent remaniées et réaffectées restituent une part des qualités du patrimoine bâti du bourg industriel d'origine.
 - Le centre-ville présente une réelle urbanité, densifié au fil du temps, il associe au village historique des bâtiments de styles variés construits durant l'annexion allemande (maisons de ville cossues, immeuble locatif, commerce, écoles, ...). Au cœur de la ville la mairie et la salle des fêtes se singularisent par une architecture fonctionnaliste marquant la volonté de modernité des années 60.
 - Les cités ouvrières édifiées dans le prolongement du centre-bourg et du secteur gare par les maîtres de forges successifs, viennent répondre à l'essor des activités minières et sidérurgiques. Toutes ces cités reflètent une exigence de mixité sociale, où maisons de cadres, d'employés et d'ouvriers des usines s'implantent en fonction des sites et de leurs topographies. Cette urbanisation s'est poursuivie par des opérations immobilières associant habitat social, petit collectif, puis sur les coteaux par de l'habitat individuel plus résidentiel.
 - Le quartier de Froidcul, implanté sur le plateau ouest au centre du massif boisé, forme un quartier à part entière à l'écart du centre et de la gare. Il associe à une vaste cité ouvrière, habitat collectif, maisons individuelles, des équipements (scolaire, culturel, sportif) et de nombreux services.
- Un paysage industriel et des infrastructures en totale reconversion réintégrés dans le paysage. Le paysage industriel de Moyeuve-Grande a en grande partie disparu, revégétalisé et requalifié en parc de loisirs et d'activités (zone des deux rivières). Seul le secteur à l'est de la gare avec l'entreprise « Etilor » avenue de France maintient encore un caractère « industriel ». Les infrastructures routières et ferroviaires sont également très présentes dans paysage urbain, ces espaces en friches peu entretenus dévalorisent le quartier gare.
- Une gare dans le grand paysage de la vallée de l'Orne et dans des paysages de proximité en reconversion. Le grand paysage de la vallée de l'Orne et les coteaux boisés du plateau lorrain dominant de toute part le quartier gare. Ces sites naturels aux boisements protégés offrent aux habitants des espaces de promenades et de loisirs en-deçà du centre-ville. Le paysage de proximité du centre gare comprend en plus des jardins et des plantations arbustives, des parcelles privées, de nombreux espaces verts reconquis sur les anciennes friches de la vallée de l'Orne (friche sidérurgique, Carrée de la mine de fer...). Par ailleurs la requalification complète de la place de la République ouvre le quartier de la gare et la ville sur les aménagements des rives de l'Orne et les nouvelles promenades de son Fil Bleu.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Mettre en valeur les qualités urbaines et paysagères de la commune pour affirmer l'attractivité et l'identité de Moyeuve-Grande. Affirmer le maillage de promenade urbaine et favoriser la découverte de son patrimoine urbain et paysager.

- **Faciliter et valoriser la découverte des quartiers et la diversité du patrimoine urbain et architectural de la ville**
 - Rendre perceptible le centre-bourg historique depuis la gare, valoriser son patrimoine historique.
 - Affirmer la singularité architecturale des édifices des quartiers dans leur conception d'origine, de l'époque allemande et contemporaine, faciliter la lecture de ce patrimoine culturel bâti et de son évolution.
 - Reconsidérer l'usage collectif de la place de la gare comme lieu de centralité.
 - Faciliter la découverte des cités ouvrières proches du centre gare, valoriser ce cadre de vie atypique.
- **Conforter l'identité paysagère et urbaine de la ville et développer son maillage vert**
 - Elaborer une réflexion globale de trame verte, qui associe tous les éléments du paysage public et privé : place, parc, jardins, rue, pour maintenir une biodiversité ordinaire au cœur de la ville.
 - Faire de la gare un lieu de départ pour la découverte de la ville et de son territoire par la mise en place d'itinéraires spécifiques de balade urbaine combiné à la trame verte du SCoTAM avec une accroche au Fil Bleu de l'Orne.
 - Poursuivre la requalification des abords des secteurs d'activités pour les mettre en valeur au sein des tissus urbains résidentiels de la ville.

■ Espaces publics : Enjeux et Préconisations

/ **Enjeux : Créer une trame d'espaces publics pour faciliter les balades urbaines et paysagères depuis la gare et promouvoir la multi mobilité en faveur des modes doux et des transports collectifs. Requalifier les espaces publics.**

CONSTATS : Une lecture hétérogène des espaces publics dans un quartier fractionné par les réseaux et la géographie qui ne facilitent pas les continuités piétonnes entre le centre-ville et la gare. Un partage de la chaussée encore trop favorable à l'automobile qui n'invite pas à la balade urbaine piétonne. Une place publique au centre de la commune déconnectée des tissus urbains de son centre-ville.

- Une gare dans un tissu urbain discontinu à l'écart du centre-ville. Le quartier gare, divisé par de nombreuses infrastructures (voie ferrée, RD11, ...), est coupé du centre-ville à la fois par l'Orne et son pont (D11) et par la route départementale (D9) au profil très routier. Cette situation ne permet pas d'assurer la continuité des espaces publics et rend difficile une lecture homogène du quartier gare. Le centre-ville présente un tissu urbain plus structuré mais il reste peu lisible et difficilement accessible depuis la gare du fait de la présence d'un grand carrefour giratoire peu propice aux traversées piétonnes (entre D11, D9 et la rue du Maréchal Foch).
- Des rues commerçantes au centre-ville peu favorables à la déambulation piétonne. Les rues étroites du centre-ville ont fait l'objet de requalifications mais ces aménagements, réalisés au fil du temps, présentent encore un profil trop favorable à la circulation automobile. La place de la voiture domine au détriment des espaces réservés aux modes doux. Le réseau secondaire demeure également très fonctionnel (circulations et stationnement) et invite peu à la déambulation piétonne vers la gare.
- Froidcul, un quartier isolé du centre-ville et de la gare par une relation piétonne perfectible. A l'ouest le quartier de Froidcul et sa cité jardin, forment un quartier déconnecté du centre et de la gare. Ce quartier isolé est relié au centre par la route des Gayes. Cette longue voirie très pentue présente un trottoir étroit non éclairé et peu engageante pour les piétons.

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

- **Réaménager les rues autour de la gare comme une véritable place, un espace public piéton accueillant et multimodal.**
 - Réorganiser les rues de la gare et Maréchal Joffre avec l'avenue Clémenceau telle une place publique, un vaste espace piétonnier en continuité avec la place de la République.
 - Faciliter l'intermodalité : automobile, transport en commun, vélo et piéton
 - > Requalifier le dépose minute taxi, auto et bus
 - > Compléter la desserte deux roues en intégrant des pistes cyclables
 - > Faire un espace accueillant : éclairage, mobilier urbain, qui associe une présence végétale,
- **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 accompagnement de l'activité commerciale du centre-ville
 - Repenser un réseau secondaire appropriable pour les riverains et adapté à la balade urbaine
 - Assurer la continuité des espaces publics depuis le centre gare vers tous les quartiers de la ville.
 - > Le centre-ville, ses équipements et ses commerces et les rues du bourg historique
 - > Le quartier gare vers la cité jardins de Curel à l'ouest et vers la restructuration urbaine (« Friche » Etilor) à l'est.
 - Développer les maillages piétons, deux-roues depuis la gare vers les itinéraires de découverte du territoire : de la Vallée de l'Orne avec le Fil Bleu aux différentes cités ouvrières.
 - Repenser le traitement de la départementale D9 entre l'Orne et le centre-ville
 - > Marquer les entrées de ville en leur donnant un caractère plus urbain et moins routier.
 - > Remplacer le giratoire desservant la D11 et D9 par un carrefour à feux
- **Valoriser les équipements communaux par un maillage d'espaces publics qui affirme une identité urbaine collective de la ville**
 - Poursuivre l'affirmation du 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.
 - Effectuer un projet d'ensemble rationnel et harmonieux, assurant une unité entre les entrées de ville et les espaces publics (qualité des matériaux, mobilier urbain, signalisation...).

Imaginer une trame des espaces publics incitant à la balade urbaine et la découverte du territoire depuis la gare. Requalifier les rues et les places en favorisant les modes doux pour renforcer l'identité et la cohérence urbaine afin de maintenir une attractivité du centre gare de Moyeuve-Grande.

Réaménager les rues autour de la gare comme une véritable place, un espace public piéton accueillant et multimodal.

■ Espace à réaménager

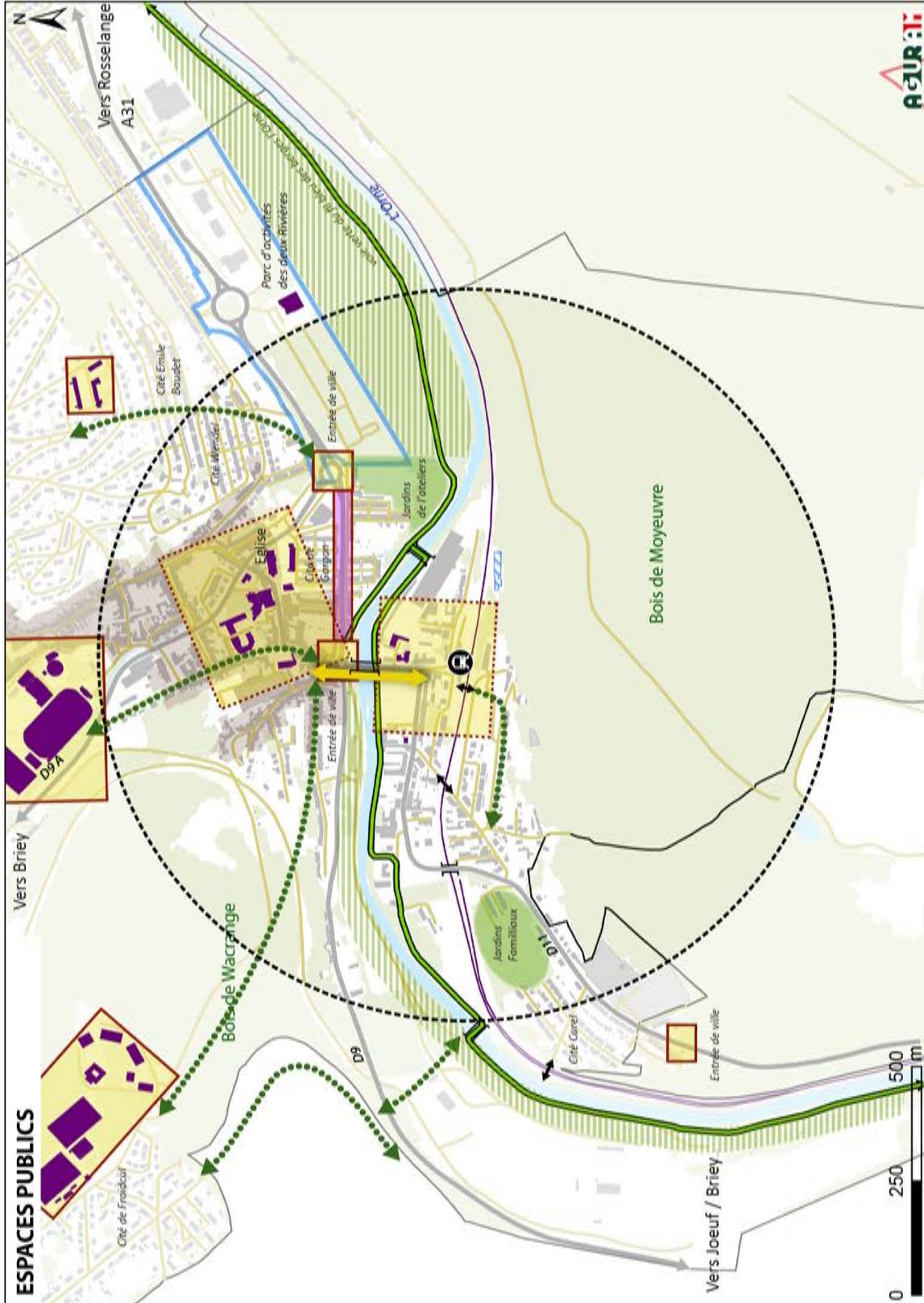
Assurer un partage équilibrable de l'espace public en faveur des modes doux

●●●●● maillage mode doux
 ■ traitement de la D9

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

■ maillage espaces publics
 ■ espaces publics et entrées de ville

■ Centre
 ■ Parc / Équipements
 ■ Paysage de friche
 ■ Grand paysage/



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

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