



Décembre 2016

Valoriser et (re)composer les espaces Gare

Gare de Sanry-sur-Nied

Sommaire

1	Préambule _____	4
2	Commune de l'est 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	Sanry-sur-Nied, commune de l'est du SCoTAM	6
	Une commune située entre un pôle de proximité et un bourg centre	
3	La gare de Sanry-sur-Nied au sein du réseau ferroviaire régional	7
	Une aire d'attraction très marquée	
	Une offre en diminution	
	Une gare faiblement fréquentée	
4	Structuration urbaine et paysagère du quartier gare	11
	Cadrage communal	
	Une gare non intégrée au village	
	Un développement urbain déconnecté de la gare	
	Un secteur gare inscrit dans des milieux naturels reconnus	
5	Potentiels de mutation et projets	15
	Un potentiel de densification à proximité mais contraint	
6	Intermodalité du quartier gare	16
	Une offre de stationnement suffisante, mais peu qualificatif	
	Une accessibilité piétonne très contrainte	
	Une accessibilité cycliste peu favorisée	
	Synthèse et enjeux	
7	Enjeux et Préconisations	18
	Mobilité et espaces publics	
	Densité et potentiel foncier	
	Fonctions urbaines et cadre paysager	

■ 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 de 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 :

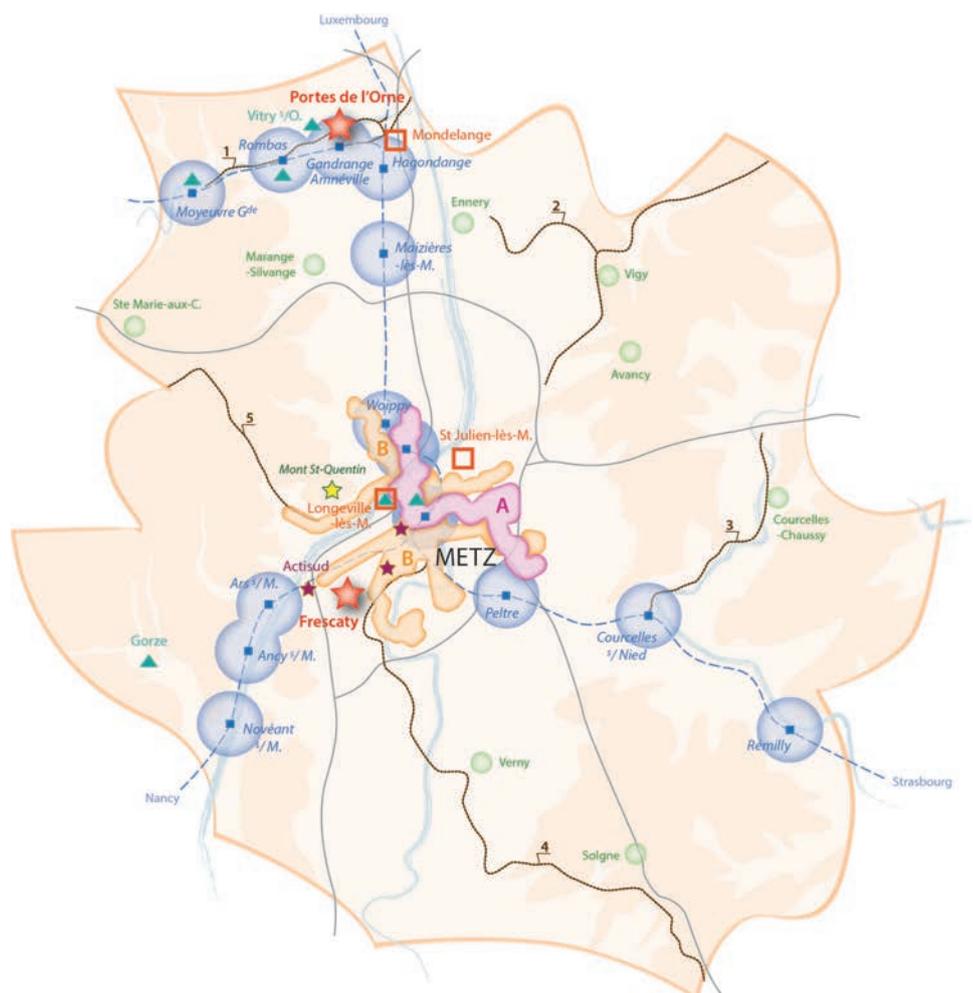
- à requalifier le bâti dégradé afin de résorber la vacance structurelle ;
- à développer de nouvelles opérations permettant d'accueillir des actifs et des emplois ;
- à renforcer la densité de l'habitat dans les secteurs où elle est inférieure à la densité moyenne préconisée par le SCoT pour les zones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



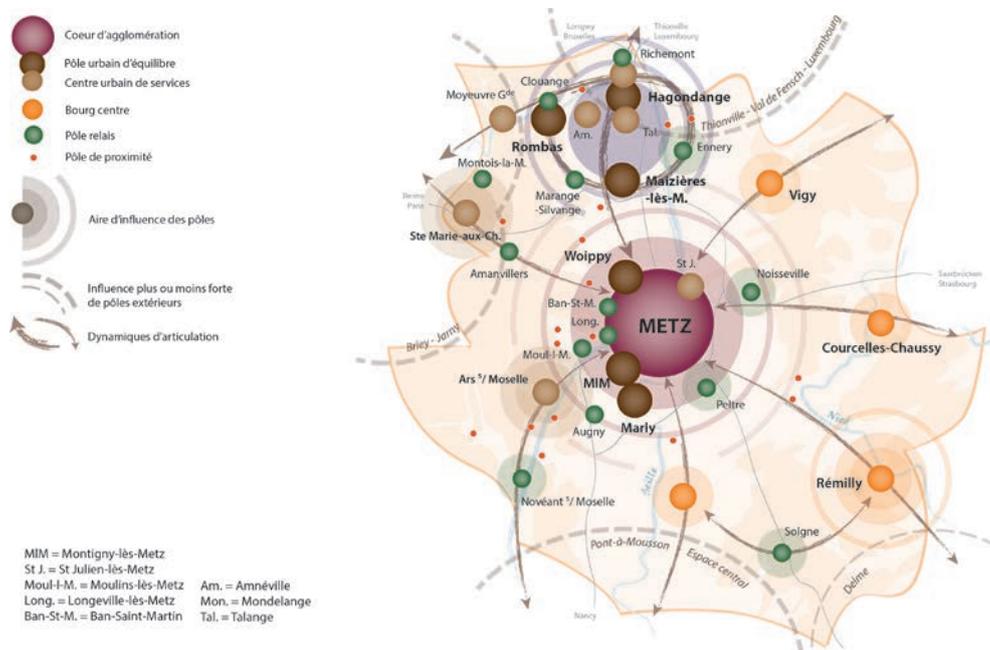
<p>Valorisation et optimisation du foncier</p> <p> de part et d'autre des infrastructures de transport urbain les plus performantes (de niveau A et de niveau B)</p> <p> autour des gares</p> <p>autour des pôles d'appui de transports collectifs interurbains</p>	<p>Stratégies foncières destinées à répondre 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>
--	---

Sanry-sur-Nied, commune de l'est du SCoTAM

/ Une commune située entre un pôle de proximité et un bourg centre

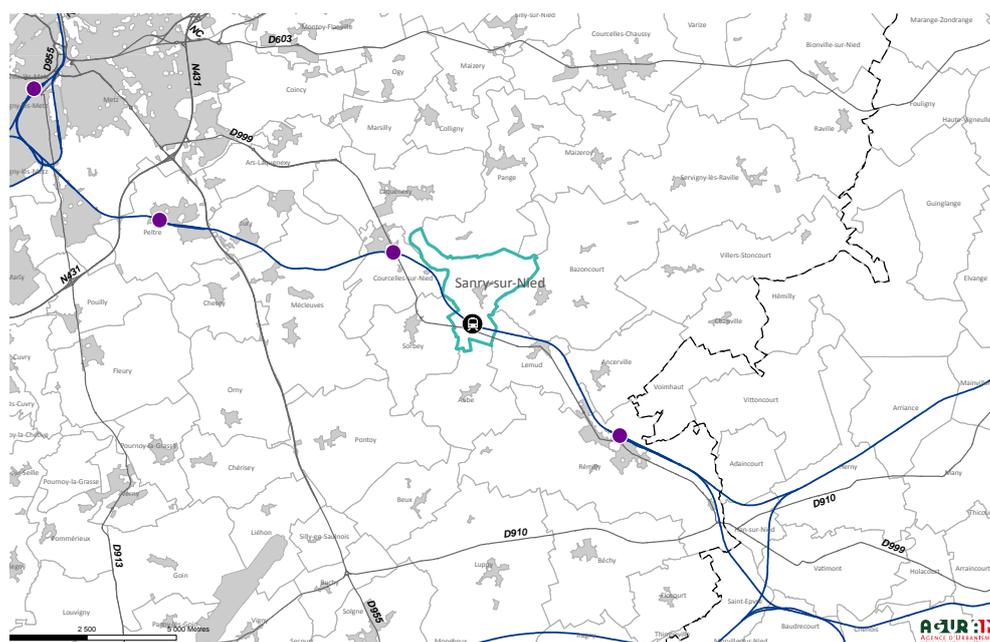
La commune de Sanry-sur-Nied ne fait pas partie des 49 pôles urbains et ruraux identifiés au sein de l'armature urbaine du SCoTAM.

A l'exception de disposer d'une halte ferroviaire, la commune de Sanry-sur-Nied ne possède pas suffisamment d'équipements et de services lui permettant de participer à la structuration urbaine du SCoTAM.



> Armature urbaine du SCoTAM

Extrait DOO page 12



> Carte de situation



Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOP0 2014

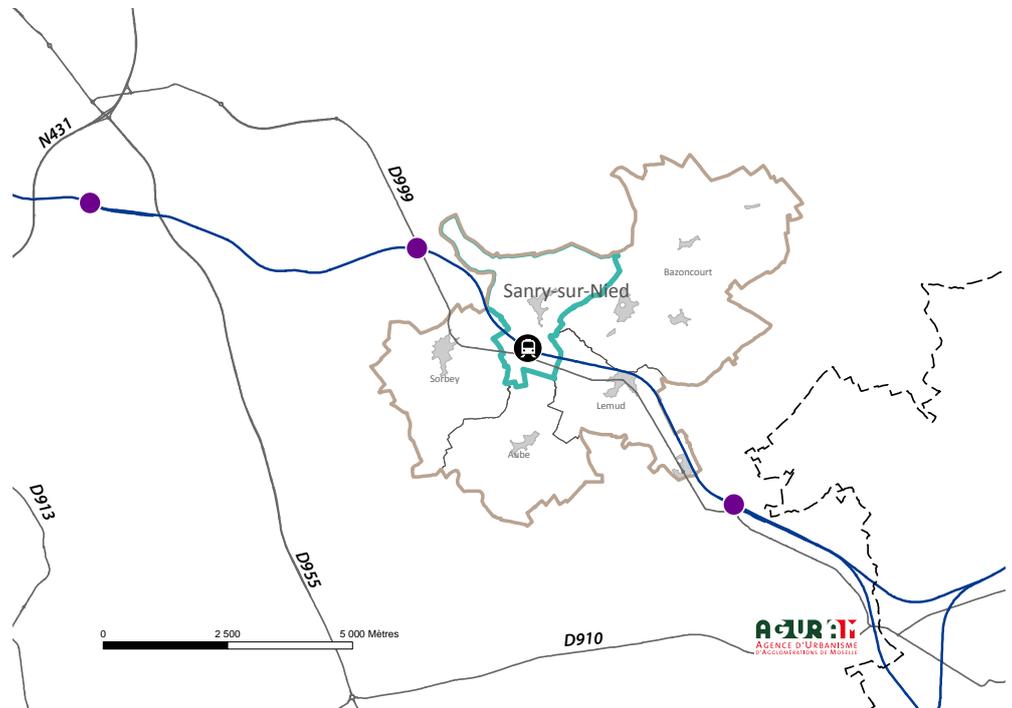
■ La gare¹ de Sanry-sur-Nied au sein du réseau ferroviaire régional

/ Une aire d'attraction très marquée

> Aire d'attraction de la gare de Sanry-sur-Nied

Traitement et calcul AGURAM
Données SNCF / CRL, 2014

Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOP0 2014



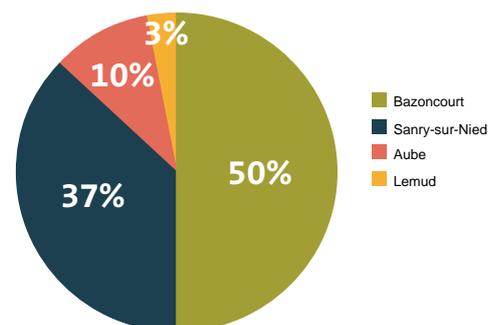
L'analyse des fichiers abonnés disponibles laisse apparaître que, malgré sa faible fréquentation (voir ci-après), la gare de Sanry-sur-Nied «rayonne» sur plusieurs communes, situées dans un périmètre très clairement défini.

Ainsi, seul environ 40 % des abonnés à la gare de Sanry-sur-Nied résident sur cette même commune, et c'est de la commune mitoyenne de Bazoncourt que résident 50 % des abonnés. Restent Aube et Lemud. De fait, cette aire d'attraction est essentiellement structurée par la présence encadrante et proche des gares de Courcelles-sur-Nied et Rémilly. Elle regroupe 1 400 habitants. Il est à noter que Sanry-sur-Nied, et l'ensemble de l'aire d'attraction de sa halte ferroviaire, font par ailleurs partie de l'aire d'attraction de la gare de Rémilly.

Cette dernière est desservie par une offre beaucoup plus attractive et, de fait, le nombre d'abonnés résidant sur l'aire d'attraction de Sanry-sur-Nied, mais voyageant au départ de Rémilly, est supérieur d'un tiers au nombre de ceux voyageant au départ de Sanry-sur-Nied

Commune de résidence des abonnés TER ayant Sanry-sur-Nied pour gare de domicile.

Données SNCF / CRL, 2014



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

/ Une offre en diminution

Sanry-sur-Nied est située sur la branche commune des lignes Metz-Strasbourg et Metz-Sarrebruck via Forbach. En 2016, et suite à la réorganisation de l'offre dans le cadre du cadencement régional, l'offre est réduite de 18 à 13 trains TER quotidiens, ayant tous Metz pour origine ou destination.

L'offre n'est pas équilibrée, avec :

- 5 trains vers Metz, dont 2 permettent d'arriver à Metz à 7h36 et 8h36,
- 8 trains depuis Metz, dont 2 permettent de quitter Metz après 18h.

L'objet n'est pas ici de formuler une analyse critique de l'offre, mais force est de constater que sa consistance limite de facto les possibilités, sans filet de secours ou presque : si un actif loupe le TER Metz – Sanry-sur-Nied de 18h17, il faut attendre 19h50 : situation totalement inadaptée à la mobilité domicile-travail.

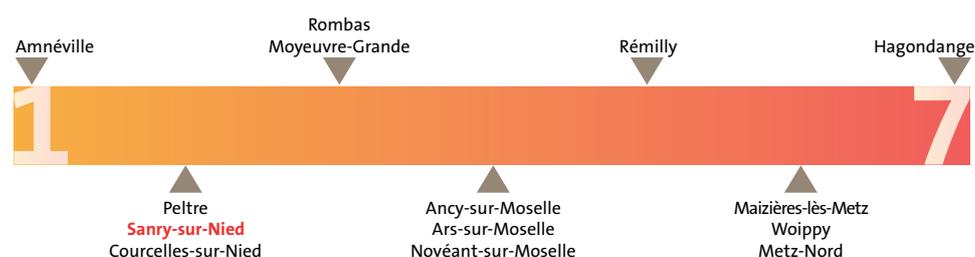
Au final, et contrairement à ce qui s'observe sur nombre d'autres gares du SCoTAM, le cadencement ne profitera sans doute pas à la gare de Sanry-sur-Nied. L'impact du cadencement sur la géographie de l'aire d'attraction devrait être nul et la fréquentation – toutes choses égales par ailleurs (évolution du coût des carburants...) – ne devrait sans doute pas trop souffrir, mais certainement pas s'accroître.

> 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, Sanry-sur-Nied fait partie des gares les moins attractives du SCoTAM avec ses voisines de Courcelles-sur-Nied et Peltre. Outre une offre faible, Sanry-sur-Nied pâtit ici des correspondances imposées à Metz vers Nancy, Luxembourg et Thionville.

Compte tenu des caractéristiques quantitatives et qualitatives de l'offre, Sanry-sur-Nied se situe sur une échelle d'attractivité relative de 1 (offre peu attractive) à 7 (offre très attractive), en position n°2.



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

Concurrence de l'automobile et des TC (Le Met')

- Vers Metz, la comparaison des temps de parcours TER et automobile de gare à gare sont à l'avantage du train : 14' à 16' pour le TER contre 23' pour l'automobile (Google Map) en heures creuses, mais 27' voire 32', en heures de pointe.

Cet avantage ne profite cependant qu'aux personnes dont les horaires de travail sont compatibles avec les rares trains qui circulent en heures de pointe.

/ Une gare faiblement fréquentée

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

> Situation



> Fréquentation et motifs

La fréquentation moyenne 2014 de la gare de Sanry-sur-Nied est de 50 voyageurs entrants/sortants par jour en tarification TER/SNCF. Elle se positionne à cet égard parmi les points d'arrêt TER les moins fréquentés du SCoTAM (Metz-ville exclue), tout juste devant Gandrange-Amnéville, qui bénéficie d'une offre moins étoffée et Metz-Nord, jusqu'ici sous exploitée (mais dont l'offre vient de fortement s'accroître).

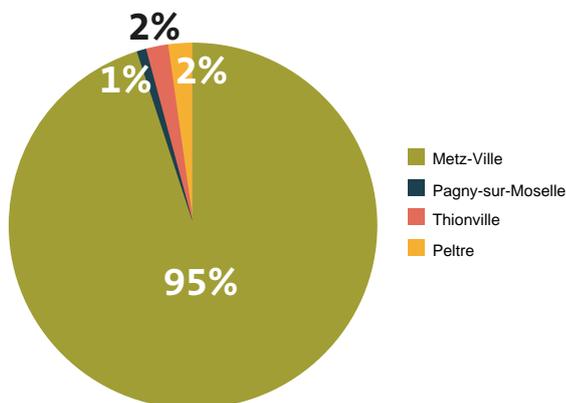
Concernant les motifs, la ventilation tarifaire des ventes de titres TER/SNCF laisse apparaître une très forte majorité de déplacements pendulaires :

- 50 % des voyages sont réalisés avec un abonnement scolaire, et 44 % avec un abonnement normal (étudiants compris); il s'agit très majoritairement de déplacements liés au travail, ou aux études (post bac),
- 7 % 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. La faiblesse de l'offre explique sans doute cette situation.

> Origine / destination des usagers

- **Metz-Ville** constitue l'origine/destination quasi exclusive (95 %) des voyageurs transitant par Sanry-sur-Nied. Sur cette origine / destination, le TER est très concurrentiel sur le temps de parcours, mais l'offre est à minima.
- **Les autres origines / destinations** sont peu nombreuses et anecdotiques : Peltre pour les scolaires (4%) et Thionville (2%) se démarquent, mais avec des effectifs très faibles.



Origine ou destination des voyageurs en gare de Sanry-sur-Nied.

Données ARISTOTE / FC12K, 2013

> Répartition modale de rabattements / diffusions

En l'absence d'enquête spécifique sur la fréquentation de la gare, on se limitera ici à noter les éléments suivants :

- le centre-bourg de Sanry-sur-Nied, centre de population le plus proche, est situé à environ 1km de la halte ferroviaire. Le trajet se fait par une route inadaptée à la marche quotidienne. La marche comme mode de rabattement est donc a priori exclue,
- lors des visites de terrain, la présence d'aucun vélo n'a pu être observée,
- les scolaires représentent 50 % des voyages. Ces usagers sont captifs. Ils sont donc a priori déposés à la gare en voiture,
- la présence de 10 véhicules a pu être observée sur le parking, soit 20 voyages (10 A/R) et environ 40 % de part modale en rabattement. Quelques véhicules ont pu être utilisés en covoiturage,

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 : 40-50 %
- dépose-minute : 50-60 %

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

> Grandes caractéristiques de l'accessibilité modale

Les modalités d'accès à la gare de Sanry-sur-Nied sont les suivantes :

- desserte directe par la RD 67 / RD 71 permettant de relier les communes de l'aire d'attraction, via la RD 999 toute proche pour Lemud,
- présence d'un terre-plein permettant le stationnement d'environ 30 à 40 véhicules situés du côté du quai «direction Metz»,
- absence de desserte par le réseau de transport interurbain départemental de la Moselle,
- absence d'aménagements piétons pour l'accès à la gare,
- absence d'aménagements cyclables connectés à la gare. Notons la présence d'un ancien abri vélo aujourd'hui inutilisable.
- passage d'un quai à l'autre et l'accès au quai «direction Metz» depuis le bourg par le passage à niveau (cheminement piéton sécurisés).

i Enquête Déplacements

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

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

■ Structuration urbaine et paysagère du quartier gare

/ Cadrage communal

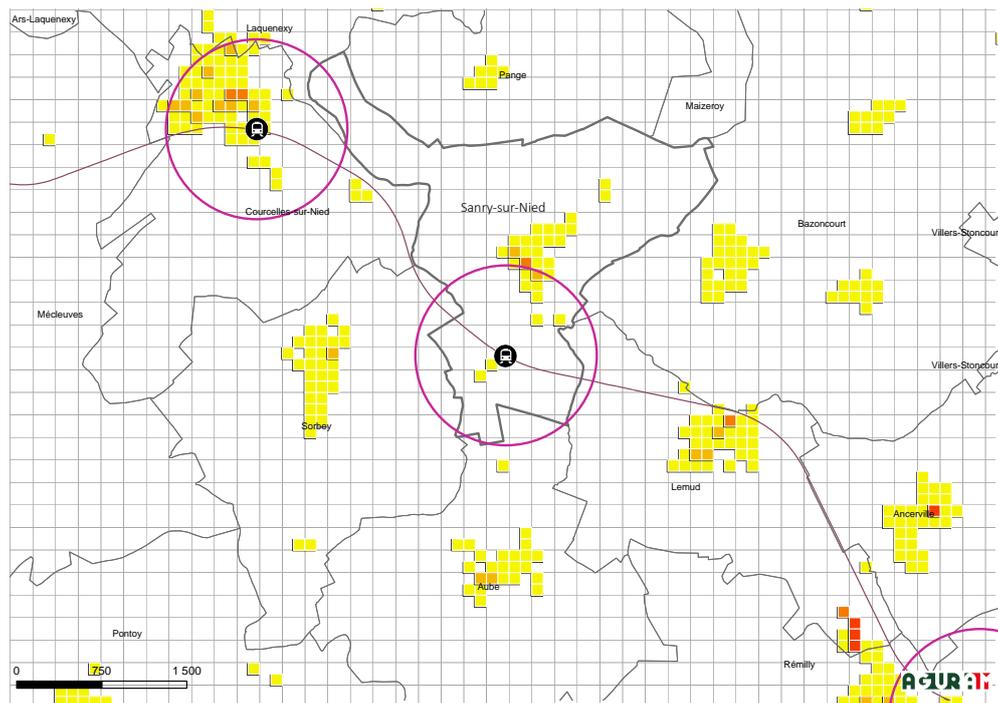
i Définition intensité urbaine

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

> Intensité urbaine

-  Gare
-  Voie ferrée
-  Zone tampon de 800 mètres
- Intensité urbaine :
-  Très faible
-  Faible
-  Moyen
-  Forte
-  Très forte

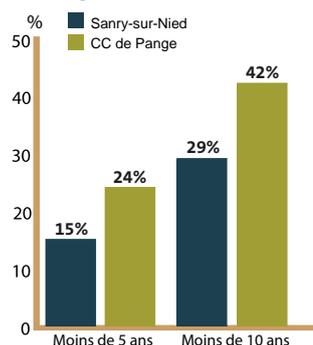
 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDTOPO 2014



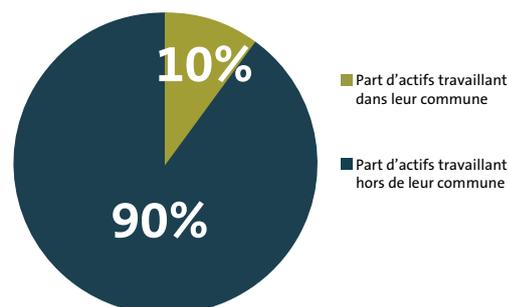
En 2012, avec 312 habitants, la commune de Sanry-sur-Nied fait partie des plus petites communes de la communauté de communes de Pange en termes de population. Cette commune du sud-est du SCoTAM, enregistre depuis les années 2000 une perte démographique constante. Ces dernières années, la population a diminué -5,7 % entre 2007 et 2012, soit une perte de 19 habitants. Cette baisse démographique s'explique en partie par un solde migratoire négatif (départ de ménages non compensé par l'arrivée de nouveaux ménages). Parmi l'ensemble des actifs de la commune 90 % travaillent en dehors de la commune, majoritairement sur le territoire de Metz Métropole (principalement Metz).

Source : Insee, RP 2012

Emménagements récents



Localisation du lieu de travail des actifs



/ Une gare non intégrée au village

La commune de Sanry-sur-Nied est dotée de quelques équipements : mairie, école, salle polyvalente et city-stade. Fortement excentrée par rapport au centre du village, la gare et son quartier n'intègrent pas au sein de leur périmètre, ses équipements. La RD 67 permettant de relier la gare de Sanry-sur-Nied et son centre bourg ne dispose pas d'aménagement sécurisé pour les modes doux ce qui ne facilite pas l'intégration de la halte.



Mairie de Sanry-sur-Nied



Salle polyvalente

/ Un développement urbain déconnecté de la gare

La commune de Sanry-sur-Nied s'est principalement développée pendant les années 70 avec plus de 55 % de logements construits. Ce développement correspond exclusivement à des opérations pavillonnaires. Celles-ci ont été réalisées en périphérie du centre ancien, indépendamment de la gare et de son quartier excentré. A ce jour, la surface urbanisée du quartier gare ne représente que 9 % du périmètre des 800 mètres défini pour cette étude.

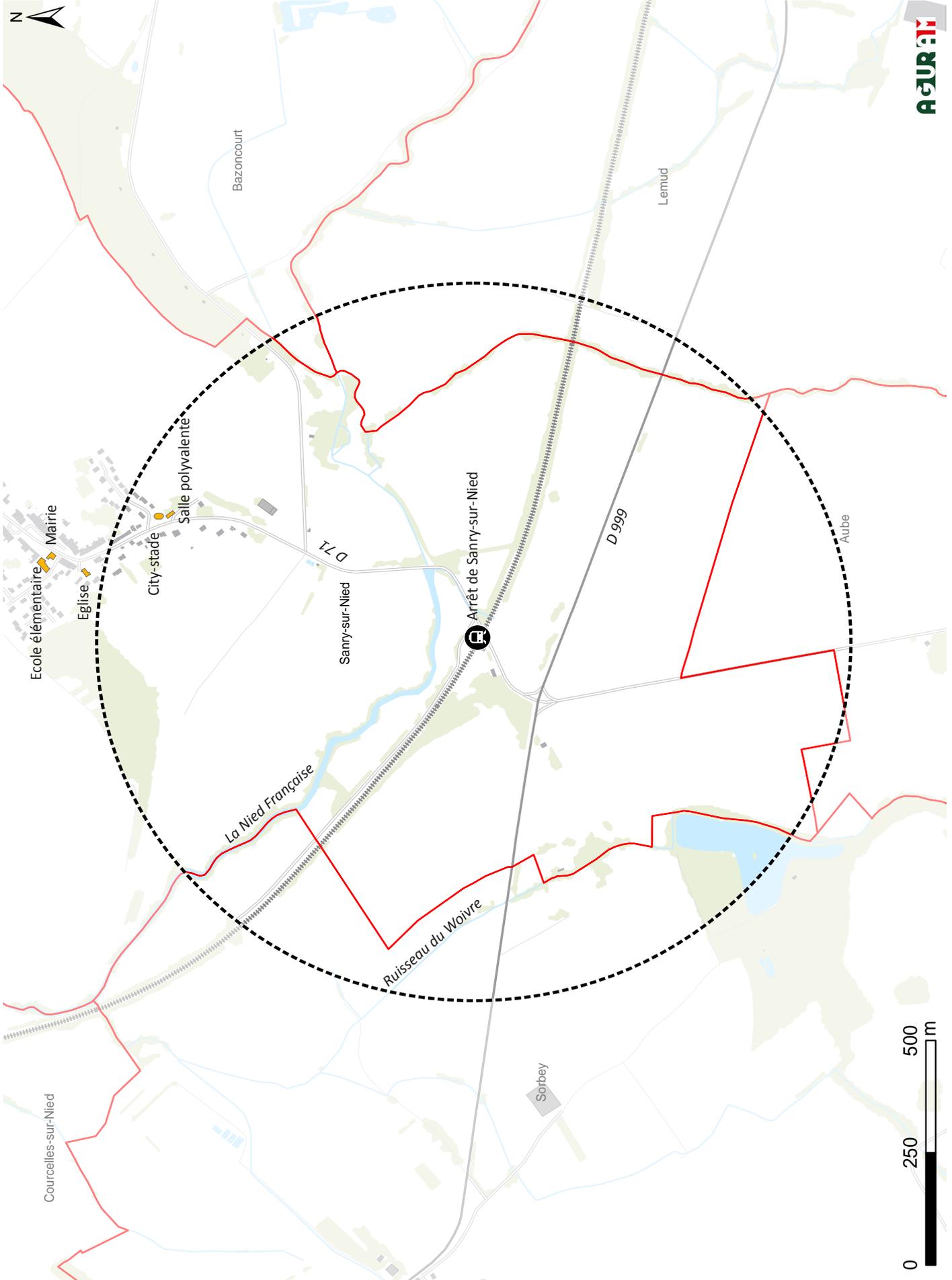


> Périodes de construction des bâtis

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

 Cartographie AGURAM / Septembre 2015
Fond BDParcellaire 2012

> Centralités

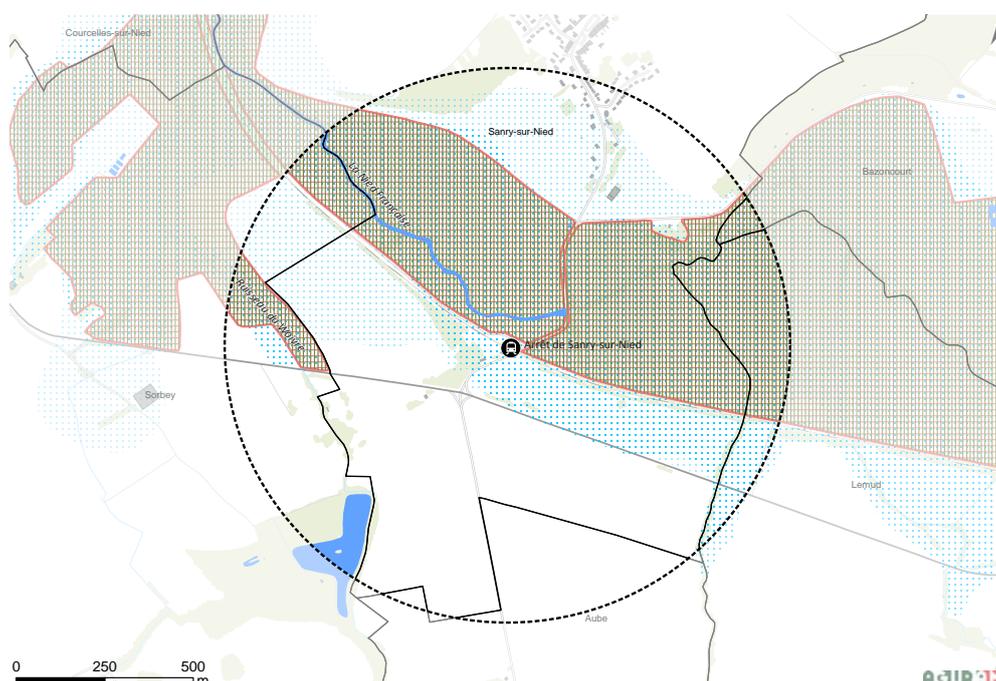
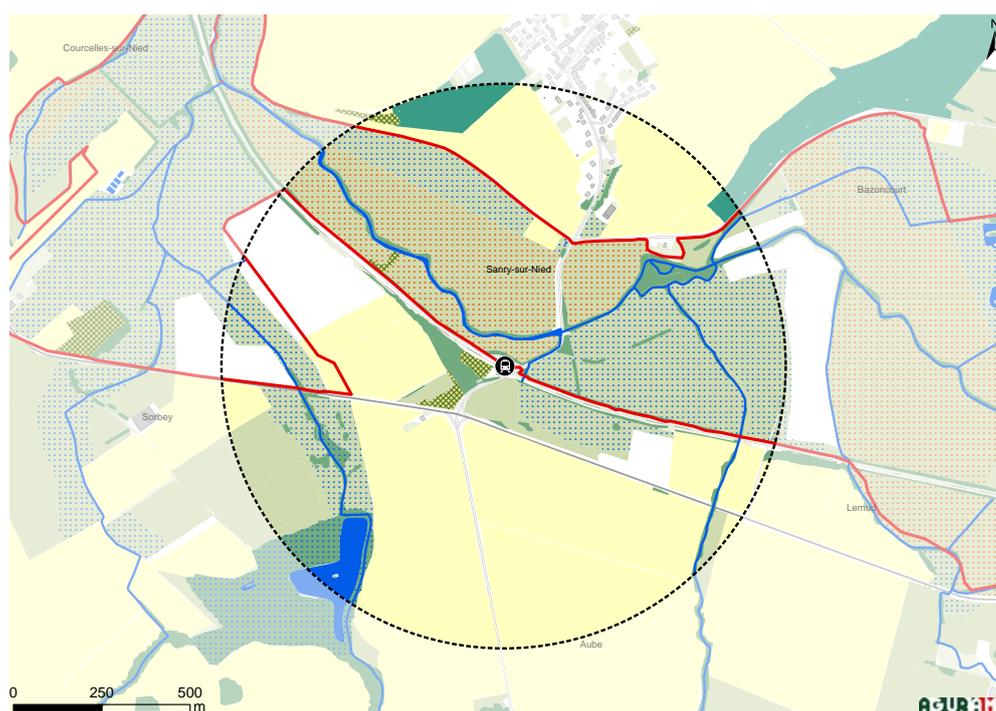


/ Un secteur gare inscrit dans des milieux naturels reconnus

Le village et la gare s'inscrivent dans le grand paysage de la vallée de la Nied. La halte ferroviaire de Sanry-sur-Nied et son quartier offrent un paysage ouvert sur des prairies permanentes d'élevages et de cultures fourragères et une ripisylve bordant la Nied.

Au nord de la gare, la zone humide du lit majeur de la Nied présente un riche écosystème où des mesures de protections environnementales ZNIEFF, Espace Naturel Sensible et Coeur de Nature du SCoTAM préservent cet espace naturel. Ces zones sont complétées par une Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) couvrant l'ensemble du ban communal. Ce paysage de proximité d'intérêt écologique faunistique et floristique particulier est bien visible depuis la gare.

La commune et son quartier gare sont concernés par la présence de milieux naturels participant aux continuités écologiques identifiées dans le SCoTAM : continuités forestières, prairiales.



Potentiels de mutations et projets

/ Un potentiel de densification à proximité mais contraint

La commune dispose de deux secteurs de développement définis au sein de son document d'urbanisme. L'un de ces secteurs est situé au sein du périmètre des 800 mètres du quartier gare. Des opportunités de densification, au sein du tissu existant, viennent compléter ces possibilités de développement en limite du périmètre du quartier gare. Toutefois, en raison de l'éloignement de la gare vis-à-vis du tissu urbanisé et des forts enjeux environnementaux, les possibilités de développement au sein du périmètre gare sont réduites.

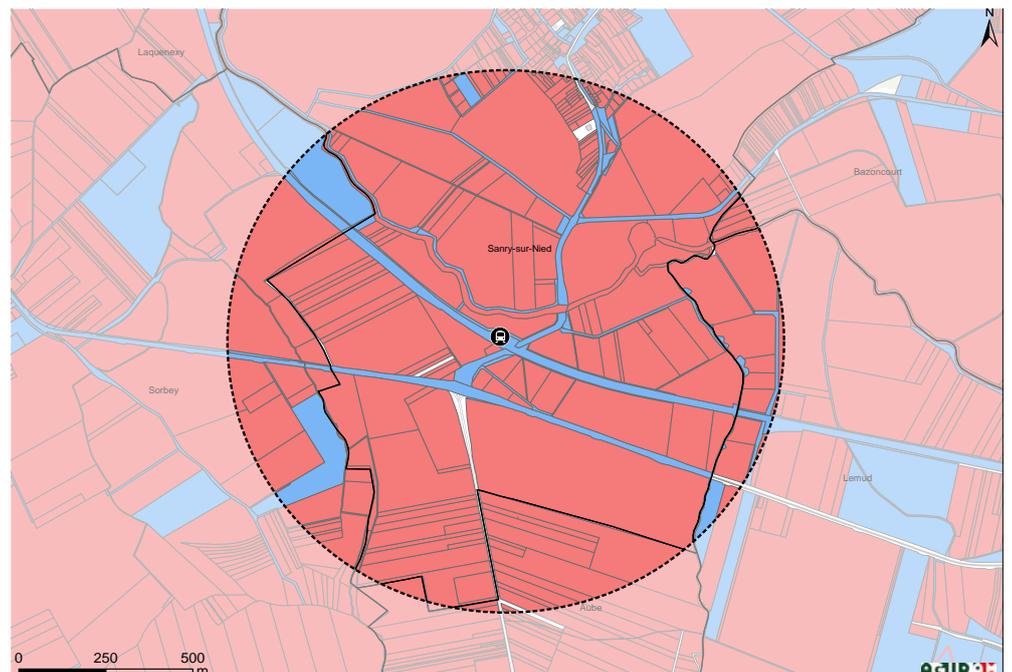
> Zonages PLU

-  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 offre de stationnement suffisante, mais peu qualificatif

La capacité de stationnement est aujourd'hui très suffisante puisque la présence de 10 véhicules maximum a pu être observée. Cependant, la zone de stationnement est constituée d'un simple terre-plein stabilisé, sans revêtement ni marquage des places. L'éclairage public est minimum (présence d'un lampadaire sur la RD 67).



Le parking de la halte ferroviaire de Sanry-sur-Nied, une capacité suffisante, mais un équipement peu qualitatif. - Doc. Aguram

/ Une accessibilité piétonne très contrainte

Le cheminement des piétons est quasiment impossible, même depuis Sanry-sur-Nied du fait de l'absence de trottoir. La route est cependant équipée d'un système d'éclairage public en rase campagne.

/ Une accessibilité cycliste peu favorisée

L'absence d'un abri vélo utilisable est regrettable car l'aire d'attraction de la gare est d'une dimension adaptée à ce mode. Pour autant, en l'absence d'aménagements spécifiques le long de la RD 67 ne facilite pas l'usage par des scolaires.



Un passage à niveau, une route de rase campagne sans trottoirs... La gare n'est pas accessible aux piétons, et à peine aux cycles. - Doc. Aguram

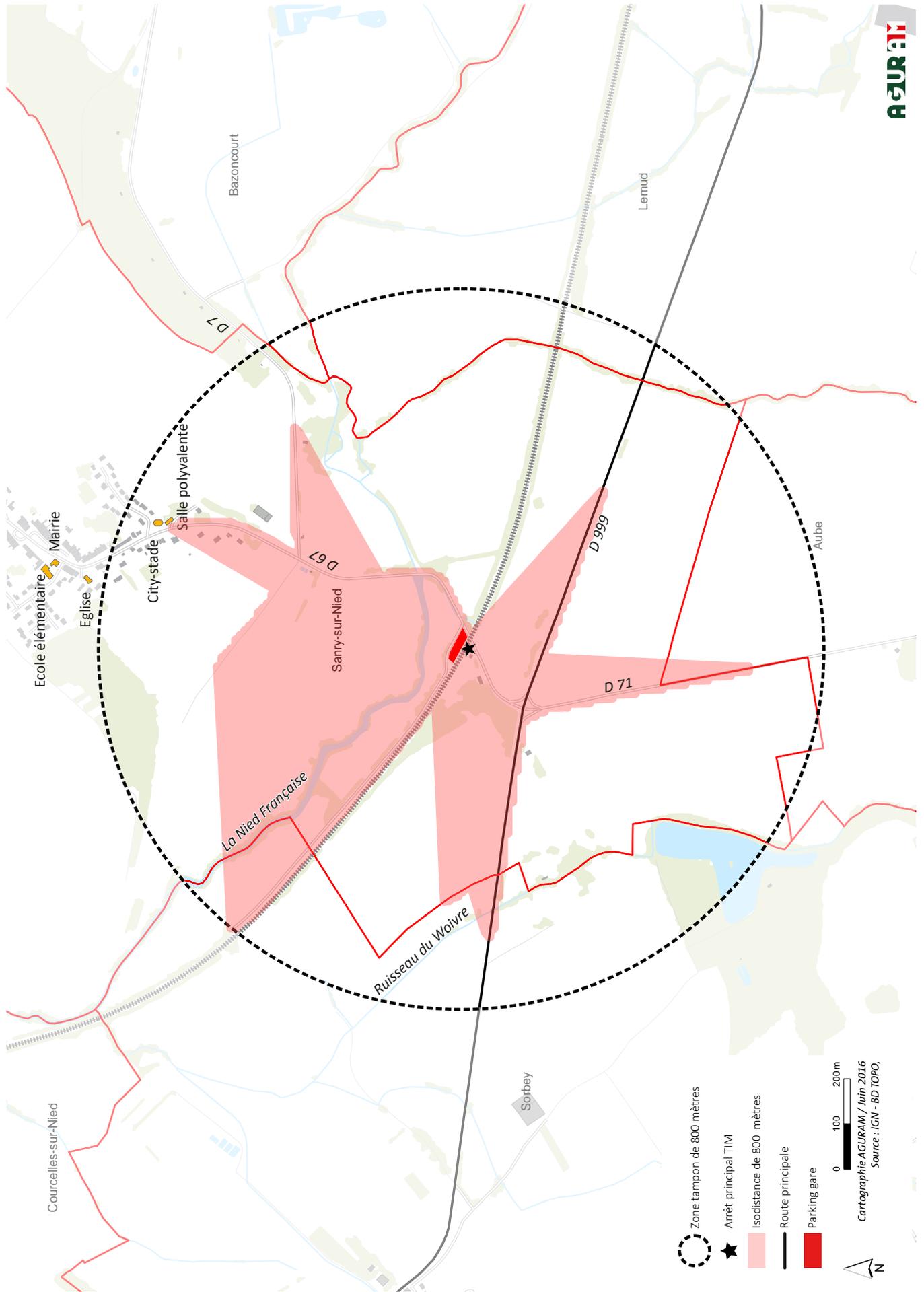
/ Synthèse et enjeux

Du fait de l'évolution de l'offre à Sanry-sur-Nied, il est raisonnable d'imaginer une stagnation ou une faible croissance à terme, sous réserve de l'intervention d'autres facteurs (coût de l'énergie...).

Cette évolution ne pousse pas à remettre en question les conditions actuelles d'accès à la gare.

Les enjeux sont essentiellement qualitatifs :

- confort et qualité du stationnement : mise en place d'un revêtement et marquage du parking,
- installation d'un nouveau système de stationnement vélo, si possible protégé des intempéries et clôt (accès contrôlé),
- mise en place d'un marquage de type bande cyclable sur la RD 67 entre Sanry-sur-Nied et la halte. Du fait du gabarit de la route, cet espace serait éventuellement «partagé» : les voitures peuvent empiéter dessus en l'absence de cycle, notamment pour se croiser.



Zone tampon de 800 mètres
 Arrêt principal TIM
 Isodistance de 800 mètres
 Route principale
 Parking gare
 0 100 200 m
 N
 Cartographie AGURAM / Juin 2016
 Source : IGN - BD TOPO

■ Mobilité et Espaces publics : Enjeux et Préconisations

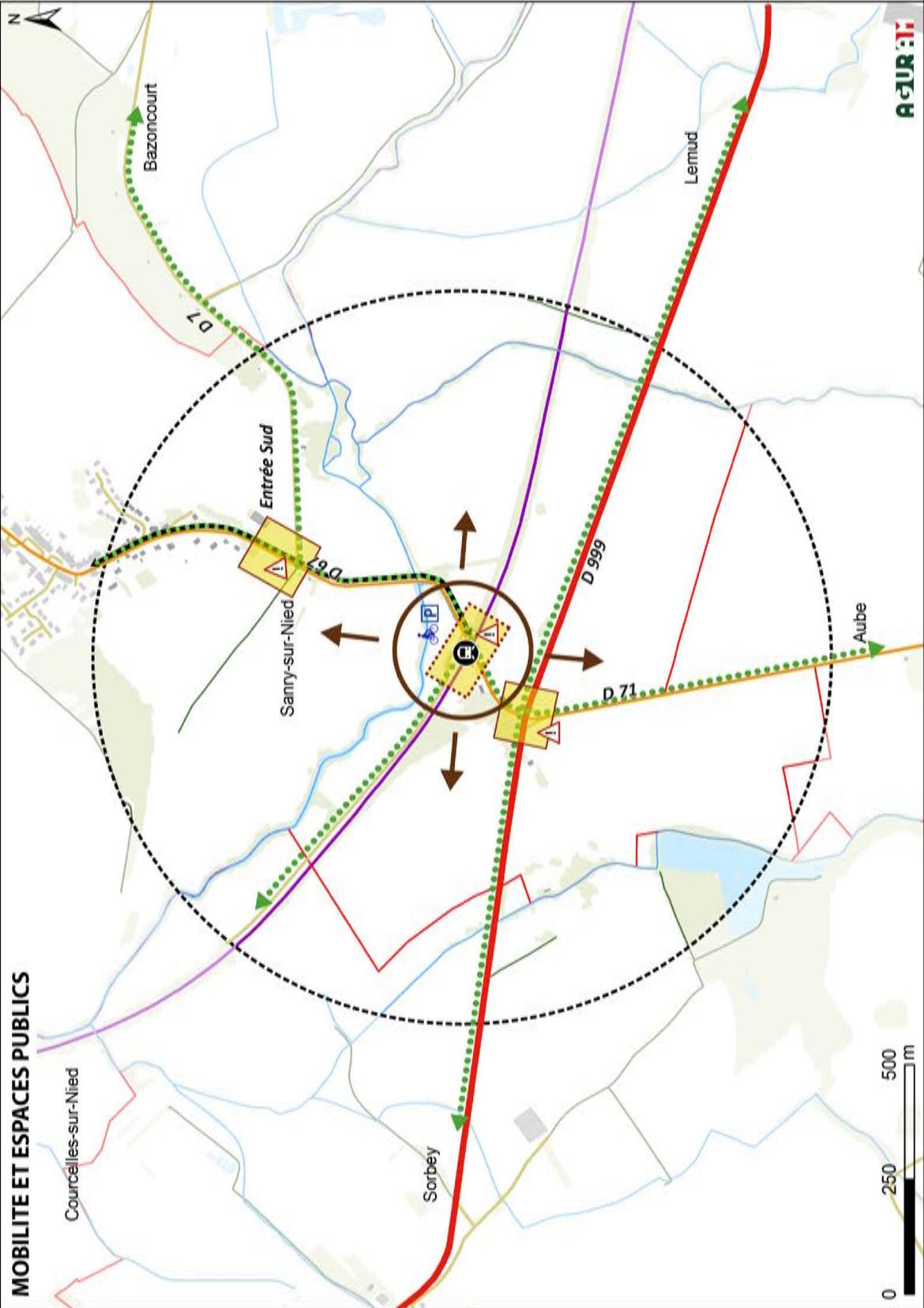
/Enjeux : Améliorer l'accessibilité des modes doux entre la station ferroviaire et les villages proches. Restructurer l'espace public de la station comme une porte d'entrée sur le paysage naturel de la Vallée de la Nied Française.

CONSTATS : Une station ferrée déconnectée des villages environnants avec une accessibilité dédiée à l'automobile (accessibilité délicate pour les modes doux) bénéficiant d'une aire de stationnement rudimentaire mais de capacité suffisante.

- Une station ferrée accessible depuis des routes départementales mais inadaptée aux cyclistes. La station ferroviaire en pleine nature le long de la RD 67 se positionne à 1 km au sud de Sanry-sur-Nied avec un développement urbain s'étendant au-delà du rayon de 800 mètres admis pour les déplacements piétons. Les accès à la station automobile depuis différents villages proches de la station sont assurés par les routes départementales D 67, D 7, D 71 et D 999, peu sécurisantes pour l'usage du vélo.
- Une aire stationnement purement fonctionnelle pour l'automobile au nord de la gare. Le stationnement est assuré au nord de la station par un parking au caractère routier et fonctionnel. Le dépose minute (principalement pour les scolaires amenés en voiture) est assuré depuis l'aire de stationnement sans présenter un aménagement particulier. A noter que le village n'est pas desservi par les transports collectifs TIM.
- Un espace public autour de la station rudimentaire et peu amène. L'aménagement de l'espace autour de la station, sommairement aménagé pour le stationnement, n'a pas pris en compte les modes doux piétons/vélos. Le caractère peu amène de cet espace public ne répond pas aux qualités d'accueil d'un équipement public au cœur du paysage naturel de la Vallée de la Nied et de porte d'entrée sur le territoire.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Faciliter l'accessibilité des modes doux à la station ferroviaire depuis les villages compris dans l'aire d'attraction de la station. Restructurer l'espace public de la gare comme un lieu accueillant qui valorise cette porte d'entrée sur le paysage naturel de la vallée de la Nied et du territoire.

- **Accroître l'accessibilité multimodale à la gare par des aménagements en faveur des modes doux**
 - Sécuriser l'accessibilité à la gare pour les modes doux piétons/vélos depuis les villages proches le long des routes départementales (réaménagement des carrefours pour faciliter le rabattement des modes doux),
 - Mettre en place des bandes banalisées cyclables et piétons avec une signalétique adaptée pour sécuriser les déplacements sur les routes départementales. Aménager le carrefour entre la RD 999 et les RD 71 et 67 pour sécuriser les passages en modes doux.
 - **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 dans le paysage naturel et culturel de la vallée de la Nied,
 - Sécuriser les échanges des modes train/voiture par l'aménagement d'un dépose-minute structuré et rassurant pour les différents usagers avec des possibilités de retournement,
 - Favoriser l'usage des deux roues, mettre en place des arceaux et abris vélos sécurisés aux abords de la gare.
 - **Créer un véritable maillage des modes doux autour d'une station ferroviaire comme porte d'entrée sur le territoire naturel de la vallée de la Nied**
- Conforter l'usage des modes doux entre les villages de la vallée de la Nied Française :
- Créer un réseau de pistes cyclables entre les villages et le relier à la voie verte du Pays de Pange,
 - Renforcer la signalétique mentionnant la présence de la gare depuis les routes départementales,
 - Requalifier la station ferroviaire de Sanry-sur-Nied comme l'un des spots de départ pour les circuits de promenades et de randonnées où marcheurs et cyclistes peuvent se retrouver pour découvrir l'environnement remarquable de la vallée de la Nied et du Pays de Pange.



Faciliter l'accessibilité des modes doux à la station ferroviaire depuis les villages compris dans l'aire d'attraction de la station. Restructurer l'espace public de la gare comme un lieu accueillant qui valorise cette porte d'entrée sur le paysage naturel de la Vallée de la Nied et du territoire.

- Voie primaire
- Voie secondaire
- Voie tertiaire

Accroître l'accessibilité multimodale à la gare par des aménagements en faveur des modes doux :

- Principes de piste cyclable
- ! Aménagement des carrefours
- ! Point de vigilance

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

- P Espace public à réaménager
- ♿ Stationnement vélo
- P Dépose minute

Créer un véritable maillage de modes doux autour d'une station ferroviaire comme porte d'entrée sur le territoire naturel de la Vallée de la Nied.

- ➔ Principes de bouclage piéton
- ⊙ Spot de départ

■ Densité et potentiel foncier : Enjeux et Préconisations

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

CONSTATS : Un potentiel de densification dans l'enveloppe urbaine et des réserves foncières possibles autour du noyau historique.

- Une station ferrée «des champs» au sud du village de Sanry-sur-Nied qui impacte également les villages de Bazoncourt, Lemud et Aube. Située dans la vallée de la Nied Française, la station ferroviaire de Sanry-sur-Nied (+/- 304 hab.) impacte également les villages de Bazoncourt (+/- 521 hab. avec les hameaux de Berlize et Vaudémont), Lemud (+/- 313 hab.) et Aube (+/- 262 hab.) qui regroupe une population actuelle de près de 1 400 habitants.
- Une station ferrée impactée par l'environnement humide de la vallée de la Nied. Des zones humides du lit de la Nied Française impactent la commune. Ces contraintes d'inondabilité n'admettent aucun développement urbain autour de la station ferrée.
- Des espaces potentiels de densification à exploiter autour des noyaux anciens des villages. Le tissu urbain des noyaux historiques, composé de maisons accolées largement rénovées, n'offre plus guère de possibilités de densification. Par contre, entre les villages historiques et leurs extensions pavillonnaires, d'anciens jardins ou vergers ainsi que d'anciens espaces agricoles présentent différentes opportunités de développement d'opérations urbaines pouvant concourir à la densification de ces villages.
- Un secteur d'extension au sud-est du village de Sanry-sur-Nied dans le rayon de 800 mètres de la station. La commune de Sanry-sur-Nied a défini dans son PLU une zone d'extension urbaine au sud-est du village. Situé dans le rayon de 800 mètres de la station ferroviaire, ce potentiel foncier de développement vient compléter le potentiel de densification du village.
- Le potentiel de densification des villages aux alentours de la station ferroviaire de Sanry-sur-Nied. Les communes de Bazoncourt, Lemud et Aube offrent également un potentiel certain de densification à prendre en compte dans un rayon plus large de 2,4 km de la station ferroviaire de Sanry-sur-Nied.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Poursuivre une stratégie urbaine de développement de Sanry-sur-Nied et des communes proches visant à conforter le rôle et l'usage de la station ferroviaire.

- **Examiner et identifier le potentiel de densification au sein des centres anciens**
 - Examiner le bâti inoccupé et inciter les propriétaires à remettre sur le marché les logements vides,
 - Poursuivre 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 des communes**
 - Repérer les friches immobilières (anciennes fermes ou granges à l'abandon) en vue d'élaborer des opérations de rénovation urbaine dans les villages,
 - Identifier les dents creuses et/ou «cœurs d'îlots» au sein des villages (vergers ou jardins en friche) potentiellement urbanisables.
- **Conforter le développement urbain de la commune**
 - Favoriser l'intensification urbaine des extensions des villages dans un rayon approprié au plus près de la station ferrée,
 - Diversifier l'offre de logements au sein des villages autour de la station.
- **Engager une réflexion à l'échelle intercommunale (communes de l'aire d'attraction voir de l'EPCI) sur la stratégie de développement**
 - Définir une stratégie de développement dans le cadre d'un projet de territoire.

Poursuivre une stratégie urbaine de développement de Sanny-sur-Nied et des communes proches visant à conforter le rôle et l'usage de la station ferroviaire.

Examiner et identifier le potentiel de densification au sein du centre ancien

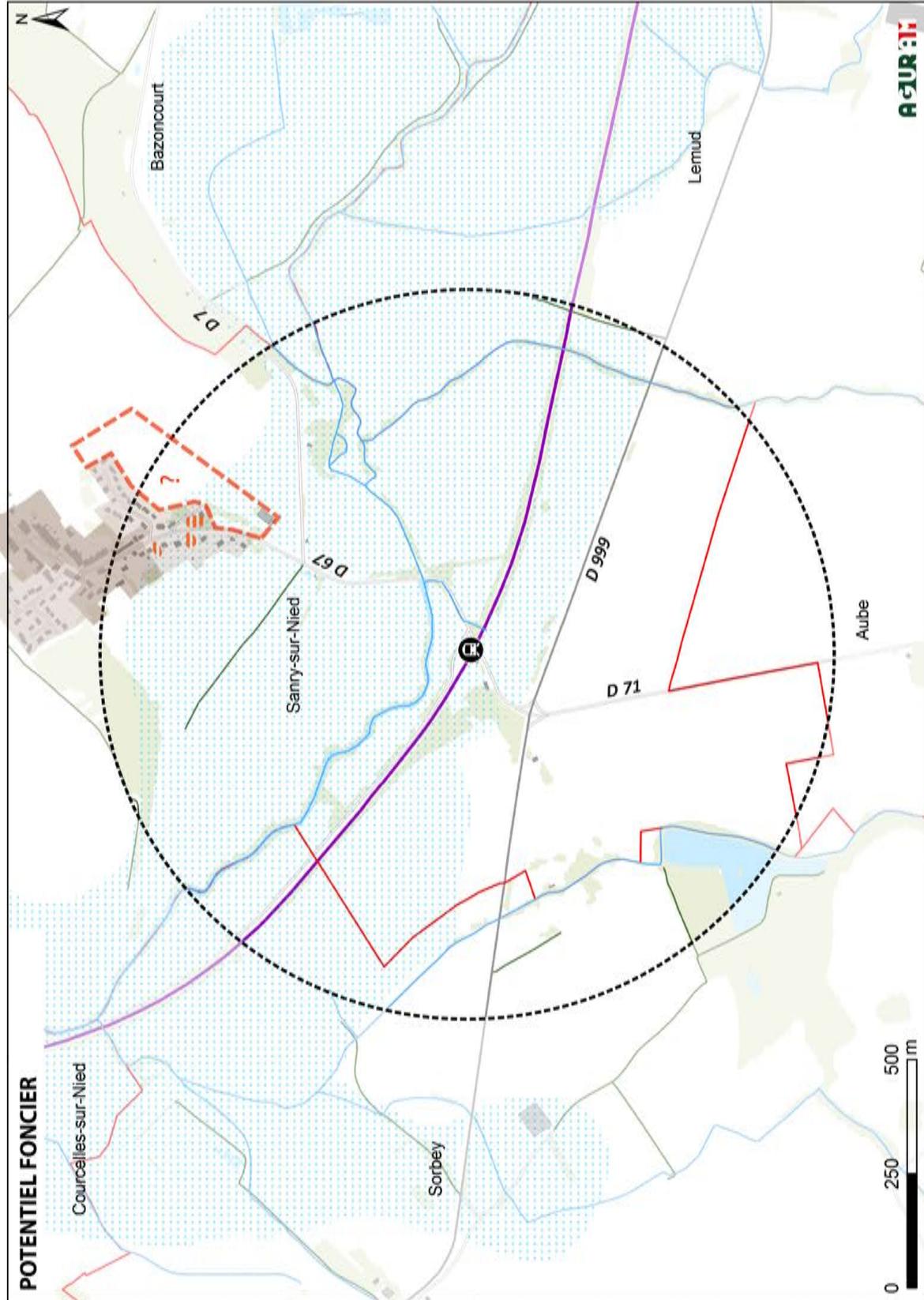
Déterminer les parcelles et secteurs urbanisables dans l'enveloppe urbaine de la commune

Potentiel urbanisable ?

Conforter le développement urbain de la commune

Temporalité des projets de développement

Centre historique
Extension urbaine
Aléa inondation



■ Fonctions urbaines et cadre paysager : Enjeux et Préconisations

/ Enjeux : Se réapproprier la station ferrée dans la vie des villages, comme un des équipements publics de leur territoire. Promouvoir le développement de services et de commerces en assurant une certaine complémentarité dans ce territoire de la vallée de la Nied.

CONSTATS : Relativement proche des villages centres qui l'entourent, la station ferroviaire reste pourtant isolée de la vie de communes et ne joue pas vraiment un rôle structurant dans le territoire de la vallée de la Nied.

- Une station ferroviaire peu représentative pour les villages qui l'entourent. Située en pleine nature, la station ferroviaire s'ouvre sur le territoire naturel de la vallée de la Nied, mais ne joue pas son rôle dans le développement de fonctions urbaines des villages ruraux et résidentiels des villages qui l'entourent. Ce service ferroviaire, utilisé aujourd'hui pour les scolaires, les relations domicile/travail de certains habitants, n'a pas trouvé son rôle d'accueil dans le territoire naturel de la vallée de la Nied.
- Une station ferroviaire à l'écart des activités et des services des villages. La quasi-absence de commerces et de services des communes riveraines de la station, implantée relativement loin des centres de vie des villages, ne permet pas de concourir à leur dynamique économique, les activités existantes étant principalement agricoles et artisanales.
- Des équipements communaux sur le territoire sans lien avec la gare. Les communes accueillent, en plus de la halte ferroviaire, différents équipements (mairie, équipements scolaires, sportifs,...), ainsi que des activités associatives. Ces dernières participent à l'attractivité et à la qualité de vie des villages, mais sans véritable lien avec la station ferroviaire.
- Une halte ferroviaire dans un environnement paysager naturel et culturel reconnu de la Nied Française. Outre les qualités paysagères indéniables, la vallée de la Nied est concernée par deux procédures de protections naturelles ZNIEFF et ZICO, qui manifestent de la richesse écologique de ses milieux naturels. De plus, les villages qui entourent la station recèlent toutes les caractéristiques patrimoniales des villages lorrains : village rue avec leurs usoirs, trame bâtie continue de fermes lorraines où se distinguent leurs églises, chapelles ou pigeonniers. Un habitat rural traditionnel aux encadrements de pierre de Jaumont et aux toitures en tuiles rouges.

OBJECTIF ET PRECONISATIONS : Imaginer une évolution conjointe des villages qui permette d'affirmer un rôle fédérateur de la station ferroviaire comme élément de la dynamique économique du territoire. Une station ferroviaire comme porte d'entrée d'un territoire attractif qui valorise ses qualités urbaines et paysagères et participe au développement touristique de son territoire.

- **Donner un rôle à la halte ferroviaire dans l'aménagement de son territoire**
 - Profiter de la halte ferroviaire pour réaffirmer son rôle :
 - d'échange et de mobilité dans le territoire,
 - de service public participant à la dynamique de développement urbain des villages,
 - d'accueil et de promotion des activités communales économiques et associatives.
- **Repenser la station ferroviaire comme un lieu fédérateur entre les villages, une porte d'entrée sur le territoire**
 - Repenser la station comme un des lieux fédérateurs entre les villages :
 - de rencontres et d'informations entre les différentes communes,
 - de valorisation et découverte du territoire,
 - de visibilité de l'ensemble des communes autour de la station,
 - de porte d'entrée sur le patrimoine naturel et paysager de la vallée de la Nied.
- **Valoriser le patrimoine urbain et paysager des villages et promouvoir l'image touristique des communes du territoire de la vallée de la Nied**
 - Encourager toutes actions de requalification du patrimoine urbain et tous aménagements de valorisation paysagère des communes visant à stimuler le développement touristique de ce territoire naturel et culturel de la vallée de la Nied.

Imaginer une évolution conjointe des villages qui permettent d'affirmer un rôle fédérateur de la station ferroviaire comme élément de la dynamique économique du territoire. Une station ferroviaire comme porte d'entrée d'un territoire attractif qui valorise ses qualités urbaines et paysagères et participe au développement touristique de son territoire.

Donner un rôle à la halte ferroviaire dans l'aménagement de son territoire



Repenser la station ferroviaire comme un lieu fédérateur entre les villages, une porte d'entrée sur le territoire



Valoriser le patrimoine urbain et paysager des villages et promouvoir l'image touristique des communes du territoire de la Vallée de la Nied :

★ Entité patrimoniale

▽ Point de vue

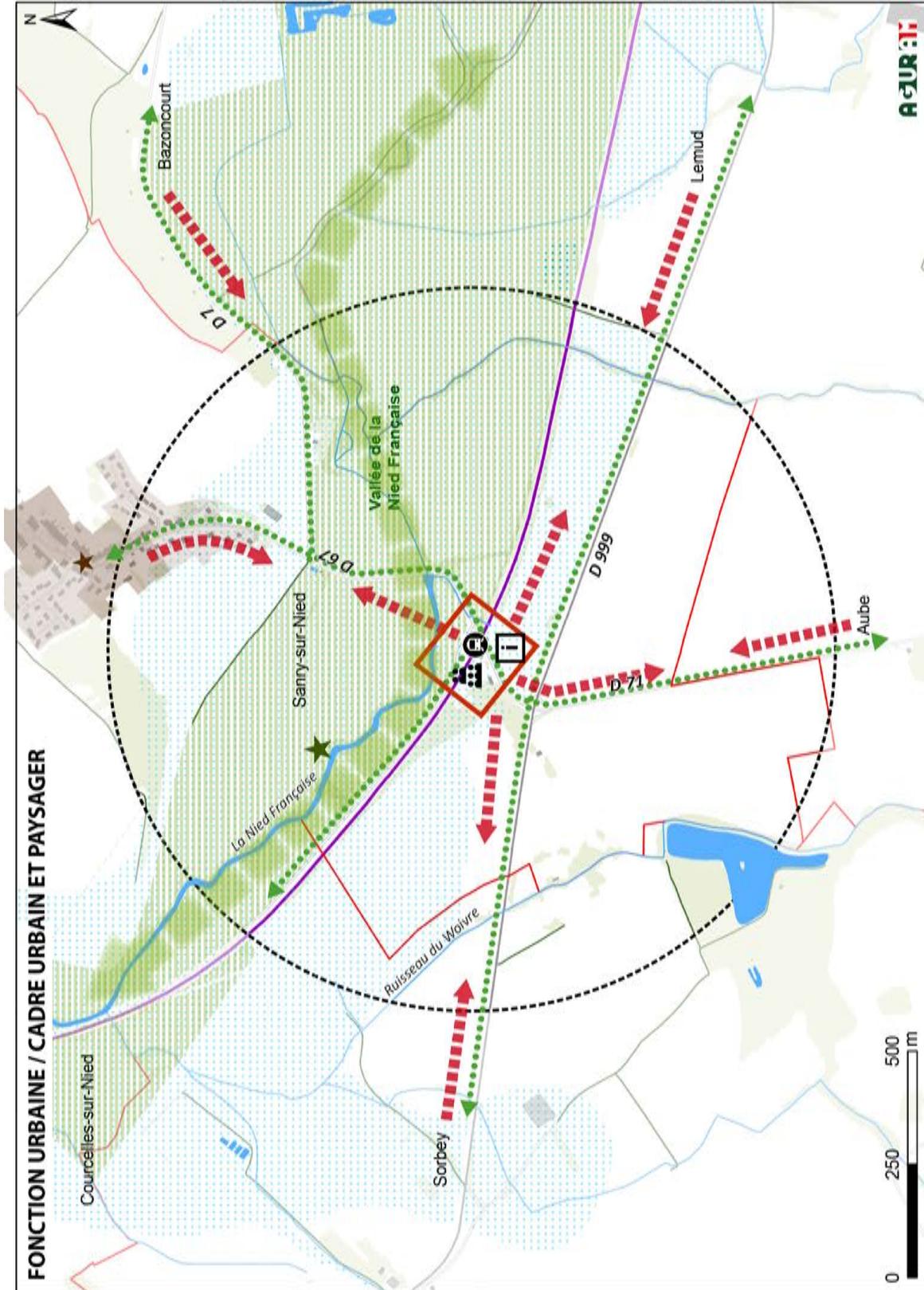
●●●●● Itinéraires vers le grand paysage

■ Paysage patrimonial

■ Paysage urbain

■ Grand paysage / bois / coteaux

■ Paysage de la Nied



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