AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

AGURAM

SCOTAM

Mars 2017

Valoriser et (re)composer les espaces Gare

Gare de Rombas-Clouange

Sommaire

1 Préambule 4

2 Une polarité urbaine structurante de la vallée de l'Orne 6

3 La gare au sein du réseau ferroviaire régional 7

4 Structuration urbaine et paysagère du quartier gare 11

5 Potentiels de mutation et projets 15

6 Intermodalité du quartier gare 16

7 Enjeux et Préconisations 18

En partenariat avec

Syndicat mixte du SCOTAM

Sommaire

1 Préambule 4

Contexte de l'étude

Objectifs

2 Rombas, une polarité structurante de la vallée de l'Orne 6

Un des six pôles urbains d'équilibre du SCoTAM

3 La gare de Rombas-Clouange au sein du réseau ferroviaire régional 7

Une aire d'attraction répartie sur quatre communes

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

4 Structuration urbaine et paysagère du quartier gare 11

Cadrage communal

Une gare à l'interface de polarités mais enclavée

Une expansion massive déconnectée du quartier gare

Un secteur gare urbanisé et marqué de son passé industriel

5 Potentiels de mutation et projets 15

Un potentiel de densification très fortement contraint et restreint

6 Intermodalité du quartier gare 16

Accessibilité par le réseau viaire

Stationnement

Accessibilité piétons

Accessibilité vélo

Synthèse et enjeux

7 Enjeux et Préconisations 18

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.

Rappel

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

/ Objectifs

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

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

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

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

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

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

Cible 5.2

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 :

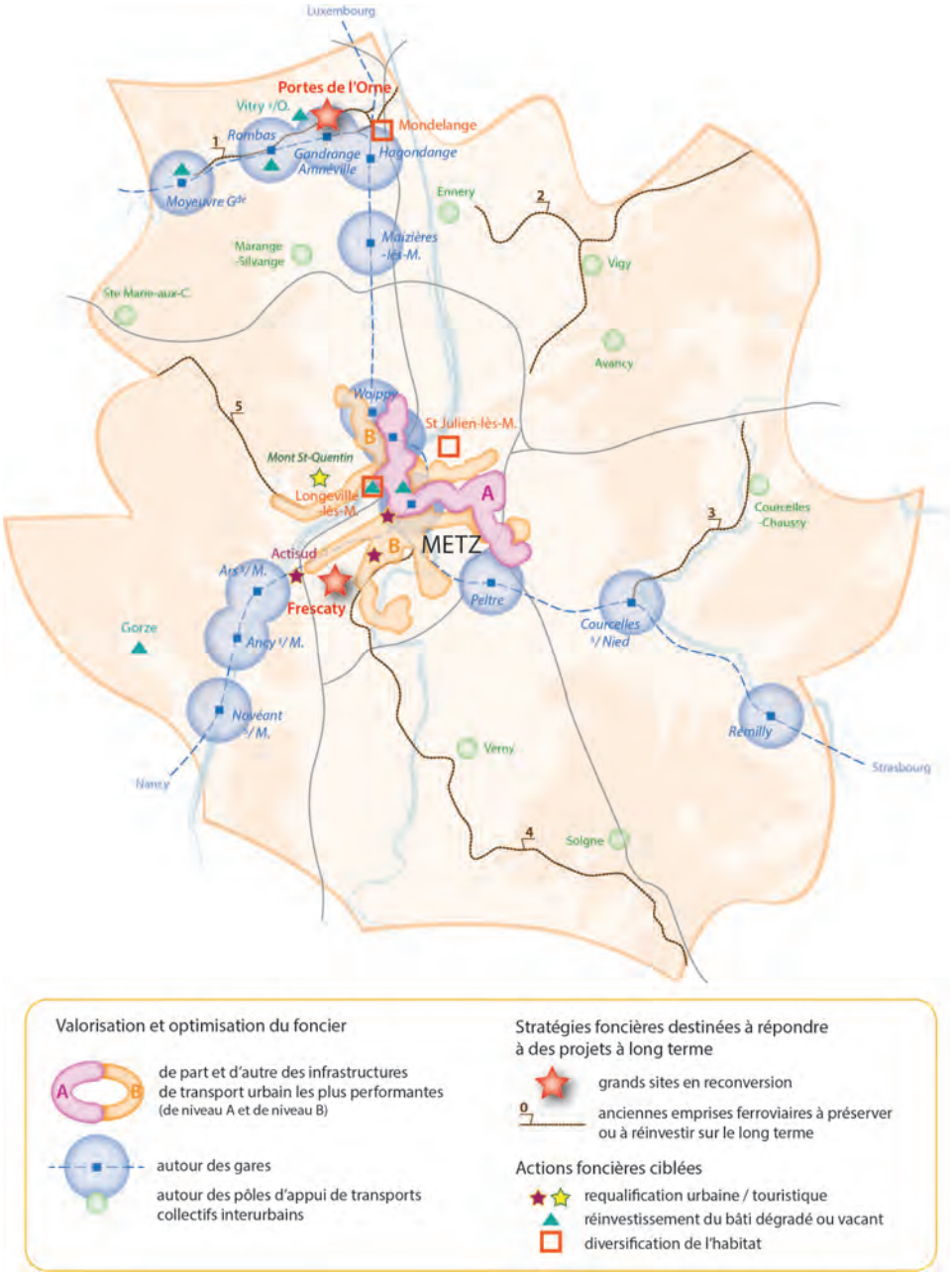
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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

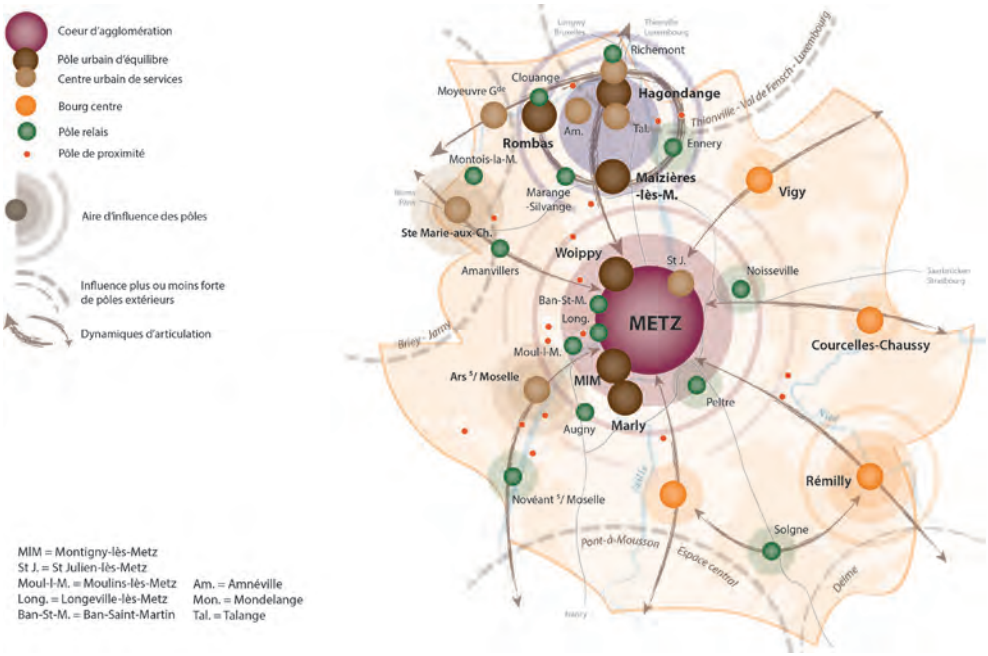


Rombas, une polarité urbaine structurante de la vallée de l'Orne

/ Un des six pôles urbains d'équilibre du SCoTAM

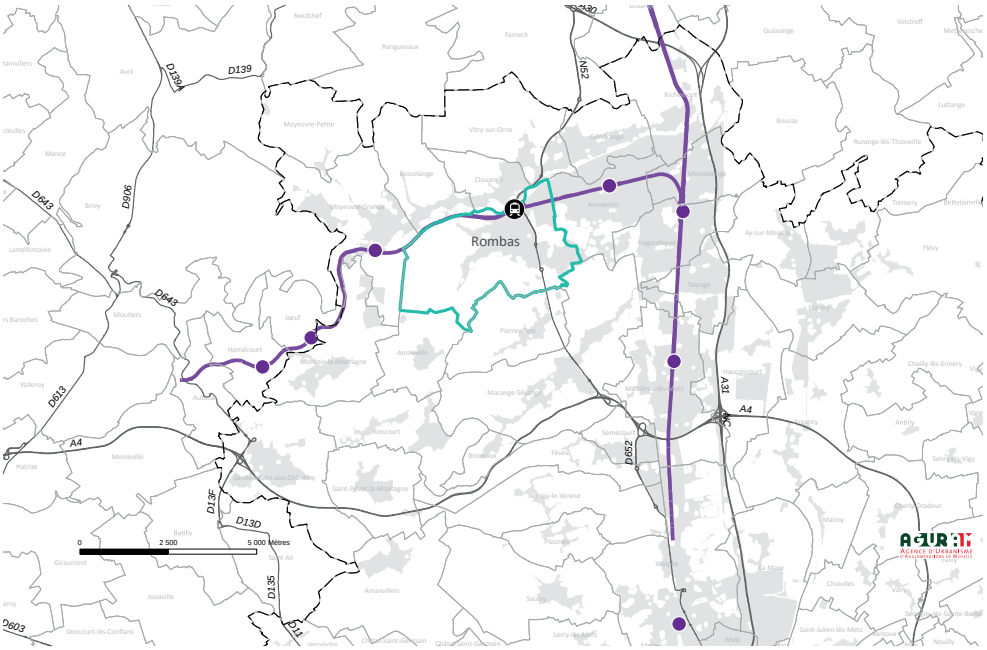
La commune de Rombas fait partie des 49 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

Identifié comme «pôle urbain d'équilibre», la polarité de Rombas participe fortement à la structuration du territoire, il s'agit du deuxième échelon de l'armature urbaine après l'échelon occupé par Metz. Doté 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.



› Armature urbaine du SCoTAM

Extrait DOO page 12



› Carte de situation

N

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014

La gare de Rombas-Clouange[1] au sein du réseau ferroviaire régional

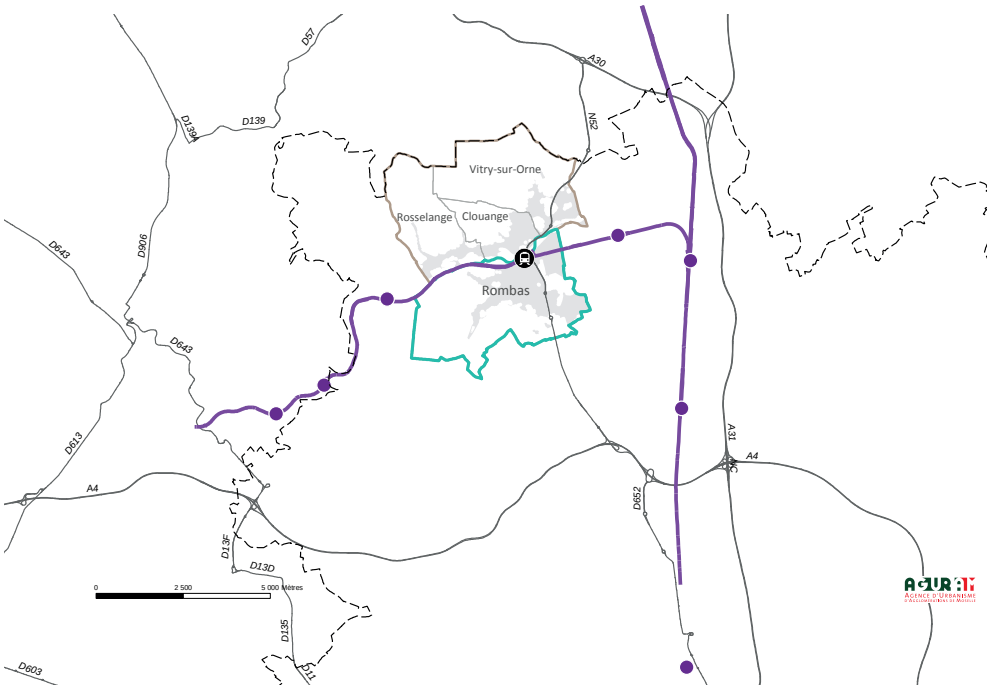
/ Une aire d'attraction répartie sur quatre communes

L'aire d'attraction théorique de la gare de Rombas-Clouange[2] regroupe 19 500 habitants répartis sur quatre communes dans un rayon d'environ 2,5 km. Cette aire d'attraction est donc à la fois compacte et dense.

> Aire d'attraction de la gare de Rombas-Clouange

Traitement et calcul AGURAM

Données SNCF / CRL, 2014

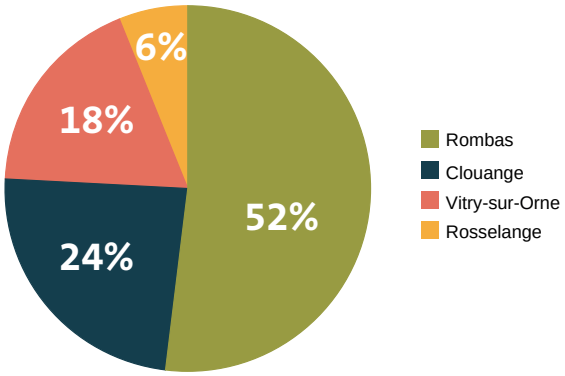


Deux raisons principales à cette faible étendue :

- la proximité de la gare de Moyeuvre-Grande, située à 4,8 km par la route,
- une offre beaucoup moins importante qu'Hagondange, et ne proposant que Metz ou Hagondange (correspondances vers Luxembourg) comme destinations attractives.

Commune de résidence des abonnés TER de l'aire d'attraction ayant Rombas-Clouange pour gare de domicile.

Données SNCF / CRL, 2014



[1] Par convention, nous parlerons ici de la gare de Rombas-Clouange, 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. En l'occurence, l'aire d'attraction regroupe 85% des abonnés. L'aire d'attraction est dite théorique, car la résidence d'abonnés n'est pas nécessairement effective dans chaque commune en 2014.

/ Une offre cadencée en très légère hausse

Depuis le cadencement de l'offre TER courant 2016, Rombas-Clouange est desservie quotidiennement (en semaine) par 25 trains[3] vers et depuis Hagondange. L'offre est en très légère croissance par rapport à 2015 (22 trains).

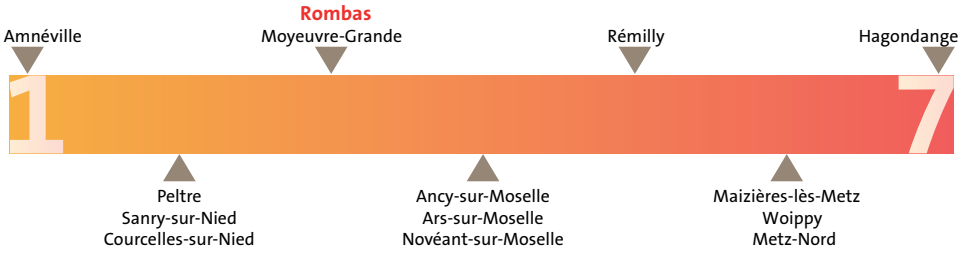
Seul 6 trains permettent un lien direct vers/depuis Metz, mais pratiquement toutes les circulations ferroviaires permettent une correspondance à Hagondange, limitée à 6, 7 ou 9 minutes. Il en va de même vers Luxembourg (mais aucune liaison directe). Dans ces conditions, il est probable que le cadencement aura peu d'effet sur la fréquentation (mais d'autres facteurs sont susceptibles d'avoir un impact : évolution de la demande vers Luxembourg, coût des carburants...), mais à l'avenir, le projet des Portes de l'Orne pourrait avoir un réel impact sur la fréquentation.

> Attractivité de l'offre projetée

Indice d'attractivité relative.

Au regard de l'accessibilité que cette offre permettra vers Metz, mais aussi vers le Luxembourg, Thionville et Nancy, Rombas-Clouange reste une gare relativement peu attractive à l'échelle du SCoTAM, comparée à Hagondange et Maizières-lès-Metz qui occupent la même place dans l'armature urbaine du SCoTAM.

Compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre 2016 (horaires et destination proposés en direct et en correspondance), Rombas-Clouange se situe sur une échelle d'attractivité relative[4] de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°5.



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

Concurrence de l'automobile et du réseau TIM.

- Automobile

Vers Metz, la comparaison des temps de parcours TER et automobile de gare à gare ne met en évidence aucun avantage net, ni pour le TER (20' à 30'), ni pour la voiture (23' à 28', Google Map). En heures de pointe cependant, l'avantage est au train, malgré les correspondances en gare d'Hagondange. C'est là le fait de l'encombrement chronique de l'A31 et des voies d'accès.

Vers Luxembourg, la situation est légèrement favorable à la voiture, sur le papier tout du moins: 50' à 1h05 en TER, contre 40' (heures creuses) à 60' ou plus en voiture (heures de pointe).

- Réseau TIM

Rombas est desservie par les lignes 48 et 50 du réseau routier interurbain TIM, passé sous compétence régionale le 1er janvier 2017. Plutôt qu'une concurrence, cette offre constitue un complément aux dessertes TER. Elle propose une desserte fine sur des itinéraires comparables, mais avec des temps de parcours très supérieurs : 1h15 pour rejoindre la gare routière de Metz avec la ligne 45, 50' avec la ligne 50.

[3] Données Conseil Régional de Lorraine.

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

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

Aucune enquête récente ne permet de proposer une véritable analyse des modalités de fréquentation de la gare de Rombas-Clouange. L'analyse se limitera donc aux quelques données disponibles.

> Fréquentation et motifs

La fréquentation moyenne 2014 de la gare de Rombas-Clouange est de 300 voyageurs entrants/sortants par jour[5]. C'est à cet égard une gare «intermédiaire» à l'échelle du SCoTAM, comparable à Woippy (350 voyageurs en 2014, mais le cadencement de 2016 a été très favorable à cette halte dont la fréquentation croît), et un peu supérieur à Ancy-sur-Moselle.

Concernant les motifs, la ventilation tarifaire des ventes de titres[6] TER/SNCF laisse apparaître une très forte majorité de déplacements pendulaires :

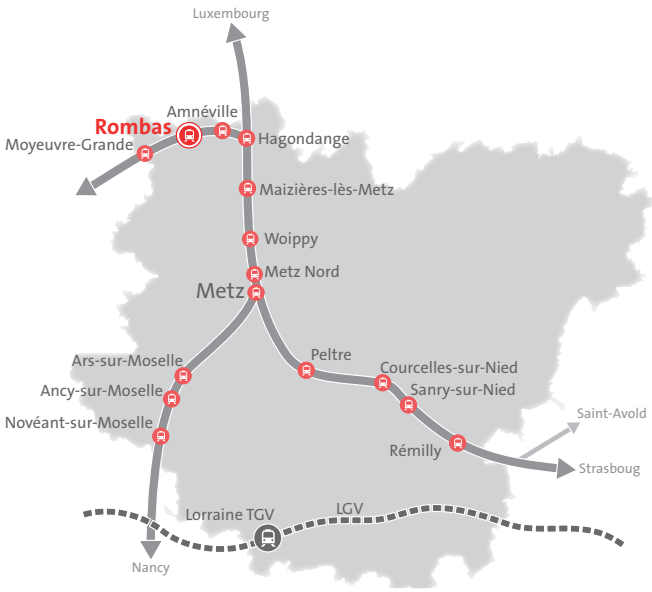
- 27% des voyages sont réalisés avec un abonnement scolaire, et 52% avec un abonnement normal (étudiants compris), il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail ou aux études (post bac),

- 20% sont réalisés avec un billet (titre unique) et peuvent être assimilés à des usagers occasionnels, a priori pour des motifs d'ordre privés-loisirs. Il s'agit du plus fort taux du SCoTAM (hors Metz-Ville), après Moyeuvre-Grande.

Cette situation diffère de la moyenne observée sur le SCoTAM, avec un poids beaucoup moins important des scolaires (moyenne de 31% pour les tarifs à l'échelle du SCoTAM), par définition captifs.

Ces quelques éléments semblent démontrer que, malgré les correspondances souvent nécessaires à Hagondange, Rombas-Clouange demeure une halte attractive (fréquentation) pour les non-captifs et les occasionnels.

> Situation



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

[6] Données SNCF ARISTOTE / FC12K, 2013.

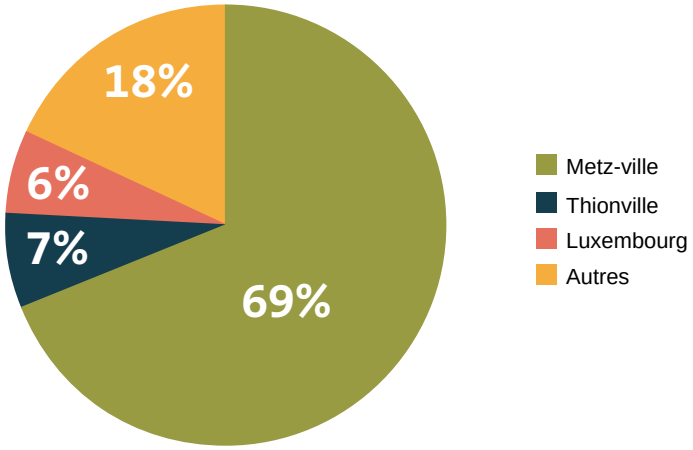
> Origine / destination des usagers :

- **Metz-Ville** constitue l'origine/destination dominante (69%) des voyageurs transitant par Rombas-Clouange.

- Malgré son attractivité évidente sur la population active de l'aire d'attraction, Luxembourg ne draîne que 6% des flux. Les correspondances à Hagondange en sont la cause.

De ce fait, on observe que beaucoup plus de résidents de l'aire d'attraction prennent le TER à Hagondange plutôt qu'à Rombas-Clouange.

- **Les autres destinations** restent globalement anecdotiques, à l'exception de Thionville, destination imposant comme Luxembourg une correspondance.



Origine ou destination des voyageurs en gare de Rombas-Clouange
Données ARISTOTE / FC12K, 2013

> Grandes caractéristiques de l'accessibilité multimodale :

Les modalités d'accès à la gare de Rombas-Clouange sont les suivantes :

- desserte directe par la RD 8 et l'axe rue de la Gare / rue Raymond Mondon, permettant de relier la gare depuis Rombas,

- proximité des accès à la RN 52 et à la RD 9 permettant l'accès depuis l'aire d'attraction, via le pont de la rue de Metz : Clouange, Rosselange et Vitry-sur-Orne,

- accès aux quartiers résidentiels et centre-ville de Rombas par le passage à niveau de la RD 8 / rue Raymond Mondon, situé à 350 mètres à pied. Pas de passerelle permettant l'accès piéton au secteur sud de la rue de Metz (Poincaré, Foch, Joffre),

- desserte par le réseau de transport interurbain départemental de la Moselle,

- absence d'aménagements cyclables connectés à la gare, mais un abri vélo fermé de 12 places est proposé.

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.

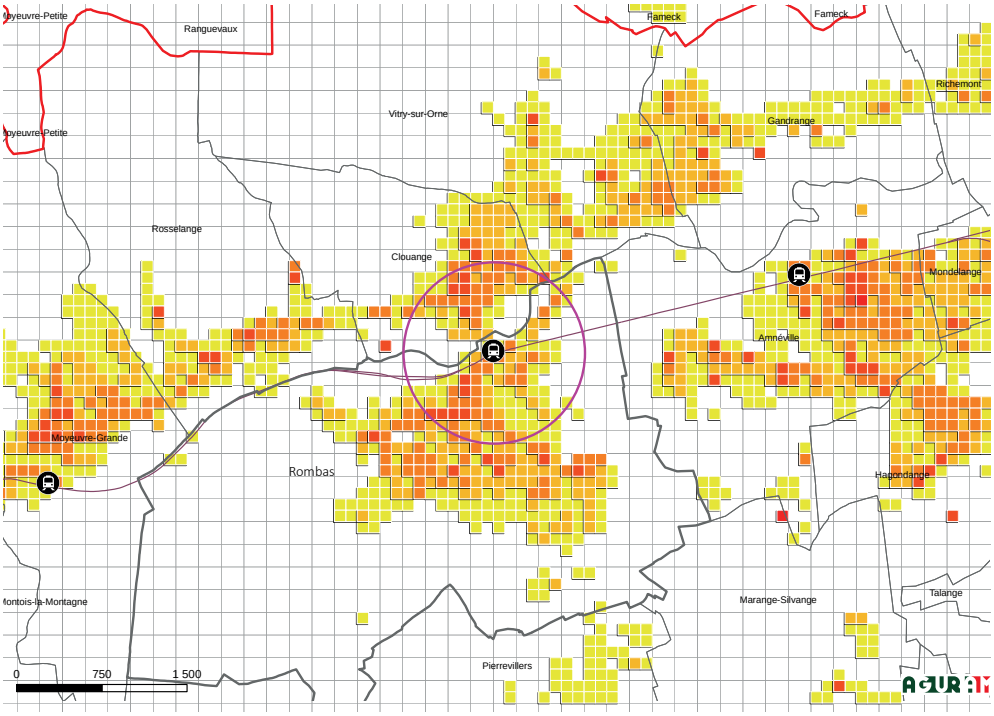
Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

/ Cadrage communal

Définition intensité urbaine

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

Situé au nord du ban communal de Rombas et débordant sur la commune de Clouange, le quartier gare accueille 37% de la population des deux communes et concentre 57% des emplois de Rombas et Clouange. Ce quartier accueille également 59% des entreprises des deux communes. En 2010, la population résidante du quartier gare était d'environ 5 115 habitants représentant une densité de population de 2 545 habitants/km². Le quartier gare est artificialisé à 76%.
Pour 50% 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 :

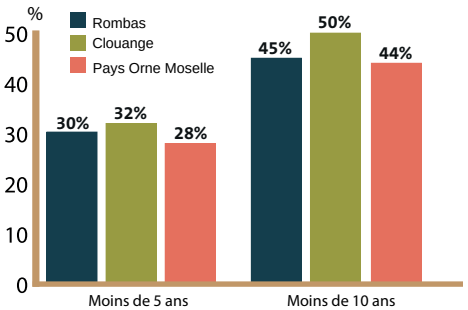
- Très faible
- Faible
- Moyen
- Forte
- Très forte

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014

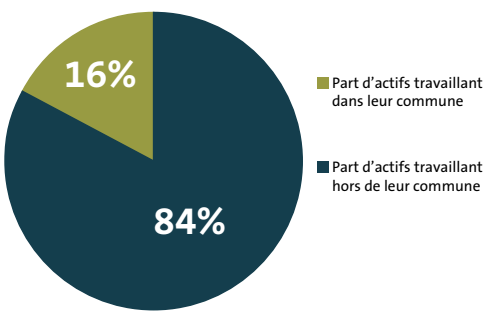
Avec 10 002 habitants en 2013, la commune de Rombas est l'une des principales communes de la Communauté de Communes du Pays Orne Moselle (CCPOM) en terme de poids de population (Clouange 3 798 habitants).
Le nombre d'habitants de ce pôle urbain d'équilibre du SCoTAM est relativement constant depuis plusieurs années. Entre 2008 et 2013, elle a enregistré une très légère diminution de sa population de 1,33% (soit -135 habitants) et cette stabilité s'explique pour partie par un solde naturel positif palliant un solde migratoire négatif, pour Clouange -2,7% (-106 habitants).
Parmi l'ensemble des actifs de la commune, 83% travaillent en dehors de la commune, respectivement sur les territoires de la Communauté de Communes du Pays Orne Moselle (31%), de la Communauté de Communes Rives de Moselle (18%), de Metz Métropole (15%) et du Grand-Duché du Luxembourg (12%). La commune de Clouange suit les mêmes tendances en terme de répartition des actifs.

Source : Insee, RP 2013

Emménagements récents



Localisation du lieu de travail des actifs de Rombas-Clouange



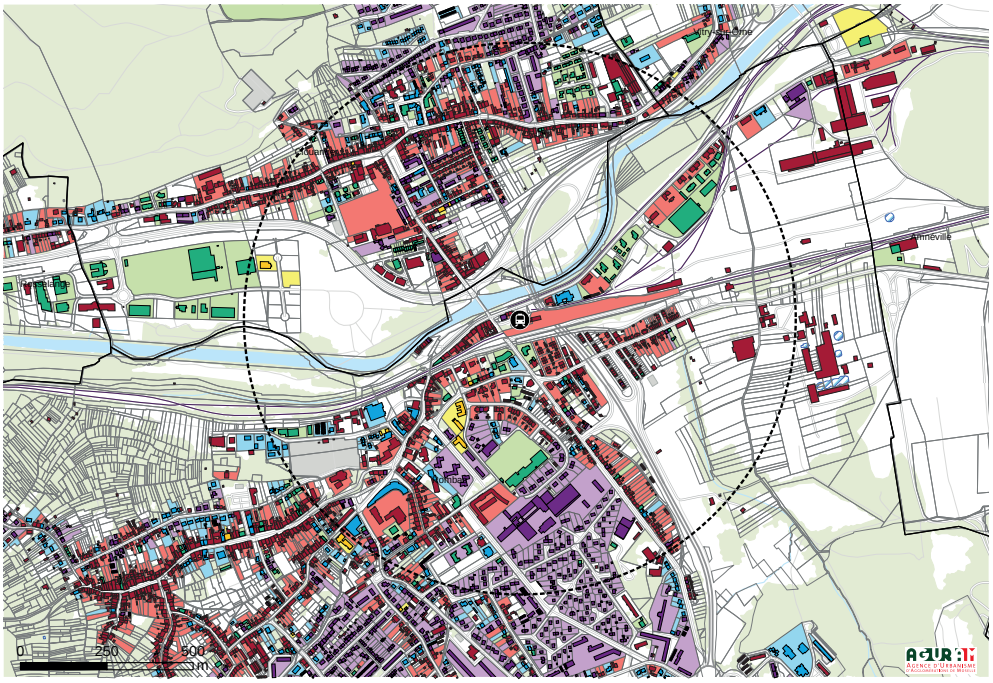
/ Une gare à l'interface de polarités mais enclavée

Le quartier gare englobe le nord du ban communal de Rombas, ainsi que le sud de la commune de Clouange. Ce périmètre de 800 mètres autour de la gare rassemble de nombreux équipements et services. Ceux-ci se concentrent de part et d'autre de la voie ferrée. Au nord, les commerces et services de proximité sont présents le long de la rue Clémenceau et de la rue Maréchal Joffre. Au sud de la voie ferrée, à la présence de linéaires commerciaux rue Raymond Mondon, rue de la Paix et rue de la Gare s'ajoute un grand nombre d'équipements.

Le périmètre du quartier gare intègre un grand nombre d'équipements et de services des communes de Rombas et de Clouange dont des équipements de services publics, administratifs (mairie, hôtel de police), culturels (médiathèque, espace culturel), éducatifs (groupe scolaire, cité scolaire), sportifs (gymnases, stade). Ces concentrations importantes confèrent un rôle de centralité pour le quartier gare avec la présence de deux polarités fortes et différentes. Malgré cette proximité, la gare reste enclavée de ces lieux d'animations en raison d'un maillage routier/ mode doux pénalisant et par la présence de coupures urbaines engendrés par l'Orne et la voie ferrée.

/ Une expansion massive déconnectée du quartier gare

Le paysage du quartier gare impactant les communes de Rombas et Clouange est emprunt des mutations opérées au cours du temps. Le quartier gare tel que le définit cette étude n'intègre que le village historique de Clouange, celui de Rombas est en dehors des 800 mètres. L'avènement industriel à la fin du 19ème siècle, avec la construction de l'usine a modifié profondément le paysage de ces communes. Les villages agricoles/viticoles se sont transformés en villes de l'aciérie moderne. Le développement de l'activité sidérurgique a généré un flux important de main d'œuvre nécessitant la construction de logements (cités ouvrières notamment), d'équipements (écoles, collège, lycée) et de services. Au sein du quartier gare, le paysage de la commune de Rombas a été profondément modifié avec l'accueil de nombreux équipements et de logements. Cette urbanisation a consommé une part importante du foncier autour de la gare. Les communes ont été contraintes à poursuivre leur développement au nord et au sud du quartier pénalisé à l'est et à l'ouest par la présence des sites sidérurgiques. Toutefois, ces dernières années plusieurs opérations d'habitat collectif ont été réalisées au sein du quartier gare (rue de l'usine, proximité RD 9/Lidl), en reconversion d'espaces déjà urbanisés.

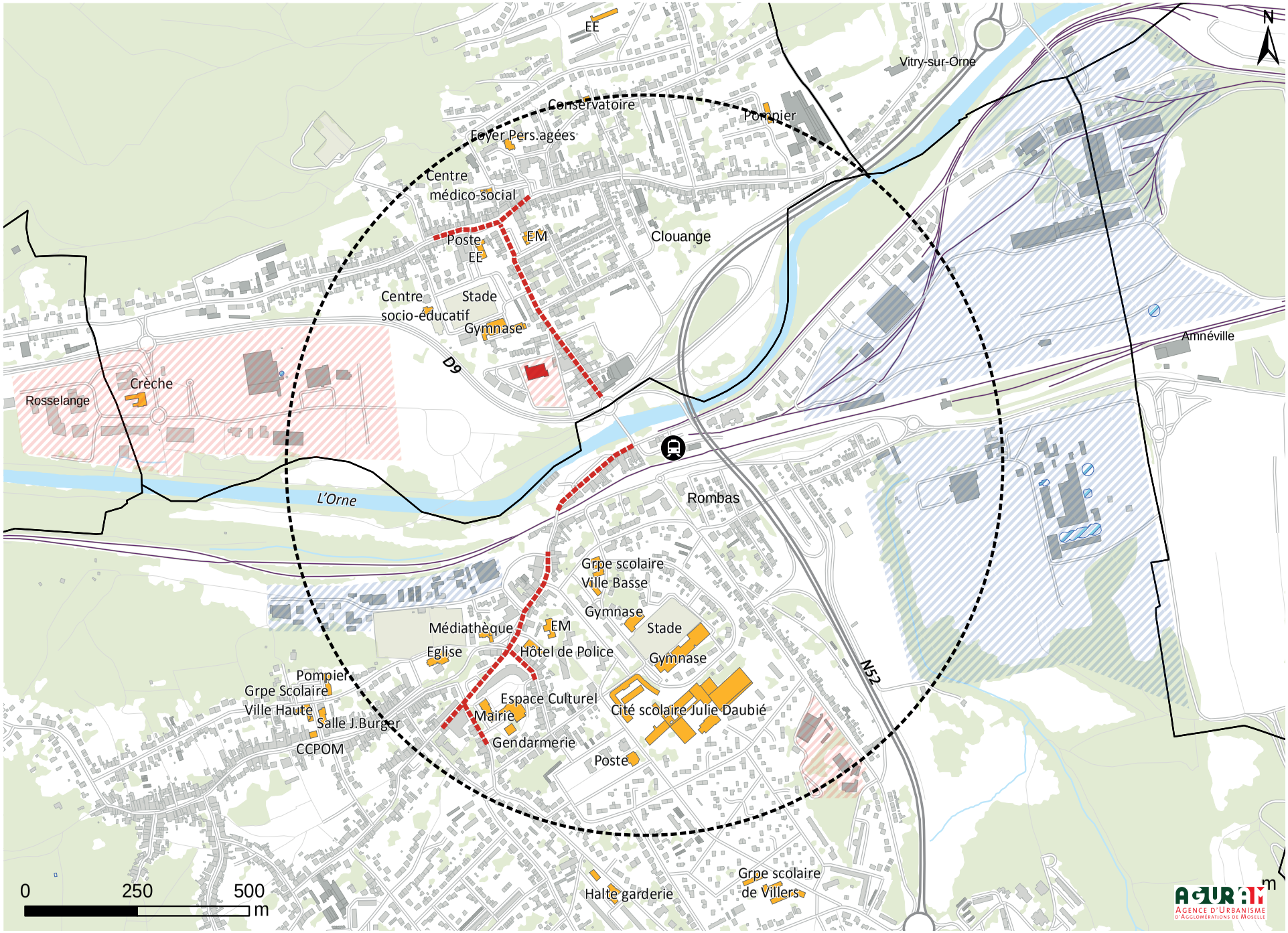


› Périodes de construction des bâtis

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

N

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012

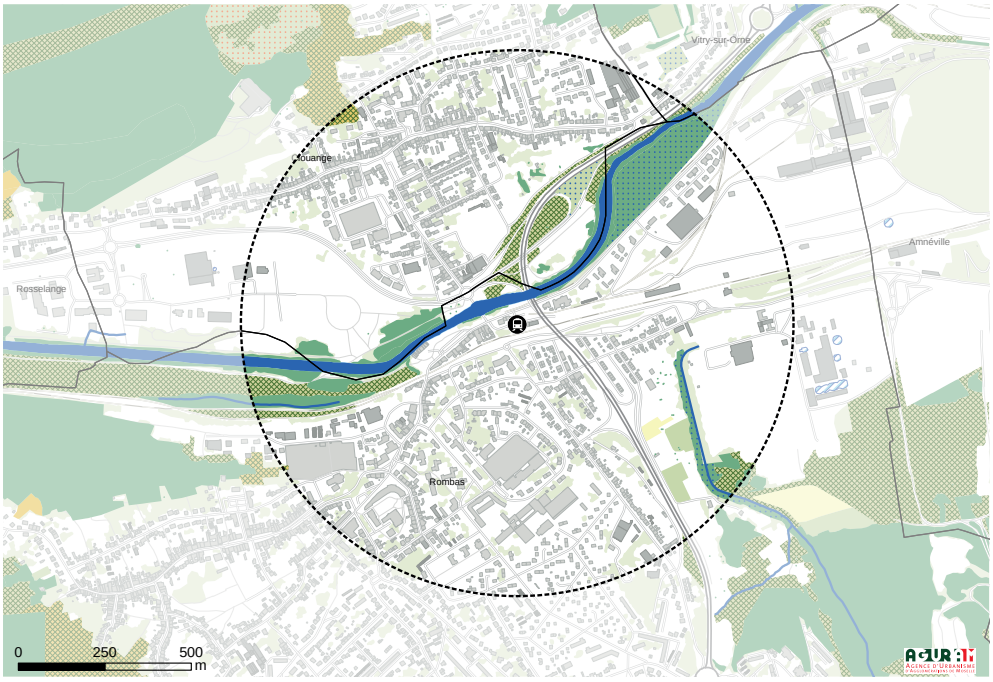

N
EE
Vitry-sur-Orne
Conservatoire
Pompier
Foyer Pers.agées
Centre
médico-social
Poste
EE
EM
Clouange
Centre
socio-éducatif
Stade
Gymnase
D9
Crèche
Rosselange
Amnéville
L'Orne
Rombas
Grpe scolaire
Ville Basse
Gymnase
Stade
Médiathèque
EM
Eglise
Hôtel de Police
Gymnase
N52
Pompier
Grpe Scolaire
Ville Haute
Salle J.Burger
CCPOM
Espace Culturel
Mairie
Gendarmerie
Cité scolaire Julie Daubié
Poste
Halte garderie
Grpe scolaire
de Villers
0
250
500
m
AGURAM
Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle

/ Un secteur gare urbanisé et marqué par son passé industriel

Cette ancienne vallée industrielle s'encaissant dans le plateau lorrain, s'inscrit dans les grands paysages de la vallée de l'Orne. Ses coteaux boisés dominent le quartier gare de Rombas-Clouange et offrent aux habitants des espaces de promenades et de loisirs. Le paysage de proximité du quartier gare est principalement marqué par la renaturation des rives de l'Orne reconquis sur les friches sidérurgiques.

Artificialisés à 76%, les espaces naturels au sein du quartier gare se concentrent majoritairement le long des berges de l'Orne et à l'est de la RN 52 à proximité de l'ancienne usine. Ces espaces se complètent des quelques espaces verts communaux (parc, square) et des jardins privés ou partagés.

Si le passé sidérurgique marque encore fortement le paysage et le sous-sol (pollution) des communes et du quartier gare, le paysage est également fortement impacté par la présence d'infrastructures : ferroviaire et surtout routière (RN 52 et RD 9).

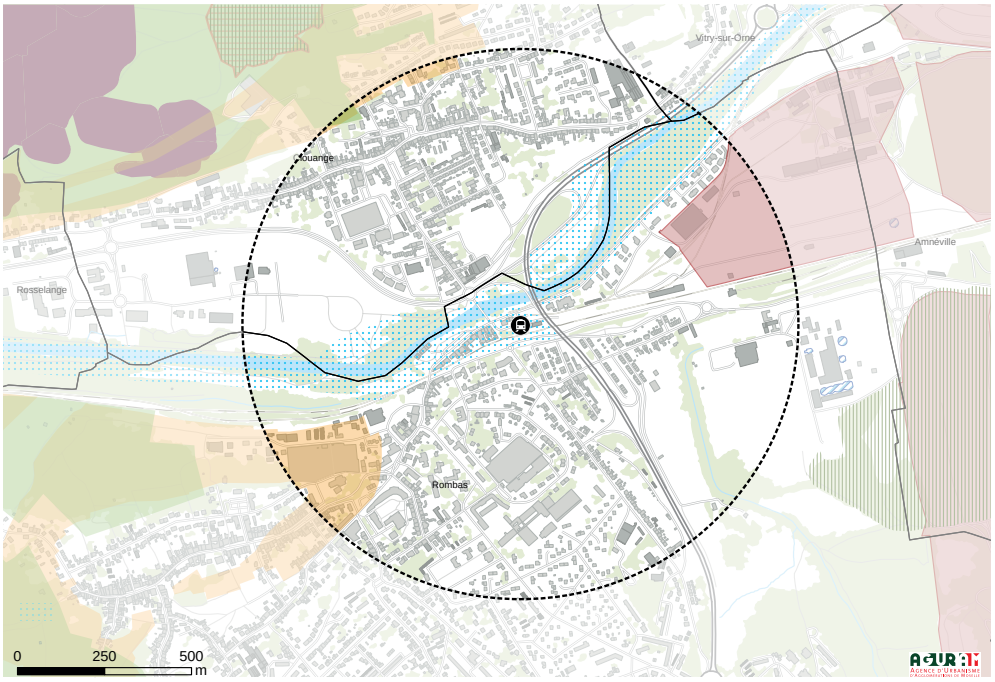


› Environnement

- Zone tampon de 800 mètres
- Corridor
- Gite chiroptères
- Gite 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

N

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
ONAS / IGN - BDTOPO



› Mesures de protection et risques

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- ZNIEFF 1
- ZNIEFF 2
- Espace naturel sensible (ENS)
- Aléas inondation
- Aléas surface minier
- Aléas mouvement de terrain

N

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014

Potentiels de mutation et projets

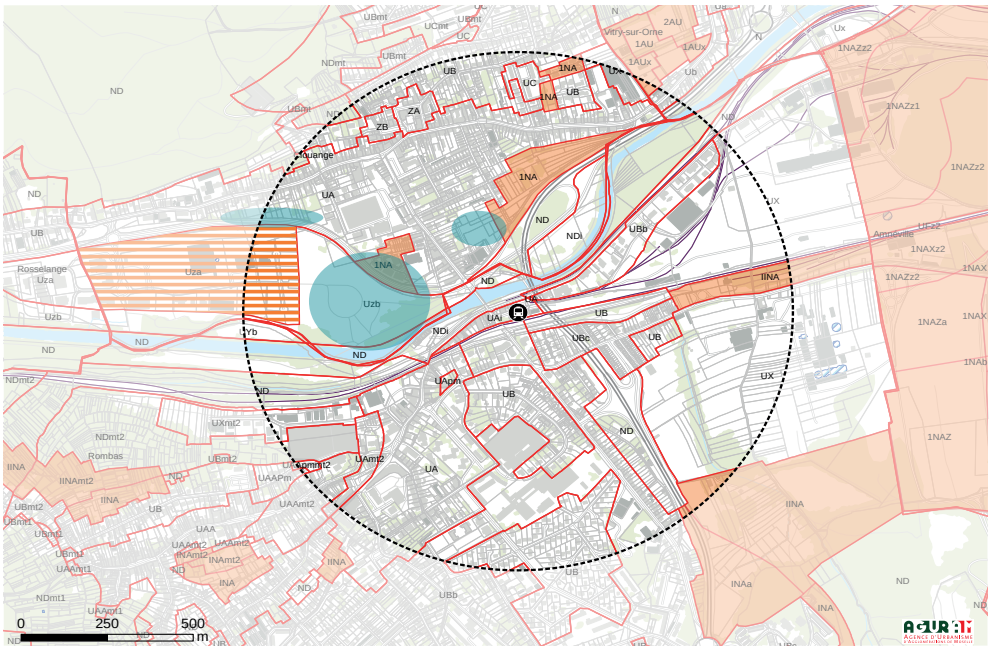
/ Un potentiel de densification très fortement contraint et restreint

Le quartier gare s'est principalement développé jusqu'aux années 70 urbanisant la quasi-totalité de cet espace. Celui-ci se partage aujourd'hui entre zones urbaines, zones d'activités et site sidérurgique. Artificialisé à plus de 75%, le secteur gare offre encore des possibilités de développement. En effet, en dehors des possibilités offertes par la reconversion des sites industriels, la commune de Clouange dispose de quelques secteurs pouvant être mobilisés et identifiés dans son document de planification. A contrario, le développement du quartier gare sur le secteur de Rombas est très restreint et se limite à une optimisation des terrains et/ou bâtis en mutation et à la reconversion du site Usinor encore en activité. Pour le quartier gare, le principal enjeu repose sur le devenir et la remobilisation du foncier du site sidérurgique Usinor et sur le projet des Portes de l'Orne-Amont (83 ha). L'intégration du site Usinor au quartier gare (et plus largement au tissu urbain de la commune) est essentiel et nécessite le traitement de la coupure urbaine générée par la RN 52. Si le devenir de ce site est encore incertain, le projet des Portes de l'Orne-Amont est aujourd'hui plus avancé. Situé à proximité immédiate du quartier gare, la requalification de cet ancien site sidérurgique (opération mixte avec 2 000 logements et des activités) aura un impact sur le quartier gare.

› Zonages POS/PLU

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

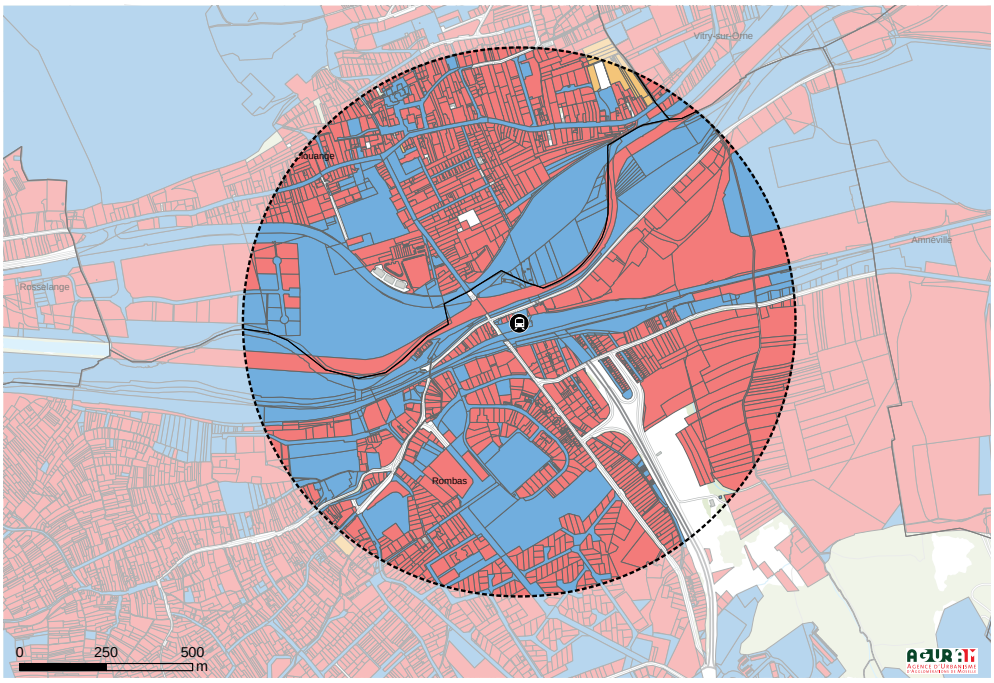
Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012



› 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

Au regard de la faible fréquentation de la gare, de sa localisation et de la configuration des lieux, il est à noter les éléments suivants :

/ Accessibilité par le réseau viaire

La gare tourne le dos à Rombas, mais fait face à Clouange. Elle demeure cependant facilement accessible par la route :

- desserte directe par la RD 8 et l'axe rue de la Gare / rue Raymond Mondon, permettant de relier la gare depuis Rombas,
- proximité immédiate de la RN 52 et de la RD 9 permettant l'accès depuis l'aire d'attraction, via le pont de la rue de Metz pour desservir Clouange, Rosselange et Vitry-sur-Orne.

/ Stationnement

La capacité de stationnement est aujourd'hui suffisante, quoique l'occupation du parc s'approche de sa capacité maximale (environ 50 places). L'environnement immédiat de la gare ne présente pas d'emprise foncière permettant d'imaginer un accroissement de la capacité. Les aménagements (revêtement des sols, marquage des places) sont qualitatifs.

Le parking de la halte ferroviaire de Rombas-Clouange, une capacité tout juste suffisante, pour cet équipement plutôt qualitatif – Doc. Aguram

/ Accessibilité piétons

La halte est séparée des quartiers résidentiels de Rombas par le faisceau de voies. En l'absence de passerelle, les piétons doivent emprunter le passage à niveau situé 350 mètres en amont, au croisement des voies ferrées et de la RD 8 / rue Raymond Mondon.
Même si une majorité des usagers semble rejoindre et quitter la gare à pied, cette situation est certainement un frein important au confort des usagers et au rayonnement de l'offre TER en gare de Rombas-Clouange.

/ Accessibilité vélo

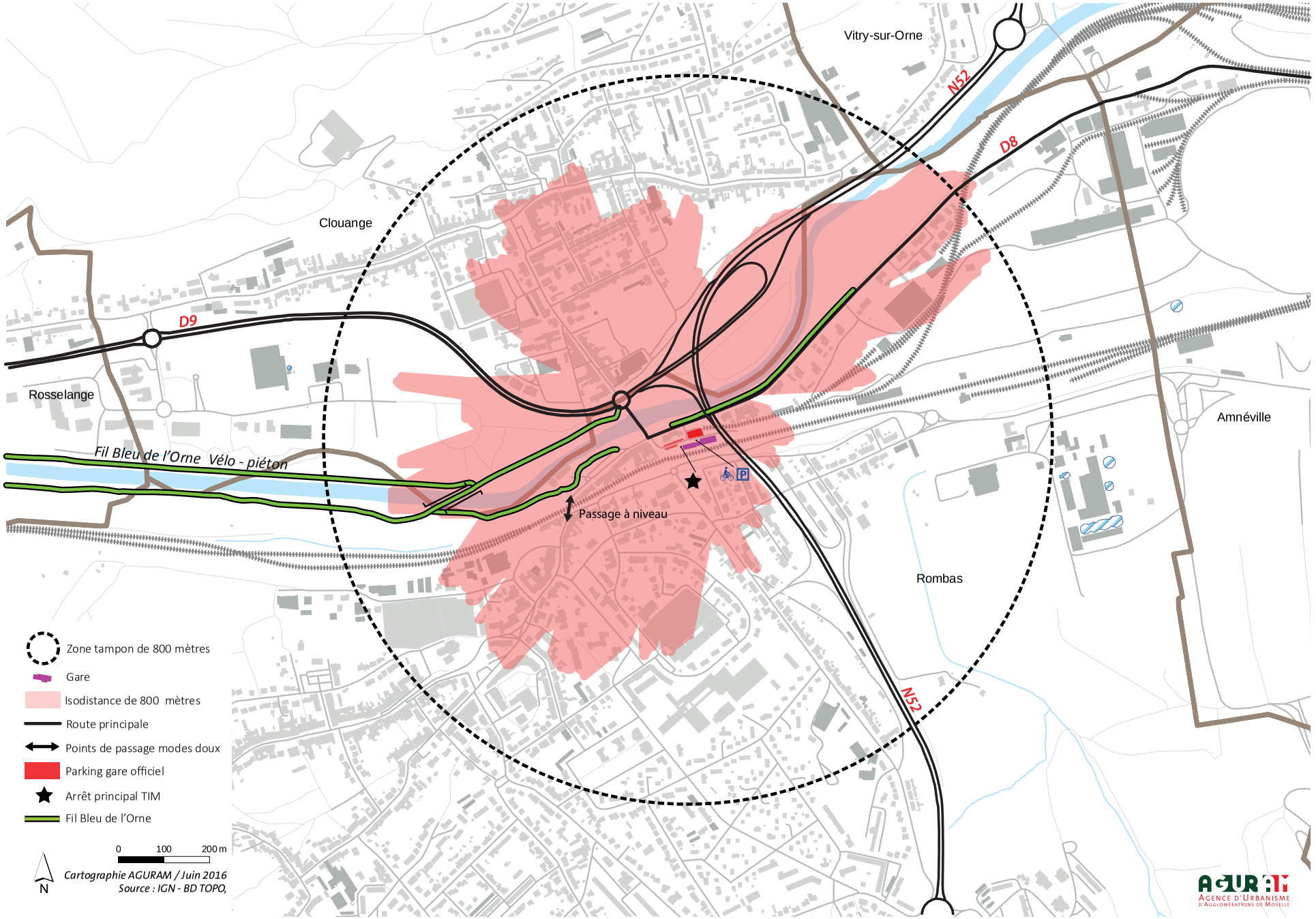
Dans un contexte où l'accès piéton est allongé par la configuration des lieux et où le parc de stationnement s'approche de la saturation, le vélo constitue une alternative crédible, même si le relief est marqué. Le développement et l'engouement pour les vélos électriques faciliterait son usage au quotidien. L'abri vélo mis à disposition est qualitatif (fermé / sécurisé et protégé) et capacitaire suffisant : 12 places.
Il reste, semble-t-il, peu utilisé (3 vélos présents lors des visites).

L'abri vélo : qualitatif, mais encore peu utilisé – Doc. Aguram

/ Synthèse et enjeux

Du fait de la consistance de l'offre à Rombas-Clouange et de la proximité des gares encadrantes de Moyeuvre-Grande et Hagondange-Gandrange, il est raisonnable d'imaginer une croissance modérée de la fréquentation de la halte à court / moyen terme, sous réserve de l'intervention d'autres facteurs (coût de l'énergie) ou d'un développement rapide des Portes de l'Orne.
En tout état de cause, l'aire d'attraction ne devrait pas s'étendre.
Cette évolution ne pousse pas à remettre en question les conditions actuelles d'accès à la gare :

- amélioration, à l'occasion de travaux de voirie ou d'aménagements urbains, de la qualité et du fléchage des cheminements vélo,
- réflexion sur l'opportunité et la faisabilité d'une passerelle piétonne permettant l'accès à la halte depuis la rue de Metz permettant un accès plus direct et rapide depuis les quartiers résidentiels voisins,
- dans le cadre d'une éventuelle desserte TC urbains à l'échelle de la Communauté de Communes du Pays Orne Moselle, réflexion sur des liaisons (transport à la demande, navette, ligne régulière) spécifiques vers et depuis les quartiers résidentiels de Rombas, voire de Rosselange et Clouange.


Vitry-sur-Orne
N52
D8
Clouange
D9
Rosselange
Fil Bleu de l'Orne Vélo - piéton
Passage à niveau
Amnéville
Rombas
N52
Zone tampon de 800 mètres
Gare
Isodistance de 800 mètres
Route principale
Points de passage modes doux
Parking gare officiel
Arrêt principal TIM
Fil Bleu de l'Orne
0 100 200 m
N
Cartographie AGURAM / Juin 2016
Source : IGN - BD TOPO,
AGURAM
Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle

/ Enjeux : Développer l'accessibilité multimodale d'une gare à l'articulation des infrastructures des communes de Rombas et Clouange. Faciliter l'usage des modes doux et réduire des coupures urbaines et infrastructurelles.

CONSTATS : Une gare le long de l'Orne à la charnière des communes de Rombas et Clouange et de la connexion des routes départementales (D47, D8, D9), avec la VR52. Une liaison des centres-villes à la gare contrainte par deux passages obligés : depuis Rombas par le passage à niveau de la rue de la Gare et depuis Clouange par le pont de l'Orne, rue de Metz. Une accessibilité à la gare en mode doux fortement conditionnée par la géographie et les infrastructures existantes.

- Une accessibilité à la gare de Rombas-Clouange contrainte par la géographie et les infrastructures. Positionnée entre l'Orne et le faisceau ferré, la gare de Rombas/Clouange est desservie par la RD 8 (rue de l'Usine entre Rombas et Amnéville). La relation avec les centres villes de Rombas et de Clouange depuis la RD8 vers Rombas est conditionnée par le passage à niveau de la rue de la Gare et vers Clouange par le pont de franchissement de l'Orne, rue de Metz. Par contre, la RD 8 offre à la gare une desserte apaisée à l'écart des circulations de transit du grand territoire engendrées par la connexion entre les routes départementales 47 et 9 de part et d'autre de l'Orne avec la VR 52. L'accès routier à la gare depuis le passage de la Marne situé sur la commune de Rombas impose de traverser le centre-ville en raison des sens de circulation contraignants.

- Des aires de stationnement suffisantes et un dépose-minute sécurisant. L'offre de stationnement de la gare semble répondre aux besoins actuels de fréquentation et l'aménagement de la place de la Gare par une circulation en boucle assure le dépose-minute dans de bonnes conditions de sécurité.

- Une vocation de pôle d'échange intermodal à développer. La gare routière des transports interurbains dessert la gare de voyageurs de Rombas, formant un pôle d'échange intermodal. Mais la ligne 4 du réseau interurbain qui dessert la gare en complément du service TER génère peu de correspondances avec le train, ce qui n'engendre pas d'échanges intermodaux entre ces réseaux de transports collectifs.

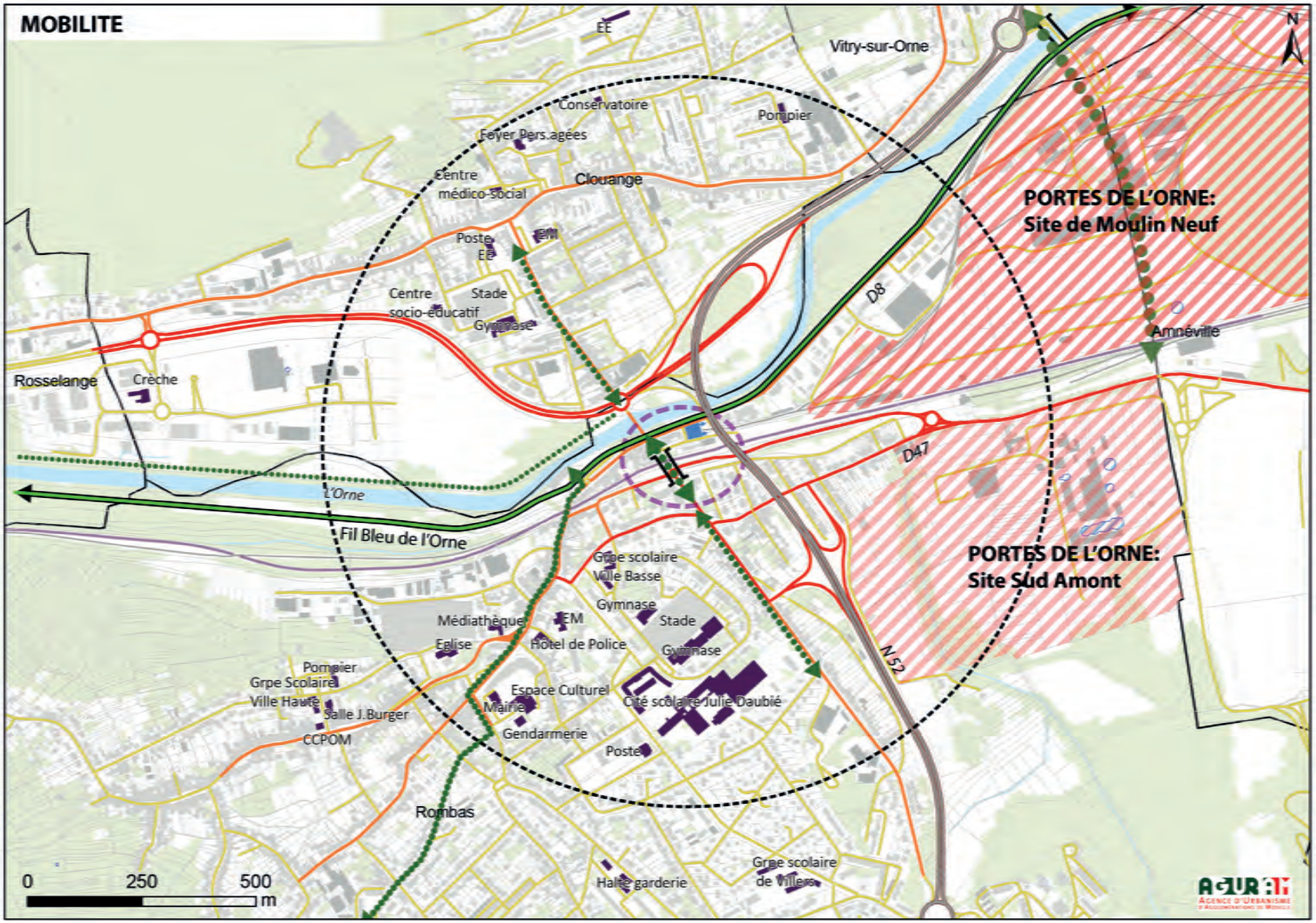
- Une bonne accessibilité théorique à la gare pour les modes doux. La desserte théorique de la gare pour les piétons (isodistance) semble relativement bonne puisqu'il semble possible de se rendre au centre-ville depuis la gare en moins de 10 minutes à pied. En revanche, les secteurs pavillonnaires (lôtissements) ne s'inscrivent pas dans ce périmètre. La plupart des abonnés viennent à pied à la gare, mais peu à vélo en l'absence d'un véritable maillage cyclable, pourtant la gare dispose d'un abri sécurisé pour le stationnement vélo.

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

▪ **Faciliter les accès de part et d'autre de la gare pour les modes doux (partage de la voirie)**
- Concevoir un maillage cohérent de pistes cyclables connectées à la gare, en relation avec le prolongement de la voie verte du Fil bleu des berges de l'Orne (depuis Valleroy, elle traverse les communes d'Auboué, Homécourt, Joeuf en Meurthe-et-Moselle, puis celles de Rombas,
- Réfléchir à l'opportunité de réaliser une passerelle dans le prolongement de la rue de Metz permettant un accès plus direct depuis le centre-ville de Rombas et ses équipements scolaires et sportifs.

▪ **Ajuster les capacités de stationnement à l'évolution de la fréquentation**
- Prévoir l'adaptation de l'aire de stationnement existante (si besoin) à une augmentation potentielle de la fréquentation de la gare.

▪ **Promouvoir l'intermodalité entre les TC et le train et proposer une alternative TC aux modes individuels (motorisés ou non) adaptée aux besoins à l'échelle de la CCPOM**
- Développer un réseau TC urbain desservant la gare de Rombas et coordonnée avec les gares encadrantes de Joeuf à Hagondange,
- En alternative, proposer des services spécifiques du type navette-gare régulière ou à la demande depuis les quartiers résidentiels de Rombas, Clouange, voire de Rosselange.



Maintenir l'attractivité de la gare et promouvoir sa fréquentation

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

- Voie primaire
- Voie secondaire
- Voie tertiaire
- Principes de bouclage modes doux
- Piste cyclable / Voie verte (Fil Bleu)
- Principes de passage modes doux

Promouvoir l'intermodalité entre les TC et le train

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

- Parking existant

- Friche industrielle Projet Porte de l'Orne

Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

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

CONSTATS : Un territoire contraint par sa géographie et son passé sidérurgique, un réseau d'infrastructures ferroviaire et routières qui impacte la constructibilité du quartier gare. Peu d'opportunités foncières à proximité de la gare, mais un potentiel de densification à rechercher, dans l'enveloppe urbaine et sur les sites de renouvellement urbain des Portes de l'Orne.

- Un potentiel foncier conditionné à une géographie contraignante et à un réseau de voiries. La gare de Rombas-Clouange et son faisceau ferroviaire se positionne dans le fond de la vallée inondable de l'Orne au droit du pont (rue de Metz) reliant Clouange à Rombas. Située directement le long de l'Orne, la gare se positionne à l'interface des villes de Rombas et de Clouange. Le quartier gare se confronte aux contraintes géographiques du site de la vallée de l'Orne d'un héritage industriel sidérurgique en total reconversion. De plus, l'évolution du réseau de voiries départementales dans une configuration très routière (2x2 voies) avec les vastes échangeurs entre la VR 52, la RD 9 et la RD 47 a également impacté le potentiel foncier du secteur de la gare.

- De nombreuses contraintes impactent le territoire et limitent son potentiel foncier. Rombas et Clouange présentent à l'instar des communes de la vallée de l'Orne de nombreuses contraintes et servitudes qui limitent leur développement : risques d'inondations de la vallée de l'Orne, de mouvements de terrains, ICPE diverses, sols pollués, crassiers d'anciennes activités sidérurgiques. De plus, de nombreuses servitudes d'utilité publique impactent son territoire (servitude forestière sur les plateaux de part et d'autre de la vallée) et son potentiel foncier.

- Une zone urbaine qui dépasse le rayon des 800 mètres autour de la gare. Les zones urbanisées dépassent largement le rayon des 800 mètres autour de la gare, et n'offrent que peu de foncier disponible. Quelques parcelles en frange des infrastructures sur la commune de Clouange ainsi que des terrains issus de la mutation d'anciennes activités sidérurgiques sur la commune de Rombas offrent encore un potentiel de densification urbaine.

- Une gare au tissu hétérogène qui offre encore quelques possibilités de densification. Les centres historiques de Rombas et Clouange présentent des tissus relativement denses (de 2 à 4 niveaux) au regard des cités ouvrières et des quartiers d'habitat individuel qui les entourent (de 1 à 2 niveaux); ils mêlent à la fois leurs équipements publics (mairie, église, école, collège, lycée, maison de retraite) et des opérations d'habitats collectifs. Le quartier gare présente un tissu relativement hétérogène qui offre encore des possibilités de renouvellement et de densification urbaine : mutation des occupations bâties peu denses, utilisation des dents creuses à exploiter.

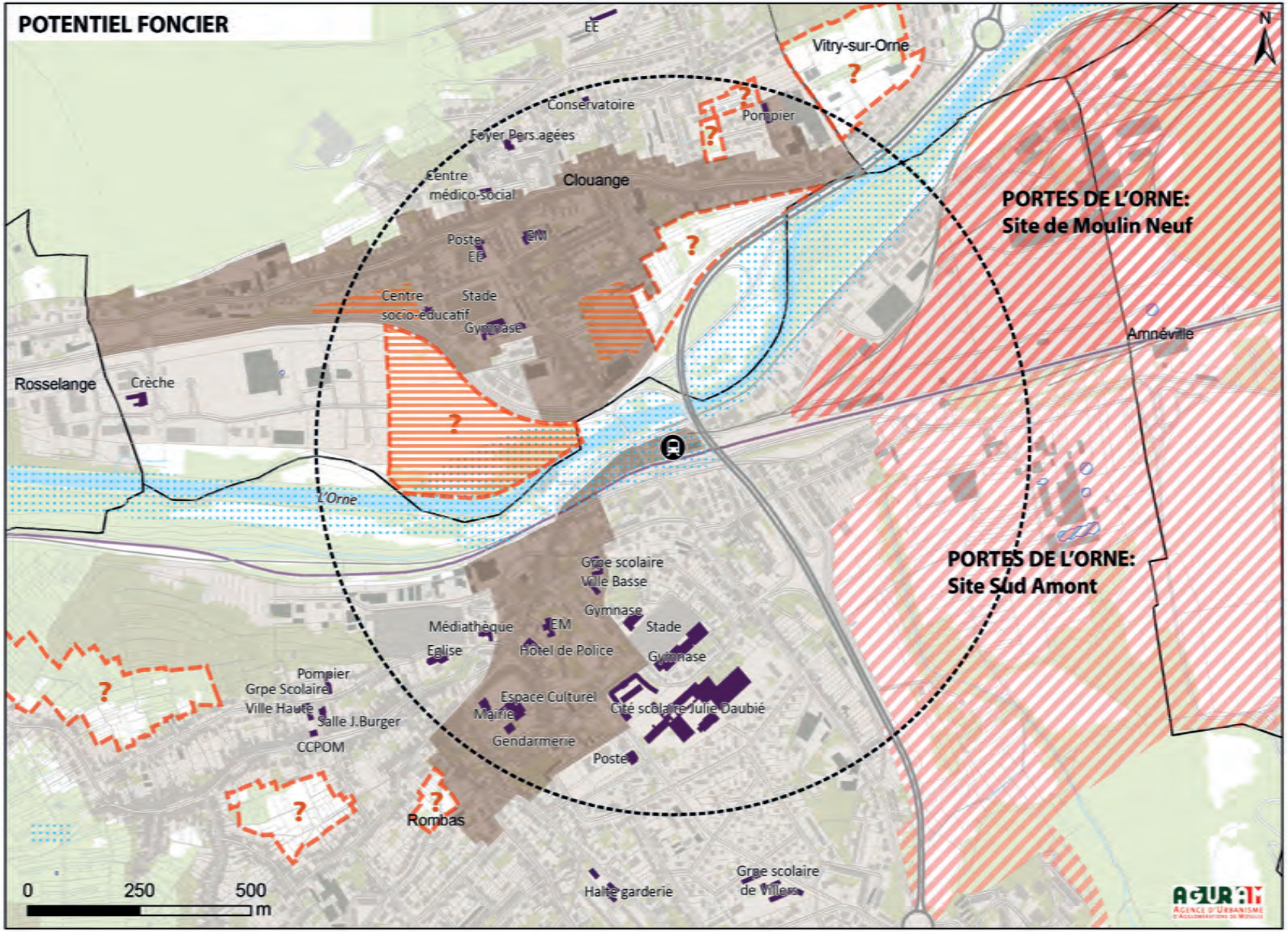
- En continuité du centre et des cités ouvrières, l'habitat pavillonnaire gagne les côteaux. Autour du centre-ville, la commune s'est développée principalement par des cités ouvrières. Cette urbanisation s'est poursuivie plus récemment sur les hauteurs des communes par un tissu pavillonnaire moins dense. Outre les zones d'extensions, le potentiel foncier et de densification des communes se limite aux secteurs industriels en mutations de la vallée de l'Orne et aux dents creuses à identifier dans les tissus hétérogènes des zones urbaines existantes.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Conforter le quartier de la gare et rechercher des opportunités de densification dans les secteurs hétérogènes autour de la gare et du centre-ville en frange des cités et des anciennes activités industrielles.

▪ **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein des centres-villes hétérogènes**
- 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 quant aux mutations d'activités potentielles autour de la gare.

▪ **Déterminer les parcelles et secteurs urbanisables dans l'enveloppe urbaine de la commune**
- Finaliser l'urbanisation au sein des secteurs de développement en cours.
- Repérer les friches ou bâti dégradés en vue d'élaborer des opérations de rénovation immobilière.
- Identifier les dents creuses et les cœurs d'îlots potentiellement urbanisables.

▪ **Accompagner la reconversion des friches industrielles des portes de l'Orne**
- Proposer un renouvellement urbain du site des Portes de l'Orne qui opère une couture urbaine avec les centres-villes proches de Rombas et Clouange.
- Réinterroger le potentiel de développement urbain au sein des communes et notamment de Clouange : temporalité (phasage) des projets de développement en lien avec le projet Moulin Neuf, programmation urbaine complémentaire et non concurrentielle entre les projets.



Conforter le quartier de la gare et rechercher des opportunités de densification dans les secteurs hétérogènes autour de la gare et du centre-ville en frange des cités et des anciennes activités industrielles

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

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

Potentiel urbanisable ?

Accompagner la reconversion des friches industrielles des Portes de l'Orne

Projet porte de l'Orne

Zones de développement potentiel ?

Friche industrielle
Projet Porte de l'Orne

Centre historique

Extension urbaine

Aléa inondation

Fonctions urbaines : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Affirmer les fonctions urbaines du quartier gare de Rombas-Clouange comme une centralité à part entière à l'articulation avec le site de Moulin Neuf, amorce du projet reconquête urbaine des Portes de l'Orne.

CONSTATS : Un quartier gare au cœur de la vallée entre les centres villes de Rombas et Clouange, et à l'articulation avec le projet des Portes de l'Orne comprenant le site de Moulin Neuf. Des centres villes développés en retrait de la gare qui agrègent aux équipements et services des commerces de proximité et questionnent l'offre commerciale périphérique.

- Un quartier gare entre les deux centres-villes de Rombas et Clouange. Etabli entre les centres-villes de Rombas et Clouange, le secteur de la gare s'est structuré depuis une route menant aux usines longeant la rive droite de l'Orne. Principalement voué à l'habitat, ce quartier présente aujourd'hui un caractère résidentiel ou subsiste quelques activités industrielles. Le front urbain asymétrique de la rue de la Gare comprend des commerces, des immeubles, il se prolonge rue de l'Usine par des cités ouvrières, où se sont intercalées différentes opérations immobilières d'habitat collectif pour aboutir à la friche industrielle du site de Moulin Neuf. Outre un bar tabac et quelques cafés restaurants, le quartier gare comprend peu de commerces et de services, mais ce manque d'activités est compensé par la relative proximité des rues commerçantes menant aux centres-villes de Rombas et Clouange (respectivement, rue Raymond Mondon et rue Georges Clémenceau).

- Des centres-villes qui regroupent des commerces et des services proches de la gare, mais pas directement accessibles. Les centres-villes de Rombas et Clouange regroupent la plupart des fonctions urbaines des communes. Constituées par le tissu urbain dense de leurs centres historiques, ces communes y concentrent des commerces de proximité et services (banques, poste, médecins et professions paramédicales) proposant deux centralités urbaines de part et d'autre de la gare. Mais ces activités situées au cœur des noyaux historiques ne sont pas directement perceptibles depuis un quartier gare, pourtant proche, contraint par le franchissement du passage à niveau pour Rombas et par le pont de l'Orne et le vaste giratoire de la RD 9 pour Clouange.

- Des équipements communaux implantés principalement dans les centres. La plupart des équipements communaux sont implantés dans les centres-villes dans un rayon de 800 mètres autour de la gare. Ils rassemblent les équipements de service public, administratifs (mairie, poste), de santé (médecins, pharmacies), sociaux-culturels (salle des fêtes) et sportifs (stades, salle de sport, COSEC). Les établissements d'enseignement primaire se répartissent entre les communes, le collège et le lycée, et forment un pôle éducatif au centre de Rombas proche de la gare.

- Un quartier gare en position stratégique à l'articulation des centres urbains de Rombas et Clouange et du site de Moulin Neuf intégré au projet «les portes de l'Orne». Les friches sidérurgiques de la vallée de l'Orne font l'objet d'un vaste projet de requalification urbaine et paysagère porté par le syndicat mixte des Portes de l'Orne avec l'appui de l'EPFL. Positionné le long de la rue de l'Usine, artère structurante et futur boulevard urbain du projet des Portes de l'Orne, le quartier gare occupe une position stratégique dans l'évolution de la vallée. Source d'emploi et de renouveaux pour la ville, la mutation et la requalification des anciens sites sidérurgiques conduisent à régénérer de la mixité fonctionnelle au sein des communes impactant leur quartier gare.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Renforcer les fonctions urbaines autour de la gare pour créer une nouvelle dynamique de commerces et de services qui concourt à la revitalisation des centres-villes élargis des communes de Rombas et Clouange, articuler à un quartier gare vivant et attractif.

▪ **Promouvoir le quartier gare comme espace stratégique entre les villes de Rombas et Clouange avec le site de renouvellement urbain de Moulin Neuf**

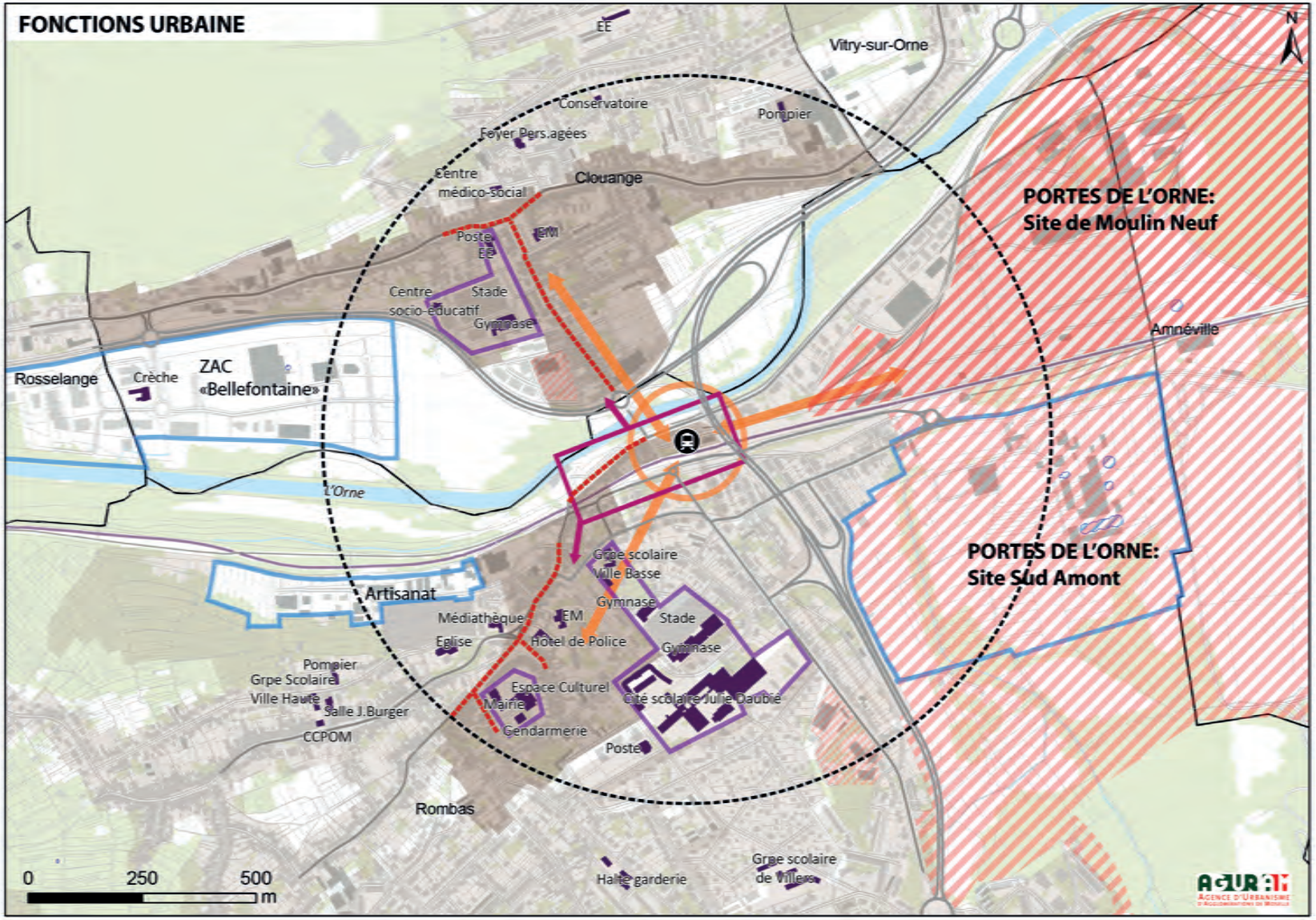
- Profiter de la dynamique ferroviaire pour renforcer la vitalité du quartier gare et des fonctions urbaines des deux centres-villes avec le futur quartier sur le site de Moulin Neuf.

▪ **Renforcer les fonctions urbaines du secteur gare autour de la place de la Gare et le long de la rue de l'Usine et redonner au pôle gare, un rôle économiquement attractif**

- Exploiter le rôle de la place de la Gare le long de la rue de l'Usine pour conforter la mixité fonctionnelle et la qualité de vie du quartier gare.
- Parfaire la place de la Gare en incitant l'implantation de nouvelles fonctions urbaines en synergie avec la gare par le développement d'activités de services et de commerces de proximité, complémentaires à l'offre de centre-ville.

▪ **Accompagner le renouvellement urbain du site du Moulin Neuf du projet des Portes de l'Orne**

- Exploiter dès à présent les opportunités de développement et d'intensification urbaine à proximité de la gare et accompagner la mutation du site de Moulin Neuf.



Renforcer les fonctions urbaines autour de la gare pour créer une nouvelle dynamique de commerces et de services qui concourt à la revitalisation des centres villes élargis des communes de Rombas et de Clouange, articuler à un quartier gare vivant et attractif.

Promouvoir le quartier-gare comme espace stratégique entre les villes de Rombas et de Clouange avec le site de renouvellement urbain de Moulin Neuf.

Renforcer les fonctions urbaines du secteur gare autour de la place de la Gare et le long de la rue de l'Usine et redonner au pôle gare un rôle économiquement attractif

Accompagner le renouvellement urbain du site du Moulin Neuf du projet des portes de l'Orne.

Secteur en mutation moyen terme

Secteur en mutation long terme

Friche industrielle Projet Porte de l'Orne

Centre

Activités commerciales

Pôle équipement / loisirs

Activités

Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Valoriser le patrimoine urbain et paysager du quartier gare interface entre les rives de l'Orne, centres historiques (Rombas et Clouange) et patrimoine industriel de Moulin Neuf. Conforter l'identité et l'attractivité de ces territoires avec le projet de renouvellement urbain et paysager des Portes de l'Orne.

CONSTATS : Une gare dans le paysage de proximité de la vallée de l'Orne que domine le grand paysage forestier du plateau lorrain. Un patrimoine urbain et paysager singulier et riche de son histoire sidérurgique, marqué par les deux centres bourgs de Rombas et Clouange, ses cités ouvrières et son riche patrimoine industriel en totale reconversion.

- Un quartier gare entre deux centres historiques dense et urbain, entouré de cités ouvrières, d'opération d'habitat collectif et de nombreuses maisons individuelles constituant une périphérie résidentielle. Le quartier gare en frange des rives de l'Orne forme une entité urbaine singulière en retrait des centres villes respectifs de Rombas et Clouange. Il propose un patrimoine bâti diversifié constitutif de l'histoire urbaine de cette vallée industrielle. Les villes de Rombas et Clouange gardent en mémoire leurs structures d'ancien village devenu bourg industriel durant l'annexion allemande, leurs rues aux maisons à l'alignement et ses vieilles demeures traditionnelles souvent remaniées et réaffectées restituent une part des qualités du patrimoine bâti du bourg industriel d'origine. Les centres-villes présentent chacun une réelle urbanité, densifiés au fil du temps, ils associent au village historique des bâtiments de styles variés construits durant l'annexion allemande (maisons de ville cossues, immeubles locatifs, commerces, écoles). Au cœur de la ville, la mairie et la salle des fêtes se singularisent par une architecture plus contemporaine marquant la volonté de modernité des années 60. Les cités ouvrières édifiées dans le prolongement du centre bourg et du secteur gare par les maîtres de forges successifs, viennent répondre à l'essor des activités minières et sidérurgiques. Toutes ces cités reflètent une exigence de mixité sociale, où maisons de cadres, d'employés et d'ouvriers des usines s'implantent en fonction des sites et de leurs topographies. Cette urbanisation s'est poursuivie par des opérations immobilières associant habitat social, petit collectif, puis sur les côteaux par de l'habitat individuel.

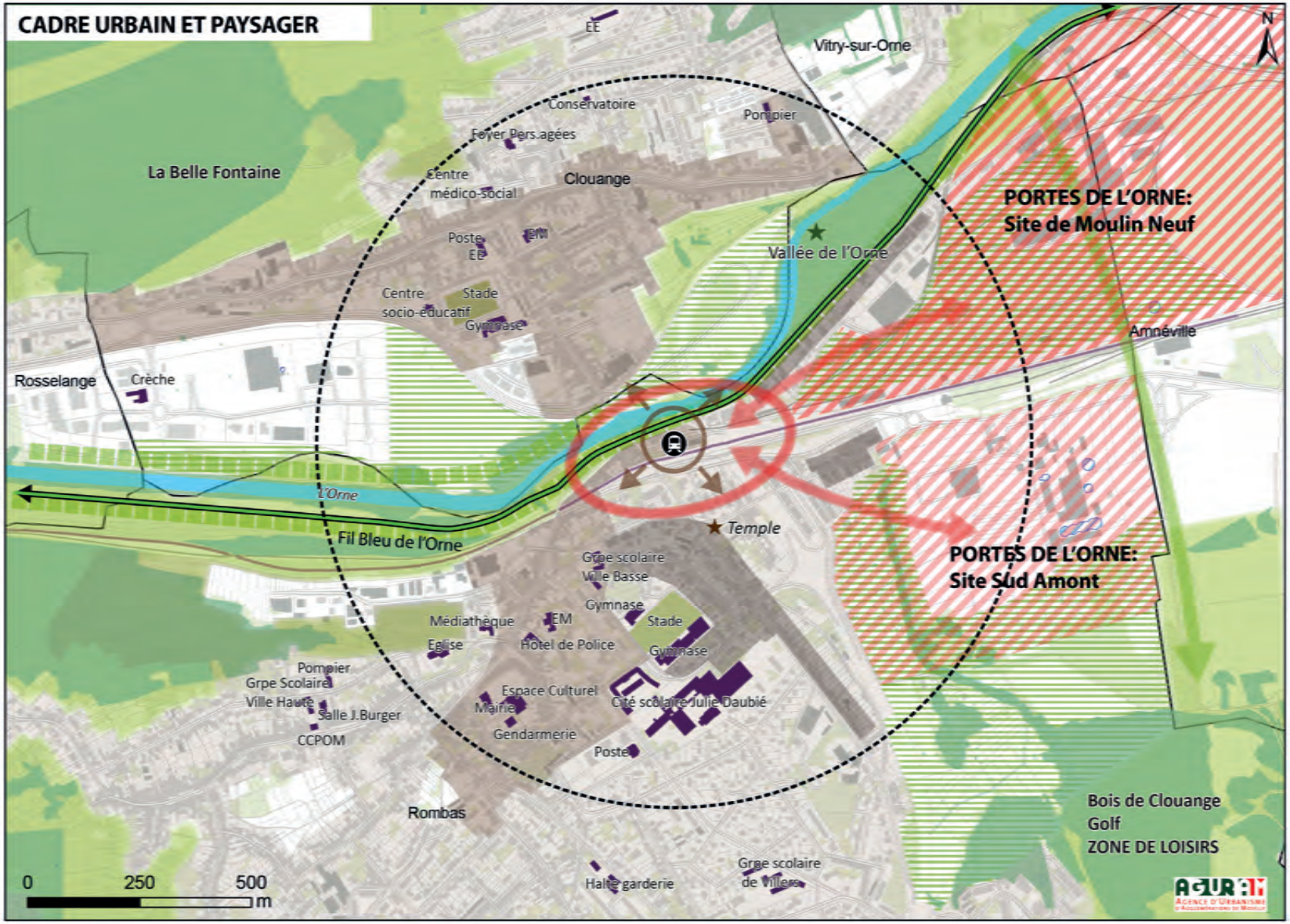
- Un paysage industriel et des infrastructures en totale reconversion réintégrées dans le paysage. Le paysage industriel de Rombas et Clouange a en grande partie disparu, ces friches ont fait l'objet de végétalisation ainsi que de requalification avec l'exemple du parc d'activités de Belle Fontaine à Clouange. A l'est de la gare de Rombas, quelques entreprises maintiennent encore une activité «industrielle» : «Atelier Lorraine» rue de l'Usine ainsi que l'usine d'agglomération. Ces emprises sont aujourd'hui intégrées au projet des Portes de l'Orne. Les infrastructures routières et ferroviaires sont également très présentes dans le paysage urbain, la végétalisation des abords atténue en partie leurs impacts urbains à l'image du Fil Bleu.

- Une gare dans le grand paysage de la vallée de l'Orne et dans des paysages de proximité en reconversion. Le grand paysage de la vallée de l'Orne et les côteaux boisés du plateau lorrain dominent de toutes parts le quartier gare. Ces sites naturels aux boisements protégés offrent aux habitants des espaces de promenades et de loisirs en deçà du centre-ville. Le paysage de proximité du quartier gare est principalement marqué par la renaturation des rives de l'Orne reconquis sur les friches sidérurgiques. En vis-à-vis de la gare, dans son prolongement, la voie verte a redonné au quartier gare une réelle qualité paysagère. De plus, dans le cadre du projet des Portes de l'Orne, l'étude de reconversion du site de Moulin Neuf prévoit la mise en œuvre d'une agrafe paysagère allant des rives de l'Orne au pôle touristique d'Amnéville. Cet aménagement est l'occasion de sauvegarder et de mettre en valeur certains éléments emblématiques du patrimoine industriel des anciens hauts fourneaux de Rombas et de Gandrange.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Mettre en valeur les qualités urbaines, paysagères et patrimoniales du quartier gare pour affirmer l'attractivité et l'identité des communes de Rombas et Clouange. Poursuivre le maillage de promenade urbaine et favoriser la découverte du territoire singulier d'une vallée sidérurgique en reconversion.

▪ **Faciliter la découverte des communes et valoriser la diversité de leur patrimoine urbain et architectural**
- Rendre perceptible les centres bourg depuis la gare, valoriser leur patrimoine historique.
- Garantir la singularité architecturale des édifices dans leur conception d'origine, faciliter la lecture de ce patrimoine culturel bâti et de son évolution.
- Faciliter la découverte des cités ouvrières proches du centre gare, valoriser ce cadre de vie atypique de grande qualité regroupant équipements touristiques.

▪ **Conforter l'identité paysagère et urbaine des villes et développer leur maillage vert**
- Elaborer une réflexion globale de trame verte, qui associe tous les éléments du paysage public et privé : place, parc, jardins, rue, pour maintenir une biodiversité ordinaire au cœur des villes.
- Faire de la gare un lieu de départ pour la découverte des villes de Rombas et Clouange et de leur territoire par la mise en place d'itinéraires spécifiques de balade urbaine combiné à la trame verte du SCoTAM avec une accroche au Fil Bleu de l'Orne.



Mettre en valeur les qualités urbaines, paysagères et patrimoniales du quartier gare pour affirmer l'attractivité et l'identité des communes de Rombas et de Clouange. Poursuivre le maillage de promenade urbaine et favoriser la découverte du territoire singulier d'une vallée sidérurgique en reconversion

Faciliter la découverte des communes et valoriser la diversité de leur patrimoine urbain et architecturale

- Spot de départ
- Entité patrimoniale
- Point de vue
- Patrimoine industriel

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

- Agrafe paysagère projet Portes de l'Orne
- Principe maillage vert

- Centre
- Paysage patrimonial
- paysage urbain
- Paysage infrastructurel
- Parc / équipements
- Paysage de friche
- Grand paysage/ jardins

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

CONSTATS : Une lecture hétérogène des espaces publics dans un quartier fractionné par les réseaux et la géographie qui ne facilitent pas les continuités piétonnes entre les centres-villes et la gare. Un partage de la chaussée encore trop favorable à l'automobile qui n'invite pas à la balade urbaine.

- Une gare un peu «isolée» entre deux communes coupées de leurs centres-villes par les infrastructures. De part et d'autre de l'Orne, les communes de Rombas et Clouange sont aussi divisées par de nombreuses infrastructures qui perturbent la lecture harmonieuse de l'espace urbanisé. Qu'elles soient ferroviaires ou routières, elles fragmentent le territoire et ne permettent pas d'assurer une continuité des espaces publics. Le centre-ville de Rombas est coupé de la gare par la voie ferrée et le passage à niveau de la rue de la Gare. Celui-ci constitue l'unique lien avec la gare. La relation avec le centre-ville de Clouange est, quant à elle, conditionnée par le passage du pont de l'Orne de la rue de Metz, puis par la traversée de la RD 9 et son grand giratoire au profil très routier qui ne facilite pas la continuité des espaces publics. Les centres-villes de Rombas et Clouange présentent un tissu urbain bien structuré depuis les rues principales mais ils restent peu lisibles et difficilement accessibles depuis la gare du fait de la présence de seulement deux passages obligés que sont le passage à niveau et le pont de l'Orne.

- Des rues commerçantes, des centres-villes peu propices aux modes doux. Les rues principales des centres-villes ont fait l'objet de requalifications, mais ces aménagements réalisés au fil du temps présentent encore un profil très favorable à la circulation automobile. La place de la voiture domine au détriment des espaces réservés aux modes doux. Le réseau secondaire demeure également très fonctionnel (circulations et stationnement) et invite peu à la déambulation piétonne vers la gare.

- Le site de Moulin Neuf, un quartier à l'écart des centres-villes en relation direct avec la gare. A l'est de la gare, l'ancien site sidérurgique de Moulin Neuf constitue la première étape du vaste projet de reconversion industriel des Portes de l'Orne. La mise en œuvre de la reconquête urbaine fait aujourd'hui l'objet de deux actions : l'aménagement d'une agrafe paysagère support d'équipements et de loisirs au cœur du site; l'aménagement d'une maison du projet dans l'ancienne «Maison des Syndicats». Ces deux actions préfigurent la transformation de la rue de l'Usine comme boulevard urbain habité et la mise en place d'un maillage d'espace public fédérateur intercommunal comme élément d'armature urbaine de ce vaste projet urbain.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Requalifier les rues et les places, afin de dessiner une trame d'espaces publics identitaire et cohérent incitant à la balade urbaine et contribuant à l'attractivité du centre gare de Rombas et Clouange.

▪ Réaménager les espaces autour de la gare pour atténuer les effets de coupure et renforcer la centralité de la gare pour les deux communes.

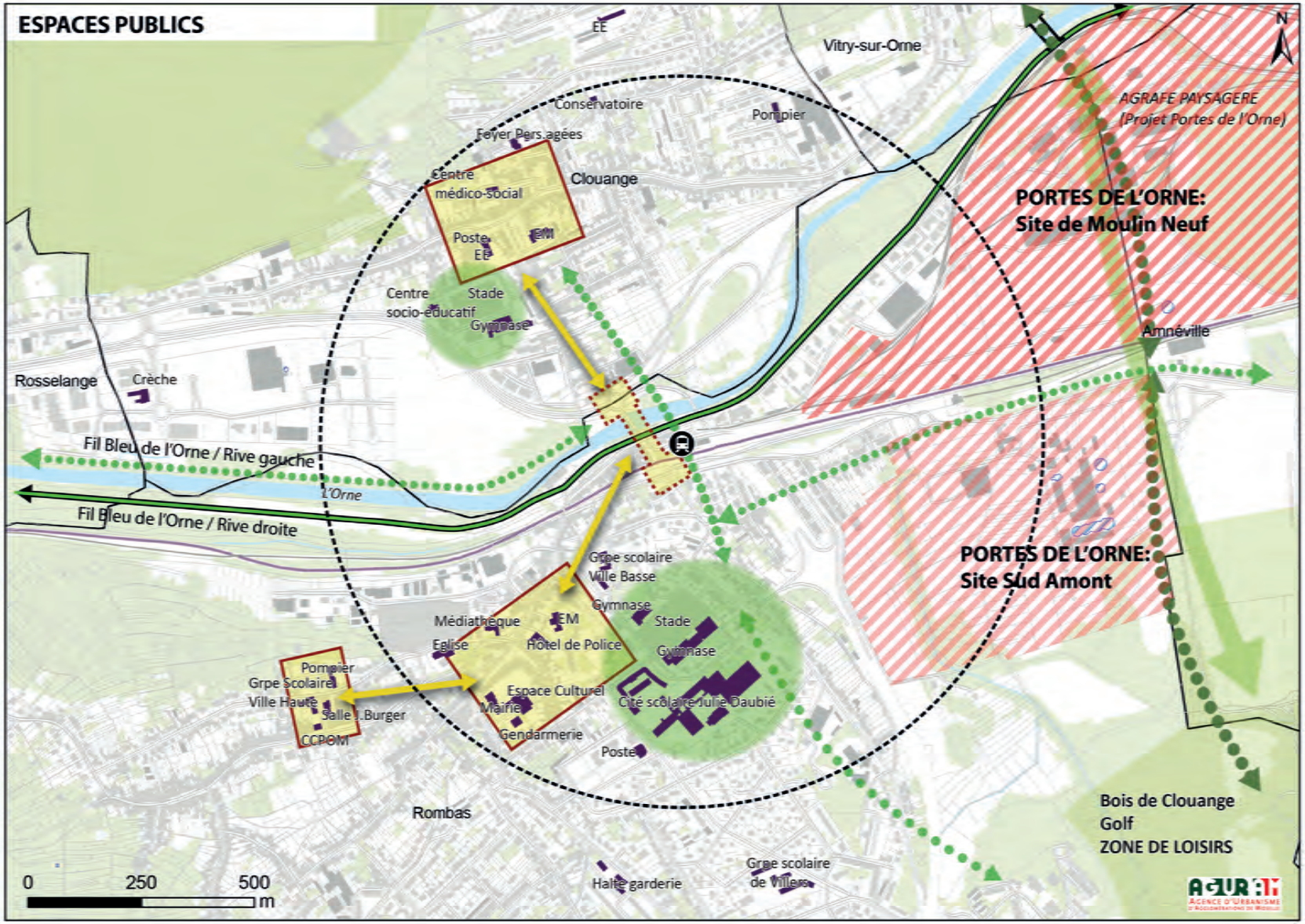
- Réaménager la rue de la Gare vers les centres-villes de Rombas et Clouange en intégrant les aménagements piétons vélo du Fil Bleu de part et d'autre du pont de l'Orne.
- Retrouver une relation piétonne qui relie à nouveau les deux tronçons de la rue de Metz et ouvre un accès facilité de la gare vers «le pôle scolaire» de Rombas et son centre-ville.
- Etudier la possibilité de réduire l'effet de coupure engendrer par le giratoire et renforcer la place du piéton et du vélo au sein de ce carrefour.

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

- Rééquilibrer l'aménagement des espaces publics aux besoins des usagers piétons dans les rues principales, en accompagnement de l'activité commerciale du centre-ville.
- Repenser un réseau secondaire appropriable pour les riverains adaptés à la balade urbaine.
  Assurer la continuité des espaces publics depuis le centre gare vers tous les quartiers de Rombas et Clouange.
  - › Les centres-villes avec leurs équipements et leurs commerces et les rues des bourgs historiques
  - › Le quartier gare vers le sud, «le Quartier directorial» et ses équipements scolaires de Rombas
- Développer les maillages piétons, deux-roues depuis la gare vers les itinéraires de découverte du territoire : de la vallée de l'Orne avec le Fil Bleu et les projets des Portes de l'Orne (agrafe paysagère, maison du projet).

▪ Valoriser les équipements communaux par un maillage d'espaces publics qui affirme une identité urbaine collective des villes.

- Poursuivre l'affirmation du statut institutionnel des édifices publics, aménager des places autour de ces équipements collectifs qui intègrent la voirie et confortent l'identité urbaine collective de la ville.
- Fournir un niveau de prestation de qualité pour l'aménagement de l'ensemble des espaces publics : revêtement, éclairage public, matériaux, mobilier urbain, signalétique.



Requalifier les rues et les places, afin de dessiner une trame d'espaces publics identitaire et cohérent incitant à la balade urbaine et contribuant à l'attractivité du centre gare de Rombas et Clouange.

Réaménager les espaces autour de la gare pour atténuer les effets de coupure et renforcer la centralité de la gare pour les deux communes

Espace à réaménager

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

Maillage mode doux

Valoriser les équipements communaux par un maillage d'espaces publics qui affirme une identité urbaine collective des villes

Espace public existant à conforter

Maillage espaces publics

Notes

Notes

Notes

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

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