



Valoriser et (re)composer les espaces Gare

## Gare de Remilly

### **S**ommaire

<b>1</b>	Préambule _____	<b>4</b>
<b>2</b>	Une polarité structurante pour le Sud-Est du SCoTAM _____	<b>6</b>
<b>3</b>	La gare au sein du réseau ferroviaire régional _____	<b>7</b>
<b>4</b>	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare _____	<b>13</b>
<b>5</b>	Profil socio-démographique de la population _____	<b>20</b>
<b>6</b>	Intermodalité du quartier gare _____	<b>24</b>
<b>7</b>	Potentiels de mutations et projets _____	<b>28</b>
<b>8</b>	Enjeux et Préconisations _____	<b>30</b>

En partenariat avec





# ommaire

<b>1</b>	<b>Préambule</b>	<b>4</b>
	Contexte de l'étude	
	Objectifs	
<b>2</b>	<b>Une polarité structurante pour le Sud-Est du SCoTAM</b>	<b>6</b>
	Un bourg centre du SCoTAM	
<b>3</b>	<b>La gare au sein du réseau ferroviaire régional</b>	<b>7</b>
	Une aire d'attraction étendue sur 21 communes	
	Une offre attractive et concurrente de l'automobile	
	Troisième gare du SCoTAM en terme de fréquentation	
	Vers une augmentation de la fréquentation	
<b>4</b>	<b>Structuration urbaine et paysagère du quartier gare</b>	<b>13</b>
	Cadrage communal	
	Du village traditionnel lorrain au bourg résidentiel	
	Une centralité issue de l'agrégat de plusieurs espaces de vie mais qui tend à se délocaliser	
	Un quartier gare aux formes urbaines hétérogènes et une mixité des fonctions	
	Un développement urbain déconnecté de la gare	
	Une gare à l'interface d'un environnement urbain et des sites naturels remarquables	
<b>5</b>	<b>Profil socio-démographique de la population</b>	<b>20</b>
	Une commune peuplée et attractive	
	Une diversité des typologies de logements concentrée dans le quartier gare	
<b>6</b>	<b>Intermodalité du quartier gare</b>	<b>24</b>
	Une accessibilité routière perfectible?	
	Mais une offre de stationnement saturée	
	Desserte TC de la gare: une alternative à la voiture	
	Modes doux: un vrai potentiel pour soulager le stationnement?	
<b>7</b>	<b>Potentiels de mutations et projets</b>	<b>28</b>
	Un potentiel de densification contraint et restreint	
<b>8</b>	<b>Enjeux et Préconisations</b>	<b>30</b>
	Mobilité	
	Fonctions urbaines	
	Densité et potentiel foncier	
	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 politique 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 terme 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'articule (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.

#### **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.

### / 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** Définition du quartier gare

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

> Cible 5.2 du DOO

Extrait DOO page 65 et 66



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

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

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

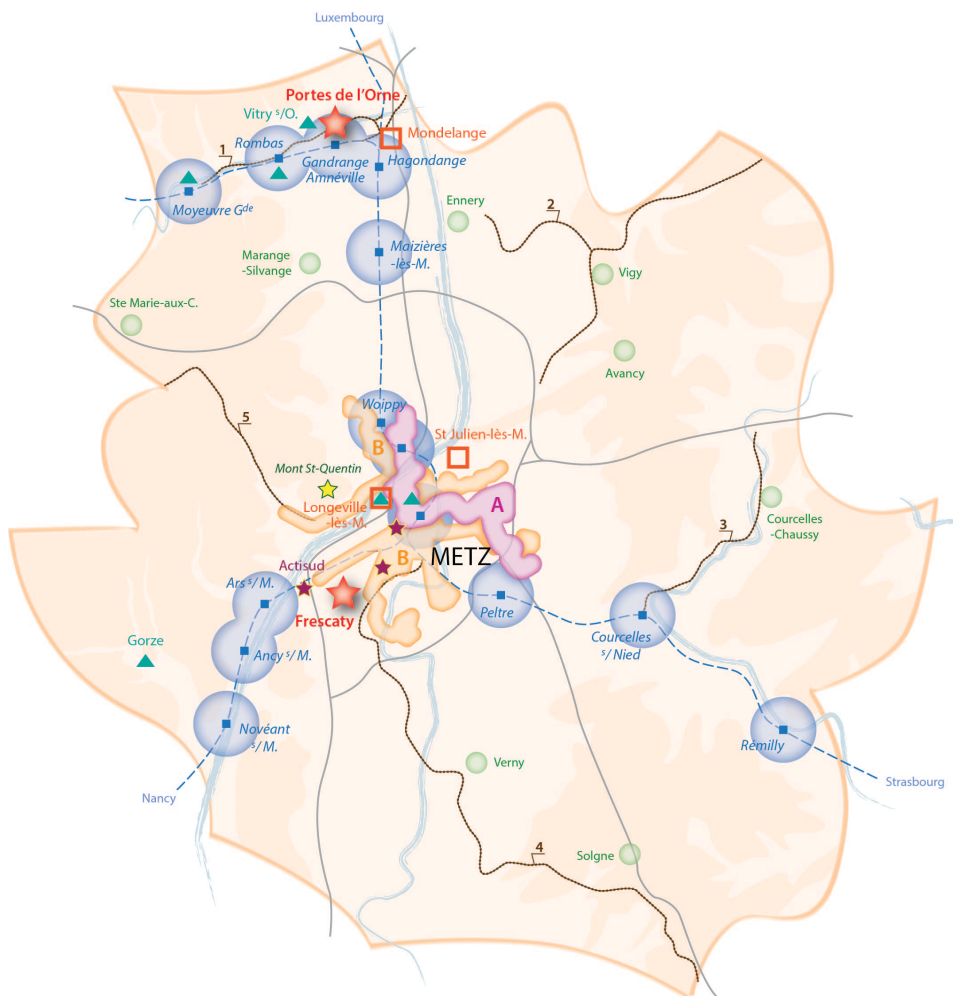
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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

**Précisions pour les documents de planification**

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

**Accompagnement**

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



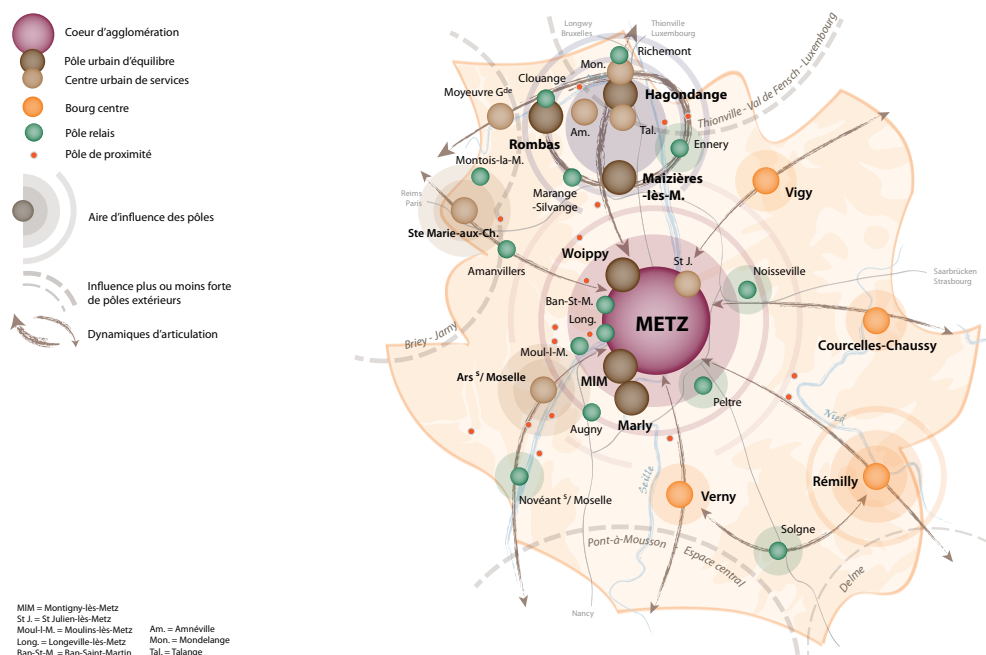
<p><b>Valorisation et optimisation du foncier</b></p> <p> de part et d'autre des infrastructures de transport urbain les plus performantes (de niveau A et de niveau B)</p> <p> autour des gares</p> <p> autour des pôles d'appui de transports collectifs interurbains</p>	<p><b>Stratégies foncières destinées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

# Une polarité structurante pour le Sud-Est du SCoTAM

## / Un bourg centre du SCoTAM

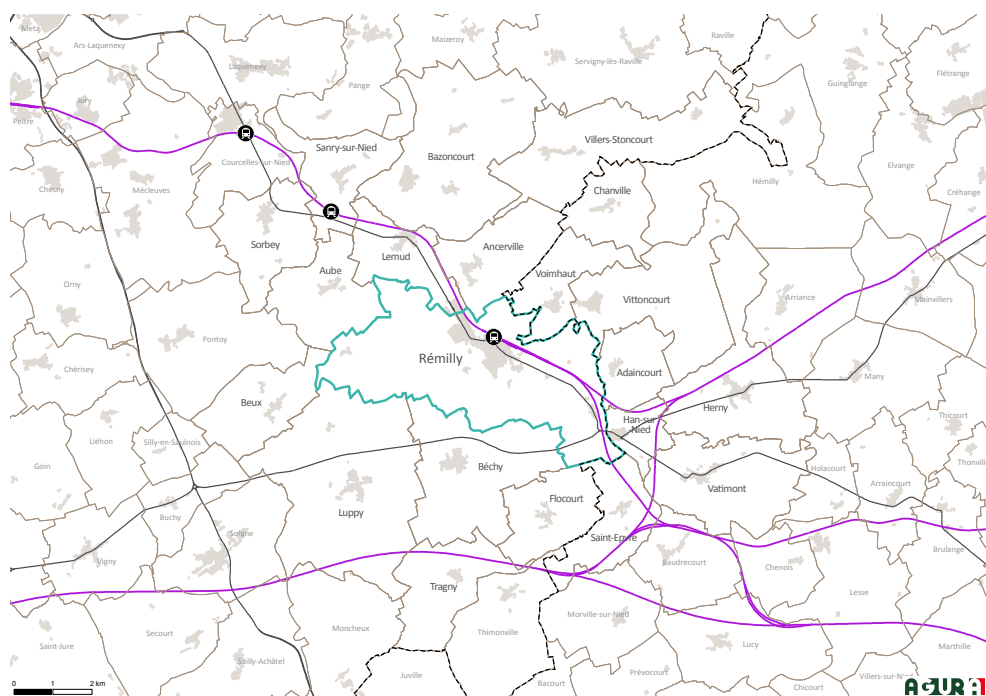
La commune de Rémilly fait partie des 50 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

Identifié comme «bourg centre», la polarité de Rémilly participe localement à la structuration du territoire. Pour cela, elle dispose d'équipements et de services répondant aux besoins de proximité, mais également d'offres lui permettant d'avoir une aire d'influence plus importante.



> Armature urbaine du SCoTAM  
Extrait DOO page 12

Avec 2 146 habitants en 2012, la commune de Rémilly est la principale polarité de la communauté de communes du Sud Messin. Cette polarité rurale du SCoTAM a une densité de population de 113 hab/km<sup>2</sup>, soit le double de la moyenne des communes du Sud Messin (61,9 hab/km<sup>2</sup>) et des communes de l'aire d'attractivité (52 hab/km<sup>2</sup>).



> Carte de situation

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
 Fond BDTOPO 2014

## ■ La gare au sein du réseau ferroviaire régional

### / Une aire d'attraction étendue sur 21 communes

L'aire d'attraction théorique de la gare de Rémilly<sup>1</sup> regroupe 8 000 habitants répartis sur 21 communes dans un rayon d'environ 8km. Cette aire d'attraction comprend la commune gare de Sanry-sur-Nied et l'intégralité de l'aire d'attraction actuelle de cette dernière. La gare de Courcelles-sur-Nied est très proche de cette aire.

À partir de 8km et jusqu'à 39km commence une aire d'attraction secondaire très diffuse regroupant 10% des abonnés.

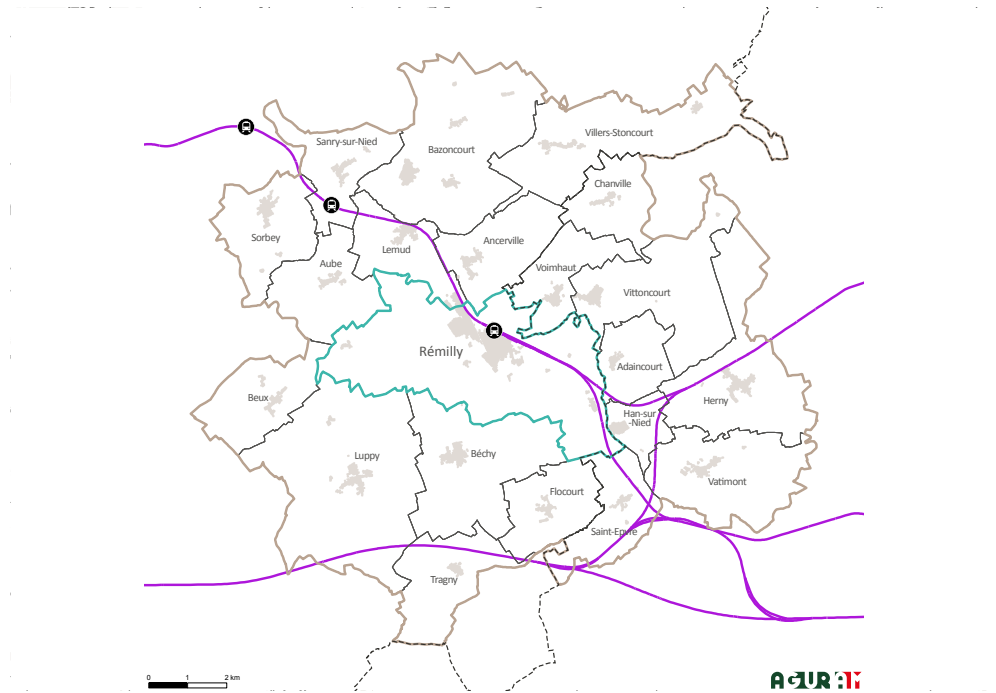
#### > Aire d'attraction de la gare de Rémilly

Traitement et calcul AGURAM

Données SNCF / CRL, 2014

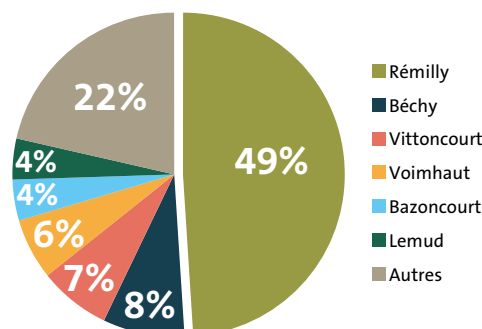


Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDTOP0 2014



L'étendue de l'aire d'attraction s'explique notamment par :

- une offre importante (voir ci-après) et attractive à Rémilly,
- la faiblesse relative de l'offre dans les gares encadrantes de Sanry-sur-Nied et Herry (hors SCoTAM).



Malgré l'étendue du territoire couvert par l'aire d'attraction, près d'un abonné sur deux<sup>2</sup> réside sur la commune de Rémilly en 2014. Il demeure que 51% des abonnés se répartissent donc sur vingt communes, générant des flux de rabattement assez diffus. Cinq communes concentrent plus de la moitié des abonnés ne résidant pas à Rémilly en 2014.

Commune de résidence des abonnés TER ayant Rémilly pour gare de domicile.

Données SNCF / CRL, 2014

<sup>1</sup> Telle que définie par la méthodologie proposée par l'Aguram sur la base de données SNCF / Conseil Régional de Lorraine : périmètre continu minimum permettant de regrouper au moins 80% des abonnés recensés. L'aire d'attraction est dite théorique, car la résidence d'abonnés n'est pas nécessairement effective dans chaque commune en 2014. Dans le cas de Rémilly, cette aire d'attraction intègre, par effets de bord, 90% des abonnés.

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

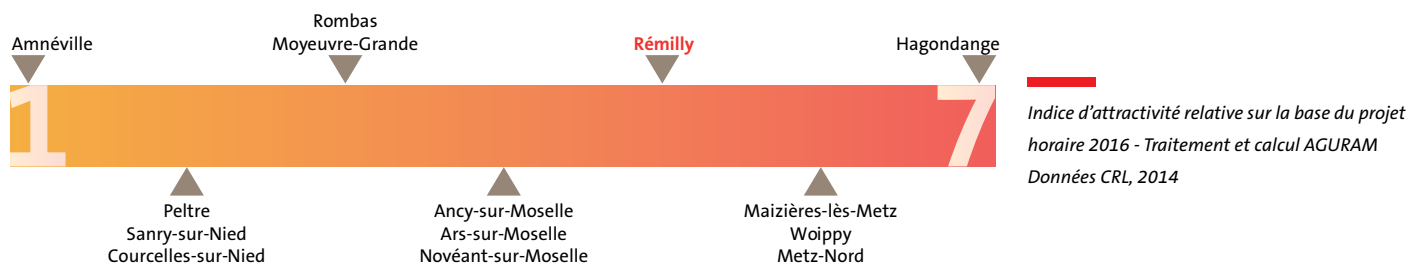
## / Une offre attractive et concurrente de l'automobile

Rémilly est située sur la branche commune des lignes Metz-Strasbourg et Metz-Sarrebruck via Forbach. En 2015, elle est desservie par 50 trains TER quotidiens<sup>3</sup> ayant tous Metz pour origine ou destination. Le projet de cadencement de l'offre TER courant 2016 prévoit une desserte de Rémilly en croissance légère avec 55 trains<sup>4</sup> vers et depuis Metz-Ville. Le projet régional devrait générer un accroissement de la desserte de Rémilly d'environ 10%.

### > Attractivité de l'offre projetée

*Indice d'attractivité relative.* Au regard de l'accessibilité que cette offre permettra vers Metz, mais aussi Luxembourg, Thionville et Nancy (en correspondance cependant), Rémilly fait partie des gares les plus attractives du SCoTAM. Elle se situe juste derrière les principales gares de la vallée de la Moselle, entre Metz-Ville et Hagondange, qui bénéficient d'une offre parfois moins importante, mais permettant l'accès direct à Luxembourg et Thionville (Nancy en correspondance également).

Compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre prévue à l'horizon du cadencement (horaires et destination proposées...), Rémilly se situe, sur une échelle d'attractivité relative<sup>5</sup> de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°5.



*Concurrence de l'automobile.* Vers Metz, la comparaison des temps de parcours TER et automobile de gare à gare sont nettement à l'avantage du train : 12' à 23' pour le TER - mais généralement 13' à 15' (horaires 2015), contre 30' à 35' pour l'automobile (Google Map). Il est à noter que :

- le projet de cadencement devrait baisser légèrement le nombre de circulation TER omnibus vers Metz (deux ou trois trains de moins effectuant un arrêt à Peltre, Courcelles-sur-Nied et Sanry-sur-Nied), accroissant à la marge l'avantage global du TER sur cette destination,
- en conditions réelles, l'intervalle de confiance du temps de parcours automobile est plus large que les 5' annoncées, avec des risques importants d'allongement du fait du trafic croissant sur la RD999, en particulier dans la traversée du quartier messin de la Grange-aux-Bois.

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

<sup>4</sup> Données Conseil Régional de Lorraine.

<sup>5</sup> Cet indice, calculé par l'Aguram, permet de positionner les gares du SCoTAM les unes par rapport aux autres du seul point de vue de la performance de l'offre TER. Les critères pris en compte et la méthode de calcul sont présentés en annexe.



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

Le projet de cadencement semble peu susceptible d'impacter l'étendue de l'aire d'attraction de la gare de Rémilly. Il est plus probable que l'accroissement de l'offre renforcera la fréquentation de la gare depuis le périmètre de son aire actuelle.

Notons tout de même les points suivants, susceptibles d'impacter l'attractivité de Rémilly :

- Évolution de l'offre à Sanry-sur-Nied.

Quelques résidents de la commune-gare de Sanry-sur-N. prennent le TER à Rémilly pour se rendre à Metz. Ce comportement a priori contre-intuitif (les usagers du TER privilégiant généralement une marche en avant vers leur destination finale pour le choix de leur gare d'origine) s'explique par l'énorme différentiel d'offre en 2015 : 16 TER<sup>6</sup> par jour vers et depuis Metz-Ville.

Le projet de cadencement de l'offre TER prévoit de baisser cette offre à 14 trains, avec un maintien de l'offre en pointe. Cette évolution est susceptible d'accroître marginalement l'attractivité de Rémilly sur le secteur de Sanry-sur-N.

- Évolution de l'offre à Hery (ligne de Forbach)

La commune-gare d'Hery, située hors SCoTAM, fait partie de l'aire d'attraction de Rémilly puisqu'elle compte des résidents abonnés à Rémilly et se trouve à 7,9km de cette dernière par la route.

Là encore, la faiblesse relative de l'offre TER (13 TER par jour vers et depuis Metz-Ville) et un phénomène de marche en avant explique ce fait.

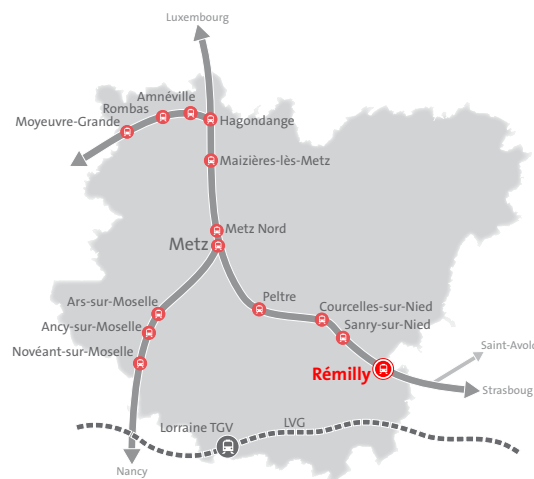
Là aussi, le projet de cadencement de l'offre TER prévoit de baisser l'offre à 9 trains, ce qui devrait renforcer l'attractivité de Rémilly sur le secteur d'Hery.

- Évolution de l'offre à Morhange (ligne de Strasbourg)

Également situé hors SCoTAM, la gare de Morhange semble trop éloigné (24km) pour que l'accroissement de l'offre prévue dans le cadre du projet de cadencement (de 17 TER / jour à 23) impacte Rémilly.

Aujourd'hui, Morhange ne fait d'ailleurs pas partie de l'aire d'attraction de Rémilly.

Au-delà, d'autres phénomènes, qu'il ne nous appartient pas de traiter ici peuvent par ailleurs avoir une influence sur l'aire d'attraction de Rémilly : prix de l'énergie (augmentation fiscale du diesel...), conditions de circulation autour de Metz...



> Situation

<sup>6</sup>Données Conseil Régional de Lorraine.

## / Troisième gare du SCoTAM en terme de fréquentation

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

### > Fréquentation et motifs

La fréquentation moyenne de la gare de Rémilly est de 850 voyageurs entrants/sortants par jour<sup>7</sup>. C'est à cet égard la troisième gare du SCoTAM après Hagondange et Maizières-lès-Metz, gare dont la fréquentation est très comparable (Metz-Ville non comprise).

Concernant les motifs, la ventilation tarifaire des ventes de titres<sup>8</sup> laisse apparaître une très forte majorité de déplacements pendulaires :

- 50% des voyages sont réalisés avec un abonnement (étudiants compris) – il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail, ou aux études (post bac),
- 38% sont réalisés avec un abonnement scolaire,
- 12% 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 est proche de la moyenne observée sur le SCoTAM, avec un poids un peu plus important des scolaires au détriment des abonnements.

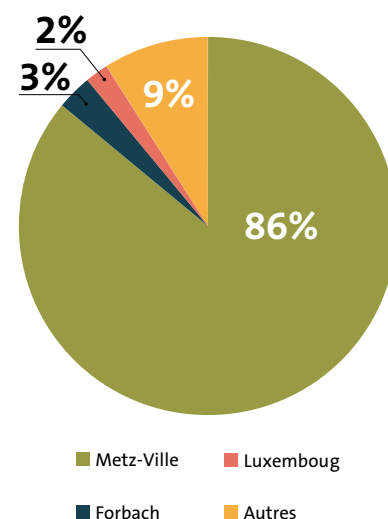
Les implications concernant l'accessibilité à la gare sont les suivantes :

- Les scolaires, captifs, sont nombreux mais minoritaires : la majorité des usagers disposent donc a priori d'une solution alternative au TER pour leurs déplacements (d'autant que de l'ordre de 35% utilisent déjà leur voiture pour se rendre à la gare – voir par ailleurs) et sont en mesure de mettre la gare en concurrence si les conditions d'accès à cette dernière s'avèrent trop difficiles.
- Les abonnés, soit un utilisateur sur deux, voyagent a priori tous les jours ou presque (là encore, la question n'a pas été posée lors de l'enquête...), avec un fort impact des conditions d'accès à la gare sur la qualité de vie.

### > Origine / destination des usagers :

- Metz-Ville : près de neuf voyages sur dix ont pour origine ou destination Metz-Ville. À part pour les captifs, cette destination est en forte concurrence avec l'automobile pour des déplacements n'ayant pas le quartier gare de Metz-Ville comme destination finale, l'avantage du temps de parcours jouant alors peu (rabattement-diffusion nécessaire par le réseau Le Met').
- Forbach : même constat que pour Metz, si ce n'est que les rabattements-diffusions depuis d'autres quartiers que le quartier gare sont plus difficiles.
- Luxembourg : seuls 2% des voyages ont pour origine ou destination le Luxembourg, destination pour laquelle le TER est très compétitif et attractif (temps de parcours, conditions de circulation sur l'A31...) depuis Metz, mais impose une correspondance depuis Rémilly.

Dans ces conditions, il est probable que toute dégradation marquée des conditions d'accès à la gare puisse avoir un impact non négligeable sur la fréquentation non scolaire ou captive.



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

<sup>7</sup> Évaluation Aguram à partir de données annuelles 2014 (SNCF Aristote / CRL) sur la base de 260 équivalents JOB /an.

<sup>8</sup> Données SNCF ARISTOTE / FC12K, 2013.

## **i** Enquête Déplacements

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

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

## > Répartition modale de rabattements / diffusions

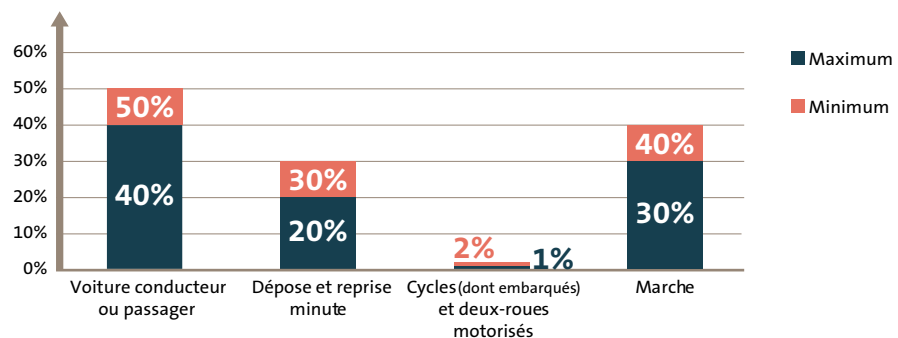
En l'absence d'enquête, on se limitera à proposer une évaluation de la part des différents modes dans les rabattements-diffusions :

- La capacité de stationnement à proximité immédiate de la gare peut être évaluée à 100 places (voir par ailleurs) et quelques dizaines de véhicules trouvent une place dans les rues adjacentes.

Environ 425 personnes transitent par la gare chaque jour. 30% à 40% des usagers se rendraient donc à la gare en voiture en tant que conducteur. Cela paraît sous-estimé au regard de la part des abonnés qui ne résident pas à Rémilly et n'ont donc pas d'autres alternatives puisque :

- La gare n'est pas desservie par le réseau départemental TIM.
- Les visites de terrain n'ont pas permis de repérer de vélos stationnés en gare (un scooter, cependant)
- De l'ordre de 60% à 70% des voyageurs viendraient donc à pied, ou se feraient déposer, ce qui paraît beaucoup au regard de la part des voyageurs qui résident à Rémilly (49%).
- Il faut donc supposer que :
  - un nombre non négligeable de voyageurs co-voiturent, tirant vers le haut la part modale de l'automobile,
  - les pratiques de dépose minute sont conséquentes, notamment du fait des scolaires.

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



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

Il ressortirait de cette analyse sommaire que, dans les pratiques, l'automobile est a priori essentielle à l'accessibilité à la gare et qu'une part sans doute faible des motorisés pourrait venir à pied.

Le vélo, quant à lui, disposerait d'une marge de manœuvre conséquente, au détriment de la marche ou de la voiture « de proximité » : Voimhaut est à 9' de la gare en vélo, Béchy 13' (vitesse modeste de 15km/h)...

## / Vers une augmentation de la fréquentation

Du fait de l'évolution de l'offre à Rémilly et sur les gares encadrantes, il est raisonnable d'imaginer une croissance de la fréquentation de Rémilly alimentée par :

- un élargissement marginal de l'aire d'attraction,
- un développement de la part de marché du TER sur cette même aire d'attraction,
- des temps de parcours garantis et très inférieurs à ceux permis par la voiture. Ces derniers seraient a priori en hausse en l'absence de projet d'aménagement susceptible de fluidifier le trafic aux portes de Metz Métropole.

Ceci sous réserve d'autres facteurs (coût de l'énergie...).

A priori, cette croissance génèrera des flux automobiles croissant vers Rémilly et, à offre constante de stationnement, provoquera un débordement difficile à contrôler des parcs existants vers l'espace public, au dépend de la qualité de vie dans les quartiers concernés.

## ■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

### **i** Définition intensité urbaine

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

### > Intensité urbaine



Gare



Voie ferrée



Zone tampon de 800 mètres

Intensité urbaine :

Très faible

Faible

Moyen

Forte

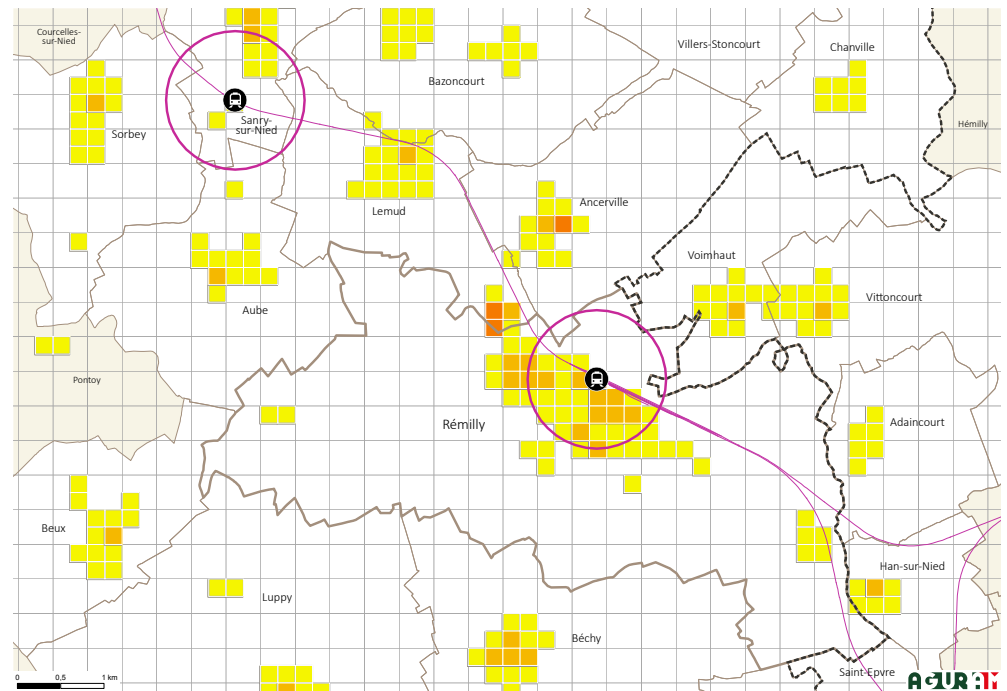
Très forte



Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDTOP0 2014

### / Cadrage communal

Situé au centre de la commune, le quartier gare accueille plus de 60% de la population communale et près de 70% des emplois pour autant d'entreprises. En 2010, la population résidente était de 1 348 habitants représentant une densité de population de 671 hab/km<sup>2</sup>. Uniquement développée au sud de la voie ferrée, la surface artificialisée du secteur représente 36% du quartier gare. Néanmoins, le niveau d'intensité urbaine est plus important au sein du quartier gare que sur le reste de la commune et des territoires voisins.



### / Du village traditionnel lorrain au bourg résidentiel

Installé en rive gauche de la Nied, le noyau historique s'est établi dans une succession d'habitations accolées et implantées autour de cours et de places ménageant de larges usoirs. L'usage collectif de ces espaces traditionnels des villages ruraux lorrains n'est aujourd'hui plus perceptible, transformé au fur et à mesure pour l'automobile par des aménagements routiers souvent normatifs qui banalisent les rues de la commune. La réalisation des routes départementales au croisement du village et l'arrivée du chemin de fer a entraîné une transformation du village rural historique en bourg résidentiel.



Source : [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr)

## / Une centralité issue de l'agrégat de plusieurs espaces de vie mais qui tend à se délocaliser

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 sont implantés le long de la RD999 et au sein de différentes places. La succession des places, de part et d'autre de la RD999, structure la centralité communale complétée et renforcée par la présence d'un nombre important d'équipements publics au sud (collège Lucien Pougué, salle polyvalente, halte-garderie, structure périscolaire,...). Cette concentration d'équipements au sud constitue une seconde polarité au sein du quartier relativement éloignée de la gare. En dehors du quartier gare, la zone d'activités intercommunale des 5 épis à l'ouest de la commune fait office de polarité commerciale avec la présence de grandes entreprises commerciales. Cette zone est amenée à se développer davantage dans les prochaines années.

Par sa diversité et son nombre important d'équipements et de services, le quartier gare contribue au rayonnement et à l'attractivité de la commune.



*Pharmacie Laurent,  
place Saint-Martin.*



*Mairie,  
rue Auguste Rolland.*



*Boulangerie-Pâtisserie et Café-Restaurant,  
rue Auguste Rolland.*



*Caisse d'Epargne,  
place Foch.*

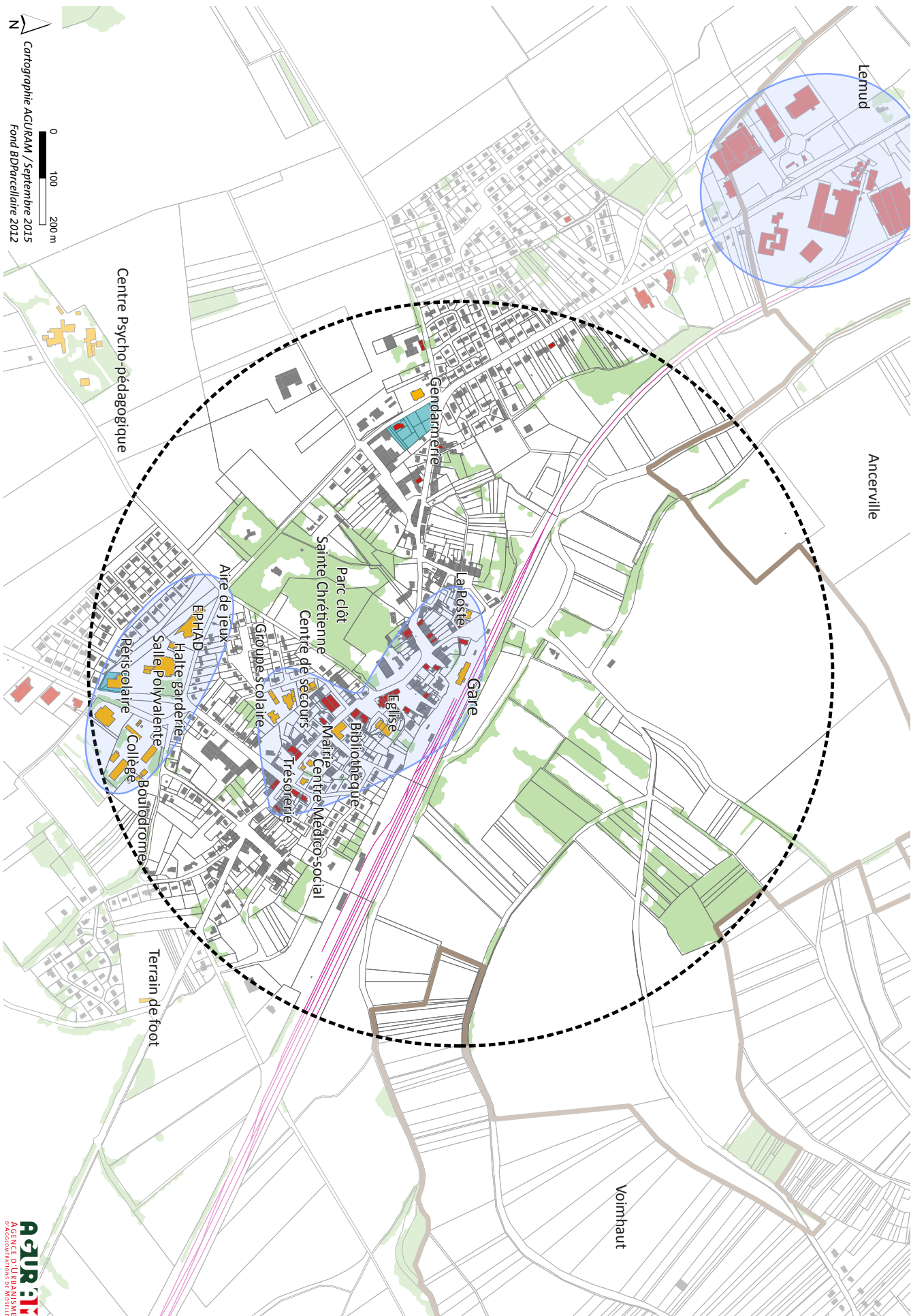


*Accueil périscolaire,  
route de Béchy.*



*Salle polyvalente,  
rue des Romains*

> Centralités



## / Un quartier gare aux formes urbaines hétérogènes et une mixité des fonctions

Le quartier gare est constitué du centre ancien, où le bâti est relativement hétérogène avec la présence d'anciennes fermes réhabilitées en logements, de maisons de maîtres, d'habitations récentes et de bâtiments publics. Des voies transversales se sont greffées à la RD999 supportant une urbanisation qui conserve un maillage de constructions serrées et mitoyennes.

Le tissu urbain est également marqué par de grandes emprises, parfois contraignantes : la voie ferrée, le vaste parc clos du couvent Sainte Chrétienne, des grandes parcelles d'équipements (collège, salle polyvalente,...) et des emprises contraintes naturellement (zone inondable de la Nied, zone NATURA 2000).

Si la majorité du développement récent de la commune a été monofonctionnel avec la réalisation de lotissements ou d'une zone d'activités, le quartier gare a su préserver et développer des fonctions mixtes concentrant de l'habitat et de l'activité.



Logements collectifs,  
place Général de Gaulle.



Opération mixte: logements et cabinet médical,  
rue des Chênes.



Opération Moselis: Résidence Gaia,  
rue des Romains.



Habitat mixte ancien,  
place Général de Gaulle.

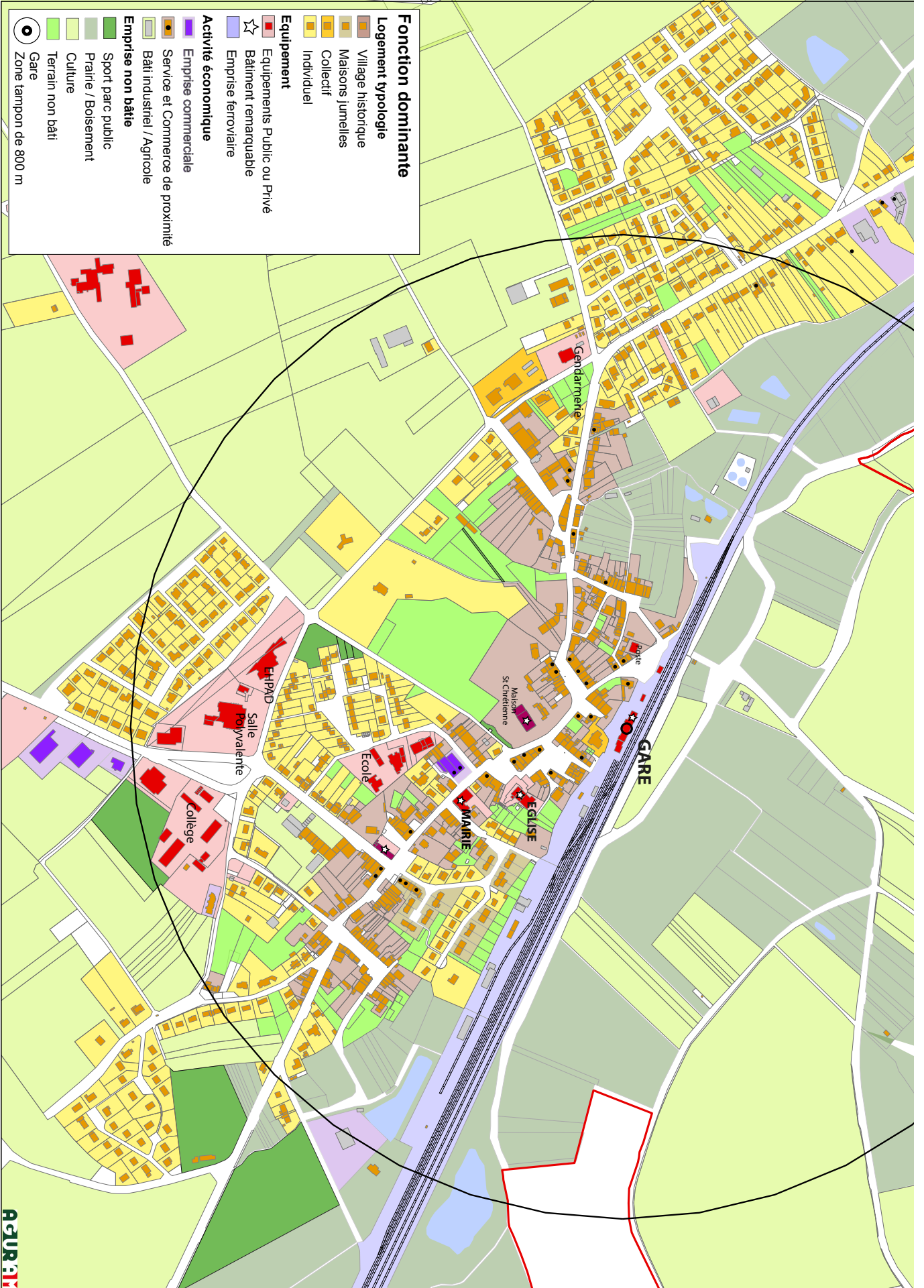


Habitat village historique,  
rue Robert Schuman.



Lotissement en cours,  
rue la Crobière.





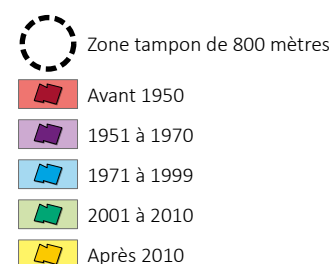
## / Un développement urbain déconnecté de la gare

Le centre urbain, composante principalement du quartier gare, présente les caractéristiques d'une mutation progressive du tissu, où les différentes époques de construction se côtoient. En dehors du centre historique, l'habitat s'est constitué progressivement par quelques opérations ponctuelles et par la réalisation de lotissements. Ces derniers s'organisent le long de la RD999 du centre du village jusqu'au site « Lorca » et se succèdent au sud et à l'ouest du noyau historique.

Ce développement de la commune le long des rues principales s'est fait sans véritablement associer la gare, se retrouvant à l'écart de cette évolution urbaine.



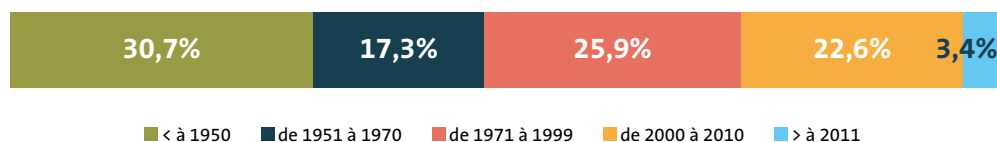
### > Périodes de construction des bâtis



Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDParcellaire 2012

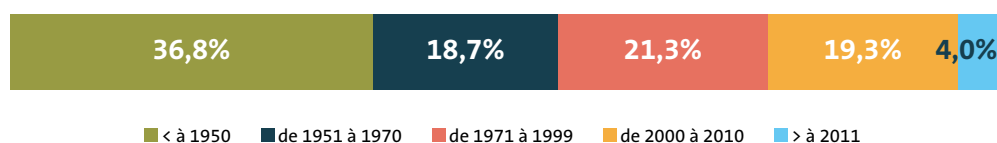
### > Répartition de l'âge du bâti

Commune de Rémyilly



Source : fichiers fonciers 2014,  
traitement AGURAM

Quartier gare



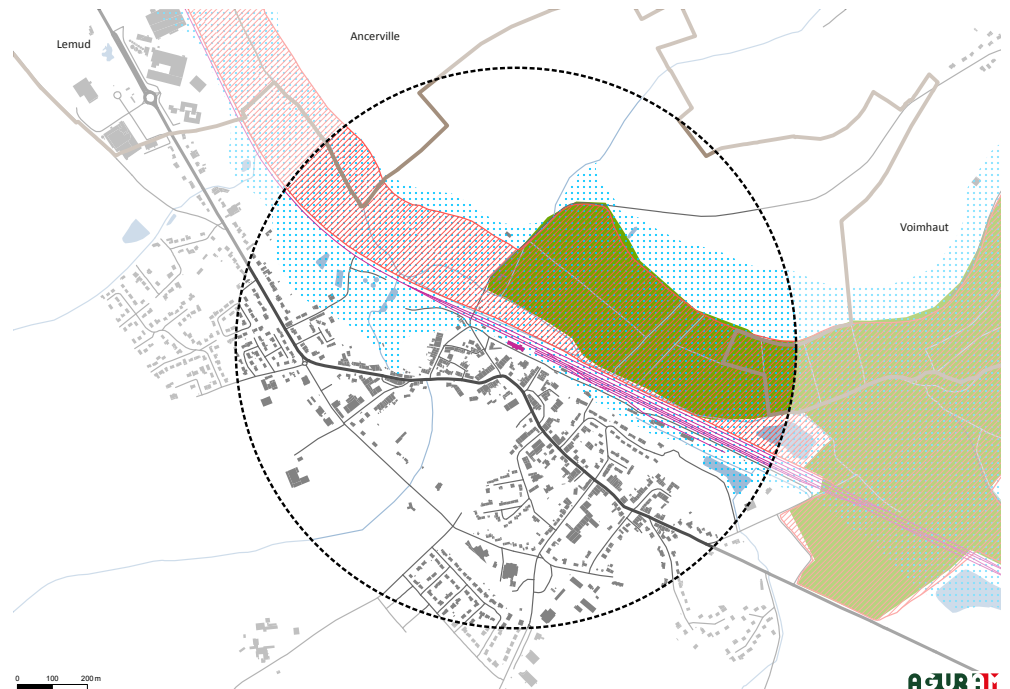
Source : fichiers fonciers 2014,  
traitement AGURAM

## / Une gare à l'interface d'un environnement urbain et de sites naturels remarquables

Le village et la gare s'inscrivent dans le grand paysage de la vallée de la Nied qui forme un arrière-plan au village d'une grande qualité paysagère. Néanmoins, ces éléments paysagers majeurs de ce territoire restent difficilement lisibles depuis le secteur gare.

Au nord de la gare, la zone humide du lit majeur de la Nied présente un riche écosystème, où de nombreuses protections environnementales : ZNIEFF, Zone Natura 2000, Espace Naturel Sensible préservent cet espace naturel. Coupé du village par le faisceau ferroviaire, ce paysage de proximité est accessible par le passage à niveau de la place de la gare.

Au sein du quartier gare, le parc Ste-Chrétienne forme un vaste ensemble boisé de 4 hectares au cœur même de Rémilly. Ancien domaine du peintre naturaliste Auguste Rolland, ce jardin arboré représente une part du patrimoine naturel historique du village. Ce parc privé, ouvert ponctuellement au public pour des manifestations artistiques, permet aux habitants de percevoir les hêtres fous, arbres emblématiques de la commune.



## ■ Profil socio-démographique de la population

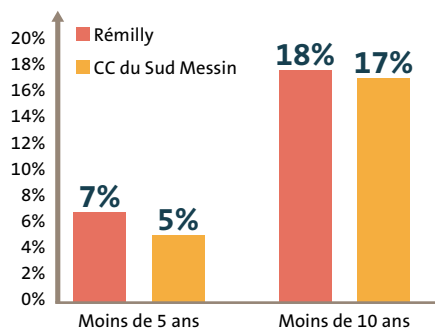
### / Une commune peuplée et attractive

La commune de Rémilly a connu une croissance démographique importante entre 2007 et 2012 (+5,8%, soit 117 habitants), plus importante que la moyenne des communes de la CC du Sud Messin (+3,8%, soit 567 habitants) et des communes de son aire d'attractivité (+4,2%, soit 345 habitants). Cette croissance s'explique par l'arrivée de nouveaux ménages, notamment suite à la réalisation du lotissement de la Crobière. La répartition de la population par tranche d'âge présente un équilibre (indice de jeunesse proche de 100) entre les moins de 20 ans et plus, et les plus de 60 ans, représentant chacune ¼ de population. Comparé aux territoires, cet indice de jeunesse est moins important par rapport aux autres territoires en raison d'une part plus importante de personnes de plus de 60 ans. Si la part des actifs étant employés ou ouvriers représente plus de la moitié des actifs (54,2%), Rémilly se démarque des communes environnantes avec une part de cadres plus importante : 14% contre 10,7% au sein des communes de l'aire d'attractivité. Parmi les actifs, 3/4 travaillent en dehors de la commune, majoritairement sur le territoire de Metz Métropole.

	Rémilly	Aire d'attractivité	Sud Messin
Nombre d'habitants 2012	2146	8130	15464
Evolution de la population entre 2007 et 2012	+ 5,8%	+ 4,2%	+ 3,8%
Composantes de l'évolution démographique de la population entre 2007 et 2012 (part des soldes migratoires et naturels)	Naturel - (-28%) Migratoire + (+128%)	Naturel + (40%) Migratoire + (60%)	Naturel + (57%) Migratoire + (43%)
Indice de jeunesse (-20 ans/+ 60 ans)	101,8	134,9	140,7
Evolution de l'emploi au lieu de travail entre 2007 et 2012	- 9,8%	- 0,7%	+4,5%
Cadres (2012)	14%	10,7%	13,7%
Employés et ouvriers (2012)	54,2%	55,7%	49,4%
Ménages éligibles au PLUS (Prêt locatif à Usage social)	51%	50%	45%

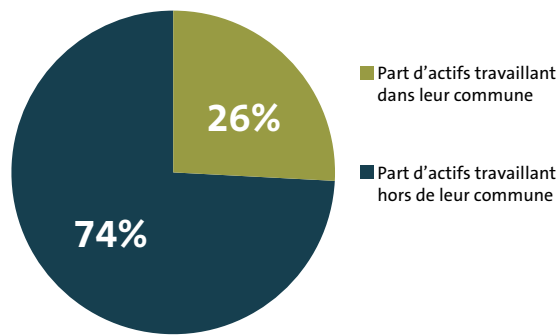
Source : Insee, RP 2012 et Filocom 2013

*Emménagements récents*



Source : Insee, RP 2012

*Localisation du lieu de travail des actifs de Rémyilly*

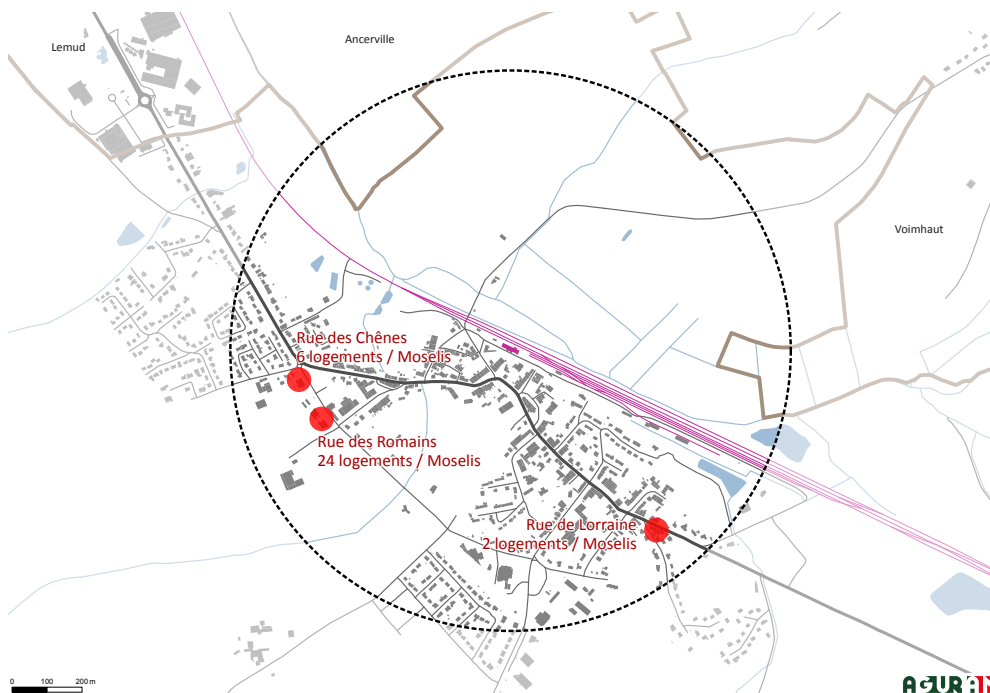


Source : Insee, RP 2012

## / Une diversité des typologies de logements concentrée dans le quartier gare

Le quartier gare de Rémilly concentre 686 logements, soit 70% des logements présents sur le ban communal. Plus des ¾ de ces logements sont de grande(s) taille(s) (T4 ou plus). Toutefois, le quartier gare accueille également la quasi-totalité des logements de petite(s) taille(s) présents au sein de la commune. Cette concentration s'explique notamment par la présence d'un tissu mixte différent du reste du ban communal exclusivement pavillonnaire. Ainsi, 4 logements sur 10 au sein du quartier gare correspondent à l'habitat collectif et la part de ménages propriétaires de leur logement atteint 55%. Depuis 2003, la typologie des nouveaux logements construits sur la commune tend à s'équilibrer avec une production de logements collectifs représentant 48%. Par ailleurs, la commune compte également 32 logements sociaux répartis au sein de 3 opérations situées au sein du quartier gare.

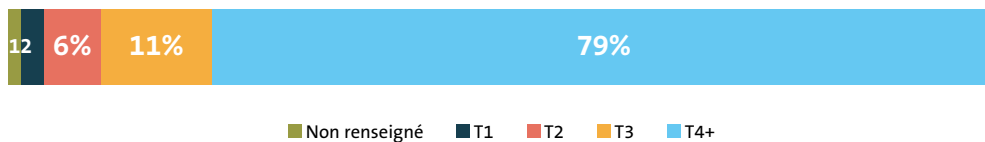
### > Localisation du parc social



Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDTOP0 2014 / Sources : RPLS, DREAL

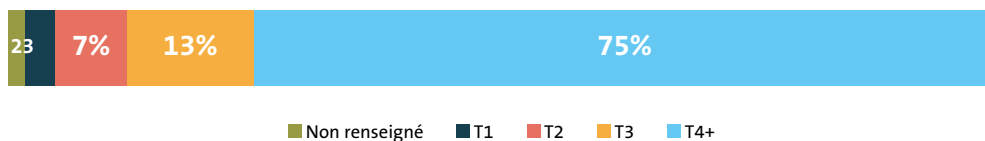
### > Répartition des logements

Commune de Rémilly



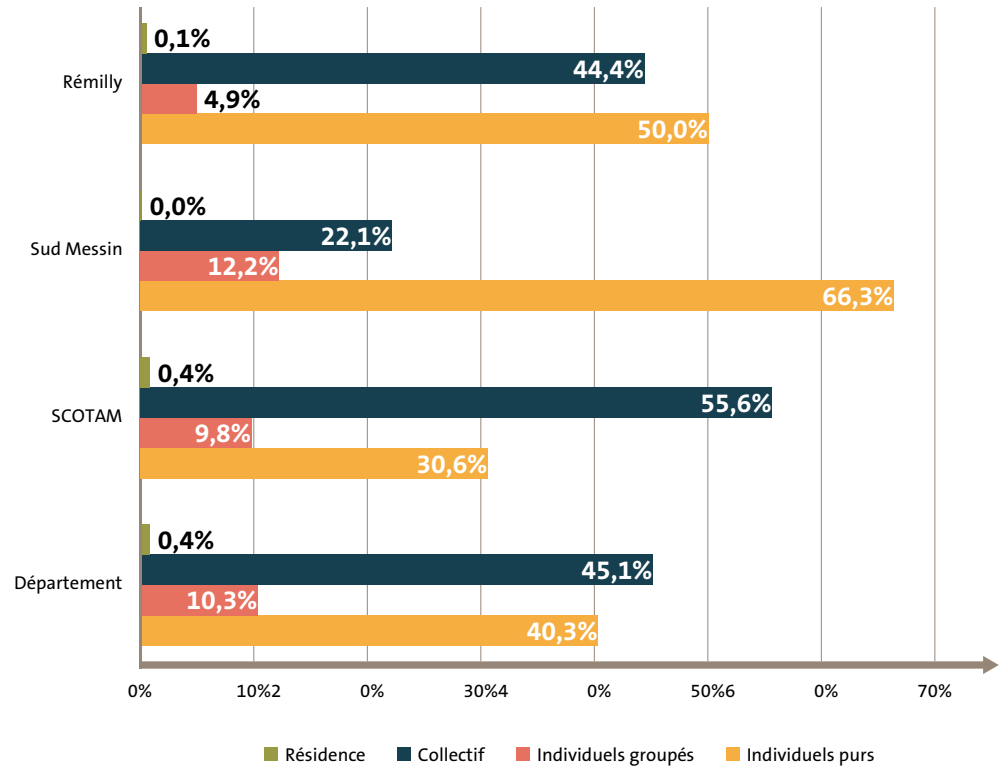
Source : fichiers fonciers 2014, traitement AGURAM

Quartier gare



Source : fichiers fonciers 2014, traitement AGURAM

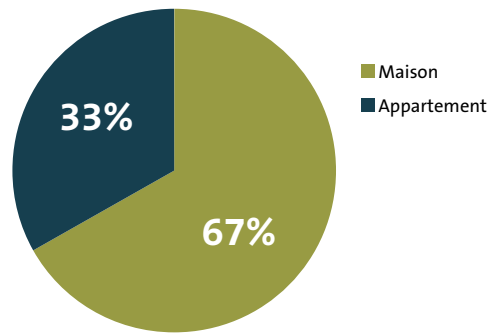
> Typologie des nouveaux logements entre 2003 et 2012



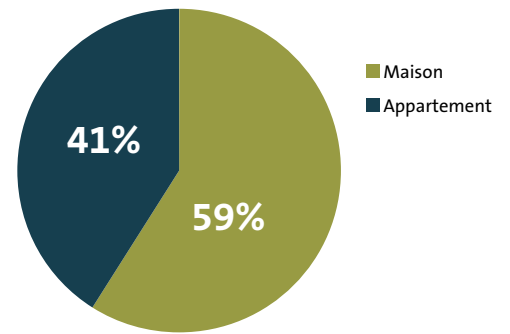
Source : Données SITADEL2 sur la répartition du type de logement : individuel pur, groupé, collectif, résidence

> Répartition entre les logements individuel et collectif

Commune de Rémilly



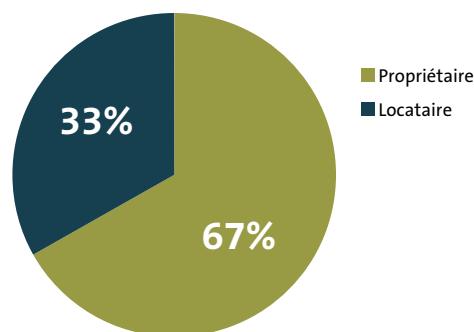
Quartier gare



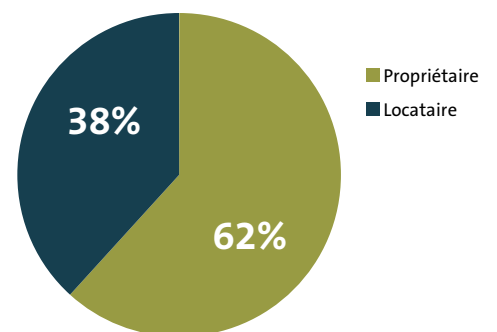
Source : fichiers fonciers 2014, traitement AGURAM

> Statut d'occupation

Commune de Rémilly



Quartier gare



Source : fichiers fonciers 2014, traitement AGURAM

## ■ Intermodalité du quartier gare

### / Une accessibilité routière perfectible ?

Située en impasse et relativement peu visible, la gare bénéficie cependant d'une accessibilité routière performante tous azimuts, expliquant l'homogénéité de son aire d'attraction actuelle :

- route D999 vers le nord-ouest : Ancerville, Lemud...
- route D199b depuis le nord-est (passage à niveau) : Voimhaut, Vittoncourt...
- route D999 depuis le sud-est : Aubécourt, Han-sur-Nied...
- route D75 vers le sud / sud-ouest : Béchy...

La configuration des lieux (impasse, passage à niveau, stationnement en long...) génère quelques encombrements en heure de pointe.

### / Mais une offre de stationnement saturée

Bien que les Rémillois représentent environ 49% des usagers de l'aire d'attraction, les deux parkings (environ 100 places) gare sont saturés. En l'absence d'offre TC adaptée (voir ci-après), ces parking sont indispensables pour les 51% d'usagers venant d'une autre commune, sans parler des abonnés résidant dans l'aire d'attraction secondaire, non prise en compte.

Pour l'heure, l'impact sur les quartiers environnant reste relativement limité, même si quelques voitures stationnent sur les rues avoisinantes (rue de la Gare, et place du Mal Foch).

La croissance attendue de l'offre dans le cadre du cadencement TER est cependant susceptible de rendre plus attractive encore la gare (croissance de la part de marché sur l'aire d'attraction, voire extension du périmètre de celle-ci), ce qui accroîtrait par conséquent les besoins en stationnement.

Pour l'heure, les abords immédiats de la rue longeant les voies (base travaux SNCF...) semblent constituer le seul espace d'extension possible des parcs de stationnement.



*Le parc de stationnement de la gare (vue partielle), dont le marquage disparaît. Quelques possibilités d'extension in situ existent...*



*...Notamment en lieu et place de l'actuelle base de vie SNCF dédiée au chantier LGV Est.*



*Place Leclerc : un parc de stationnement municipal très essentiellement utilisé en journée par les usagers de la gare de Rémillly.*



## / Desserte TC de la gare : une alternative à la voiture ?

Aujourd'hui, Rémilly n'est pas desservie par les services du Conseil Départemental de Moselle, afin, notamment, de ne pas concurrencer l'offre TER régionale vers Metz.

Cela implique, par ricochet, que la gare ne bénéficie d'aucune offre de TC en rabatement sur l'offre ferroviaire.

Pour autant, plusieurs communes situées dans l'aire d'attraction de Rémilly présentent un potentiel - souvent modeste - pour une offre TC judicieusement dimensionnée vers la gare. Deux cas de figure se présentent :

- Le nombre d'abonnés génère en 2014 des flux non négligeables vers la gare de Rémilly (Voimhaut, Bazoncourt...). Ces flux sont aujourd'hui captifs de l'automobile et participent à l'engorgement des parkings. L'intérêt et la faisabilité d'une liaison TC doit être questionnée.
- Le nombre d'abonnés en 2014 est faible, mais la population laisse entrevoir un certain potentiel « toutes choses égales par ailleurs ».

Il est, en effet, à rappeler que le renouvellement des abonnés TER est relativement rapide et que de nombreuses raisons peuvent expliquer les différentiels d'usage, par exemple, entre Voimhaut et Ancerville dont la population est la même : renouvellement de la population et de ses caractéristique socioéconomiques, création de lotissements, imitation comportementale entre voisins...

Aussi, à population équivalente, Ancerville présente t-elle un potentiel a priori équivalent à Voimhaut. En l'absence d'une réelle étude de marché, l'émergence possible d'une classe d'usagers (nouveaux utilisateurs) doit donc être surveillée et l'intérêt ou le potentiel d'une liaison TC gardé à l'esprit.

### Communes présentant en 2014 un nombre relativement important d'abonnés TER ou d'habitants.

Communes	Nombre d'abonnés*	Population communale
Voimhaut	30	263
Bazoncourt	23	499
Luppy	14	545
Ancerville	10	262
Vittoncourt	9	395
Béchy	5	538
Herny	1	473

\* SNCF, CRL 2014 - fichier abonnés billettique

\* Insee, RGP 2011

## / Modes doux : un vrai potentiel pour soulager le stationnement?

La gare est utilisée à hauteur de 49%<sup>10</sup> (aire d'attraction telle que définie) par une clientèle communale sur une petite agglomération compacte : le quartier résidentiel le plus éloigné de la gare (lotissement des Linières) est situé à 1 400m par la route, soit 5' à vélo. Ancerville, Voimhaut et Vittoncourt (...) sont à 10' de la gare par le même mode...

### > Marche à pied

Le centre bourg et deux quartiers résidentiels (rue R. Schuman et rue de Lorraine) sont situés à moins de 800m de marche de la gare. Cette distance correspondant à l'extension de l'aire de chalandise d'une offre TER attractive pour des rabattements / diffusion à pied. Pour autant, l'accessibilité piétonne n'est pas optimale, les cheminements utilisés (escaliers Place du Mal Foch et l'accès depuis la rue du Tribunal) ne sont, ni particulièrement aménagés ou entretenus, ni valorisés (jalonnement...).

### > VELO

Pour l'heure, la commune de Rémyilly ne dispose que d'une infrastructure dédiée aux vélos, sur l'axe rue de Metz, rue des Chênes, rue des Romains. Celle-ci ne dessert donc pas la gare ou ses abords immédiats.

Cette dernière dispose d'un abri non sécurisé de seize places, a priori peu utilisé (les jours de visite de terrain en tous les cas).

Considérant la saturation des parcs de stationnement et la part importante des usagers de la gare résidant à moins de 3km de celle-ci (env. 7' à 11' en vélo selon les personnes), ce mode paraît parfaitement adapté au contexte et susceptible de résoudre une partie de problème.



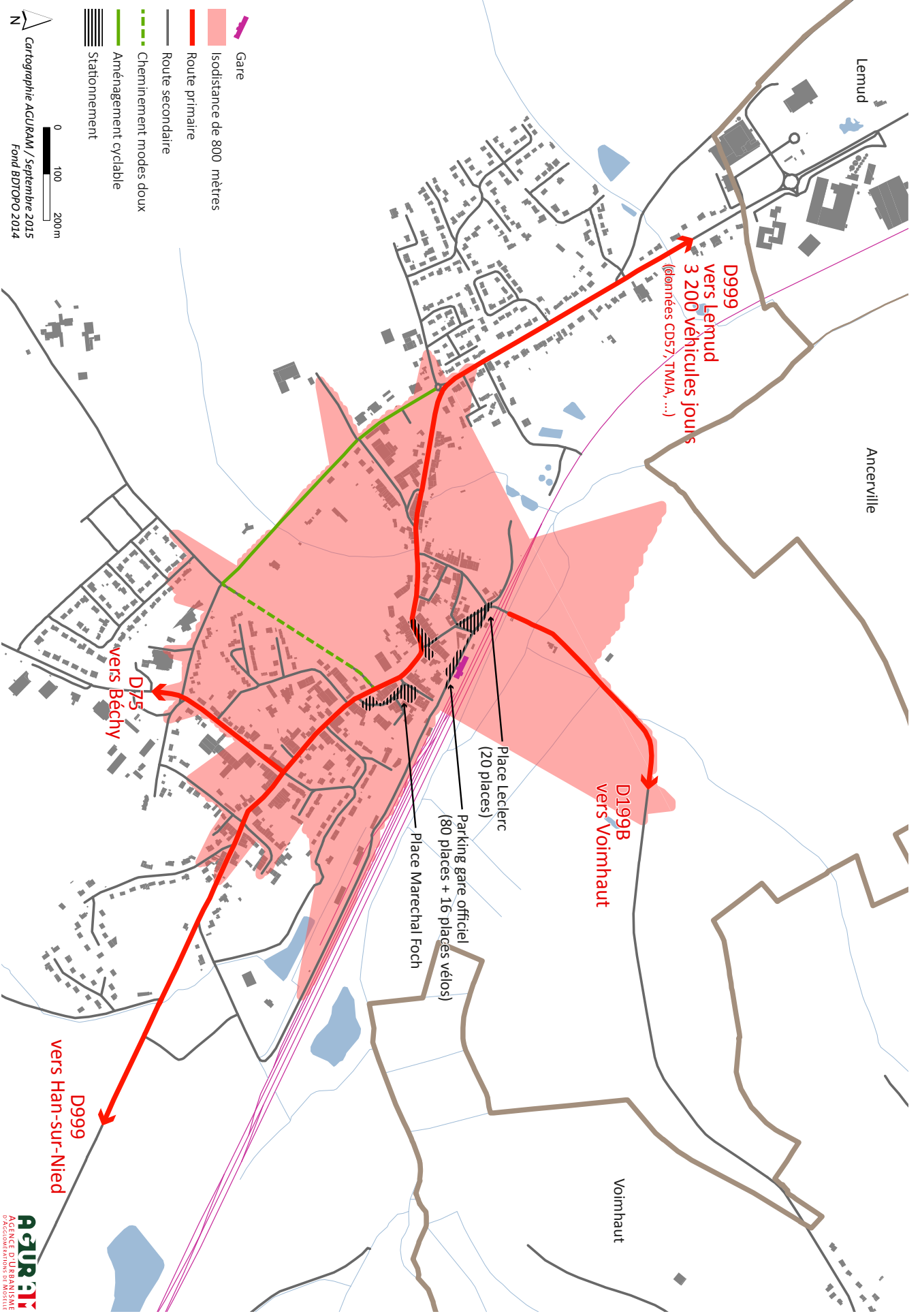
*L'escalier qui relie la gare à la place du Mal Foch en centre bourg. Quel éclairage et ambiance nocturne en pointes hivernales ?*



*L'abri vélo de la gare : fonctionnel, mais très peu utilisé...*

<sup>10</sup>Données SNCF / CRL traitées par l'Aguram ; op. cit.

> Modes doux



## Potentiels de mutations et projets

### / Un potentiel de densification contraint et restreint

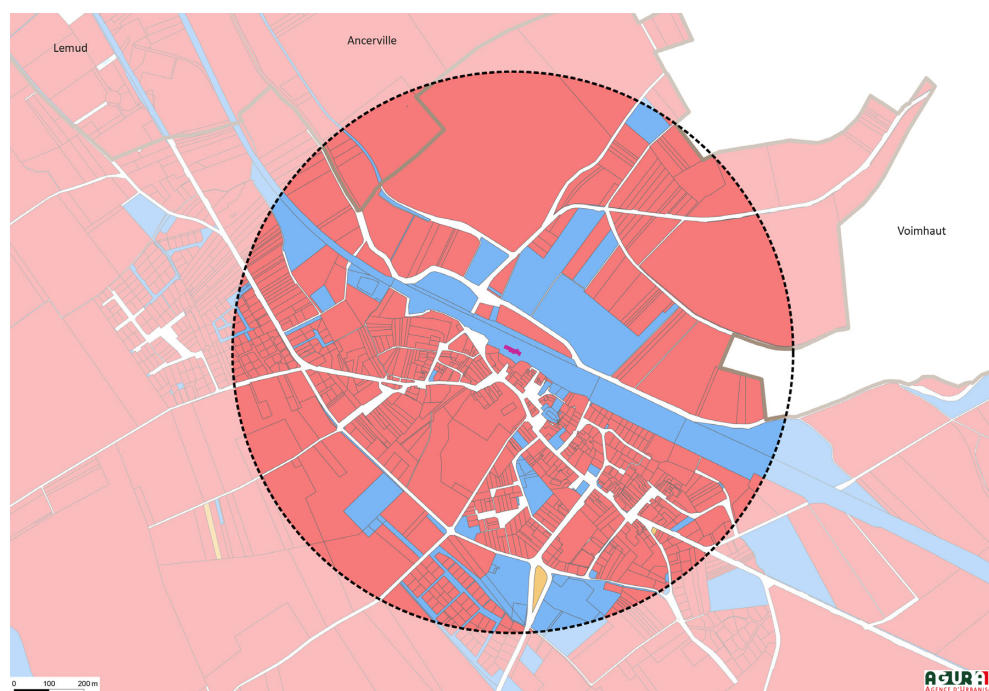
Le secteur gare ne dispose pas d'une réserve foncière importante. Aucun tènement important ne peut être mobilisé dans son environnement proche notamment en raison des risques d'inondations. Le développement du secteur est ainsi lié à une optimisation des terrains et/ou des bâtis en mutation (par exemple, l'ancien supermarché situé rue Auguste Rolland) et à une urbanisation en périphérie. Le PLU actuel favorise cette logique via la zone 2AU située rue des Romains, ayant pour objectif de terminer le développement en couronne au sud. Or, si l'opération mixte de Moselis en zone 1AUa s'inscrit également dans cet objectif, le développement de la zone 1AU au sud de la rue des Romains, à l'entrée de Rémilly, s'en écarte.



#### > Zonages PLU

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- Zonage PLU
- Zone AU
- Secteur en projet
- Potentiel de densification ?
- Site potentiellement mutable

Cartographie AGURAM / Septembre 2015  
Fond BDParcellaire 2012



#### > Foncier public/privé

- Gare
- Zone tampon de 800 mètres
- Foncier public
- Foncier privé
- Pas de compte communal

Cartographie AGURAM / Janvier 2016  
IGN - BD TOPO, Fichiers Fonciers MAJIC 2014  
retraitement CEREMA Nord-Picardie



## ■ Mobilité : Enjeux et Préconisations

### / Enjeux : développer l'accessibilité multimodale à la gare et préserver la qualité de vie dans son environnement immédiat

**CONSTATS** : Une gare proche du centre, mais peu accessible : voie d'accès en impasse, stationnement saturé, continuité des modes doux difficiles.

- Une gare mal adaptée à l'augmentation de sa fréquentation : le renforcement de l'offre ferroviaire de la ligne de Rémilly conduit à une croissance constante de sa fréquentation. Cette progression accentue les difficultés d'accessibilité à la gare, mal adaptée à cette évolution.
- Une gare enclavée et encombrée : l'accès automobile à la gare est assuré depuis la place Leclerc par une voie unique en impasse mal connectée aux routes départementales qui traversent le village. Encombrée par un stationnement automobile omniprésent, la place Leclerc ne facilite pas le dépose minute, ni les échanges entre les différents modes de circulation.
- Un stationnement qui perturbe la qualité de vie du centre bourg : la pression accrue du stationnement dans les rues et sur les places autour de la gare perturbe le fonctionnement des commerces du village et dénature la qualité urbaine des espaces publics riverains.
- Une accessibilité à la gare difficile pour les modes doux : l'aménagement des espaces publics effectué au fur et à mesure rend difficile et peu lisible les trajets entre le village et la gare. Les pistes cyclables réalisées ponctuellement et sans continuité ne facilitent pas l'usage du vélo.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS** : faciliter l'accessibilité à la gare dans une dynamique multimodale d'ensemble avec le village et son territoire d'attractivité.

#### ■ Hiérarchiser la circulation et mailler la gare aux réseaux de voirie du village

Reconnecter la gare aux réseaux de voiries du village et de son territoire:

- Ouvrir une liaison entre la gare (place Leclerc) et la Mairie (rue du Tribunal)
- Créer un bouclage de voirie entre les routes départementale D 199b et RD 999
- Améliorer les échanges des modes train /voiture par l'aménagement d'un dépose minute
- Pacifier la circulation de la RD999 pour favoriser l'usage des modes doux

#### ■ Harmoniser le parc de stationnement de la gare avec celui du centre bourg

Réévaluer l'offre de stationnement à proximité de la gare :

- Conforter et renforcer le stationnement le long de la place Leclerc
- Remodeler et optimiser le stationnement sur les places du village

#### ■ Constituer un maillage cohérent de modes doux

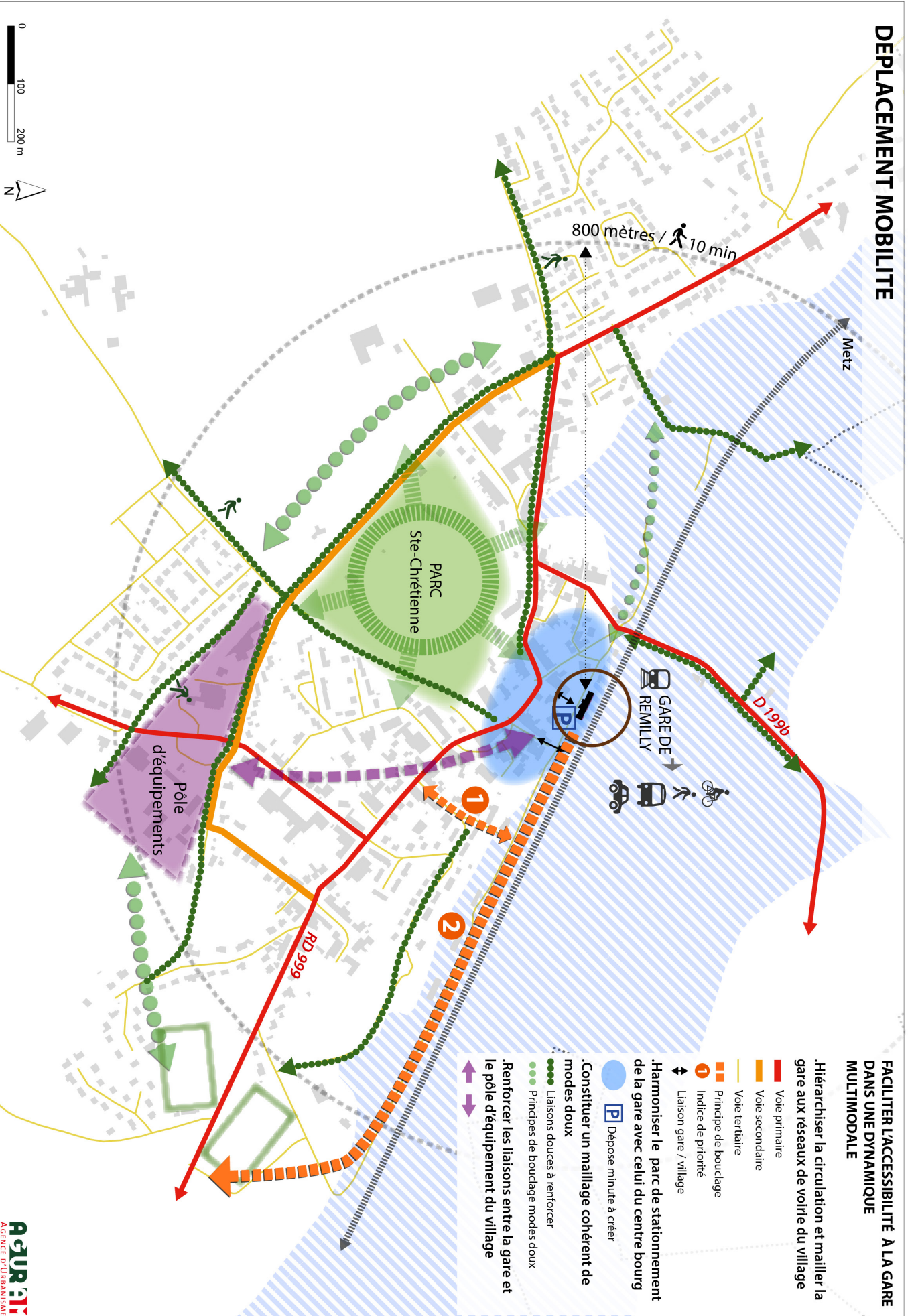
Conforter les modes doux au sein de l'espace public du village :

- Développer le réseau de pistes cyclables et les aménagements en faveur des modes doux pour accroître l'accessibilité multimodale à la gare
- Renforcer les liaisons entre la gare et le pôle d'équipement du village

#### ■ Développer une alternative TC aux modes individuels (motorisée ou non) adaptée aux besoins

- Etudier la possibilité de mise en place d'une desserte TC dans le cadre de services spécifiques du type navette gare régulière ou à la demande ou intégrée dans un service de pays.

# DEPLACEMENT MOBILITE



**FACILITER L'ACCESSIBILITÉ À LA GARE DANS UNE DYNAMIQUE MULTIMODALE**

**.Hiérarchiser la circulation et mailler la gare aux réseaux de voirie du village**

- Voie primaire
- Voie secondaire
- Voie tertiaire

- Principe de bouclage
- Indice de priorité
- Liaison gare / village

**.Harmoniser le parc de stationnement de la gare avec celui du centre bourg**

- Dépose minute à créer

**.Constituer un maillage cohérent de modes doux**

- Liaisons douces à renforcer
- Principes de bouclage modes doux

**.Renforcer les liaisons entre la gare et le pôle d'équipement du village**

- 
-

## ■ Fonctions urbaines : Enjeux et Préconisations

### / Enjeux : conforter la centralité du secteur gare par le maintien de la diversité de ses fonctions

**CONSTATS** : Une gare peu intégrée au centre urbain qui ne joue pas son rôle structurant dans l'urbanité de la commune.

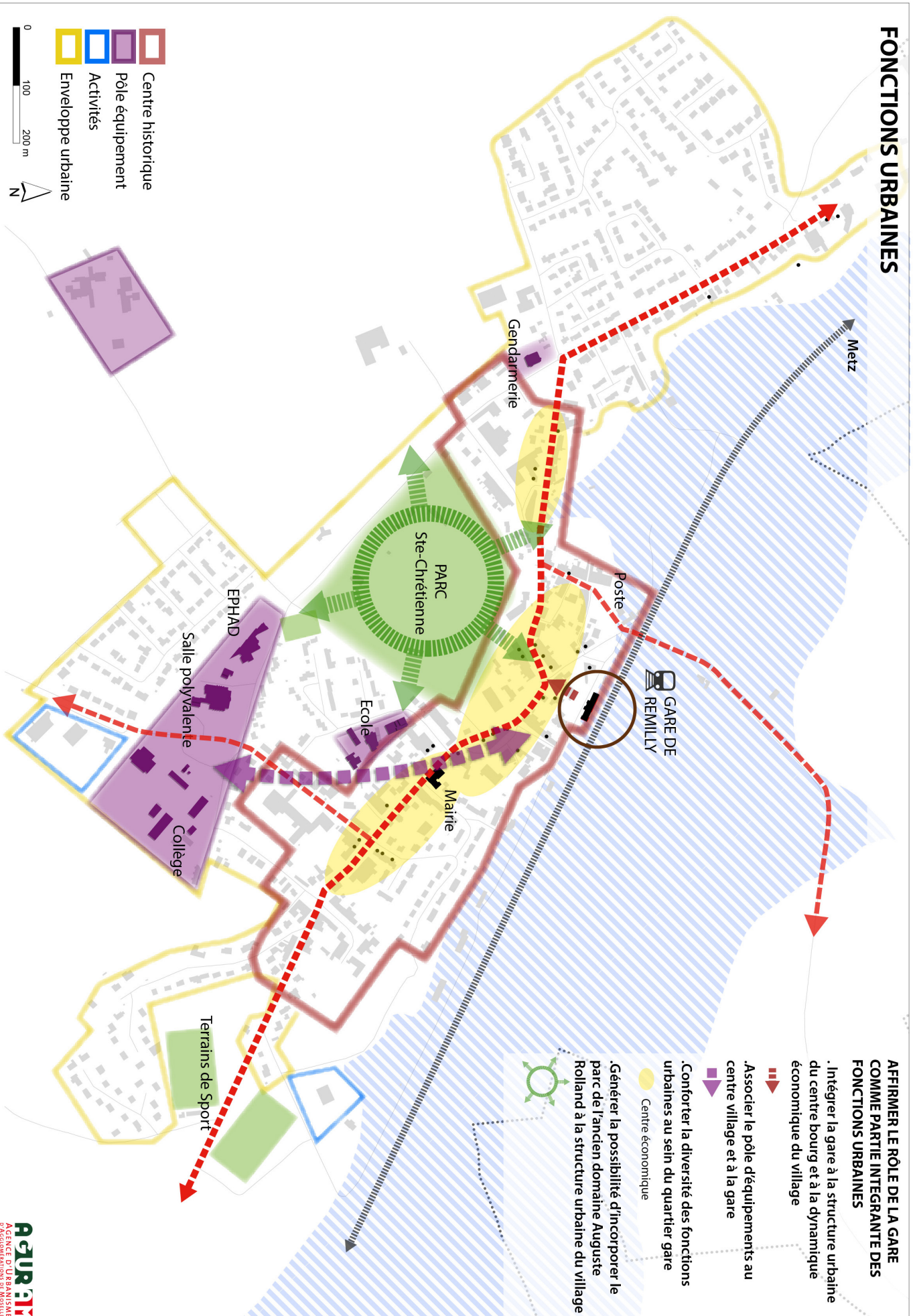
- Une gare mal insérée et peu lisible depuis le centre bourg : située en frange nord du village, la gare n'a pas généré «un quartier de la gare» avec une structure urbaine spécifique. Implantée en contre-bas du village, la gare est peu lisible depuis les espaces publics du centre bourg.
- Une gare isolée de la vie du village : les commerces et les services se sont développés le long de la rue Principale (D999) du village. Le positionnement de la gare, en retrait par rapport à la D999, ne concourt pas à l'activité commerciale, ni à l'animation de la commune.
- Un pôle d'équipements développé indépendamment de la gare : Les grands équipements (Collège, EHPAD, salle polyvalente, gare routière), implantés aux sud-est du noyau ancien de Rémyilly, participent au rayonnement de la commune, constituant une polarité complémentaire au centre historique. Néanmoins, le développement de ce pôle s'est constitué indépendamment de la gare.
- Le parc Ste-Chrétienne, une enclave au sein du centre bourg : la propriété Ste-Chrétienne forme une vaste enclave au cœur du village. Son enceinte impénétrable contraint la structuration du tissu urbain et son développement.
- Une urbanisation récente peu dense et éloignée de la gare : l'habitat s'est développé principalement par la réalisation d'opérations de type lotissement au sud-est de la gare. Les contraintes naturelles au nord de la voie ferrée ont reporté le développement sur la partie sud, s'éloignant de la gare.
- Une concentration des fonctions urbaines au sein du secteur gare : le quartier gare accueille une diversité et un nombre important d'équipements et de services qui concourent à son attractivité. Ces établissements sont présents le long de la RD999 et au sein de différentes places.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS** : Affirmer le rôle de la gare comme partie intégrante des fonctions urbaines du village et de sa dynamique économique.

- **Intégrer la gare à la structure urbaine du centre bourg et à la dynamique économique du village**
  - Concevoir des aménagements qui lient mieux la gare dans son rôle au sein du village
- **Associer le pôle d'équipements au centre du village et à la gare**
  - Structurer une pièce urbaine fédératrice (cheminement, équipements,...) entre le pôle d'équipements et la gare/centre bourg
- **Conforter la diversité des fonctions urbaines au sein du quartier gare**
  - Maintenir et développer des commerces et des services de proximité au sein des places du quartier gare
- **Générer la possibilité d'incorporer le parc de l'ancien domaine Auguste Rolland dans la structure urbaine du village**
  - Faire du parc Ste-Chrétienne un parc urbain ouvert au public, traversant et reliant les espaces de détente du village à la gare



# FONCTIONS URBAINES



## AFFIRMER LE RÔLE DE LA GARE COMME PARTIE INTÉGRANTE DES FONCTIONS URBAINES

- Intégrer la gare à la structure urbaine du centre bourg et à la dynamique économique du village
- Associer le pôle d'équipements au centre village et à la gare
- Conforter la diversité des fonctions urbaines au sein du quartier gare
- Générer la possibilité d'incorporer le parc de l'ancien domaine Auguste Rolland à la structure urbaine du village

Centre économique



## ■ Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

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

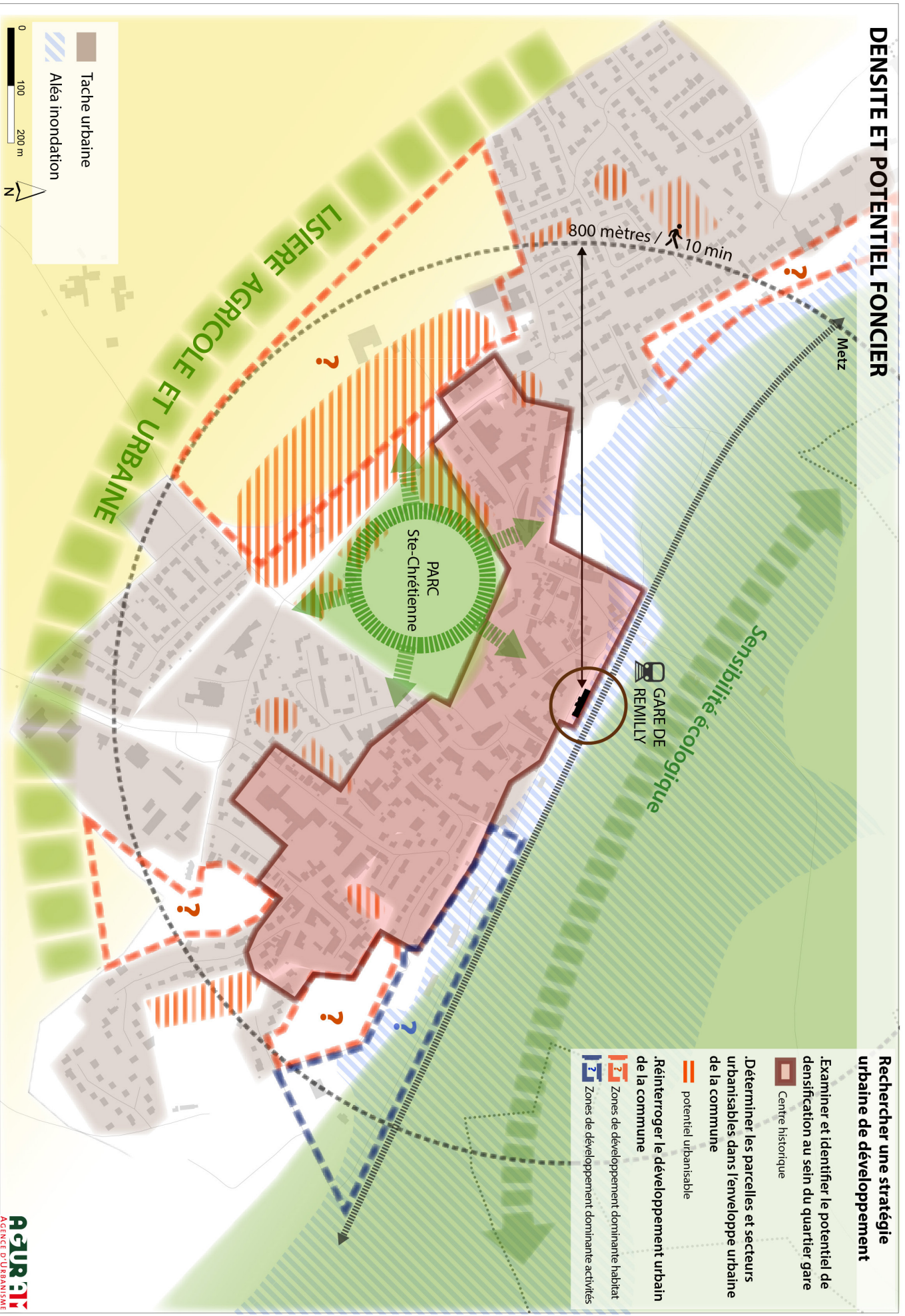
**CONSTATS** : Peu de réserves foncières à proximité de la gare, un potentiel de densification à rechercher dans l'enveloppe urbaine existante.

- Un environnement compact et contraint : la gare et le faisceau ferroviaire se situent à l'interface entre la vallée humide de la Nied inconstructible et le village historique relativement dense.
- Un contexte environnemental contraignant : l'aléa inondation et les protections environnementales impactent le secteur nord de la gare et une partie au sud du faisceau ferré. Ces contraintes proscrivent tout développement urbain au nord du village.
- Une structuration urbaine du centre historique dense : le tissu urbain du centre historique ne présente pas beaucoup d'espaces disponibles. Ce tissu, composé de maisons accolées en ordre continue sur un parcellaire en lanière, offre peu de possibilité de densification.
- Le parc Ste-Chrétienne, une assiette foncière stratégique : le parc Ste-Chrétienne constitue une assiette foncière stratégique par sa position au cœur du village, son statut privé fragmente le village
- Des disponibilités de densification au sein du tissu pavillonnaire : le développement urbain par de vastes extensions pavillonnaires offre des possibilités de densification. Néanmoins, les possibilités au sein du quartier gare sont réduites.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS** : Rechercher une stratégie urbaine de développement visant à conforter le rôle du secteur gare en tant que centralité principale.

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du quartier gare**
  - Examiner le bâti inoccupé et inciter les propriétaires à remettre sur le marché les logements vides
  - Mettre en place des actions d'amélioration et de réhabilitation de l'habitat ancien par des programmes adaptés à la demande
- **Déterminer les parcelles et secteurs urbanisables dans l'enveloppe urbaine de la commune**
  - Repérer les friches immobilières en vue d'élaborer des opérations de rénovation urbaine
  - Identifier les dents creuses et les cœurs d'îlot potentiellement urbanisables
- **Réinterroger le développement urbain de la commune**
  - Favoriser l'intensification urbaine des extensions dans un rayon approprié autour de la gare
  - Diversifier l'offre logement au sein de la commune

# DENSITE ET POTENTIEL FONCIER



## ■ Cadre urbain et paysager : Enjeux et Préconisations

### / Enjeux : affirmer le patrimoine naturel et architectural du village comme facteur d'attractivité du territoire en s'appuyant du quartier gare

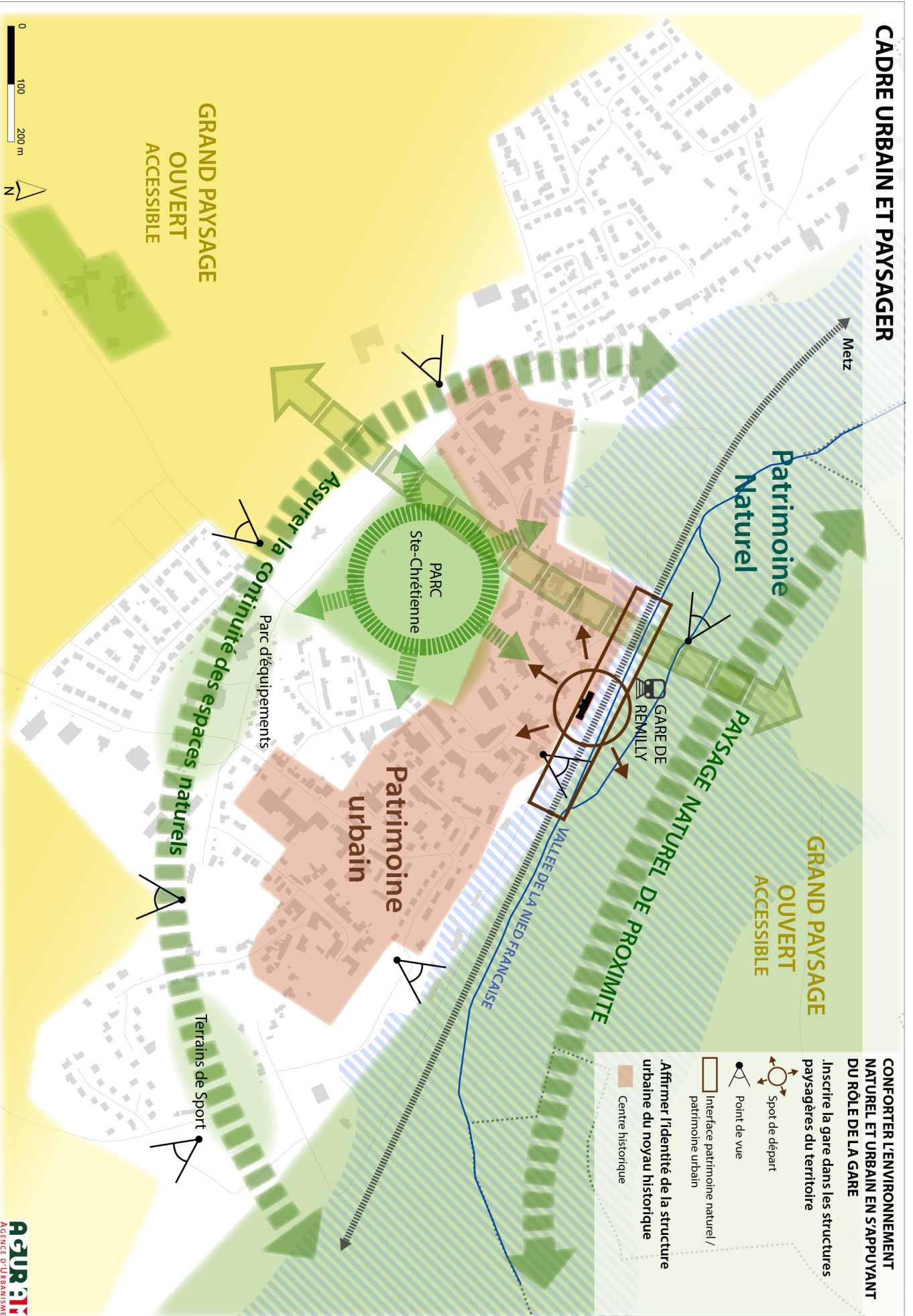
**CONSTATS :** Une gare à l'interface des environnements paysagers naturel et urbain remarquables, mais peu lisibles et peu valorisés.

- Une double qualité paysagère à mettre en valeur :  
Le paysage intime de proximité de la Nied est coupé du village par la voie ferrée. La gare et le faisceau ferroviaire se situent à l'interface entre la vallée humide de la Nied et du village historique. Le grand paysage remarquable de la vallée est peu perceptible depuis la gare. Les qualités de ce patrimoine paysager, naturel et urbain proche de la gare sont peu lisibles et demandent à être révélées et valorisées.
- Le parc Ste-Chrétienne, un patrimoine naturel et culturel à ouvrir sur le village. Ce jardin arboré de 4 hectares situé au cœur de la commune constitue une part du patrimoine historique naturel et culturel du village. Cette ancienne propriété du peintre Auguste Rolland, ouvert ponctuellement au public, est un ensemble boisé clos et fermé sur le village.
- Une structure urbaine collective caractéristique de l'habitat rural lorrain banalisée par l'envahissement automobile. Les aménagements routiers et l'usage de l'automobile ont profondément modifié la structure urbaine de cet ancien village lorrain en banalisant ses espaces collectifs : anciens usoirs, cours, places.
- Un patrimoine architectural peu mis en valeur. En plus du patrimoine historique de l'habitat rural traditionnel lorrain, le village comprend des bâtiments de caractères marqués par la présence allemande. Ce patrimoine bâti est peu mis en valeur. De nombreux bâtiments sont dénaturés, n'ont pas conservé leur intégrité architecturale d'origine.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS :** Conforter l'environnement naturel et urbain de Rémilly, atout d'identité et d'attractivité pour la commune, en s'appuyant sur le rôle de la gare.

- **Inscrire la gare dans les structures paysagères du territoire**
  - Aménager l'infrastructure ferroviaire, s'affranchir de la coupure en re-naturant ses abords dans l'environnement paysager de la vallée de la Nied.
  - Imaginer la gare comme « spot » de départ pour la découverte du patrimoine naturel et urbain du village, par la mise en place d'itinéraires spécifiques.
  - Créer des parcours depuis la gare vers les grands paysages agricoles au nord et au sud du village en y aménageant des points de vue dégagés des belvédères sur la vallée de la Nied.
  - Préserver la possibilité d'intégrer le parc Ste Chrétienne à la structure du village comme élément de son paysage culturel
- **Affirmer l'identité de la structure urbaine du noyau historique**  
Recomposer la structure urbaine du village historique en relation avec la gare.
  - Retisser les abords de la gare en l'associant plus étroitement à l'aménagement des espaces publics du centre bourg
- Reconquérir la valeur d'usage collective des cours urbaines et places du village.
  - Restituer l'âme communautaire du village, et retrouver son identité urbaine dans l'aménagement d'espaces collectifs de qualité, en particulier les cours et places historiques perpendiculaires à la rue Principale.
- Mettre en valeur les qualités architecturales du patrimoine bâti historique
  - Protéger et restaurer le patrimoine bâti ancien en respectant l'intégrité architecturale des constructions dans leur conception d'origine, que ce soit pour l'habitat rural traditionnel ou les architectures de caractère telle que la gare, la mairie, l'école, et les maisons de maître...

# CADRE URBAIN ET PAYSAGER



**CONFORTER L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET URBAIN EN S'APPUYANT DU RÔLE DE LA GARE**

Inscrire la gare dans les structures paysagères du territoire

Spot de départ

Point de vue

Interface patrimoine naturel / patrimoine urbain

Affirmer l'identité de la structure urbaine du noyau historique

Centre historique

## ■ Espaces publics : Enjeux et Préconisations

### / Enjeux : requalifier les espaces publics en relation avec la gare et affirmer les qualités urbaines et paysagères de Rémilly

**CONSTATS** : Des espaces publics peu attractifs mal reliés à la gare, congestionnés par l'automobile, qui nuisent aux qualités urbaines et paysagères du village.

- Une gare sans véritable place, mal connectée aux espaces publics du centre bourg : la desserte automobile de la gare est assurée depuis la place Leclerc par une voie en impasse en contrebas du village. Utiliser principalement pour le stationnement, ce corridor ne forme pas de place publique. Sa liaison avec le centre du village n'est assurée que par un unique escalier étroit.
- Une perception routière des espaces publics marquées par les traversées du village: les routes départementales traversant le village ont imposé un aménagement routier, où l'espace piéton est strictement limité à un trottoir normalisé et les aménagements cyclables quasi inexistant. Le réseau secondaire comprend de nombreux secteurs en impasses qui segmentent le village et n'assurent pas les connections nécessaires, particulièrement avec la gare.
- Des espaces publics qui dévalorisent l'identité et la qualité de vie du village: saturés par le stationnement automobile les places, cours et rues perpendiculaires à l'axe principal ont perdu leur qualité d'espace collectif et d'animations pour le village et les commerces. L'aménagement des espaces publics, réalisé au coup par coup, présente un manque d'homogénéité et de qualité pénalisant l'image et la qualité du cadre de vie de Rémilly.

**OBJECTIF ET PRECONISATIONS** : Requalifier globalement les espaces publics du quartier gare, reconquérir et réorganiser les places et les rues en faveur des piétons et des vélos pour garantir une nouvelle vitalité urbaine.

▪ **Aménager les abords de la gare comme une véritable « place de la Gare » en continuité avec les espaces publics du village**

- Réorganiser l'espace pour faciliter l'intermodalité en créant un dépose minute.
- Développer l'offre de stationnement et répondre aux besoins de la gare : envisager la création d'un parking relais pour compléter l'offre de stationnement....
- Améliorer et compléter la desserte piétonne de la gare : éclairage, signalétique, nouvelle desserte,...

▪ **Valoriser et harmoniser les espaces publics patrimoniaux, places et cours urbaines en intégrant la traversée du village pour affirmer l'identité urbaine du centre historique**

- Aménager les espaces publics en intégrant aux places et aux cours urbaines les routes départementales, dans un aménagement urbain harmonieux de qualité.
- Effectuer un projet d'ensemble, rationnel et harmonieux, qui révèle durablement les caractères et l'identité urbaine et paysagère de Rémilly.

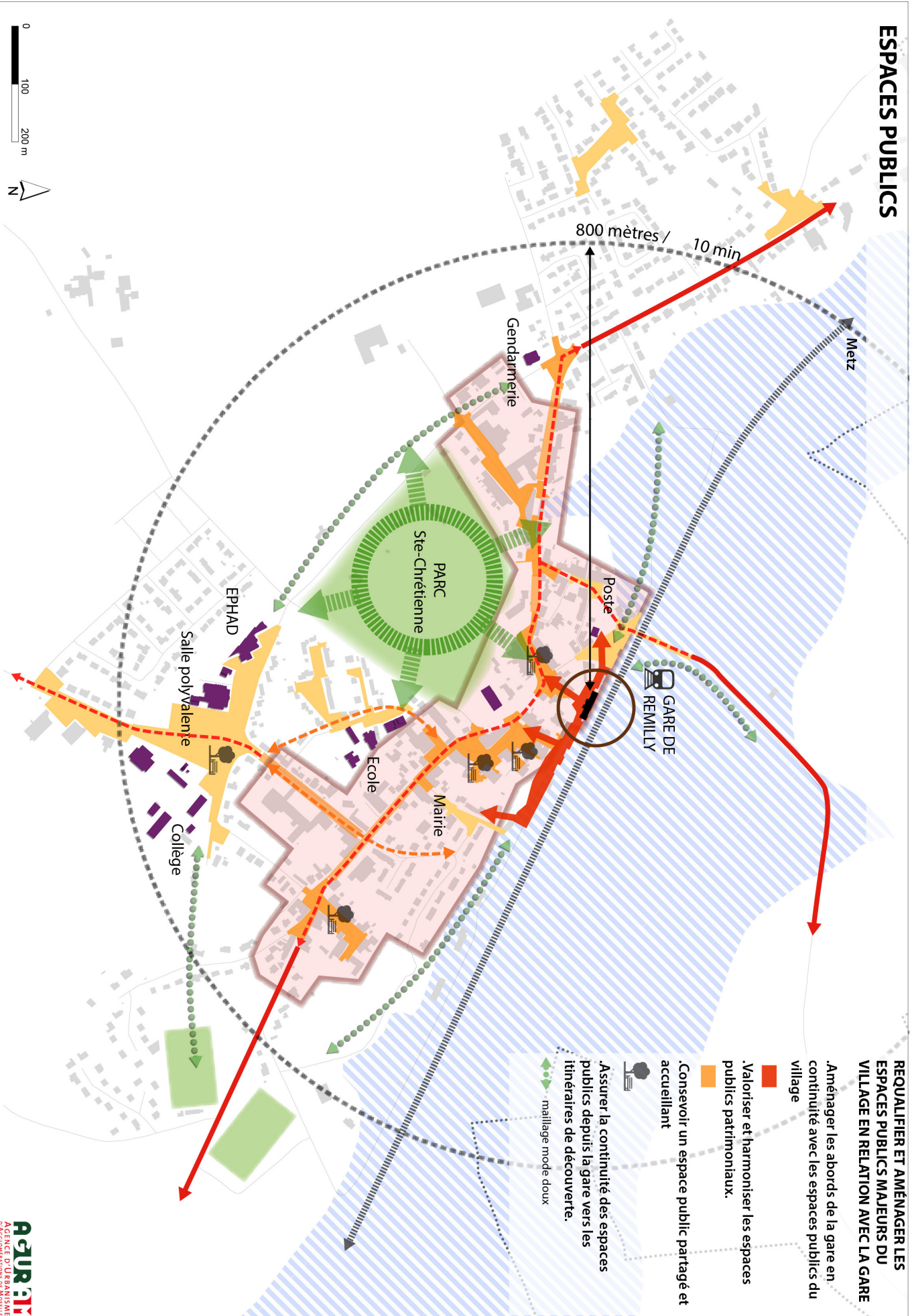
▪ **Concevoir un espace public partagé et accueillant, favorable à la dynamique urbaine**

- Structurer des espaces publics fédérateurs, conviviaux et adaptés aux besoins des usagers de la gare en synergie avec la dynamique commerciale du centre bourg, mais aussi appropriables par les riverains pour l'émergence d'une nouvelle vitalité urbaine.
- Requalifier les traversées en faveur des modes doux « piéton et vélo » et rationaliser le stationnement des cours et des places en priorité en relation avec la gare.

▪ **Assurer la continuité des espaces publics depuis la gare vers les itinéraires de découverte du village et des paysages naturels de la vallée de la Nied**

- Associer les maillages « mode doux » du village historique vers les itinéraires de découverte du patrimoine naturel de la vallée de la Nied.
- Fournir un niveau de prestations de qualité pour l'aménagement des espaces publics du village et assurer une continuité lisible pour parcours piétons-vélos.

# ESPACES PUBLICS



**REQUALIFIER ET AMENAGER LES ESPACES PUBLICS MAJEURS DU VILLAGE EN RELATION AVEC LA GARE**

Aménager les abords de la gare en continuité avec les espaces publics du village

Valoriser et harmoniser les espaces publics patrimoniaux.

Consevoir un espace public partagé et accueillant

Assurer la continuité des espaces publics depuis la gare vers les itinéraires de découverte.

maillage mode doux





---

**Directeur de la publication:** Patricia Gout

**Etude réalisée par:**

Maël Tillard - [mtillard@aguram.org](mailto:mtillard@aguram.org)

Fabien Soria - [fsoria@aguram.org](mailto:fsoria@aguram.org)

André Morand - [amorand@aguram.org](mailto:amorand@aguram.org)

**Infographie, cartographie:**

Kévin Rodeghiero - [krodeghiero@aguram.org](mailto:krodeghiero@aguram.org)

Sébastien Dieudonné - [sdieudonné@aguram.org](mailto:sdieudonné@aguram.org)

**Crédits photos:** AGURAM

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

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