

Septembre 2016

Valoriser et (re)composer les espaces Gare

Gare de Peltre

Sommaire

1	Préambule _____	4
2	Une polarité aux portes de l'agglomération messine _____	6
3	La gare au sein du réseau ferroviaire régional _____	7
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare _____	13
5	Potentiels de mutation et projets _____	17
6	Intermodalité du quartier gare _____	18
7	Enjeux et Préconisations _____	22

En partenariat avec



1	Préambule	4
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
2	Peltre, une polarité aux portes de l'agglomération messine	6
	Un pôle relais aux portes de l'agglomération messine	
3	La gare de Peltre au sein du réseau ferroviaire régional	7
	Une aire d'attraction restreinte au territoire limitrophe	
	Une offre en légère diminution en 2016	
	Une gare faiblement fréquentée	
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare	13
	Cadrage communal	
	Une gare à repositionner comme cœur de centralité	
	Une expansion continue et importante	
	Un secteur gare inscrit dans des milieux naturels reconnus	
5	Potentiels de mutation et projets	17
	Des potentialités de densification	
6	Intermodalité du quartier gare	18
	Une bonne accessibilité routière	
	Une offre de stationnement suffisante, mais peu qualitative	
	Desserte TC de la gare: une alternative sérieuse à la voiture	
	La marche, mode naturel; le stationnement vélo 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 termes de mobilité et d'urbanisme auxquels il est important de répondre. Avec une influence en forte croissance, le secteur gare devient un lieu d'échanges multimodaux avec un rôle de rabattement de plus en plus important. L'organisation des espaces environnants de la gare constitue un véritable enjeu pour faciliter les échanges entre les différents modes. Ce regain d'attractivité repositionne les gares et leurs quartiers au centre des dynamiques urbaines. Au sein des communes, la gare devient une composante urbaine majeure autour de laquelle s'articulent (ou peuvent s'articuler) l'habitat, l'économie, les équipements/services,...

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

/ Objectifs

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

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

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

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

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

i Rappel

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

i Définition du quartier gare

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

> **Cible 5.2 du DOO**

Extrait DOO page 65 et 66



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

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

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

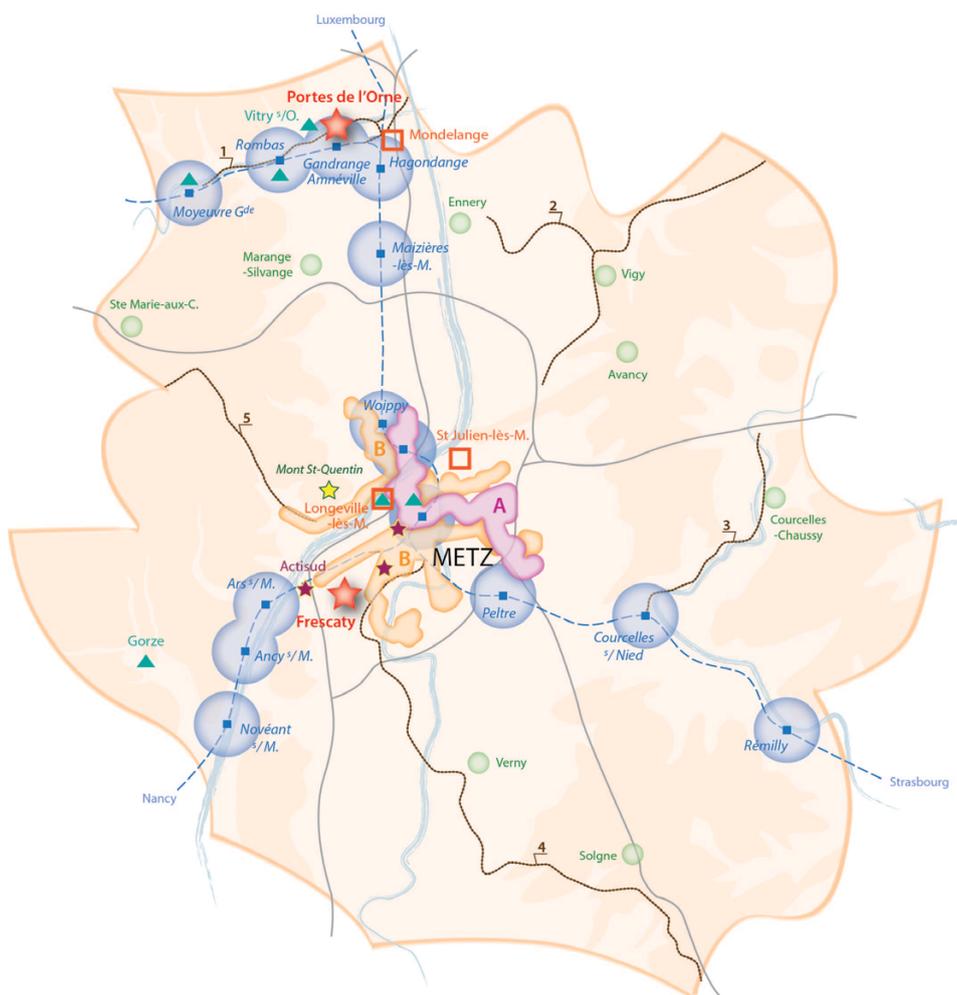
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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

Précisions pour les documents de planification

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

Accompagnement

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



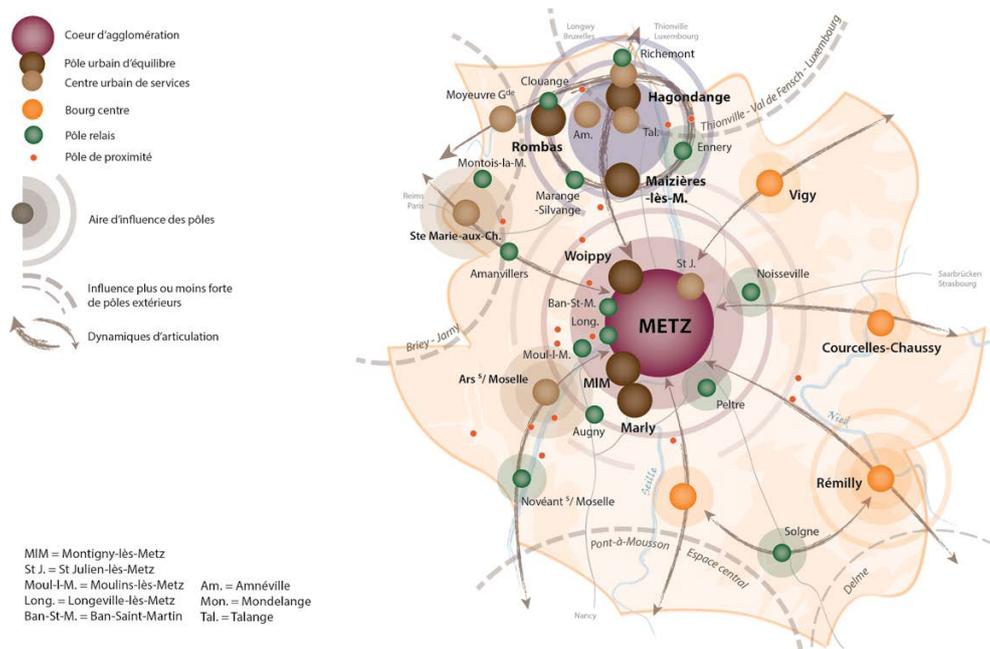
<p>Valorisation et optimisation du foncier</p> <p> de part et d'autre des infrastructures de transport urbain les plus performantes (de niveau A et de niveau B)</p> <p> autour des gares</p> <p> autour des pôles d'appui de transports collectifs interurbains</p>	<p>Stratégies foncières destinées à répondre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

Peltre, une polarité aux portes de l'agglomération messine

/ Un pôle relais aux portes de l'agglomération messine

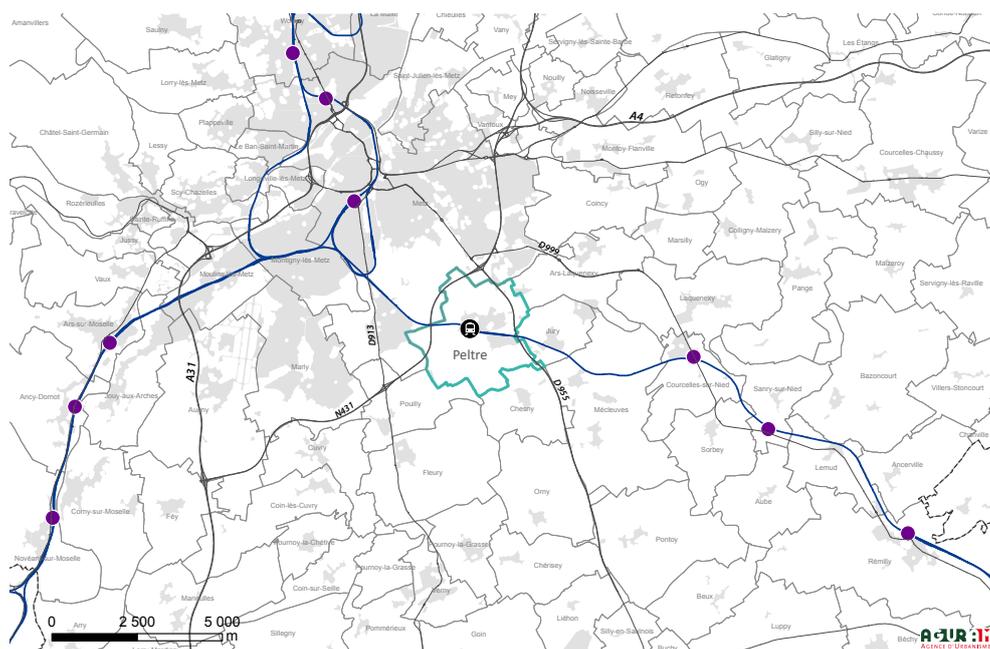
La commune de Peltre fait partie des 49 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

Identifiée comme «Pôle relais », la polarité de Peltre participe localement à la structuration du territoire en étant le socle de la vie locale. S'appuyant sur la présence d'équipements et de services de première nécessité, elle participe au maillage d'une offre au plus près des habitants.



> Armature urbaine du SCoTAM

Extrait DOO page 12



> Carte de situation

■ La gare¹ de Peltre au sein du réseau ferroviaire régional

/ Une aire d'attraction restreinte au territoire limitrophe

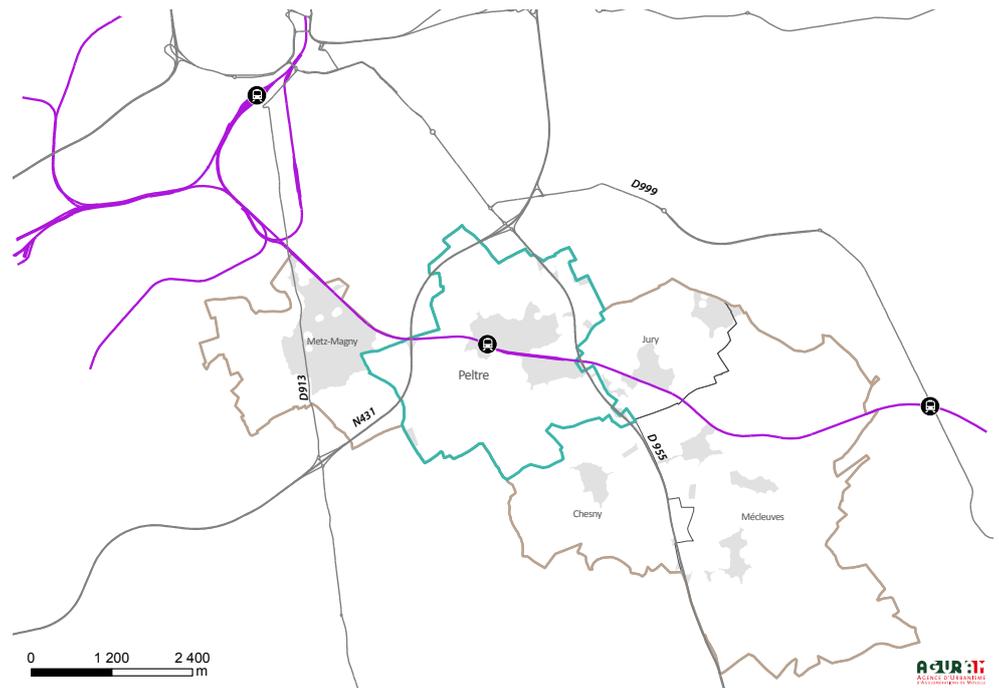
L'analyse des fichiers abonnés disponibles laisse apparaître que 88% des abonnés à la gare de Peltre résident sur cette même commune. Théoriquement, l'aire d'attractivité devrait donc se limiter à cette seule commune². Néanmoins, l'analyse du fichier abonnés et la prise en compte de l'accessibilité routière à la gare amènent à définir une aire d'attractivité d'usage « par convention » : il a donc été défini que l'aire d'attraction de la gare de Peltre est constituée de cette commune, des communes mitoyennes de Jury et Chesny, du quartier messin de Magny et de la commune de Mécleuves. Elle regroupe ainsi 10 700 habitants, dont la moitié réside à Metz.

> Aire d'attraction de la gare de Peltre

Traitement et calcul AGURAM
Données SNCF / CRL, 2014

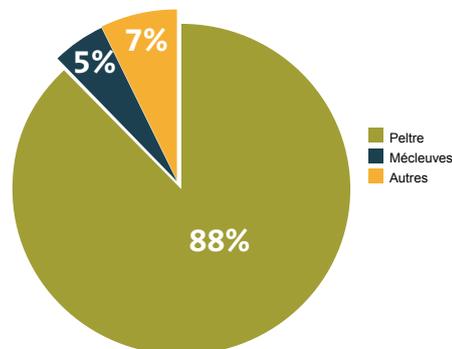


Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOP0 2014



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

- une offre TER limitée (voir ci-après) à Peltre,
- la concurrence du réseau Le Met' qui propose des temps de parcours plus longs, mais d'importantes fréquences.



Hors de Peltre, on note (en 2014) une relative concentration des abonnés à Mécleuves (5% des abonnés), mais cela peut-être conjoncturel. Pour l'heure, il convient surtout de noter que les abonnés ne résidant pas à Peltre viennent des environs immédiats.

Commune de résidence des abonnés TER de l'aire d'attraction ayant Peltre pour gare de domicile.
Données SNCF / CRL, 2014

¹ Par convention, nous parlerons ici de la gare de Peltre, mais il s'agit d'une halte ferroviaire, simple point d'arrêt sans bâtiments ni présence de personnel.

² Telle que définie par la méthodologie proposée par l'Aguram sur la base de données SNCF / Conseil Régional de Lorraine : périmètre continu minimum permettant de regrouper au moins 80% des abonnés recensés. 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 légère diminution en 2016

Peltre est située sur la branche commune des lignes Metz-Strasbourg et Metz-Sarrebruck via Forbach. En 2015, elle est desservie par 18 trains TER quotidiens¹ ayant tous Metz pour origine ou destination.

Le projet de cadencement de l'offre TER courant 2016 prévoit une desserte de Peltre en diminution légère avec 14 trains² vers et depuis Metz-Ville. Tous les trains supprimés le sont dans le sens Peltre – Metz (offre passant de dix à six trains).

- Deux trains sont supprimés en heure creuse (5h43) et sur la « croix de midi » (13h14). L'impact sur la fréquentation devrait être faible.
- Deux trains sont supprimés en fin d'après-midi (17h11 et 18h10). Un impact est possible sur l'attractivité du TER pour les scolaires, nombreux à Peltre dans ce sens à ces horaires (l'établissement scolaire Notre-Dame de Peltre génère des flux à contre-pointe de Metz vers Peltre). On partira ici du principe que les besoins scolaires ont été pris en compte, initialement, ou durant la consultation publique.

En revanche, de nombreux horaires évoluent, dans les deux sens, selon une trajectoire qui paraît plutôt positive :

- L'élargissement de l'amplitude dans trois extrêmes (P -> M le soir, M -> P le matin et le soir) sur quatre (premier train à 7h30 au lieu de 5h43 le matin sur P -> M) paraît globalement positif,
- D'autres aménagements semblent permettre une répartition des trains restant sur la journée plus adaptée aux besoins.

Au final, et contrairement à ce qui s'observe sur nombre d'autres gares du SCoTAM, le cadencement ne profitera sans doute pas à la gare de Peltre qui dans l'absolu, ne semble pas non plus perdante.

L'impact du cadencement sur la géographie de l'aire d'attraction devrait être relativement neutre. La fréquentation – toutes choses égales par ailleurs – ne devrait ni en souffrir, ni en bénéficier.

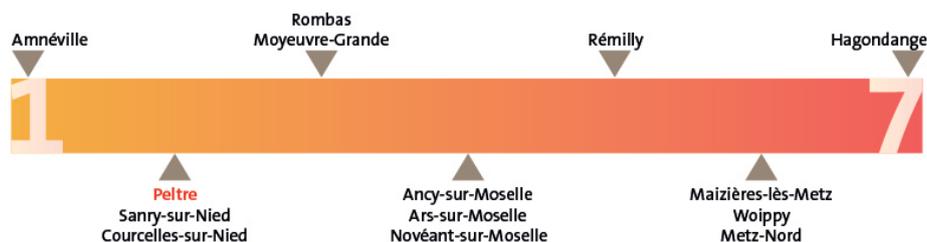
> Attractivité de l'offre projetée

Indice d'attractivité relative.

Au regard de l'accessibilité que cette offre permettra vers Metz, mais aussi vers Luxembourg, Thionville et Nancy, Peltre fait partie des gares les moins attractives du SCoTAM avec ses voisines de Sanry-sur-Nied et Courcelles-sur-Nied.

Outre une offre faible, Peltre pâtit ici des correspondances imposées à Metz vers Nancy, Luxembourg et Thionville.

Compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre prévue à l'horizon du cadencement (horaires et destination proposées...), Peltre se situe, sur une échelle d'attractivité relative³ de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°2.



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

¹ Offre pour un jour ouvrable de base (ou JOB), soit un mardi ou jeudi hors congés scolaires et jours fériés.

² Données Conseil Régional de Lorraine.

³ 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.

Concernant les motifs, la ventilation tarifaire des ventes de titres¹ TER/SNCF laisse apparaître une très forte majorité de déplacements pendulaires :

- 47% des voyages sont réalisés avec un abonnement scolaire, et 41% 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 privé-loisirs.

Pour ce qui concerne les titres Le Met’ (vers et depuis Metz-ville uniquement, donc) : l’usage régulier est confirmé avec 96% d’abonnements mensuels ou annuels. La part des scolaires est plus forte encore : 81%² (observation déclarative et non basée sur le tarif).

Cette situation diffère de la moyenne observée sur le SCoTAM, avec un poids plus important des scolaires (moyenne de 31% pour les tarifs TER/SNCF). La faiblesse de l’offre explique sans doute cette situation.

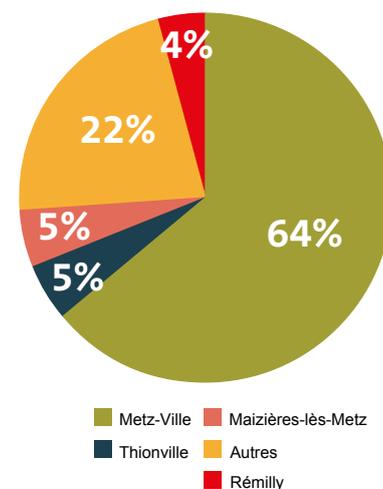
Les implications concernant l’accessibilité à la gare sont les suivantes :

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

> Origine / destination des usagers :

- **Metz-Ville** : plus de six voyageurs sur dix sont en relation avec Metz-Ville. Sur cette origine / destination, le TER est très concurrentiel sur le temps de parcours, mais l’offre est a minima. La concurrence de l’automobile et du réseau Le Met’ (Mettis) est plus forte pour des déplacements n’ayant pas le quartier gare de Metz-Ville comme destination finale, l’avantage du temps de parcours jouant alors peu (rabattement-diffusion nécessaire par le réseau Le Met’).
- **Les autres origines / destinations** sont nombreuses, mais toutes relativement anecdotiques. Nancy et Luxembourg sont pratiquement absentes en 2014 (ce qui n’est pas nécessairement définitif, le renouvellement des abonnés étant important).

Notons que, à l’échelle du SCoTAM, Peltre est une exception du fait du poids des voyages en réception : on peut estimer qu’environ 40% des voyages allers ont Peltre pour destination – la moyenne (hors Metz-Ville, hyper réceptrice) est à environ 10%. La présence de l’établissement scolaire privé susmentionné en est la cause.



Origine ou destination des voyageurs en gare de Peltre

Données ARISTOTE / FC12K, 2013

¹Données SNCF ARISTOTE / FC12K, 2013.

²Enquête Kísio Service / Le Met’ de novembre 2015.

i Enquête Déplacements

En novembre 2016, une Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) sera menée à l'échelle du SCoTAM sur plusieurs mois.

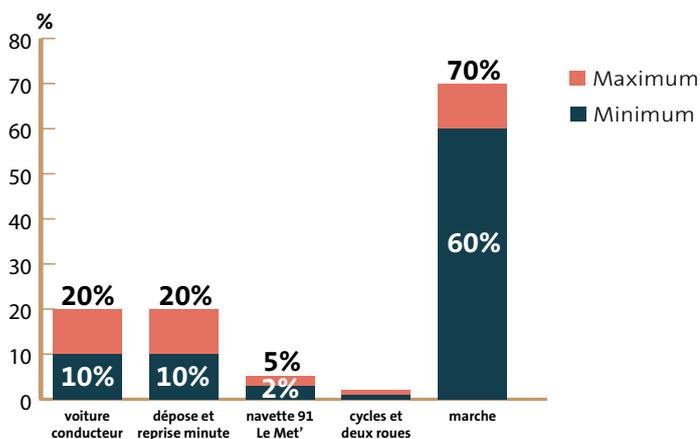
Véritable photographie des comportements de mobilité au quotidien, les premiers enseignements seront livrés à partir de mi-2017, permettant ainsi d'alimenter les analyses de cette étude.

> Répartition modale de rabattements / diffusions

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

- Près de neuf abonnés sur dix résident à Peltre et peuvent donc rejoindre la gare à pied.
- Lors des visites de terrains, la présence d'une dizaine de voitures au maximum a pu être observée, soit environ 10 usagers, et 20 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 diffusion, donc à pied, vers l'établissement scolaire Notre-Dame de Peltre,
 - en rabattement vers Metz, donc à pied, en dépose-minute, ou en bus (navette N91).
- Aucun vélo n'a été observé.
- Les principaux services TER sont desservis par la navette Le Met' N91, vers Metz le matin (trois trains couverts), depuis Metz le soir (quatre trains couverts). Mais quel est l'usage ?

Sur cette base, nous proposons les (larges...) fourchettes suivantes, qui doivent être considérées à dire d'expert sur la base des rares éléments connus :



Évaluation à dire d'expert des parts modales de rabattement - diffusion en gare de Peltre - AGURAM

Il ressort de cette analyse sommaire que, compte-tenu du faible niveau d'offre, la marche serait de loin le principal mode d'accès à la gare de Peltre.

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

¹ L'enquête kizio / Le Met' de nov. 2015 n'interroge pas sur les modalités de rabattement / diffusion...

¹¹ Données Conseil Départemental de Moselle, TMJA, 2014.

■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

/ Cadrage communal

i Définition intensité urbaine

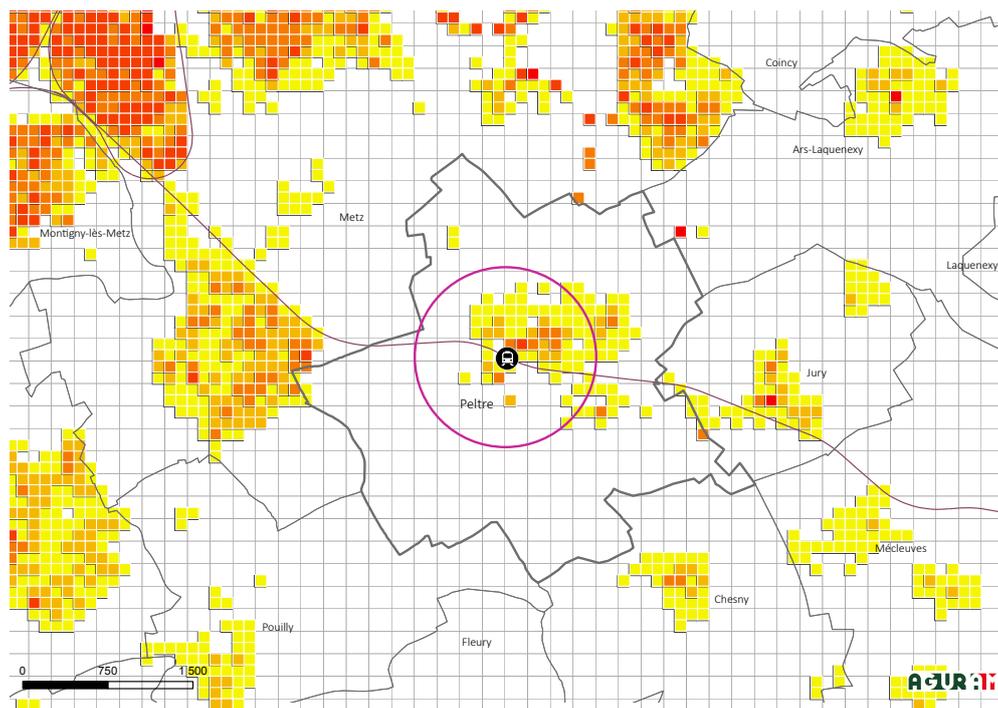
L'intensité urbaine est une mesure prenant en compte la population et les emplois au sein d'un carreau d'une superficie de 1km².

Situé au centre du ban communal, le quartier gare accueille plus de 71% de la population communale et près de 59% des emplois. Ce quartier concentre également 79% des entreprises de la commune. En 2010, la population résidante du quartier gare était de 1 215 habitants représentant une densité de population de 604 habitants/km². Essentiellement développé au nord de la voie ferrée, le quartier gare est artificialisé à 40%. Pour 47% de cette surface, il s'agit d'emprises bâties accueillant majoritairement des habitations.

> Intensité urbaine

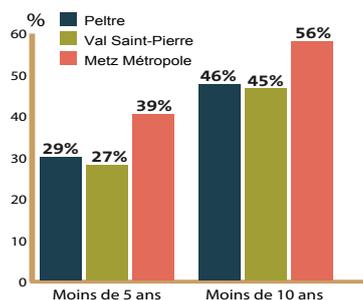
-  Gare
-  Voie ferrée
-  Zone tampon de 800 mètres
- Intensité urbaine :
-  Très faible
-  Faible
-  Moyen
-  Forte
-  Très forte

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014

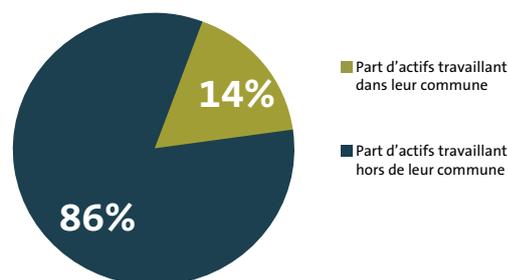


En 2012, la commune de Peltre avec 1 834 habitants était la principale polarité de la communauté de communes du Val Saint Pierre (aujourd'hui, EPCI ayant fusionné avec Metz Métropole). Ce pôle relais du SCoTAM a connu une croissance démographique importante entre 2007 et 2012 (+8,8% soit 149 habitants). Cette croissance s'explique pour partie par l'emménagement de nouveaux ménages au sein des récentes opérations d'aménagement (solde naturel positif et solde migratoire négatif entre 2007 et 2012). Parmi l'ensemble des actifs de la commune 86% travaillent en dehors de la commune, majoritairement sur le territoire de Metz Métropole (77% des actifs).

Emménagements récents



Localisation du lieu de travail des actifs



Source : Insee, RP 2012

/ Une gare à repositionner comme cœur de centralité

Le périmètre du quartier gare englobe une part importante du tissu urbanisé de la commune. Par leur importante couverture, la totalité des équipements et des services du territoire s'inscrivent dans ce périmètre. Le quartier gare est caractérisé par la présence de l'établissement d'enseignement privé Notre Dame. Dispensant un enseignement du 1er degré (enseignement élémentaire dès le CE2) au secondaire (collège – lycée) et même jusqu'au supérieur (section BTS), ce site offre un fort rayonnement au quartier gare. Les autres équipements et services se concentrent rue de Gargan et rue des Vignes.

Le quartier gare intègre également une partie de la zone d'activité de Peltre.



Salle des fêtes,
rue des Vignes.



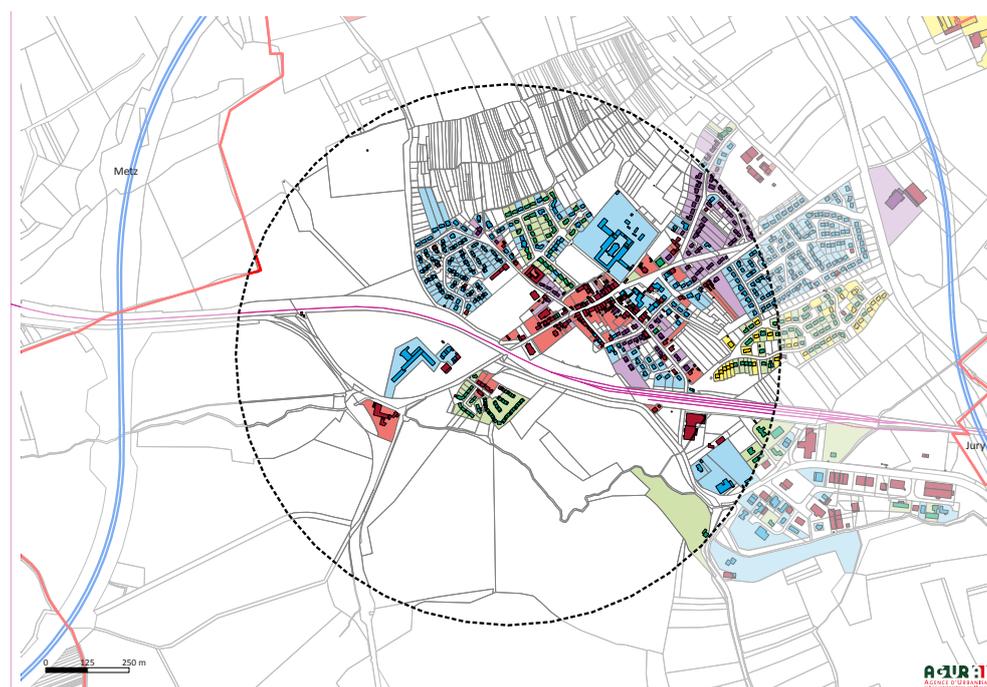
Mairie,
rue de Gargan.



Ecole maternelle et centre socio-éducatif,
rue des Vignes.

/ Une expansion continue et importante

Le quartier gare s'est principalement développé pendant la période 1971-1999, avec près de 50% de logements construits. Ceux-ci correspondent dans la majeure partie aux secteurs pavillonnaires «les Grandes Portions» et le «Petit Canton» et à la construction de logements collectifs rue Gargan et rue Daubrée. Le tissu ancien de la commune est entièrement présent au sein du quartier gare et concentre 20% des logements. Il accueille également des logements collectifs issus de la réhabilitation et de la division d'anciennes bâtisses. Dans les années 2000, le quartier a continué à se développer par la réalisation du lotissement «les Côteaux» au nord et du lotissement «la Cour Haute» au sud de la voie ferrée. La fin des années 2010 a vu la création du lotissement «Les Champs Dorés» à l'est du quartier.

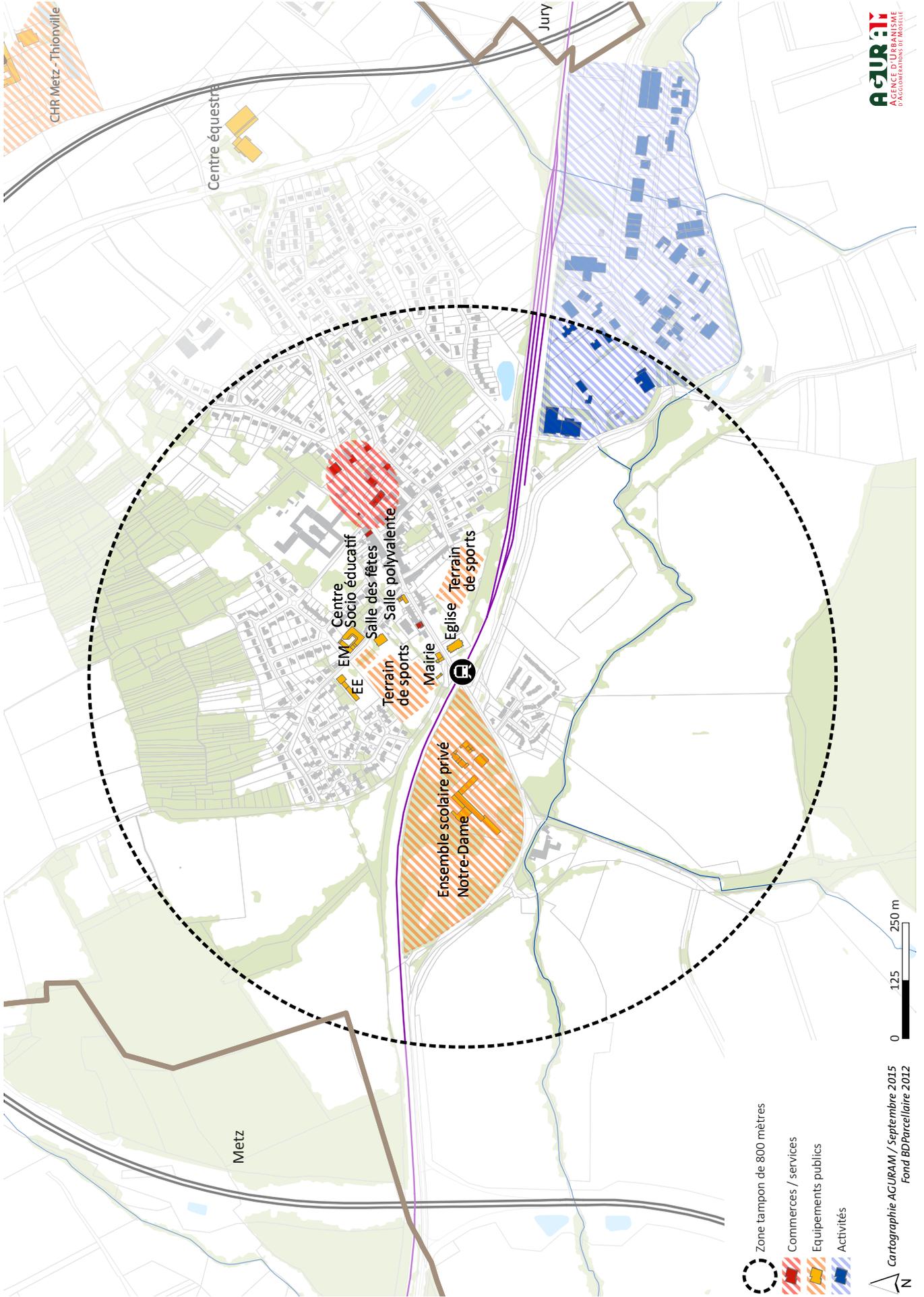


> Périodes de construction des bâtis

-  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 ban communal de Peltre offre une multiplicité de paysages partagée entre les paysages intimes bordant le ruisseau Saint Pierre, les vergers et le grand paysage panoramique des hauteurs ouverts sur les côtes de Moselle et le plateau lorrain. Deux cordons végétaux traversent la commune d'Est en Ouest :

- le ruisseau Saint Pierre et sa ripisylve caractéristique des berges humides,
- les talus du faisceau ferroviaire bordés d'un épais cortège végétal fréquemment boisé.

Le village et son quartier gare s'inscrivent dans le vallon du ruisseau Saint Pierre où s'entremêlent massifs boisés, vergers, prairies, terres agricoles et jardins. Le quartier gare, comprenant une grande partie du village, renferme une diversité d'ambiances paysagères. Celle-ci constitue également des réservoirs biologiques importants. Toutefois, la halte ferroviaire entourée d'une végétation spontanée, sans aménagement particulier, semble isolée. Elle paraît à la fois peu intégrée au village, peu (ou pas) ouverte sur l'environnement.

La commune de Peltre et son quartier gare ne sont pas impactés par des mesures de protections environnementales ou des périmètres réglementaires. Toutefois, la commune est concernée par la présence de milieux naturels participant aux continuités écologiques identifiées dans le SCoTAM : continuités forestières; vergers ; prairies ; ruisseau Saint-Pierre.



> Environnement

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

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
ONAS / IGN - BDTOP0

■ Potentiels de mutations et projets

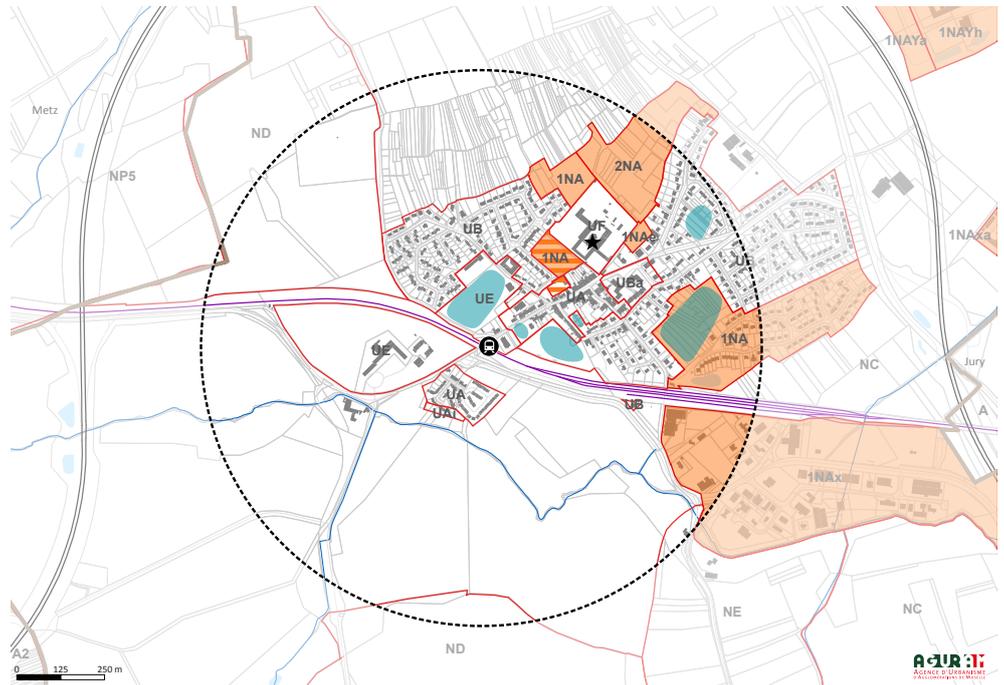
/ Des potentialités de densification

Le secteur gare dispose de quelques réserves foncières à proximité immédiate de la halte ferroviaire. Il s'agit du terrain d'entraînement de football, situé à l'arrière de l'église, de l'actuel ensemble sportif (terrain de football, courts de tennis,...) à l'arrière de la mairie et de la salle des fêtes ou encore le fond du jardin du presbytère. Toutefois, la proximité de ces espaces vis à vis de la voie ferrée nécessite une prise en compte des nuisances sonores lors de leur aménagement. D'autres espaces au sein de l'enveloppe urbaine offrent également des possibilités de développement tel qu'au sein de la zone 1NA du lotissement « Les Champs Dorés».

Des projets sont également en cours ou en réflexion rue de la Source et sur le site de l'ancienne ferme Ravinel. Ce dernier devrait accueillir un projet de résidence seniors.

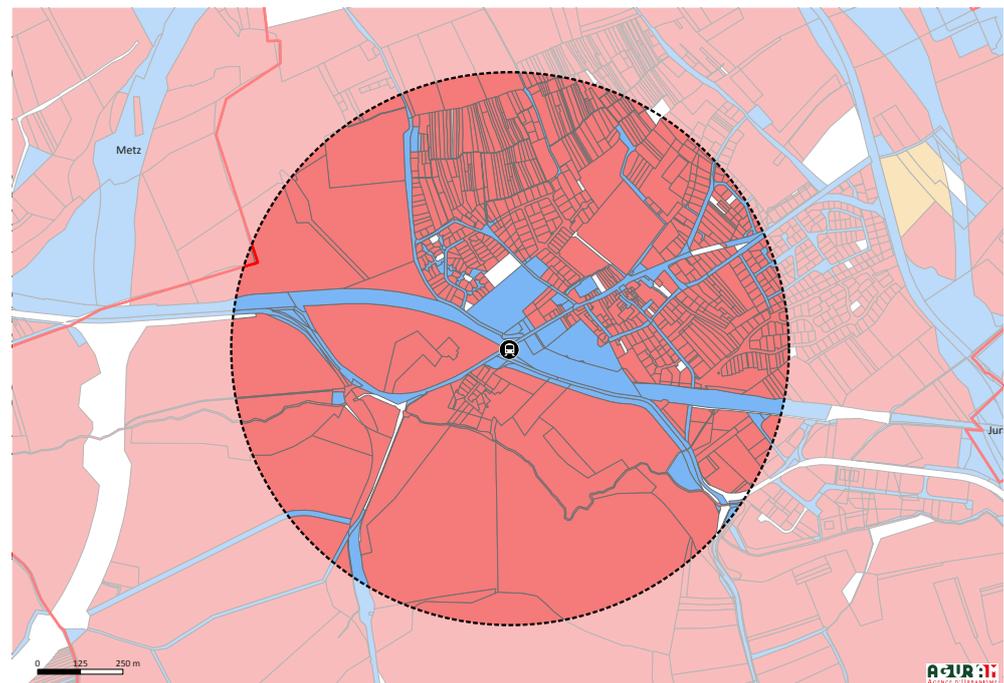
> Zonages POS/PLU

-  Zone tampon de 800 mètres
 -  Zonage POS
 -  Zone NA
 -  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 au sein de son aire d'attractivité, mais insuffisante pour étendre son périmètre. Les communes de Pouilly, Fleury ou Ars-Laquenexy ne sont pas directement accessibles, ce qui, au regard de la faiblesse de l'offre, explique leur exclusion de l'aire d'attractivité.

La présence d'un passage à niveau est une gêne très relative pour l'accès à la gare.

/ Une offre de stationnement suffisante, mais peu qualitative

L'offre de stationnement à proximité de la gare se compose côté pair (voies vers Metz) d'un parking-gare d'une capacité d'environ 30 places dont 7 seulement sont marquées. De l'autre côté (vers Strasbourg), un terre-plein goudronné (pas d'espaces de stationnement marqués) peut accueillir 20 à 30 véhicules. On peut estimer que la capacité est de 40 à 60 places, réparties des deux côtés des voies. Il y a donc une importante réserve. Lors de différentes visites sur site, jamais plus de dix véhicules n'ont été observés sur ces deux espaces de stationnement.

En revanche, la qualité des espaces de stationnement est mauvaise : revêtements très dégradés ou inexistant, rebords de trottoirs et présence de pierres (fondations de l'ancien bâtiment gare).

La commune a sollicité en 2015 un dossier pour obtenir une subvention régionale afin de refaire le revêtement. Il est à noter qu'une partie du foncier appartient encore à la SNCF.



Le parking gare (côté quai vers Metz) est d'une capacité suffisante, mais peu qualitatif. En rose, l'emplacement de l'ancien bâtiment gare démoli en 1992 par la SNCF – Doc. Aguram

/ Desserte TC de la gare : une alternative sérieuse à la voiture

Peltre est desservie par la navette Le Met' N91. Les arrêts sont situés à environ 75m de la gare.

Cette navette effectue une boucle dans les deux sens de circulation et dessert les communes de Peltre, Chesny, Mécleuves et Jury. L'hôpital de Mercy et le terminus de la ligne Mettis B (Maternité) sont également desservis.

La navette propose des correspondances avec les trains de pointe (horaire avant cadencement), dans le sens de la dite pointe seulement :

- trains vers Metz le matin (trois trains),
- trains arrivant de Metz le soir (quatre trains).

La boucle ne dessert ces trains que dans un sens de circulation (sens antihoraire le matin, sens horaire le soir), ce qui permet l'accès depuis et vers toutes les communes, la gare de Peltre ne constituant pas le terminus.

La fréquentation est inconnue, mais ne doit pas être importante car le temps de parcours Le Met' + TER est peu compétitif face à la voiture de bout-en-bout : 25' de bus depuis Mécleuves par exemple, auxquelles s'ajoutent cinq minutes de correspondance (très acceptable) et six minutes de train, soit environ 35' en tout.

En février 2016, les arrêts n'étaient équipés que de totems temporaires, sans abri voyageur. Leur équipement complet sur une plate-forme accessible aux personnes à mobilité réduite est prévu par Metz Métropole.

La ligne 27 des services de cars interurbains départementaux (TIM) dessert Peltre (arrêt Lavoisier et Croisement). Un service effectue un arrêt de dépose uniquement à la gare de Peltre et dans un sens.



En février 2016, les arrêts de la navette Le Met' N91 sont encore temporaires. L'installation d'un équipement complet et accessible PMR est prévue. – Doc. Aguram

/ La marche, mode naturel; le stationnement vélo impossible

88% des abonnés résident à Peltre. Marche et vélo devraient donc être à l'honneur. Il y a peu à dire sur la marche : la gare est accessible par des trottoirs (parfois dégradés et peu qualitatifs) dans un environnement agréable. La circulation peut être intense en heure de pointe sur la rue Gargan, et les trottoirs sont étroits.

Les traversées piétonnes sont sans doute plus problématiques car il n'y a qu'un passage piéton situé en face de la mairie.

Notons la présence d'un passage piéton sous les voies qui permet d'éviter le passage à niveau. Il est sans doute peu utilisé lorsque le passage à niveau est ouvert.

La gare est accessible par une piste cyclable depuis Jury, et la rue Gargan est en zone 30, réglementation favorable à ce mode en l'absence d'aménagements spécifiques. Cependant, la gare ne dispose d'aucun équipement permettant de parquer un vélo.

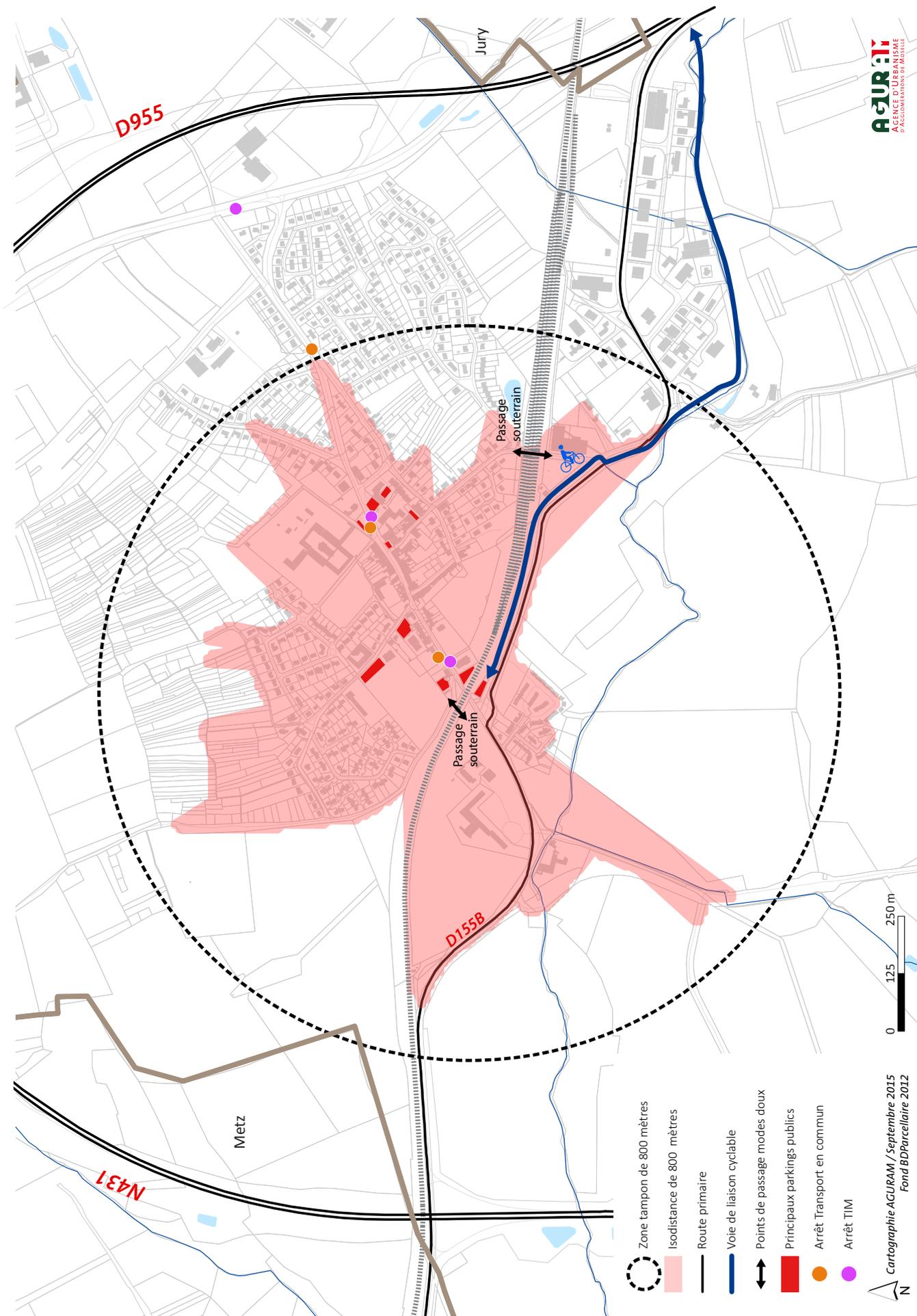
Sur le périmètre de la gare, l'accès aux quais n'est pas aménagé qualitativement.



À pied, la gare de Peltre (immédiatement à droite avant le passage à niveau) bénéficie d'une accessibilité piétonne correcte. En pointe, la circulation automobile peut être une gêne du fait de la faible largeur des trottoirs. – Doc. Aguram



L'accès aux quais depuis l'espace public n'est pas très qualitatif. – Doc. Aguram



-  Zone tampon de 800 mètres
-  Isodistance de 800 mètres
-  Route primaire
-  Voie de liaison cyclable
-  Points de passage modes doux
-  Principaux parkings publics
-  Arrêt Transport en commun
-  Arrêt TIM

■ Mobilité : Enjeux et Préconisations

/ **Enjeux : Améliorer la lisibilité et la fonction multimodale de la station ferroviaire de Peltre et restructurer l'organisation des espaces de part et d'autre du passage à niveau de la rue Gargan.**

CONSTATS : Une station sans gare, sans passerelle, impactée par le passage à niveau. Des espaces publics peu structurés, partagés entre voiries et stationnements et peu aménagés pour les modes doux, piétons /vélo et le transport collectif.

- **Un passage à niveau au centre d'un système de circulation complexe.** L'accès automobile à la station ferroviaire est assuré de part et d'autre des voies par des aires de stationnement peu aménagées : au nord le long de l'église depuis la rue Gargan et au sud par un parking depuis la rue des Fours à Chaux. Deux carrefours de chaque côté de la voie ferrée perturbent la file d'attente devant le passage à niveau, ce qui ne facilite pas la circulation des accès à la station. Le franchissement piétons- vélos des voies est assuré également depuis le passage à niveau. Un passage en tunnel est possible côté ouest entre la mairie et l'école privée Notre Dame mais à l'opposé de la station ferrée. Bien que des aménagements aient été réalisés, cette situation contraint les accès à la gare et les échanges entre les différents modes de circulation.
- **Un stationnement insuffisant et peu structuré.** Les aires de stationnement de part et d'autre de l'arrêt ferroviaire disposent d'aménagements sommaires, avec des emplacements non matérialisés. Cette situation conduit certains usagers à utiliser le parking de la Mairie. Les arrêts de bus TIM située sur la place de la Closerie des Potiers est trop éloigné de la gare pour assurer l'intermodalité.
- **Une accessibilité pour les modes doux sans continuité.** Entre le centre village et la station ferrée, la rue principale de Peltre présente des trottoirs très étroits qui ne facilitent pas les continuités des modes doux. L'accès à la station ferroviaire depuis la zone d'activités bénéficie d'une piste cyclable mais sans continuité vers le centre village.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Restructurer l'espace autour de la gare dans une dynamique multimodale d'ensemble entre le village et son territoire d'attractivité.

▪ Hiérarchiser la circulation et mailler la station ferrée au développement du village

Connecter la gare aux réseaux de voirie du village et de son territoire:

- Ouvrir une liaison entre la station et la rue Daubrée au nord-ouest de la station
- Simplifier le carrefour de la D155b entre la rue des fours à chaux et la rue de Metz
- Améliorer les échanges des modes train/voiture par l'aménagement d'un dépose minute

▪ Requalifier le stationnement autour de la station ferrée en intégrant la Mairie et l'Eglise

Réaménager le parc de stationnement autour de la gare :

- Privilégier le stationnement au sein de l'espace situé rue des Fours à Chaux comme « parc relais »
- Optimiser le stationnement entre la station ferrée, l'église et la mairie
- Prévoir dans l'aménagement un dépose minute de part et d'autre des voies
- Améliorer la qualité et le confort du stationnement automobile (revêtement,...)

▪ Créer un véritable maillage de modes doux

Conforter les modes doux au sein de l'espace public du village :

- Accroître l'accessibilité multimodale à la gare par des aménagements en faveur des modes doux :
 - Poursuivre le réseau de pistes cyclables vers le village
 - Réaliser un parc de stationnement vélo

▪ Promouvoir l'usage du train auprès de la population

- Communiquer auprès des habitants sur la performance de l'offre ferroviaire, en mettant l'accent sur les temps de parcours proposés.

Restructurer l'espace autour de la gare dans une dynamique multimodale d'ensemble entre le village et son territoire d'attractivité.

Hierarchiser la circulation et mailler la station ferrée au développement du village

- Voie primaire
- Voie secondaire
- Voie tertiaire

- 1 Liaison de la station à la rue Daubrée
- 2 Carrefour D155b - Metz
- 3 Stationnement

Requalifier le stationnement autour de la station ferrée en intégrant la mairie et l'église

- P Dépose minute à créer
- 3 Stationnement

Créer un véritable maillage de modes doux.

- Liaisons douces existantes
- Piste cyclable
- Principes de bouclage piste cyclable



■ Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

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

CONSTATS : Un réel potentiel de densification dans l'enveloppe urbaine existante et des possibilités foncières conséquentes à proximité de la gare.

- Un environnement urbain au nord et naturel au sud. La station ferroviaire se situe entre le village historique au nord et des terres agricoles au sud, traversées par le ruisseau Saint Pierre qui limite la possibilité d'extension urbaine
- Un contexte environnemental à prendre en compte. Des zones humides impactent le secteur sud de la station ferroviaire. Ces enjeux environnementaux doivent être pris en compte pour tout développement urbain au sud.
- Des espaces potentiels de densification à l'arrière du centre ancien. Le tissu urbain du centre historique présente peu d'espaces disponibles. Composé de maisons accolées, il offre de rares possibilités de densification. A l'arrière du centre ancien, des jardins, des vergers et des espaces réservés aux installations sportives peuvent constituer un réel potentiel de densification au centre de village.
- Le couvent de la Providence St André et le parc de l'école Notre Dame. Ces deux grandes entités foncières, du domaine privé catholique, représentent des assiettes foncières importantes, notamment le couvent de la Providence situé au cœur du village. Leur statut occupation n'est pas remis en cause actuellement.
- Des disponibilités d'extension au sein du périmètre gare. Des possibilités d'extensions résidentielles, sont présentes au sein du périmètre des 800m de la gare. Bien qu'il s'agisse d'extensions, ces possibilités maintiennent une compacité urbaine du village.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Rechercher une stratégie urbaine de développement visant à conforter le rôle du secteur gare/mairie/église en tant que centralité villageoise.

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre ancien**
 - 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 de la commune**
 - Favoriser l'intensification urbaine des extensions dans un rayon approprié autour de la station ferrée.
 - Diversifier l'offre de logements au sein de la commune.
- **Anticiper une éventuelle cession des emprises du couvent de la Providence St André**
 - Mise en place d'outils réglementaires ou fonciers (veille foncière, DPU, ...) afin de permettre aux projets futurs de s'intégrer pleinement à la vie de la commune et de conserver l'intégrité du site et du village.

Rechercher une stratégie urbaine de développement visant à conforter le rôle du secteur de la station ferroviaire de la mairie et de l'église en tant que centralité villageoise

Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre ancien

⊛ Potentiel centre ancien ?

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

▨ Potentiel urbanisable ?

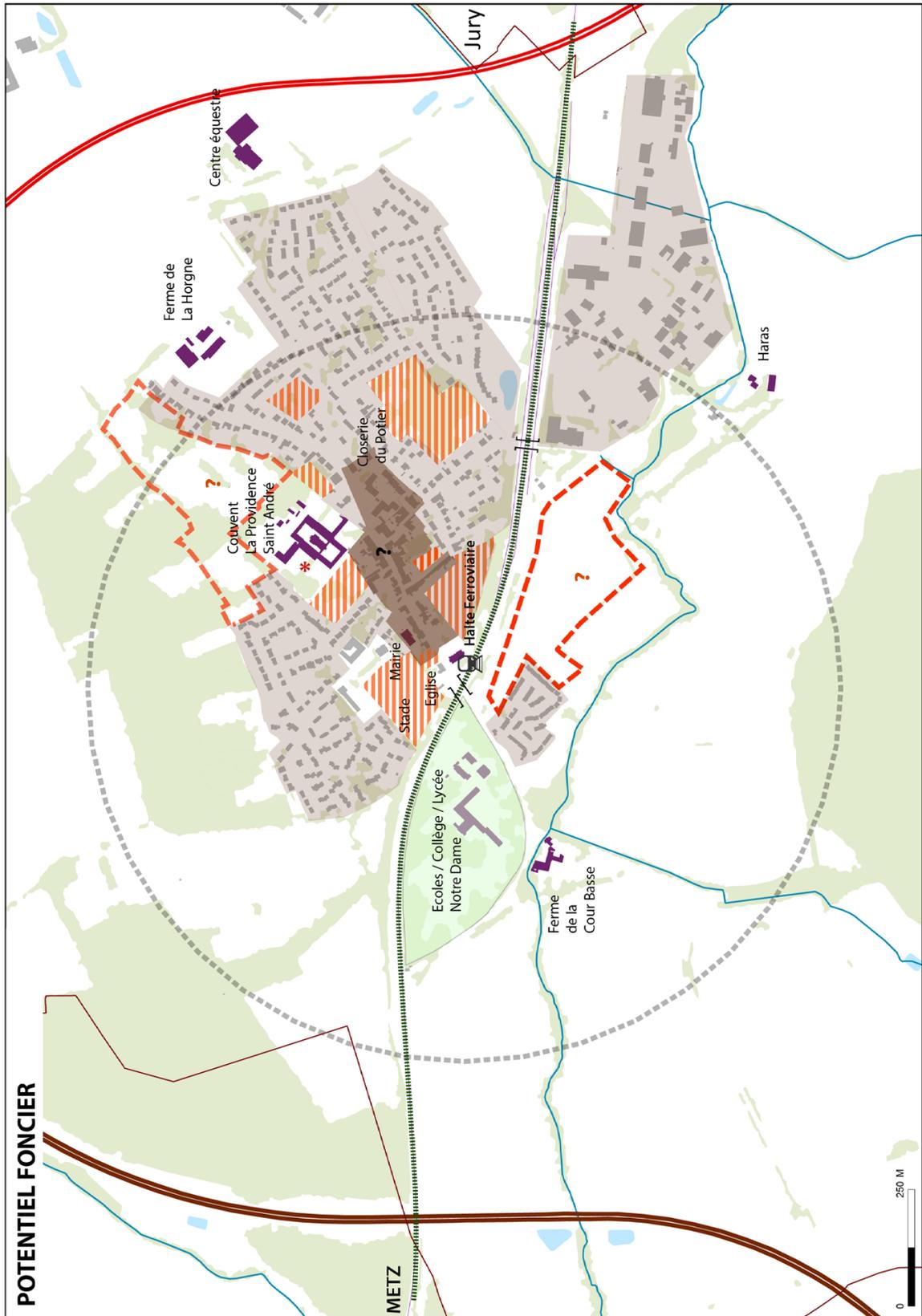
Réinterroger le développement urbain de la commune

⊛ Zones de développement potentiel ?

Anticiper une éventuelle cession des emprises du couvent de la Providence St André

* Mise en place d'une veille

■ Centre historique
■ extension urbaine



■ Fonctions urbaines : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Intégrer la station ferroviaire au village en l'associant aux équipements publics et privés, et imaginer le développement de services et de commerces de proximité.

CONSTATS : Proche de la mairie et de l'église, la station ferroviaire reste peu intégrée au centre urbain et ne joue pas de rôle structurant dans le village.

- Une station ferroviaire peu représentative dans le village. Quoique située en vis à vis de l'église et de la mairie, la station ferroviaire apparaît isolée dans la nature en marge du village.
- Une station ferroviaire à l'écart de la vie commerciale du village et de sa zone d'activités. Les commerces et les services se sont implantés au nord de la station, le long de la rue principale du village. Au sud-est de la commune, se sont développées des entreprises essentiellement artisanales au sein de la zone d'activités. En position centrale par rapport à ces deux pôles économiques, la station ferroviaire ne contribue pas directement à la dynamique de ces activités commerciales et artisanales.
- De nombreux équipements et activités sont implantés sur le territoire communal. La commune accueille des grands équipements et activités reconnus sur le territoire : l'hôpital de Mercy, la Cueillette de Peltre, la zone d'activités, le centre équestre et la communauté d'Emmaüs. Ces structures participent à l'identité de Peltre mais demeurent imperceptibles depuis la station ferroviaire.
- L'ensemble scolaire Notre Dame et le couvent de la Providence, marqueurs identitaires de la commune. Ces institutions catholiques privées de renom, sont implantées dans le village. Bien qu'elles soient encloses, elles participent à la vie urbaine du village et apportent un flux d'usagers à la station ferroviaire : visiteurs du couvent, élèves et enseignants de l'institution scolaire Notre Dame.
- Une urbanisation récente plus ou moins dense à proximité de la station ferroviaire. Après la réalisation de l'opération d'habitat collectif de la Closerie du Potier, l'habitat pavillonnaire s'est développé par une succession de lotissements principalement autour du village ancien dont une partie à l'ouest du village au-delà du rayon de 800m de la halte ferroviaire. Au sud, la Cour Haute présente des formes bâties denses notamment par la réalisation de maisons en bande.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Affirmer le rôle de la station ferroviaire comme partie prenante des fonctions urbaines du village et de sa dynamique économique.

- **Mieux intégrer la station à la structure urbaine du village et à sa dynamique économique**
 - Concevoir un développement urbain du village suffisant pour accueillir des commerces de proximité (type multi-services,...) proches de la halte ferroviaire pour affirmer un rôle central du secteur de la station ferroviaire au sein du village.
- **Repenser la station ferroviaire comme lieu central entre le village et la zone d'activités**
 - Structurer une pièce urbaine fédératrice (du type équipement sportif et loisirs) entre le secteur mairie/gare et la zone d'activités pour retrouver une continuité urbaine et repositionner la gare comme lieu central du village.
- **Conforter la diversité des fonctions urbaines au sein du quartier gare**
 - Imaginer le développement des commerces et des services de proximité de la station ferroviaire en rapport avec le développement urbain du village.

Imaginer le développement urbain du village qui permette d'affirmer le rôle de la station ferroviaire comme partie des fonctions urbaines du village et de sa dynamique économique.

Mieux intégrer la station à la structure urbaine du village et à sa dynamique économique.



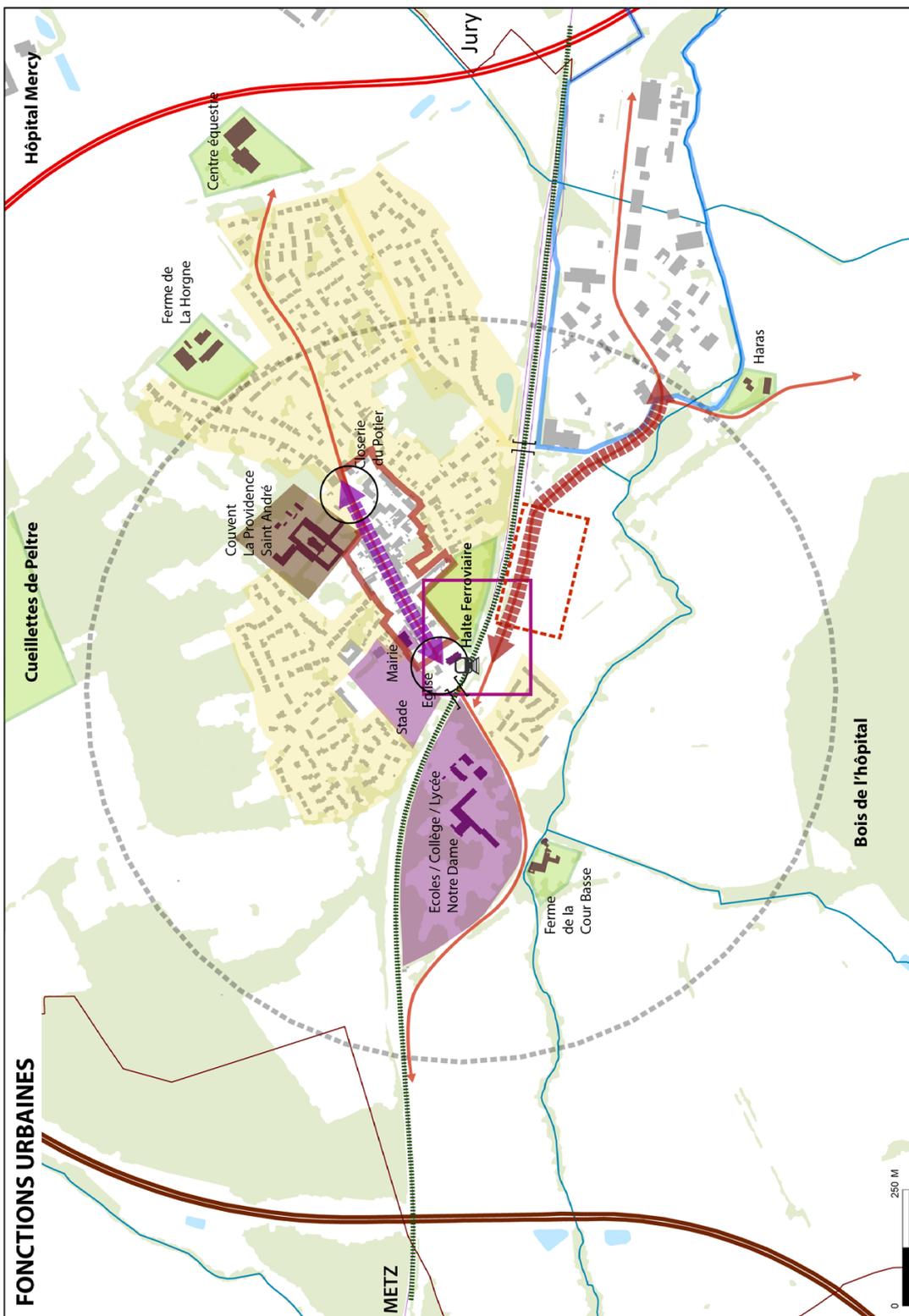
Repenser la station ferroviaire comme lieu central entre le village et la zone d'activités



Conforter la diversité des fonctions urbaines au sein du quartier gare



-  Centre historique
-  Paysage patrimonial
-  Activités agricole
-  Pôle équipement
-  Activités
-  Tissu urbain



■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Exploiter les atouts du patrimoine urbain et paysager du village comme facteurs d'attractivité du territoire

CONSTATS : Une halte ferroviaire de « campagne » au centre de paysages urbain et naturel multiples, dont la découverte demande à être mieux mise en lumière.

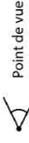
- Un territoire naturel riche de multiples paysages. Niché dans le vallon du ruisseau St Pierre où s'entremêlent massifs boisés, vergers, prairies, terres agricoles et jardins, le village renferme une diversité d'ambiances paysagères. La halte ferroviaire, entourée de végétation spontanée sans aménagement particulier, semble être en pleine campagne, peu intégrée au village, ni ouverte sur l'environnement.
- Une topographie vallonnée combinant paysages de proximité et grands paysages ouverts. Le ban communal de Peltre offre une multiplicité de paysages partagés entre les paysages en creux intimes du ruisseau Saint Pierre, des vergers et le grand paysage panoramique des hauteurs, ouvert sur les côtes de Moselle et le plateau lorrain. Peu perceptibles depuis la halte ferrée, ces qualités paysagères ne sont pas connues et insuffisamment mises en évidence.
- Un noyau ancien de village lorrain entouré d'un château, d'un moulin et de fermes fortifiées. La structure urbaine de l'ancien village (anciens usoirs, cours et places) est encore présente dans le noyau historique. Les différentes opérations urbaines (Closerie du Potier) et les nombreuses extensions pavillonnaires ont transformé le village d'origine. Le patrimoine bâti ancien, parfois dénaturé, n'a pas toujours conservé son intégrité architecturale d'origine.
- Un patrimoine naturel et culturel important entre institutions religieuses et fermes fortifiées. L'ensemble scolaire Notre Dame avec l'ancien château de Crépy et l'ensemble bâti du couvent de la Providence Saint André, situé au cœur de la commune, constituent un patrimoine historique remarquable. De plus, le territoire communal comprend d'imposantes fermes fortifiées (Basse Bevoye, la Horgne, Cour Basse). Ces éléments patrimoniaux forgent également l'identité du village mais sont imperceptibles depuis la station ferrée.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Mettre en valeur le patrimoine naturel et urbain comme atout d'identité et d'attractivité pour la commune, en s'appuyant sur la halte ferroviaire comme spot de découverte du territoire.

- **Inscrire la gare dans les structures paysagères du territoire**
 - Aménager la halte ferroviaire, en soignant ses abords boisés.
 - Imaginer la gare comme « spot » de départ pour la découverte du patrimoine naturel et urbain du territoire communal, par la mise en place d'itinéraires spécifiques.
 - Créer des parcours depuis la gare vers les grands paysages agricoles au nord (cueillette de Peltre,...) et au sud du village (Bois de l'Hôpital) en y aménageant des points de vue dégagés sur le village et le vallon du ruisseau Saint Pierre.
 - Imaginer la possibilité d'intégrer les parcs du couvent de la Providence et de l'école Notre Dame à la structure du village comme éléments de son paysage culturel.
 - Valoriser les éléments emblématiques du paysage de Peltre: bois de l'Hôpital, vergers, cueillette de Peltre, ferme de Basse Bevoye ...
- **Conforter l'identité patrimoniale du noyau historique de village lorrain**
 - Réintégrer la halte ferroviaire à la structure urbaine du village historique.
 - > Réaménager les abords de la halte ferroviaire en l'associant plus étroitement aux espaces publics du village historique (église, mairie... rue Gargan, rue Daubrée)
 - Retrouver la valeur d'usage collectif des cours urbaines et places du village.
 - > Réveiller l'âme communautaire du village, dans l'aménagement d'espaces collectifs de qualité, en particulier les cours et les places historiques perpendiculaires à la rue Gargan.
 - 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 traditionnel ou les architectures de caractère.

Mettre en valeur le patrimoine naturel et urbain comme atout d'identité et d'attractivité pour la commune, en s'appuyant sur la halte ferroviaire comme spot de découverte du territoire.

Inscrire la gare dans les structures paysagères du territoire



Créer des parcours depuis la gare vers le grand paysage

1 Soigner les abords boisés de la halte

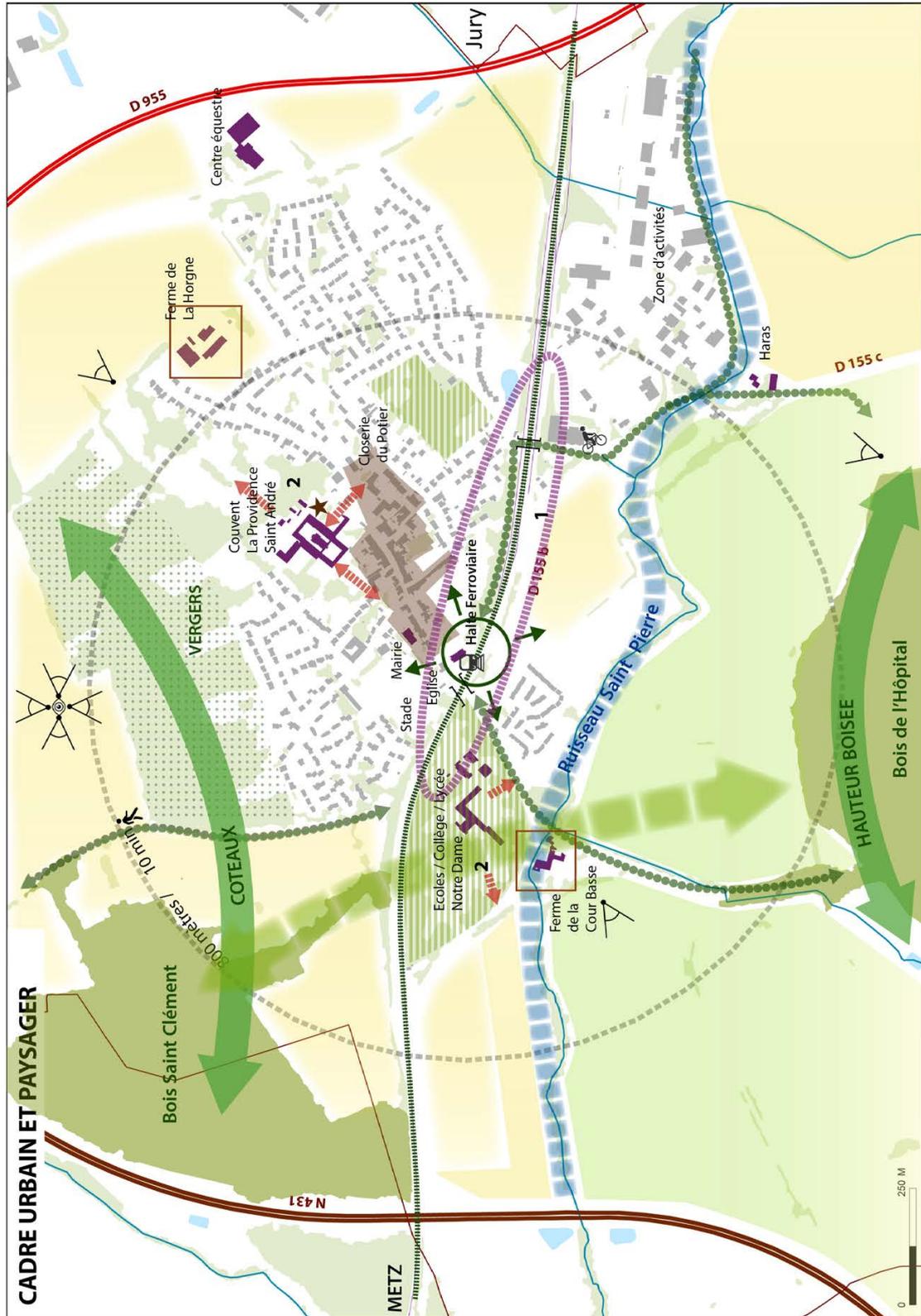
2 Intégrer les parcs

Conforter l'identité patrimoniale du noyau historique de village lorrain

★ Entité patrimoniale

Protéger et restaurer le patrimoine et réveiller l'âme communale

□ Fermes fortifiées



■ Espaces publics : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Projeter un aménagement plus urbain autour de la halte ferroviaire et mettre en exergue les qualités urbaines et paysagères de Peltre par des espaces publics renouvelés.

CONSTATS : Un espace public peu structuré et sans aménagements particuliers autour de la halte ferroviaire et du passage à niveau, qui ne favorise pas l'intégration de la gare au sein de l'environnement urbain et paysager.

- **Une halte ferroviaire contiguë au passage à niveau sans véritables aménagements.** La desserte de la halte ferroviaire est assurée depuis la rue Gargan et la rue des Fours à Chaux où deux aires stationnement sont présentes mais peu qualitatives. Les relations de la station ferrée au centre-village et au quartier de Crépy sont assurées par des voiries aux aménagements sommaires sans de véritables espaces publics structurés et sécurisés pour les piétons et les cyclistes.
- **Un traitement routier d'espaces publics purement fonctionnels.** Au sud du village, la rue des Fours à Chaux affiche un profil en travers très routier de route départementale sans trottoirs. Le carrefour de la RD 155 avec la rue Gargan présente un aménagement complexe et peu sécurisant pour la circulation. Cette situation rend la traversée difficile pour les piétons entre le quartier d'habitat de Crépy et le village. Une piste cyclable intercommunale, de Jury au village, aboutit en contre bas de la halte ferroviaire sur un espace goudronné sans aménagements particuliers, où la piste s'arrête sans continuité vers le centre du village.
La rue de Gargan menant à la halte ferroviaire est bordée de trottoirs étroits mal aisés pour la marche à pied. De part et d'autre de la rue principale, le réseau secondaire avec ses impasses forment des quartiers déconnectés des espaces publics de la halte ferroviaire.
- **Des espaces publics peu homogènes sans qualité urbaine.** En dehors des lotissements, les espaces publics du centre ancien présentent peu de qualité. L'aménagement des espaces publics, réalisé au fur et à mesure, présente un manque d'homogénéité et de qualité, pénalisant l'image et le cadre de vie de Peltre. Le stationnement automobile omniprésent est peu propice à la déambulation urbaine. Les réseaux aériens ne sont pas toujours enfouis, le traitement de ces espaces ne valorise pas les éléments de patrimoine identitaire du village (église, mairie, couvent de la providence...).

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Imaginer un vaste espace public homogène de part et d'autre de la halte ferroviaire et du passage à niveau. Projeter un aménagement global et multimodal entre l'église et la mairie en lien avec Crépy.

- **Organiser une halte ferroviaire multimodale, un espace plus urbain mieux structuré, sécurisé et accessible aux handicapés.**
 - Sécuriser les circulations de part et d'autre du passage à niveau, simplifier le carrefour rue Gargan /RD 155, en intégrant mieux la traversée des modes doux (piétons/vélo).
 - Organiser l'intermodalité par la création d'un dépose minute, d'un arrêt interurbain (Le met') et d'un parking vélo.
 - Restructurer l'offre de stationnement en envisageant la création d'un parking relais voiture et vélo le long de la rue des Fours à Chaux.
 - Améliorer et compléter les dessertes piétonnes et cyclables vers la halte ferroviaire.
 - Améliorer et sécuriser les accès aux quais pour les handicapés (revêtement...).
- **Aménager l'espace entre le village et le quartier de Crépy en y intégrant la halte ferroviaire, le parvis de l'église et la place de la Mairie en continuité avec les espaces publics du village.**
 - Créer un vaste espace public fédérateur entre le centre bourg et Crépy en continuité des places du village par un aménagement urbain 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, du mobilier urbain et la lisibilité de la signalisation.
- **Assurer la lisibilité des itinéraires de découverte du village depuis les espaces publics urbains du village vers les paysages naturels du vallon du ruisseau Saint Pierre.**
 - Fournir un niveau de prestations de qualité pour l'aménagement des espaces publics du village et assurer la continuité et la lisibilité des parcours piétons-vélos .
 - Associer ces maillages piétons deux-roues du village historique vers les itinéraires de découverte du patrimoine naturel du village.

Imaginer un vaste espace public homogène de part et d'autre de la halte ferroviaire et du passage à niveau. Projeter un aménagement global multimodal entre l'église et la mairie en lien avec Crépy.

Organiser une halte ferroviaire multimodale, un espace plus urbain mieux structuré, sécurisé et accessible aux handicapés



Espace public existant à conforter

Aménager l'espace entre le village et le quartier de Crépy en y intégrant, halte ferroviaire, parvis de l'église, place de la Mairie en continuité avec les espaces publics du village.

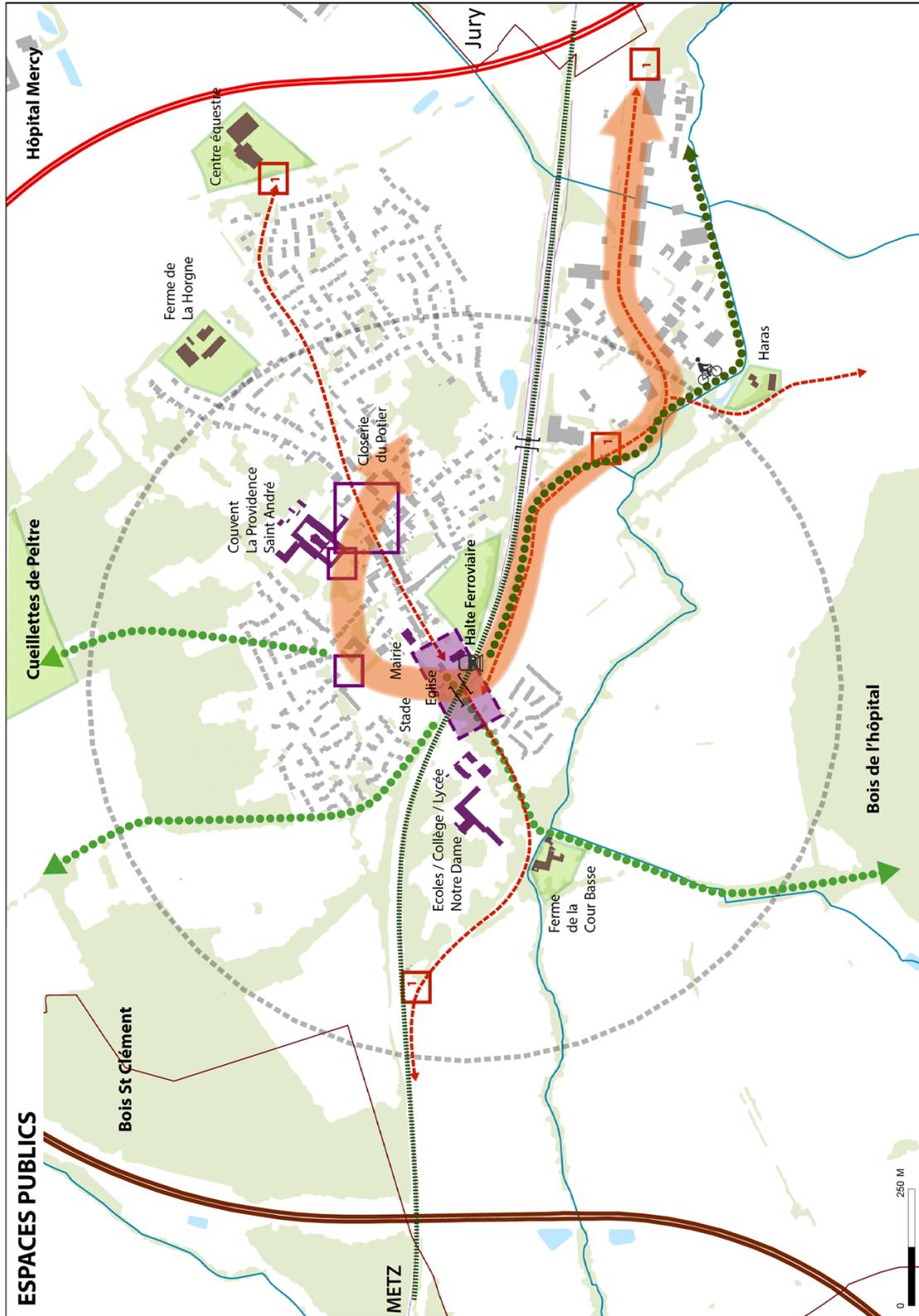


Valoriser les entrées de ville

Assurer la lisibilité des itinéraires de découverte du village depuis les espaces publics urbains du village vers les paysages naturels du vallon du ruisseau Saint Pierre.



Maillage mode doux



Directeur de la publication: Patricia Gout

Etude réalisée par:

Maël Tillard - mtillard@aguram.org

Fabien Soria - fsoria@aguram.org

André Morand - amorand@aguram.org

Infographie, cartographie:

Kévin Rodeghiero - krodeghiero@aguram.org

Sébastien Dieudonné - sdieudonné@aguram.org

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