



Février 2017

Valoriser et (re)composer les espaces Gare

Gare d'Amnéville

Sommaire

1	Préambule _____	4
2	Une polarité au nord du SCoTAM _____	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



Sommaire

1	Préambule	4
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
2	Amnéville, une polarité au nord du SCoTAM	6
	Un centre urbain de services de proximité de deux pôles urbains d'équilibre	
3	La gare d' Amnéville-Gandrange au sein du réseau ferroviaire régional	7
	Une aire d'attraction restreinte à la commune d'accueil	
	Une offre cadencée diminuée	
	Une gare faiblement fréquentée	
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare	11
	Cadrage communal	
	Un quartier gare fortement polarisé mais une gare à l'écart des dynamiques	
	Une expansion massive déconnectée du quartier gare	
	Un secteur gare marqué par 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
	Une bonne accessibilité par le réseau viaire	
	Une offre de stationnement très suffisante, mais peu qualitative	
	Une accessibilité piétonne très contrainte	
	Le vélo, une alternative crédible?	
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.

/ Objectifs

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

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

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

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

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

i Rappel

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

i Définition du quartier gare

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

> **Cible 5.2 du DOO**

Extrait DOO page 65 et 66



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

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

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

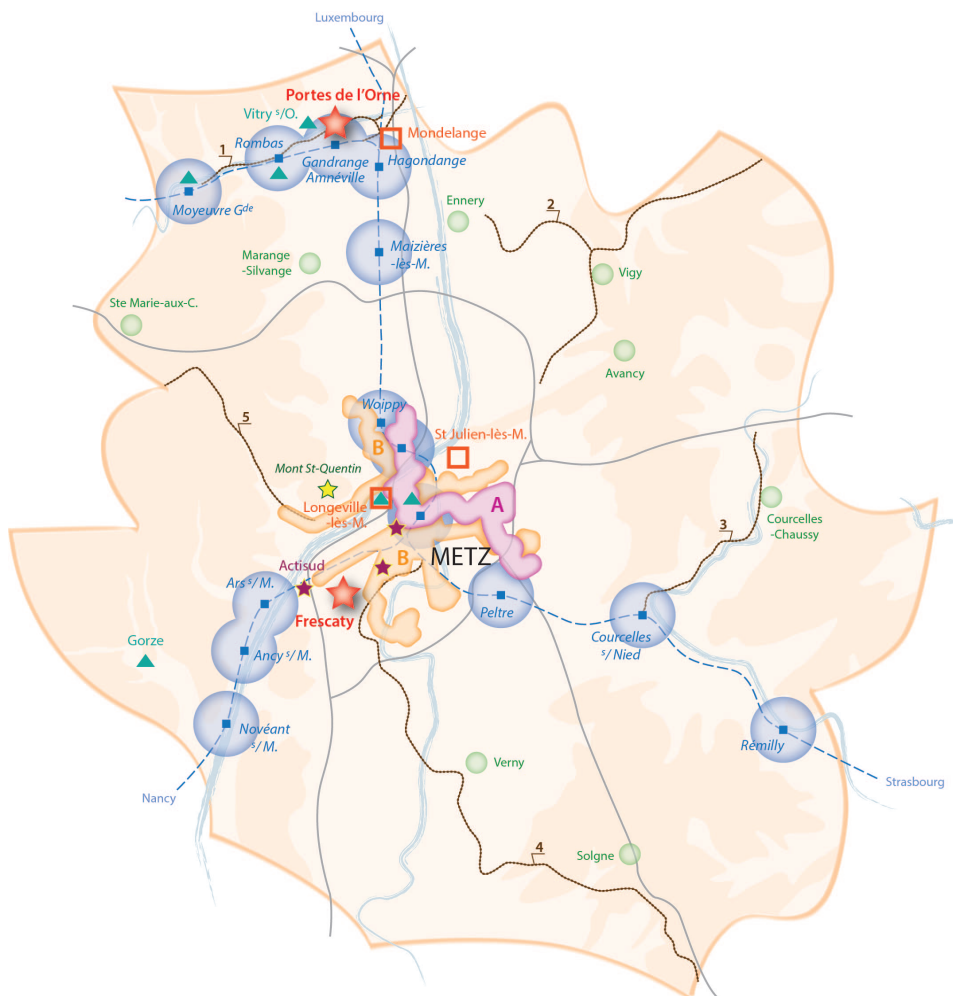
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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

Précisions pour les documents de planification

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

Accompagnement

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



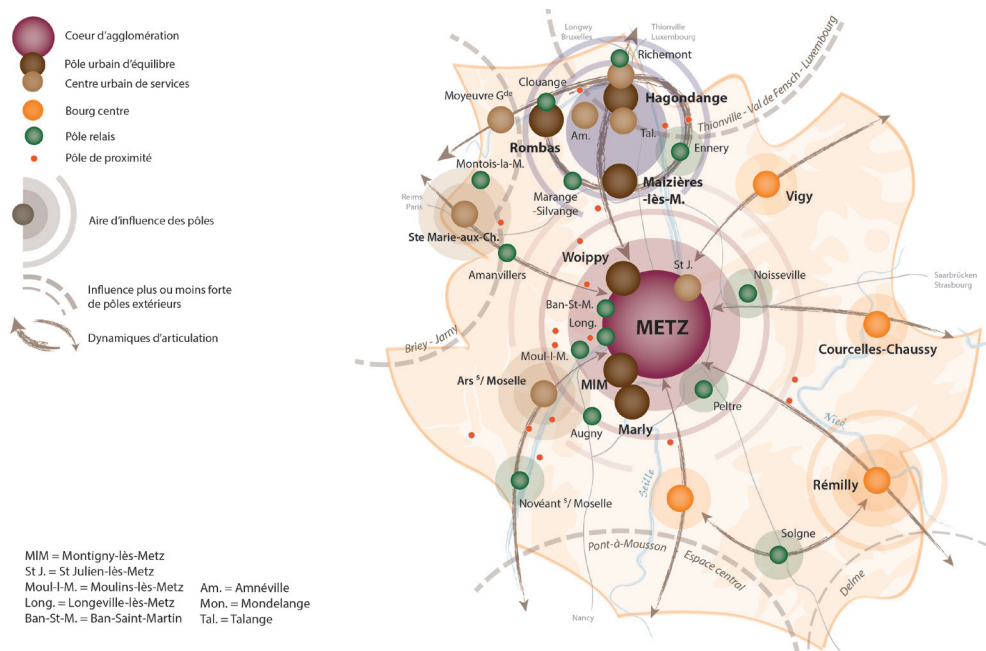
<p>Valorisation et optimisation du foncier</p> <p> de part et d'autre des infrastructures de transport urbain les plus performantes (de niveau A et de niveau B)</p> <p> autour des gares</p> <p> autour des pôles d'appui de transports collectifs interurbains</p>	<p>Stratégies foncières destinées à répondre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

■ Amnéville, une polarité au nord du SCoTAM

/ Un centre urbain de services de proximité de deux pôles urbains d'équilibre

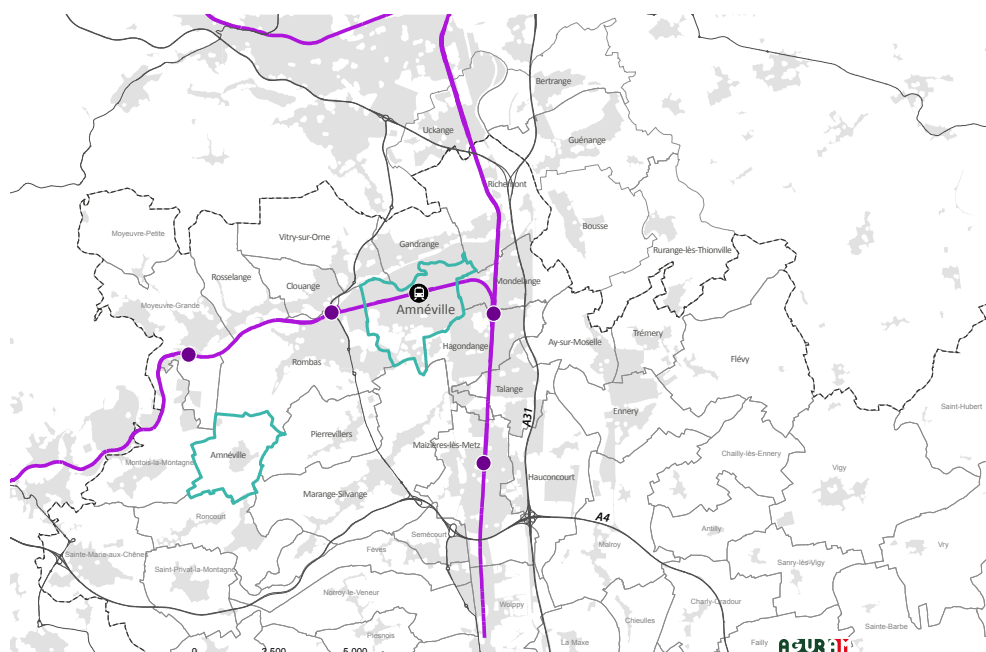
La commune d'Amnéville fait partie des 49 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

Amnéville est l'un des centres urbains de services - au sens SCoTAM – du quart nord-ouest du territoire du SCoTAM. Située dans la vallée de l'Orne, Amnéville est une des importantes polarités de la conurbation Moselle/Orne. Cette polarité contribue localement à la structuration du territoire en étant le socle de la vie locale. S'appuyant sur une offre d'équipements et des services répondant aux besoins de première nécessité et un peu plus, elle participe au maillage d'une offre proximité au plus près des habitants.



> Armature urbaine du SCoTAM

Extrait DOO page 12



> Carte de situation

N Cartographie AGURAM / Septembre 2015
 Fond BDTOP0 2014

■ La gare¹ d'Amnéville-Gandrange au sein du réseau ferroviaire régional

/ Une aire d'attraction restreinte à la commune d'accueil

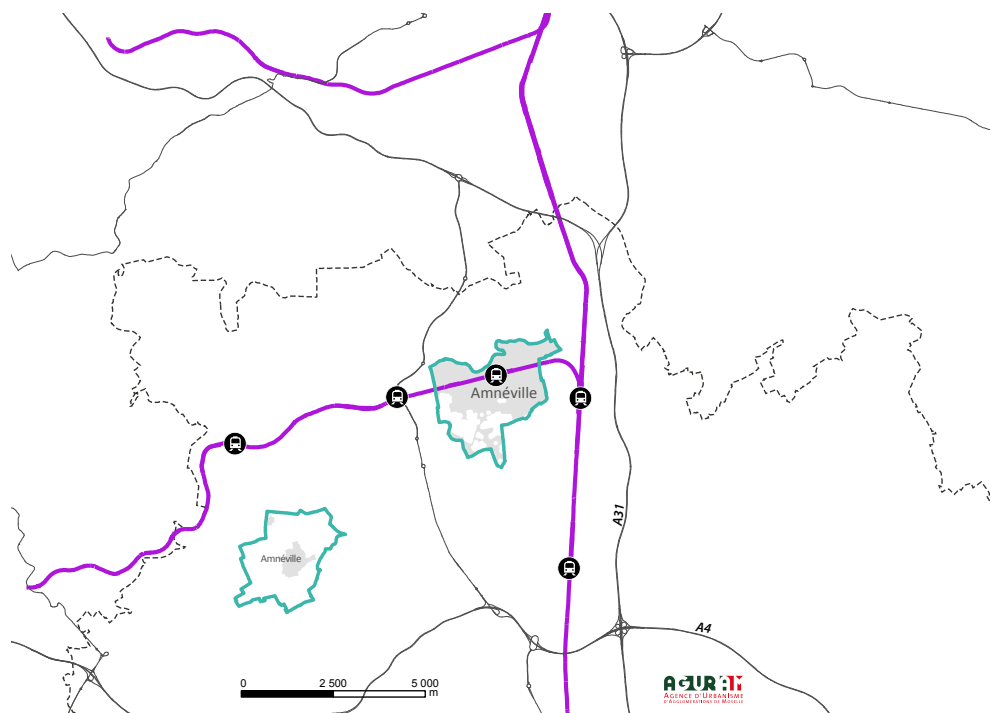
> Aire d'attraction de la gare d'Amnéville-Gandrange

Traitement et calcul AGURAM

Données SNCF / CRL, 2014



Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014



L'analyse des fichiers abonnés disponibles (abonnés billettique, 2014) laisse apparaître que l'aire d'attraction de Gandrange-Amnéville se limite à la commune d'Amnéville.

Deux raisons principales à cette situation :

- La proximité de la gare d'Hagondange, située à 2,7km par la route, et à seulement 2km du centre-ville d'Amnéville,
- Une offre beaucoup moins importante qu'Hagondange, et ne proposant que Metz ou Hagondange (correspondances vers Luxembourg) comme destinations attractives.

Il est à noter que la commune de Gandrange, peu accessible depuis la gare, ne fait pas partie de l'aire d'attraction.

¹ Par convention, nous parlerons ici de la gare de Gandrange-Amnéville, mais il s'agit d'un simple point d'arrêt sans bâtiments ni présence de personnel.

/ Une offre cadencée diminuée

L'offre TER et sa performance

Gandrange-Amnéville est située sur la ligne de Conflans-Jarny (Verdun auparavant) à Hagondange, point où celle-ci converge avec la ligne de Metz à Luxembourg.

Avant le cadencement de 2016, l'offre était constituée (service 2015) de 14 trains :

- 9 Conflans-Jarny – Metz
- 5 Conflans-Jarny – Hagondange.

Une dizaine de trains (6 dans un sens, mais seulement 4 dans l'autre) permettaient à Hagondange la correspondance vers/depuis Luxembourg.

Le cadencement de l'offre TER courant 2016 a limité le nombre de trains à 9 (4 vers Hagondange, 5 depuis Hagondange), qui permettent tous une correspondance vers/depuis Metz et Luxembourg².

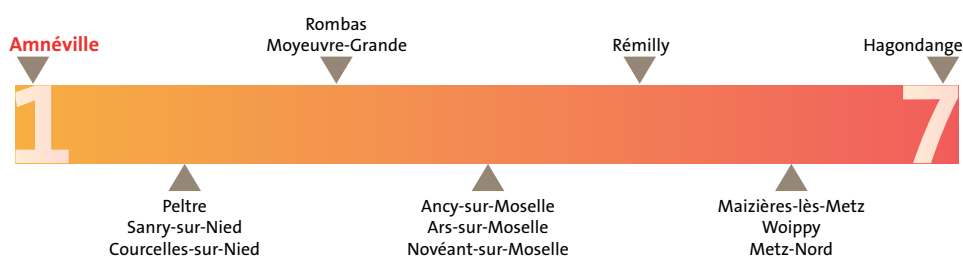
Il est à noter que les trains en correspondance vers/depuis Metz ne desservent pas Metz-Nord. Cette offre est moins attractive que la desserte de Rombas (qui bénéficie en outre de trains directs vers Metz, mais les correspondances vers Luxembourg s'imposent), ou bien sûr Hagondange. Dans ces conditions, il est probable que le cadencement aura un impact négatif sur la fréquentation (mais d'autres facteurs sont susceptibles d'avoir un impact : évolution de la demande vers Luxembourg, coût des carburants...).

Au final, et contrairement à ce qui s'observe sur nombre d'autres gares du SCoTAM, le cadencement ne profitera sans doute pas à la gare de Gandrange-Amnéville.

> Attractivité de l'offre projetée

Indice d'attractivité relative.

Au regard de l'accessibilité que l'offre cadencée permet vers Metz, mais aussi Luxembourg, Thionville et Nancy, Gandrange-Amnéville est la gare la moins attractive du SCoTAM. Outre une offre faible, Gandrange-Amnéville pâtit ici des correspondances imposées à Hagondange vers Nancy, Luxembourg et Thionville. Compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre, Gandrange-Amnéville se situe, sur une échelle d'attractivité relative³ de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°1.



Indice d'attractivité relative de la gare d'Amnéville, sur la base du projet horaire 2016 - Données CRL

Concurrence de l'automobile.

- Automobile : Vers Metz-Ville, les temps de parcours TER et automobile de gare à gare sont équivalents : 24' correspondance comprise pour le TER contre 24' par l'A31 et en heures creuses pour l'automobile (mais 30', voire plus en pointe - Google Map).
- Réseau TIM : Amnéville est desservie par la ligne 48 du réseau routier interurbain TIM, passée sous compétence régionale le 1^{er} 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 : environ une heure pour rejoindre la gare routière de Metz.

² Données Conseil Régional de Lorraine / Grand Est.

³ Cet indice, calculé par l'Aguram, permet de positionner les gares du SCoTAM les unes par rapport aux autres du seul point de vue de la performance de l'offre TER. Les critères pris en compte et la méthode de calcul sont présentés en annexe.

> 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 Gandrange-Amnéville. L'analyse se limitera donc aux quelques données disponibles.

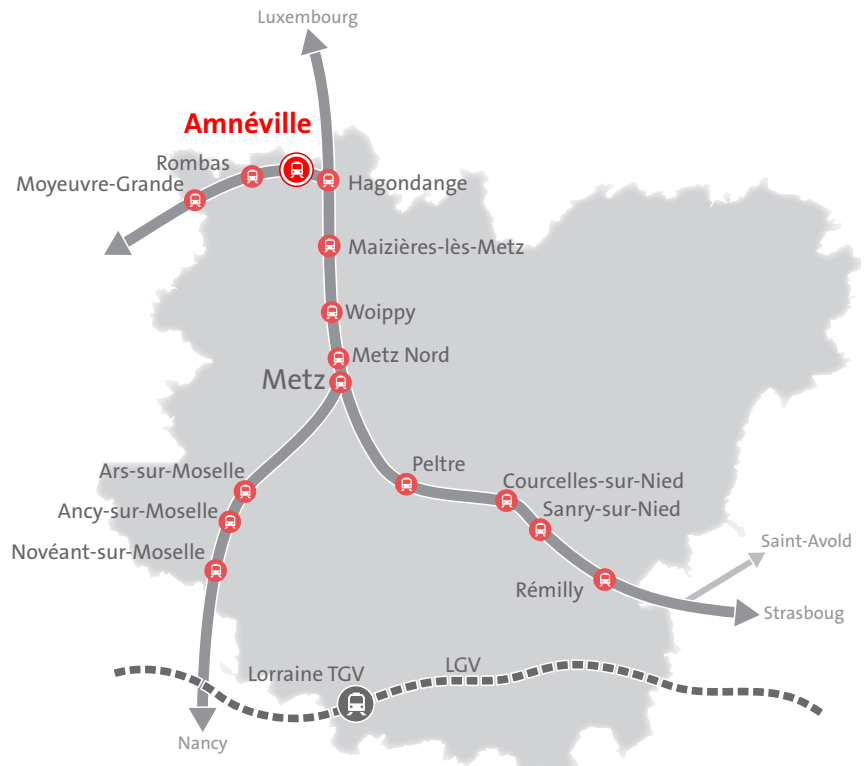
> Une gare faiblement fréquentée

La fréquentation moyenne 2014 de la gare de Gandrange-Amnéville est de 35 voyageurs entrants/sortants par jour⁴. Elle est ainsi la halte TER la moins fréquentée du SCoTAM, après Sanry-sur-Nied et Metz-Nord (env. 50 voy./jour chacune, mais Metz-Nord, jusqu'ici sous exploitée, devrait voir sa fréquentation fortement s'accroître).

Concernant les motifs, la ventilation tarifaire des ventes de titres⁵ TER/SNCF laisse apparaître une très forte majorité de déplacements pendulaires :

- 20% des voyages sont réalisés avec un abonnement scolaire et 64% avec un abonnement normal (étudiants compris) – il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail ou aux études (post bac),
- 16% sont réalisés avec un billet (titre unique) et peuvent être assimilés à des usagers occasionnels, a priori pour des motifs d'ordre privés-loisirs.
- Cette situation diffère de la moyenne observée sur le SCoTAM, avec un poids beaucoup plus important des scolaires (moyenne de 31% pour les tarifs à l'échelle du SCoTAM) par définition captifs.

> Situation

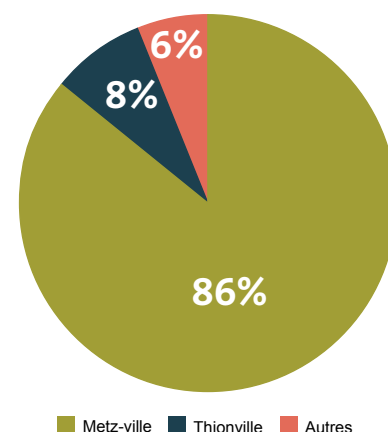


⁴ Evaluati tir de données annuelles 2014 (SNCF Aristote/CRL) sur la base de 260 équivalents JOB/an.

⁵ Données SNCF Aristote/FC12K, 2013.

> Origine / destination des usagers

- **Metz-Ville** constitue une origine/destination quasi exclusive (86%) des voyageurs transitant par Gandrange-Amnéville...
- **Les autres destinations** restent globalement anecdotiques, y compris Thionville au regard de la très faible fréquentation,
- Il est à observer que **Luxembourg** n'apparaît pas, ce qui implique, au regard des importants flux tous modes vers cette destination, que les utilisateurs du TER préfèrent se rabattre sur **Hagondange** où l'offre est directe et importante. 12% des abonnés à la gare d'Hagondange résident à Amnéville.



Origine ou destination des voyageurs en gare de Gandrange-Amnéville

Données ARISTOTE / FC12K, 2013

> Répartition modale de rabattements / diffusions

En l'absence d'enquête, la répartition modale des rabattements / diffusions vers et depuis les haltes étudiées repose sur des hypothèses.

Pour ce qui concerne Gandrange-Amnéville, peu d'éléments sont disponibles sur lesquels se baser :

- La halte n'est pas desservie par les TIM.
- Aucun cycle en stationnement n'a pu être observé lors des visites de terrain.
- La gare est relativement peu accessible à pied depuis les quartiers résidentiels d'Amnéville.
- Sur l'aire de stationnement, la présence d'une dizaine de véhicules «roulants» semble régulièrement avérée, mais il est difficile de faire la part des choses entre les véhicules d'usagers du TER et les véhicules stationnant là pour d'autres motifs (activités...).

Sur cette base, nous proposons les parts modales de rabattement suivantes, qui doivent être considérées à dire d'expert sur la base des rares éléments connus :

- voiture conducteur : 45-55% (10 véhicules = 1 voyage aller, 1 voyage retour, soit 20 voyages /jour sur 35 entrants-sortants au total pour la halte).
- dépose-minute : 15% (scolaires)
- marche : 30-40%
- vélo : anecdotique ?

Le vélo pourrait constituer une alternative intéressante à la voiture du fait de la faible étendue de l'aire d'attraction.

/ Les grandes caractéristiques de l'accessibilité multimodale

Les modalités d'accès à la gare de Gandrange-Amnéville sont les suivantes :

- desserte directe par la RD8 permettant de relier la gare depuis Rombas, Moyeuvre-Grande,
- pas de desserte directe depuis la rive gauche de l'Orne (Gandrange),
- accès aux quartiers résidentiels d'Amnéville par les voies perpendiculaires, à la RD8, situées à env. 300m (rue de la Ferme) et 500m (rue des Romains),
- absence de desserte par le réseau de transport interurbain départemental de la Moselle,
- absence d'aménagements cyclables connectés à la gare et d'abri vélo.




■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

/ Cadrage communal





i Définition intensité urbaine

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

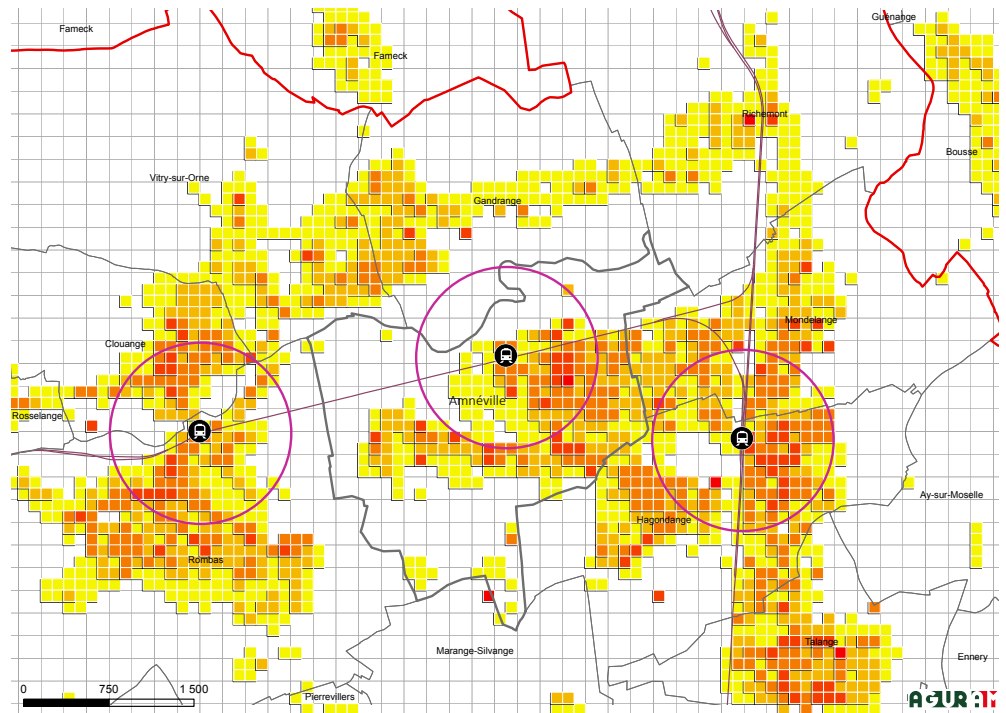
> Intensité urbaine

-  Gare
-  Voie ferrée
-  Zone tampon de 800 mètres

Intensité urbaine :

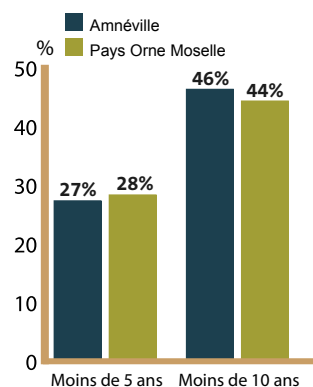
-  Très faible
-  Faible
-  Moyen
-  Forte
-  Très forte

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014



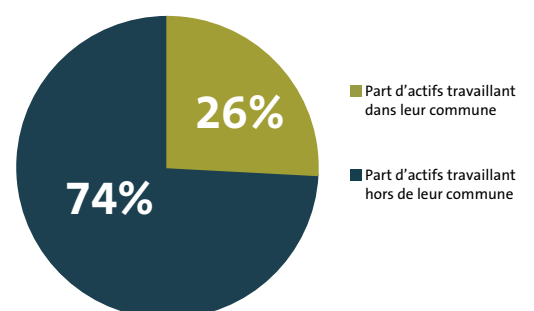
Avec 10 069 habitants en 2012, la commune d'Amnéville est la principale commune de la communauté de communes du Pays Orne Moselle en termes de poids de population. Le nombre d'habitants de ce centre urbain de services du SCoTAM est relativement constant depuis plusieurs années. Entre 2007 et 2012, Amnéville a enregistré une très légère diminution de sa population de 0,8% (soit -81 habitants). Cette stabilité s'explique pour partie par solde naturel positif palliant un solde migratoire négatif. Parmi l'ensemble des actifs de la commune, 74% travaillent en dehors de la commune, respectivement sur les territoires de la communauté de communes du Pays Orne Moselle, de la communauté de communes des Rives de Moselle, de Metz Métropole et du Grand-Duché du Luxembourg.

Emménagements récents



Source : Insee, RP 2012

Localisation du lieu de travail des actifs



/ Un quartier gare fortement polarisé mais une gare à l'écart des dynamiques

Le périmètre du quartier gare englobe le centre historique de la commune où sont présents un grand nombre d'équipements et de services. Ces établissements et ces structures se concentrent sur la partie sud de la voie ferrée : le long de la rue des Romains avec la présence de commerces et de services de proximité et dans le quart sud-ouest du quartier gare avec la présence de nombreux équipements sportifs et d'une zone commerciale. Ils sont complétés par des équipements de services publics, administratifs (mairie,...), culturels (médiathèque, conservatoire...), éducatifs (collège, écoles), sportifs (gymnase,...). Cette concentration importante confère un rôle de centralité pour la commune et le quartier gare. Malgré sa proximité, la gare reste enclavée et ne bénéficie pas de cette dynamique. Ce quartier est également marqué, sur la partie nord de la voie ferrée, par la présence de l'ancien site sidérurgique d'Arcelor Mittal.



Rue commerçante,
rue des Romains.



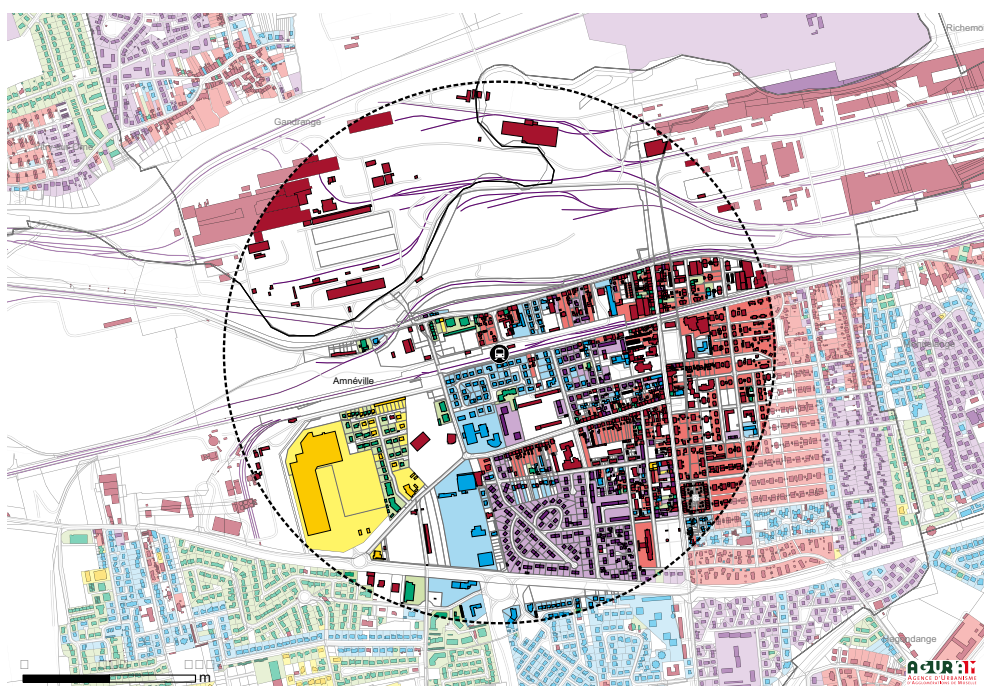
Collège La Source,
rue Clémenceau.




Centre commercial,
rue Clémenceau.

/ Une expansion massive déconnectée du quartier gare

Le tissu du quartier gare se partage entre une friche sidérurgique au nord de la voie ferrée et un tissu urbain aggloméré au sud. Ce dernier est fortement hétérogène avec la présence de différentes phases de construction. Il se compose d'un tissu ancien datant de l'avant-guerre lié à l'avènement de la sidérurgie dans la vallée et se caractérise notamment par la construction du premier grand quartier de la commune « La Cité », cité ouvrière. Le développement du quartier s'est poursuivi par la construction de nouveaux ensembles mêlant habitat individuel et collectif en périphérie, du centre ancien. Dernièrement, des nouvelles habitations individuelles et collectives se sont greffées au quartier complété par la création d'une zone commerciale.

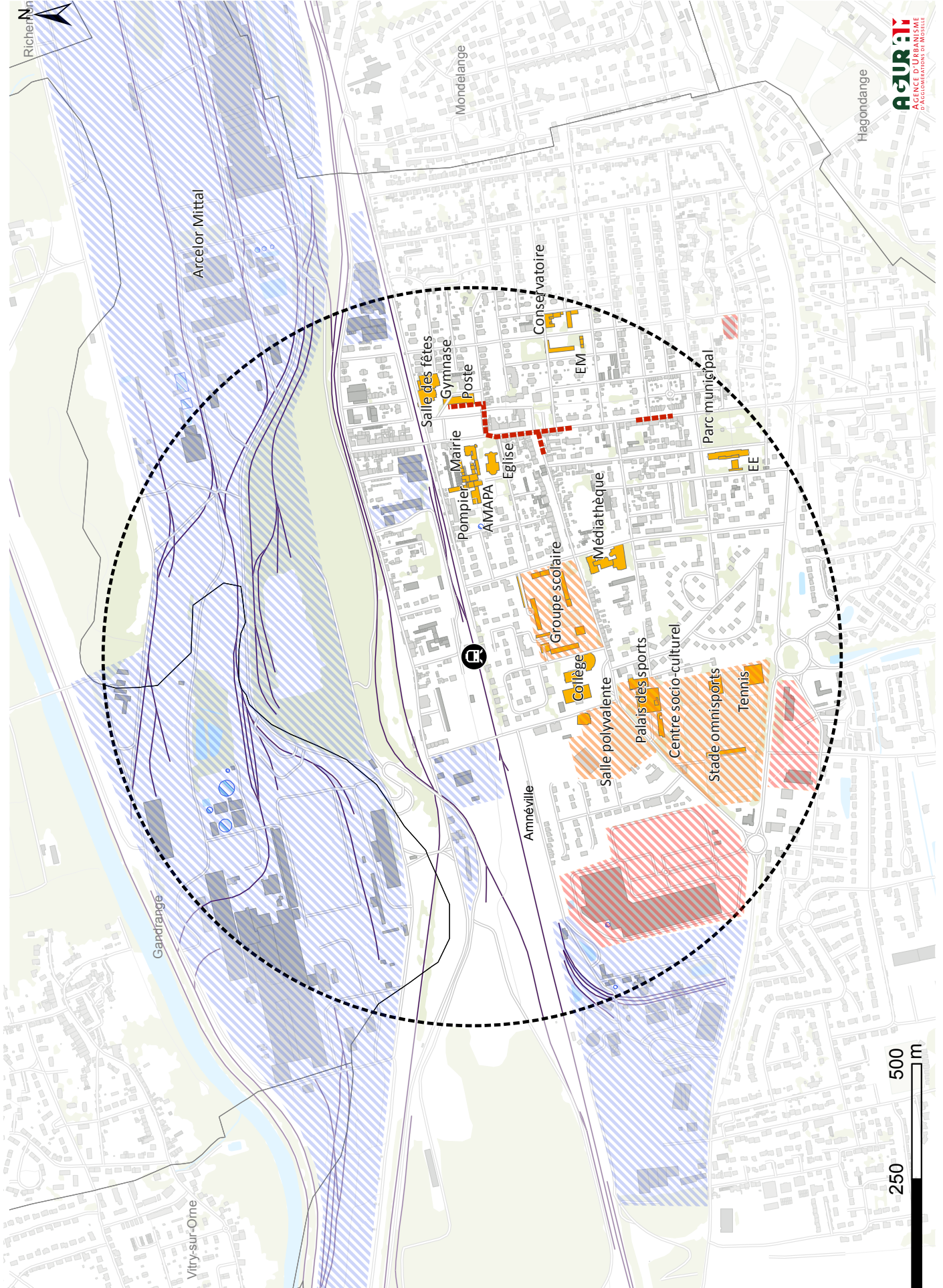


> Périodes de construction des bâtis

-  Zone tampon de 800 mètres
-  Avant 1950
-  1951 à 1970
-  1971 à 1990
-  1991 à 2000
-  2001 à 2010
-  Après 2010

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012

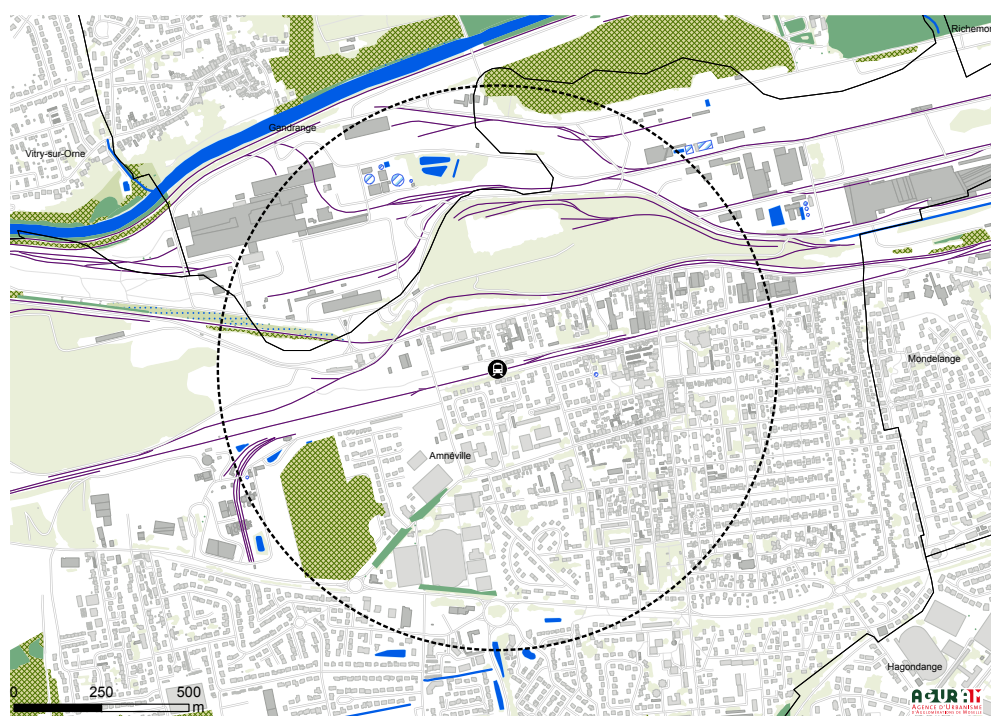
> Centralités



/ Un secteur gare marqué par son passé industriel

Le quartier gare d'Amnéville s'inscrit dans le paysage de la vallée de l'Orne, sur la partie aval relativement plat.

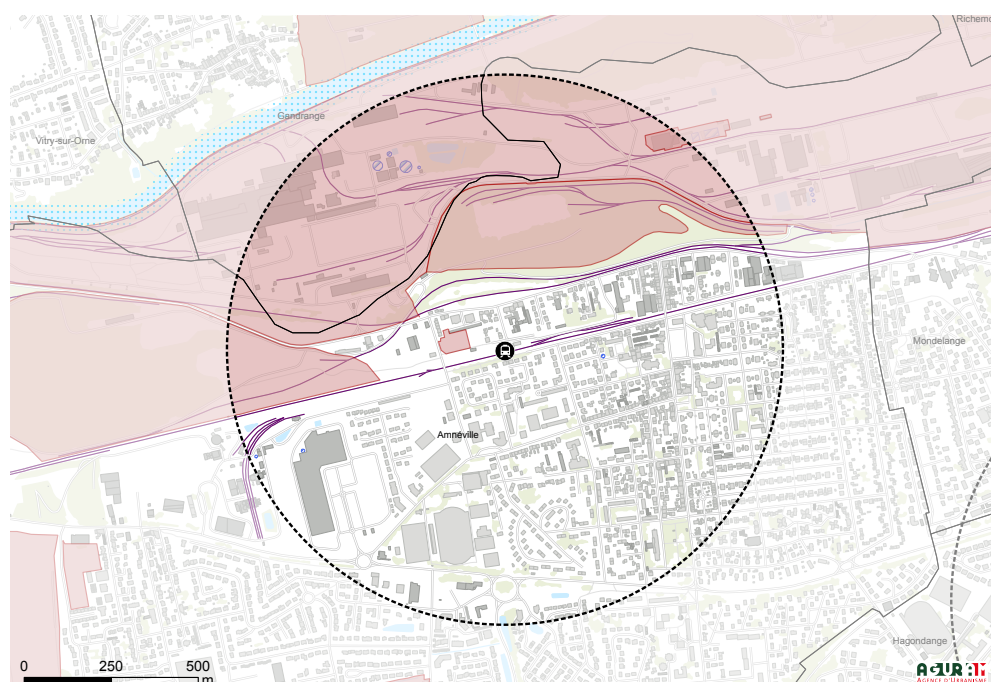
Entièrement artificialisés, les espaces naturels au sein du quartier gare se limitent à la présence de parcs, squares, jardins privés et terrains urbanisés laissés en friche. A l'échelle de la commune, les espaces naturels sont plus présents notamment par la présence du bois de Coulange, qui accueille les grands équipements de la commune (complexe touristique d'envergure). Celui-ci est d'ailleurs perceptible depuis le quartier gare. Le paysage du quartier gare reste très marqué par la présence de l'ancien site sidérurgique représentant un peu moins de 50% de l'occupation du quartier. Cette présence n'est pas sans impact pour le quartier, puisque le passé industriel a pour conséquence la présence de sols pollués. Cette pollution concerne la partie nord du quartier gare ainsi qu'un site à proximité immédiate de la gare.



> Environnement

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

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
ONAS / IGN - BDTOPO



> Mesures de protection et risques

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- Aires inondation
- Site et sol pollués Lorraine 2014

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Rond BDTOPO 2014







Potentiels de mutations et projets

/ Un potentiel de densification très fortement contraint et restreint

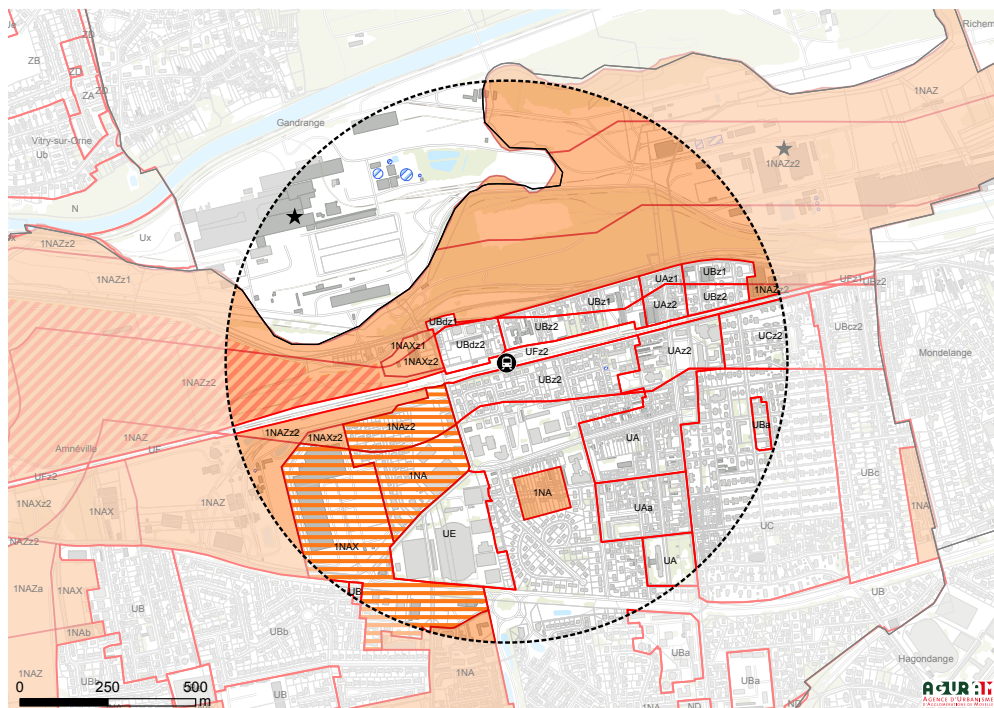
En constant développement, la commune d'Amnéville et son quartier gare sont aujourd'hui presque totalement urbanisés. Le quartier gare se partage principalement entre zones urbaines et zones d'activités industrielles, artisanales et commerciales. Fortement urbanisé, le secteur gare n'offre quasiment plus de foncier disponible. Les terrains constructibles sont de plus en plus rares et la plupart ne forment pas de tènement suffisant pour être mobilisé. Dès lors le développement du secteur est lié à une optimisation des terrains et/ou bâtis en mutation et à la reconversion du site d'Arcelor Mittal.

Pour le quartier gare, mais également pour la commune d'Amnéville et les communes environnantes, le principal enjeu repose sur la reconversion du foncier laissé par l'ancien site sidérurgique. Le devenir de ce site s'inscrit dans le projet Les Portes de l'Orne : Portes de l'Orne Aval porté par le syndicat mixte réunissant les deux intercommunalités.







> Zonages PLU


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

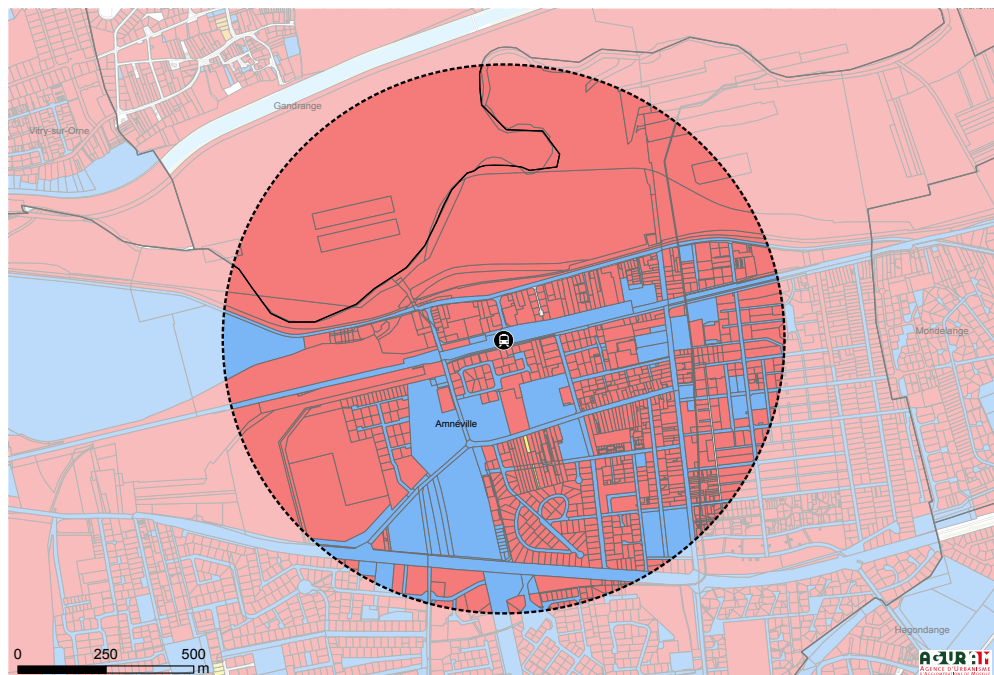
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012



> 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 :

/ Une bonne accessibilité par le réseau viaire

La gare tourne le dos à Amnéville et ses quartiers résidentiels, tout en restant accessible, quoique difficilement à pied (voir ci-après).

Elle est facilement accessible depuis Rombas, mais cette commune est également desservie par le TER (gare de Rombas). Au nord, les friches industrielles isolent la halte de Gandrange.

/ Une offre de stationnement très suffisante, mais peu qualitative

La capacité de stationnement est aujourd'hui très suffisante, puisque la présence d'environ 10 véhicules maximum a pu être observée pour une capacité d'au moins 30 véhicules sur le terre-plein visiblement dédié à cet usage.

L'aménagement est très peu qualitatif. Le revêtement est en très mauvais état (nids de poules...) et la présence de véhicules «ventouse», pour certains à l'état d'épave est à noter.



Le parking de la halte ferroviaire de Gandrange-Amnéville, une capacité suffisante, mais un équipement très peu qualitatif - Doc. Aguram



Des véhicules à l'état d'épave stationnent face à la gare. Une ambiance qui nuit à l'attractivité de la gare - Doc. Aguram



La rue de la Gare, dont les trottoirs sont occupés par des véhicules en stationnement, comme le long de la RD8 – Doc. Aguram

/ Une accessibilité piétonne très contrainte

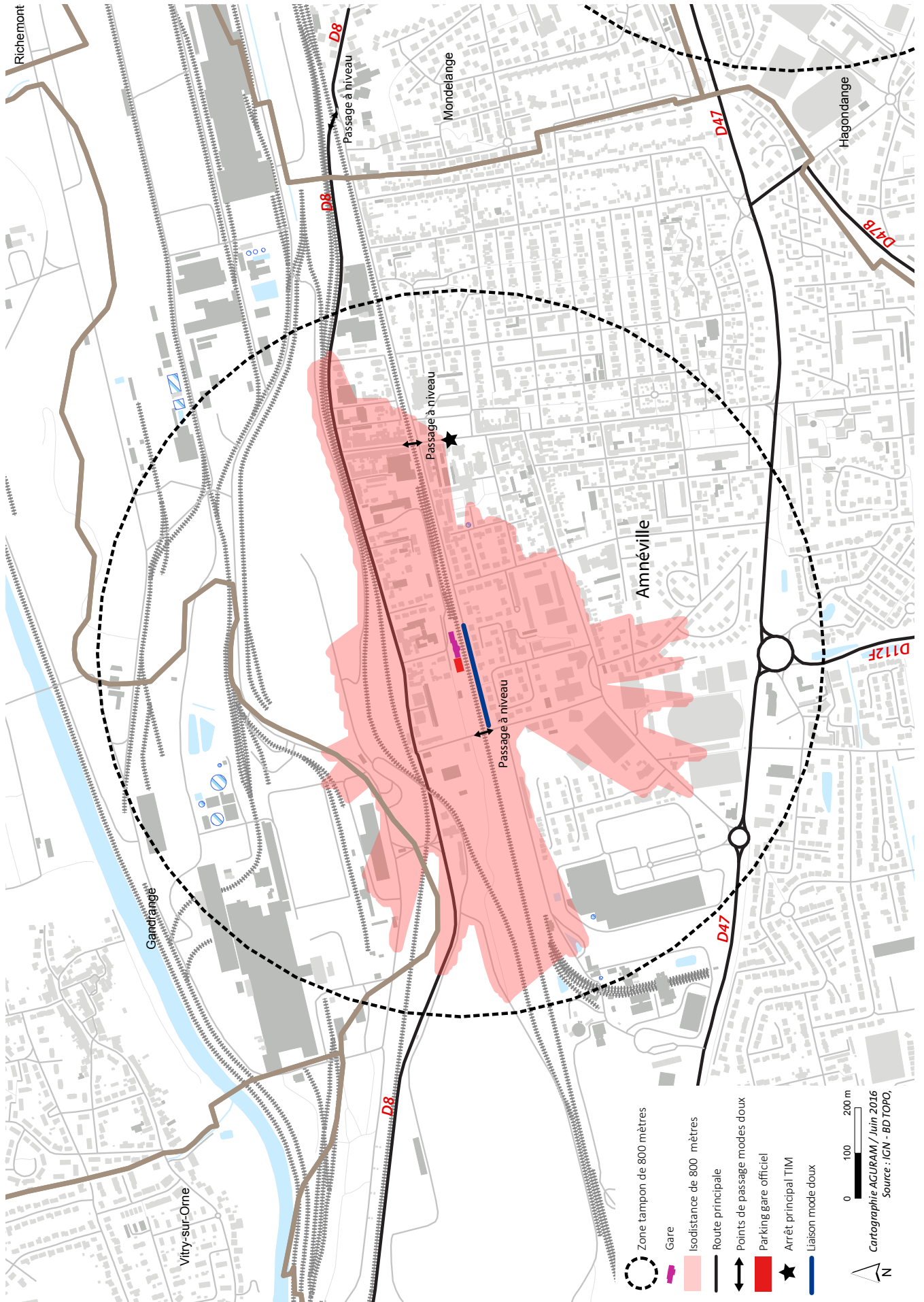
Le cheminement des piétons est long depuis les quartiers résidentiels. Il se heurte en outre à l'ambiance peu qualitative d'un ancien quartier industriel en cours de rénovation.

Sur la RD 8, de nombreux véhicules stationnent sur les trottoirs, faute d'alternatives réelles.

/ Le vélo une alternative crédible?

L'absence d'abri vélo est regrettable, car l'aire d'attraction de la gare (seule commune d'Amnéville) est d'une dimension adaptée à ce mode. La gare étant par ailleurs difficilement accessible à pied, le vélo constituerait une alternative crédible.

> Modes doux



- Zone tampon de 800 mètres
- Gare
- Isodistance de 800 mètres
- Route principale
- Points de passage modes doux
- Parking gare officiel
- Arrêt principal TIM
- Liaison mode doux

0 100 200 m
 Cartographie AGURAM / Juin 2016
 Source : IGN - BD TOPO

■ Mobilité : Enjeux et Préconisations

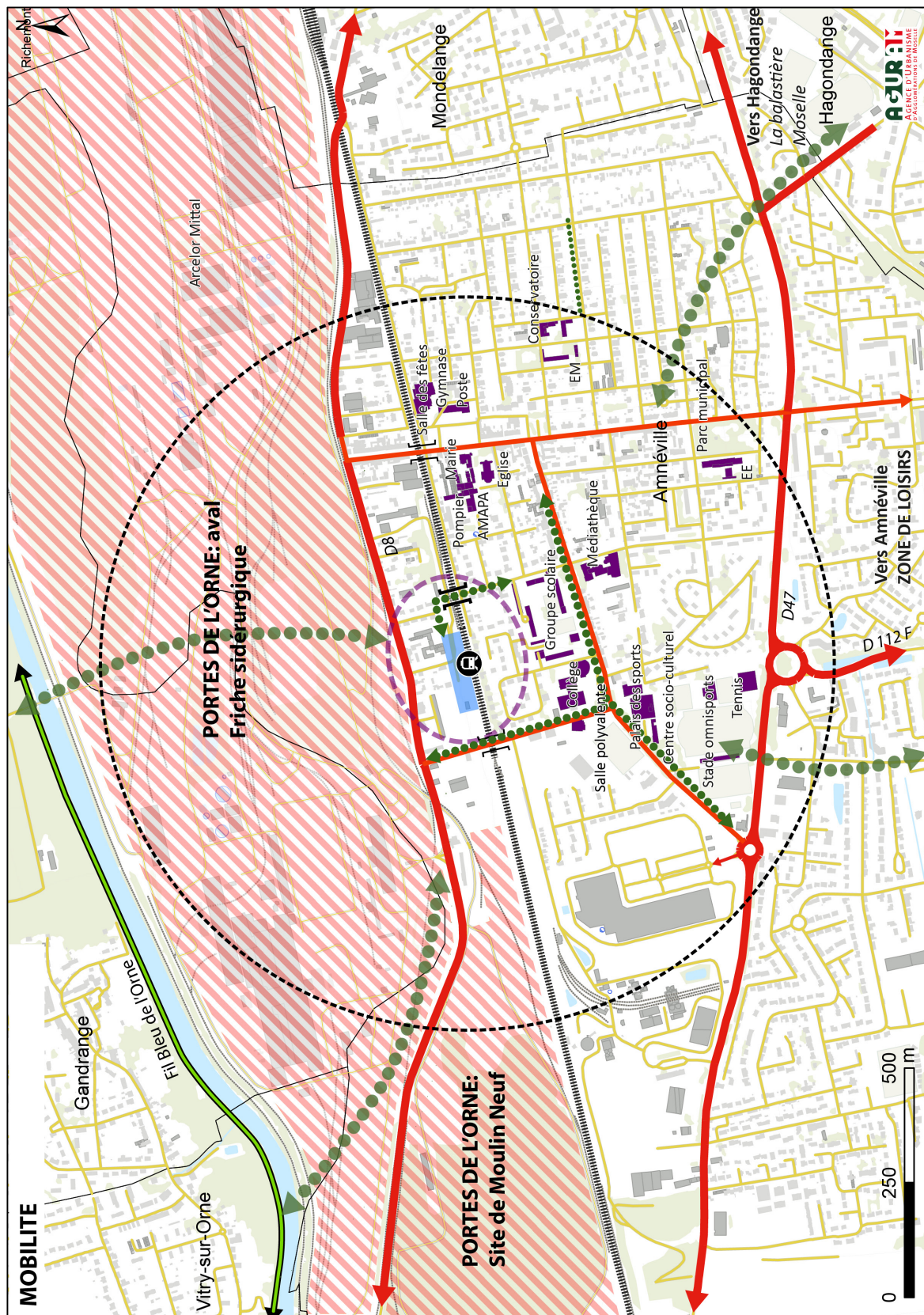
/ Enjeux : Faciliter l'accessibilité multimodale de la gare et s'affranchir des coupures urbaines et infrastructurelles de la commune.

CONSTATS : Une gare qui tourne le dos au centre-ville située en frange nord de la commune entre le faisceau ferroviaire et la friche industrielle Arcelor Mittal. Située en impasse, sans relation avec le centre-ville, la gare est isolée. Les échanges intermodaux rail / TC sont inexistantes et l'accessibilité mode doux très contrainte.

- Une accessibilité viaire à la gare difficile vers le centre-ville. Située au nord de la commune le long de la friche industrielle Arcelor Mittal, le quartier gare d'Amnéville-Gandrange tourne véritablement le dos à la ville. Coupé du centre-ville par le faisceau ferroviaire, la gare est isolée de la ville et de son animation pourtant proche. Etablie au fond d'une impasse, la gare est peu lisible et difficilement accessible depuis le centre. Sa relation vers la ville est assurée par deux passages à niveaux : rue de la Ferme à l'ouest et rue des Romains à l'est.
- Des aires de stationnement aux aménagements sommaires. L'offre de stationnement de la gare (20 places), aux aménagements sommaires (absence de marquage au sol, revêtement dégradé) semble répondre aux besoins actuels de fréquentation. La configuration de la rue de la Gare permet la dépose-minute juste devant la gare mais sans agencements spécifiques et sécurisants.
- Une situation urbaine qui ne répond pas au rôle de pôle d'échange intermodal. L'absence de réelle desserte TC et l'isolement de la station par rapport à la ville ne permet pas de jouer un rôle de pôle d'échange intermodale.
- Une accessibilité à la gare pour les modes doux difficile. En l'absence de passerelle vers le centre-ville, l'accès à la gare impose aux usagers non motorisés d'effectuer des détours, n'incitant pas à la pratique de ce mode de déplacement. Sans parcours cyclable aménagé ni d'abri sécurisé pour le stationnement vélo, ce mode d'accès à la gare reste malaisé.

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

- **Promouvoir un accès de part et d'autres de la gare pour les modes doux**
 - Imaginer une passerelle pour faciliter l'accès au centre-ville,
 - Faire évoluer le partage de la voirie sur les voies principales en faveur des modes doux,
 - Concevoir un maillage cohérent de pistes cyclables connectées à la gare et un abri vélo sécurisé.
- **Conforter le stationnement autour de la station ferrée comme un véritable espace public**
 - Aménager et requalifier l'aire de stationnement existante comme un véritable espace public accueillant,
 - Favoriser l'usage des deux roues, mettre en place des arceaux et abri vélo sécurisé aux abords de la gare.
- **Promouvoir l'intermodalité entre les TC et le train**
 - Proposer une alternative TC aux modes individuels (motorisés ou non) adaptée aux besoins,
 - Développer un réseau TC urbain desservant la gare d'Amnéville et de façon coordonnée avec les gares encadrantes (Hagondange et Rombas),
 - En alternative proposer des services spécifiques du type navette-gare régulière ou à la demande vers la ville et le parc thermal et de loisirs d'Amnéville-les-Thermes.



Repenser l'attractivité de la gare et promouvoir sa fréquentation

Promouvoir un 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 (FI/Bleu)
- Principe de passage modes doux

Promouvoir l'intermodalité entre les TC et le train



Conforter le stationnement autour de la station ferrée comme un véritable espace public



MOBILITE

PORTES DE L'ORNE: aval
Friche sidérurgique

PORTES DE L'ORNE:
Site de Moulin Neuf



■ Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

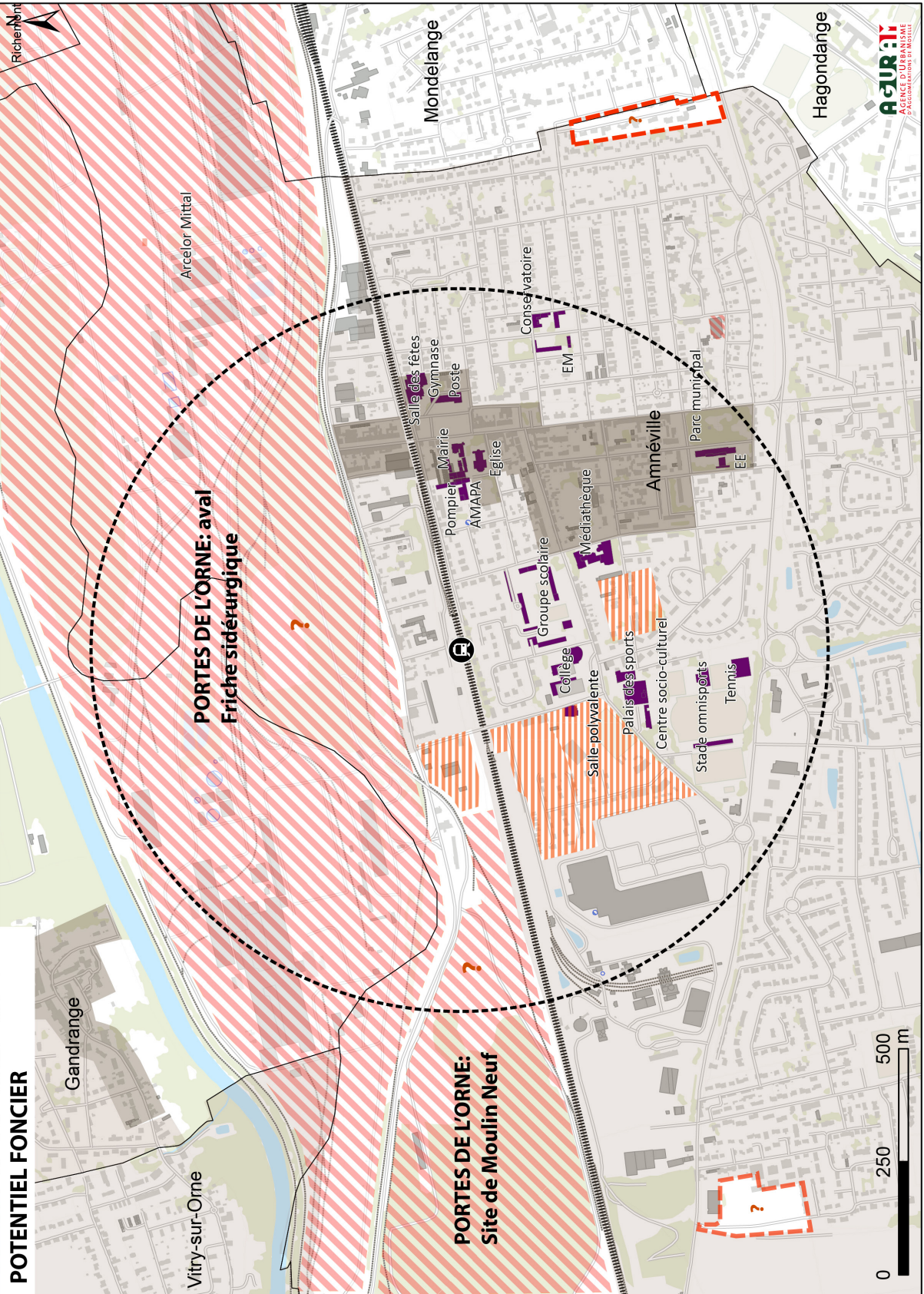
/ Enjeux : Poursuivre la densification du quartier gare et optimiser les tissus urbanisés des communes

CONSTATS : Une gare au centre d'un territoire en mutation. Le potentiel foncier du quartier gare est subordonné aux projets de reconquête des friches sidérurgiques et aux capacités de densification des tissus existants.

- Un potentiel foncier conditionné par le devenir du projet «Portes de l'Orne». La gare d'Amnéville et son faisceau ferroviaire situé dans la vallée de l'Orne se positionnent à l'interface entre le vaste projet de requalification des friches sidérurgiques (Arcelor Mittal) et les zones urbaines d'Amnéville. Le projet des portes de l'Orne initié par les intercommunalités de la communauté de communes du Pays Orne-Moselle et de la communauté de communes des Rives de Moselle porte sur près de 550 ha et concerne 6 communes de la vallée de l'Orne. Ce projet se décompose en différents sites d'études dont :
 - Le site des portes de l'Orne Amont (83 ha) dont Moulin Neuf (66 ha) et de Gandrange (15 ha) à l'ouest de la gare,
 - Le site des portes de l'Orne Aval (270 ha) directement au nord de la gare d'Amnéville-Gandrange.
 Ces projets comprennent de nombreuses contraintes (sols pollués, démolitions, réseaux divers) qui conditionnent la reconversion du site industriel.
- Une zone urbaine d'Amnéville qui dépasse le rayon des 800 mètres autour de la gare, et n'offre que peu de foncier disponible à proximité du centre. Quelques parcelles en franges de la voie ferrée offrent encore quelques opportunités de densification urbaine, mais des possibilités de développement conditionnées au devenir de la reconversion du site des Portes de l'Orne.
- Un secteur hétérogène entre la RD 8 et le faisceau ferré qui offre encore quelques possibilités de densification. Le centre-historique présente un front urbain et relativement dense (de 2 à 4 niveaux) au regard des cités ouvrières et des quartiers d'habitat individuel qui l'entourent (de 1 à 2 niveaux); il mêle à la fois des équipements publics (mairie, église, écoles, ...) et des opérations d'habitats collectifs. Le quartier-gare entre la RD 8 et le faisceau ferré présente un tissu relativement hétérogène qui offre des possibilités de renouvellement et de densification (mutation des occupations bâties peu dense, utilisation des dents creuses et de cœurs d'îlots à exploiter dans la poursuite des actions entreprises).
- En continuité du centre, des cités ouvrières puis l'habitat pavillonnaire. Autour du centre-ville, la commune s'est développée principalement par une succession de cités ouvrières en continuité du centre. Cette urbanisation s'est poursuivie plus récemment par la réalisation d'extension pavillonnaire moins dense, entre le parc de loisirs d'Amnéville et les zones urbaines. Outre les zones d'extensions du quartier, le potentiel foncier et de densification de la commune se concentre principalement 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, rechercher toutes les occasions de densification dans les secteurs hétérogènes autour de la gare et du centre-ville en frange des cités ouvrières des anciennes activités industrielles.

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre historique 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 vigilant aux mutations d'activités potentielles autour de la gare notamment rue des Romains
- **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 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**
 - Réinterroger le potentiel de développement urbain au sein des communes environnantes : temporalité, programmation afin d'être complémentaire et non concurrentielle entre les projets,
 - Maintenir la diversification de l'offre logement au sein de la commune.



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

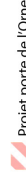
Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre historique hétérogène



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



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



■ Fonctions urbaines : Enjeux et Préconisations

/ **Enjeux : Réinventer une dynamique urbaine pour le quartier-gare d'Amnéville-Gandrange comme partie intégrante du projet des portes de l'Orne et participer à la diversité des fonctions urbaines des communes.**

CONSTATS : Un quartier gare à l'écart des fonctions urbaines des centres villes d'Amnéville et de Gandrange, qui n'a pas trouvé son rôle dans la dynamique urbaine de celles-ci. Un centre-ville d'Amnéville proche de la gare regroupant équipements, services et commerces de proximité remis en cause par la dynamique des zones d'activités commerciales.

- Un quartier gare qui ne présente pas toutes les fonctions urbaines nécessaires à la vie. La gare d'Amnéville-Gandrange est établie dans le lit majeur de la vallée de l'Orne au sein d'un quartier enclavé entre la zone sidérurgique et la voie ferrée, ce dernier forme aujourd'hui un faubourg résidentiel où subsistent encore quelques activités industrielles. Limité par le faisceau ferroviaire et la route départementale, le quartier gare forme une lanière urbaine occupée par un tissu composite et hétérogène. La rue principale (RD 8) forme un front de rue hétéroclite de toutes époques mêlant des immeubles et constructions commerces et activités. Seule la rue des Romains, dans le prolongement du centre-ville, offre un front de rue homogène de commerces et d'habitat, mais reste relativement éloignée de la gare.
- Un centre-ville qui polarise des commerces et des services mais peu perceptibles depuis la gare. A l'arrière de la gare, le centre-ville regroupe la plupart des fonctions urbaines de la commune. Composé d'un tissu urbain plus dense, il concentre les commerces de proximité, et de nombreux services (banques, poste, médecins et professions paramédicales) constituant la centralité urbaine de la commune. Mais ces activités implantées principalement autour de la place Frédéric Rau sont peu perceptibles depuis la gare pourtant proche, coupées à la fois par le faisceau ferroviaire et par un tissu pavillonnaire peu perméable.
- Des équipements communaux implantés principalement dans le centre historique et le sud. La plupart des équipements communaux sont implantés dans un rayon de 800 mètres autour de la gare. Le centre historique rassemble les équipements de services publics, administratifs (mairie), culturels (salle des fêtes). Les établissements d'enseignement primaire et secondaire (collège, écoles), les équipements sportifs et socio-culturels (palais des sports, stade, centre socioculturel) sont regroupés au cœur de la commune à proximité du centre-ville et de la gare.
- Un parc de loisirs déconnecté du centre-ville d'Amnéville et de sa gare. Au sud de la commune le parc de loisirs d'Amnéville offre également de nombreux équipements mêlant activités thermales, sportives, culturelles, et de loisirs touristiques (hôtellerie et restauration). Ce complexe thermal et touristique situé au cœur du bois de Coulange, n'est pas lisible depuis le centre-ville et paraît déconnecté des fonctions urbaines de la gare et de son quartier.
- Les friches sidérurgiques, objet du vaste projet de reconversion des portes de l'Orne. Les friches sidérurgiques Arcelor Mittal situées en vis-à-vis de la gare couvrent l'ensemble de la vallée d'Amnéville à Gandrange. En limite du quartier gare, ces friches font l'objet d'études diagnostics en vue de leurs reconversions. Ce projet des portes de l'Orne propose des réflexions en vue d'aboutir à la requalification urbaine et paysagère de cet ancien site industriel.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Profiter du projet des portes de l'Orne pour renforcer les fonctions urbaines autour de la gare pour créer une nouvelle dynamique qui concourt à la revitalisation d'un centre-ville élargi, lisible depuis la gare.

- **Promouvoir la gare comme polarité urbaine des communes d'Amnéville Gandrange dans le cadre du projet des portes de l'Orne**
 - Profiter du projet des Portes de l'Orne pour réactiver la dynamique ferroviaire et renforcer le quartier gare comme polarité urbaine fédératrice entre les villes d'Amnéville et de Gandrange.
- **Restituer au pôle gare un rôle économiquement attractif**
 - Promouvoir un tissu économique dynamique autour de la gare, de commerces et de services.
- **Exploiter la RD 8 comme une véritable rue pour imaginer une mixité fonctionnelle et une qualité de vie au quartier-gare entre les communes d'Amnéville et de Gandrange.**
 - Parfaire la rue de la République en incitant l'implantation de nouvelles fonctions urbaines en synergie avec la gare et le futur projet des Portes de l'Orne, par le développement d'activités de services et de commerces de proximité.
- **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.

Profiter du projet des Portes de l'Orne pour renforcer les fonctions urbaines autour de la gare pour créer une nouvelle dynamique qui concourt à la revitalisation d'un centre-ville élargi lisible depuis la gare.

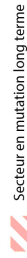
Promouvoir la gare comme polarité urbaine des communes d'Amnéville Gandrange dans le cadre du Projet des Portes de l'Orne



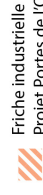
Exploiter la RD 8 comme une véritable rue pour imaginer une mixité fonctionnelle et une qualité de vie au quartier-gare entre les communes d'Amnéville et de Gandrange.



Anticiper les éventuelles mutations d'activités, artisanales ou industrielles



Friche industrielle
Projet Portes de l'Orne



Centre



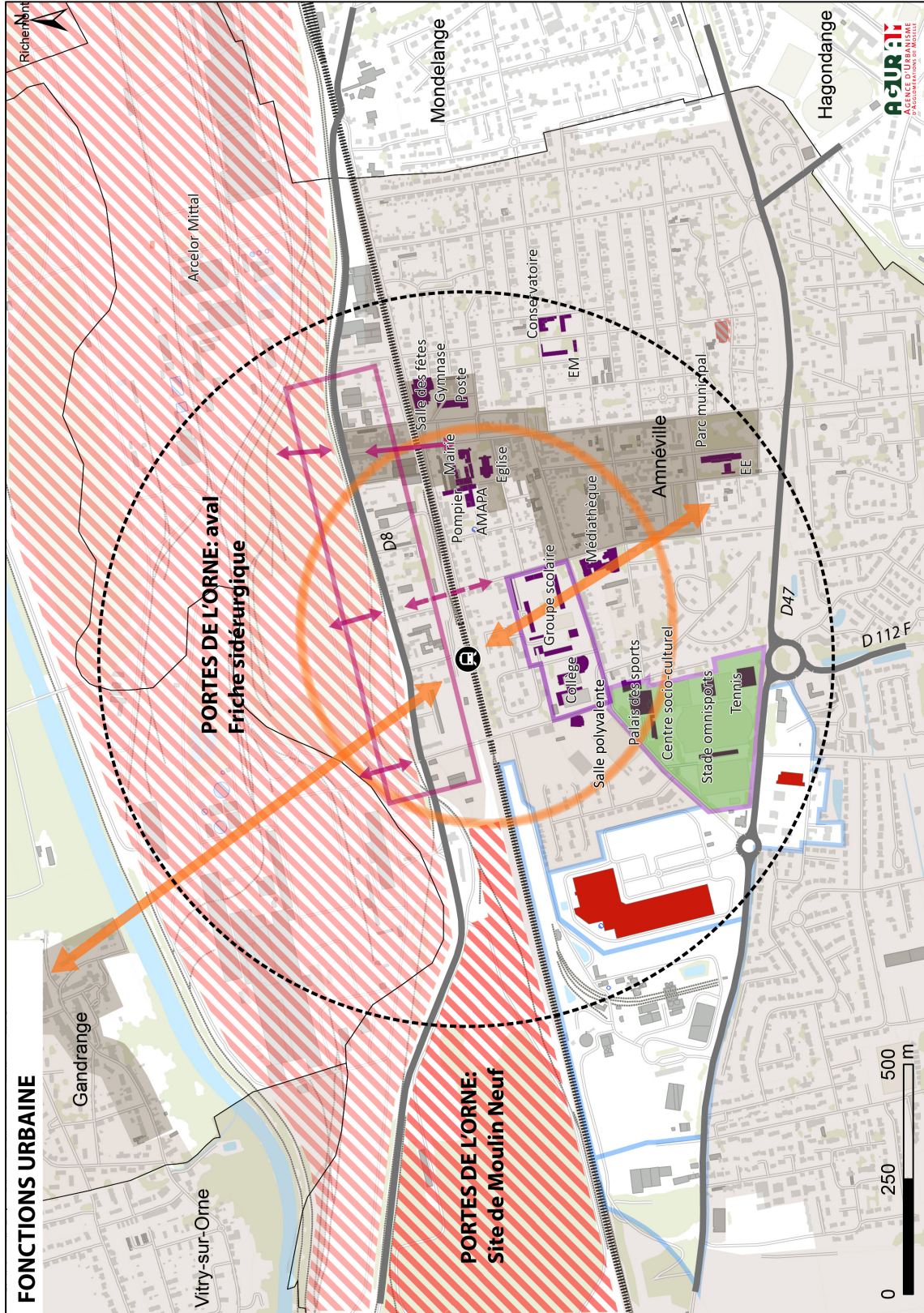
Activités commerciales



Pôle équipement / loisirs



Activités



■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

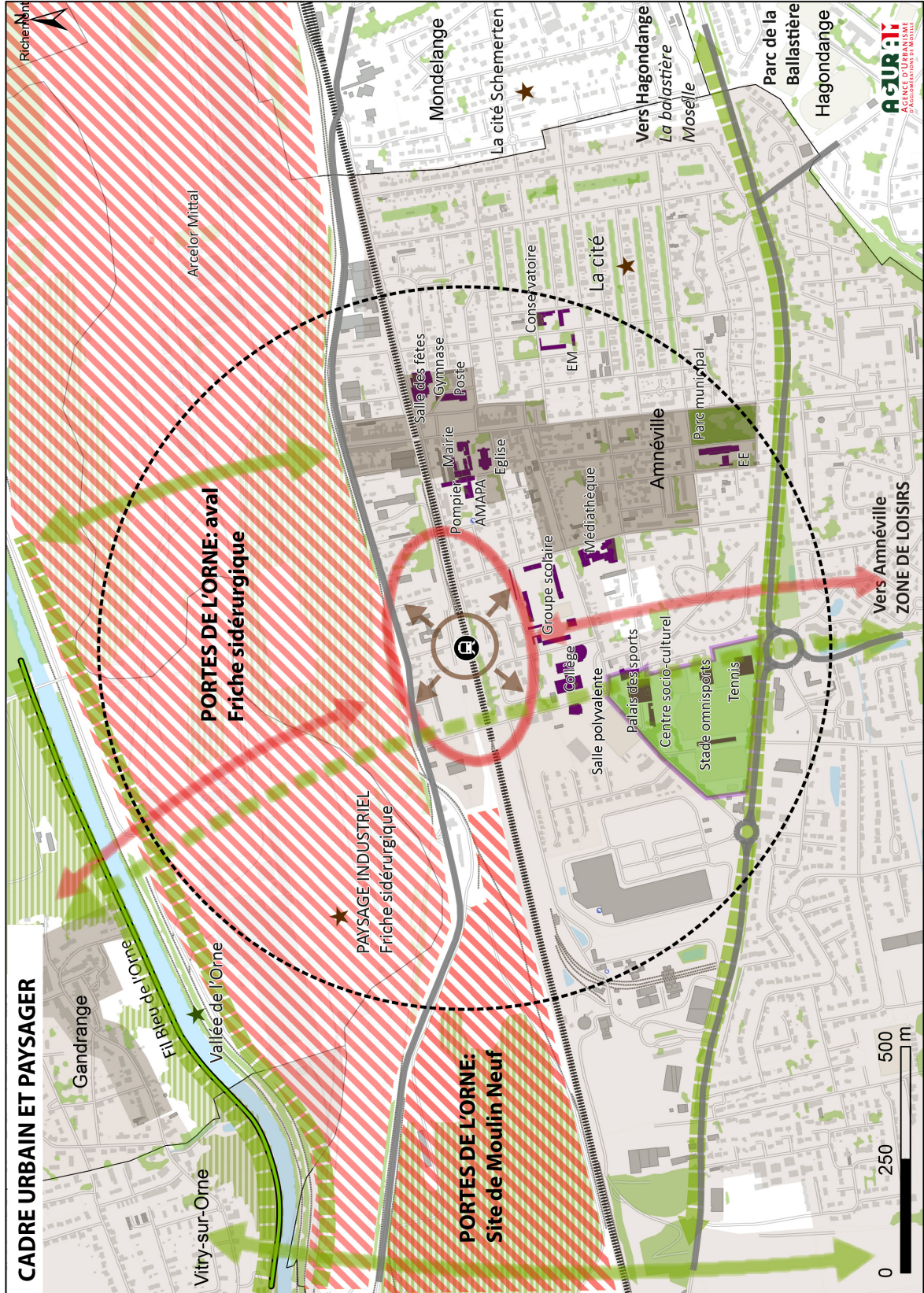
/ Enjeux : Valoriser le patrimoine urbain et paysager du quartier gare en relation avec la ville et le parc de loisirs et mieux conforter l'identité et l'attractivité de la commune depuis la vallée de l'Orne

CONSTATS : Une gare à l'écart de son centre-ville dans le paysage industriel en friche de la vallée de l'Orne. Un patrimoine urbain et paysager spécifique, issu de l'histoire sidérurgique d'Amnéville. Une ville nouvelle créée ex nihilo marquée par la structure urbaine strictement orthogonale de son centre-ville et de ses cités ouvrières, qui contraste avec ses friches industrielles et son parc thermal de loisirs.

- Un centre-bourg urbain, avec des cités ouvrières, des opérations d'habitat collectif et de maisons individuelles composant une vaste périphérie résidentielle. Fondée à la fin du XIX^{ème} siècle sur le territoire de la commune de Gandrange, Amnéville nommée alors Stahlheim (la cité de l'acier) est une ville créée de toute pièce pour répondre à la nécessité de logements ouvriers, engendrée par l'essor de l'industrie sidérurgique. Le quartier du Vieil Amnéville, ancien hameau de Gandrange le long de l'Orne, s'est façonné entre la voie ferrée et l'usine le long de la rue de la République pour former l'actuel quartier gare. La ville nouvelle au sud de la voie ferrée, créée sur la base d'une cité ouvrière, se singularise par son plan «hippodamien» en damier ordonné depuis la rue des Romains. Autour de cette artère principale, le centre-ville s'affirme autour de la place Frédéric Rau, marqué par une mairie au style bavarois et de nombreux bâtiments de l'époque allemande (église, temple, salle des fêtes, maison de ville, etc...) en contraste avec l'architecture contemporaine plus fonctionnaliste des années 60. Dans la continuité des cités ouvrières, l'urbanisation s'est poursuivie par des opérations immobilières d'habitat social, de petit collectif et d'habitat individuel pour former aujourd'hui un paysage résidentiel continu avec Mondelange et Hagondange.
- Un site industriel qui engage sa reconversion dans un paysage de la vallée de l'Orne. Le site industriel d'Amnéville-Gandrange constitue aujourd'hui une friche sidérurgique peu attractive au nord du quartier de la gare. Des études de reconversion des différents sites industriels visent à retrouver de nouvelles vocations à ses friches sidérurgiques. Portés par le syndicat mixte «les portes de l'Orne», différents projets sont d'ores et déjà engagés dans une phase opérationnelle à l'exemple de la réalisation d'une agrafe paysagère entre les rives de l'Orne et le pôle thermal d'Amnéville. Ainsi, la reconversion de certains éléments emblématiques du patrimoine bâti de l'usine est également à l'étude à l'exemple de la maison du projet dans les anciens bâtiments des syndicats.
- Une gare dans un grand paysage peu lisible et dans leur paysage de proximité en pleine reconversion. La structure urbaine de l'ancien village (anciens usoirs, cours et places) est encore présente dans le noyau historique. Les différentes opérations urbaines (Closerie du Potier) et les nombreuses extensions pavillonnaires ont transformé le village d'origine. Le patrimoine bâti ancien, parfois dénaturé, n'a pas toujours conservé son intégrité architecturale d'origine.
- Un patrimoine naturel et culturel important entre institutions religieuses et fermes fortifiées. Le grand paysage de la vallée de l'Orne avec ses côtes boisés du plateau lorrain ne sont pas aujourd'hui lisibles depuis la gare. Situé dans un paysage sans relief du lit «majeur» de la vallée de l'Orne, le paysage de la gare est coupée au nord par les friches sidérurgiques et au sud par les zones urbaines d'Amnéville. Le paysage de proximité du quartier gare reste peu attractif, en dehors du front urbain presque continu de la rue de la République qui comprend quelques belles façades, ce secteur comprend peu d'espaces verts publics. Seule la friche sidérurgique domine ce paysage de proximité du quartier gare. La mise en œuvre du projet de reconquête des portes de l'Orne sera l'occasion de réaffirmer les qualités urbaines et paysagères du quartier gare d'Amnéville-Gandrange.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Affirmer les qualités urbaines et paysagères de la commune pour conforter l'attractivité et l'identité d'Amnéville. Affirmer le maillage de promenade urbaine et favoriser la découverte de son patrimoine urbain et paysager.

- **Faciliter et valoriser la découverte des quartiers et la diversité du patrimoine urbain et architectural de la ville**
 - Rendre perceptible le centre bourg historique depuis la gare, valoriser son patrimoine historique et faciliter la découverte des cités ouvrières proches du centre, valoriser ce cadre de vie atypique,
 - Affirmer la singularité architecturale des édifices des quartiers dans leur conception d'origine, de l'époque allemande ou contemporaine, faciliter la lecture de ce patrimoine culturel bâti,
 - Reconsidérer l'usage collectif de la gare et de sa place comme lieu de centralité dans le projet de reconversion industrielle des portes de l'Orne.
- **Poursuivre la reconversion des friches industrielles en relation avec la ville et son quartier gare en synergie avec la dynamique touristique du parc thermal de loisirs d'Amnéville**
 - Imaginer le renouvellement urbain du secteur gare et opérer une couture urbaine et paysagère qui renforce l'attractivité du centre gare interface du projet de reconquête des friches sidérurgiques et du parc thermal de loisirs d'Amnéville.
- **Conforter l'identité paysagère et urbaine de la ville et développer son 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 de la ville,
 - 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 de balade urbaine entre la vallée de l'Orne et son fil bleu et le parc thermal de loisirs sur le plateau et le bois de Coulanges.



Affirmer les qualités urbaines et paysagères de la commune pour conforter l'attractivité et l'identité d'Amnéville. Affirmer le maillage de promenade urbaine et favoriser la découverte de son patrimoine urbain et paysager.

Faciliter et valoriser la découverte des quartiers et la diversité du patrimoine urbain et architectural de la ville.

- Spot de départ
- Entité patrimoniale
- Point de vue

Poursuivre la reconversion des friches industrielles en relation avec la ville et son quartier gare en synergie avec la dynamique touristique du parc thermal de loisirs d'Amnéville.



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

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

- Friche industrielle
- Projet Portes de l'Orne
- Centre
- Paysage patrimonial
- paysage urbain
- Paysage infrastructurel
- Parc / équipements
- Paysage de friche
- Grand paysage/

■ Espaces publics : Enjeux et Préconisations

/ **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.**

CONSTATS : Un quartier gare fractionné par des réseaux qui ne facilitent pas les continuités piétonnes avec le centre-ville. Un partage de la chaussée encore trop favorable à l'automobile qui n'invite pas à la balade urbaine piétonne.

- Une gare dans un tissu urbain peu homogène à l'écart du centre-ville. Le quartier de la gare d'Amnéville-Gandrange forme une bande urbaine coincée entre le faisceau ferré et la route départementale (RD 9). La rue de la République au profil asymétrique entre les friches et le front urbain constitue l'espace public principal d'un quartier, accessible par des impasses en peigne donnant une lecture peu homogène du quartier-gare. Les continuités piétonnes de la gare vers le centre-ville tout proche ne sont pas assurées en l'absence d'une relation (passerelle ou tunnel) entre la rue de la Gare avec la rue Victor Hugo.
- U•Un centre-ville au tissu d'espace public dense favorable à la déambulation piétonne mais peu structuré pour les vélos. La structure en damier du centre-ville et des citées jardins génère un tissu d'espaces publics denses au traitement très homogène et confère à ses rues une grande unité propice aux promenades piétonnes. Mais ce réseau de voirie n'a pas pris en compte les déplacements en deux roues, que ce soit pour les voiries principales ou les dessertes des quartiers, et l'accès à vélo à la gare reste peu sécurisant.
- A l'écart de la ville, les friches sidérurgiques et le parc thermal de loisirs d'Amnéville forment des secteurs isolés sans continuité avec les espaces publics du centre-ville. Que ce soit le parc thermal de loisirs ou encore les friches sidérurgiques, ces quartiers restent fortement déconnectés du centre et de la gare. Ces quartiers conçus en dehors de la structure urbaine de la commune sont, de fait, isolés, détachés de la ville et coupés du maillage des espaces publics des communes qui les entourent.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Imaginer une trame des espaces publics incitant à la balade urbaine et à la découverte de la ville et de son territoire depuis la gare. Requalifier les rues et les places en favorisant les modes doux pour renforcer l'identité et la cohérence urbaine afin de réinventer une attractivité au quartier gare d'Amnéville.

▪ **Réaménager la rue de la Gare comme une véritable place, un espace public piéton accueillant et multimodal, imaginer une passerelle vers le centre-ville**

- Mailler les voiries autour de la gare, réorganiser la rue de la Gare, les impasses en créant un bouclage avec la rue de la République. Donner une meilleure lisibilité urbaine au quartier au travers des espaces publics accueillant, qui facilitent les continuités piétonnes autour de la gare,
- Imaginer une passerelle vers le centre-ville entre la rue du Chemin de Fer et la rue Victor Hugo,
- Faciliter l'intermodalité : automobile, transports en commun, vélo et piéton
 - > Requalifier le dépose minute taxi auto et bus
 - > Concevoir une desserte deux roues à la gare en intégrant des pistes cyclables aux aménagements
 - > Faire un espace accueillant : éclairage, mobilier urbain, qui associe une présence végétale.

▪ **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 adapté à la balade urbaine pour les piétons et les cyclistes au sein de la ville et des cités jardins,
- Assurer la continuité des espaces publics depuis le quartier gare vers le centre-ville les équipements et les commerces, de la rue des Romains,
- Développer les maillages piétons deux-roues depuis la gare vers les itinéraires de découverte du territoire naturel et des espaces de détente : de la vallée de l'Orne et son fil bleu, du parc thermal de loisirs et du secteur de la ballastière à Hagondange.

▪ **Poursuivre la valorisation des équipements communaux par un maillage d'espaces publics qui affirme une identité urbaine collective de la ville**

- 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 prestations de qualité pour l'aménagement de l'ensemble des espaces publics : enfouissement des réseaux, éclairage public, matériaux, mobilier urbain, signalétique, etc...

Imaginer une trame des espaces publics incitant à la balade urbaine et à la découverte de la ville et de son territoire depuis la gare. Requalifier les rues et les places en favorisant les modes doux pour renforcer l'identité et la cohérence urbaine afin réinventer une attractivité au quartier gare d'Amnéville.

Réaménager la rue de la gare comme une véritable place, un espace public piéton accueillant et multimodale, imaginer une passerelle vers le centre-ville.

Espace à réaménager
Espace public existant à conforter

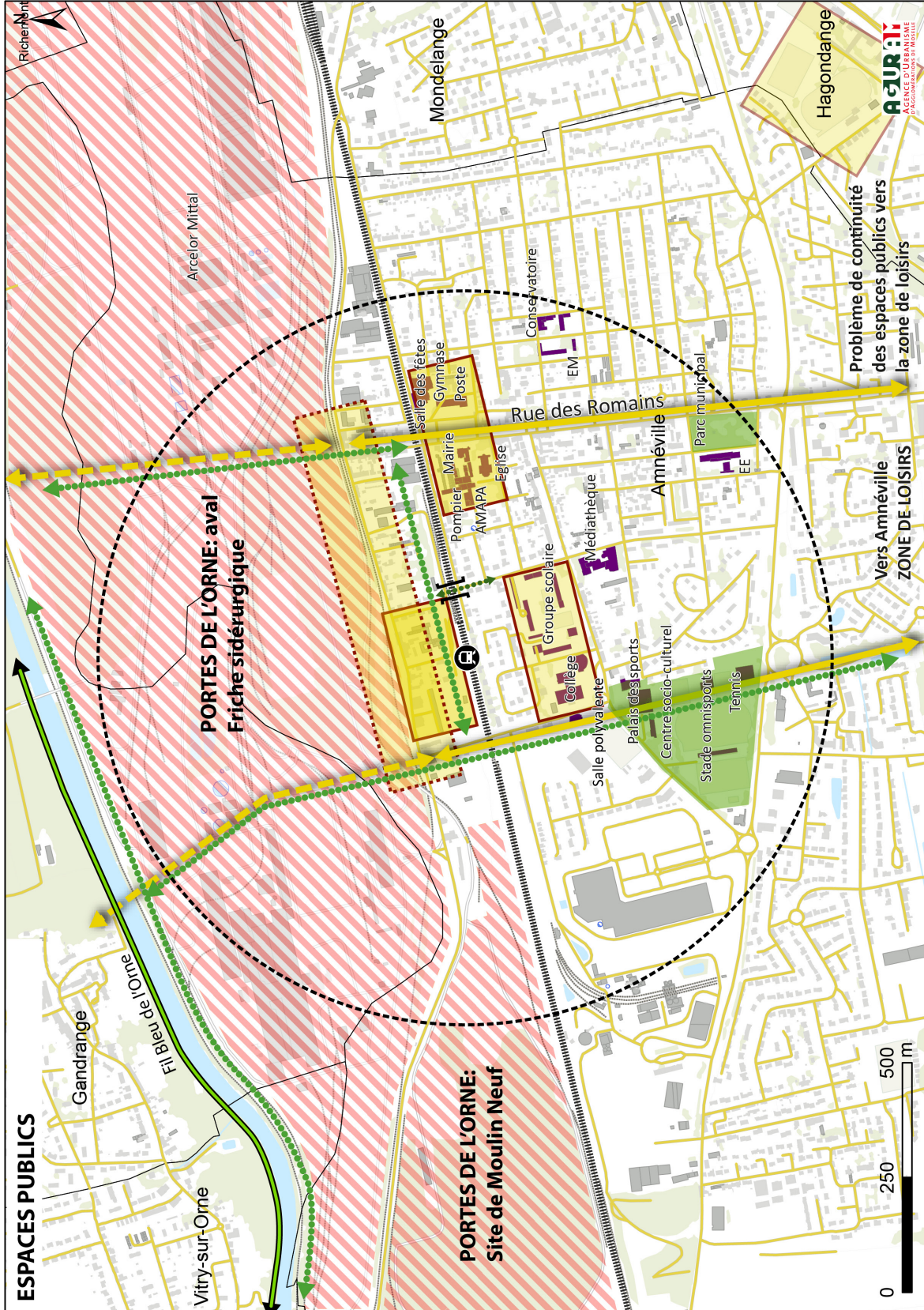
Assurer un partage équitable de l'espace public en faveur de modes doux

Partage espace public
maillage mode doux

Poursuivre la valorisation les équipements communaux par un maillage d'espaces publics qui affirme une identité urbaine collective de la ville

maillage espaces publics

Friche industrielle
Projet Portes de l'Orne



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

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