



Septembre 2016

Valoriser et (re)composer les espaces Gare

Gare de Novéant-sur-Moselle

Sommaire

1	Préambule	4
2	Une polarité aux portes sud 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



1	Préambule	4
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
2	Une polarité à la porte sud du SCoTAM	6
	Un pôle relais en rive gauche de la Moselle	
3	La gare au sein du réseau ferroviaire régional	7
	Une aire d'attraction restreinte au territoire limitrophe	
	Une offre en forte augmentation	
	Une gare essentiellement fréquentée par les scolaires	
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare	13
	Cadrage communal	
	Une gare à l'interface des communes	
	Un développement urbain déconnecté de la gare	
	Un secteur gare inscrit dans des milieux naturels reconnus	
5	Potentiels de mutations et projets	17
	Un potentiel de densification contraint et restreint	
6	Intermodalité du quartier gare	18
	Une bonne accessibilité routière	
	Une offre de stationnement suffisante, mais qualitative	
	Desserte TC de la gare: une alternative à mieux coordonner vers/depuis Gorze	
	La marche, mode naturel; le stationnement vélo difficile	
7	Enjeux et Préconisations	22
	Mobilité	
	Densité et potentiel foncier	
	Fonctions urbaines	
	Cadre urbain et paysager	
	Espaces publics	

/ Contexte de l'étude

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

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

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

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

i Rappel

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

/ Objectifs

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

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

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

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

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

i Définition du quartier gare

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

> Cible 5.2 du DOO

Extrait DOO page 65 et 66



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

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

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

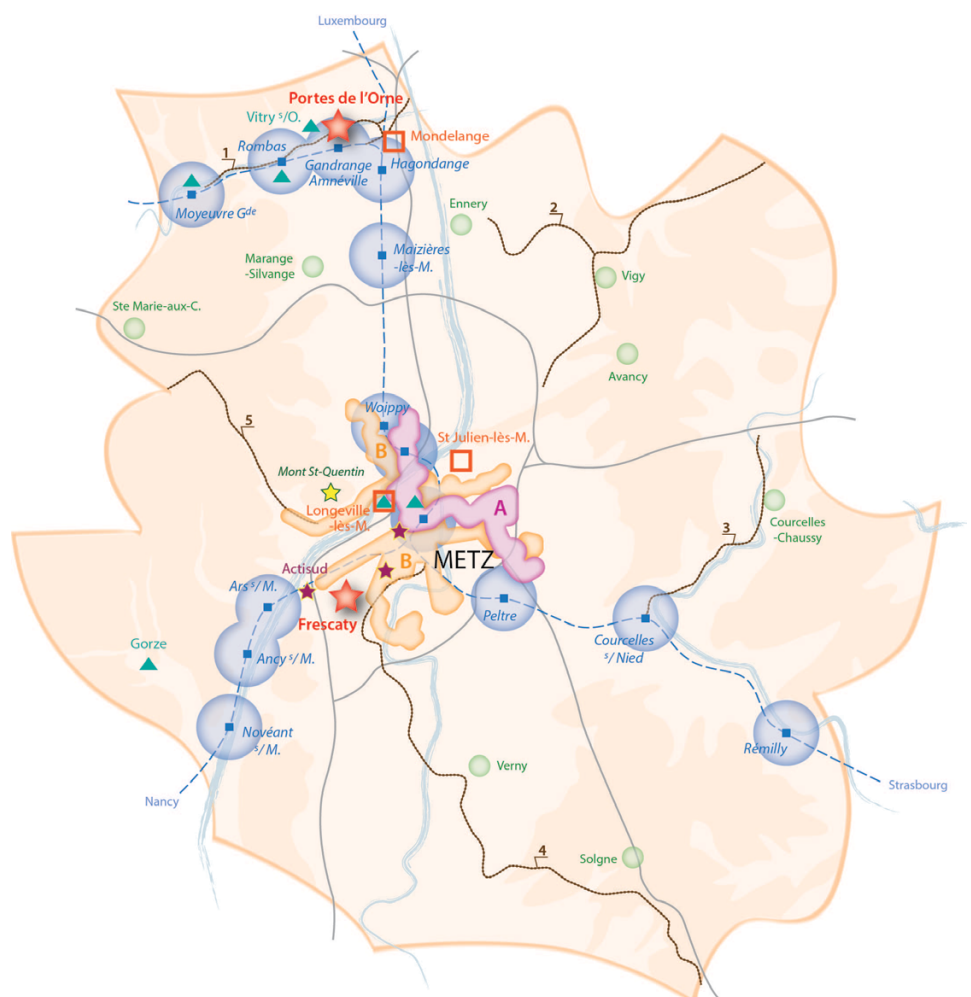
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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

Précisions pour les documents de planification

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

Accompagnement

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



Valorisation et optimisation du foncier

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

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

Stratégies foncières destinées à répondre à des projets à long terme

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

Actions foncières ciblées

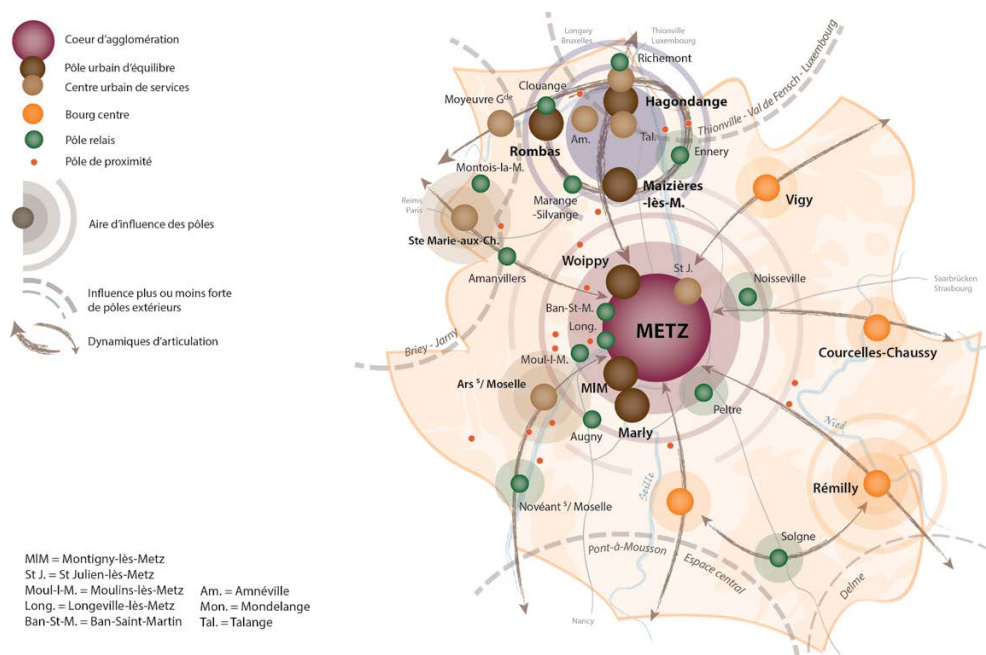
- requalification urbaine / touristique
- réinvestissement du bâti dégradé ou vacant
- diversification de l'habitat

Novéant-sur-Moselle, une polarité à la porte sud du SCoTAM

/ Un pôle relais en rive gauche de la Moselle

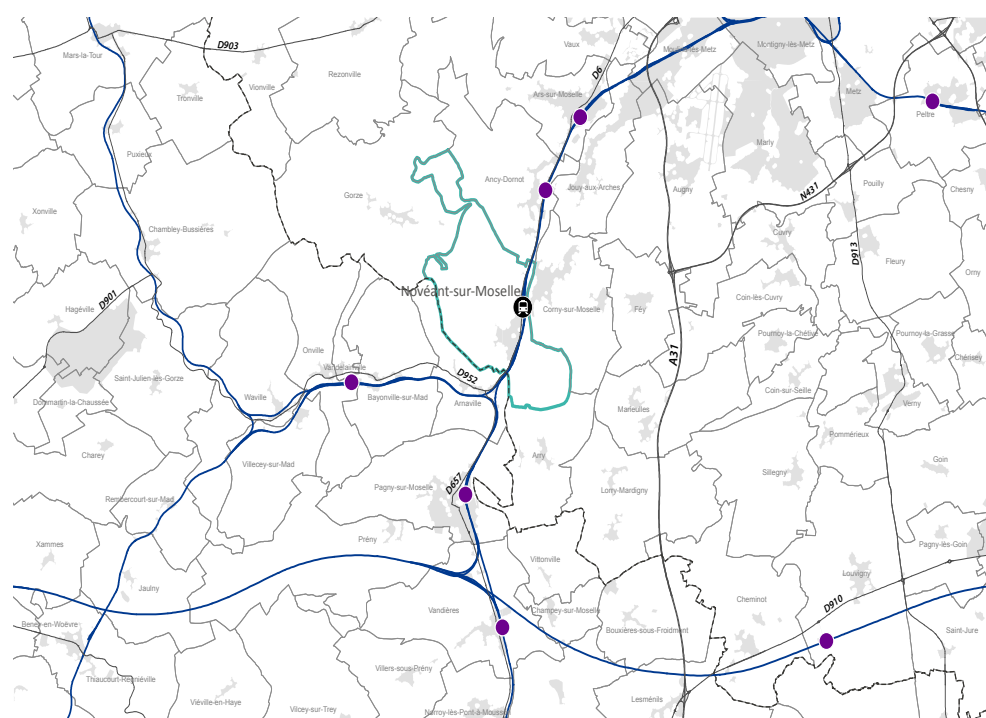
La commune de Novéant-sur-Moselle fait partie des 49 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

Novéant-sur-Moselle est le pôle relais - au sens SCoTAM – du quart sud-ouest de la couronne périurbaine de Metz. Située dans la vallée de la Moselle, Novéant-sur-Moselle est aussi l'un des rares points de franchissement de la rivière au sud de Metz. 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 de première nécessité, elle participe au maillage d'une offre proximité au plus près des habitants.



> Armature urbaine du SCoTAM

Extrait DOO page 12



> Carte de situation

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014

■ La gare de Novéant-sur-Moselle au sein du réseau ferroviaire régional

/ Une aire d'attraction restreinte au territoire limitrophe

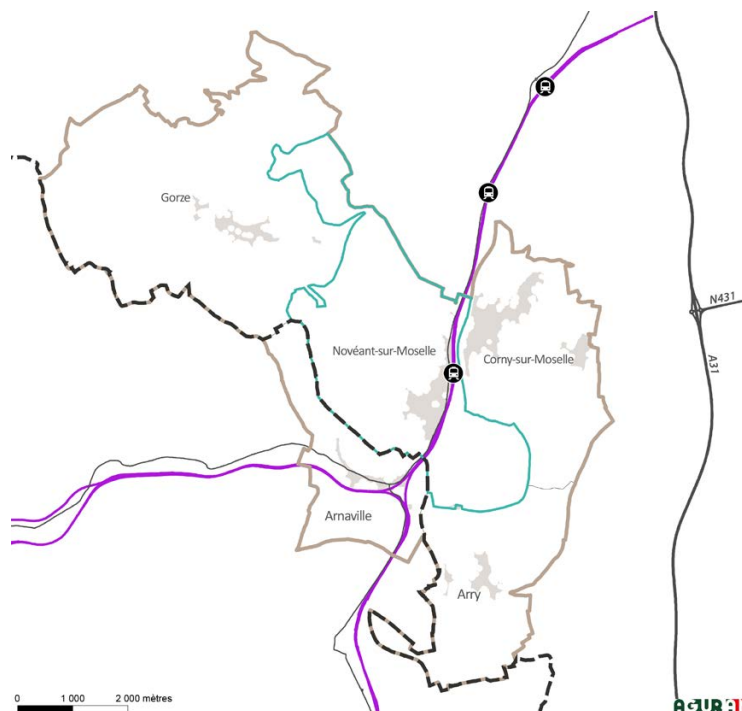
L'analyse des fichiers abonnés disponibles laisse apparaître que 85% des abonnés à la gare de Novéant-sur-Moselle résident sur cette même commune (60%) ou sur Corny-sur-Moselle (27%). Théoriquement, l'aire d'attractivité, telle que définie par l'Aguram¹ devrait donc se limiter à ces deux seules communes. Néanmoins, l'analyse du fichier abonnés amène dans ce cas spécifique à décider que l'aire d'attraction de la gare de Novéant-sur-Moselle est constituée de ces deux commune et des communes mitoyennes de Gorze, Arry et Arnaville. Elle regroupe ainsi 6 600 habitants.

> Aire d'attraction de la gare de Novéant-sur-Moselle

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

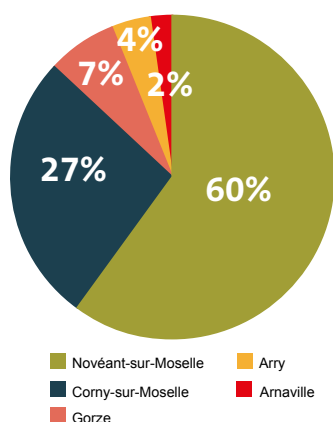


La faiblesse relative de l'étendue de l'aire d'attraction s'explique notamment par :

- la proximité des gares encadrante d'Ancy-sur-Moselle et Pagny-sur-Moselle,
- la topographie, l'hydrographie et le réseau routier, limitant de facto l'accessibilité à la gare.

Commune de résidence des abonnés TER de l'aire d'attraction ayant Novéant-sur-Moselle pour gare de domicile.

Données SNCF / CRL, 2014



Ainsi, 27% des abonnés résident à Corny-sur-Moselle, située directement en tête de pont de l'ouvrage franchissant la Moselle à proximité de la gare, 7% à Gorze, sur la seule route reliant Novéant-sur-Moselle au plateau Lorrain occidental. Au delà de cette aire d'attraction, les abonnés résident dans des communes situées, en fond de vallée de la Moselle, à de rares exceptions (Fey, Marieulles).

¹ Telle que définie par la méthodologie proposée par l'Aguram à partir de 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 en forte augmentation

Novéant-sur-Moselle est située sur la ligne reliant Metz à Nancy. En 2015, elle était desservie par 26 trains TER quotidiens² ayant tous Metz ou Nancy, à quelques exceptions près, proposant Luxembourg comme origine ou destination (mais aussi, de façon plus anecdotiques, Thionville ou Lunéville).

Le cadencement de l'offre TER courant 2016 permet une desserte de Novéant-sur-Moselle en croissance marquée avec 39 trains³ vers et depuis Metz-Ville et Nancy.

Cette augmentation de 50% a son revers puisque le cadencement impose un fonctionnement en navette entre Metz et Nancy. Une correspondance de 10 à 12' est donc systématiquement nécessaire pour rejoindre le Luxembourg.

L'impact du cadencement devrait être relativement neutre pour ce qui concerne l'étendue de l'aire d'attraction, notamment du fait :

- des contraintes physiques à priori insurmontables (vallées, Moselle...),
- du traitement identique des gares encadrantes de Pagny-sur-Moselle et Ancy-sur-Moselle.

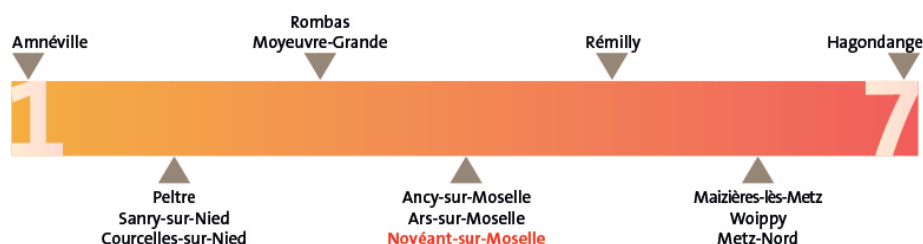
À périmètre identique, une croissance de la fréquentation est cependant probable (toutes choses égales par ailleurs : concurrence de l'automobile, taux d'emploi...), sans que l'on puisse ici la déterminer.

> Attractivité de l'offre projetée

Indice d'attractivité relative.

Au regard de l'accessibilité que cette offre permettra vers Metz, mais aussi vers Luxembourg, Thionville et Nancy, Novéant-sur-Moselle occupe une position intermédiaire parmi les gares du SCoTAM. Novéant-sur-Moselle pâti en particulier de l'absence (suite à suppression) des liaisons directes vers Thionville et Luxembourg.

Compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre 2016 (horaires et destinations proposées...), Novéant-sur-Moselle se situe, sur une échelle d'attractivité relative⁴ de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°4.



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

² Offre pour un jour ouvrable de base (ou JOB), soit un mardi ou jeudi hors congés scolaires et jours fériés.

³ Données Conseil Régional de Lorraine.

⁴ Cet indice, calculé par l'Aguram, permet de positionner les gares du SCoTAM les unes par rapport aux autres du seul point de vue de la performance de l'offre TER. Les critères pris en compte et la méthode de calcul sont présentés en annexe.

Concurrence de l'automobile et des transports en commun (le Met').

Vers Metz, la comparaison des temps de parcours TER et automobile de gare à gare sont nettement à l'avantage du train : 12' à 15' pour le TER contre 17' à 25' pour l'automobile (Google Map) selon l'état de la circulation.

Vers Nancy, la situation est identique, quoiqu'un peu moins favorable en train lorsque la circulation routière est fluide : 38' en TER, contre 38' à 60' en voiture.

/ Une gare essentiellement fréquentée par les scolaires

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

> Fréquentation et motifs

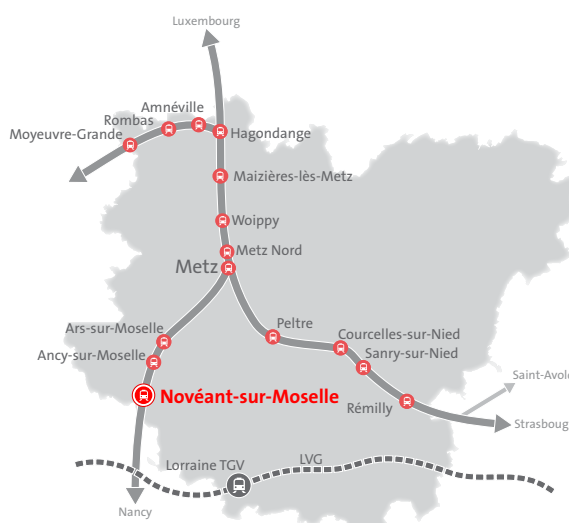
La fréquentation moyenne en 2014 de la gare de Novéant-sur-Moselle est de 500 voyageurs entrants/sortants par jour. Elle se positionne à cet égard en cinquième position à l'échelle du SCoTAM (Metz-Ville exclue), devant Woippy, qui pourrait la dépasser du fait d'une forte croissance de l'offre et du dynamisme des relations directes vers Luxembourg.

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

- 52% des voyages sont réalisés avec un abonnement scolaire, et 36% avec un abonnement normal (étudiants compris) – il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail, ou aux études (post bac),
- 12% 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 scolaires / tous publics avec un poids plus important des scolaires (moyenne de 31% pour le SCoTAM), et par conséquent moins important des tous publics (56% pour le SCoTAM).

> Situation



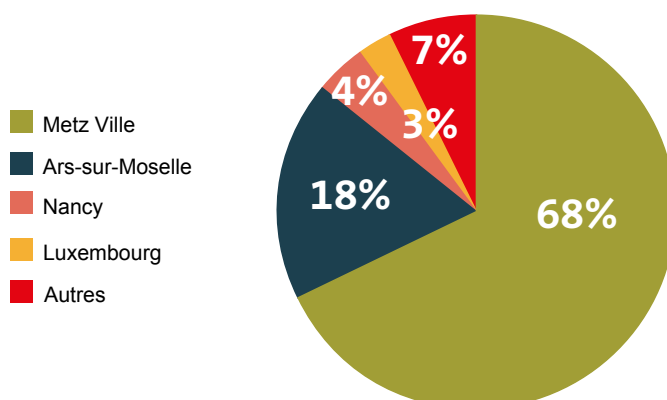
Les implications concernant l'accessibilité à la gare sont les suivantes :

- Les scolaires, captifs, sont en majorité relative mais une forte proportion des usagers disposent à priori d'une solution alternative au TER pour leurs déplacements et sont en mesure de mettre la gare en concurrence si les conditions d'accès à cette dernière s'avèrent trop difficiles.
- Les abonnés, scolaires ou non, voyagent à priori tous les jours ou presque, avec un fort impact des conditions d'accès à la gare sur la qualité de vie.

> Origine / destination (O/D) des usagers :

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

- **Metz-Ville** : près de sept voyages sur dix ont pour origine ou destination Metz-Ville. Cette destination ne souffre pas de la concurrence de l'automobile pour des déplacements ayant le quartier gare de Metz pour destination finale. À part pour les captifs, cette destination est cependant en forte concurrence avec l'automobile lorsque la destination finale impose un rabattement-diffusion sur le réseau Le Met'.
- **Ars-sur-Moselle** : les déplacements vers Ars sont essentiellement le fait de scolaires captifs.
- Les autres origines / destinations sont relativement anecdotiques, y compris Nancy et Luxembourg.



Origine ou destination des voyageurs en gare de
Novéant-sur-Moselle

Données ARISTOTE / FC12K, 2013



La gare SNCF de Novéant-sur-Moselle – Doc. Aguram

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 spécifique sur la fréquentation de la gare, on se limitera ici à noter les éléments suivants :

- Près de six abonnés sur dix résident à Novéant-sur-Moselle, et encore 26% à Corny-sur-Moselle. Une part importante d'entre eux peut théoriquement rejoindre la gare à pied ou tout au moins à vélo.
- Lors des visites de terrains, la présence d'une vingtaine de voitures au maximum a pu être observée (visiteurs de la Poste exclus). Il est cependant courant que le parc de 29 places soit plein et que quelques voitures soient parquées sur les pelouses attenantes : Il n'y aurait donc jamais plus d'une quarantaine de véhicules parqués, soit environ 40 usagers, et 80 voyages quotidiens (empiriquement, les conducteurs/voyageurs sont seuls – le co-voiturage pour aller à la gare est très rare).
- La part des scolaires est importante en rabattement vers Metz, donc à pied (ou en vélo) ou en dépose-minute, ou en bus.
- Un seul vélo, accroché à un poteau, a été observé...

Sur cette base, nous estimons, à dire d'expert que la majorité des voyageurs rejoignent et quittent la gare à pied, ou en dépose-reprise minute.

Le vélo constitue ainsi une alternative intéressante à la marche mais n'est pas/ou peu utilisé.

> Grandes caractéristiques de l'accessibilité multimodale

Les modalités d'accès à la gare de Novéant-sur-Moselle sont les suivantes :

- gare située sur la rue Foch (RD6), principale voie de desserte de la commune (env. 7000⁵ véhicules jours au sud de la commune),
- présence, sur le parvis, d'un parking-gare d'une capacité de 29 places dont quatre sont réservées à la Poste située dans le bâtiment gare.
- pas d'abri ou de parc à vélo,
- présence, à environ 100m, d'un arrêt de cars interurbains départementaux TIM (CD57), desservi par la ligne TIM 78 (Vionville – Gorze – Novéant-sur-Moselle – Metz),
- la véloroute Charles-le-Téméraire (V50) permet l'accès à la gare depuis le sud. Elle s'interrompt là, et recommence, en rive droite, sur le ban de Corny-sur-Moselle.

⁵ Donnée Conseil Départemental de Moselle, TMJA, 2013.

■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

/ Cadrage communal

i Définition intensité urbaine

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

> Intensité urbaine



Gare



Voie ferrée



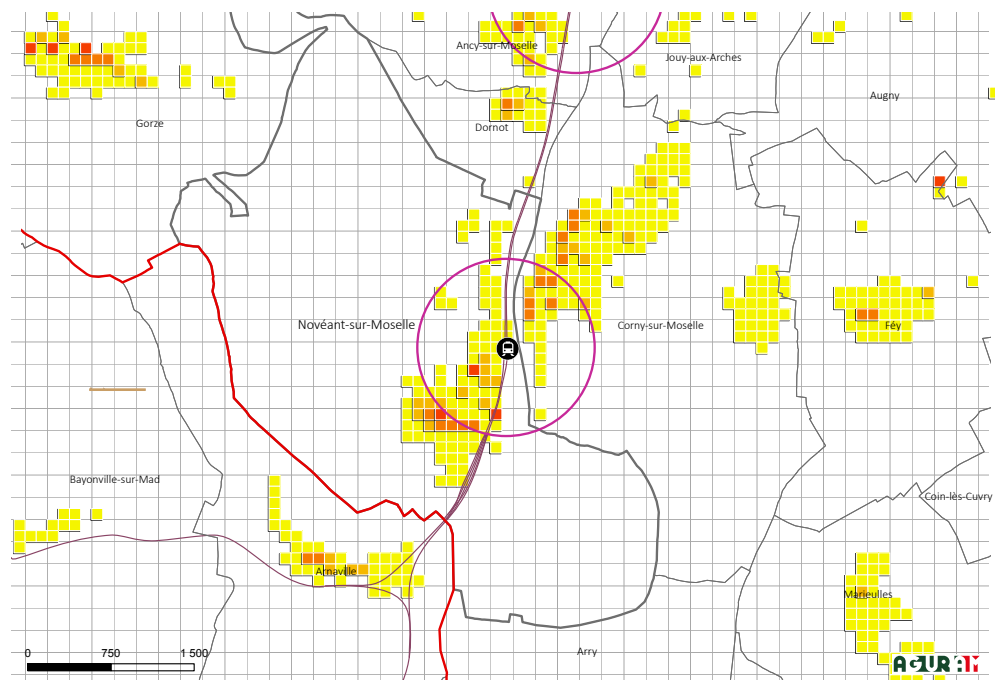
Zone tampon de 800 mètres

Intensité urbaine :

- Très faible
- Faible
- Moyen
- Forte
- Très forte



Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014



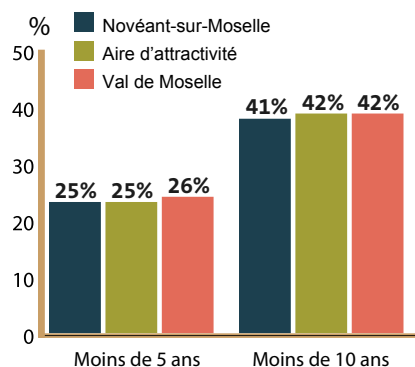
En 2012, avec 1 981 habitants la commune de Novéant-sur-Moselle est l'une des principales communes de la communauté de communes du Val de Moselle.

Ce pôle relais du SCoTAM a enregistré une évolution démographique relativement stable entre 2007 et 2012 (+1,2% soit 23 habitants). Cette situation s'explique par des soldes migratoires favorables (emménagement des nouveaux ménages) et des soldes naturels stables sur cette période.

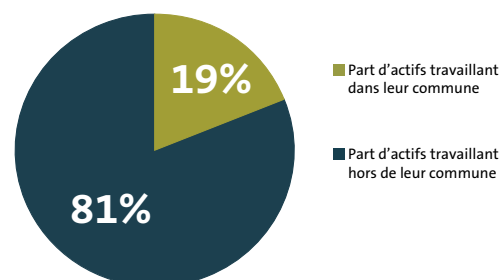
Parmi l'ensemble des actifs de la commune 81% travaillent en dehors de la commune, majoritairement sur le territoire de Metz Métropole.

Emménagements récents

Source : Insee, RP 2012



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



/ Une gare à l'interface des communes de Novéant-sur-Moselle et Corny-sur-Moselle

Le périmètre du quartier gare englobe une part importante des équipements de proximité de la commune de Novéant-sur-Moselle. Les commerces et les services (pharmacie, boulangerie,...) de la commune sont situés le long de la rue Foch et se concentrent à proximité de l'ancien site Lembacel, formant aujourd'hui une place. Toutefois, les commerces-services et les équipements (groupe scolaire, centre socio-culturel) participant à la centralité de la commune sont éloignés de la gare. Par ailleurs, le quartier gare englobe également le secteur sud de la commune de Corny-sur-Moselle. La polarité de cette dernière se situe à la frange du périmètre de 800 mètres.

A noter la présence de la Fondation Bompard et de la Clinique Sainte-Catherine au sein du quartier gare.

/ Un développement urbain déconnecté de la gare

La commune de Novéant-sur-Moselle se compose de deux noyaux historiques : Le Cloître et Laître. Ce dernier, composante principale du quartier gare, présente les caractéristiques d'une mutation progressive du tissu, où différentes époques de construction se côtoient. Néanmoins, le quartier gare reste majoritairement composé d'un bâti ancien datant d'avant 1950. A l'exception du lotissement le Clos de l'Eglise (rue du marronnier), les principales phases de développement de la commune ont eu lieu en dehors du périmètre du quartier gare, à l'est et au sud du ban communal : lotissement de la Forge, Bellevue et Clos du Cloître.

Sur la commune de Corny-sur-Moselle, le développement s'est principalement opéré au nord-ouest du centre ancien. Depuis peu, des opérations d'habitat collectif et de maisons groupées ont été réalisées au sud de la commune proche de la gare de Novéant-sur-Moselle.

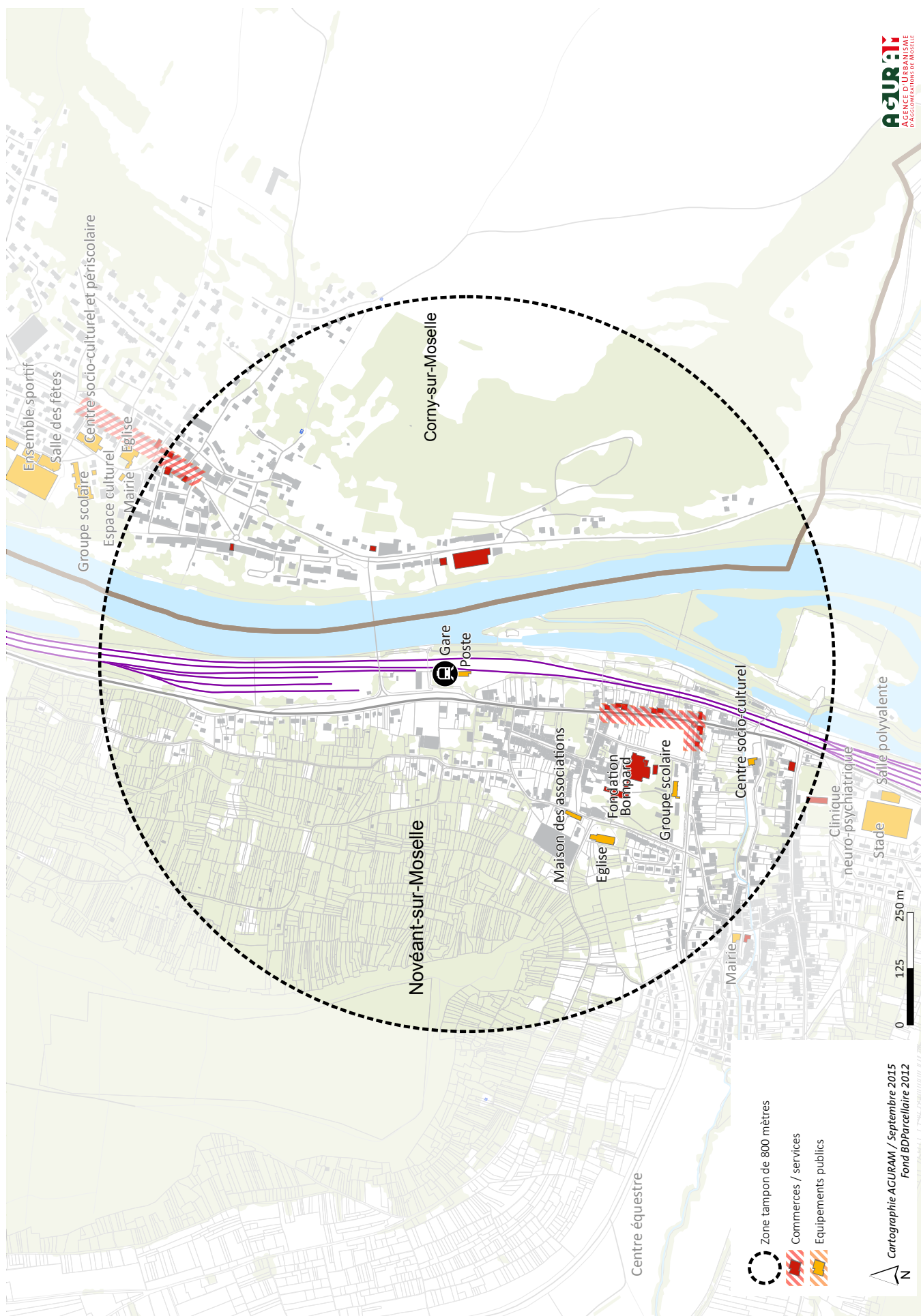


> Périodes de construction des bâtis

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

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012

> Centralités

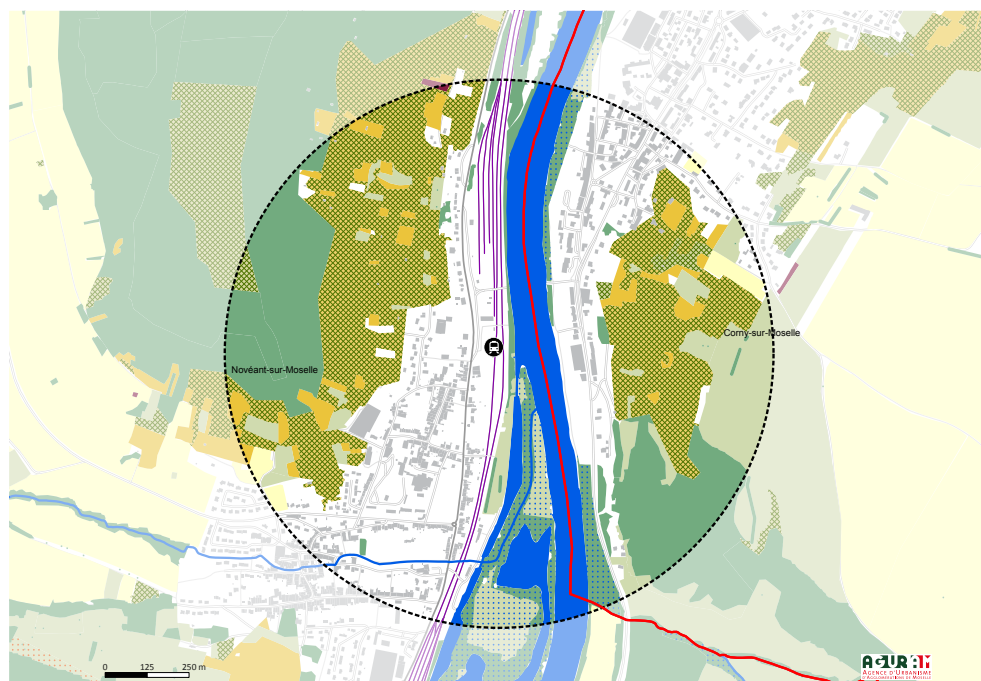


/ Un secteur gare inscrit dans des milieux naturels reconnus

Le quartier gare concernant les communes de Novéant-sur-Moselle et Corny-sur-Moselle s'inscrit au sein de deux grandes entités paysagères que sont la vallée de la Moselle et les côtes de Moselle.

La Moselle, les espaces boisés et les vergers majoritairement à l'abandon constituent les principales emprises de ce quartier. Installée en bordure de la Moselle, la gare de Novéant-sur-Moselle est encadrée par les falaises et le Rochers de la Fraise en rive gauche et les buttes témoins des hauteurs de Sommy et d'Arry en rive droite. A la différence de la commune de Corny-sur-Moselle, la commune de Novéant-sur-Moselle n'est pas autant tournée vers la Moselle.

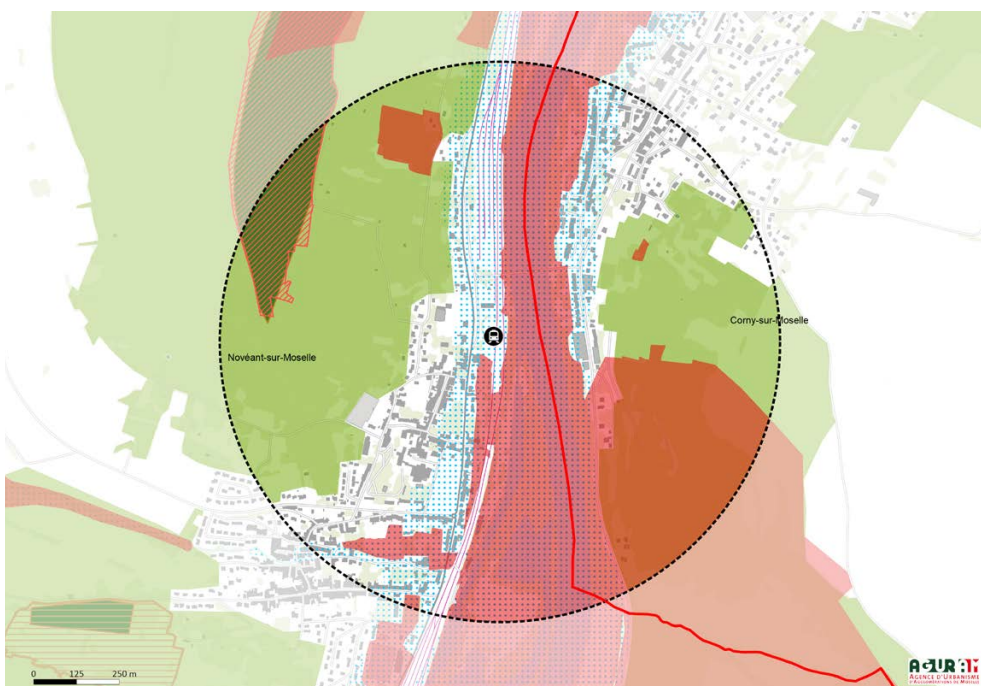
Au sud du quartier gare, le ruisseau la Gorzia, qui traverse le centre urbain vient se jeter dans la Moselle. Sa confluence avec la Moselle, à l'est de la voie ferrée, une vaste prairie humide est utilisée pour le pâturage. La commune de Novéant-sur-Moselle et son quartier gare présentent un riche écosystème, où de nombreuses protections environnementales (ZNIEFF, Zone Natura 2000) préservent cet espace naturel. De plus, ces espaces sont facilement accessibles, qu'il s'agisse des coteaux ou encore des rives de Moselle grâce aux différents passages sous la voie ferrée.



> Environnement

- Zone tampon de 800 mètres
- Gîte chiroptères
- Gîte chiroptères potentiel
- Espace boisé
- Forêt humide
- Fourré, friche ou délaissé
- Parc ou jardin
- Prairie
- Prairie humide
- Prairie thermophile
- Verger entretenu
- Verger abandonné
- Culture
- Surface en eau
- Zone humide

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
ONAS / IGN - BDTOPO



> Mesures de protection et risques

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- ZNIEFF 1
- ZNIEFF 2
- Aléas inondation
- Eau en surface
- Zone Natura 2000
- PPR multi-risques

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014

■ Potentiels de mutations et projets

/ Un potentiel de densification contraint et restreint

Le quartier gare situé à l'interface entre la Moselle, le village historique et les coteaux abrupts des côtes de Moselle, offre peu de possibilités de densification. Soumis aux risques d'inondation de la Moselle et « mouvements de terrain », le développement urbain de la commune de Novéant-sur-Moselle et de son quartier gare est fortement contraint. Ces risques impactent également la commune de Corny-sur-Moselle et la partie est du secteur gare.

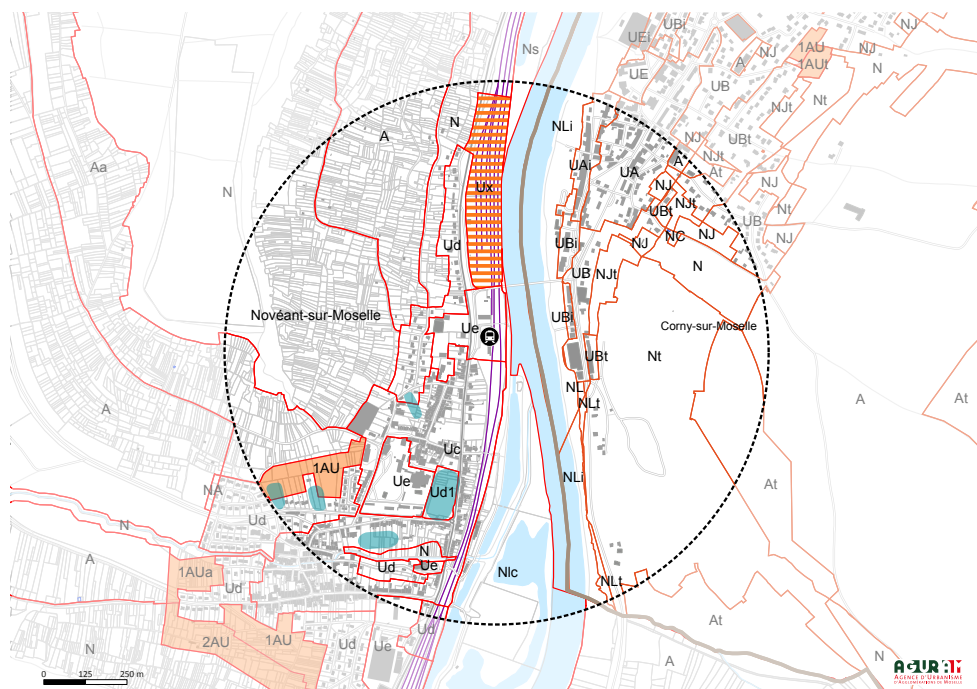
Seule la commune de Novéant-sur-Moselle offre à travers son document d'urbanisme des possibilités de développement au sein de son quartier gare. Parmi les différentes zones d'urbanisation future, seule la zone 1AU faisant la liaison entre le quartier Bellevue et l'église, à flanc de coteau, à l'ouest de la gare est présente dans au sein du quartier. Les autres secteurs de développement au sein de la commune de Novéant et de Corny sont en dehors du périmètre de 800 mètres.

Au sein du tissu urbanisé, des projets sont en cours ou en réflexion, notamment au sein de la zone Ux de Novéant, rue Foch, à proximité immédiate de la gare. Cette ancienne friche RFF a fait l'objet d'une acquisition/réhabilitation afin de permettre la réalisation d'une zone artisanale communautaire. Ce projet prévoit également l'aménagement de l'accès au pont de Novéant-Corny et la requalification de la place de la gare. L'implantation d'une maison médicale est également envisagée à la place de l'ancien site CAT L'Espoir. En dehors de l'îlot Saint Genest accueillant l'ancien site Lembacel à Novéant-sur-Moselle, les possibilités de densification, au sein des deux communes sont réduites. Toutefois, les propriétés de la fondation Bompard et de la clinique Sainte Catherine représentent des assiettes foncières importantes au cœur du village et peuvent constituer des réserves foncières stratégiques pour la commune.

> Zonages PLU

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

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012



■ Intermodalité du quartier gare

/ Une bonne accessibilité routière...

La desserte routière de la gare est bonne depuis son aire d'attractivité. Pour autant, structurée par la topographie, elle limite l'étendue de celle-ci.

La traversée de la Moselle reste aisée par le pont de la RD66 (chemin de fer), à part en hyperpointe lorsque des ralentissements peuvent être observés.

/ Une offre de stationnement suffisante, mais peu qualitative

L'espace de stationnement aménagé (revêtement et marquage récent) propose 29 places, dont 4 réservées aux usagers de la Poste située dans l'ancien bâtiment voyageurs.

Entre 20 (conгés) et 40 véhicules stationnent généralement. Il est donc courant que quelques voitures stationnent sur les pelouses.

Au sud du bâtiment gare, un espace paysager (parfois partiellement occupé par des véhicules en stationnement) permettait éventuellement d'envisager un agrandissement du parking (sous réserve de faisabilité technique et de disponibilité foncière).



Le parking gare, bien aménagé, est cependant d'une capacité parfois insuffisante – Doc. Aguram

/ Desserte TC de la gare : une alternative à mieux coordonner vers/depuis Gorze ?

La gare de Novéant-sur-Moselle est desservie par la ligne 78 du réseau TIM dont les arrêts sont situés à environ 100 mètres de la gare. Cette ligne régulière dessert la gare depuis Gorze, tous les jours de semaine, congés scolaires compris. Les correspondances possibles sont très limitées.

- **Vers Metz :**

> à 7h08 : cet horaire ne permet pas de prendre le train de 7h09 en toute sécurité, et l'attente est longue jusqu'à celui de 7h41,

> à 8h02 : permet à priori de prendre le train de 8h06, mais l'affichage commercial paraît délicat, d'autant que le train suivant est à 8h38,

> à 13h12 et 15h18 : pas de correspondance.

- **Depuis Metz :**

17h57 : cet horaire permet un retour sur Gorze en correspondance – un peu courte – avec le TER arrivant à 17h53.

18h57 : idem avec le train de 18h53.

Le reste de la journée, les correspondances ne sont pas assurées, ou sont peu intéressantes (TER de 12h53 => car de 12h57).

La fréquentation en correspondance est inconnue, mais ne doit pas être importante car :

- les correspondances réseau routier / TER sont très peu pratiquées à l'échelle nationale,
- la ligne 78 est à destination de Metz : rester à bord permet de rejoindre Metz sans changer de mode, ce qui est toujours préféré, même si le temps de parcours est moins compétitif : 21' à 27' en car, 12' à 15' pour le train.

Entre Novéant-sur-Moselle et Metz, la ligne 78 dessert l'ensemble des communes gare en rive gauche de la Moselle. La question de la bonne articulation des offres départementale et régionale est sans doute à poser.



Le parking gare – Doc. Aguram

/ La marche, mode naturel; le stationnement vélo difficile

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

Marche :

La rue Foch est équipée de trottoirs, mais ceux-ci sont globalement inégaux et peu qualitatifs.

- Les trottoirs sont trop peu large pour un usage confortable. Ils sont parfois d'une largeur insuffisante minimale (1m ou moins, par exemple au niveau du 53, rue Foch).
- La circulation peut être intense en pointe sur la rue Foch (dont nombre important de poids lourds), réduisant ainsi le confort de marche ou la sécurité perçue.
- Les traversées piétonnes peuvent-être problématiques car les passages piétons (à l'instar de celui situé au droit du 65, rue Foch, proche de la gare) ne sont ni signalés, ni réellement protégés (coussins berlinois en amont, par exemple).
- Le pont de Corny-sur-Moselle (traversée de la Moselle) est peu praticable par les piétons du fait de l'étroitesse des trottoirs.
- En hiver, l'éclairage public, sans être dangereux, ne participe pas à renforcer le confort de marche et le sentiment de sécurité vis-à-vis du trafic routier.

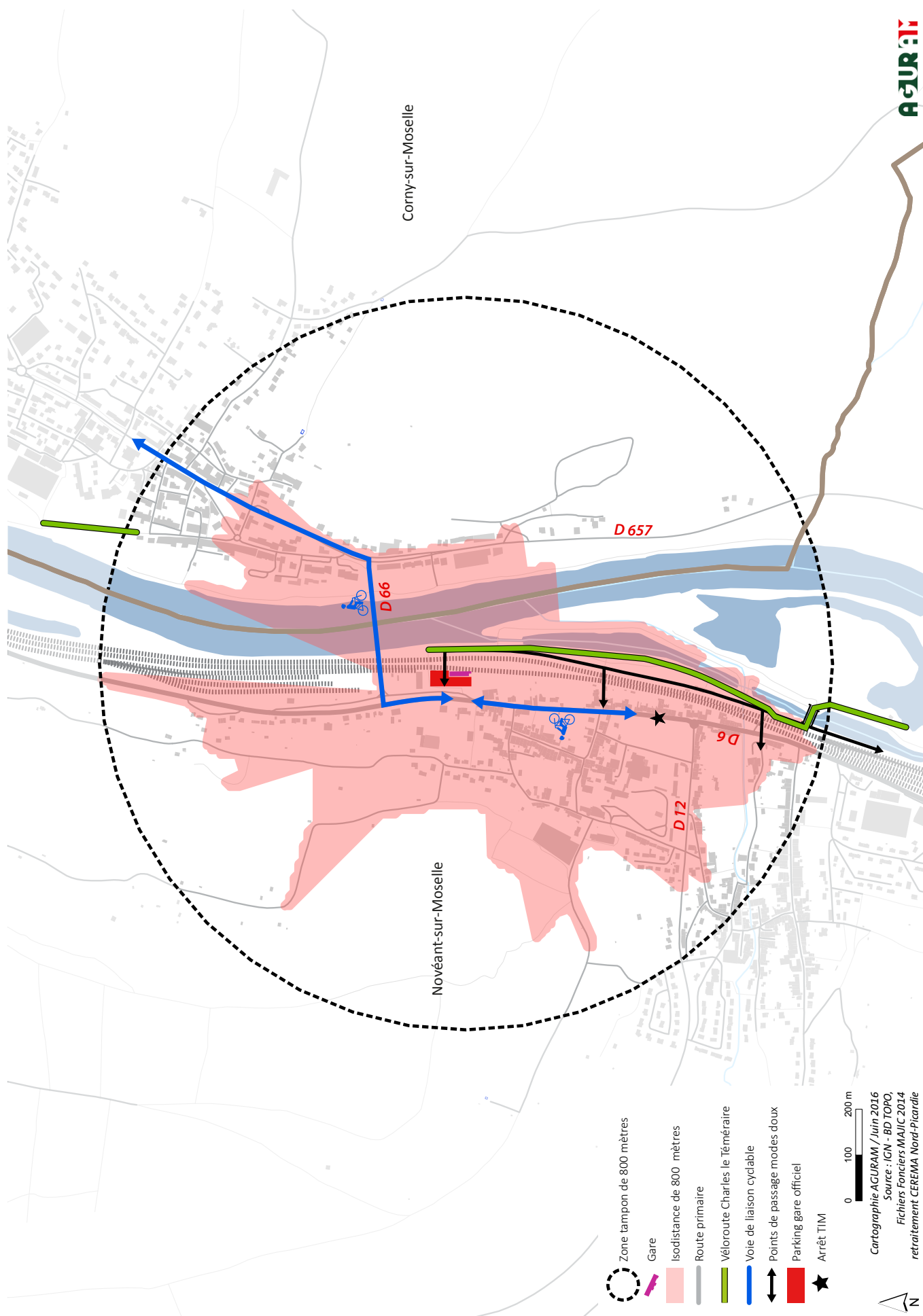
Vélo :

La gare est accessible par la vélo route V50 dite Charles-le-Téméraire, mais depuis le sud uniquement. La V50, isolée du bourg de Novéant par les voies ferrées, est accessible, outre à proximité immédiate de la gare, au niveau de la rue du Château et de la rue du Moulin bas.

La circulation cycliste sur la rue Foch est contrainte par son caractère routier marqué (bien que cette dernière soit limitée à 50km/h).

Hors de la vallée de la Moselle (Corny-sur-Moselle, Arnaville), les rabattements / diffusions vélo intercommunaux sont difficilement envisageables sur fait de la topographie.

En outre, la gare ne dispose d'aucun équipement favorisant le stationnement sécurisé, abrité ou ne serait-ce qu'organiser pour les cycles.



■ Mobilité : Enjeux et Préconisations

/ **Enjeux : Améliorer les connections multimodales entre la Gare et les centres bourg de Novéant-sur-Moselle et de Corny-sur-Moselle, valoriser les sentiers piétons et la Véloroute Charles le Téméraire.**

CONSTATS : Une gare en frange du centre-bourg, très accessible, stationnement saturé, continuité des modes doux difficile.

- Une gare entre les villes de Novéant-sur-Moselle et Corny-sur-Moselle mais à l'écart de leurs centres urbains. La gare de Novéant-sur-Moselle est située au nord-est du centre bourg. Le rayon de 800 mètres autour de la gare couvre également le sud de la commune de Corny-sur-Moselle en rive droite. La gare bénéficie d'une bonne accessibilité depuis la RD 6, voie structurante à l'est de la ville. L'accessibilité depuis Corny est fortement contrainte par l'étroitesse du pont sur la Moselle, inadapté aux modes doux et rendant sa traversée peu sécurisante pour les piétons et les cyclistes.
- Une bonne visibilité de la gare, contrainte par un trafic de transit conséquent. L'accès automobile depuis la route départementale, voie de transit très passante, assure une bonne visibilité à la gare. Mais l'aménagement routier du carrefour entre la rue Foch et la rampe d'accès au pont, complique la lisibilité des accès automobile à la gare.
- Des transports en commun existants mais peu lisibles. Un arrêt des cars interurbains départementaux (TIM) est situé avenue Foch à 100 mètres de la gare. Cette station peu perceptible ne présente pas d'aménagements particuliers et engendre une situation peu sécurisante pour les automobilistes et les usagers des TIM. Les correspondances avec le TER sont limitées, sans présenter de réels enjeux.
- Une accessibilité à la gare perfectible pour les modes doux. Même si une partie de la rue Foch a été requalifiée, la section de rue devant la gare présente encore un profil en travers très routier et rend difficile le trajet des modes doux entre le centre village et la gare. De plus l'absence de piste cyclable ne facilite pas l'usage quotidien du vélo. La véloroute Charles le Téméraire, qui longe la Moselle, fait de la gare un point de départ pour des balades à vélo vers le sud, mais l'étroitesse du pont de Corny-sur-Moselle entrave sa continuité vers Metz et le nord de la vallée.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Réorganiser l'accessibilité à la gare depuis les centres villages de Novéant-sur-Moselle et Corny-sur-Moselle et pour son territoire d'attractivité.

• Restructurer les circulations et mieux mailler la gare aux réseaux de voirie du village

Réaménager les circulations avec les voies d'accès à la gare :

- Repenser les espaces devant la gare, simplifier les circulations dans un aménagement plus lisible et plus sécurisant pour les différents usagers.
- Prendre en compte le réaménagement de la rue Foch et sa liaison au pont vers Corny-sur-Moselle.

• Déployer le parc de stationnement autour de la gare

Réévaluer l'offre de stationnement pour la desserte de la gare et de la poste.

- Optimiser et requalifier le stationnement de part et d'autre de la gare.
- Améliorer les échanges train/voiture par l'aménagement d'une dépose minute.

• Imaginer un partage équitable de la chaussée et des espaces publics en faveur des modes doux

Conforter les modes doux au sein des rues des villages.

- Développer un réseau d'itinéraires cyclables et réaliser des aménagements en faveur des modes doux pour accroître l'accessibilité multimodale à la gare.

• Garantir les continuités piétonnes et la véloroute Charles le Téméraire entre les deux villages.

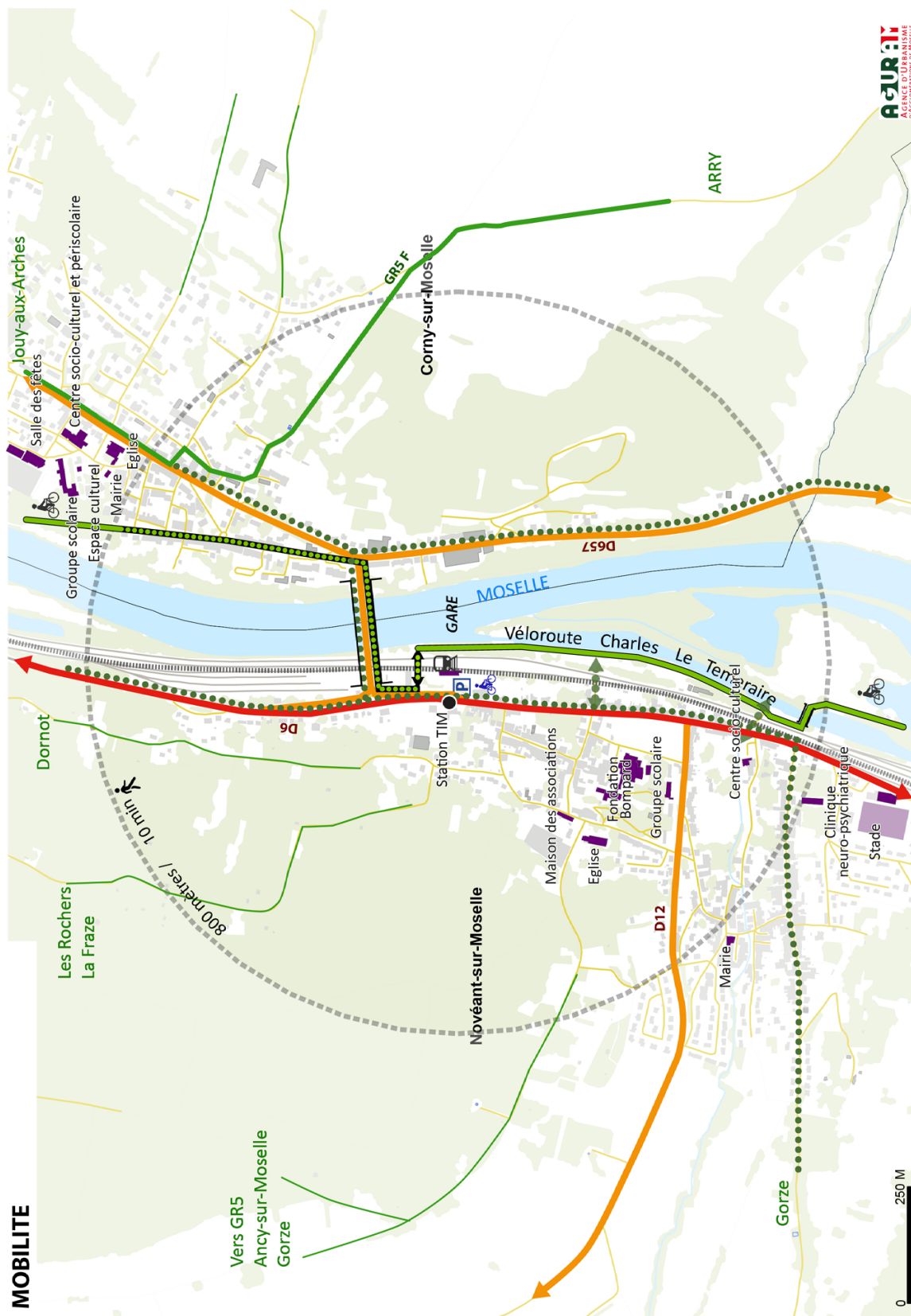
Etudier toutes les possibilités de continuités piétonnes entre les deux villages, couplées avec la continuité de la véloroute interrompue au niveau du pont de Corny-sur-Moselle (une reprise de l'infrastructure, passerelle en encorbellement ...).

• Renforcer les intermodalités avec la gare.

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

- Modifier (à la marge) les horaires de la ligne TIM 78 afin de permettre des correspondances, notamment depuis/vers Gorze.
- Examiner dans le cadre d'une éventuelle desserte TC de pays (TAD...), la faisabilité de liaisons (navette...) spécifiques vers et depuis Gorze et Corny-sur-Moselle.

MOBILITE



Réorganiser l'accessibilité à la gare depuis les centres villages de Novéant et de Corny et du territoire d'attractivité.

Restructurer les circulations et mieux mailler la gare aux réseaux de voirie du village

- Voie primaire
- Voie secondaire
- Voie tertiaire

Déployer le parc de stationnement autour de la gare



Imaginer un partage équitable de la chaussée et des espaces publics en faveur modes doux

- Franchissement
- Liaisons douces structurantes

Garantir les continuités piétonnes et la véloroute Charles le Téméraire entre les deux villages.

- Piste cyclable
- Principes de boudage piste cyclable

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

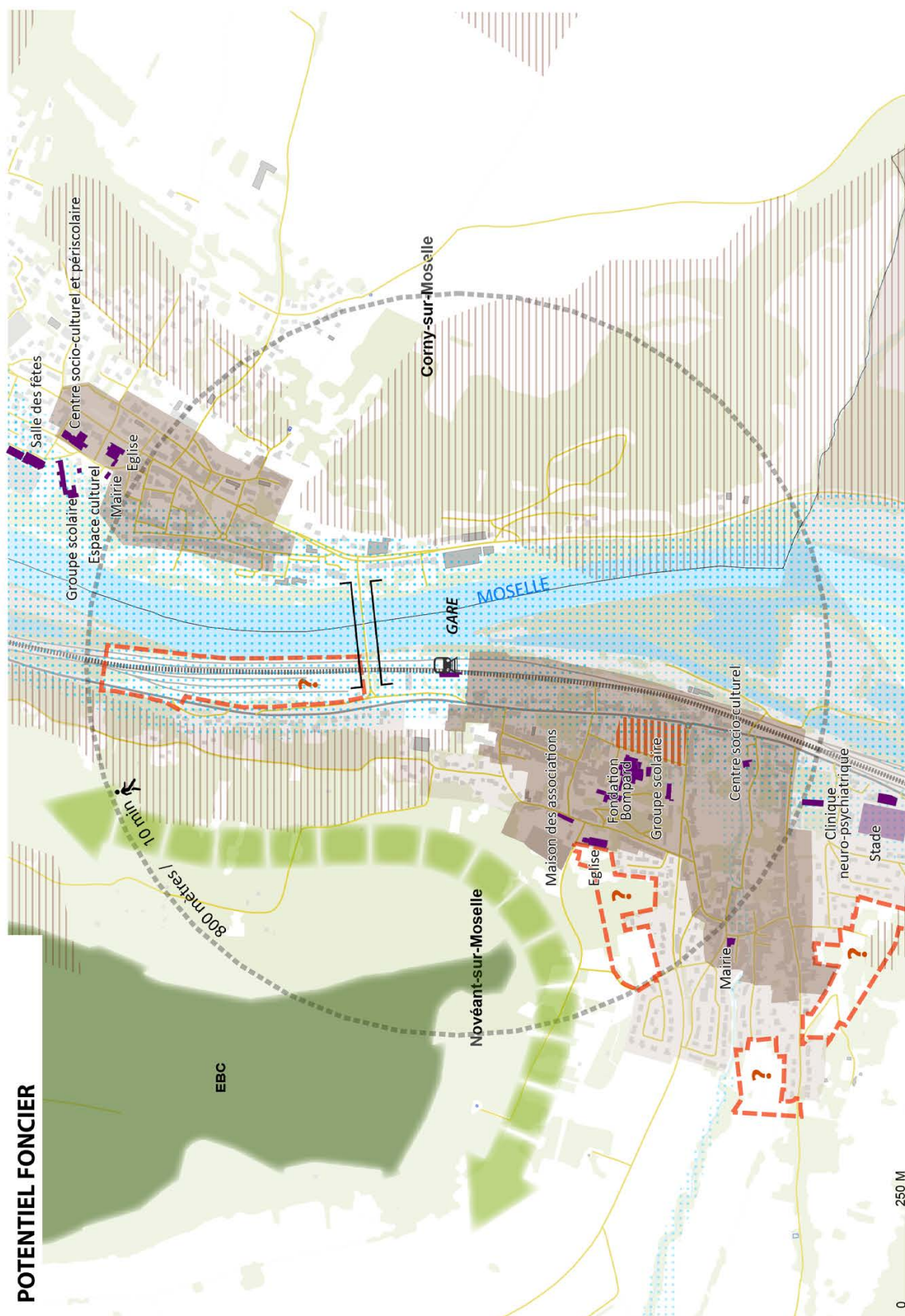
CONSTATS : Des réserves foncières limitées entre la vallée de la Moselle et ses coteaux, un potentiel de densification à rechercher dans l'enveloppe urbaine existante et au nord de la gare.

- Un potentiel foncier conditionné par la géographie. Le quartier de la gare de Novéant-sur-Moselle et son faisceau ferroviaire se positionnent à l'interface entre la Moselle, le village historique, ses extensions et les coteaux abrupts des côtes de Moselle. Cette géographie spécifique conditionne le potentiel foncier du secteur gare et de la commune.
- Un contexte environnemental contraignant. Entre l'aléa inondation de la vallée de la Moselle à l'est et les zones de glissement de terrains des coteaux à l'ouest, le développement urbain est fortement contraint, se limitant à quelques secteurs au nord de la gare et sur les coteaux. En rive droite de la Moselle, Corny offre également quelques opportunités au nord du centre bourg mais relativement éloignées de la gare de Novéant.
- Une structuration urbaine des noyaux historiques dense. Le tissu urbain des noyaux historiques de Laître et le Cloître ne présente pas beaucoup d'espaces disponibles. Ces tissus anciens, composés de maisons accolées en ordre continu sur un parcellaire en lanière, offrent peu de possibilités de densification en dehors de l'opération urbaine de l'îlot Saint-Genest de l'ancien site Lembacel. Pour Corny-sur-Moselle, le centre-ville issu en grande partie de la reconstruction, comprend de nombreuses maisons en bande et laisse peu d'opportunités foncières au sein de son enveloppe urbaine.
- La fondation Bompard et la clinique Sainte-Catherine, des équipements privés au sein du centre. Les différentes propriétés de la fondation Bompard et de la clinique Sainte-Catherine constituent des assiettes foncières importantes au cœur du village.
- Des disponibilités de densification au sein du tissu pavillonnaire. Le développement urbain par les extensions pavillonnaires offre des possibilités de densifications. Néanmoins, les possibilités au sein du quartier gare restent réduites.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Rechercher une stratégie urbaine de développement visant à conforter le rôle du secteur gare en tant que centralité entre Novéant-sur-Moselle et Corny-sur-Moselle.

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre ancien et du quartier gare de Novéant**
 - Examiner le bâti inoccupé et inciter les propriétaires à remettre sur le marché les logements vides.
 - Mettre en place des actions d'amélioration et de réhabilitation de l'habitat ancien par des programmes adaptés à la demande.
- **Déterminer les parcelles et secteurs urbanisables dans l'enveloppe urbaine de la commune**
 - Repérer les friches immobilières en vue d'élaborer des opérations de rénovation urbaine.
 - Identifier les dents creuses et les cœurs d'îlots potentiellement urbanisables.
- **Réinterroger le développement urbain des communes de Novéant et Corny**
 - Favoriser l'intensification urbaine des extensions dans un rayon approprié autour de la gare.
 - Diversifier l'offre de logements au sein de la commune.

POTENTIEL FONCIER



Rechercher une stratégie urbaine de développement visant à conforter le rôle du secteur gare en tant que centralité entre Novéant et Corny.

Examiner et identifier le potentiel de densification au sein des centres anciens et du quartier gare de Novéant



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

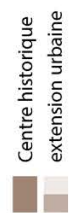


potentiel urbanisable ?

Réinterroger le développement urbain des communes de Novéant et de Corny



Zones de développement potentiel ?



Centre historique
extension urbaine

Aléa inondation



Aléa mouvement de terrain

/ Enjeux : Conforter et revitaliser le secteur gare en conciliant la diversité de ses fonctions urbaines entre Novéant et Corny.

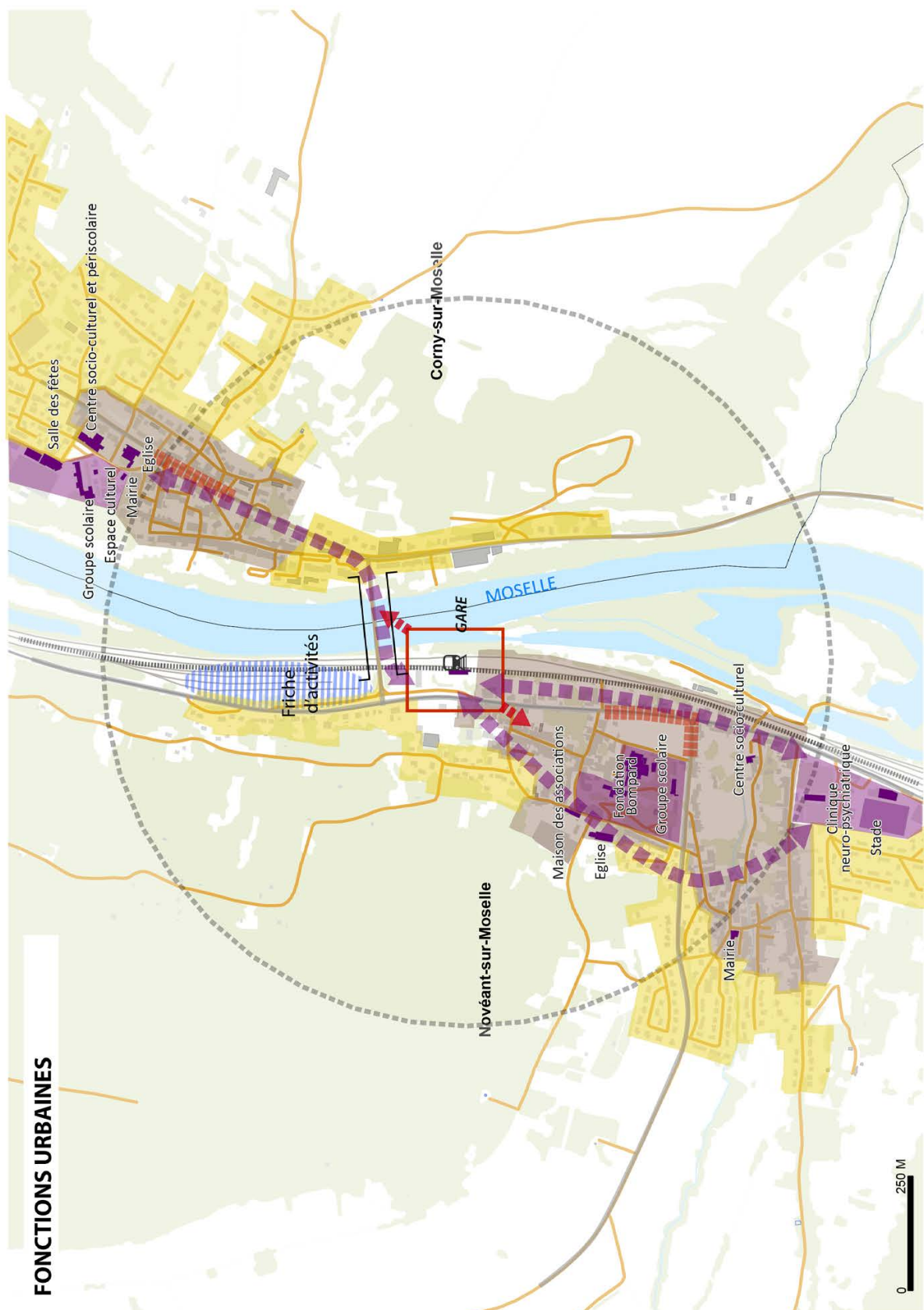
CONSTATS : Une gare à l'interface des centres de vie de Novéant et de Corny qui ne joue pas un rôle suffisamment structurant entre ces deux communes.

- Une gare bien identifiable au nord du centre ancien de Novéant. Située en frange nord du village, la gare n'a pas généré de quartier gare spécifique. Implantée le long de la voie principale au carrefour avec le pont vers Corny et la rive droite de la Moselle, la gare, très visible, occupe une position stratégique.
- Une gare en frange des fonctions urbaines de Novéant et de Corny. Les commerces et les services de Novéant (tabac, coiffure, épicerie, boulangerie, etc...) se sont développés le long de la rue Foch, se concentrant majoritairement autour de l'ancien site Lembacel, sans continuité avec la gare. La gare de Novéant occupe une position centrale entre les deux centres de vie mais elle n'est pas intégrée à cette animation urbaine.
- La fondation Bompard et la clinique Sainte-Catherine, des activités majeures au sein du centre bourg. Ces deux structures participent activement à la vie économique de la commune. La présence de la gare est un atout en permettant aux visiteurs et aux usagers (patients et employés) de ces établissements une alternative à l'automobile.
- Une urbanisation récente peu dense et éloignée de la gare. A Novéant, l'habitat s'est développé au sud-est de la commune et sur les coteaux. Les contraintes naturelles au nord et à l'est de la voie ferrée ont reporté les extensions sur la partie sud, s'éloignant de la gare. A Corny, l'habitat s'est étendu principalement au nord-ouest du centre ancien et plus récemment au sud de la commune par des opérations d'habitat collectif proches de la gare de Novéant-sur-Moselle.

OBJECTIF ET PRÉCONISATIONS : Exploiter le rôle de la gare comme partie intégrante des fonctions urbaines et comme un atout des dynamiques économiques de Novéant et de Corny.

- Conforter le secteur gare dans sa position stratégique entre Novéant et Corny et dans la dynamique économique du village
 - Concevoir des aménagements qui intègrent mieux la gare dans son rôle au sein du village.
- Étendre les fonctions urbaines, services et commerces, au sein du quartier gare
 - Maintenir et développer des commerces et des services de proximité autour ou à proximité d'une nouvelle place de la gare.
- Associer les équipements et activités des villages de Novéant et Corny avec la gare
 - Imaginer une continuité urbaine fédératrice (cheminements, équipements,...) entre les d'équipements des centres bourg et la gare.
- Renforcer l'accessibilité aux équipements de santé et aux activités urbaines du village depuis la gare
 - Rendre plus lisibles et plus accessibles les activités de santé de la commune dont la fondation Bompard et la clinique Sainte-Catherine depuis la gare.
- Exploiter les opportunités urbaines pour conforter et intensifier le secteur de la gare
 - Profiter de la friche ferroviaire au nord de la gare pour imaginer un programme qui conforte le secteur gare par des activités et qui diversifie l'offre d'emploi sur la commune.

FONCTIONS URBAINES



Exploiter le rôle de la gare comme partie intégrante des fonctions urbaines et comme un atout des dynamiques économiques de Novéant et de Corny.

Conforter le secteur gare dans sa position stratégique entre Novéant et Corny et dans la dynamique économique du village



Etendre les fonctions urbaines, services et commerces, au sein du quartier gare



Associer les équipements et activités des villages de Novéant et de Corny avec la gare



Exploiter les opportunités urbaines pour conforter et intensifier le secteur de la gare



Projet zone d'activités

■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

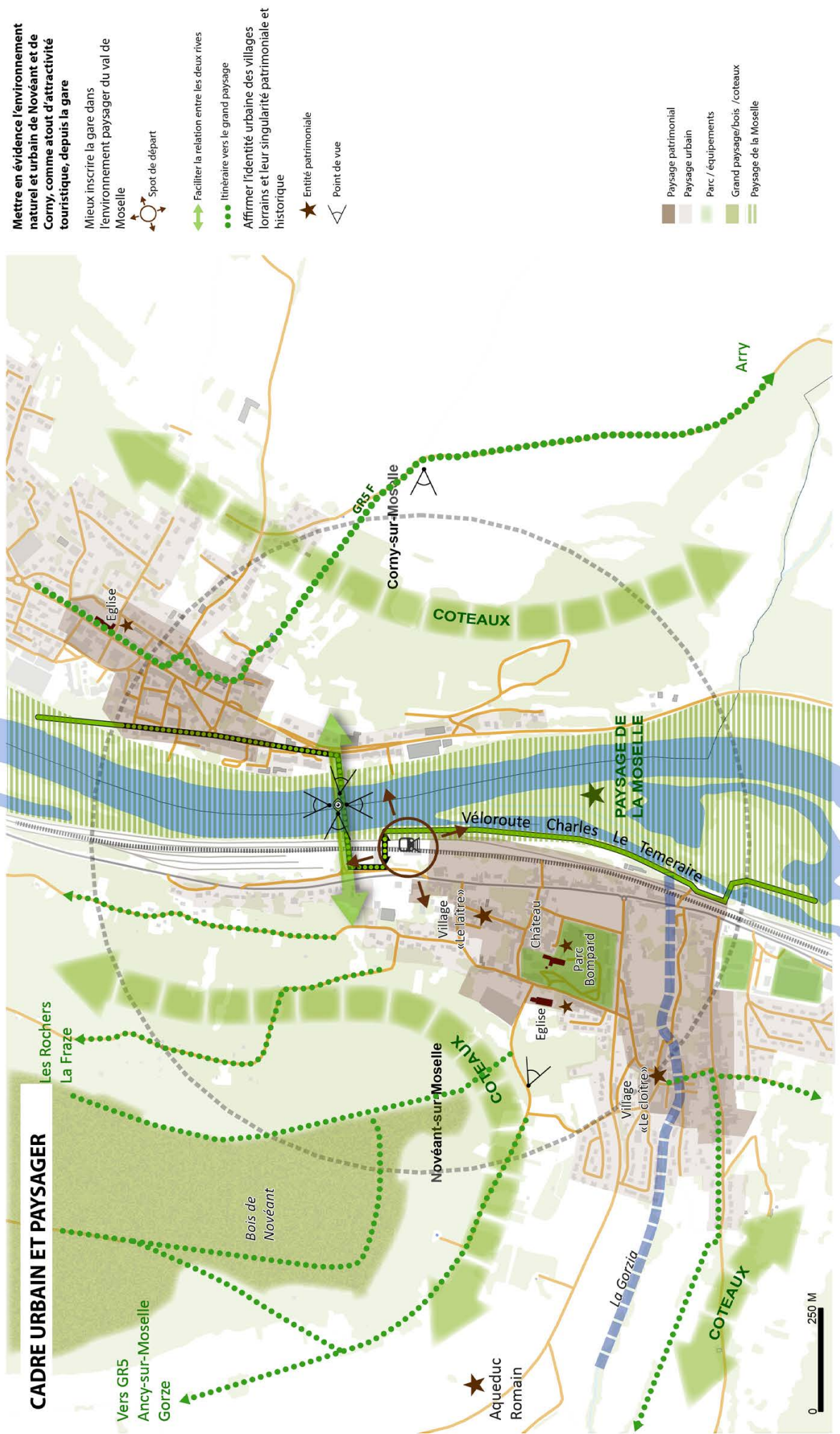
/ Enjeux : Exploiter la situation centrale de la gare entre Novéant et Corny comme facteur d'attractivité du territoire et comme porte d'entrée sur le patrimoine naturel et urbain des villages.

CONSTATS : Une gare au cœur du grand paysage naturel des côtes de Moselle, comme trait d'union entre les deux rives de la Moselle et les villages historiques de Novéant et Corny.

- Le grand paysage de la vallée de la Moselle et des côtes, commun aux deux villages. Les villages de Novéant et Corny installés de part et d'autre de la Moselle partagent le même grand paysage des côtes de Moselle. Dans la vallée, la gare est située au cœur de ce grand paysage avec en vis-à-vis les falaises et le rocher de la Fraise en rive gauche, et les buttes témoins des hauteurs de Sommy et d'Arry en rive droite.
- De multiples paysages de proximité autour de la gare : rives de la Moselle, vallées de La Gorzia à Novéant et de la Vricholle à Corny. Les deux communes profitent chacune de divers paysages de proximité, celui commun des rives de la Moselle auxquelles se rejoignent les vallons respectifs des ruisseaux de la Gorzia à Novéant et de la Vricholle à Corny. A deux pas de la gare, ces paysages invitent à la découverte d'un environnement riche de biodiversité.
- La voie verte et les sentiers de découverte; des atouts touristiques desservis par la gare. La voie cyclable Charles le Téméraire dans la vallée et les chemins de randonnée sur les côtes de Moselle constituent un vaste réseau de promenade en contact direct avec la gare de Novéant. Ce maillage de sentiers, peu valorisés, constitue un élément du développement du tourisme « nature » propre à ce territoire.
- Une gare entre deux morphologies urbaines des villages lorrains viticoles. Les deux villages viticoles de Novéant et Corny encadrant la gare présentent une morphologie typique de l'habitat lorrain : maisons accolées, usoirs, cours ... Village de côte Novéant est un «village tas» constitué des anciens hameaux de Laître et le Cloître à l'habitat regroupé autour du château et de l'église. Corny est un «village rue» constitué le long de l'ancienne voie romaine en rive droite de la Moselle. Détruit par la guerre, il est un exemple de village de la reconstruction en Lorraine. Les aménagements routiers ont impacté les traversées de ces anciens villages lorrains en standardisant l'esprit collectif révolu de leurs espaces publics.
- Un patrimoine archéologique, architectural et historique très riche. Ces villages anciens de Novéant et Corny témoignent chacun de leur longue histoire. Ils recèlent un patrimoine archéologique (grotte protohistorique, aqueduc gallo-romain, château médiéval) et bâti historique (habitat traditionnel lorrain). Les constructions de l'époque allemande (gare de Novéant) et les bâtiments de la reconstruction à Novéant (église Saint-Martin construite par l'architecte Georges-Henri Pingusson) demandent à être reconnus comme autant d'atouts touristiques et d'attractivité du territoire à exploiter autour de la gare.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Mettre en évidence l'environnement naturel et urbain de Novéant et Corny, comme atout d'attractivité touristique, depuis la gare.

- **Mieux inscrire la gare dans l'environnement paysager du val de Moselle**
 - Valoriser les franges ferroviaires et les rives de la Moselle, pour magnifier l'environnement paysager de la rivière, élément naturel fédérateur de la vallée et de ses côtes.
 - Imaginer la gare comme « spot » de départ pour la découverte du patrimoine naturel et urbain des villages, par la mise en place d'itinéraires de découverte. Faciliter les itinéraires depuis la gare vers les grands paysages des côtes de Moselle. Ménager des points de vue dégagés, des belvédères sur la vallée et son relief de cuesta, valoriser les éléments emblématiques : le rocher de la Fraise, les rives de la Moselle.
- **Affirmer l'identité urbaine des villages lorrains et leur singularité patrimoniale et historique**
 - Poursuivre la mise en valeur des structures urbaines des villages en relation avec la gare.
 - > Retisser les abords de la gare en l'associant plus étroitement à l'aménagement des espaces publics des centres bourgs.
 - Reconquérir la valeur d'usage collective des cours urbaines et des places des villages.
 - > Restituer l'âme communautaire des villages, et conforter leur identité urbaine dans l'aménagement d'espaces collectifs de qualité, en particulier les cours et places historiques perpendiculaires à la rue principale.
 - Mettre en valeur les qualités architecturales du patrimoine bâti historique.
 - > Protéger et restaurer le patrimoine bâti ancien en respectant l'intégrité architecturale des constructions dans leur conception d'origine que ce soit pour l'habitat rural traditionnel ou les architectures de caractères telles que la gare, les maisons de maîtres, les bâtiments de la reconstruction, (l'église de Novéant)...



/ Enjeux : Restructurer les espaces publics autour du quartier gare et affirmer les qualités urbaines et paysagères du site.

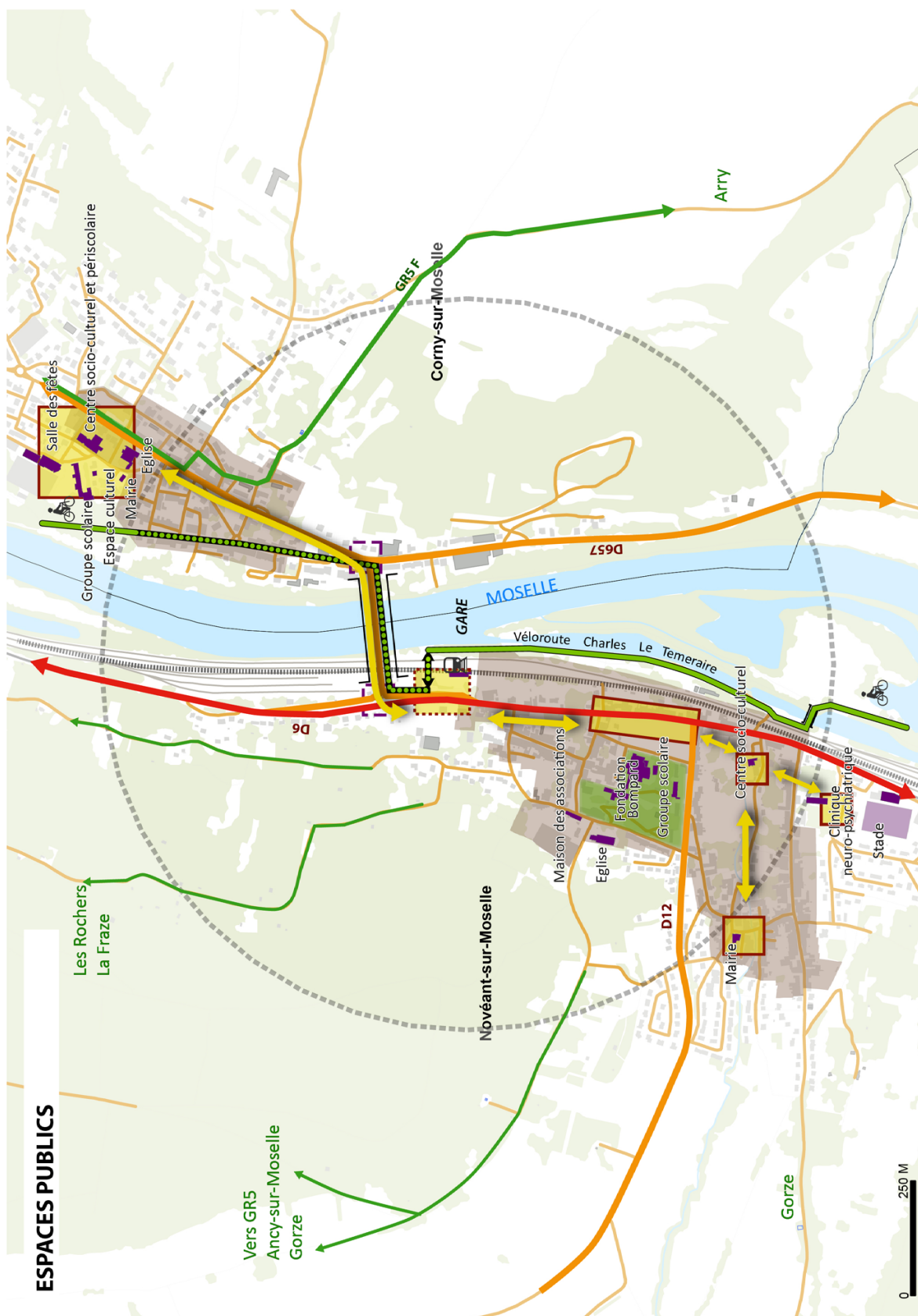
CONSTATS : Un espace de stationnement purement fonctionnel devant la gare impacté par le carrefour routier avec le pont de Corny et une forte circulation qui dévalorise les qualités urbaines et paysagères du site et entrave son accessibilité par les modes doux depuis les villages.

- Une gare en position centrale entre les deux villages et deux rives, avec une accessibilité contrainte par le pont de Corny, inadapté aux multiples usages auxquels il doit répondre. Véritable barreau routier entre les deux rives de la Moselle, le pont de Corny, très étroit, n'est ni adapté à l'ampleur des circulations engendrées entre l'A31 et les territoires ouest de la Moselle, ni aux relations douces (piétons /vélo) entre les deux villages.
- Une gare sans véritable place publique, coupée du village par un aménagement routier et fonctionnel. La desserte automobile de la gare est assurée depuis la rue Foch, route départementale, au profil routier et par une rampe d'accès au pont de Corny. Cet accès forme un carrefour complexe et peu sécurisant, qui coupe la gare du centre bourg. L'espace face à la gare est utilisé principalement pour le stationnement, et ne forme pas une véritable place publique.
- Une perception routière des espaces publics marquée par les traversées des villages. Le statut de route départementale a imposé aux traversées des villages leur norme routière, avec un espace piéton strictement limité aux trottoirs souvent étroits, et sans aménagements cyclables. Les traversées de Novéant (rue Foch) et Corny (rue de Metz) ont fait l'objet de requalification de voirie au sein de leur centre-village, où le partage de l'espace de la rue est plus équilibré en faveur des modes doux (à l'exemple de Corny qui intègre une piste cyclable).
- Des espaces publics qui ne valorisent pas l'identité et la qualité de vie des villages. Aménagées de façon fonctionnelle pour l'automobile, les places, cours et rues, perpendiculaires à l'axe principal, ont perdu en partie leur qualité d'espaces collectifs et d'animation pour le village et les commerces. L'aménagement des espaces publics, réalisé au coup par coup présente un manque d'homogénéité et de qualité pénalisant l'image et la qualité du cadre de vie de Novéant et Corny.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Requalifier les espaces du quartier gare comme une véritable place publique, reconquérir et réorganiser les places et les rues en faveur des piétons et des vélos pour retrouver une nouvelle vitalité urbaine.

- **Aménager les abords de la gare comme un parvis, une véritable « place de la Gare » en continuité avec les espaces publics du village.**
 - Réorganiser l'espace pour faciliter l'intermodalité en créant une dépose minute.
 - Développer l'offre de stationnement et répondre aux besoins de la gare : envisager la création d'un parking relais pour compléter l'offre de stationnement...
 - Améliorer et compléter la desserte piétonne de la gare : éclairage, signalétique, nouvelle desserte,...
- **Valoriser et harmoniser des espaces publics patrimoniaux, places et cours urbaines en intégrant la traversée du village pour affirmer l'identité urbaine des centres historiques de Novéant et Corny.**
 - Aménager les espaces publics en intégrant aux places, et cours urbaines les routes départementales dans un aménagement urbain harmonieux de qualité.
 - Effectuer un projet d'ensemble rationnel et harmonieux, assurant : la qualité des matériaux, l'enfouissement des réseaux, le renouvellement de l'éclairage public et du mobilier urbain, la lisibilité de la signalisation et des équipements de sécurité, la cohérence des plantations, pour un aménagement qui révèle durablement les caractères et l'identité urbaine et paysagère des villages.
- **Concevoir un espace public partagé et accueillant favorable à la dynamique urbaine.**
 - Structurer des espaces publics fédérateurs conviviaux et adaptés aux besoins des usagers de la gare en synergie avec la dynamique commerciale des centres-bourgs.
 - Requalifier les traversées en faveur des modes doux « piéton et vélo » et rationaliser le stationnement des cours et des places en priorité et en relation avec la gare.
 - Concevoir des espaces publics appropriables pour les riverains adaptés à l'animation des places et favorables à la vitalité urbaine.
- **Assurer la continuité des espaces publics vers les itinéraires de découverte du village, depuis le centre gare urbain vers les paysages naturels de la vallée et de côtes de Moselle.**
 - Assurer une continuité lisible pour les parcours piétons-vélos.
 - Conforter et assurer les continuités entre les équipements, les espaces de loisirs des villages et la gare en assurant le maillage des modes doux.
 - Relier ce maillage piétons deux-roues des villages historiques vers les itinéraires de découverte du patrimoine naturel de balade nature des côtes et de la voie verte Charles le Téméraire de la vallée de la Moselle.

ESPACES PUBLICS



Requalifier les espaces du quartier gare comme une véritable place publique, reconquérir et réorganiser les places et les rues en faveur des piétons et des vélos pour retrouver une nouvelle vitalité urbaine.

Aménager les abords de la gare comme un parvis, une véritable « place de la Gare » en continuité avec les espaces publics du village

 Espace à réaménager

Valoriser et harmoniser des espaces publics patrimoniaux, places et cours urbaines en intégrant la traversée du village pour affirmer l'identité urbaine du centre historique de Novéant et de Corny.

 Concevoir un espace public partagé et accueillant, favorable à la dynamique urbaine

 maillage des espaces publics

Assurer la continuité des espaces publics vers les itinéraires de découverte du village depuis le centre gare urbain vers les paysages naturels de la vallée et des côtes de Moselle.

 Itinéraire de découverte

 Piste cyclable

 Principes de bouclage

 piste cyclable

[illegible]



Directeur de la publication: Patricia Gout

Etude réalisée par:

Maël Tillard - mtillard@aguram.org

Fabien Soria - fsoria@aguram.org

André Morand - amorand@aguram.org

Infographie, cartographie:

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