



Avril 2017

Valoriser et (re)composer les espaces Gare

## Gare de Woippy

### **S**ommaire

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

En partenariat avec





# Sommaire

<b>1</b>	<b>Préambule</b>	<b>4</b>
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
<b>2</b>	<b>Woippy, une polarité urbaine au nord de l'agglomération messine</b>	<b>6</b>
	Un pôle urbain d'équilibre en appui du cœur d'agglomération messine	
<b>3</b>	<b>La gare de Woippy au sein du réseau ferroviaire régional</b>	<b>7</b>
	Une aire d'attraction étendue sur sept communes	
	Une offre cadencée croissante	
	Attractivité de l'offre	
	Une offre renforcée et attractive	
<b>4</b>	<b>Structuration urbaine et paysagère du quartier gare</b>	<b>13</b>
	Cadrage communal	
	Un quartier gare polarisé et diversifié	
	Un secteur gare fortement urbanisé	
<b>5</b>	<b>Potentiels de mutation et projets</b>	<b>17</b>
	Un potentiel de densification fortement restreint	
<b>6</b>	<b>Intermodalité du quartier gare</b>	<b>18</b>
	Une bonne accessibilité routière	
	Une offre de stationnement saturée	
	Desserte TC de la gare: une offre structurante mais peu coordonnée avec le TER	
	La marche, mode naturel, le stationnement vélo impossible	
	Synthèse et enjeux	
<b>7</b>	<b>Enjeux et Préconisations</b>	<b>22</b>
	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 porte 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 :

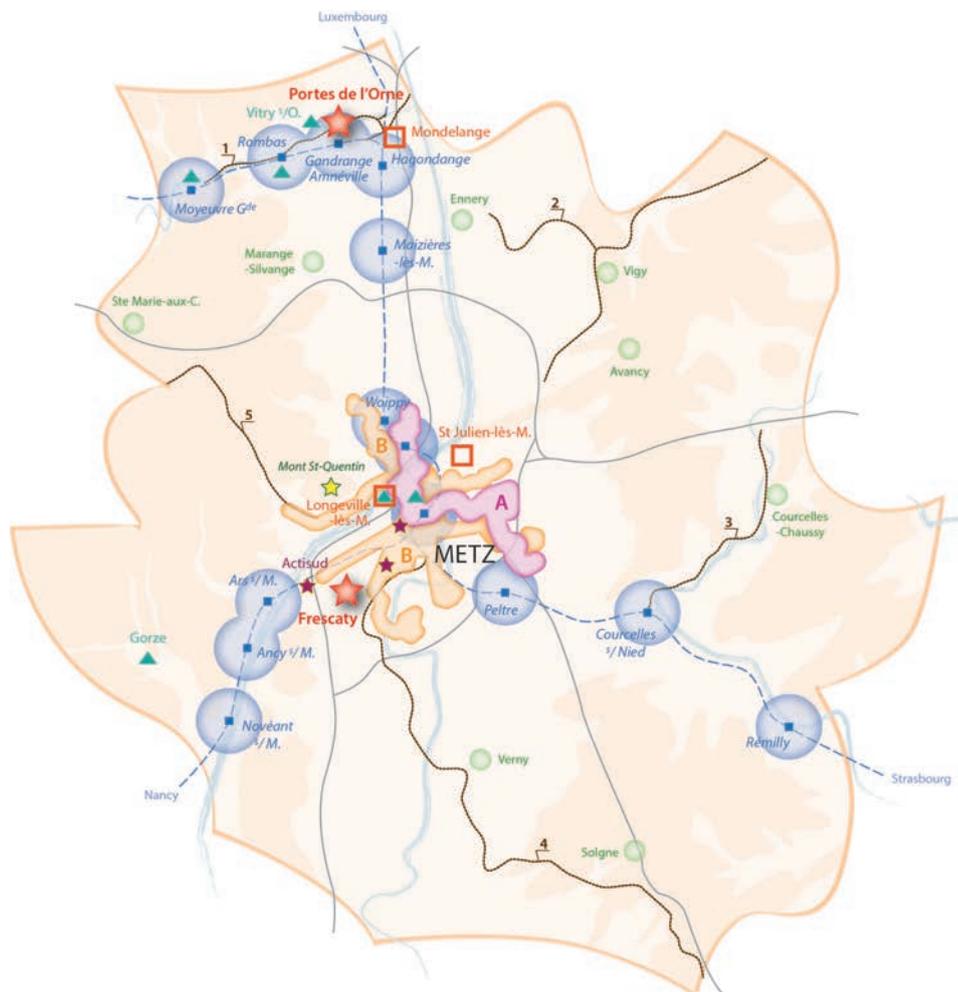
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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



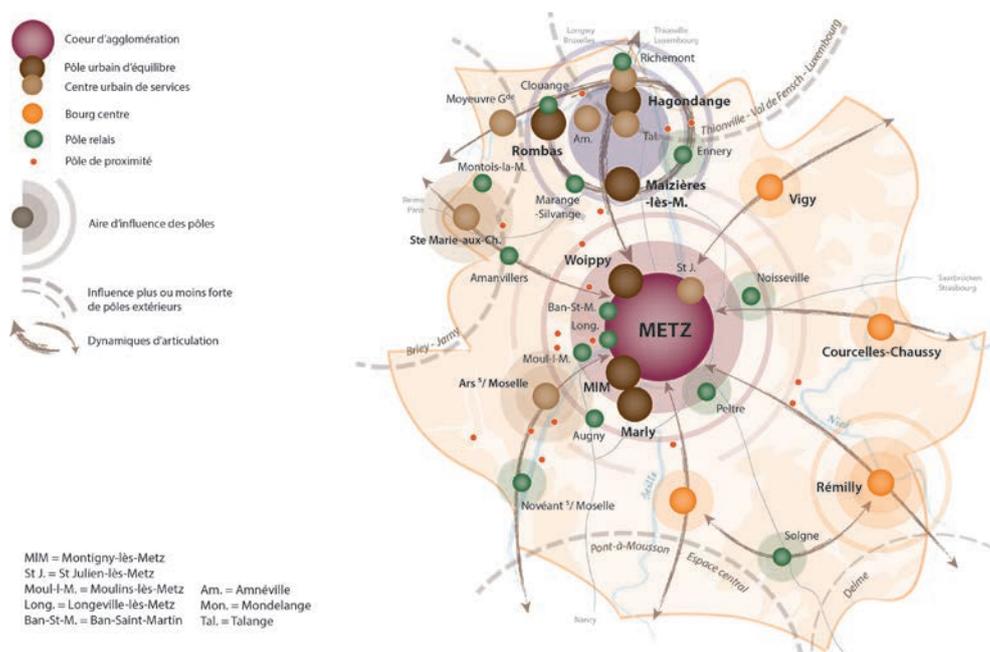
<p><b>Valorisation et optimisation du foncier</b></p> <p> de part et d'autre des infrastructures de transport urbain les plus performantes (de niveau A et de niveau B)</p> <p> autour des gares</p> <p>autour des pôles d'appui de transports collectifs interurbains</p>	<p><b>Stratégies foncières destinées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

# Woippy, une polarité urbaine au nord de l'agglomération messine

## / Un pôle urbain d'équilibre en appui du cœur d'agglomération

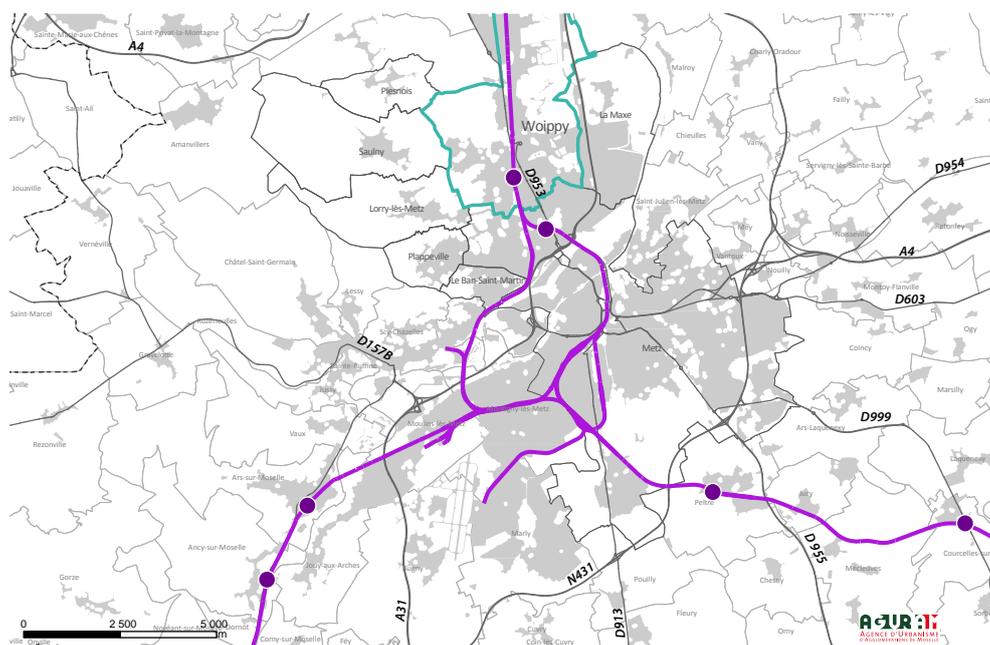
La commune de Woippy fait partie des 49 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

Identifiée comme «pôle urbain d'équilibre», la polarité de Woippy participe fortement à la structuration du territoire; il s'agit du deuxième échelon de l'armature urbaine après l'échelon occupé par Metz. Dotée d'un fort niveau d'équipements et d'une importante diversité de services, cette polarité s'appuie également sur le dynamisme de son tissu associatif pour contribuer à la vie du territoire du SCoTAM. Elle se caractérise également par une forte attractivité résidentielle.



### > Armature urbaine du SCoTAM

Extrait DOO page 12



### > Carte de situation

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
 Fond BDTOP0 2014

## ■ La gare de Woippy au sein du réseau ferroviaire régional

### / Une aire d'attraction étendue sur sept communes

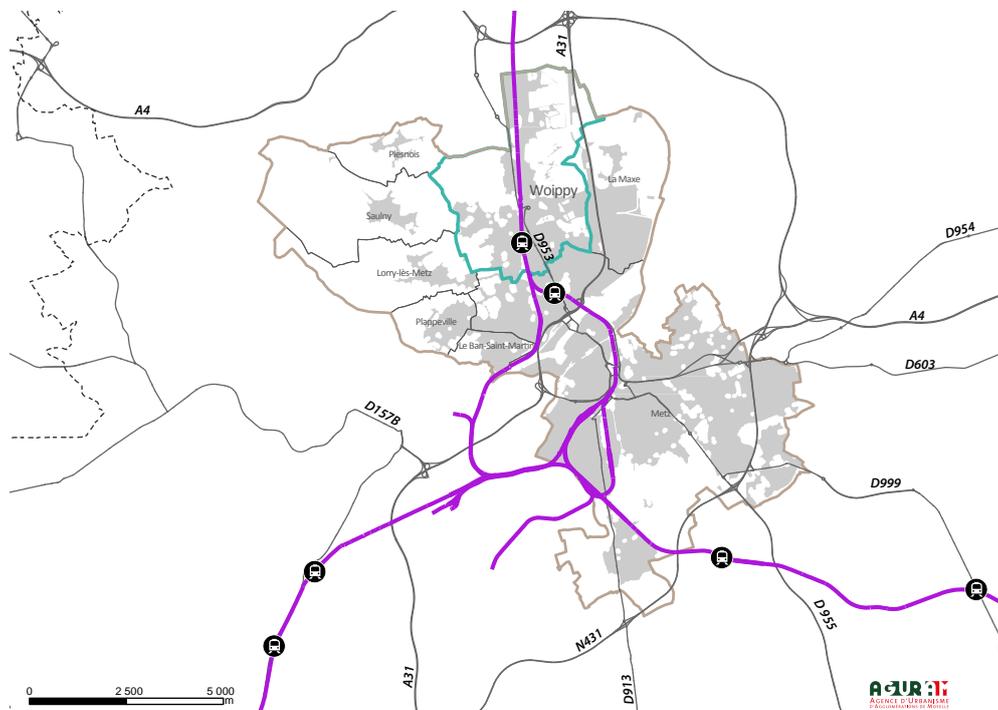
L'aire d'attraction théorique de la gare de Woippy<sup>1</sup> regroupe 19 500 habitants répartis sur sept communes dans un rayon d'environ 5 km.

S'y ajoute une partie, non mesurable de la commune de Metz (118 634 habitants) par ailleurs desservie par Metz-ville, mais aussi Metz-nord située à 2,1 km par la route.

#### > Aire d'attraction de la gare de Woippy

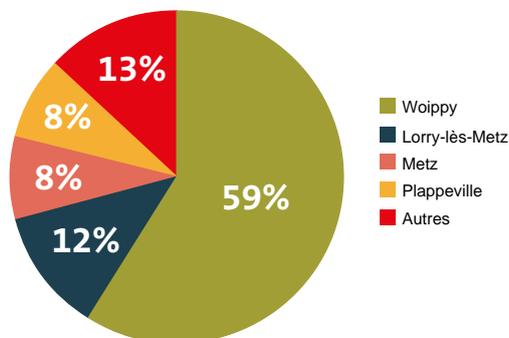
Traitement et calcul AGURAM  
Données SNCF / CRL, 2014

Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDTOP0 2014



Cette aire d'attraction regroupe 93% des abonnés 2014. Au-delà de 5 km (et jusqu'à 10 km) commence une aire d'attraction théorique secondaire très diffuse regroupant seulement 7% des abonnés. Il est à noter qu'en 2014, Woippy et Plesnois faisaient, par ailleurs, partie de l'aire d'attraction de Maizières-lès-Metz, qui bénéficiait alors d'une offre beaucoup plus attractive. Malgré l'étendue du territoire couvert par l'aire d'attraction, les flux de rabattement sont relativement concentrés puisque 60% des abonnés recensés<sup>2</sup> résident en 2014 sur la commune de Woippy, et encore 30% sur les communes mitoyennes de Lorry-lès-Metz, Metz, Saulny, la Maxe et Plesnois, soit 90% au total.

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



<sup>1</sup> Telle que définie par la méthodologie proposée par l'Aguram sur la base de données SNCF / Conseil Régional de Lorraine : périmètre continu minimum permettant de regrouper au moins 80% des abonnés recensés. En l'occurrence, l'aire d'attraction regroupe 93% des abonnés. L'aire d'attraction est dite théorique, car la résidence d'abonnés n'est pas nécessairement effective dans chaque commune en 2014.

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

## / Une offre cadencée croissante

Woippy est située sur la ligne Metz-Luxembourg via Thionville. En 2016, et suite à la réorganisation de l'offre dans le cadre du cadencement régional, Woippy est desservie par 46 trains TER quotidiens<sup>3</sup> vers et depuis ces gares. Cette offre correspond à une croissance de 64% (nombre de circulations), dans la mesure où le dernier service avant cadencement ne proposait que 28 trains.

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

La forte croissance de l'offre semble susceptible d'impacter l'aire d'attraction de la gare de Woippy sur quatre aspects :

- **Une moindre attractivité de Maizières-lès-Metz sur Woippy et les communes mitoyennes**
  - Maizières-lès-Metz est située directement au nord de Woippy vers Luxembourg. En 2014, l'aire d'attraction de Maizières-lès-Metz intégrait Woippy et Plesnois, même si les abonnés concernés étaient peu nombreux. Il est fort probable que, sous réserve de bonnes conditions d'accès, ces voyageurs privilégieront désormais la gare de Woippy. Si cela s'avérait, cela pourrait générer une croissance d'environ 10% du nombre d'abonnés résidant à Woippy et prenant le train à Woippy.
- **Metz pourrait sortir de l'aire d'attraction de Woippy**
  - À l'occasion du cadencement, la halte de Metz-nord a vu son offre bondir de 24 à 46 trains, rattrapant ainsi Woippy, et elle a récemment bénéficié d'un investissement d'environ 700 000 € d'améliorations qualitatives. Il est donc possible, voire souhaitable, que les résidents messins (Devant-lès-Ponts, la Patrotte) qui avaient l'habitude de voyager au départ de Woippy (représentant 8% des abonnés de l'aire d'attraction) se rabattent sur Metz-nord.
- **Plus de voyageurs venant de la rive gauche de la Moselle**
  - La fréquentation de Woippy depuis les communes de son aire d'attraction devrait s'accroître. Les voyageurs venant de l'aire d'attraction secondaire devraient également être plus nombreux. Il faudrait cependant une croissance très marquée pour modifier le contour d'une aire d'attraction qui concentre déjà 93% des abonnés. Si l'aire d'attraction est donc peu susceptible d'évoluer en superficie du fait du cadencement, il est probable, en revanche, que l'aire d'attraction secondaire s'étende et prenne en importance (pour mémoire, l'aire d'attraction secondaire pèse pour 15% à 20% des abonnés sur des gares comme Maizières-lès-Metz, Hagondange). Ces voyageurs n'auraient a priori pas d'alternative à la voiture pour se rabattre sur la gare, ce qui impacterait les besoins ou conditions de stationnement.

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

- impactera sans doute peu l'étendue de l'aire d'attraction de Woippy, mais pourrait voir les quartiers messins en sortir, ou perdre en poids,
- aura un impact sans doute important sur la fréquentation depuis l'aire d'attraction,
- élargira le périmètre de l'aire d'attraction secondaire, concernant un nombre limité de voyageurs, mais avec un impact sur les parcs de stationnement.

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

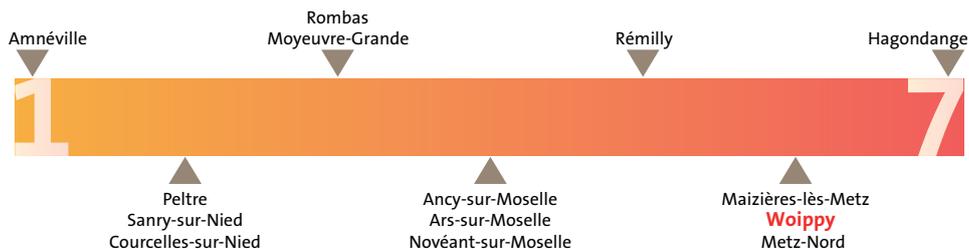
## / Attractivité de l'offre

*Indice d'attractivité relative.*

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

En effet, compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre (horaires et destination proposées), Woippy se situe, sur une échelle d'attractivité relative<sup>4</sup> de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°6 avec Metz-nord et Maizières-lès-Metz.

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



### Concurrence de l'automobile

- Vers Metz, les temps de parcours TER et automobile de gare à gare sont à l'avantage du TER : 7' pour le TER contre 11' à 20' pour l'automobile (Google Map) selon les conditions de circulation.
- Vers Luxembourg-ville, le temps de parcours en train est de 54', comparable, donc au temps en voiture. Mais ce dernier est très variable, car si le trajet théorique ne fait que 40', les conditions de circulation sur l'A31 le portent au-delà d'une heure en pointe, souvent plus. L'avantage est donc au TER. Il en va autrement vers d'autres destinations luxembourgeoises (Kirchberg), mais les projets en cours de développement des infrastructures pour une mobilité durable devraient faciliter l'accès ferroviaire aux emplois périphériques de l'agglomération de Luxembourg<sup>5</sup>.

## / Une offre renforcée et attractive

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

### > Fréquentation et motifs

La fréquentation moyenne de la gare de Woippy est de 350 voyageurs entrants/sortants par jour en 2014<sup>6</sup> en tarification TER/SNCF.

À ceux-ci, il convient d'ajouter les voyageurs utilisant un titre Le Met', puisque depuis 2013, Woippy bénéficie de l'intégration tarifaire Le Met' / TER proposée pour les voyages internes au PTU de Metz Métropole. Pour 2014 cependant, le nombre de voyages est très faible : de l'ordre de 5 à 7 validations par jour sur l'origine/destination de Woippy-Metz<sup>7</sup>.

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

<sup>5</sup> Projet MODU, Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg.

La fréquentation globale serait donc de l'ordre de 360 voyageurs / jour pour 2013-2014. C'est à cet égard une gare «intermédiaire» à l'échelle du SCoTAM, mais la forte croissance de l'offre en 2016 a impacté ce chiffre à la hausse.

Ainsi, l'axe Metz-Thionville-Luxembourg a connu en 2015 une croissance de 8,7% de la fréquentation. Sur 2016, les quatre premiers mois ont enregistré une croissance de 8,2% par rapport à 2015<sup>6</sup>.

Sur cette base, il semble raisonnable d'imaginer une croissance «forfaitaire» de 25% à la fréquentation de Woippy depuis 2014, soit environ 450 voyages par jour fin 2016.

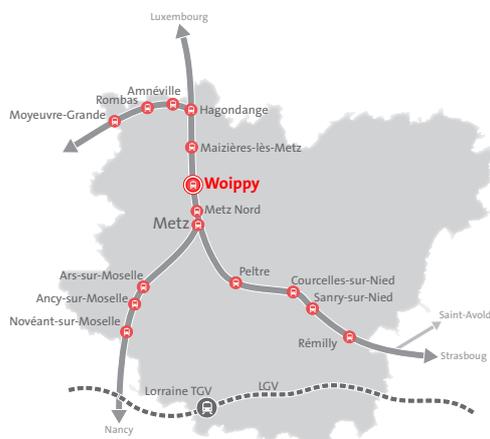
Faute d'enquête disponible, la ventilation tarifaire des ventes de titres<sup>9</sup> permet un constat fort : Woippy est par excellence une gare de pendulaires domicile-travail.

- 91% des voyages sont réalisés avec un abonnement (étudiants compris). Il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail ou c'est sans doute secondaire aux études post bac. Woippy est ainsi de loin la gare du SCoTAM (Metz-ville comprise) pour laquelle les déplacements pendulaires pèsent le plus lourd, devant Maizières-lès-Metz (84%), Metz-nord (78%) et Hagondange (76%). La situation sur l'axe Metz-Luxembourg n'y est pas étrangère. À l'échelle du SCoTAM, les pendulaires (abonnements) ne représentent que 56% des voyages.
- 3% sont réalisés avec un abonnement scolaire; c'est le plus faible poids du SCoTAM (moyenne 31%).
- 6% sont réalisés avec un billet (titre unique) et peuvent être assimilés à des usagers occasionnels, très généralement pour des motifs d'ordre privés-loisirs.

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

- Les captifs sont a priori minoritaires et la majorité des usagers disposent d'une solution alternative au TER (d'autant qu'une petite moitié utilise déjà probablement sa voiture pour se rendre à la gare (voir ci-après) et est en mesure de mettre la gare en concurrence si les conditions d'accès à cette dernière s'avèrent trop difficiles.
- Les abonnés, soit plus de neuf utilisateurs sur dix, voyagent tous les jours ou presque, avec un fort impact des conditions d'accès à la gare sur la qualité de vie.

## > Situation



<sup>6</sup> Évaluation Aguram à partir de données annuelles 2014 (SNCF Aristote / CRL) sur la base de 260 équivalents JOB /an.

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

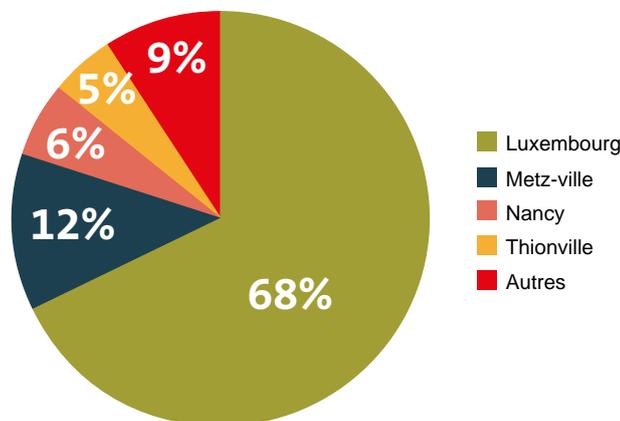
<sup>8</sup> Données SNCF / Conseil Régional Grand-Est.

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

### > Origine / destination des usagers :

- **Metz-Ville** : seul un voyage sur dix est en relation avec Metz-ville, destination pourtant accessible en 7 minutes.
- **Luxembourg** : près de trois voyages sur dix ont pour origine ou destination le Luxembourg, destination pour laquelle le TER est compétitif et attractif (temps de parcours, conditions de circulation sur l'A31). Les conditions d'accès à la gare ne sont pas pour l'heure réhabilitées pour les usagers concernés.

Origine ou destination des voyageurs en gare de  
Woippy  
Données ARISTOTE / FC12K, 2013



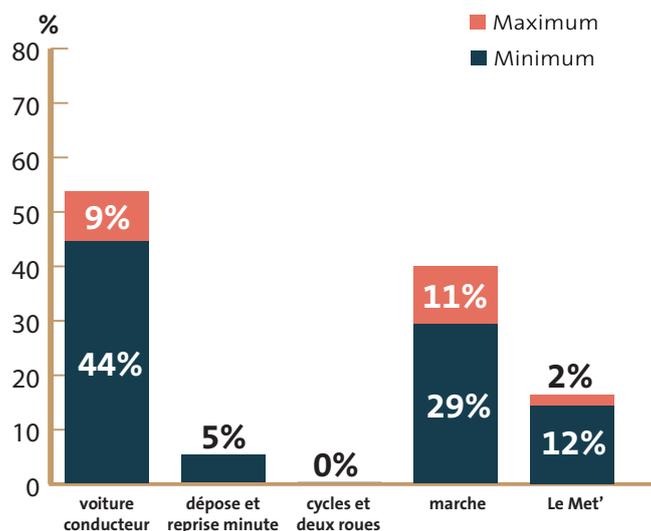
### > Répartition modale de rabattements / diffusions

En l'absence d'enquête, on se limitera à proposer une évaluation de la part des différents modes dans les rabattements-diffusion :

- Le parking, d'environ 50 places, est plein. Une cinquantaine de véhicules stationnent régulièrement rue de la Gare le long des voies, ainsi que sur la rampe d'accès bus depuis le pont. 100 à 120 voyageurs se rabattent donc sur la gare en voiture conducteur ou covoitureur, soit 200 à 240 voyages TER par jour.
- Le parking vélo était quasiment vide lors des visites de terrain (un cycle garé un jour, aucun un autre).
- L'arrêt Le Met' «gare de Woippy» fait partie des moins fréquentés de Metz Métropole avec 20 validations en moyenne par jour<sup>10</sup> (lignes C16 et P105). On peut également prendre en compte l'arrêt «Saules» situé non loin sur la L3 : 56 validations.
- S'il est considéré, estimation fort large, que 100% des validations à l'arrêt «gare» sont le fait de voyageurs TER, cela signifie que 20 voyageurs TER prennent le bus, soit 40 voyages TER par jour. S'il est considéré que 10 à 20% du trafic à l'arrêt «Saules» (L3) est lié à la gare, 6 à 12 validations sont le fait de voyageurs TER, soit 12 à 24 voyages TER. Il peut être ainsi estimé que 52 à 64 voyages TER par jour sont réalisés par des personnes se rabattant (ou se diffusant) en bus Le Met'.
- L'ensemble des autres voyages sont le fait de dépose-minute (sans doute peu nombreuses, une quinzaine, soit 30 voyages), ou de rabattement/diffusion à pied, soit, par soustraction, de l'ordre de 130 à 180 voyages.

Sur la base de ce raisonnement, nous proposons les «larges» fourchettes suivantes, qui doivent être considérées à dire d'expert sur la base des rares éléments connus (dont une projection à dire d'expert de la fréquentation 2016).

<sup>10</sup> Validation pour un jour ouvrable de base (ou JOB), en l'occurrence le mardi 23-02-2016. Données Tamm / Metz Métropole.



## > Les grandes caractéristiques de l'accessibilité modale

Les modalités d'accès à la gare de Woippy sont les suivantes :

- une gare située entre les deux principales composantes résidentielles de Woippy : le village et le quartier Saint-Eloy, dans un secteur resté longtemps peu résidentiel, mais récemment redéveloppé autour de programmes collectifs : rue du Ruisseau, rue Ferdinand Jungling.
- une desserte routière directe de ces deux ensembles par l'axe rue de la Gare / rue de Maison Neuve / rue du Fort Gambetta.
- la présence d'un parking gare proposant environ 50 places dans le prolongement de l'ancien bâtiment voyageur. L'offre est qualitative (revêtement et marquage récent), mais saturée.
- une gare qui reste relativement isolée, notamment pour l'accès piéton qui n'est pas direct depuis les quartiers situés au nord de la gare : secteur de l'Hôtel de ville, rue du Ruisseau.
- une desserte directe (arrêt gare de Woippy) par les lignes C16 et P105 du réseau Le Met'. Desserte relativement proche (360 mètres) de l'arrêt «Saules» desservie par la ligne structurante L3.
- la présence d'un abri vélo couvert et fermé (accès contrôlé) de 14 places. La gare est également desservie par une piste cyclable venant de la rue Ferdinand Jungling, mais dont la continuité vers et sur la rue de la Gare et la rue de Maison Neuve n'est pas assurée.

### **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.

## ■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

### / Cadrage communal

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

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

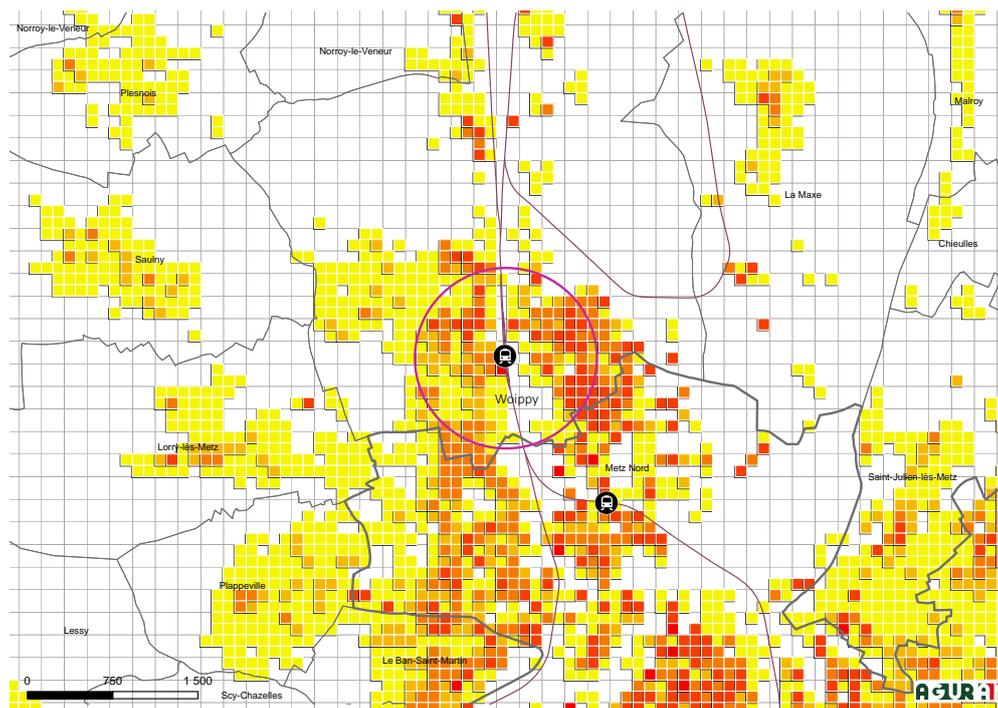
#### > Intensité urbaine

-  Gare
-  Voie ferrée
-  Zone tampon de 800 mètres

#### Intensité urbaine :

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

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDTOPO 2014

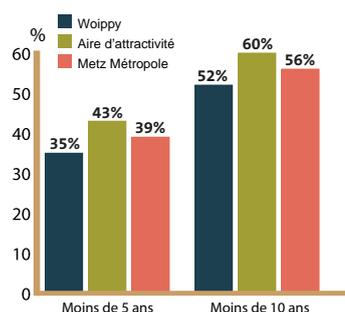


Avec 13 133 habitants en 2012, la commune de Woippy est la troisième commune de Metz Métropole en termes de population.

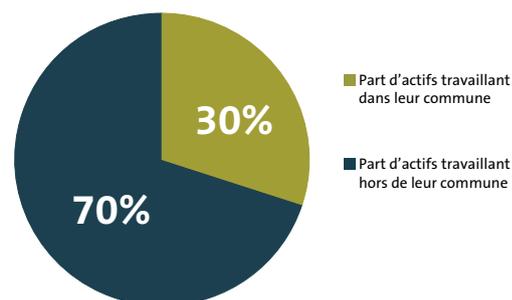
Dans les années 60, ce pôle urbain d'équilibre du SCoTAM a connu un véritable boom démographique avec 13 393 habitants en 1975 contre 4 073 en 1962. Après une période de stabilité entre 2007 et 2012 (-0,13% soit 17 habitants), la dynamique démographique est à la hausse avec + 362 habitants en 2013 par rapport au précédent recensement de 2012.

Parmi l'ensemble des actifs de la commune, 70% travaillent en dehors de la commune, respectivement sur les territoires de Metz Métropole, de Rives de Moselle et du Grand-Duché de Luxembourg.

Emménagements récents



Localisation du lieu de travail des actifs



Source : Insee, RP 2012

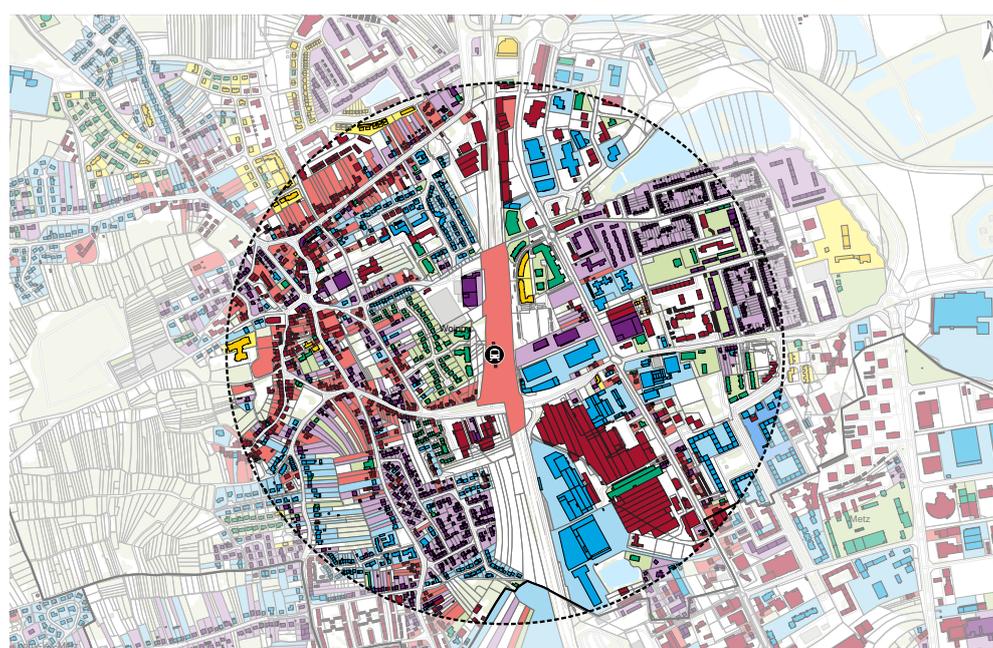
## / Un quartier gare polarisé et diversifié

Le périmètre du quartier gare englobe le centre historique de la commune où sont implantés une partie des équipements et des services de la commune. Malgré sa position centrale, à l'interface des deux grandes entités de Woippy (le village ancien avec ses extensions résidentielles et le quartier des grands ensembles de Saint-Eloy), le quartier gare n'englobe pas l'ensemble des équipements et services de la commune, notamment ceux du quartier du Roi situé en périphérie du périmètre. Cette concentration constitue les centralités de la commune de Woippy. Le quartier villageois s'appuie sur un tissu de commerces et de services de proximité à la différence de la centralité du quartier Saint Eloy, qui repose principalement sur la présence de l'hypermarché et des équipements publics dont le collège. La commercialisation des cellules de l'opération Charcot devrait renforcer un peu plus cette polarité à l'est du quartier gare. Ces deux pôles sont dissociés par trois importantes coupures urbaines : la voie ferrée, l'avenue de Thionville et la zone d'activités intercalée entre les deux, limitant leur interaction.

## / Un développement urbain contraint à la mutation de l'existant

Le paysage de la commune de Woippy et de son quartier gare est fait de mutations et de changements au cours du temps. Le petit village installé au pied des côteaux a connu une profonde transformation lors de l'après-guerre de 1945, se transformant en une ville accueillant de nouvelles habitations, des grands ensembles, une zone industrielle et des bâtiments publics : scolaires, culturels, sportifs.

A l'image de la commune de Woippy, le quartier gare s'est essentiellement développé à partir des années 50, de façon constante, intense et dissymétrique avec une opposition des formes urbaines entre l'est et l'ouest de la voie ferrée : village ancien, pavillons et petits lotissements d'un côté : grands ensembles et zone industrielle/activité de l'autre. Toutefois, depuis les années 2010, les emprises disponibles sont devenues rares, le développement du quartier a consisté à reconvertir les friches industrielles et à combler les derniers espaces libres. Les opérations récentes et les plus importantes ont été réalisées à proximité de la voie ferrée : rue de la Gare et à l'est de la voie ferrée avec le quartier du Ruisseau. Depuis, le développement de la commune se fait principalement en dehors du quartier gare : ZAC des Chiloux et ZAC des Côteaux.



### > 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

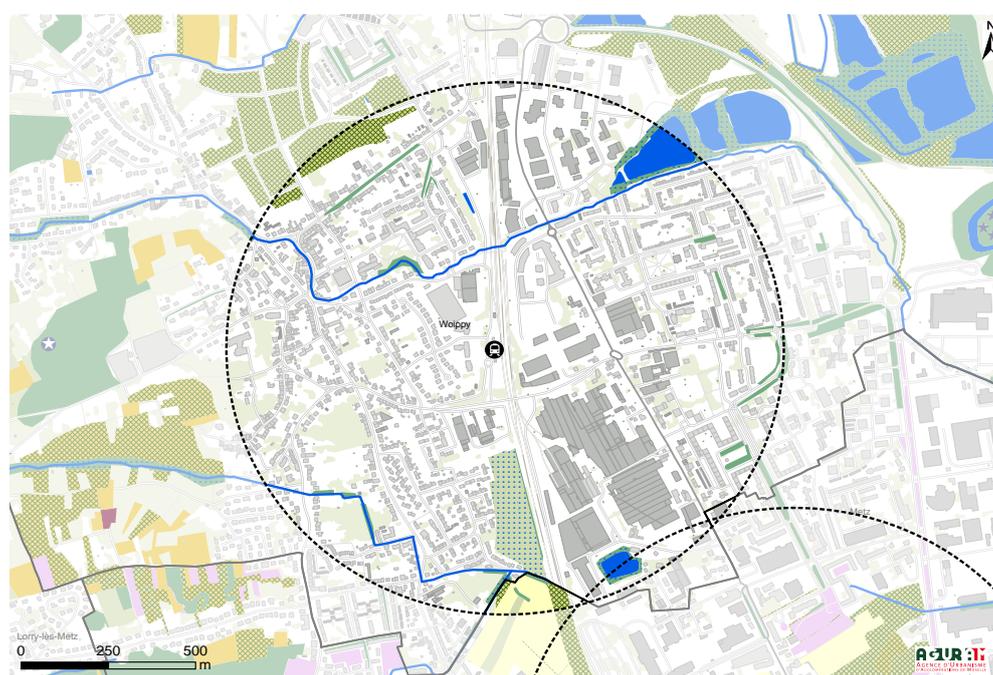


## / Un secteur gare fortement urbanisé

La commune de Woippy et son quartier gare s'inscrivent dans le grand paysage de la vallée de la Moselle. Le quartier gare est bordé par plusieurs entités paysagères : au nord-est, les étangs et les gravières, au nord et nord-ouest, des paysagers agricoles et boisés et à l'ouest, les côteaux boisés. Toutefois ses paysages ne sont pas perceptibles depuis la gare.

Artificialisés à plus de 87%, les espaces naturels au sein du quartier gare sont fortement restreints et se concentrent au nord-est avec une partie du site Woippy-plage et au sud avec la présence d'une prairie inondable le long de la voie ferrée. En dehors de ces secteurs, la présence végétale au sein du quartier gare est constituée par les espaces publics (places, rues, square) et les parcelles privées aux plantations arbustives et vergers, sans toutefois générer une véritable trame paysagère.

La commune de Woippy est soumise aux risques d'inondation de la Moselle au sud et à l'est du ban communal, impactant le sud du quartier gare. Celui-ci est aussi concerné par des sols pollués à proximité de la gare à l'est de la voie ferrée relatif à la présence d'un ancien site industriel.



### > 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 - BDTOPO



### > Contraintes et risques

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- ZNIEFF 1
- ZNIEFF 2
- Aléas inondation
- Eau en surface
- PPR multi-risques
- Site et sol pollués Lorraine 2014

Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDTOPO 2014



## ■ Intermodalité du quartier gare

### / Une bonne accessibilité routière

La gare est située sur l'un des axes structurants de la commune, qui relie les deux principaux quartiers de Woippy-village et Woippy Saint-Eloy, séparés par l'infrastructure ferroviaire : rue de la Gare, rue de Maison Neuve.

Cet axe permet une bonne connexion au réseau départemental (RD 50, 50a et 51), reliant les principales communes de l'aire d'attraction (Plappeville, Lorry, Saulny).

### / Une offre de stationnement saturée

Environ 41% des 225 usagers (450 voy. JOB) de la gare de Woippy, soit environ 90 individus, se rendent à la gare depuis une commune voisine. 8% viennent de Metz, dont certains quartiers proches sont accessibles par Le Met' (L3). Pour l'essentiel (33%), il s'agit donc de territoires non reliés à la gare par le Met', et trop distants pour envisager un déplacement piéton, voire cycliste : environ 90 voyageurs quotidiens sont concernés (120 voyages / JOB).

Conséquence logique, le parking de 50 places est saturé. Une capacité d'au moins 90 places serait effet nécessaire pour répondre aux besoins des voyageurs ne résidant pas à Woippy ou Metz. D'ailleurs ce sont environ 100 voitures qui stationnent régulièrement, dont la moitié garées sur les bas-côtés à peine stabilisés de la rue de la Gare. En novembre 2016, un nouveau parc de stationnement est d'une capacité d'une centaine de places en cours d'aménagement, pour un montant global d'environ 250 000 €.



*Le parking gare propose 50 places, toutes occupées (avril 2015) – Doc. Aguram*



*Les bas-côtés de la rue de la Gare servent de places de stationnement (nov. 2016) – Doc. Aguram*



*Suite au cadencement, la fréquentation de la gare semble s'être accrue, avec des conséquences sur le stationnement (nov. 2016) – Doc. Aguram*



*Un nouveau parc, d'une centaine de places, est en cours d'aménagement (nov. 2016) – Doc. Aguram*

## / La desserte TC de la gare : une offre structurante mais peu coordonnée avec le TER

De par sa fréquence, la ligne L3 du Met' (cadencement à 10' ou 12' hors horaires extrêmes) permet toutes les correspondances avec les TER depuis le quartier woippyvien du Pâtis et les quartiers messins de la Patrotte et de Devant-lès-Ponts. Cependant, l'arrêt desservi le plus proche de la gare «Saules» est situé à 360 mètres de la gare (5' à pied), soit au-delà des 300 mètres généralement considérés comme l'aire d'attraction d'une ligne de bus. La C16 propose, depuis le quartier Saint-Eloy, une desserte plus proche, l'arrêt étant situé face à la gare. La desserte est cependant moins fréquente avec un bus toutes les 22', sachant que les horaires ne sont pas, loin s'en faut, systématiquement calés sur les trains. La desserte sur réservation, de la ligne P105, ne propose pas d'horaires permettant de véritables correspondances dans le cadre d'une mobilité quotidienne.

En synthèse, force est de constater que la desserte de la gare de Woippy par le réseau Le Met' n'est pas optimale du fait :

- de l'éloignement de l'arrêt «Saule» desservi par la L3 et dont la fréquence est pourtant attractive,
- des faibles fréquences non coordonnées avec l'offre TER sur la C16 qui dessert pourtant des quartiers à forte densité.

## / La marche, mode naturel; le stationnement vélo impossible



*Des cheminements piétons parfois difficiles notamment depuis le secteur de la passerelle par la rue de la gare.- Doc. Aguram*

La gare est utilisée essentiellement par une clientèle communale (60% des abonnés recensés<sup>11</sup>) : son accessibilité en modes doux est à considérer avec attention d'autant que d'importants quartiers résidentiels récents, en développement ou en projet sont situés dans un périmètre de 800 mètres à pied<sup>12</sup> autour de la gare.

### > Marche à pied

La gare reste éloignée des centralités et pôles historiques de densité de Woippy-village et Saint-Eloy dont les barycentres sont situés à plus de 800 mètres à pied.

Pour le reste, on retiendra les éléments qualitatifs suivants :

- En provenance de Saint-Eloy, la traversée du pont de la rue de la Maison Neuve et ses abords manquent de confort et d'attrait : largeur des trottoirs (surtout sur le pont), linéaire peu agréable.
- En provenance du centre-ville, le cheminement le plus court emprunte un itinéraire peu avenant (voire à peine praticable) par la rue du Général Gibon et le prolongement peu aménagé de la rue de la Gare (parc DDT). Le passage d'une rue à l'autre se fait par un tourniquet : l'accès en vélo est donc pour l'heure impossible.
- La passerelle du quartier du Ruisseau de Woippy, reliant la rue du Général Gibon et la rue du Ruisseau, ne permet pas un accès direct à la gare.



*Un abri vélo très qualitatif, mais peu utilisé.- Doc. Aguram*

### > Vélo

Les constats sont à peu près les mêmes que pour la marche. Cependant les aménagements cyclables desservant la gare permettent un accès globalement aisé depuis le centre-ville via les rues Ferdinand Jungling et Maréchal Foch. La liaison Saint-Eloy/Gare en vélo est primordiale dans la mesure où, pour l'essentiel, ce quartier est situé à plus de 800 mètres à pied de la gare.



*Piste cyclable et arrêt de bus Le Met' : la desserte vélo et bus pourrait être améliorée.- Doc. Aguram*

<sup>11</sup>Données SNCF / CRL traitées par l'Aguram ; op. cit.

<sup>12</sup>Distance maximale limite d'attractivité piétonne d'une gare.

## / Synthèse et enjeux

Du fait du développement de la demande et de la performance de l'offre vers Luxembourg et, dans une moindre mesure vers Metz, la fréquentation de la gare de Woippy est susceptible de connaître un développement marqué à court terme. Vers Luxembourg, les usagers sont empiriquement prêts à accepter une forte contrainte d'accès au service ferroviaire. La saturation du parc de stationnement déborde déjà (nov. 2016) sur l'espace public. Le parc de 100 places en construction devrait suffire pour un temps (environ 50 voitures observées «hors cases»). Woippy étant une commune urbaine de cœur d'agglomération, la pertinence de l'usage du foncier pour du stationnement de surface mérite d'être posée. Les alternatives à la voiture doivent donc être mise en valeur, en gardant à l'esprit une contrainte encore incontournable : la localisation de la gare l'isole encore des quartiers résidentiels denses anciens et les distances à pied ou à vélo peuvent rapidement dépasser la portée d'un usager. Concernant la desserte par le réseau Le Met', le principal écueil réside dans la difficulté de conjuguer la desserte de Woippy vers Metz-centre, dense mais peu compatible avec une approche de la gare au plus près (L3), et la desserte fine de la gare depuis les quartiers de Woippy, qui permettent de positionner un arrêt face à la gare, mais avec une fréquence inadaptée aux correspondances. Dans ce contexte, l'enjeu principal semble être le maintien d'un savant équilibre dans la répartition modale de l'accès à la gare, favorisant, par rapport à la situation actuelle, l'accessibilité en modes doux, et en bus.

Cela passerait par :

### ▪ le maintien d'une capacité suffisante de stationnement à travers:

- du développement de l'offre, au-delà de 150 places si nécessaire (50+100) :
  - > en structure indépendante, stationnement éventuellement payant,
  - > en surface sur les terrains proches encore libres, mais s'agit-il là d'un usage rationnel?
  - > en structure intégrée (voire mutualisée) à des programmes immobiliers proches ?

Dans les trois cas, cela implique une réflexion à l'échelle de l'ensemble des parcelles susceptibles d'être prochainement libérées à proximité de la gare.

- du développement d'une offre alternative à la voiture individuelle permettant de libérer des places pour les usagers venant des communes les plus éloignées.

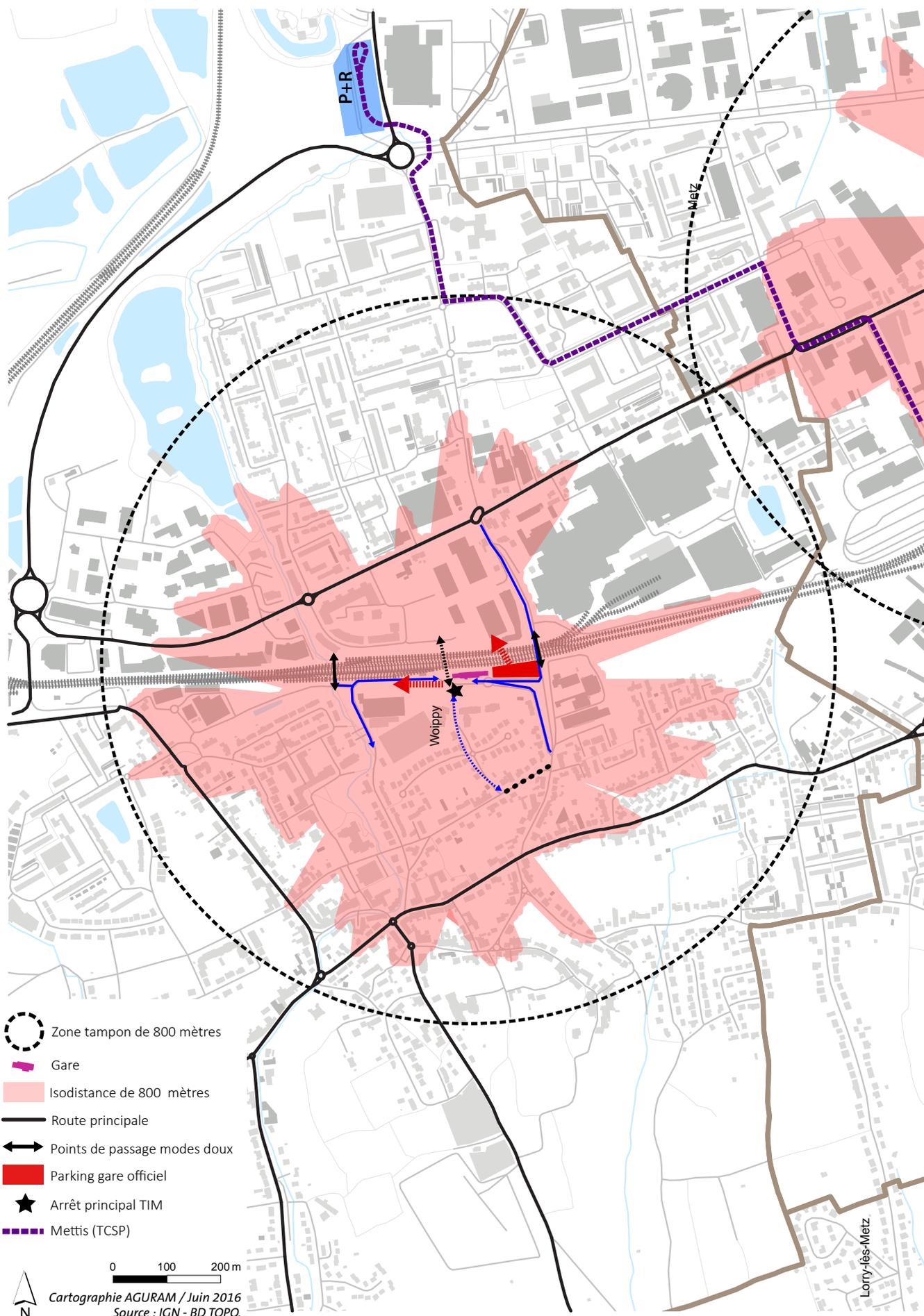
### ▪ un accès facilité pour les modes doux, et en particulier le vélo, notamment depuis Woippy Saint-Eloy (traversée du pont), rue du Ruisseau (lien entre la gare et la passerelle)

- une meilleure intégration de la passerelle entre la rue du Ruisseau et la rue du Général Gibon, un lien plus qualitatif entre la passerelle et la gare,
- la réfection qualitative des cheminements piétons sur la rue de la Gare entre la passerelle et la gare,
- la réflexion, dans le cadre de futurs développements immobiliers à l'est des voies (rue de Maison Neuve / avenue de Thionville), sur la possible création d'une seconde passerelle intermédiaire entre l'existante et le pont routier.

### ▪ une réflexion sur une meilleure coordination Le Met' / TER

- un meilleur calage des horaires de la ligne C16 sur la desserte TER (sous réserves de contraintes autres par ailleurs : scolaires),
- un meilleur traitement du lien piéton entre l'arrêt «Saule» de la L3 et la gare : balisage, traitement des espaces piétons qualitatif, marquage au sol,
- la possibilité de déplacer l'arrêt L3 afin de le rapprocher de la gare sans modifier son parcours (plus proche du débouché de la rue Ferdinand Jungling sur la rue du Maréchal Foch ?),
- les possibilités de modifier le parcours de la L3, afin de le rapprocher franchement de la gare à l'occasion de redéveloppements immobiliers et routiers de ses abords immédiats.

> Modes doux



## ■ Mobilité : Enjeux et Préconisations

### / Enjeux : Développer une accessibilité multimodale connectée à la gare, s'affranchir des coupures urbaines et infrastructurelles de la commune.

**CONSTATS :** Une gare située au centre de la commune, mais une accessibilité contrainte par des coupures urbaines et infrastructurelles .

- Une accessibilité viaire peu lisible depuis le village et contrainte depuis les quartiers est. Quoique localisée au cœur de la commune, la gare de Woippy est isolée, en retrait des polarités urbaines de la ville. Positionnée à l'ouest du faisceau ferroviaire, la gare est proche du centre village. Son accessibilité indirecte est peu lisible, assurée depuis la rue du Maréchal Foch par la rue Ferdinand Jungling (voies de desserte d'un lotissement) et depuis la rue de la gare par des accès peu sécurisants. La relation de la gare avec les quartiers est de Saint-Eloy, Pré-Génie, est également difficile, coupée par deux infrastructures importantes : l'avenue de Thionville et les voies ferrées. La jonction des quartiers est avec la gare, pour les automobilistes, se limite à l'unique passage du pont de la rue de la Maison Neuve.,
- Des aires stationnement insuffisantes mais un dépose-minute efficiente. Les parkings aménagés autour de la gare semblent aujourd'hui suffisants au regard des besoins de stationnement consécutifs au renforcement de l'offre ferroviaire de la ligne. La mise en place d'un nouveau parking de 130 places doit pouvoir juguler le stationnement sauvage aux abords de la gare et répondre à la demande croissante, mais pour combien de temps ?
- Une offre structurante de transports en commun mais peu coordonnée avec le TER. Trois lignes du réseau Le Met' desservent les environs de la gare, mais n'offrent pas une desserte optimale et favorable à l'intermodalité, soit en raison de l'éloignement de l'arrêt (L3), soit en raison de fréquences faibles et/ou non coordonnées avec l'offre TER (C16 et P105).
- Une accessibilité à la gare difficile pour les modes doux, particulièrement depuis les quartiers est. Plus de la moitié des abonnés viennent à pied à la gare mais peu à vélo, en l'absence d'un véritable maillage cyclable connecté à la gare. Les coupures urbaines et infrastructurelles pénalisent l'accès à la gare depuis les quartiers est. Les passerelles piétonnes de la voie ferrée ne sont pas accessibles aux PMR.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS :** Renforcer l'accessibilité à la gare en favorisant la qualité des échanges intermodaux, la dépose-minute et les déplacements alternatifs tels que les modes doux.

#### • Ouvrir la gare sur le quartier est et repenser l'accessibilité à la gare

Améliorer les accès à une gare «biface» au sein d'un réseau mieux maillé et mieux hiérarchisé :

- Envisager un bouclage de voirie au nord de la gare vers la rue du Général Gibon puis vers la rue Henry de Landonchamps pour faciliter l'accès vers les quartiers nord de Woippy
- Améliorer l'accessibilité piéton / vélo depuis la passerelle existante et rue du Ruisseau et la rue du Général Gibon
- Rendre plus lisible la relation entre le centre village et la gare : rue du Général Gibon, rue Ferdinand Jungling
- Sécuriser l'aménagement des carrefours de la rue de la Gare par la mise en place d'un tourne à gauche pour mieux matérialiser l'accès à la gare
- Imaginer une gare «biface» avec un accès sur l'avenue de Thionville et les quartiers est impliquant une passerelle très accessible.

#### • Suivre l'évolution de la fréquentation des parkings gare et préparer l'avenir

- Améliorer la signalétique et informer de la présence des différents espaces de stationnement
- Mettre en place un outil de suivi de la fréquentation des parkings. Dans un premier temps, envisager avec Metz Métropole (et éventuellement la Région) la réalisation d'une enquête de type «rabattement / diffusion»
- Imaginer la possibilité d'une aire de stationnement côté est du faisceau ferroviaire et son accès depuis l'avenue de Thionville, impliquant une passerelle piéton très accessible.

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

Affirmer l'alternative TC aux modes individuels sur l'aire d'attraction de la gare :

- Assurer dans la mesure du possible la coordination de l'offre TC avec l'offre ferroviaire
- Améliorer les cheminements piétons depuis l'arrêt L3 Saule.

#### • Concevoir des maillages cohérents piétons-vélo

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

- Développer un véritable réseau de pistes cyclables au sein du village connecté à la gare.

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

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

Ouvrir la gare sur le quartier Est et repenser les accès à la gare.

- Principe de bouclage viaire
- Principes de bouclage modes doux

imagination une gare « biface »  
Carrefour à sécuriser

Mieux connecter les réseaux de transport en commun avec la gare



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

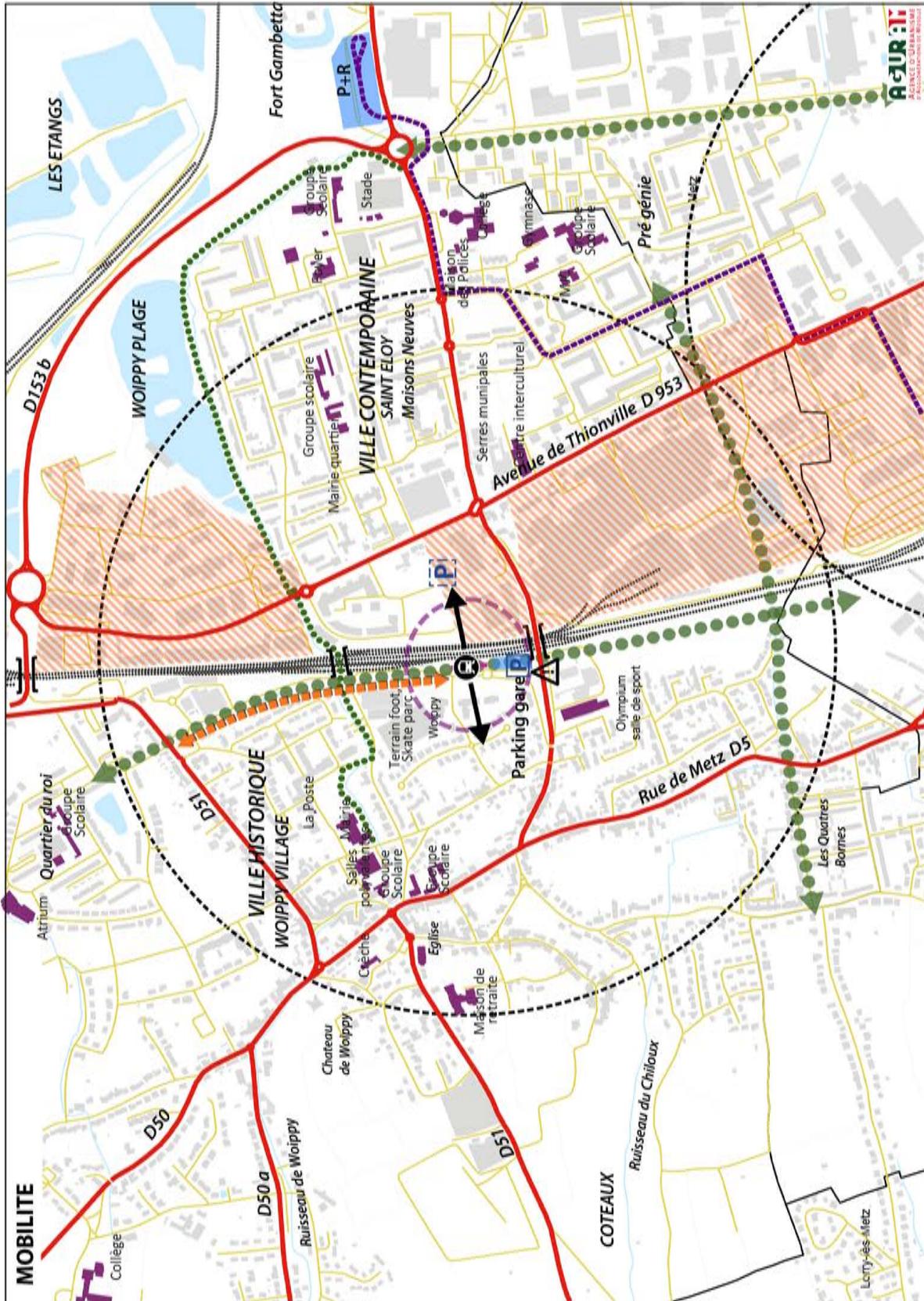
Parking existant à requalifier (revêtement, abri vélo,...)



Parking à créer, conditionnement pour une gare biface

Activité ou industriel à requalifier

METTIS (TCSP)



## ■ Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

### / Enjeux : Fabriquer un nouveau quartier gare ouvert sur l'avenue de Thionville et poursuivre la densification urbaine autour de la station

**CONSTATS :** Des opportunités foncières à exploiter sur les secteurs industriels vieillissants à l'est de la gare, et des ressources foncières à exploiter dans l'enveloppe urbaine existante de la ville.

- Un potentiel foncier et de densification autour de la gare. En constant développement depuis les années 50, Woippy est aujourd'hui largement urbanisée. La ville se partage en trois grands secteurs :
  - > à l'ouest : le village historique et ses extensions à dominante résidentielle,
  - > à l'est : les grands ensembles d'habitat social de Saint-Eloy et Pré-Génie,
  - > au centre : les activités économiques d'un secteur industriel vieillissant.

La position du quartier gare représente un enjeu urbain stratégique pour unifier la ville de Woippy entre Saint-Eloy et le village.

- Le village et ses quartiers pavillonnaires en extension : des opportunités de densification à saisir. Développé du pied des coteaux jusqu'à la voie ferrée, le centre historique de Woippy a conservé un caractère villageois (R+1/R+2). Son développement offre une structure urbaine hybride mêlant habitat lorrain traditionnel, tissu pavillonnaire, opération immobilière et petits collectifs. Le centre-villageois propose un tissu urbain relativement lâche et offre, à l'arrière des voies principales, un réel potentiel d'intensification urbaine : mutation des occupations bâties les moins denses, utilisation des dents creuses et des cœurs d'îlots non exploités. Au sud et au nord du village, deux quartiers d'habitat social présentent une plus forte densité. Les Quatre Bornes (cité ouvrière) et Le Quartier du Roi (grand ensemble) ont fait l'objet de différents programmes de réhabilitation et n'offrent plus de potentiel de densification.
- Les quartiers est : les grands ensembles de Saint-Eloy/Pré-Génie et l'avenue de Thionville. À l'est, les quartiers de grands ensembles de Saint-Eloy/Pré-Génie forment une ville à part entière. Concentrant une grande partie de l'habitat social de la commune, ce vaste quartier construit dans les années 60 et 70 a bénéficié depuis le début des années 2000 d'une Opération de Rénovation Urbaine (ORU) avec le quartier de Metz-Nord. De nombreuses actions de rénovation et de transformation du bâti ont été réalisées ainsi que la requalification de diverses voies, et plus récemment la transformation des espaces publics avec l'arrivée du Mettis. Dans ce contexte de rénovation lourde menée dans le cadre de l'ORU, seul le tissu hétérogène de l'avenue de Thionville et du Faubourg de Maison Neuve présente encore un potentiel de densification à exploiter.
- Au centre, une zone industrielle vieillissante : un site stratégique de renouvellement urbain. Entre la voie ferrée et l'avenue de Thionville subsiste une ancienne zone industrielle constituée d'activités économiques diverses (industrielles, artisanales et commerciales) plus ou moins actives. Ce secteur a fait l'objet d'une étude en vue de définir un projet de renouvellement urbain et de créer un «bout de ville», un véritable pôle gare ouvert sur l'avenue de Thionville. Ce projet doit donner au quartier gare un rôle d'articulation entre le quartier ouest de Woippy village et le quartier de Saint-Eloy à l'est. Cette volonté communale d'unifier une ville coupée en deux a commencé par la réalisation du quartier du Ruisseau. Mais, la poursuite du projet se confronte à la nécessité de trouver un équilibre économique à l'opération, où l'optimisation par une densification «excessive» n'est pas acceptable dans l'état actuel. L'envergure du projet nécessite de rechercher la reconnaissance d'un enjeu métropolitain pour cette opération de renouvellement urbain de grande ampleur que la commune ne peut assumer seule (une des conclusions de l'étude du comité de pilotage du 17 janvier 2011).

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

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre village hétérogène**
  - Examiner le bâti inoccupé et inciter les propriétaires à remettre sur le marché les logements vides.
  - Considérer toutes les opportunités pour optimiser les constructions et immeubles existants.
  - Encourager la densification des structures bâties de faible densité.
  - Rester vigilants aux mutations d'activités potentielles autour de la gare.
- **Déterminer les parcelles et secteurs urbanisables dans l'enveloppe urbaine de la commune**
  - Sur les friches artisanales et industrielles existantes, élaborer et accompagner les opérations de renouvellement urbain.
  - Identifier les dents creuses et les cœurs d'îlots potentiellement urbanisables.
- **Réinterroger le potentiel de développement urbain de la commune**
  - Poursuivre l'intensification urbaine par des opérations dans un rayon proche de la gare.
  - Maintenir la diversification de l'offre logement au sein de la commune.

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

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



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

potentiel urbanisable ?

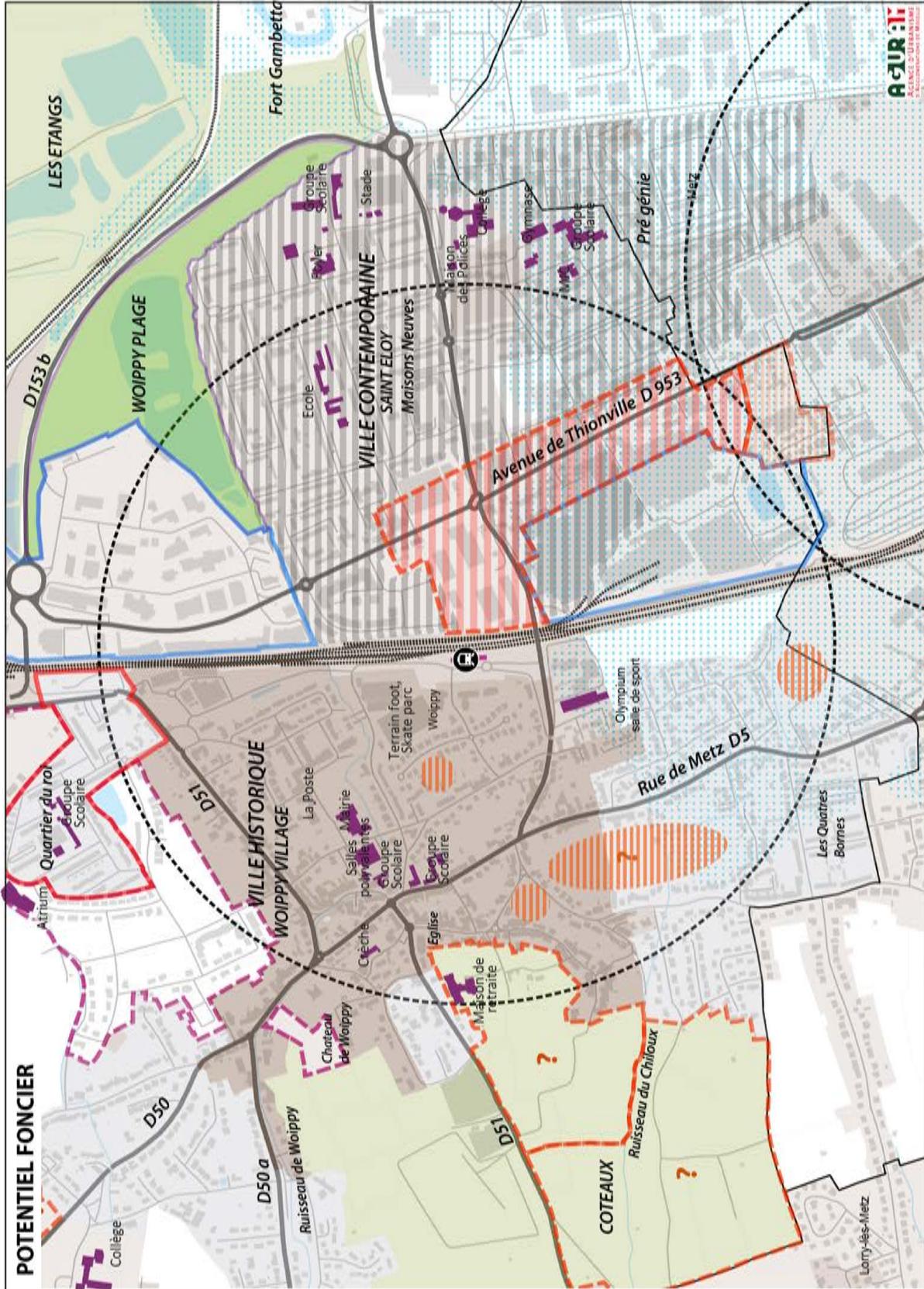
Site potentiellement mutable?

Réinterroger le potentiel de développement urbain de la commune

Zones de développement potentiel ?

Zones de développement potentiel (Loisirs, Equipements, tourisme...)

- Centre historique
- Zone franche urbaine
- Projet en cours
- Activités
- Extension urbaine
- Aléa inondation



**ACTUR**  
SCIENCE D'URBANISME

## ■ Fonctions urbaines : Enjeux et Préconisations

### / Enjeux : Créer une nouvelle centralité urbaine, le pôle gare trait d'union entre les «deux villes» de Woippy

**CONSTATS** : Une gare peu structurante au cœur de la commune, en marge des activités et de la vie urbaine des polarités de Woippy.

- Une gare, peu lisible. Située au centre de la commune, la gare n'a pas engendré de structure urbaine spécifique liée à sa fonction. Implantée le long du faisceau ferré en retrait des rues principales, la gare est peu lisible et isolée des polarités de la commune.
- Une gare isolée, éloignée des services et des commerces du village. La gare de Woippy ne bénéficie d'aucun commerce et service. Ces derniers sont présents :
  - > à l'ouest dans le centre historique du village de Woippy entre l'église et la mairie
  - > à l'est principalement le long de l'avenue de Thionville. De plus, le centre commercial «Auchan-Metz/Woippy» constitue une polarité commerciale en entrée-est de la ville
 Implantée à l'écart de ces polarités urbaines, la gare ne constitue pas un lieu attractif pour la commune.
- Des équipements développés de part et d'autre de la gare entre le village et les quartiers est. La plupart des équipements communaux, dont les collèges, se sont implantés principalement sur les deux grands secteurs de la commune :
  - > à l'ouest principalement autour du noyau historique du village (mairie, église, écoles, salle des fêtes, maison de retraite, stade, etc...)
  - > à l'est des quartiers Saint-Eloy/Pré-Génie (écoles, collège, installations sportives, maisons associatives diverses, MJC, etc...)
 Tous ces équipements se sont implantés indépendamment de la gare, à l'exception de l'espace omnisports «Olympium» construit récemment à proximité sud de la gare.
- Le quartier du Ruisseau, un renouvellement urbain qui rétablit le rôle central du quartier gare. Récemment construite, l'opération immobilière et de renouvellement urbain du quartier du Ruisseau a permis de rétablir le secteur de la gare dans une position urbaine centrale. Ce nouveau quartier offre une réelle mixité fonctionnelle par l'implantation de commerces et de services en rez-de-chaussée, constituant, une vitrine commerciale le long de l'avenue de Thionville. Cependant la relation entre cette opération urbaine et la gare demande à être confortée.
- Le renouvellement urbain de l'avenue de Thionville : un enjeu communal stratégique. Le quartier du Ruisseau a permis de réduire en partie la coupure urbaine entre les deux entités urbaines de Woippy. Des activités industrielles, artisanales et commerciales subsistent le long de l'avenue de Thionville et offrent une image industrielle vieillissante peu qualitative au cœur de la commune. Leur renouvellement constitue un enjeu urbain stratégique auquel la commune souhaite répondre pour poursuivre la réunification de la ville par la constitution d'un véritable pôle gare ouvert sur l'avenue de Thionville.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS** : Constituer un véritable pôle gare comme nouvelle centralité urbaine, agrafe urbaine entre les deux villes. Promouvoir l'attractivité d'un nouveau quartier gare comme partie intégrante des fonctions urbaines de la ville en vitrine de l'avenue de Thionville.

- **Affirmer la centralité de la gare comme une des polarités fonctionnelles de la commune**
  - Profiter du positionnement de la gare pour asseoir ce quartier comme polarité urbaine majeure.
  - Favoriser l'implantation des nouveaux équipements communaux ou intercommunaux au cœur de la commune à proximité de la gare, permettant de rééquilibrer l'offre sur la commune.
- **Rendre le pôle gare économiquement attractif et élargir le centre de vie du quartier du Ruisseau**
  - Promouvoir l'implantation d'activités, de commerces, et de services au sein d'un quartier gare ouvert sur la vitrine que constitue l'avenue de Thionville.
  - Faciliter l'activité commerciale de proximité du centre-ville et de l'avenue de Thionville par l'aménagement d'espaces publics rééquilibrés en faveurs des piétons.
- **Renforcer les fonctions urbaines de l'avenue de Thionville en liaison avec le pôle gare**
  - Renouveler les tissus de faubourg de l'avenue de Thionville par de nouvelles fonctions urbaines en synergie avec le développement de nouvelles activités de services et de commerces autour du pôle gare.
- **Anticiper les éventuelles mutations d'activités, artisanales ou industrielles**
  - Imaginer dès à présent le potentiel de développement et d'intensification urbaine à proximité de la gare, et accompagner toute mutation des secteurs d'activités artisanales ou industrielles.

Constituer un véritable pôle gare, une nouvelle centralité urbaine trait d'union entre les «deux villes». Promouvoir l'attractivité d'un nouveau quartier gare comme partie intégrante des fonctions urbaines de la ville en vitrine de l'avenue de Thionville.

Affirmer la centralité de la gare comme une des polarités fonctionnelles de la commune  
Rendre le pôle gare économiquement attractif et élargir le centre de vie du quartier du ruisseau



Rééquilibrer l'offre d'équipement au sein d'un nouveau pôle de la gare



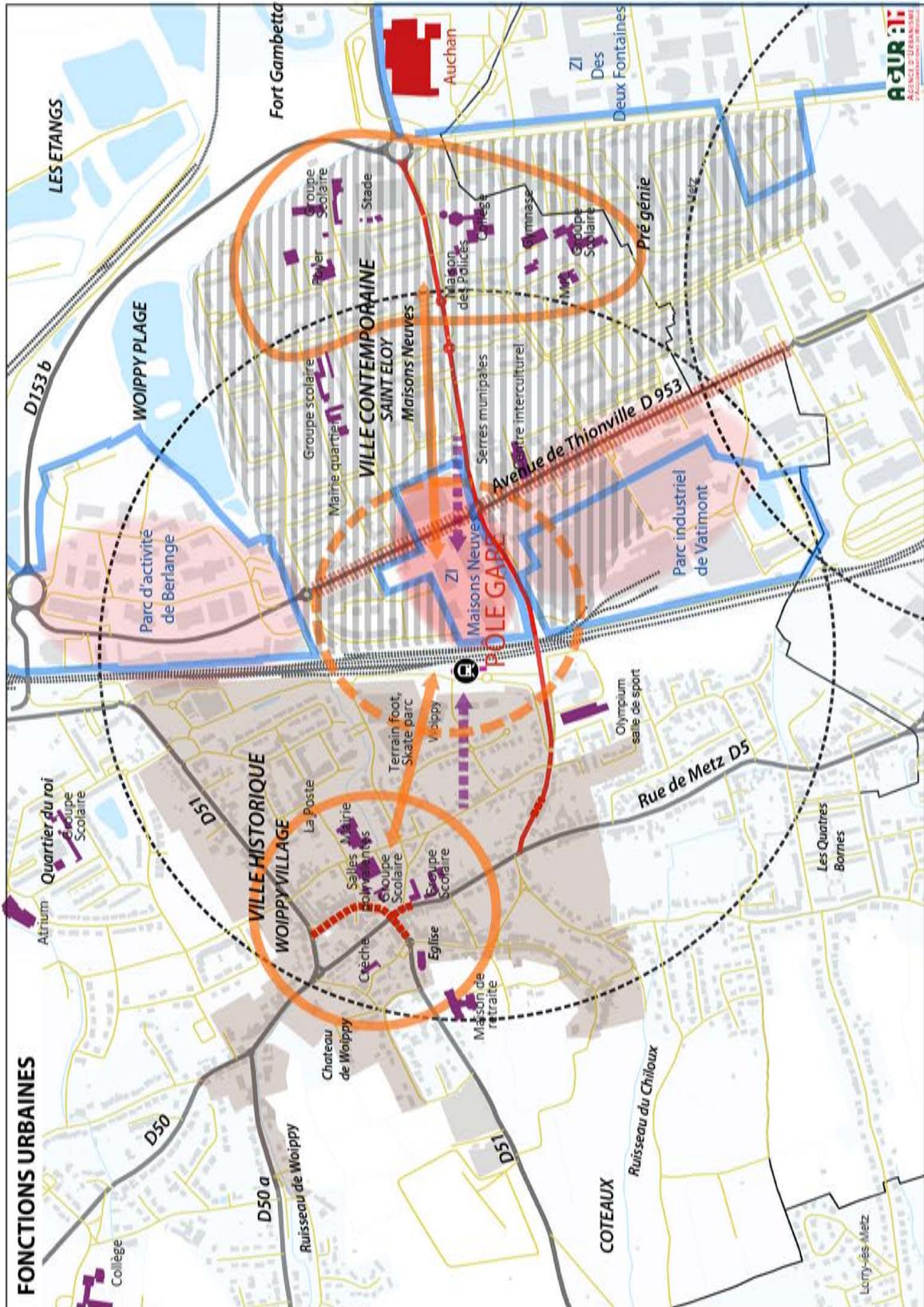
Renforcer les fonctions urbaines de l'avenue de Thionville en liaison avec le pôle Gare



Anticiper les éventuelles mutations d'activités, artisanales ou industrielles



- Centre
- Zone franche urbaine
- Linéaire commercial
- Pôle équipement / loisirs
- Activités



## ■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

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

**CONSTATS :** Une gare au centre d'une mosaïque de quartiers, où se juxtaposent des ambiances urbaines, industrielles, infrastructurales singulières. Un paysage souvent dissocié de l'environnement naturel du territoire de la vallée de la Moselle, entre étangs et coteaux.

- Un paysage urbain multiple : quartier ouest, quartier est et avenue de Thionville.
  - A l'est, la ville «historique»** et son développement urbain entre coteaux et voie ferrée. Même si de nombreuses maisons ont été reconstruites, le noyau historique restitue aujourd'hui l'ambiance urbaine de l'ancien village lorrain. Sa typologie bâtie homogène autour de son église, et son centre traversé par le ruisseau de Woippy, préservent l'identité patrimoniale de ce bourg pittoresque. Le développement du village s'est poursuivi en continuité du centre par la morphologie plus standardisée des opérations immobilières et des extensions pavillonnaires. Toutefois deux quartiers proposent une certaine singularité urbaine :
    - > la cité ouvrière du quartier des Quatre Bornes et ses hautes maisons en bande typiques
    - > le quartier du Roi et son ensemble de barres et de maisons en bande strictement perpendiculaires
 Les équipements communaux se distinguent par une architecture plus contemporaine (mairie, salle Saint-Exupéry, crèche, etc...) et affirment leur caractère institutionnel au sein du quartier. La gare, avec son architecture de style bavarois, témoigne de l'annexion allemande du village, lisible également par certains bâtiments disséminés dans les communes à l'exemple de l'école d'une facture très classique.
  - A l'ouest la ville «contemporaine» de Woippy Saint-Eloy, Pré-Génie.** Ce vaste quartier d'habitat social est constitué de barres en grecques et de tours en damier largement ouvertes sur l'espace public dans une organisation spatiale rigoureusement orthogonale. Une partie du quartier se compose de maisons en bandes qui forment de grands îlots renfermant des jardins privatifs. Les équipements, répartis dans la frange est du quartier, s'accompagnent de vastes espaces verts enclos. Cerné de zones d'activités et d'infrastructures, ce quartier génère son propre paysage, isolé de son environnement naturel entre l'avenue des Deux Fontaines et l'avenue de Thionville. Au nord, le quartier s'ouvre sur un étang aménagé pour les loisirs nautiques et de détente.
  - Au centre, l'avenue de Thionville et le faisceau ferroviaire : un paysage de faubourg industriel.** Même si l'image purement industrielle tend à s'effacer au profit des activités commerciales et de services, le secteur compris entre l'avenue de Thionville et le faisceau ferroviaire conserve en grande partie les vastes hangars des anciennes activités métallurgiques. Ce tissu bâti de faubourg industriel très hétérogène présente néanmoins des éléments d'architecture remarquables : bâtiments en briques aux calepinages caractéristiques, halles en béton aux qualités spatiales lumineuses, petits bâtiments illustrant la diversité architecturale des modernités d'après-guerre.
- Un grand paysage peu lisible depuis la gare mais des paysages de proximité. Les côtes de Moselle à l'horizon ouest sont les seuls éléments naturels du grand paysage lisibles depuis les points hauts de la gare (le pont et la passerelle). La vallée de la Moselle et ses étangs (lieu récréatif et de loisirs) pourtant proches ne sont pas perceptibles depuis la gare. Le paysage de proximité du quartier gare revêt différents aspects. Les espaces verts publics (places, rues, parc) et les parcelles privées aux plantations arbustives offrent une présence végétale au cœur de la ville mais ne génèrent pas une véritable trame paysagère.

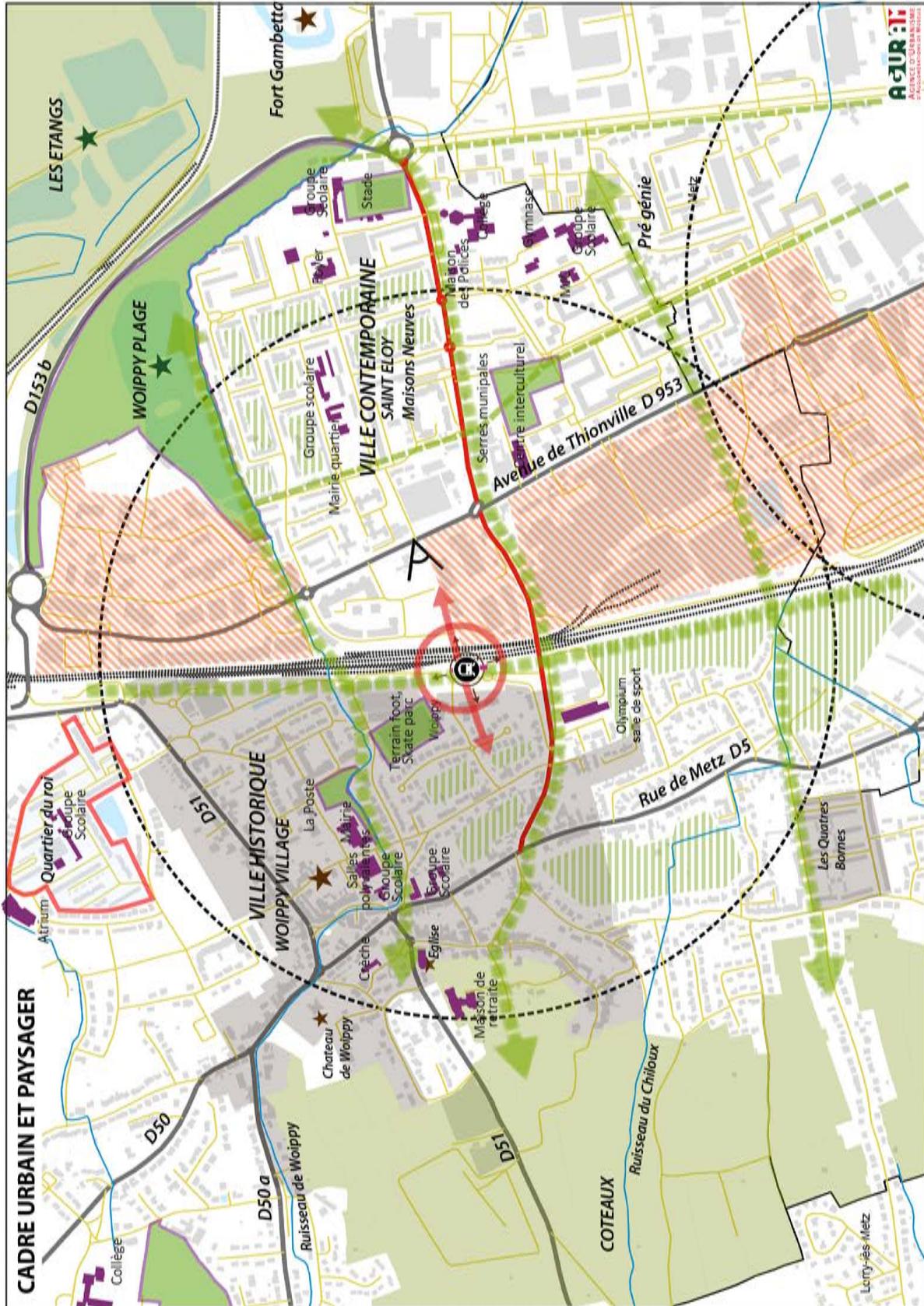
**OBJECTIF ET PRECONISATIONS :** Conforter la structure urbaine et paysagère de la commune pour renforcer son identité et son attractivité notamment en créant un véritable maillage vert qui invite à la découverte de la ville et de ses territoires.

- Repenser la gare au cœur de la ville par une structure urbaine qui affirme sa centralité
  - Constituer un quartier gare en vitrine de l'avenue de Thionville.
    - > Reconquérir le secteur est de la gare et fabriquer un bout de ville à l'articulation des deux entités urbaines de la commune.
  - Reconsidérer la gare comme lieu de centralité urbaine.
    - > Retrouver une identité au secteur de la gare comme lieu emblématique d'animation urbaine et de rassemblement au cœur de la ville.
- Conforter l'identité paysagère et urbaine de la ville et développer un maillage vert
  - Élaborer une réflexion globale de trame verte, qui associe tous les éléments du paysage public et privé : place, parc, jardin, rue, pour maintenir une biodiversité ordinaire au cœur de la ville.
  - Reconquérir les friches végétales aux abords des infrastructures ferroviaires et routières.
  - Faire de la gare un lieu de départ pour la découverte de la ville et de son territoire par la mise en place d'itinéraires spécifiques combinés à la trame verte du SCoTAM.
  - Requalifier l'avenue de Thionville par une vaste opération de renouvellement urbain qui préserve son patrimoine industriel et valorise les éléments architecturaux et paysagers remarquables du site.

Conforter la structure urbaine et paysagère de la commune pour renforcer son identité et son attractivité et créer véritable maillage verte qui invite à la découverte de la ville et de ses territoires en s'appuyant sur un quartier la gare plus accueillant.

Repenser la gare au cœur de la ville par une structure urbaine qui affirme sa centralité

-  Quartier gare, vitrine
-  Articulation / centralité urbaine
-  Conforter l'identité paysagère et urbaine de la ville et développer son maillage vert.
-  Principe maillage vert
-  Spot de départ
-  Entité patrimoniale
-  Enjeux de requalification urbaine
-  Parc / équipements
-  Maintenir une biodiversité urbaine
-  Grand paysage
-  Centre
-  Paysage patrimonial
-  paysage urbain
-  Paysage infrastructurel



**AGUR**  
 AGENCE D'URBANISME  
 A l'Appui des Aménagements Urbains

## ■ Espaces publics : Enjeux et Préconisations

/ **Enjeux : Réunir les deux entités urbaines de Woippy par un maillage de voirie et d'espace publics clairs et hiérarchisés. Imaginer une gare «biface» avec une place ouverte sur l'avenue de Thionville et les quartiers est.**

**CONSTATS :** Des espaces publics fragmentés, avec un maillage de voirie insuffisant et peu hiérarchisé. Une gare mono-face sans place représentative et porteuse d'identité et d'unité urbaine au cœur de la ville. Une gare isolée qui ne joue pas son rôle de trait d'union entre les espaces publics des quartiers est et ouest de Woippy.

- Une gare au centre de la commune mais isolée par une trame urbaine sectorisée par un réseau de voirie incomplet. En l'absence d'un maillage suffisant et d'une hiérarchie viaire claire, les espaces publics de la gare, bien que situés au centre de la commune, apparaissent comme isolés et à l'écart des quartiers est et ouest de la ville.
  - > **côté Ouest**, la desserte automobile de la gare n'est assurée que par des voies secondaires (rue de la Gare , rue Ferdinand Jungling ) qui ne facilitent pas la lisibilité de la station ni les connections avec le centre village.
  - > **côté Est**, la gare, coupée du quartier Saint-Eloy par la voie ferrée et une frange d'activité, n'est pas perceptible depuis l'avenue de Thionville, axe majeur de circulation et vitrine économique de la commune.
 De plus sans véritable place publique, la gare ne joue pas son rôle de polarité urbaine de rassemblement et d'espace public central représentatif et n'assure pas le lien entre les deux grandes entités urbaines est et ouest de la ville.
- Une conception des rues encore routière, peu propice aux modes doux piétons et vélos vers la gare. Les voies principales qui traversent la ville et maillent les quartiers présentent un aménagement encore très routier, où la place de la voiture domine l'espace public au détriment des espaces réservés aux modes doux. Le réseau secondaire des quartiers demeure également très fonctionnel, la voie de circulation et le stationnement omniprésents invitent peu à la déambulation urbaine. Dans ce contexte les aménagements du Mettis au cœur du quartier Saint-Eloy ont valeur d'exemples dans le partage de l'espace public en faveur des modes doux.
- Des équipements collectifs disséminés dans les quartiers et pas toujours mis en valeur dans l'espace public. Les équipements communaux et intercommunaux (mairie, salle Saint-Exupéry, écoles et collèges) sont peu lisibles et à l'écart des voiries principales. De même que la gare, ces édifices institutionnels ne sont pas réellement mis en valeur par un aménagement spécifique des espaces publics qui affirme leur statut d'équipements publics de la ville.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS :** Retisser une trame viaire hiérarchisée dans les quartiers, reconquérir et réorganiser les rues en faveur des piétons et des vélos autour d'une place de la Gare trait d'union de la ville. Concevoir un maillage d'espaces publics qui valorise les équipements communaux et affirme l'identité et la cohésion urbaine d'une ville unifiée.

- **Compléter et hiérarchiser la trame viaire autour d'une gare «biface» ouverte sur l'avenue de Thionville et les quartiers-est de Saint-Eloy/Pré-Génie.**
  - Compléter le maillage viaire des quartiers, hiérarchiser et clarifier la trame des espaces publics
    - > Compléter la trame urbaine de part et d'autre de l'avenue de Thionville pour mieux irriguer les quartiers
    - > Simplifier les circulations et assurer le bouclage des voiries entre la gare et le village historique.
  - Imaginer une gare biface ouverte sur l'avenue de Thionville avec une place centrale qui assure l'unification des deux grandes entités urbaines de Woippy.
  - Profiter de l'ouverture de la gare sur l'avenue de Thionville pour favoriser l'intermodalité autour de la gare :
    - > Développer et compléter l'offre de stationnement : dépose minute, parking relais, une station de bus
    - > Compléter la desserte deux roues en y intégrant des pistes cyclables
    - > Faire une place piétonne accueillante, ludique : éclairage, mobilier urbain, aire de jeux, etc...
- **Assurer dans les quartiers un partage équitable de l'espace public en faveur de modes doux.**
  - Repenser un réseau secondaire appropriable pour les riverains adaptés à la balade urbaine.
  - Développer les maillages piétons deux-roues depuis la gare vers les itinéraires de découverte du territoire naturel des coteaux, de la vallée de la Moselle et ses étangs.
- **Rendre lisible l'ensemble des équipements communaux par un maillage d'espaces publics qui affirme l'identité urbaine collective de la ville.**
  - Affirmer le statut institutionnel des édifices publics, aménager des places autour de ces équipements collectifs qui intègrent la voirie et confortent l'identité urbaine et collective de la ville.
  - Assurer la continuité des espaces publics depuis le centre gare vers tous les quartiers de la ville, particulièrement vers les quartiers-est de Saint-Eloy/Pré-Génie.









---

**Directeur de la publication:** Patricia Gout

**Etude réalisée par:**

Maël Tillard - mtillard@aguram.org

Fabien Soria - fsoria@aguram.org

André Morand - amorand@aguram.org

**Infographie, cartographie:**

Sébastien Dieudonné - sdieudonné@aguram.org

Patrick Moussler - pmoussler@aguram.org

**Crédits photos:** AGURAM

[www.aguram.org](http://www.aguram.org)

**AGURAM**  
AGENCE D'URBANISME  
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE  
Immeuble Ecotech / 3 rue Marconi / 57070 METZ /  
tél. : 03 87 21 99 00 / fax : 03 87 21 99 29 /  
[contact@aguram.org](mailto:contact@aguram.org) / [www.aguram.org](http://www.aguram.org)