



Agence d'urbanisme
et de développement durable
Lorraine Nord

inf  **bservatoire**

n°33 / Avril 2014

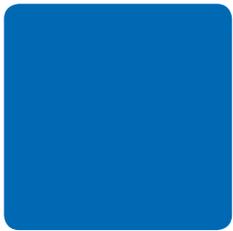


**Etat des lieux et
perspectives d'évolution
des gares du nord lorrain**



Sommaire

■	Introduction	3
■	Volet « mobilité » : un réseau ferroviaire « inégal » dans bien des domaines	4
■	Volets « foncier » et « urbain » : quelles évolutions possibles pour les gares et quartiers de gare ?.....	15
■	Hierarchisation et typologie des gares et quartiers de gare	20
■	Conclusion.....	26



Introduction

Dans la recherche d'une mobilité plus durable, les gares sont amenées à gagner en importance et à devenir des lieux plus fréquentés. Il est donc primordial de s'intéresser de près à leur fonctionnement afin d'envisager des perspectives d'évolution pour promouvoir le transport ferroviaire et trouver une parade à l'augmentation des flux routiers.

La gare se situe au cœur de deux grandes thématiques de l'aménagement du territoire : le transport et l'urbanisme. Elle est une chance pour la commune qui l'accueille car l'ensemble du quartier qui l'entoure profite de cet équipement pour se développer voire se redynamiser. De fait, ce quartier devient un lieu privilégié pour les projets urbains. C'est d'ailleurs dans ce sens que va le SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan puisqu'il identifie le renforcement des quartiers de gare comme un enjeu prioritaire.

La Lorraine-Nord¹ bénéficie de la présence de dix gares et haltes ferroviaires, neuf sur le territoire du SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan, une en Moselle, à Audun-le-Tiche, celle-ci ayant la particularité d'être uniquement connectée au réseau luxembourgeois. La gare de Baroncourt, dans le département de la Meuse, a elle aussi été intégrée à cette étude en raison de son positionnement géographique en bordure du territoire de l'AGAPE dans un secteur dépourvu en offre ferroviaire.

La réalisation d'un état des lieux de ces gares, de leur fonctionnement et de leur insertion dans le tissu urbain est un préalable indispensable à toute hiérarchisation et à toute identification des gares et quartiers de gare « stratégiques » pour le territoire et devant bénéficier à ce titre d'une future valorisation.

¹ Périmètre de l'AGAPE

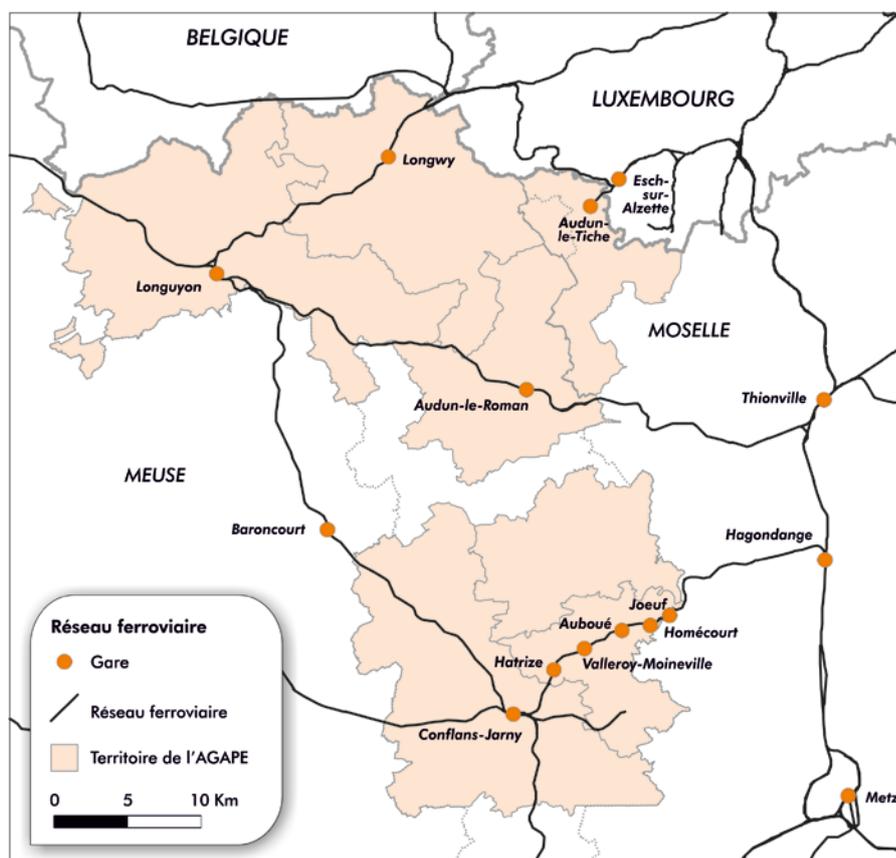
Volet « mobilité » : un réseau ferroviaire « inégal » dans bien des domaines

Des gares et haltes concentrées au sud du territoire

Les différentes gares de la Lorraine Nord sont inégalement réparties sur le territoire. En effet, la Vallée de l'Orne concentre six gares TER sur un axe d'une quinzaine de kilomètres entre les communes de Jarny et Joeuf alors que les autres sont parsemées sur le reste du territoire et éloignées les unes des autres.

Ce positionnement met en lumière l'isolement du Pays de Longwy.

Par ailleurs, le réseau ferroviaire apparaît comme étant essentiellement tourné vers l'extérieur. Au nord, les dessertes concernent principalement le Luxembourg alors que les gares de la Vallée de l'Orne sont tournées vers le Sillon Mosellan. Cette configuration donne l'impression qu'il existe deux réseaux qui ne sont pas connectés. Pour relier les parties nord et sud, il est nécessaire de quitter le territoire avant d'y revenir. Au centre, la halte d'Audun-le-Roman, en raison de son isolement, ne peut pas servir de point nodal dans les relations nord/sud, alors que la halte d'Audun-le-Tiche n'est reliée à aucune autre gare de la Lorraine Nord.



Des gares et haltes desservies quotidiennement par 380 trains ou cars

Tous les jours, près de 380 trains ou cars s'arrêtent en gare. Longwy (90 arrêts par jour, trains et cars confondus), Audun-le-Tiche (64), Longuyon (54) et Conflans-Jarny (45) accueillent les 2/3 du service de la Lorraine Nord. Les autres gares sont desservies entre 17 et 23 fois par jour, sauf celle d'Audun-le-Roman où seulement 2 trains et 9 cars marquent un arrêt.

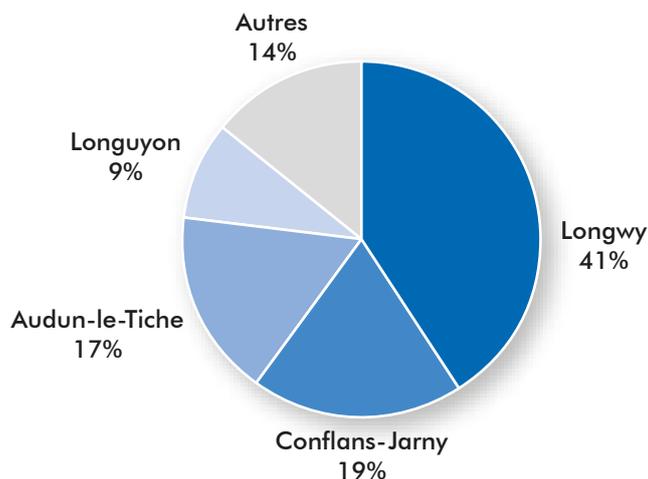
A titre de comparaison, les gares situées sur l'axe Nancy – Metz – Luxembourg bénéficient toutes d'une desserte supérieure aux gares de la Vallée de l'Orne (hors Conflans-Jarny) : 28 TER quotidiens à Novéant-sur-Moselle, 39 à Ars-sur-Moselle ou 45 à Maizières-lès-Metz. Ainsi, les gares de la Lorraine Nord, et plus localement celles de la Vallée de l'Orne apparaissent d'importance secondaire par rapport à celles du Sillon Mosellan.

Une fréquentation du réseau ferroviaire qui se concentre principalement sur 4 gares

Au quotidien, près de 1 850 usagers transitent par les gares de la Lorraine Nord. La gare de Longwy est celle qui enregistre la plus forte fréquentation. D'après les estimations de la SNCF², elle accueillait 750 clients TER par jour, soit plus de 40 % de l'ensemble des usagers de Lorraine Nord. Cette prédominance s'explique par l'importance des déplacements transfrontaliers vers le Luxembourg. La gare de Conflans-Jarny est la deuxième la plus fréquentée avec 345 clients par jour en octobre 2011. 315 usagers voyagent depuis la halte d'Audun-le-Tiche alors que la gare de Longuyon en accueille 175. Ainsi, 86% de la fréquentation ferroviaire quotidienne en Lorraine Nord se concentre sur quatre gares : cette valeur extrêmement élevée témoigne des importantes disparités existantes entre les gares du territoire.

En matière de fréquentation, la gare de Longwy se classe au quatrième rang départemental et au huitième rang régional. Elle ne peut pour autant pas être considérée comme un pôle ferroviaire régional car sa fréquentation mensuelle est nettement inférieure

² Les données sont en voyages. Le mois de référence est celui d'octobre 2011. Pour déterminer le nombre de clients par jour à partir de la quantité de voyages, il faut utiliser un coefficient de valorisation du nombre de voyages mensuels différent par catégorie de produit. Ce coefficient est calculé au prorata du poids de chaque catégorie tarifaire avec des données génériques (44 pour Domicile-Travail, 38 pour les Domiciles-Études, 60 pour les occasionnels).



aux gares qui la précèdent dans ce classement. A titre de comparaison, l'agglomération de Lunéville compte deux fois moins d'habitants que celle de Longwy, mais sa gare compte 2,5 fois plus de voyages (cf. tableau page suivante). Ainsi, bien que la gare de Longwy demeure l'une des plus importantes localisées en dehors du Sillon Lorrain, on devra rechercher les raisons d'une telle « sous-utilisation ».

Les quelques 77 000 voyages mensuels effectués (montées ou descentes) à partir de la Lorraine Nord sont également à comparer avec les 100 000 voyages de la gare de Hagondange, principal point d'arrêt entre Metz et Thionville.

Si les situations sont bien différentes (densité de population, nombre de dessertes de la gare, multimodalité, etc.), les résultats obtenus dans le nord lorrain ne peuvent pas être considérés comme satisfaisants.

Le reste des gares du territoire accueille donc moins de 15% de la clientèle quotidienne, dont les 2/3 transitent par Joeuf ou Homécourt.

Les haltes d'Auboué et de Hatrize sont quant à elles les moins fréquentées : 14 clients/jour prennent un TER à Auboué et seulement 5 à Hatrize. Pourtant, près d'une vingtaine de trains

s'arrêtent quotidiennement dans ces haltes. Au vu de ce décalage entre fréquentation et niveau de dessertes, il est permis de s'interroger sur les capacités de développement de ces haltes et sur la nécessité d'assurer une offre de service d'un tel niveau qui, par ailleurs, engendre un rallongement des temps de parcours depuis les autres gares de la ligne.

Cet état de fait pourrait être amené à évoluer avec la mise en place du cadencement par la Région en 2016.



Rang régional	Gares	Département	Localisée dans le Sillon Lorrain	Nombre de voyages régionaux mars 2009
1	Nancy	Meurthe-et-Moselle	Oui	480 000
2	Metz	Moselle	Oui	455 000
3	Thionville	Moselle	Oui	204 000
4	Epinal	Vosges	Oui	100 000
5	Hagondange	Moselle	Oui	99 000
6	Pont à Mousson	Meurthe-et-Moselle	Oui	90 000
7	Lunéville	Meurthe-et-Moselle	Non	80 000
8	Longwy	Meurthe-et-Moselle	Non	33 000
9	Sarrebourog	Moselle	Non	32 000
10	Saint-Dié	Vosges	Non	31 000
11	Sarreguemines	Moselle	Non	31 000
12	Pagny-sur-Moselle	Meurthe-et-Moselle	Oui	29 000
13	Bar-le-Duc	Meuse	Non	29 000
14	Forbach	Moselle	Non	27 500
15	Hettange-Grande	Moselle	Oui	27 000
27	Toul	Meurthe-et-Moselle	Oui	15 600
28	Novéant	Moselle	Oui	14 500
29	Audun-le-Tiche	Moselle	Non	14 200
30	Conflans-Jarny	Meurthe-et-Moselle	Non	14 000

Source : Région, SNCF, Aristote 2009 – CFL

Le cadencement est un mode d'exploitation qui consiste à organiser la circulation des trains de manière répétitive tout au long de la journée. Par exemple toutes les heures ou toutes les deux heures, les mêmes trains desservant les mêmes arrêts se succéderont dans une gare donnée, à des intervalles de temps réguliers et multiples ou sous-multiples de l'heure.

Cette technique de planification de la circulation ferroviaire consiste à rendre les horaires réguliers : au départ d'une certaine gare, les trains en direction de telle autre partent à intervalles réguliers, par exemple à 7h12, 7h22, 7h32, ou à 8h15, 8h30, 8h45, ou encore à 10h20, 11h20, 12h20, la même trame se répétant toutes les

heures. Il offre un intérêt évident pour l'usager quotidien, qui n'a plus à consulter sa fiche horaire pour prendre son train et ses correspondances.

Dans le cadencement aux départs, les trains peuvent s'arrêter dans des gares intermédiaires supplémentaires en heure creuse. Cela signifie que, si l'heure de départ est identique, celle d'arrivée va varier au cours de la journée.

Mais le cadencement a aussi un intérêt industriel. En rationalisant la circulation ferroviaire, il permet d'« optimiser la capacité » du réseau, autrement dit, de faire circuler plus de trains et de répondre à la hausse prévue du trafic de voyageurs.

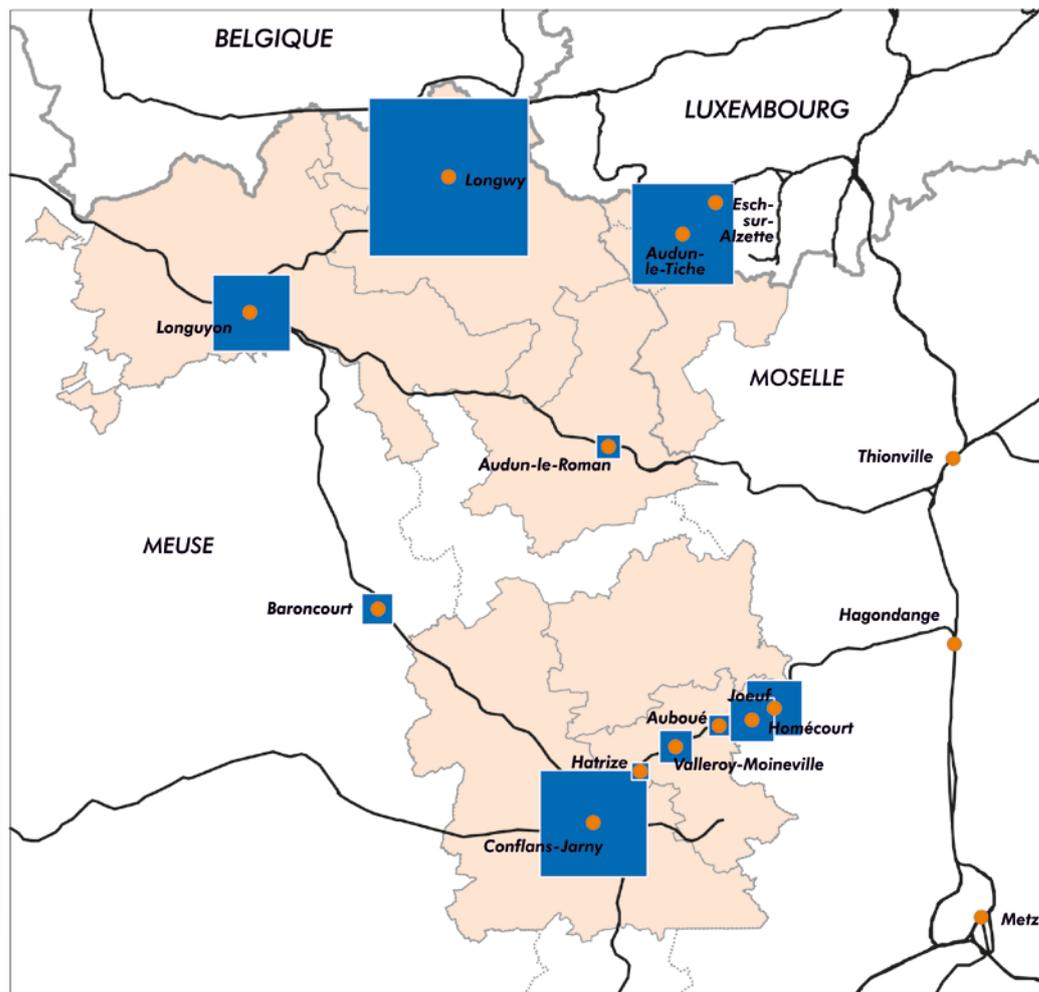
Les enjeux du cadencement du réseau TER-Métrolor en 2016 :

Axe Metz-Longwy

- Maintien de la complémentarité rail-route.
- Systématisation des arrêts en gare d'Uckange pour les correspondances vers Luxembourg.

Axe Nancy-Longwy-Luxembourg

- Amélioration des accroches en gare de Longwy pour les correspondances depuis/vers Luxembourg.
- Etude sur le temps de parcours et la politique d'arrêt.



AGAPE avril 2014

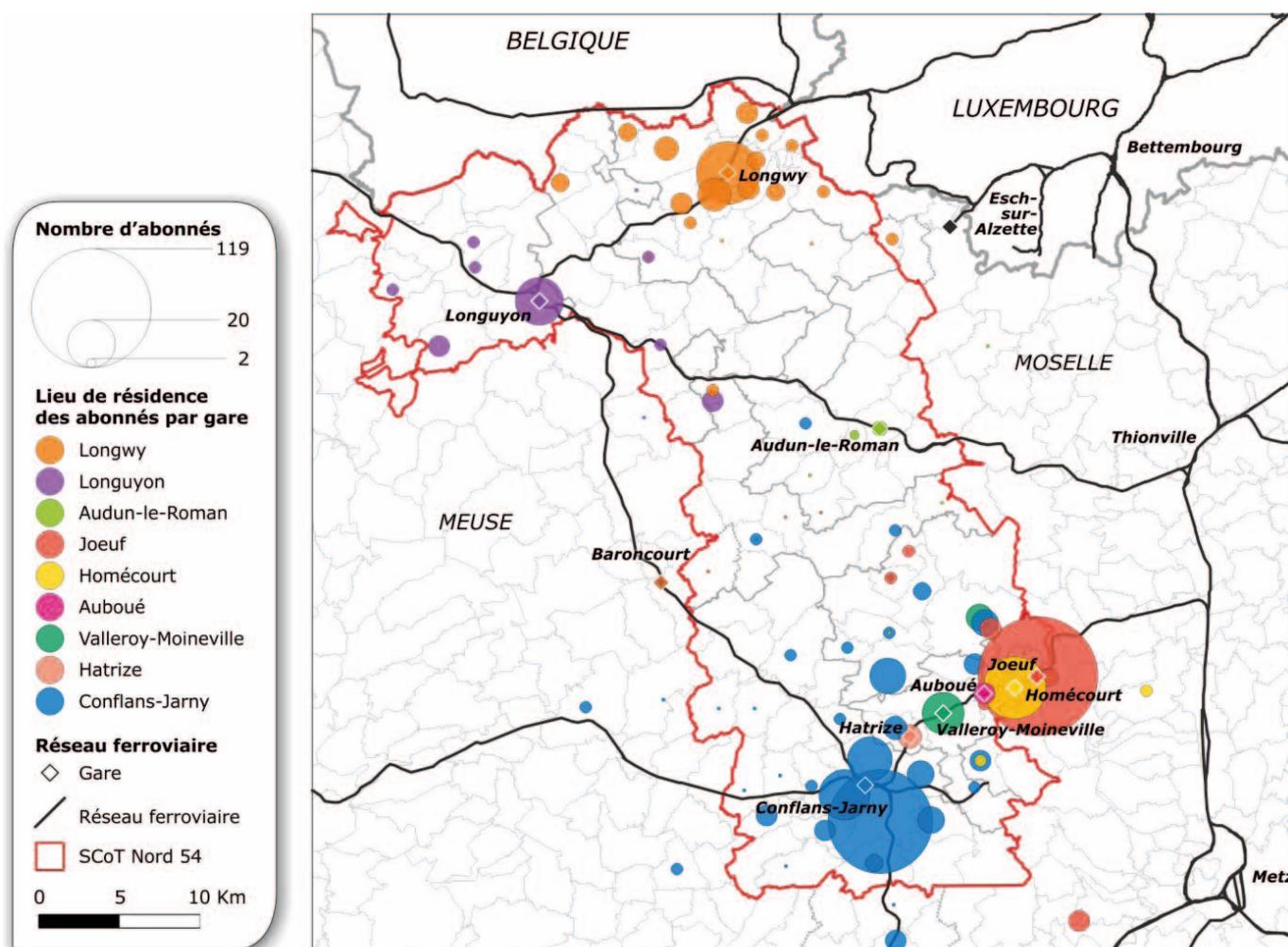
Metz-Conflans

- Offrir une fréquence à l'heure ou à la demi-heure en heure de pointe.
- Recherche d'un équilibre entre maillage territorial et temps de parcours.
- Possibilités de meilleures correspondances en gare d'Hagondange pour les voyageurs désirant se rendre au Luxembourg.



Des aires d'attractivité inégales et qui s'enchevêtrent

Les communes de résidence des abonnés aux gares



Sources : SNCF, Région Lorraine, 2012

AGAPE avril 2013

L'analyse des abonnements permet d'observer l'attractivité de chaque gare³. Au regard des chiffres fournis par la SNCF, la gare de Conflans-Jarny est celle qui compte le plus d'abonnés. Parmi eux, près de 40% vivent à Jarny. L'aire d'attractivité de cette gare

couvre plus de 40 communes (soit 46 300 habitants potentiellement couverts) et s'étend bien au-delà de la Communauté de Communes du Jarnisy, ce qui montre qu'elle attire des usagers pour qui la gare de Conflans-Jarny n'est pas forcément la plus proche de leur domicile. L'explication vient du fait que Conflans-Jarny est connectée à deux lignes du réseau tout en étant la mieux desservie de la Vallée de l'Orne.

Près de 140 personnes sont abonnées en gare de Joeuf (dont 85% vivant dans la commune) mais, contrairement à Conflans-Jarny, son aire d'attractivité est

relativement faible (9 communes, soit 33 500 habitants). Ici, le nombre d'abonnés dépasse celui des clients quotidiens car on dénombre de nombreux abonnements liés aux études.

On constate que le nombre d'abonnés en gare de Longwy est très faible par rapport au nombre de clients quotidiens : moins de 100 abonnés pour 750 usagers par jour. Ce déséquilibre peut s'expliquer par le fait que de nombreux clients sont abonnées à la gare de destination et non à la gare de Longwy. En effet, il semble incohérent d'avoir un nombre d'abonnés si faible pour la

³ Les données fournies par la Région concernent les abonnés aux gares de la Lorraine Nord. Il se peut que des clients des différentes gares soient abonnées à leur gare de destination et ne soient donc pas mentionnés dans ces chiffres.

L'analyse n'a pas pu être réalisée sur la halte d'Audun-le-Tiche car les CFL n'ont pas souhaité fournir les données.

gare la plus fréquentée. Son aire d'attractivité demeure toutefois importante avec plus de 21 communes (soit environ 61 000 habitants).

A Auboué et Hatrize, l'aire d'attractivité de la gare ne dépasse pas le cadre communal. D'après les données de la SNCF, 13 personnes résidant à Hatrize possèdent un abonnement, 8 voyagent à partir de leur commune alors que 5 prennent le train à la gare de Conflans-Jarny. On retrouve cette caractéristique sur d'autres communes gares. **Ainsi, la commune de résidence des abonnés même si elle abrite une gare, ne correspond pas toujours à la gare de départ, d'où un enchevêtrement des aires d'attractivité.**

Le Luxembourg comme principale destination des usagers

53% des voyages effectués depuis la Lorraine Nord se font à destination ou en provenance du Grand-Duché du Luxembourg. Metz et Nancy suivent avec des parts respectives de 18% et 15%. Face à l'importance des relations avec ces trois territoires, les autres liaisons sont presque anecdotiques. Cependant, ces chiffres cachent d'importantes différences, notamment entre les gares du territoire de Longwy et celles du Pays du Bassin de Briey.

Le Luxembourg rassemble 76 % des voyages des gares du « nord »

Avec plus de 40 000 voyages mensuels, **le Luxembourg est de très loin la première destination depuis les gares** du territoire de



Place de la Gare de Luxembourg

Longwy et de la CCPHVA (76% de l'ensemble des voyages).

La principale destination depuis Longwy est d'ailleurs celle de Rodange⁴, au Luxembourg. Cette liaison enregistre près de 25 000 voyages/mois, soit 78% de la fréquentation totale de la gare. Les liaisons vers Nancy (4 700 voyages) semblent donc très faibles en comparaison.

Depuis Longuyon, un quart des voyages se font avec Nancy. Les liaisons avec Rodange demeurent là aussi importantes avec près de 1 500 voyages mensuels (21%) alors que les 690 voyages vers Metz comptent pour un peu moins de 10%. **On peut toutefois s'interroger sur l'évolution de la fréquentation de la liaison avec Rodange à la suite de la suppression de la desserte directe par les CFL en décembre 2012 et la nécessité d'effectuer une correspondance à Longwy.** Les données partielles disponibles pour l'heure montrent déjà une diminution de 11,5% entre Longuyon et Longwy sur les

10 premiers mois de 2013. Un premier constat sera observé dès que l'AGAPE pourra mobiliser la totalité des données 2013 de la SNCF.

D'après les estimations des CFL, en 2012, la gare d'Audun-le-Tiche enregistrait une fréquentation mensuelle de 13 840 voyages. Les CFL n'ont pas fourni les données concernant les origines destinations, mais il s'agit uniquement de voyages à destination du Grand-Duché.

⁴ Rodange n'est pas la destination finale même si les données sont renseignées de cette manière par la SNCF. Il s'agit de trajets vers le Luxembourg et plus précisément vers Luxembourg-Ville

En comparant les usagers quotidiens qui utilisent le train pour un motif professionnel et le total des actifs qui quittent le territoire pour aller travailler chaque jour, on s'aperçoit que le train est sous utilisé. Son potentiel de développement est donc considérable. Ce constat global se vérifie à toutes les échelles.

Sur les 8 300 actifs de la Communauté de Communes de l'Agglomération de Longwy qui traversent la frontière luxembourgeoise au quotidien, moins de 600 personnes, soit 7% des frontaliers, prennent parfois le train à Longwy pour se rendre sur leur lieu de travail. Le constat est le même pour les autres territoires puisque sur les 6 300 actifs qui se rendent au Luxembourg depuis la CCPHVA, seuls un peu plus de 300 prennent le train. Le décalage est donc grand entre la réalité de la fréquentation et le potentiel qu'offre le fer. **Malgré un**

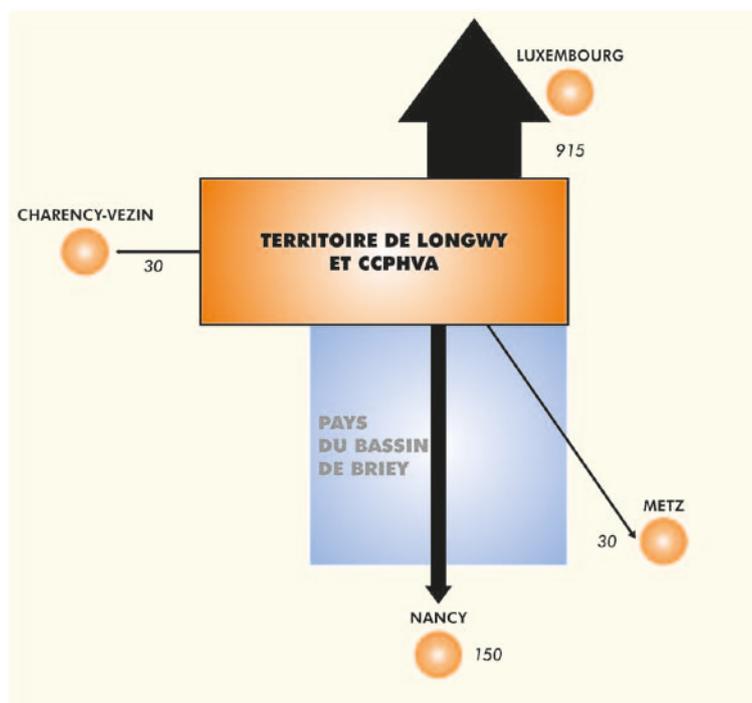
contexte de saturation routière sur les principaux axes menant au Luxembourg, le transport ferroviaire apparaît comme sous-utilisé par les actifs.

Même si une part non négligeable des actifs de l'agglomération longovicienne peuvent préférer partir directement de la gare de Rodange⁵, le train et la gare de Longwy sont véritablement délaissés. Le fait de compter seulement 9 trains directs à destination de Luxembourg depuis Longwy quand dans le même temps, 49 trains partent de la gare de Rodange peut expliquer la faible fréquentation de la gare longovicienne. La gare de Rodange étant, en plus, desservie par deux

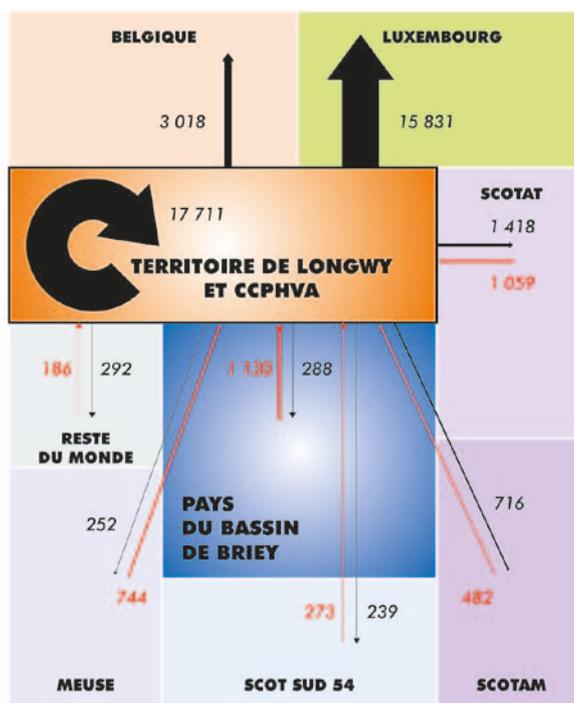
lignes de cars transfrontalières, les usagers ont plus de flexibilité dans leur horaire en partant de celle-ci. Il nous faudra donc investiguer de manière plus approfondie les raisons qui peuvent expliquer ce délaissement.

⁵ Pour certaines communes de la CCAL, Rodange est plus proche en temps et/ou en distance que Longwy. De plus, il y a un trajet vers Luxembourg Ville toutes les 30 minutes, soit une offre plus importante qu'en gare de Longwy.

Comparaison du nombre d'usagers quotidiens du réseau ferroviaire et des flux domicile-travail quotidiens du territoire de Longwy et CCPHVA



Source : SNCF, Région Lorraine 2012



Source : RGP 2009



Gare de Metz

Un voyage sur deux depuis le Pays du Bassin de Briey s'effectue avec Metz

Les gares du Pays du Bassin de Briey enregistrent plus de 12 000 voyages mensuels vers Metz, soit 53% des voyages effectués à partir de ces gares. La deuxième liaison la plus fréquentée est Nancy avec une part de 18% tandis qu'on compte plus de 1 700 voyages avec la gare d'Hagondange (soit 8% du total enregistré). Bien que la part des trajets avec le Luxembourg soit minoritaire (3% des voyages effectués) la clientèle

transfrontalière à destination du Grand-Duché a augmenté de 45% entre mars 2008 et mars 2012.

A l'image des flux domicile-travail, les flux ferroviaires à partir du Pays du Bassin de Briey se dirigent majoritairement vers Metz.

Si l'on compare les 8 600 actifs qui se rendent en Moselle chaque jour aux 350 utilisateurs du train, on s'aperçoit que là aussi, ce mode de transport est délaissé. Les déplacements Domicile-Travail représentant environ 45% des trajets en trains sur ce territoire, les actifs du Pays du Bassin de Briey ne

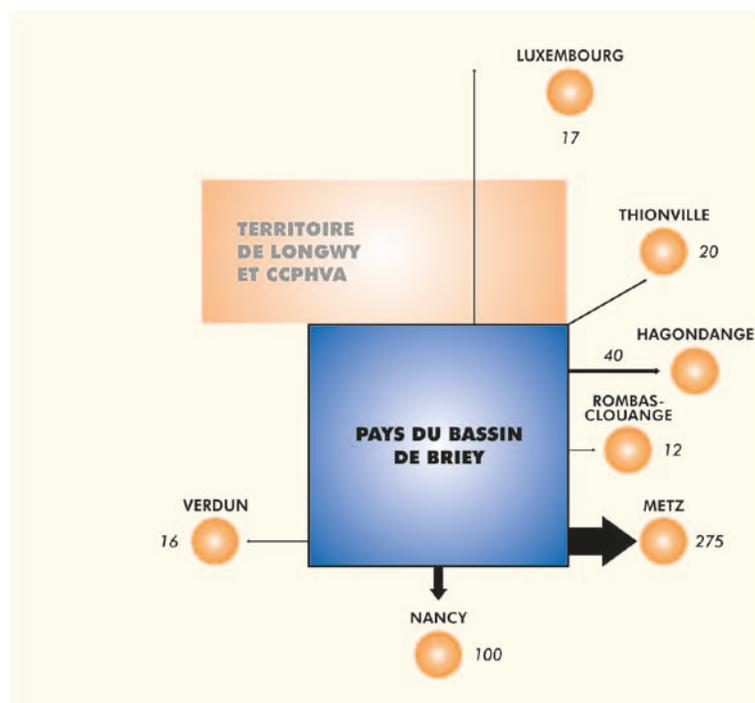
seraient donc que 2% à choisir ce mode de transport.

Pour le cas des frontaliers, on observe qu'ils utilisent encore moins l'offre ferroviaire. Sur les 4 000 actifs allant au Luxembourg, seule une quinzaine d'utilisateurs quotidiens sont dénombrés, ce qui peut être considéré comme anecdotique.

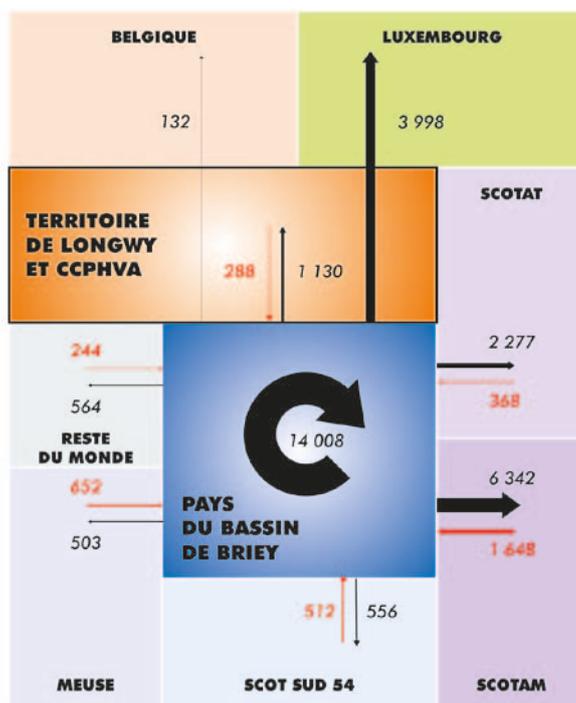
En se concentrant sur les six communes de la Vallée de l'Orne qui abritent une gare, on remarque qu'environ 3 400 actifs vont travailler dans le SCoT de l'Agglomération Messine (SCoTAM). Pourtant, on ne compte environ que 275 personnes qui ont recours de manière régulière au train sur ce secteur.

Comme pour le secteur nord, malgré un contexte de saturation routière sur les axes menant à l'agglomération messine, le transport ferroviaire apparaît comme sous-utilisé par les actifs.

Comparaison du nombre d'usagers quotidiens du réseau ferroviaire et des flux domicile-travail quotidiens du Pays du Bassin de Briey



Source : SNCF, Région Lorraine 2012



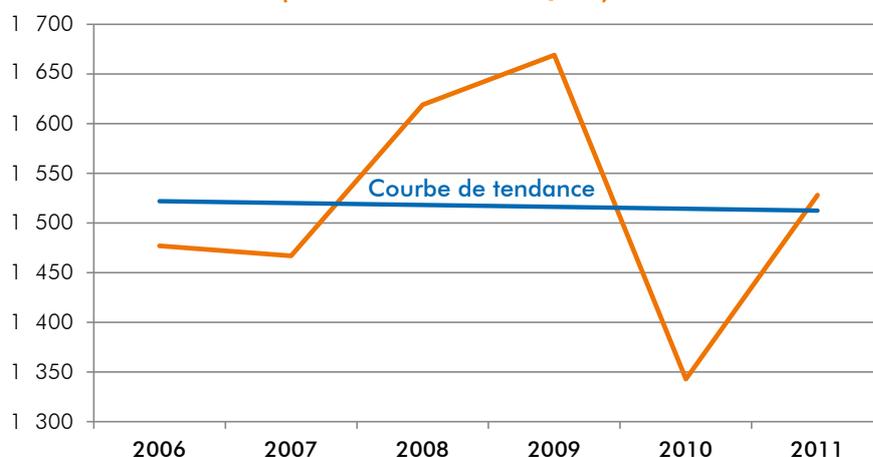
Source : RGP 2009

Une évolution de la fréquentation contrastée

La fréquentation des différentes gares est très fluctuante au fil du temps, il est donc difficile de tirer des conclusions et de dessiner des tendances évolutives. D'un point de vue général, il semblerait qu'à la suite de difficultés en 2010 où toutes les gares ont vu leurs fréquentations chuter, la tendance soit au redressement. Malheureusement, la Région Lorraine n'est pas en mesure d'expliquer les raisons de cette diminution en 2010.

Si on cherche à lisser ces données grâce à des courbes de tendance, on s'aperçoit que d'une manière générale la fréquentation stagne sur l'ensemble de la période.

Evolution de la fréquentation des gares*
(nombre de clients/jour)



Source : Aristote, SNCF, Région Lorraine
* Gares de Lorraine Nord hors Audun-le-Tiche

Evolution de la fréquentation des gares de la Lorraine Nord (nombre de clients/jour)

Gares	oct-06	oct-07	oct-08	oct-09	oct-10	oct-11	Evolution 2006-2011
Longwy	740	733	819	796	685	749	1%
Conflans-Jarny	311	295	330	372	307	344	11%
Longuyon	173	180	170	192	153	177	2%
Joeuf	104	106	128	137	89	98	-6%
Homécourt	64	59	65	72	37	59	-8%
Valleroy-Moineville	34	30	34	32	30	33	-3%
Baroncourt	27	29	36	32	20	29	7%
Audun-le-Roman	7	12	19	16	14	20	186%
Auboué	17	21	15	17	7	14	-18%
Hatrizé	0	2	3	3	1	5	
Total Lorraine Nord	1 477	1 467	1 619	1 669	1 343	1 528	3%
Evolution annuelle		-1%	10%	3%	-20%	14%	

Source : Aristote, SNCF, Région Lorraine

Gare	2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2008-2012
Audun-le-Tiche	478	323	340	359	315	-34%
Evolution annuelle		-33%	5%	6%	-14%	

Source : CFL

La seule évolution significative se voit au niveau de la gare d'Audun-le-Tiche. Bien que le nombre de dessertes quotidiennes avec Esch-sur-Alzette ait été multiplié par deux depuis 2008, la halte connaît une forte diminution de sa fréquentation (-34%)⁶. Cette diminution est sans doute à mettre sur le compte de la ligne routière transfrontalière 321 créée en 2009 pour relier Villerupt – Audun – Esch/Alzette – Cloche d'Or – Luxembourg/Centre. La ligne offre à la fois une desserte du territoire plus fine que le train et circule à un horaire cadencé qui est plus attractif que le train (toutes les 15 minutes en heures de pointe). En effet, les chiffres en possession

⁶ Les estimations des CFL étant en voyages, le nombre de clients est calculé en divisant le nombre de voyage total mensuel (montées + descentes) par 2 (on considère qu'un client fait un aller et retour par jour, donc 2 voyages quotidiens) puis par 22 jours ouvrables.

de l'AGAPE montrent que depuis 2008, 160 clients se sont éloignés du réseau ferroviaire, tandis que 340 clients utilisent désormais cette ligne de cars.

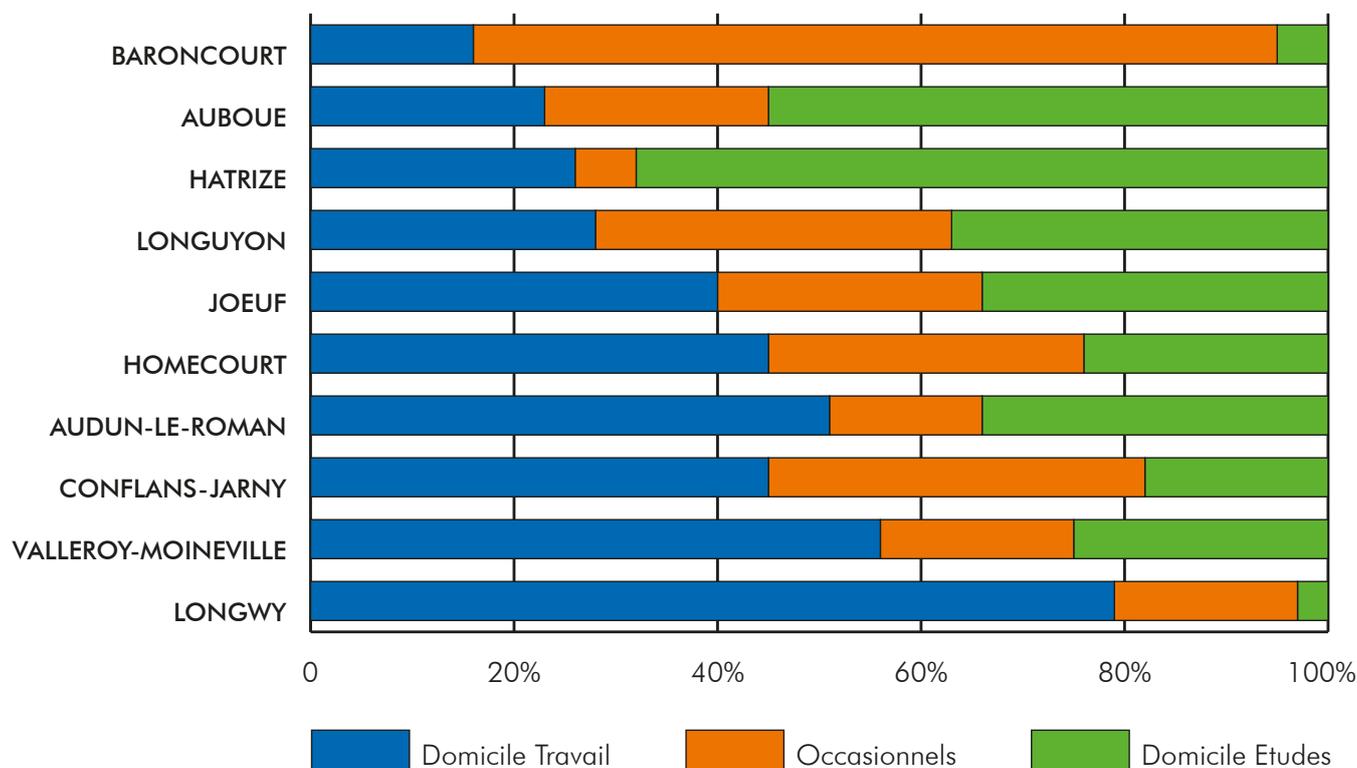
Une majorité de déplacements Domicile-Travail qui cache de grandes disparités entre les gares

60% des usagers transitant par les gares du territoire voyagent pour un motif professionnel. Les déplacements Domicile-Études comptent seulement pour 14%. L'offre ferroviaire est donc principalement utilisée par des actifs. Cependant, on constate, là aussi, des disparités entre les différentes gares.

L'importance du nombre de frontaliers vivant sur la CCAL explique la prédominance des déplacements Domicile-Travail pour la gare de Longwy (près de 80% des voyages ont un motif professionnel). En revanche, on constate que les haltes d'Auboué et d'Hatrize accueillent majoritairement (plus de 60%) des scolaires ou étudiants, alors que la gare de Baroncourt est quasi exclusivement utilisée pour des voyages occasionnels (les dessertes proposées ne correspondent pas aux besoins des actifs).

Les données concernant la gare d'Audun-le-Tiche ne sont pas connues, mais il y a fort à parier qu'une large majorité des déplacements se font pour des motifs professionnels, à l'image de la gare de Longwy.

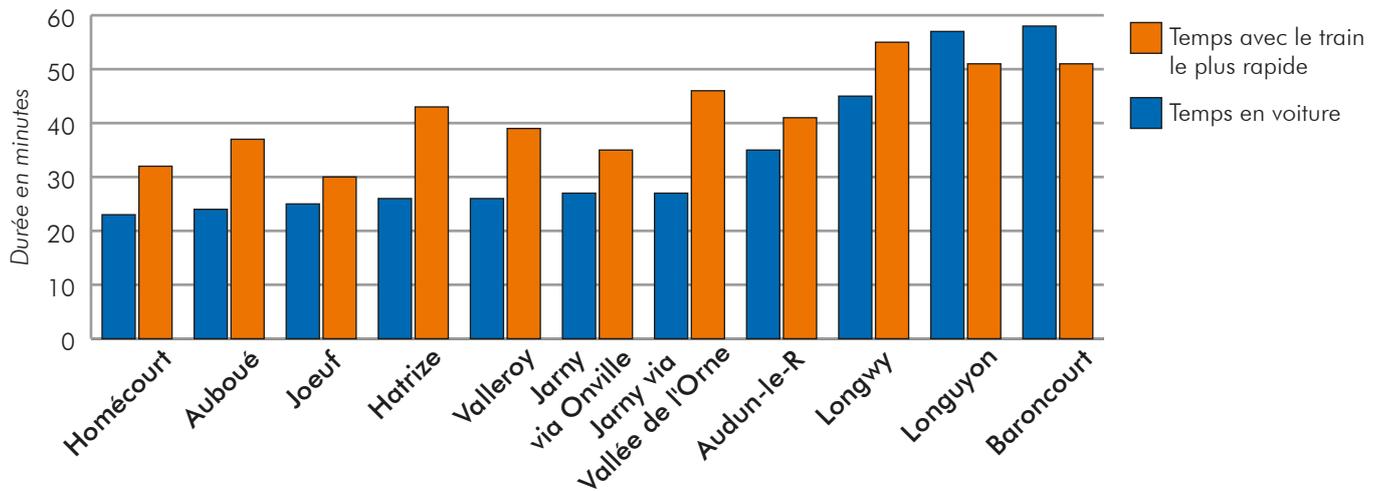
Motifs de déplacements des clients par gare



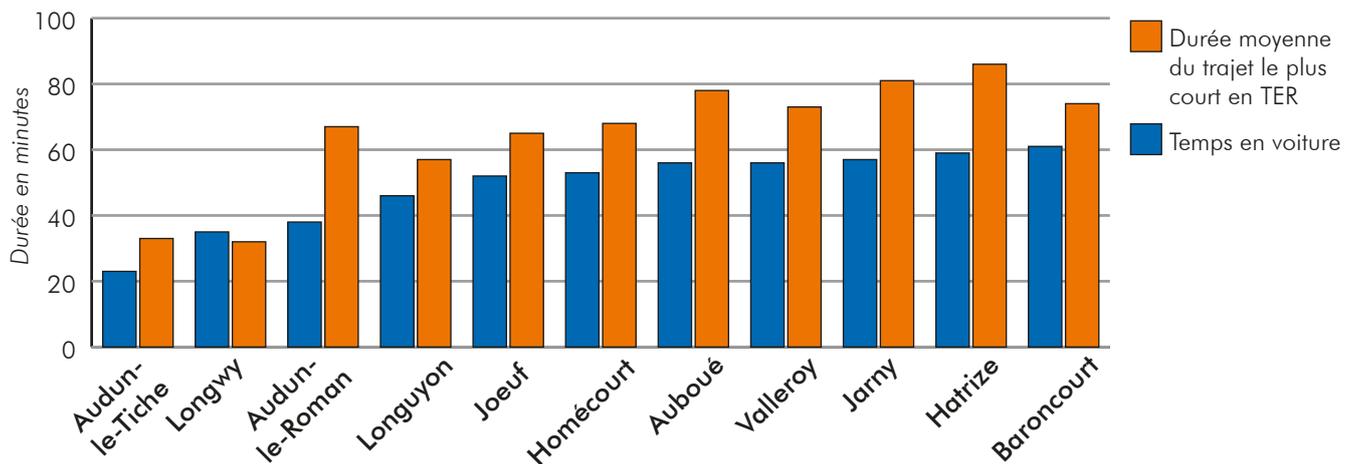
Source : Aristote, SNCF 2012

Une offre ferroviaire concurrencée par la voiture

Comparaison des temps d'accès en train et en voiture à Metz à partir des différentes gares*



Comparaison des temps d'accès en train et en voiture à Luxembourg Ville à partir des différentes gares*



* Le temps de calcul des temps de parcours en voiture ne tient pas compte des éventuelles difficultés de circulation qui peuvent se produire aux heures de pointes, notamment pour se rendre sur l'agglomération messine ou au Grand-Duché du Luxembourg.

Le faible recours au train, s'explique en partie par sa faible performance par rapport à la voiture. Qu'il s'agisse des trajets vers Luxembourg ou vers Metz, la desserte ferroviaire est rarement compétitive par rapport à la voiture. Seules les liaisons depuis Longuyon et Baroncourt vers Metz et la liaison entre Luxembourg-Ville et Longwy sont plus avantageuses en train. Les temps de parcours en train sont donc potentiellement un

frein à son utilisation. Cependant, la saturation routière nous amène à nuancer cette conclusion car les temps de parcours « réels » en voiture s'en trouvent rallongés.

Par ailleurs, on s'aperçoit que les temps de parcours ne peuvent pas expliquer à eux seuls cette désaffection puisque même quand ils sont à l'avantage du train, une faible proportion d'actifs y a recours. L'explication serait certainement davantage à

chercher du côté des problèmes des pré et de post-acheminements, qui rallongent les temps de parcours et compliquent la chaîne de déplacement.

Volets « foncier » et « urbain » : quelles évolutions possibles pour les gares et quartiers de gare ?

Les données relatives au volet mobilité sont très nombreuses, nous avons souhaité les compléter par des données liées au foncier disponible autour des gares et à l'insertion de celles-ci dans le tissu « urbain ».

Les éléments permettant de constituer les volets « foncier » et « urbain » sont moins fournis mais ils permettent toutefois de compléter l'analyse en se concentrant moins sur la gare, mais davantage sur son environnement et sur le quartier qui l'entoure.

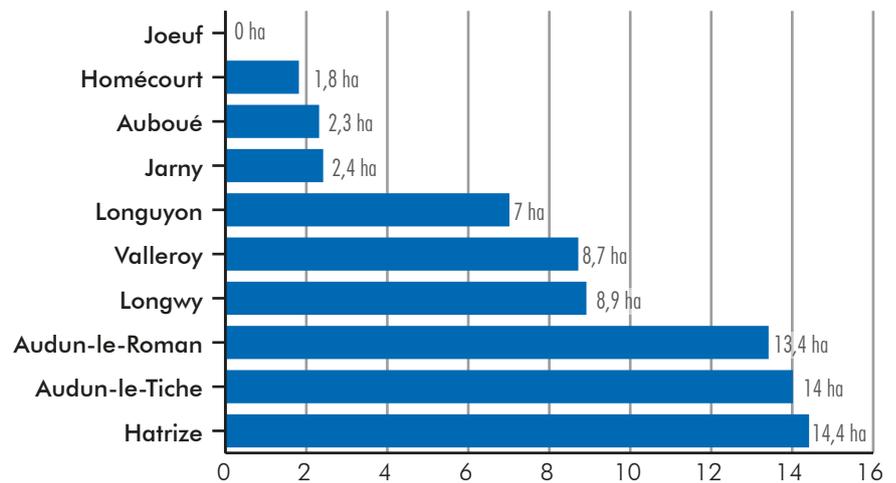
Le volet « foncier » recense les disponibilités foncières dans un rayon de 500 m autour de la gare afin d'évaluer le potentiel de développement de la gare et du quartier-gare.

Le volet « urbain » s'intéresse à l'intégration de la gare au sein du tissu urbain : sa proximité avec le centre-ville, les commerces et les services. Il permet aussi de faire le point sur les projets en cours de réalisation ou de réflexion et qui permettront, à terme, de rendre plus attractives les gares et leur quartier, et ainsi renforcer l'utilisation du train pour tous types de déplacements et par toutes les catégories de population.

Des disponibilités foncières inégales aux abords des gares

L'AGAPE a réalisé une analyse sur les disponibilités foncières dans un rayon de 500 mètres aux abords de

Superficie des parcelles non bâties constructibles dans un rayon de 500 mètres autour des gares de la Lorraine Nord



Source : AGAPE 2011

chaque gare. Après avoir répertorié les secteurs à risques (miniers principalement et inondations), les zones constructibles ont été identifiées. Au total, près de 73 hectares de parcelles non bâties sont constructibles à proximité immédiate des 10 gares (Baroncourt n'a pas été étudiée). Les communes d'Hatrizze, d'Audun-le-Tiche et d'Audun-le-Roman se partagent plus de la moitié de cette réserve foncière alors que le secteur autour de la gare de Joeuf se situe entièrement dans un périmètre à risque et aucun développement n'y est possible⁷.

Pour les autres gares, ces disponibilités foncières peuvent devenir de futures zones à aménager en promouvant un

« urbanisme orienté vers le rail ». Ces réserves peuvent à l'avenir permettre la réalisation de projets mixtes (logements, commerces etc.) afin de développer les quartiers-gare, de créer une nouvelle centralité et d'assurer le développement économique de la commune.

Il existe donc un vrai potentiel de développement pour les communes gares de la Lorraine Nord. Cependant, toutes ne peuvent pas voir émerger ou développer leurs quartiers-gare. On s'aperçoit surtout que les gares les moins fréquentées, comme celles d'Hatrizze et d'Audun-le-Roman sont celles qui possèdent les plus importantes disponibilités foncières.

⁷ Le secteur autour de la gare est classé en zone O9, la réglementation autorise uniquement la construction de bâtiments en rez-de-chaussée inférieur à 32m².



Exemple : Les disponibilités foncières aux abords de la halte d'Hatrize

14 hectares de parcelles non bâties sont constructibles dans un rayon de 500 mètres autour de la halte. Il existe donc un véritable potentiel de développement autour de la halte de Hatrize.

1/ 500 m autour de la halte



2/ Risques miniers et inondations



3/ Constructibilité



4/ Disponibilités totales



5/ Disponibilités par propriétaire



L'insertion des gares dans le tissu urbain

Afin de compléter l'état des lieux, un travail de terrain a permis d'évaluer l'accessibilité des gares et leur environnement.

Il en résulte que les situations sont très variées entre les gares du territoire. Certaines gares sont connectées au centre-ville et profitent de la proximité du centre-ville, de commerces, services et équipements, comme c'est le cas pour Longwy.

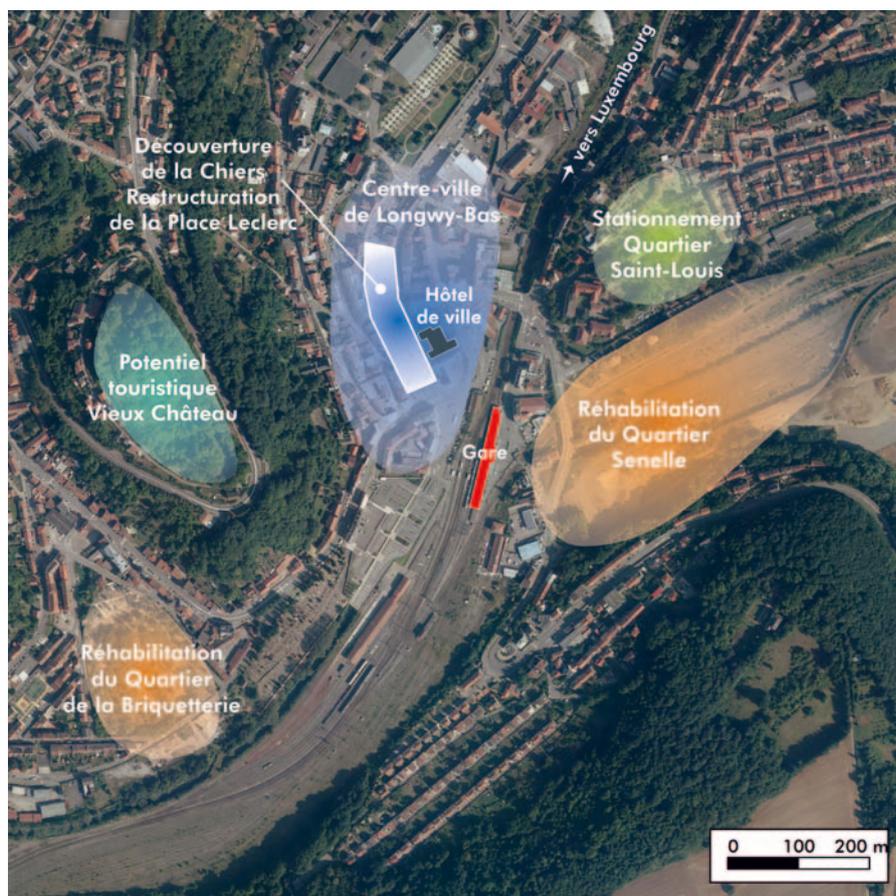
D'autres sont à l'écart du centre-ville mais bénéficient tout de même de la proximité d'un quartier qui offre des services et des commerces (Longuyon, Conflans-Jarny).

Enfin, certaines peuvent se trouver isolées par rapport au tissu urbain (Auboué).



Gare de Longwy

Exemple : La gare de Longwy et son contexte urbain



La gare est située en impasse et son entrée principale « tourne le dos » au centre-ville. Cependant, la gare présente de nombreux atouts. Son insertion actuelle au sein d'un quartier mixte répond aux critères d'un quartier-gare idéal puisqu'on trouve à ses abords de l'habitat diversifié, ainsi que des commerces et des services à proximité, autour de la Place Leclerc.

La gare de Longwy a donc de nombreux atouts. Toutefois, des réflexions sont possibles sur une meilleure intégration au centre-ville, sur un embellissement du bâti voisin à la gare ainsi que sur l'insertion de la gare dans le futur quartier Senelle pour renforcer son attractivité ainsi que celui du quartier-gare.

Située face à la gare, la friche Senelle est une opportunité pour le quartier-gare : sa requalification entrainerait l'urbanisation de tout un espace actuellement à l'abandon. Le quartier-gare serait alors embelli et la réalisation d'un projet mixte permettrait d'augmenter l'attractivité de la gare et du quartier.

Exemple : L'accessibilité à la gare de Jarny



Sur la carte ci-dessus, l'isochrone montre que tout le quartier situé entre la gare et l'axe de la rue de Verdun et de l'avenue du Général Patton a accès à la gare en moins de 10 minutes.

L'accessibilité piétonne est estimée à partir du site cartoo.dyndns.org, elle doit être prise avec grande précaution.

La gare de Conflans-Jarny est facilement accessible pour les voyageurs, elle a profité du « plan de modernisation des gares » mis en place par la Région Lorraine et l'État (Contrats de Projets État-Région) pour développer son intermodalité avec l'aménagement d'un abri à vélo et d'un parking de stationnement de plus de 200 places en 2010.

Divers projets autour de chaque gare

La quasi-totalité des équipes municipales (rencontrées en 2013) ont des projets en cours de réalisation ou mènent des réflexions sur leur gare. Pour les connaître, l'AGAPE a été à la rencontre de chacun des maires des communes qui abritent une gare.

Chaque commune possède un projet spécifique : résidentiel, services, amélioration de l'intermodalité, etc. On retrouve

toutefois un projet récurrent : la volonté de mettre en place un parking de co-voiturage (Audun-le-Roman, Homécourt, Joeuf, Longuyon). Bien que la réalisation de ce type d'équipement soit judicieuse afin de faire diminuer le nombre de véhicules sur les axes routiers, ces projets ne conduiront pas à une amélioration de la fréquentation de la gare (excepté à Joeuf, où le parking de stationnement pour voyageurs vient d'être réalisé). En effet, la vocation d'un parking de co-voiturage n'est pas de favoriser le

report modal. Si l'objectif est bien de renforcer le stationnement aux abords des gares pour les usagers, le terme « co-voiturage » est inapproprié. La mise en place de ce type d'équipement, permettra seulement, en cas de succès, de renforcer la fréquentation aux abords des gares.

La rénovation de la gare de Joeuf et l'implantation d'un PIMM'S devrait permettre de revitaliser la gare.

Projets et aménagements en cours autour de la gare de Joeuf



Source : Commune de Joeuf

Hiérarchisation et typologie des gares et quartiers de gare

Afin de s'intéresser aux perspectives d'évolution des gares, de voir dans quelles mesures elles peuvent devenir des lieux d'urbanisation et les vecteurs d'une mobilité plus durable, l'AGAPE a décidé d'analyser leur fonctionnement actuel et de prendre en compte leur insertion dans la morphologie urbaine pour établir une hiérarchisation des gares et haltes ferroviaires de la Lorraine Nord.

Cette typologie se base sur les indicateurs⁸ développés

précédemment, et repose par conséquent sur :

- un volet mobilité qui porte sur le fonctionnement de la gare : fréquentation, dessertes, accessibilité à la gare, équipements à disposition des usagers au sein de la gare,
- un volet urbain qui s'intéresse à l'intégration de la gare au sein du tissu urbain : proximité avec le centre-ville, commerces et services à proximité,
- un volet foncier et projet relatif

au potentiel de développement de la gare et du quartier-gare : disponibilités foncières, projets en cours de réalisation ou de réflexions.

⁸ Afin de pouvoir les comparer entre elles, chaque gare s'est vu attribuer une note allant de 1 à 5 pour chaque critère retenu. Certains critères, considérés comme plus importants se sont vu attribuer un coefficient. La note du volet, correspondant à la moyenne des critères, permet de hiérarchiser les gares et de les regrouper au sein d'une typologie propre à chaque thématique.



Entre pôles ferroviaires et haltes communales

Le volet « mobilité » repose sur la notation de critères tels que : la variété et le nombre de dessertes, la fréquentation de la gare, son aire d'attractivité, la compétitivité du train par rapport à la voiture, les équipements en gares (guichets, distributeurs, confort d'attente), les facilités d'interconnexions avec les autres réseaux, les possibilités de stationnement, les accès aux PMR...

Deux pôles ferroviaires :

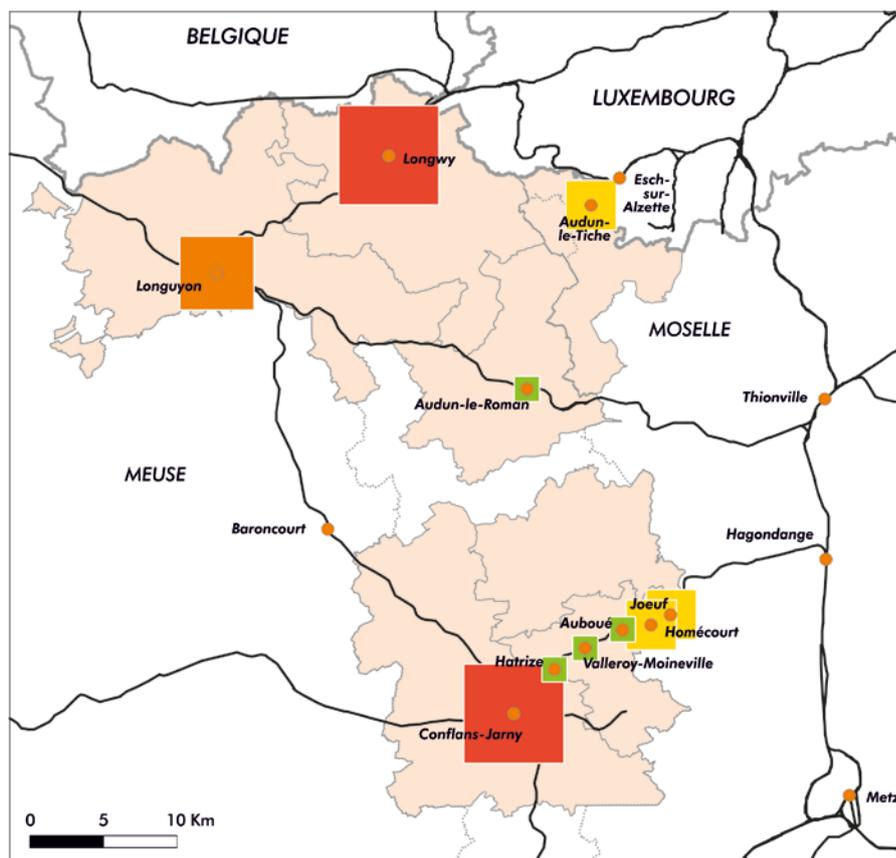
En matière de mobilité, les gares de Longwy et de Conflans-Jarny dominent la hiérarchie. Il s'agit de gares fréquentées et localisées au sein des villes les plus peuplées du territoire. Elles exercent un important pouvoir attractif sur les communes environnantes et sont reliées aux pôles régionaux voisins. Leur accessibilité est renforcée par une bonne desserte par les transports en commun départementaux voire urbains. De plus, elles proposent une offre en équipements à destination des usagers satisfaisante.

Une gare d'influence locale performante :

Localisée sur un nœud ferroviaire, la gare de Longuyon assure des dessertes vers les pôles régionaux voisins et exerce une attractivité moindre que les pôles ferroviaires. Toutefois, les nombreuses dessertes qu'elle propose, ainsi que la qualité des équipements en gare lui permettent d'émerger dans cette hiérarchie.

Des gares et haltes de proximité :

La gare de Joeuf et la halte de Homécourt permettent d'assurer des dessertes à fréquences soutenues avec le Sillon Mosellan. Tous les trains



AGAPE avril 2014

desservant la Vallée de l'Orne s'y arrêtent. Toutefois, elles restent moyennement fréquentées. Divers points faibles sont identifiés : intermodalité (Joeuf), équipements (Homécourt).

La halte d'Audun-le-Tiche est très fréquentée au quotidien par les actifs frontaliers. Elle a la particularité de n'être reliée à aucune autre gare de la Lorraine-Nord. L'offre proposée se concentre uniquement sur Esch-sur-Alzette avec un cadencement à la demi-heure.

Des haltes communales :

Valleroy-Moineville, Auboué et Hatrize sont des haltes exerçant une très faible attractivité sur les communes environnantes. Bien qu'offrant des dessertes à fréquences soutenues avec le Sillon Mosellan, elles demeurent peu fréquentées et le confort aux usagers y est de faible qualité.

La halte d'Audun-le-Roman est isolée sur un axe secondaire, très peu desservie et peu fréquentée. Dans ces conditions, il est difficile pour la halte de se développer.

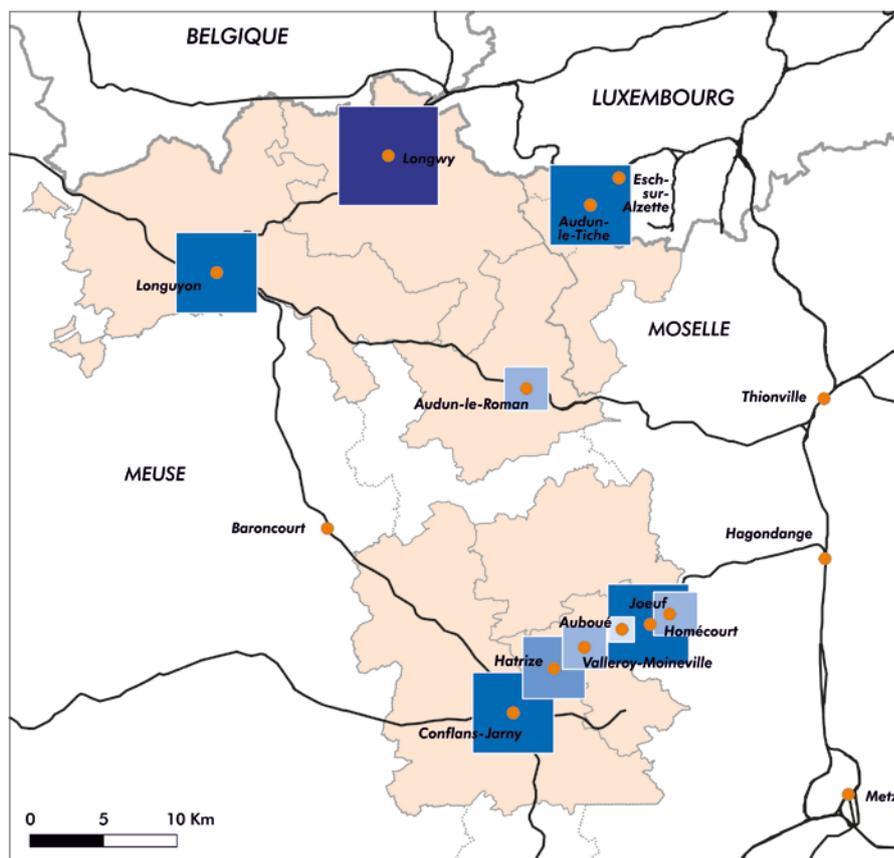
Synthèse des notes du volet « mobilité »

Auboué	Audun-le-Roman	Audun-le-Tiche	Conflans-Jarny	Hatrize	Homécourt	Joeuf	Longuyon	Longwy	Valleroy-Moineville
1,9	2,0	3,2	4,5	1,8	2,8	2,8	3,8	4,8	2,2

Les notes sont sur 5 points.

Des intégrations au sein du tissu urbain inégales

Le volet « urbain » repose sur la notation de critères tels que : la proximité avec le centre-ville, la présence de commerces, services et équipements au sein du quartier-gare qui soient facilement accessibles à pied, l'existence de coupure urbaine, les projets futurs et leurs échéances...



AGAPE avril 2014

Une gare connectée au centre-ville :
Bien que tournant le dos au centre-ville, la gare de Longwy est la seule qui soit à la fois intégrée au tissu urbain et qui profite de la proximité de commerces, services et équipements.

Des gares et haltes intégrées à un quartier plurifonctionnel :
Les gares de Longuyon, Conflans-Jarny, Audun-le-Tiche et Homécourt sont plus éloignées du centre-ville mais restent néanmoins intégrées au tissu urbain, au sein d'un quartier proposant habitat, services et commerces.

Halte intégrée à la centralité communale, dans un quartier monofonctionnel :
La halte d'Hatriz fait partie intégrante de la centralité communale mais aucun commerce ou service en dehors de la mairie ne se trouve à proximité immédiate.

Gare et haltes excentrées, intégrées à un quartier monofonctionnel :
La gare de Joeuf et les haltes de Valleroy-Moineville et d'Audun-le-Roman sont excentrées par rapport au cœur de la commune et se trouvent ainsi éloignées des commerces et services, bien qu'étant dans un quartier d'habitations.

Halte isolée à l'écart du tissu urbain :
La halte d'Auboué est isolée, avec peu de bâti autour et aucun service ni équipement à proximité.

Synthèse des notes du volet « urbain »

Auboué	Audun-le-Roman	Audun-le-Tiche	Conflans-Jarny	Hatriz	Homécourt	Joeuf	Longuyon	Longwy	Valleroy-Moineville
1,0	2,4	3,8	4,2	3,4	3,6	2,0	4,4	4,6	2,0

Des perspectives d'évolutions différentes

Le volet « foncier » repose sur la notation des disponibilités foncières dans un rayon de 500m autour de la gare suite au recensement des parcelles non bâties constructibles.

Halte située au sein d'un quartier disposant d'importantes réserves foncières où des projets sont en cours de réalisation :

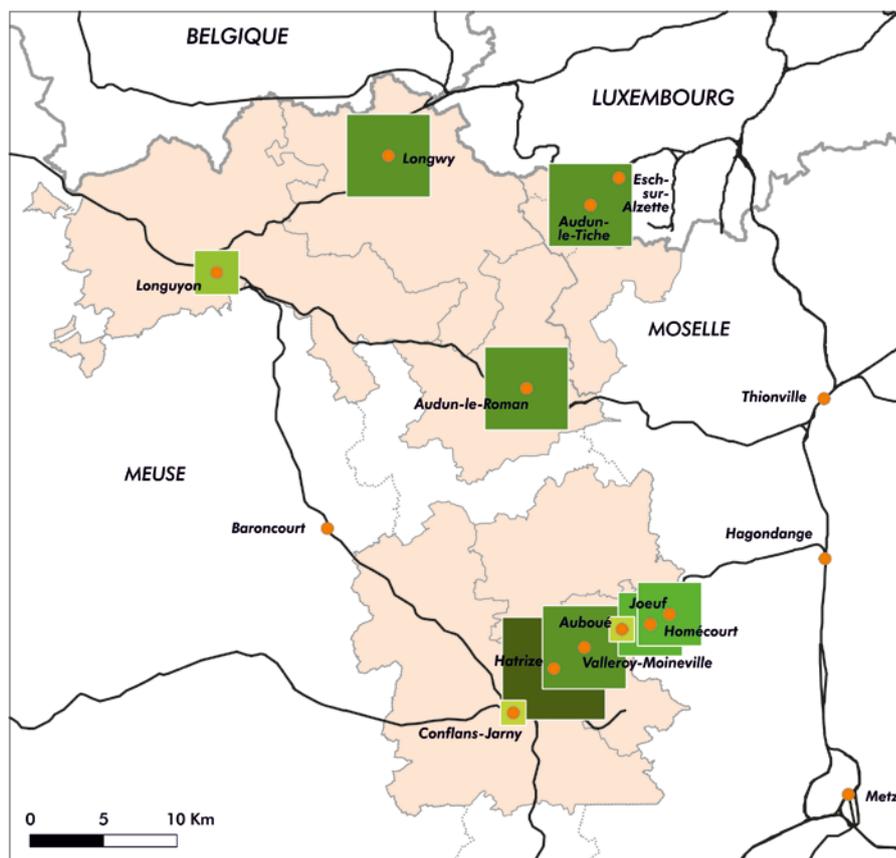
La halte d'Hatrize vient de connaître des travaux de réaménagement pour améliorer son image et faciliter le stationnement. Elle se situe au sein d'un quartier disposant d'importantes réserves foncières, dont une partie sera prochainement urbanisée.

Gares et haltes situées au sein d'un quartier disposant d'importantes réserves foncières, dont les projets potentiels sont à long terme :

La gare de Longwy et les haltes d'Audun-le-Tiche, Audun-le-Roman et Valleroy-Moineville disposent d'un minimum de 8 hectares à leurs abords. Des réflexions sont actuellement menées par les différentes municipalités autour de divers projets pour renforcer l'attractivité des sites.

Gare et halte situées au sein d'un quartier ne disposant pas ou très peu de réserves foncières, mais où des projets sont en cours de réalisation :

Autour de la gare de Joeuf et de la halte de Homécourt, le potentiel d'urbanisation est extrêmement restreint (Homécourt : quartier déjà dense ; Joeuf : risque minier) mais des projets de plateformes multimodales sont en cours de réalisation.



AGAPE avril 2014

Gare située au sein d'un quartier disposant de réserves foncières mais où aucun véritable projet n'existe :

7 hectares de foncier sont parsemés autour de la gare de Longuyon mais aucun véritable projet n'est en cours de réflexion pour le moment.

Gare et halte situées au sein d'un quartier disposant de peu de réserves foncières, où des projets autour des gares ont déjà été réalisés :

La gare de Conflans-Jarny et la halte d'Auboué ont été des précurseurs puisqu'elles ont connu par le passé des travaux d'aménagements afin d'améliorer l'intermodalité (Jarny) ou afin d'embellir les quais (Auboué) pour rendre plus attractif et faciliter le recours au train. Toutefois, l'urbanisation future de ces quartiers-gare est limitée car les réserves foncières y sont rares (< 2,5 ha).

Synthèse des notes du volet « foncier »

Auboué	Audun-le-Roman	Audun-le-Tiche	Conflans-Jarny	Hatrize	Homécourt	Joeuf	Longuyon	Longwy	Valleroy-Moineville
2,0	3,8	3,3	2,3	4,8	2,9	2,8	2,7	3,3	3,0

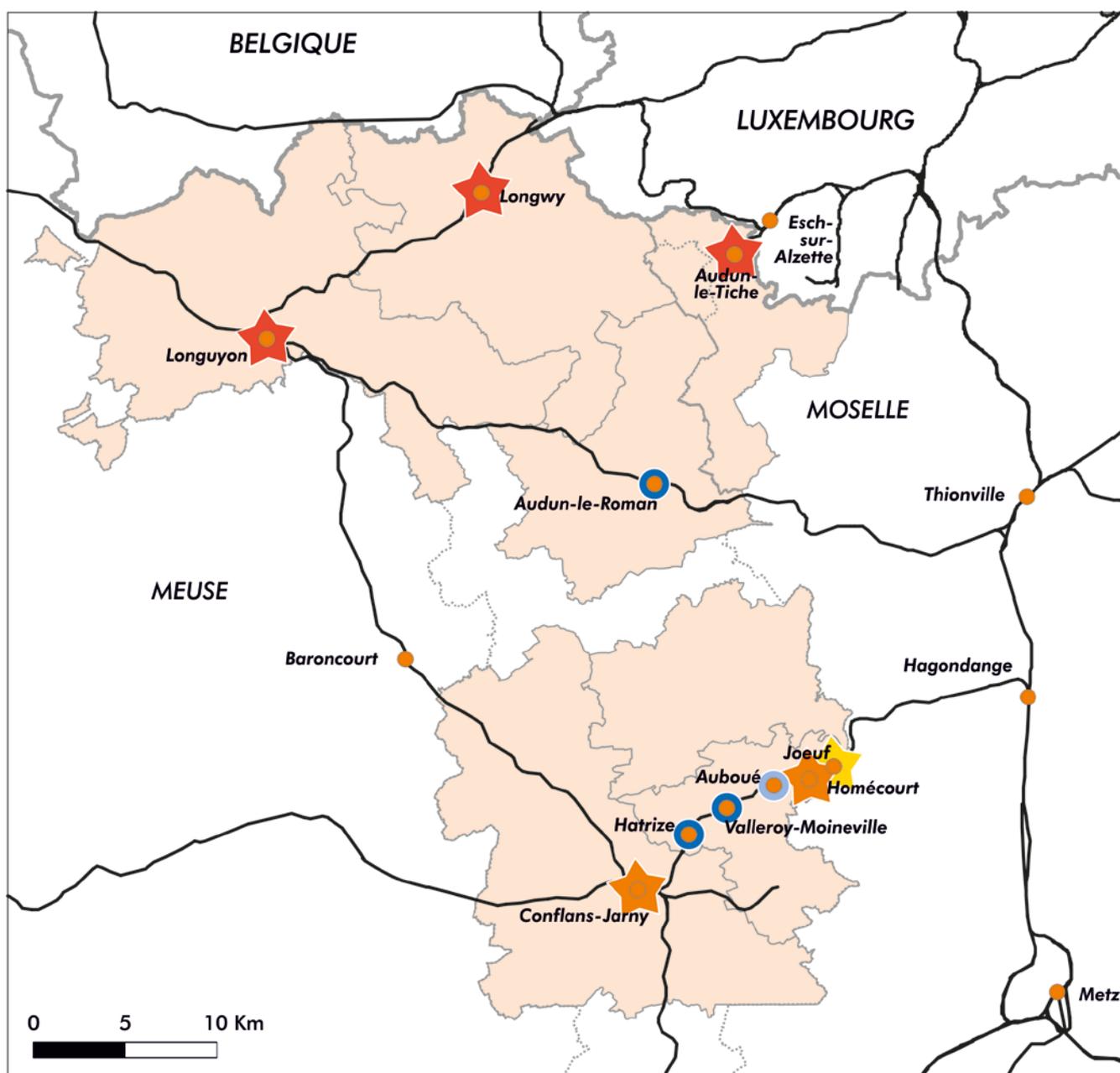
Quels sont les quartiers de gare stratégiques en Lorraine Nord ?

Le développement des quartiers de gare permettra d'amener de nouveaux usagers vers le train, de développer des activités et de densifier les abords des gares. Dans cette optique, le quartier-gare doit devenir un lieu privilégié pour les projets urbains. Cependant, tous les points d'arrêts sur le réseau ferroviaire ne peuvent prétendre être des lieux stratégiques qu'il

convient de développer et d'aménager.

Pour pouvoir être considérés comme des sites stratégiques ces quartiers doivent répondre à 2 critères principaux : bénéficier d'une offre ferroviaire de qualité ainsi qu'une bonne insertion au sein de la morphologie urbaine. En effet, la gare est une opportunité uniquement si elle est source de flux, donc présentant un bon niveau d'offre de service, alors que l'attractivité du quartier-gare repose sur une bonne intégration au sein d'un quartier mixte.

Ainsi, en suivant ces critères, et les typologies précédemment proposées, les 10 quartiers de gare de la Lorraine-Nord peuvent être regroupés au sein de deux familles : **les quartiers-gare « stratégiques »**, c'est à dire plurifonctionnels autour de gares et haltes attractives présentant un bon niveau d'offre de service, et **les quartiers-gare incomplets**, monofonctionnels autour de haltes communales, d'importance et d'attractivité moindres.



Les quartiers-gare « stratégiques » :



au fort potentiel de développement :

Les quartiers bordant les gares de Longwy, Longuyon et la halte d'Audun-le-Tiche sont plurifonctionnels. Grâce à la présence d'une gare d'importance majeure pour le transport ferroviaire qui allie attractivité, importance des voyageurs et proposant un bon niveau de services, ils peuvent être identifiés comme des sites stratégiques pour promouvoir un urbanisme orienté vers le rail, d'autant plus qu'ils possèdent d'importantes disponibilités foncières (supérieures à 7 hectares), permettant ainsi un développement urbain et un renforcement important de leur quartier gare.



au développement urbain restreint :

La gare de Conflans-Jarny et la halte de Homécourt disposent d'un quartier plurifonctionnel jouxtant la gare. Cependant, leur développement urbain est très limité car les disponibilités foncières sont rares.



en devenir :

A Joeuf, le quartier gare est actuellement monofonctionnel. La gare devrait toutefois gagner en importance avec la réalisation d'un projet qui entraîne l'amélioration de la connexion avec une rue commerçante et la diversification des services en gare. En revanche, les disponibilités foncières sont inexistantes.

Les quartiers-gares incomplets :



au fort potentiel de développement :

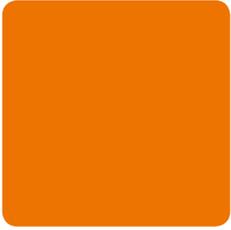
Les quartiers situés aux abords des haltes d'Audun-le-Roman, Hatriz et Valleroy-Moineville sont monofonctionnels. Ces haltes n'exercent qu'une faible attractivité. Cependant, d'importantes réserves foncières sont disponibles si bien que le développement des quartiers-gare respectifs pourrait améliorer la fréquentation des haltes.



isolé au développement urbain restreint :

Le quartier-gare d'Auboué est isolé, à l'écart du tissu urbain. Par ailleurs, la halte est peu attractive et les réserves foncières sont rares (inférieures à 2 hectares). Dans ces conditions, il semble impossible pour le quartier-gare et la halte de se développer et de gagner en importance.

Six quartiers-gare se dégagent de la typologie proposée. Localisés au sein de quartiers mixtes mêlant habitat, commerces et services, tout en étant situés autour d'une gare ou halte attractive, ils apparaissent comme des quartiers-gares stratégiques. Parmi eux, trois présentent un fort potentiel de développement urbain car ils possèdent d'importantes réserves foncières et peuvent ainsi être renforcés par l'urbanisation.



Conclusion

- Le fonctionnement du transport ferroviaire en Lorraine Nord en termes de dessertes et de fréquentation est le reflet de l'organisation territoriale. **Les territoires de Longwy et de la CCPHVA sont plus sensibles aux relations transfrontalières** ce qui explique ainsi la prédominance des voyages avec le Luxembourg, alors que **la Vallée de l'Orne est tournée essentiellement vers le Sillon Mosellan**.
- Les gares de **Longwy et de Conflans-Jarny apparaissent comme les deux pôles ferroviaires de la Lorraine Nord** grâce à leurs fréquentations importantes associées à leurs forts pouvoirs attractifs et aux possibilités de dessertes.
- On observe une sous-utilisation générale du réseau ferroviaire par les actifs par rapport au potentiel existant. Il est donc **nécessaire de travailler sur l'attractivité de l'offre TER**.
- Vers l'agglomération messine, la sous-utilisation peut s'expliquer par les temps de trajets plus longs en train. Actuellement, une inadéquation entre desserte et fréquentation pour les haltes de Hatrize et d'Auboué fait perdre au train en efficacité et en rapidité. D'autres explications peuvent être avancées pour expliquer cette situation, notamment **des connexions intermodales parfois difficilement réalisables** en raison d'arrêts de bus trop éloignés de la gare ou d'un manque de cohérence des horaires entre les différents réseaux. Tous ces paramètres rendent contraignant le recours au train pour les déplacements quotidiens et ne favorisent pas le report modal sur la voiture.
- Le **recours à une priorisation des dessertes sur la Vallée de l'Orne semble nécessaire** pour améliorer la qualité de l'offre. Il ne s'agit bien évidemment pas de fermer des haltes mais d'optimiser l'utilisation du réseau ferroviaire. D'ailleurs, la Région Lorraine réfléchit actuellement à l'adaptation des dessertes lors du passage au cadencement en 2016.
- Les inégalités observées au sein du réseau ferroviaire engendrent inévitablement **des perspectives de développement et de valorisation différentes pour les gares et haltes ferroviaires** du territoire, dont 6 quartiers de gare peuvent être identifiés comme stratégiques. Il n'existe aucune solution « clef en main » ; seul un travail fin permettra d'apporter des réponses à des questions de plus en plus primordiales.





InfObservatoire est édité par l'AGAPE - agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine-Nord
Espace Jean Monnet - Eurobase 2 - Pôle Européen de Développement - F-54810 LONGLAVILLE
tél : (+33) 03 55 26 00 10 - fax : (+33) 03 55 26 00 33
www.agape-ped.org - agape@agape-ped.org

Association Loi 1901 - Imprimé par l'association en ses locaux - ISSN : 1266-9652 - Dépôt Légal : 2^o trimestre 2014

Président et Directeur de la publication : Jean-Marc DURIEZ
Directeur et responsable de la rédaction : Aurélien BISCAUT

Rédaction : Stéphane GODEFROY et Eliott GALL
Infographie : Virginie LANG-KAREVSKI - Cartographie : Virginie LANG-KAREVSKI et Eliott GALL
Crédit photo : AGAPE ; Paul Weber ; Commune de Joeuf

Contact : Stéphane GODEFROY, chargé d'études «Mobilité»
courriel : sgodefroy@agape-ped.org - Tél : (+33) 03 55 26 00 17