

Source : BD ORTHO IGN

VALORISER ET (RE)COMPOSER LES ESPACES AUTOUR DES GARES DU SCoTAM

Septembre 2017

RAPPEL DE L'ÉTUDE ET DES OBJECTIFS

Comment valoriser et (re)composer les espaces gares du SCoTAM ?

Porteurs d'enjeux en matière de mobilité et d'aménagement, les espaces situés autour des gares TER constituent aujourd'hui des secteurs stratégiques pour les communes. Leur valorisation souffre toutefois de contraintes spécifiques (coupures urbaines, accessibilité piétons, vélo, friches,...) et fait l'objet d'un jeu d'acteurs multiples et complexes. Une meilleure connaissance de ces espaces contribuerait ainsi à guider le choix des interventions communales et des partenaires à impliquer pour mener à bien les projets communs. C'est pourquoi, le Syndicat mixte du SCoTAM a mandaté l'AGURAM pour la réalisation d'une étude sur les 14 gares du territoire (hors gare de Metz ville), afin d'approfondir les orientations du SCoTAM et contribuer à leur mise en œuvre.

Document de planification intégrateur, le SCoTAM s'est donné pour mission d'assurer une meilleure cohérence entre politique d'urbanisme et de déplacements. Ses orientations¹ insistent sur **la nécessité de valoriser les potentiels fonciers autour des gares et d'améliorer l'accessibilité à l'offre de transports collectifs**. De plus, la nouvelle offre TER cadencée (mise en œuvre par la Région à partir d'avril 2016) a conduit à une réorganisation de la desserte du territoire, dans l'objectif de rationaliser l'offre et d'accroître la fréquentation.

Les collectivités doivent maintenant se saisir des enjeux de valorisation de leur quartier gare et d'accessibilité à une offre TER parfois très attractive et source de nuisances : trafics routiers croissant et stationnement débordant. **Comment conjuguer une approche urbaine, répondant aux enjeux de renouvellement urbain, d'attractivité du foncier(...), et une approche mobilité ?**

Les espaces gares, atout urbain à long terme pour les communes ?

L'étude réalisée propose un panel de connaissances sur le rôle de chaque gare, à travers son offre ferroviaire, sa fréquentation, son rayonnement et son inscription dans le tissu urbain. L'approche retenue permet, par le prisme de la mobilité et de la stratégie de développement, de porter un regard différent et inhabituel sur ces quartiers souvent délaissés. Ainsi, elle met en lumière **six enjeux forts qui permettraient aux collectivités d'imaginer la gare et son environnement comme des éléments de centralité structurant les communes, et de relais à l'échelle d'un bassin de vie**.

¹ Cibles du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoTAM : 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 et l'organisation de l'intermodalité au niveau des gares.

COMMENT VALORISER LES ESPACES GARES ? : SIX GRANDS ENJEUX À LA PORTÉE DES COMMUNES DU SCoTAM

PROFITER D'UNE OFFRE FERROVIAIRE RENFORCÉE ET ASSEoir UN USAGE EN AUGMENTATION

Comment appréhender l'organisation de l'offre pour l'adapter aux besoins?

En avril 2016, l'offre TER Métrolor² a été cadencée : desserte rythmée à minutes fixes, simplification des missions... Ce travail a eu un impact fort et globalement positif sur l'offre TER desservant les haltes et les gares du SCoTAM. La grande majorité a vu son offre s'accroître. Certaines gares, comme Metz-Nord, Woippy et Novéant-sur-Moselle, ont vu croître de plus de 50% le nombre d'arrêts quotidiens (+92% pour la halte de Metz Nord). Parallèlement, la **fréquentation globale** est également en hausse: **+9% sur l'axe Metz-Luxembourg** en 2016.

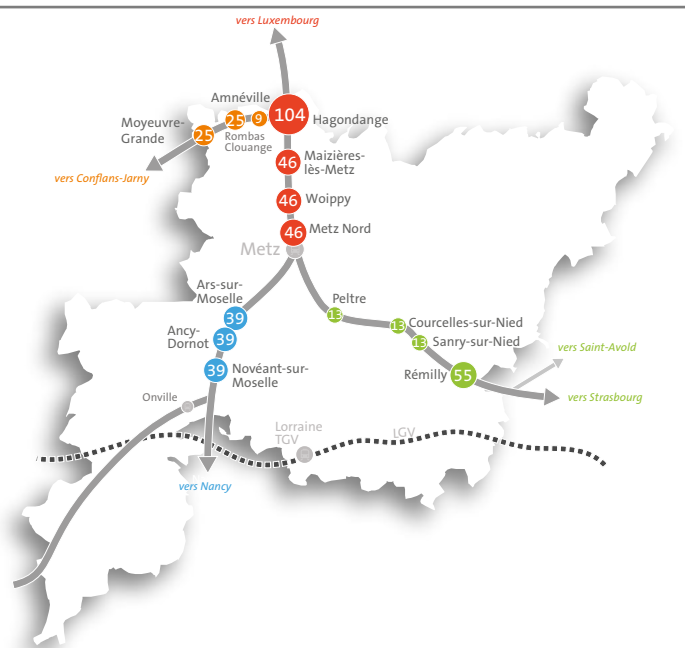
Cette évolution a impacté la fréquentation, même si la dynamique reste très variable selon les haltes et en partie déconnectée de l'offre. En effet, au-delà du nombre de trains, **les questions liées à l'accessibilité, l'activité humaine proche du site ou encore les destinations proposées depuis les haltes, ont leur importance dans la compréhension de la fréquentation.**

La mise à disposition par la Région Grand Est de données³ a permis de dresser plusieurs constats sur l'organisation des déplacements.

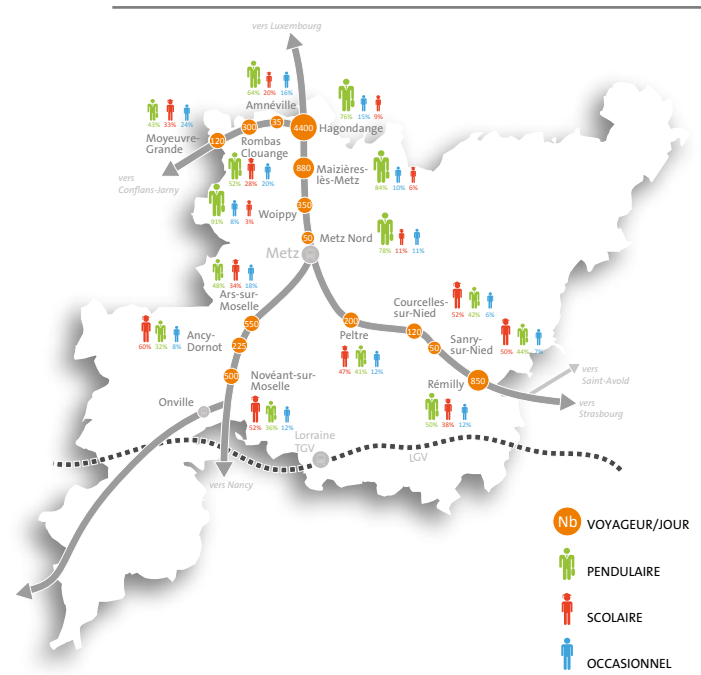
Des disparités s'observent au sein du territoire avec une part des voyages pendulaires (domicile-travail), plus importante pour les gares situées au nord de Metz. Cette dissemblance est à corrélérer avec la forte attractivité du TER vers le Luxembourg. Pour les gares et haltes du sud, la destination principale est Metz. Par ailleurs, le faible poids des pendulaires et concomitamment la forte représentativité des scolaires sont souvent le symptôme d'une offre et/ou d'un contexte peu adaptés aux besoins des usagers.

Il semble essentiel d'**enrichir la connaissance des motifs** (notamment à travers d'enquêtes) pour mieux répondre aux attentes des usagers et comprendre les possibles fréquentations différentes selon les sites.

Offre TER 2017 (nb d'arrêts 2 sens confondus) vers Metz et Lux. Strasb. ou Nancy



Motifs de déplacement au départ/arrivée des haltes TER-SNCF 2014



² Actuel TER Grand Est

³ Fichier abonné 2014, SNCF-Région Lorraine/Grand Est

PENSER L'ACCESSIBILITÉ À LA GARE À L'ÉCHELLE DES COMMUNES D'ATTRACTION

Comment avoir une vision territoriale du rayonnement des gares et des haltes ?

La mise en évidence de l'« aire d'attraction » des gares permet une vision du rayonnement de chacune d'entre-elles. L'aire d'attraction correspond pour chaque gare à l'ensemble des communes comprises dans un périmètre permettant de cumuler au moins 80% des abonnés TER⁴ dont la dite gare est gare de domicile.

Au sein du SCoTAM, trois degrés d'attraction se dégagent :

- ◇ les gares très attractives, qui regroupent plus de 20 communes (gares d'Hagondange, de Maizières-lès-Metz et de Rémilly),
- ◇ les gares attractives et structurantes à l'échelle de quelques communes,
- ◇ les gares peu attractives qui n'intègrent qu'une à deux communes maximum.

Certaines aires peuvent se juxtaposer du fait de la diversité des pratiques des usagers. Résidant sur une commune donnée, ces derniers peuvent arbitrer leur choix entre plusieurs gares en fonction de leurs besoins et de leurs contraintes.

L'aire d'attraction constitue le périmètre à l'échelle duquel les questions d'accessibilité doivent être réinvesties. Plus ou moins problématiques selon les haltes, ces questions illustrent donc la nécessité d'engager des réflexions au-delà des limites communales. **C'est à l'échelle intercommunale qu'il convient d'organiser l'accessibilité aux gares et de gérer son impact, notamment pour ce qui est du stationnement.**

Quelle gouvernance ?

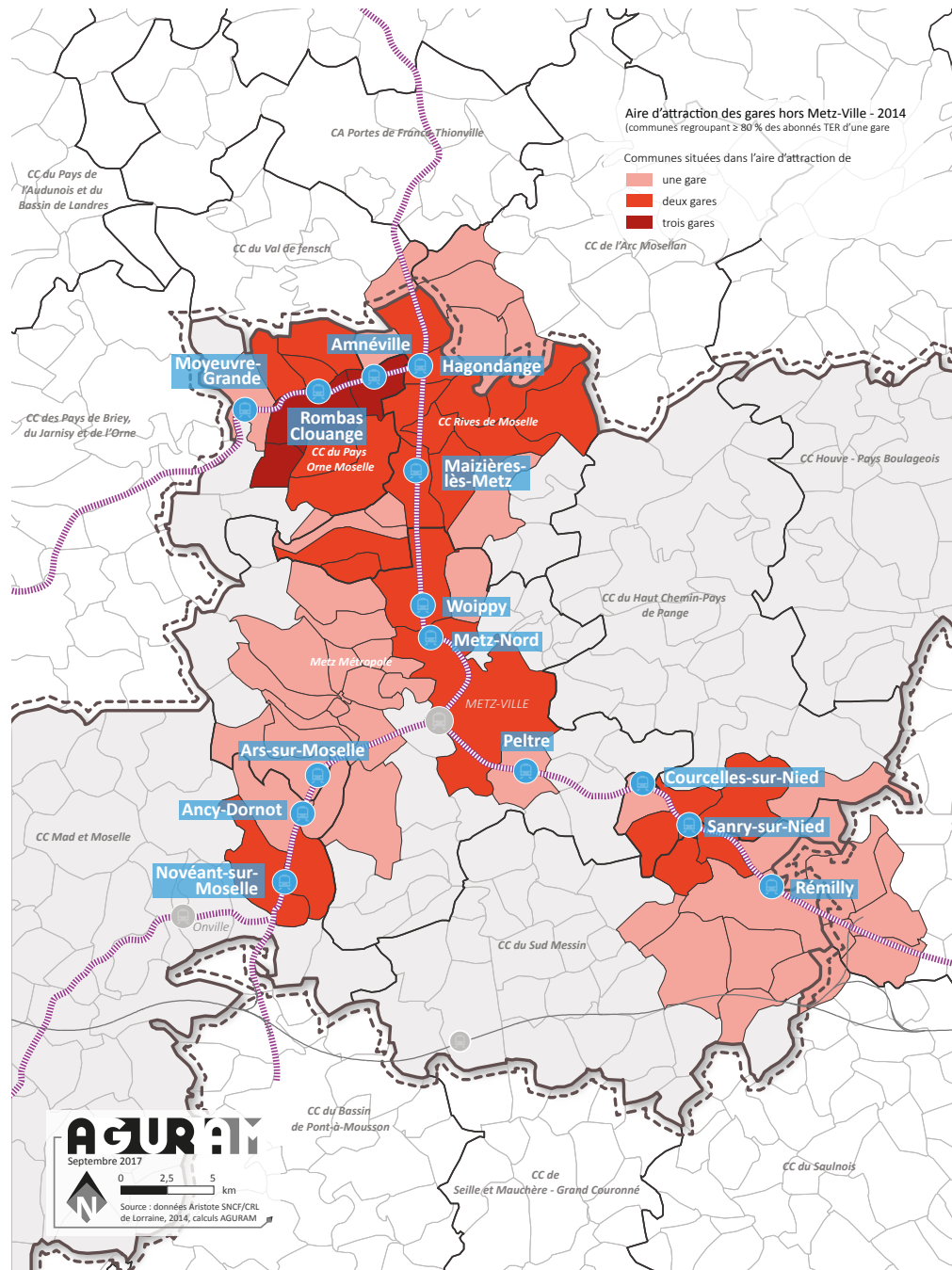
L'EPCI semble être l'échelle la plus adaptée pour la gouvernance et la participation à l'aménagement des gares et des haltes TER aux côtés de la Région.

Aujourd'hui, la participation locale à la gouvernance et à l'aménagement des gares reste pourtant portée par la seule commune-gare, bien que l'équipement bénéficie à un territoire parfois vaste. Il en va différemment sur

le périmètre des Métropoles qui se voient à cet égard transférer la compétence communale⁵.

Ce transfert permet ainsi d'engager facilement une réflexion globale et partagée à l'échelle de plusieurs gares, par exemple sur les questions d'accessibilité. Reste à déterminer quelle solution concrète est apportée aux autres territoires afin de traiter les problématiques récurrentes d'accessibilité...

Aires d'attractions des gares du SCoTAM (hors Metz ville)



⁴ Fichier abonné 2014, SNCF - Région Lorraine/Grand Est

⁵ Loi MAPTAM de 2014

Quels sont les freins à l'intermodalité ?

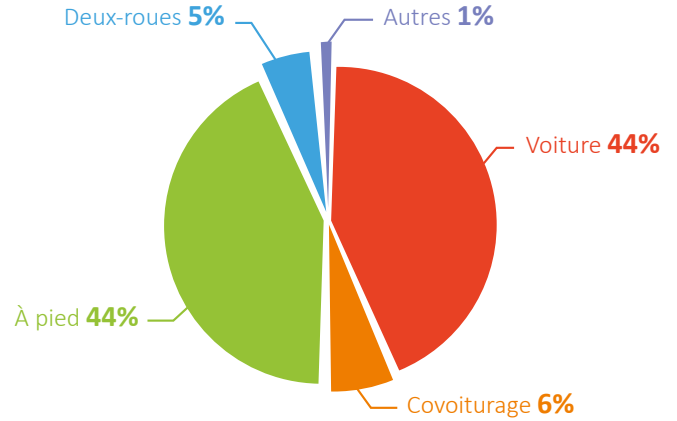
Au sein de nombreux espaces gares, **la marche constitue le mode de déplacement privilégié**. Toutefois, pour les gares les plus fréquentées et dont l'aire d'attraction est la plus vaste, l'automobile représente le moyen de locomotion le plus utilisé. Celle-ci tend à exercer une pression de plus en plus forte sur les espaces publics à proximité des haltes et gares. Dans certains cas, et malgré des extensions parfois répétées (Hagondange, Maizières-lès-Metz...), la demande de stationnement sature l'offre disponible et génère des conflits d'usage au sein des quartiers gares : l'occupation s'étend sur les espaces publics ou encore dans les zones pavillonnaires aux alentours. Cette situation que connaissent de nombreuses gares du SCoTAM, conduit à s'interroger sur les différentes alternatives proposées aux usagers pour se rabattre sur les gares.

La première réponse à la saturation des parkings est souvent la création d'une nouvelle aire de stationnement ou encore l'extension des aires existantes. Si ces aménagements permettent de répondre dans un premier temps à la demande, les effets sont souvent de courte durée (voir le cas d'Hagondange).

De surcroît, le stationnement est consommateur d'espace foncier et constitue un coût d'investissement pour la collectivité : environ 3 000 euros par place en surface et environ 10 000 euros par place en structure. Il conviendrait donc d'asseoir les décisions sur une solide évaluation des besoins. C'est donc dans le cadre **d'une réflexion globale sur l'organisation des solutions de mobilité** qu'il conviendrait, **à l'échelle de l'aire d'attraction**, de dimensionner l'offre de stationnement, les conditions d'utilisation (réglementation, tarification,...) et d'imaginer les alternatives possibles (transports en commun, vélo...).

Malgré le caractère urbain de nombreux EPCI accueillant une gare, seule Metz Métropole s'est constituée à ce jour en autorité organisatrice de mobilité et propose des services de transport public urbain. Toutes les haltes de Metz Métropole sont ainsi desservies par le réseau urbain Le Met', avec une performance variable. Ailleurs, certaines gares sont desservies par le réseau départemental mais cette offre interurbaine, principalement destinée aux scolaires, n'est pas adaptée à des pratiques intermodales de rabattement sur l'offre TER.

Part modale des rabattements/diffusions en gare de Maizières-lès-M.⁶



Comment favoriser l'usage des modes actifs?

Pour se rendre à la gare, la marche à pied reste le mode privilégié des usagers, qui, majoritairement, résident sur la commune où se situe l'équipement. Pourtant, ce moyen peut être encore largement développé et facilité par l'amélioration du réseau viaire et le traitement des espaces publics.

Les territoires sont de plus en plus engagés dans la réalisation d'aménagements (arceaux, abris à vélos, réaménagement du centre-ville (cf. Hagondange)) et de réseaux cyclables. Toutefois, ces pistes aménagées au sein des territoires ont souvent une vocation à portée touristique/loisirs (Véloroute Charles le Téméraire, Fil Bleu de l'Orne, Voie Verte,...). Ces artères intercommunales nécessitent encore un peu d'investissement pour compléter le maillage et se connecter aux équipements structurants des communes et aux gares. Par la qualité de ces cheminements dévolus aux modes actifs, il sera possible de favoriser et de renforcer l'usage de la marche à pied et du vélo.

Réaménagement des espaces publics du centre-ville d'Hagondange



⁶ Enquête SNCF/Effia (juin 2015) transmises par le Conseil Régional
⁷ Les modes actifs ou modes doux se rapportent à la pratique du vélo et/ou de la marche. Usage non consommateur d'énergie autre qu'humaine, non polluante.

Comment renforcer la centralité gare ?

Au cours des dernières années, les quartiers gare ont progressivement été mis à l'écart des dynamiques urbaines. La fonction de pôle d'échanges et de générateurs de flux des gares n'est pas toujours prise en compte, ni intégrée dans les réflexions et les aménagements. Dès lors, les haltes et leurs espaces se retrouvent un peu plus isolés et cloisonnés vis-à-vis des autres quartiers. Globalement, ces espaces présentent un tissu urbain hétérogène mêlant activités, industries, infrastructures routières ou ferroviaires laissées en friche, et habitations. Si cette multiplicité des fonctions expose une certaine mixité, toutes ne sont pas véritablement adaptées à cet espace ou à sa valorisation (friches, entrepôts, délaissés,...). Or, il s'agit d'un équipement relevant d'un enjeu stratégique pour les territoires. Le quartier gare bénéficie d'atouts qui favorisent son attractivité : desserte en transport, centralité et potentiel foncier sur lequel peut s'appuyer le développement de projet urbain.

Pour la majorité des gares du SCoTAM, l'objectif principal est de les réintégrer dans le tissu urbain. Par une requalification des espaces publics et/ou par le prolongement et l'extension des fonctions urbaines du centre-ville, il est possible de retisser des liens avec les autres quartiers. Ces actions permettent de renforcer le centre-ville tout en redonnant une vocation de centralité à la gare. L'analyse de ces espaces a pu révéler la présence de foncier au sein de nombreux quartiers. Ces disponibilités foncières situées à proximité de la gare constituent de réelles opportunités pour favoriser le déploiement d'opérations immobilières et la connexion aux différents quartiers et équipements.

Appuyer et s'appuyer sur la gare

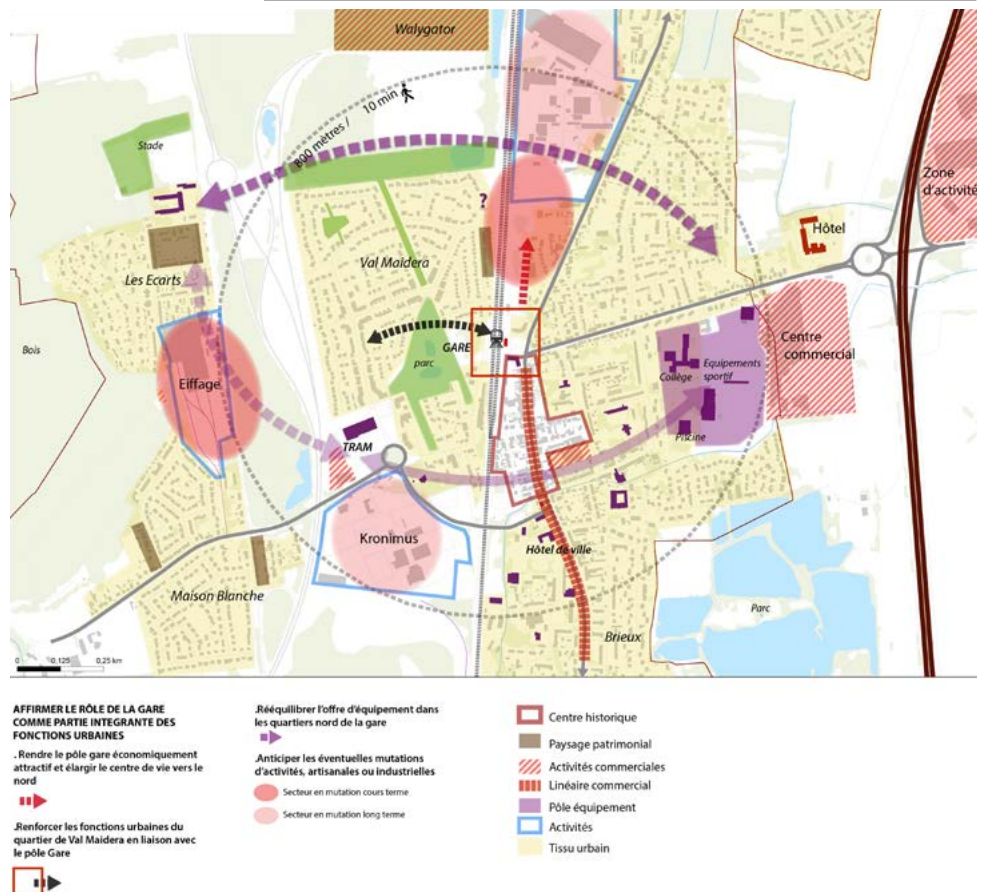
La valorisation de ce foncier passe par la réalisation d'opérations d'aménagement mixtes (logements, services de proximité, équipements et des activités économiques) intégrées à la gare, son quartier et les espaces environnant. Dès lors, la prise en compte des fonctions de déplacement doit être intégrée conjointement au projet de développement de ces pôles d'échanges au rayonnement important pour garantir la réussite de ces opérations d'aménagement.

Vers des gares à 360° ?

Quelques gares, telles que Maizières-lès-Metz, Woippy, Rombas/Clouange ou Peltre, présentent une configuration singulière qui permet d'envisager une ouverture à 360°. Cette ouverture biface permettrait d'accroître leur accessibilité mais également de lisser les coupures urbaines engendrées par le faisceau ferré. Par cette action, il serait possible de réunir deux quartiers d'une même ville (exemple : Maizières-lès-Metz, Woippy...), et/ou d'assurer aussi une continuité urbaine entre deux communes (exemple : Rombas/Clouange). Certes, les coûts de réalisation d'un franchissement sont importants quel que soit l'ouvrage choisi (souterrain, pont, passerelle,...) mais ils peuvent être partagés dans le cadre d'un projet d'aménagement.

Malgré un contexte délicat pour les finances publiques, il ne faut pas compromettre le projet d'un futur franchissement ou de tout autre aménagement visant à améliorer la desserte et/ou le développement du quartier gare. Afin de préserver cette possibilité, il semble important d'intégrer ces projets, même si leurs réalisations ne sont pas envisagées dans l'immédiat, voire même de mettre en place des réserves foncières pour un développement futur.

Extrait étude gare de Maizières-lès-Metz, «préconisations fonctions urbaines»



RENFORCER LE RÔLE SYMBOLIQUE DE LA GARE ET DE SON PARVIS DANS LA COMPOSITION URBAINE

Quel devenir pour les bâtiments voyageurs ?

Véritable **porte d'entrée** sur le territoire, les gares ont un rôle structurant dans le paysage urbain et dans la promotion du territoire. **Cette vitrine** se traduit dès la descente du train à travers le bâtiment gare (ou halte) et son parvis (ou place).

Certaines gares ont conservé leur bâtiment voyageurs qui présente bien souvent une qualité architecturale particulière et contribue à leur identité. Malgré la complexité de leur réhabilitation ou de leur reconversion, certaines communes ont su réutiliser ces bâtiments en leur donnant une nouvelle vocation par l'accueil de services privés (cabinet d'avocats,...) comme à Maizières-lès-Metz par exemple ou encore par l'installation de services postaux (cf. Novéant). Toutefois, le reversement de ces édifices dans le giron communal a aussi des conséquences en termes d'entretien, de réhabilitation/transformation, d'usages...

La gare et son parvis élément symbolique de la commune ?

Avec ou sans bâtiment voyageurs, la gare constitue un équipement emblématique de la commune. Dès lors, il convient d'imaginer cet espace comme une vitrine de la commune et lui redonner son rôle structurant et central. Pour ce faire, plusieurs options peuvent être utilisées : recomposition urbaine, traitement des espaces publics, trame viaire, etc. Tous ces éléments contribuent à renforcer l'intégration des édifices ferroviaires dans le paysage urbain.

De même, le parvis, directement associé à l'équipement gare, revêt une fonction symbolique et identitaire forte pour une commune. Colonisé par l'automobile et dévolu au stationnement, par ailleurs plus ou moins bien organisé, cet espace ne laisse que peu de marges aux piétons et aux modes actifs et perdant sa fonction principale.

Gares et parvis d'Hagondange et Novéant-sur-Moselle



L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE : LES GARES MOTEURS DE LA DYNAMIQUE DES TERRITOIRES ?

Les différents quartiers gares présents sur le territoire du SCoTAM (hors gare de Metz-Ville) s'inscrivent dans un environnement aux qualités paysagères et urbaines remarquables, à fort potentiel touristique : Côtes de Moselle, patrimoine industriel (cité ouvrière, hauts fourneaux), étangs, etc.

Certains ont également des équipements culturels à large rayonnement régional. Ces éléments peuvent profiter de la proximité

de la gare pour appuyer et promouvoir ces territoires. Or, l'offre ferroviaire à ce jour n'est pas très adaptée, notamment pendant le weekend, pour favoriser l'usage du train et assister aux animations et événements organisés sur les communes.

Dès lors, la question de savoir si les gares pourraient devenir des vecteurs d'une attractivité culturelle et touristique reste en suspens.

DISPOSITIF D'INTERVENTION RÉGIONAL D'INTERMODALITÉ GRAND EST

Depuis le 1er mai 2017, DIRIGE (Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est) est le nouvel outil en matière d'accompagnement technique et de financement des projets d'aménagement des points d'arrêts routiers et ferroviaires de la Région Grand Est.

Avec DIRIGE, la Région souhaite renforcer l'attractivité des gares et de leurs abords et plus largement des réseaux de transports collectifs dans le Grand Est, au travers d'un programme d'investissement prévoyant :

- ◇ **Le déploiement sur 5 ans d'un niveau de service et de confort de qualité homogène par catégories de points d'arrêts, financé à 100% par la Région Grand Est** (amélioration de l'information voyageurs, de la signalétique, du confort d'attente et d'accès aux quais) ;
- ◇ **Le développement de l'intermodalité, en partenariat avec les autres collectivités** (amélioration des cheminements modes doux et de l'accessibilité des arrêts de transport collectifs, développement des capacités de stationnement voitures et vélos) ;

- ◇ **La modernisation des bâtiments en gare** (rénovation, démolition, création, réouverture de points d'arrêt).

Le principe d'intervention de la Région pour le développement de l'intermodalité au titre de DIRIGE prévoit un financement à hauteur de 50 % du reste à charge du porteur de projet, plafonné à un montant modulé selon la fréquentation et le type des points d'arrêt.

Ce nouveau dispositif s'inscrit en complémentarité du programme de mise en accessibilité du réseau de transport TER. Au total, DIRIGE mobilisera un **investissement annuel de l'ordre de 15 M€**.

Pour plus d'informations : transport@grandest.fr



Aménagement de la gare de Bischwiller (2005)



AVANT



APRÈS

CONCLUSION

Au travers des six enjeux relevés par l'étude menée sur les 14 gares du SCoTAM, on mesure la complexité que peut revêtir l'espace gare pour les collectivités. La multiplicité des parties prenantes, les domaines de compétences (mobilité, habitat, économie, foncier,...) et les spécificités techniques (bâti, franchissement des voies ferrées, parvis, stationnement,...) de chaque gare et halte TER expliquent encore à ce jour les nombreuses réticences des communes à tout réaménagement.

Dès lors qu'une municipalité s'engage dans le processus de la requalification et/ou de la recomposition de sa gare, cette dernière apparaît comme un facteur de développement économique et d'attrait pour des nouveaux ménages et usagers. **Repenser la gare comme un élément à part entière fondateur d'un réel bassin de vie généré à ses alentours ne serait-il pas tout simplement le plus grand enjeu à prendre en considération pour la collectivité ?**

Un suivi et un accompagnement tout au long de ce processus seraient alors nécessaires et garants de la pleine réussite de cet investissement aux problématiques transverses.

Cette réussite passe également par une réflexion élargie avec l'ensemble des communes de l'aire d'attraction.

Directeur de la publication : Patricia GOUT

Étude réalisée par : AGURAM

Conception graphique et cartographique : AGURAM

Sources : Région Grand Est, SNCF, Effia/CRL 2015, Aristote-FC12K, IGN, AGURAM

Crédits photos : AGURAM, Région Grand Est

AGURAM
AGENCE D'URBANISME
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

Immeuble Ecotech | 3 rue Marconi - 57070 METZ |
tél. : 03 87 21 99 00 | contact@aguram.org |
www.aguram.org |