

LES HALTES FERROVIAIRES SUR LE PÉRIMÈTRE DE METZ MÉTROPOLE



SOMMAIRE

Introduction	4
Cinq gares pour une agglomération	5
Une question à ne pas négliger	6
L'offre ferroviaire ter	7
Intensité urbaine des quartiers-gare	8
L'aire d'attraction des haltes TER	9
Usages et fréquentation	10
L'accessibilité en voiture	12
L'accessibilité modes doux	14
L'accessibilité en transports en commun	16
Intermodalité : quelles pratiques ?	18
Synthèse	19
Quelques constats transverses	19
À débattre	19

INTRODUCTION

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

Porteurs d'enjeux stratégiques en matière de mobilité et d'aménagement, les espaces situés autour des gares TER constituent aujourd'hui des secteurs stratégiques pour les communes.

Dans le cadre de la révision du Plan de déplacements urbains (PDU) de Metz Métropole, nous vous proposons un Reper'Mobilité, axé sur les aspects mobilité et intermodalités des gares de la métropole (hors gare centrale de Metz) : Ars-sur-Moselle, Metz-Nord, Peltre et Woippy.

Le Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération messine (SCoTAM), s'est fixé, entre autres objectifs, de « Permettre une mobilité optimale et qualitative des habitants, accordant une large place aux transports en commun » et d'« Accompagner le territoire vers un développement qualitatif et novateur ».

Dans son Document d'orientation et d'objectifs (DOO), qui guide la mise en œuvre concrète de son projet, le SCoTAM a défini deux cibles répondant à ces préoccupations :

- ◇ 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 (cible 5.2) ;
- ◇ Organisation de l'intermodalité au niveau des gares (cible 9.4).

Afin d'aider les EPCI et communes à atteindre ces cibles, le SCoTAM a fait appel à l'expertise de l'AGURAM pour réaliser une étude pour chaque gare ou halte TER de son territoire (hors gare centrale de Metz).

Ces études, achevées fin 2017, rassemblent un socle de connaissances inédit sur le rôle de chacune des 14 gares concernées, à travers leur offre ferroviaire, leur accessibilité, leur rayonnement et leur inscription dans le tissu urbain. Elles sont accompagnées d'une synthèse *Valoriser et (re) composer les espaces autour des gares du SCoTAM* et de fiches-résumé. L'ensemble de ces documents est disponible en téléchargement sur notre site Internet, rubrique Planification > SCoT.

Le présent Reper'Mobilité s'inscrit dans la continuité de ces publications.

CINQ GARES POUR UNE AGGLOMÉRATION



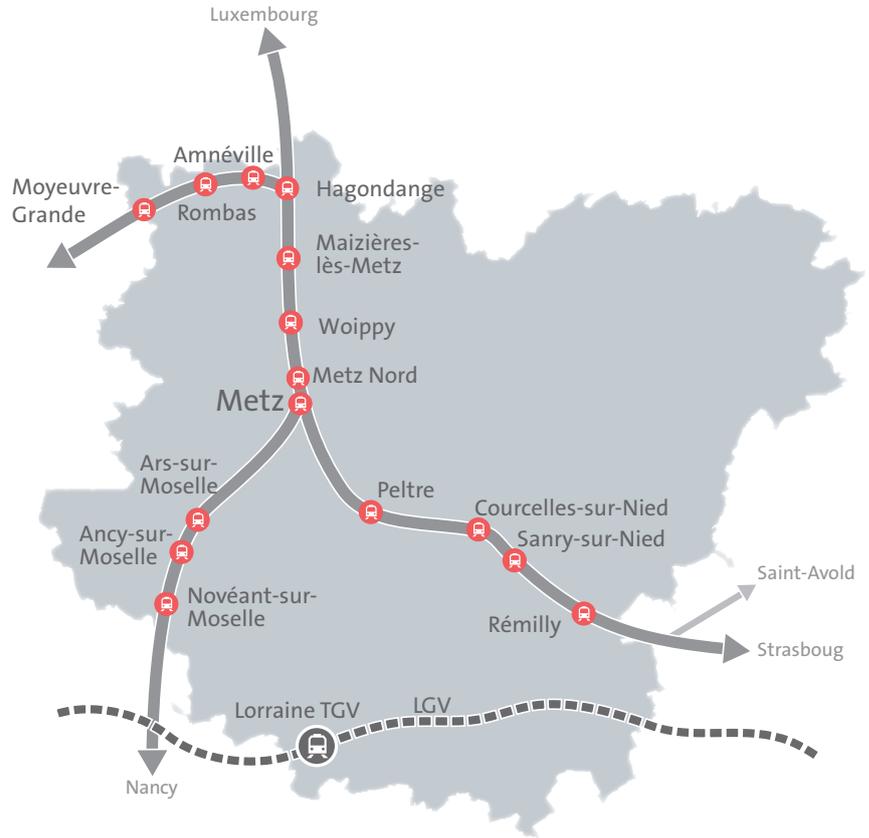
QUINZE GARES ET HALTES FERROVIAIRES DESSERVENT LE SCOTAM, DONT CINQ APPARTENANT À METZ MÉTROPOLE, (METZ-VILLE COMPRISE)

Il sera ici question uniquement des quatre haltes d'Ars-sur-Moselle, Metz-Nord, Peltre et Woippy.

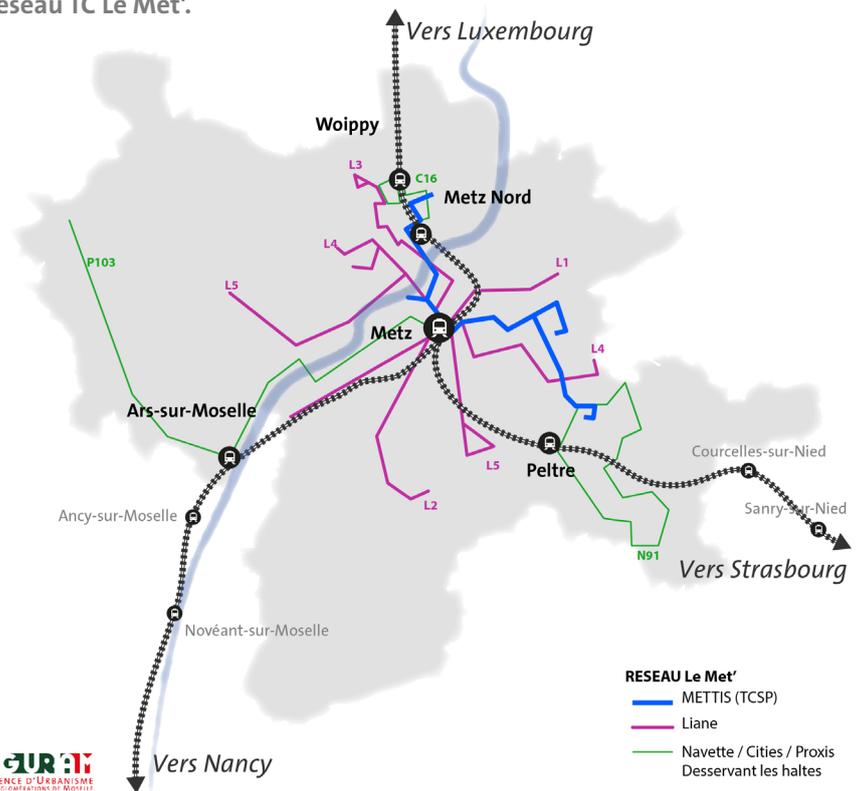
Ces haltes présentent des profils différents : offre, usage, attractivité, accessibilité...

Chacune est porteuse d'enjeux propres et elles portent collectivement des enjeux pour Metz Métropole.

Les gares et haltes TER du SCOTAM



Les gares et haltes TER de Metz Métropole et leurs connexions avec le réseau TC Le Met'





AUX CÔTÉS DE LA RÉGION GRAND-EST, METZ MÉTROPOLE S'INVESTIT DÉJÀ DANS LES HALTES TER, MAIS LA FRÉQUENTATION RESTE POUR L'HEURE EN DEÇÀ DU POTENTIEL

Le cadencement de l'offre TER en 2016 a permis une amélioration de la desserte de trois des quatre haltes. Globalement, l'offre en nombre d'arrêts a cru de 37 % tous les trains desservent Metz-Ville.

Depuis 2013, l'intégration tarifaire TER / le Met', compensée par Metz Métropole, permet de voyager entre Metz-Ville et Ars-sur-Moselle, Peltre et Woippy avec un titre le Met'. Ce dispositif a été élargi à Metz-Nord en 2016.

Ces quatre haltes sont desservies par le réseau le Met' et participent au système transport de Metz Métropole, avec des performances et enjeux variables.

Pourtant, sur la période 2014-2016, seuls 165 000 voyages TER ont été réalisés annuellement sur le PTU, soit 0,9 % de la fréquentation du réseau le met' :

- ◇ 64 000 voyages réalisés avec un titre le Met' (2016*)
- ◇ 102 000 voyages réalisés avec un titre TER (2014**)

2018 : LA PARTICIPATION À LA GOUVERNANCE ET À L'AMÉNAGEMENT DES GARES SITUÉES SUR LE TERRITOIRE DEVIENT UNE COMPÉTENCE MÉTROPOLITAINE, ET NON PLUS COMMUNALE

- ◇ Quel rôle pour les haltes TER dans les dispositifs métropolitain de mobilité ?
- ◇ Quelle stratégie aux côtés du Conseil Régional, SNCF Réseau et Gare & Connexion ?
- ◇ Pour quelles priorités et quels objectifs ?
- ◇ Quelle appropriation à l'échelle de Metz Métropole de l'étude « valoriser et (re)composer les espaces gares » financée par le SCoTAM*** (2016) ?

Ainsi, le réaménagement de Metz-Nord (720 K€ HT) en 2016, supporté à 57 % par la Ville de Metz, le projet récemment présenté à la Région par Peltre pour financement, ou encore la création récente d'un parking de 130 places à Woippy (250 K€) seraient à l'avenir à porter et cofinancer par Metz Métropole.

Le PDU est l'occasion de préparer la stratégie de Metz Métropole, et d'optimiser l'apport de l'offre TER au service du territoire

* Validations, données TAMM

** Dernières données mises à disposition par la région Grand-Est, sources SNCF – Aristote FC12K

*** Étude en cours de validation par le SCoTAM. Le livret concernant Peltre est disponible ici :

<http://www.aguram.org/etudes-productions/planification/scot/valoriser-et-re-composer-les-espaces-gare>





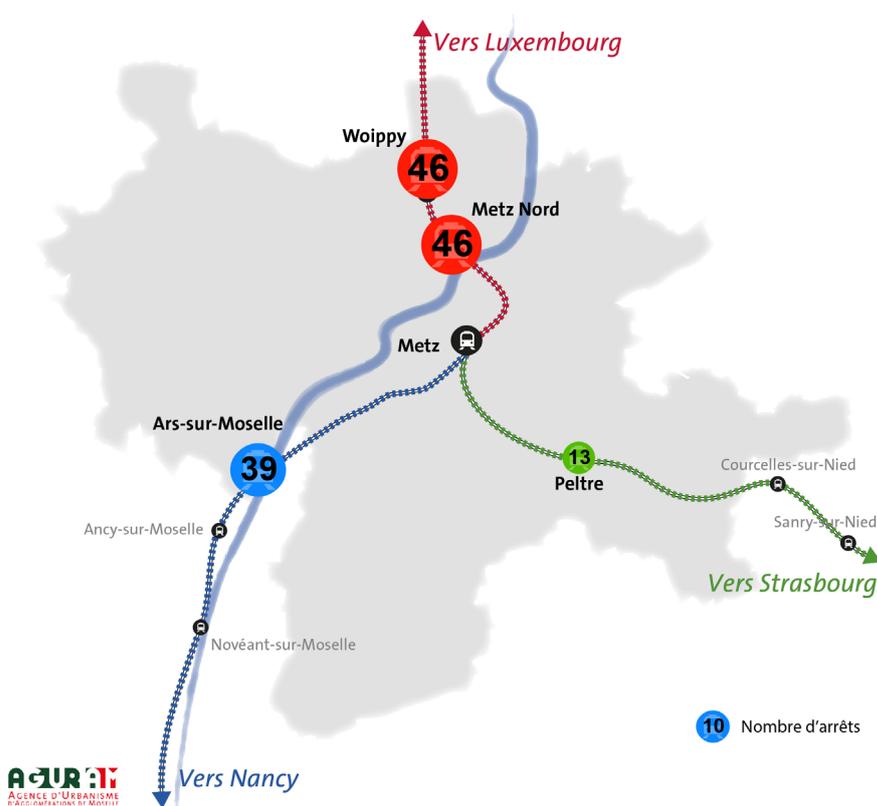
EN AVRIL 2016, LA RÉGION GRAND-EST A CADENCÉ L'OFFRE TER MÉTROLOR

Ce travail (desserte rythmée à minutes fixes, simplification des missions, etc.) a eu un impact non négligeable et globalement positif sur l'offre TER desservant les haltes du périmètre de Metz Métropole : Ars-sur-Moselle, Metz-Nord, Peltre et Woippy.

Des évolutions importantes de l'offre quotidienne (semaine) :

- ◇ **Ars-sur-Moselle** : 39 arrêts en 2016 contre 36 en 2014, soit **+ 8 %**,
- ◇ **Metz-Nord** : 46 arrêts en 2016 contre 28 en 2014, soit **+ 92 %**,
- ◇ **Peltre** : 13 arrêts en 2016 contre 17 en 2014, soit **- 24 %**,
- ◇ **Woippy** : 46 arrêts en 2016 contre 28 en 2014, soit **+ 64 %**.

Offre TER 2017 (nombre d'arrêts 2 sens confondus) vers Metz et Luxembourg, Strasbourg ou Nancy



Tous les trains desservent Metz-ville, mais...

- ◇ Seules Metz-Nord et Woippy sont directement reliées à Luxembourg ;
- ◇ Seule Ars-sur-Moselle est directement reliée à Nancy ;
- ◇ Pour le reste, des correspondances sont organisées (temps / quais...) à Metz-Ville.



LA RÉPARTITION DE L'OFFRE EST COHÉRENTE AVEC L'INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS-GARE, MAIS PAS LA FRÉQUENTATION...

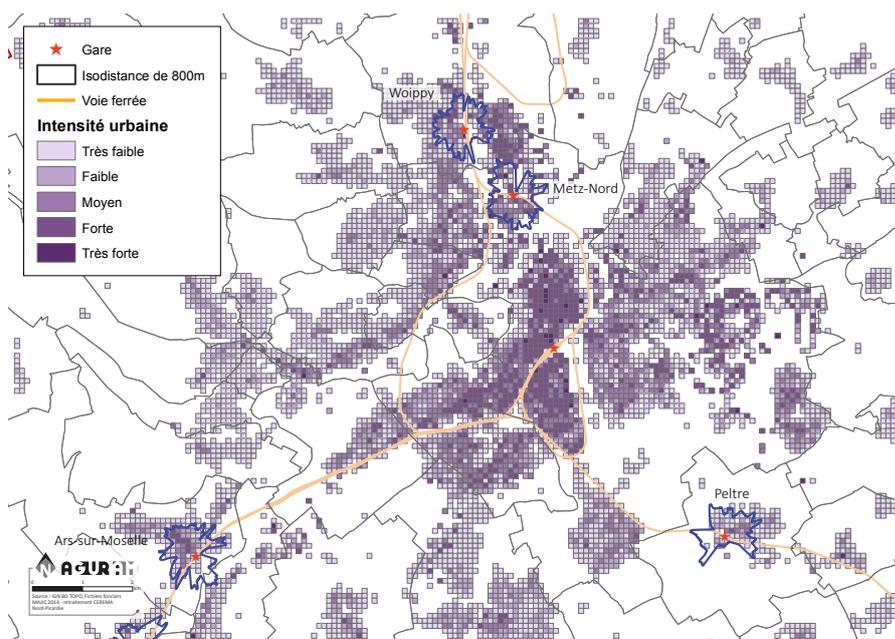
Intensité urbaine et offre de mobilité

L'aire d'attraction piétonne du TER s'étend dans un rayon de 800 m autour d'une halte ou gare.

Sur ce périmètre, une importante intensité urbaine (population, emploi, scolaires...), synonyme de mobilité, est souhaitable : une infrastructure lourde existe ; une offre de transport structurante peut être proposée.

- ◇ Metz-Nord et Woippy sont de loin les haltes présentant l'intensité urbaine la plus importante.
- ◇ Autour de chaque halte, des projets récents ou à venir ont ou vont renforcer l'intensité urbaine. Woippy est particulièrement concernée.
- ◇ Sur tous les périmètres, des emprises foncières existent qui peuvent encore faire l'objet d'une « valorisation mutuelle » avec le ferroviaire.

Intensité urbaine sur les territoires observés



Intensité urbaine et usage du TER

C'est de loin à Ars-sur-Moselle et Peltre que l'usage du TER est le plus fort au regard de l'intensité urbaine dans l'environnement immédiat.

Au contraire, Woippy et surtout Metz-Nord présentent un taux d'usage très faible. C'est là que l'élasticité de la fréquentation à l'offre réserve le plus de marge.

Haltes	Activité humaine dans un rayon de 800 m			
	Population		Emploi	
	800 m	Commune	800 m	Commune
Ars-sur-Moselle	2 948	63 %	892	88 %
Metz-Nord	5 946		4 535	
Peltre	1 215	71 %	364	59 %
Woippy	7 242	58 %	2 985	45 %

Données INSEE 2010, SIRENE 2015 – Calculs AGURAM



L'AIRE D'ATTRACTION DES HALTES TER



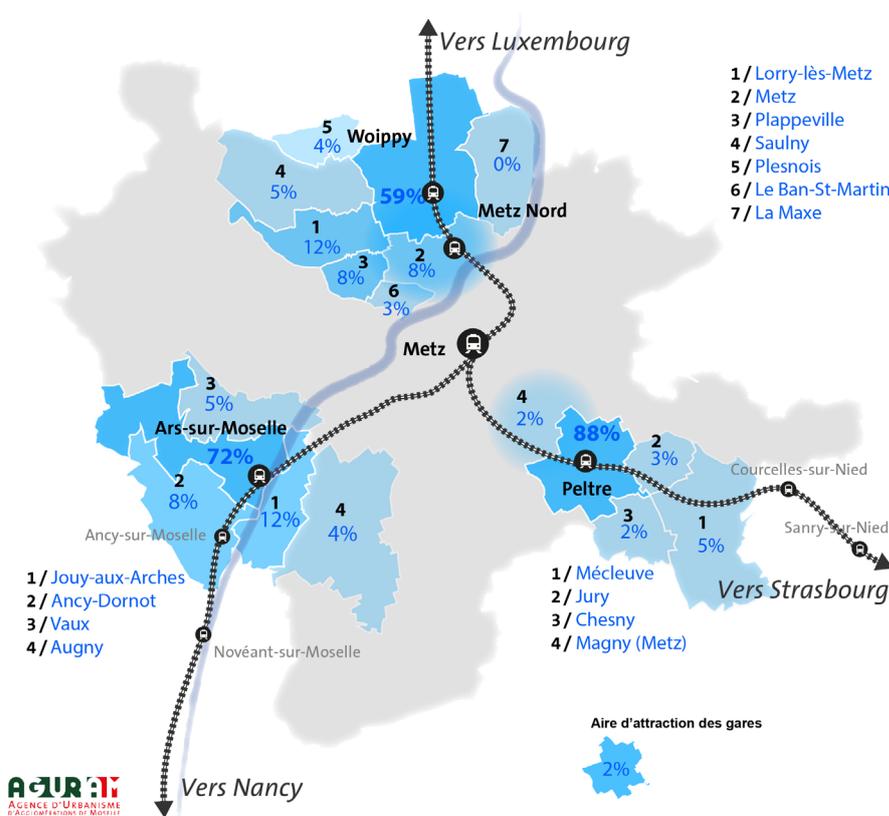
Au-delà du quartier-gare (800 m), l'aire d'attraction correspond au périmètre depuis lequel au moins 80 % des abonnés viennent effectivement pour prendre un TER*.

C'est donc le périmètre sur lequel l'accessibilité à la halte doit être pensée.

2014 : L'AIRE D'ATTRACTION DES HALTES MÉTROPOLITAINES RESTE LIMITÉE

- ◇ Ars-sur-Moselle : 10 500 habitants sur 5 communes, mais la ville concentre 72 % des abonnés
- ◇ Metz-Nord : attraction strictement limitée au quartier
- ◇ Peltre : 10 700 hab. sur 5 communes. 90 % des abonnés résident à Peltre : l'intégration des autres communes est « forcée »
- ◇ Woippy : 8 communes (25 000 habitants) et le nord de Metz. 60 % des abonnés résident à Woippy.

Aire d'attraction des haltes TER de Metz Métropole et poids des communes dans la fréquentation (% des abonnés 2014)



L'IMPACT GÉOGRAPHIQUE DU CADENCEMENT (2016)

- ◇ L'organisation des voiries d'accès et l'évolution de l'offre font que le cadencement devrait impacter Metz-Nord, Woippy et Ars-sur-Moselle.
- ◇ Metz-Nord pourrait étendre son aire vers Le Ban-Saint-Martin et Plappeville, aujourd'hui tournés vers Woippy.
- ◇ ...qui verrait Metz sortir de son aire (8 % des abonnés 2014), mais se renforcerait sur son propre territoire aujourd'hui « partagé » avec Maizières-lès-Metz.
- ◇ L'offre cadencée est équivalente à Ars-sur-Moselle et Ancy-sur-Moselle qui pourrait donc quitter l'aire d'Ars-sur-Moselle.

*L'AGURAM a défini, dans le cadre de l'étude SCoTAM, l'aire d'attraction d'une gare TER comme correspondant à l'ensemble des communes comprises dans le périmètre continu et au rayon le plus court (distance routière réelle entre la tache urbaine et la gare) permettant de cumuler 80 % (≥) des abonnés TER ayant la dite gare comme gare de domicile.





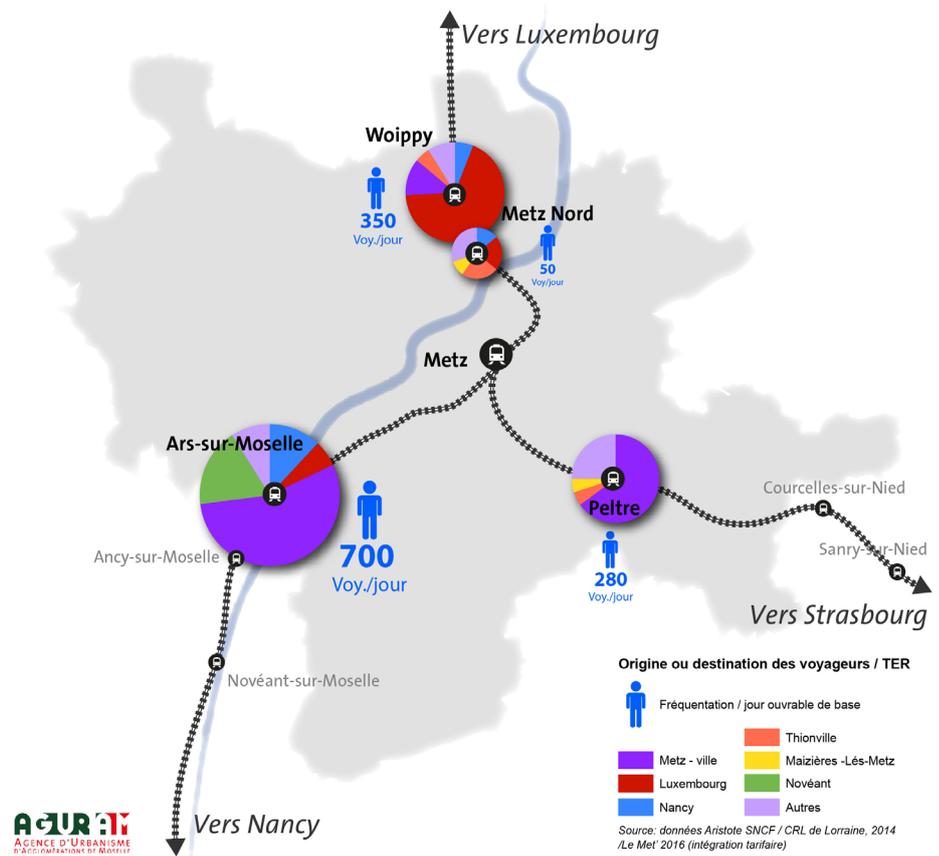
Une fréquentation* très variable selon les haltes, et en partie déconnectée de l'offre : l'accessibilité, l'activité humaine proche et l'aménagement du site ont leur importance.

Origine/destination* (o/d) : Metz-ville domine, (50 %), mais Luxembourg (25 %) tire la croissance dans un contexte de stagnation/baisse de la fréquentation du TER en France et en Lorraine**.

FRÉQUENTATION* DES HALTES : ORIGINES ET DESTINATIONS

- ◇ **Ars-sur-Moselle : 700 voyageurs/jour**
Une halte tournée vers Metz (56 %) et les gares proches (scolaires (17 %), mais déjà 6 % vers le Luxembourg
- ◇ **Metz-Nord : 50 voyageurs/jour**
Des O/D hétéroclites en 2014, mais une probable concentration sur Luxembourg en 2016, sauf si Metz-Nord se renforce comme halte de diffusion (proximité Lycée et Mettis, environ 25 % de fréquentation en diffusion en 2014, 2nd taux le plus fort du SCoTAM).
- ◇ **Peltre : 280 voyageurs/jour**
Metz domine largement (70 %), suivi d'O/D en correspondance, mais pas (encore) Luxembourg (2 %)
- ◇ **Woippy : 350 voyageurs/jour**
Luxembourg domine (67 %) devant Metz (14 %), assez secondaire.

Fréquentation des haltes et origines / destination des voyages*



Attention : ces données ne tiennent pas compte de la forte croissance de la fréquentation sur l'axe Metz-Luxembourg : + 8,7 % en 2015, et encore + 8,2 % les quatre premiers mois 2016 par rapport à 2015.

* Données SNCF (Aristote – FC12k) – Région Grand-Est, 2014 ; TAMM 2016. Données annuelles ramenées à la journée (260 jours ouvrables de base / an)

** En Lorraine, la fréquentation du réseau TER a connu un léger recul en 2013 (-2 %) et 2014 (-1,8 %) avant une légère hausse en 2015 (+0,2 %)





DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT MAL CONNUS, MAIS QUELQUES CONSTATS POSSIBLES

Absence d'information

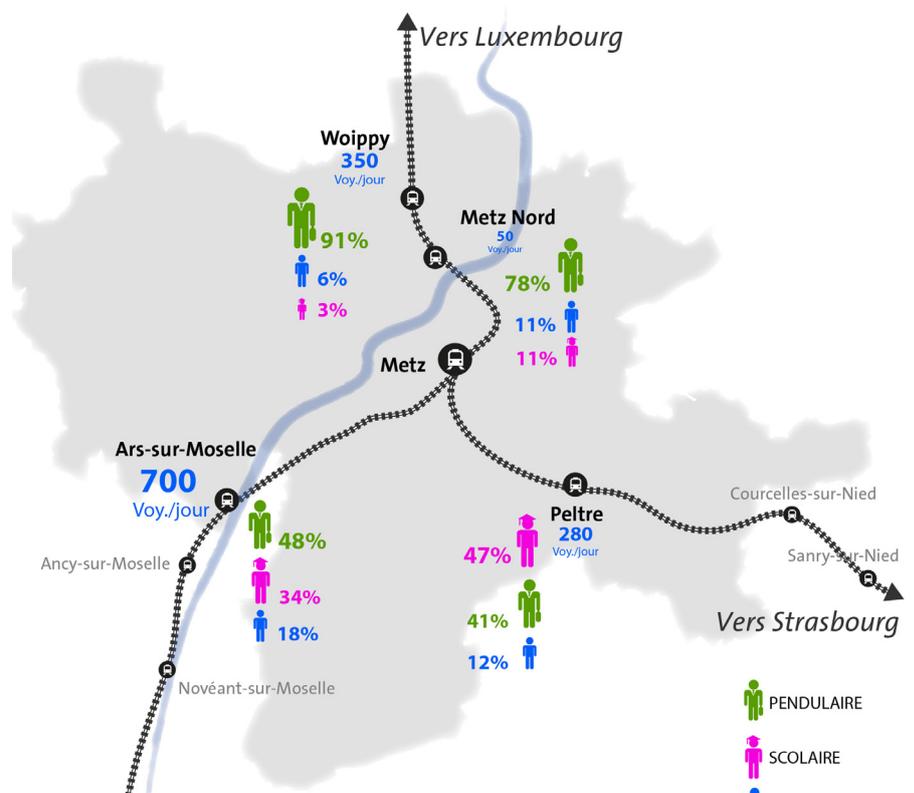
Faute d'enquête, seule la tarification TER* permet d'identifier les motifs de déplacement TER : réguliers scolaires (jusqu'au lycée), réguliers adultes (pendulaires et étudiants hyper dominants) et occasionnels (privés-loisirs dominants).

De fortes disparités*

- ◇ Peltre est une gare plutôt scolaire : 47 % des voyages réalisés avec un abonnement scolaire, mais les pendulaires suivent de près.
- ◇ Metz-Nord et Woippy sont très, voire quasi exclusivement utilisés par les pendulaires. Les destinations indiquent que les étudiants restent secondaires.
- ◇ Ars-sur-Moselle se rapproche de la moyenne observée sur le SCoTAM : dominante de pendulaires et étudiants, avec une (légère) sur représentation des scolaires.

Toutes choses égales pas ailleurs, un faible poids des pendulaires (se traduisant par un fort poids des scolaires) est souvent le symptôme d'une offre et/ou d'un contexte peu adaptés à leurs besoins.

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



* Données SNCF (Aristote – FC12k) – Région Grand-Est, 2014. Les validations de titres Le Met' ne sont pas prises en compte.





UNE FACILITÉ DE STATIONNEMENT INVERSEMENT PROPORTIONNELLE À L'ATTRACTIVITÉ DE L'OFFRE

Accessibilité routière : sous contrainte urbaine

- ◇ Ars-sur-Moselle : desservie par les RD6 et RD11, très fréquentées (10 300 et 12 700 véhicules/jour*). Accessibilité délicate en pointe, notamment depuis la rive droite de la Moselle.
- ◇ Metz-Nord : paradoxe => accessibilité grande échelle simple (quoique peu fluide en pointe) par l'A31, mais plus complexe depuis Devant-les-Ponts, Le Ban-Saint-Martin, etc. du fait de la complexité du réseau viaire et de l'existence de coupures (A31, voies SNCF).
- ◇ Peltre : l'accessibilité locale est bonne, mais Pouilly, Fleury ou Ars-Laquenexy ne sont pas directement accessibles, ce qui, au regard de la faiblesse de l'offre, explique leur exclusion de l'aire d'attraction.
- ◇ Woippy : située sur un axe structurant de la commune, bien connecté au réseau départemental (RD50, 50a, RD51...), reliant les principales communes de l'aire d'attraction.

Stationnement : hétérogène

- ◇ Ars-sur-Moselle : 190 places non-dédiées, occupées au maximum à environ 50 %. Seules environs 45 places sont utilisées par des usagers.
- ◇ Metz-Nord : 47 places suite au réaménagement, occupées à 100 % suite au cadencement, mais "utilisées" à environ 50 % par les usagers d'équipements voisins (lycée, etc.). Vers un probable conflit d'usage ?
- ◇ Peltre : environ 50 places réparties sur deux parcs de chaque côté des voies. Aménagement a minima, voire insuffisant. La commune a présenté un dossier de réaménagement à la Région.
- ◇ Woippy : 50 places mais >100 véhicules présents... Ouverture d'un nouveau parc de 130 places fin 2016. Sera-ce suffisant ? Avant cadencement, au moins 90 places étaient nécessaires pour les seuls usagers ne résidant pas à Woippy...

Performance de l'accès automobile aux haltes TER (2016)

	Accès routiers	Stationnement	
		Quantitatif	Qualitatif
Ars-sur-Moselle	☹️	😊	😊
Metz-Nord	☹️	☹️	😊
Peltre	☹️	😊	☹️
Woippy	😊	☹️	😊

Woippy et Metz-Nord posent une vraie question de capacité du stationnement – et donc de diversification des modalités d'accès – tandis que Peltre nécessite un investissement qualitatif.

* Trafic en moy. journalière annuelle, CD 57, 2015



Ars-sur-Moselle : une importante réserve de capacité très qualitative



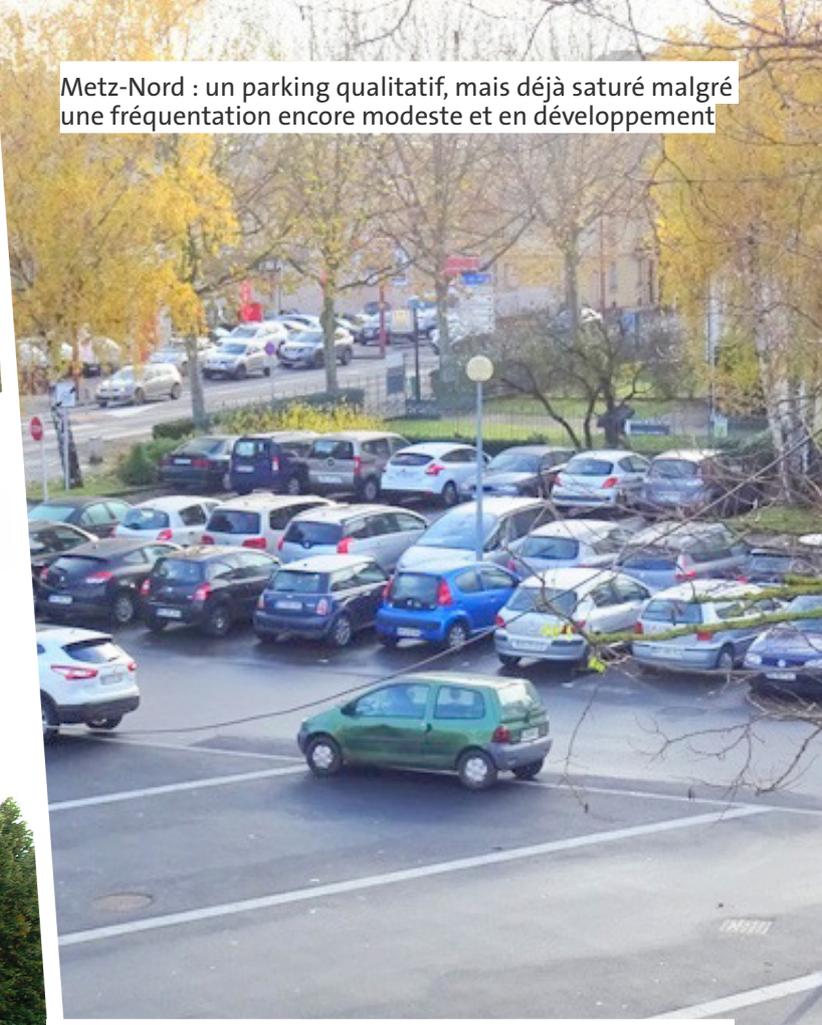
Peltre : le parking est d'une capacité suffisante, mais peu qualitatif. En rose, l'emplacement de l'ancien bâtiment, gare démolie en 1992 par la SNCF



Un nouveau parc a été aménagé fin 2016



Metz-Nord : un parking qualitatif, mais déjà saturé malgré une fréquentation encore modeste et en développement



Woippy : suite au cadencement, la fréquentation de la gare s'est accrue, avec des conséquences sur le stationnement





DES ITINÉRAIRES D'APPROCHE GLOBALEMENT PEU ADAPTÉS AUX MODES ACTIFS, MAIS L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO EST AU RENDEZ-VOUS...

Marche : un environnement souvent très routier

- ◇ Ars-sur-Moselle : la traversée de la RD6 et ses abords présentent la seule vraie difficulté.
- ◇ Metz-Nord : un environnement urbain globalement favorable à la marche et une halte ouverte à 360°.

- ◇ Peltre : des aménagements globalement peu qualitatifs (largeur des trottoirs...) dans un environnement qui reste routier (RD155b) et marqué par un passage à niveau.
- ◇ Woippy : largeur des trottoirs, revêtements, « tourniquet » d'accès... Un environnement et des aménagements encore hostiles à la marche, à part depuis le secteur « Jungling ».

Vélo : une offre de stationnement performante, mais un accès délicat

Seule Peltre n'était pas, en 2016 équipée d'un abri vélos. Ailleurs, des parcs ouverts et sécurisés sont proposés, en nombre pour l'heure suffisant.

- ◇ Ars-sur-Moselle : pas d'aménagement d'approche spécifique, mais les conditions de circulation permettent l'usage du vélo, quoique le pont sur la Moselle (RD11) soit un obstacle.
- ◇ Metz-Nord : halte desservie par des aménagements discontinus, voire, pour l'heure incohérents (car inachevés ?)

- ◇ Peltre : accessible par une piste cyclable depuis Jury, mais il faut franchir le passage à niveau qui n'est pas aménagé. La rue de Gargan (RD155b) est en zone 30, mais le trafic y est intense en pointe.
- ◇ Woippy : les aménagements cyclables permettent un accès plutôt aisé depuis le centre-ville (rues F. Jungling et Mal. Foch.) mais la liaison avec St-Eloy – primordiale car ce quartier est situé à plus de 800 m à pied – n'est pas assurée.

Performance de l'accessibilité aux haltes TER par les modes actifs

	Marche	Vélo	
		Accès routiers	Stationnement
Ars-sur-Moselle	😊	😞	😊
Metz-Nord	😊	😞	😊
Peltre	😞	😞	😞
Woippy	😞	😞	😊

Les modes actifs sont importants, pour ce qui concerne la marche, ou présentent un potentiel considérable pour le vélo. Ils restent trop peu pris en compte à l'échelle du territoire qu'ils permettent de desservir autour des haltes : 800 m à pied, 3 km à vélo.



Ars-sur-Moselle : un parc de stationnement vélo, complet et fonctionnel



Metz-Nord : la bande cyclable de la route de Thionville qui s'interrompt avant la gare. Ne reste qu'à "sauter" un trottoir...



Rue du Nord : un unique balisage, déconnecté des aménagements cyclables



...pour rejoindre une mini bande cyclable, isolat marqué récemment en remplacement de l'ancienne piste



Woippy : à pied ou en vélo, des aménagements de qualité inégale



Peltre : un environnement qui reste très routier





TOUTES LES HALTES SONT ACCESSIBLES PAR LE RÉSEAU LE MET', MAIS AVEC UNE PERFORMANCE TRÈS VARIABLE

- ◇ **Ars-sur-Moselle** : le parcours de la P103, dont l'arrêt est situé à environ 200 m, dessert le seul quartier de la commune qui soit situé à plus de 800 m à pied de la gare. Il limite cependant sa capacité de rabattement hors de la commune d'Ars-sur-Moselle. La desserte couvre l'essentiel de l'offre, mais les temps de correspondances (15-20 minutes) incitent logiquement à poursuivre le parcours en bus (30 minutes). Améliorer l'articulation P103 / TER (horaires, terminus gare, etc.) imposerait de repenser intégralement la desserte le Met' de Gravelotte et Vernéville.
- ◇ **Metz-Nord** : la fréquence de ligne Mettis A (René Cassin) permet toutes les correspondances avec les TER vers/depuis le campus du Saulcy (Luxembourg) et le centre-ville de Metz, mais l'arrêt est loin : environ 300 m. La desserte TC depuis les quartiers directement situés dans l'aire d'attractivité (Devant-les-Pont, Le Ban-Saint-Martin) est par contre peu satisfaisante : seule la ligne 3 (10-12 minutes) passe à proximité (très relative) de la gare aux arrêts Patrotte et Dales, tous deux situés à 700 m (environ 8 ou 9 minutes à pied).
- ◇ **Peltre** : le service le Met' N91 propose une véritable navette gare, desservant le secteur du Val-St-Pierre (soit l'essentiel de l'aire d'attraction) à des horaires coordonnés avec le TER. Quelques freins cependant : quelques services TAD, peu adaptés à un usage quotidien, et, surtout, une offre TER maigre.
- ◇ **Woippy** : l'offre le Met' propose des parcours de rabattements intéressants sur le TER. Aucun service n'est pourtant satisfaisant.
 - ◆ **Paradoxe** : l'arrêt C16 est tout proche de la halte – arrêt Gare de Woippy) mais pour le reste, la connexion n'est pas assurée : fréquence à 22 minutes en pointe avec une faible coordination horaire
 - ◆ **Éloignement** : la ligne L3 assurerait une bonne intermodalité,... si elle ne passait pas si loin de la halte (360 m, à l'arrêt des Saules qui n'identifie pas cet équipement).

Performance de l'accès aux haltes TER par le réseau le Met' (2016)

	Distance arrêt	Complémentarité		
		Parcours	Fréquence	Correspondances
Ars-sur-Moselle				
P103	☹	☹	😊	☹
TIM 78	☹	☹	😊	☹
Metz-Nord				
Mettis A	☹	😊	😊	😊
L3	☹	☹	😊	😊
Peltre				
N91	😊	😊	😊	😊
Woippy				
C16	😊	😊	☹	☹
L3	☹	😊	😊	😊



Ars-sur-Moselle : les arrêts de bus le Met' sont situés au bout de la rue Pasteur, à environ 200 m. Ils ne desservent donc pas directement la halte, même si le cheminement est confortable



Peltre : en l'attente du réaménagement prévu du parking de la halte par la commune, qui sera complété d'un arrêt accessible aux PMR tout proche, l'équipement est temporaire



Metz-Nord: l'arrêt Mettis René Cassin est accessible par une rampe (sur chaque quai), mais reste loin (environ 300 m)



Woippy : l'arrêt de la C16 est proche de la gare, mais l'équipement est sommaire (attente sur la piste cyclable ?) alors que les temps d'attente peuvent atteindre 20 minutes.... L'arrêt L3 (Saules) est pour sa part lointain (360 m)



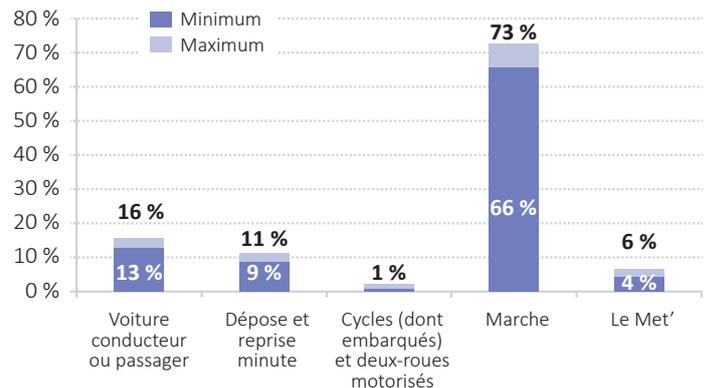
INTERMODALITÉ : QUELLES PRATIQUES ?



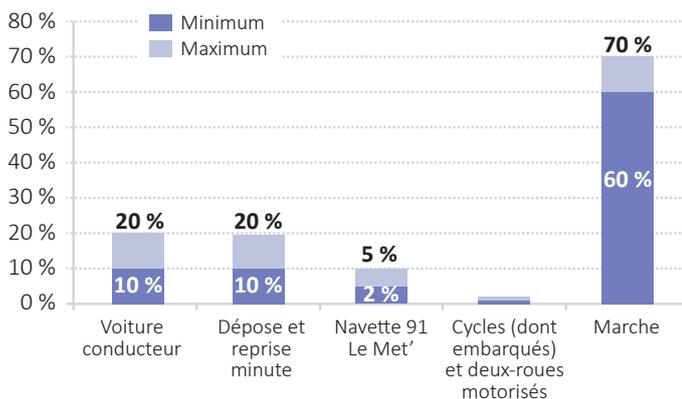
EN L'ABSENCE D'ENQUÊTE, UNE ÉVALUATION « À DIRE D'EXPERT »

- ◇ Ars-sur-Moselle : sur la base d'une enquête de stationnement (AGURAM) réalisée par ailleurs, et d'hypothèse basée sur l'observation (pas de vélos parqués, TC éloignés, etc.), il semblerait que la marche domine largement.
- ◇ Metz-Nord : la configuration du site et la proximité de nombreux générateurs influençant la fréquentation du parking, il n'est pas possible de produire d'estimation. Notons l'absence de vélo dans les parcs.

Évaluation à dire d'expert des parts modales de rabattement, diffusion en gare d'Ars-sur-Moselle



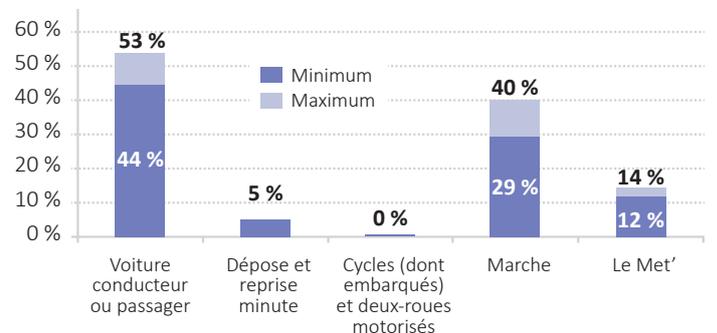
Idem pour Peltre



- ◇ Peltre : le nombre de voitures stationnées, la prépondérance des abonnés peltrois, l'absence de stationnement vélo, la part importante des scolaires en diffusion (à pied) ou rabattement (marche et dépose) laissent penser que la marche domine aujourd'hui. Il est impossible d'évaluer la part des usagers validant à bord de la N91 en situation d'intermodalité avec le TER...

- ◇ Woippy : le nombre important de voitures stationnées, les validations C16 à l'arrêt Gare (mais quid de la L3 ?) l'absence de vélo, le relatif isolement de la gare par rapport aux quartiers résidentiels, (etc.) amènent à considérer que la voiture est le principal mode de rabattement / diffusion, devant la marche.

...et Woippy



Réaliser des enquêtes pour améliorer les conditions d'accès aux haltes et élargir la pénétration du TER dans la mobilité métropolitaine, un impératif ?





DES HALTES TRÈS DIFFÉRENTES À TOUS ÉGARDS, ET EN NOMBRE TROP RESTREINT POUR PROPOSER DES CATÉGORIES, MAIS QUELQUES CONSTATS S'IMPOSENT...

- ◇ Ars-sur-Moselle : une halte suburbaine « efficiente », mais la croissance de l'usage viendra de la proximité, une part modale du TER à renforcer.
- ◇ Metz-Nord : une renaissance et un rôle de diffuseur le Met' vers Metz (Le Saulcy, etc.) à valoriser. Attention à maintenir l'attractivité (aménagement SNCF inachevés, vandalisme récurrent, « incivilités », etc.).
- ◇ Peltre : un déficit d'offre pour réellement valoriser l'outil, pourtant objet de projets d'aménagements.
- ◇ Woippy : un fort développement de la demande et de la fréquentation probable, mais une accessibilité à faciliter.

	TER			AIRE D'ATTRACTION			INTERMODALITÉ ET ACCESSIBILITÉ			
	Offre 2017 (trains / JOB)*	Fréquentation (voy. / JOB)*		O/ D (voyages)	Intensité urbaine quartier gare	Nombre de communes	Population	Voiture	Modes actifs	le Met'
		2014	2016>							
Ars-sur-Moselle	39	700	→	Metz	●	5	10 500	😊	😊	😞
Metz-Nord	46	50	↗	Lux. / Metz	●	1	-	😞	😊	😞
Peltre	13	280	→	Metz	●	5	10 700	😞	😞	😊
Woippy	46	350	↗	Lux.	●	7	25 00	😊	😞	😞

QUELQUES CONSTATS TRANSVERSES

... qui interrogent sur la posture de Metz Métropole, future partie prenante directe de la gouvernance des haltes TER

- ◇ Le TER, un périmètre encore peu investi (responsabilité des seules communes jusqu'en décembre 2017)
- ◇ Une prise en compte de l'offre TER à valoriser pour des déplacements internes à Metz Métropole ?
- ◇ Quelle posture aux côtés de la Région Grand-Est pour accroître l'attractivité de l'offre TER, en particulier à Peltre ?
- ◇ Information papier / Internet, plans, etc. L'offre TER est intégrée au « système transport » de Metz Métropole, mais des progrès sont possibles en collaboration avec la Région, l'exploitant est en lien avec le réseau Met'.
- ◇ Le Met' : des rabattements peu optimisés, une offre complémentaire ou concurrente du TER.
- ◇ Vélo : une desserte très inégale (une question traitée par le Schéma Directeur Cyclable, mais la question du stationnement échappe encore à Metz Métropole).
- ◇ Stationnement automobile : une question complexe, à gérer par une bonne accessibilité multimodale.
- ◇ Une volonté d'optimiser certaines haltes (comme les P+R, etc.) fonction de l'offre.

À DÉBATTRE

Quelle doctrine de Metz Métropole vis-à-vis des haltes, du TER et du rôle qu'elle souhaite voir le ferroviaire jouer dans la desserte de la métropole ?

* JOB : jour ouvrable de base – mardi ou jeudi en théorie, mais si la fréquentation varie selon les jours de semaine, l'offre TER est stable



Pour des informations plus détaillées sur le diagnostic et les pistes d'action imaginées, se référer aux livrets produits par l'AGURAM pour chaque halte du SCoTAM, ainsi qu'à la synthèse "Valoriser et (re)composer les espaces autour des gares du SCoTAM".

Ils sont disponibles ici :

www.aguram.org/etudes-productions/planification/scot/valoriser-et-re-composer-les-espaces-gare

Et ici :

www.scotam.fr/fr/espaces-gares



Retrouvez toutes nos études sur www.aguram.org

Directeur de la publication : Patricia GOUT

Étude réalisée par : Fabien SORIA, fsoria@aguram.org

Conception graphique et cartographique : AGURAM

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

Crédits photos : AGURAM, Région Grand Est

Date de parution : février 2018

AGURAM
AGENCE D'URBANISME
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

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