OFFRE FERROVIAIRE,

INTERMODALITÉ ET POTENTIALITÉS D'AMÉNAGEMENT

DES HALTES/GARES DU SUD54

AVRIL 2017



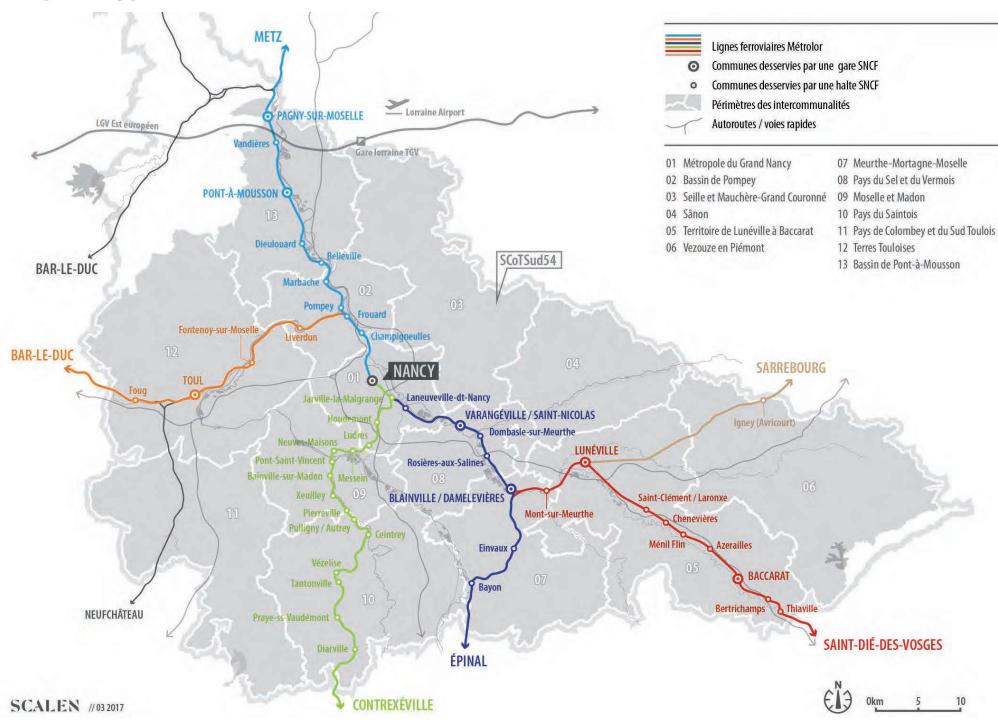


SOMMAIRE

AVANT PROPOS	р3	BRANCHE SUD-EST (direction Epinal)	p125
		Bayon	p127
GLOSSAIRE	р6	Einvaux	p131
GEOSSAINE	ро	Blainville-Damelevières	p135
		Rosières-aux-Salines	p139
		Dombasle-sur-Meurthe	p143
		Varangéville / Saint-Nicolas	p147
BRANCHE NORD	р7	Laneuveville	p151
Pargny-sur-Moselle	p9		
Vandières	p13		
Pont-à-Mousson	p17		
Dieulouard	p21	BRANCHE SUD-EST (direction Saint-Dié)	p155
Belleville	p23	Thiaville	p157
Marbache	p27	Bertrichamps	p161
Pompey	p31	Baccarat	p165
Frouard	p35	Azerailles	p169
Champigneulles	p39	Ménil-Flin	p173
champigheanes	pos	Chenevières	p177
		Saint-Clément / Laronxe	p181
		Lunéville	p185
		Mont-sur-Meurthe	p189
BRANCHE OUEST	p45		·
Foug	p47		
Toul	p51		
Fontenoy-sur-Moselle	p55	BRANCHE EST (direction Sarrebourg)	p193
Liverdun	p59	Igney-Avricourt	p195
		3 ,	P
BRANCHE SUD	p63		
Diarville	p65		
Praye-sous-Vaudémont	p69		
Tantonville	p73		
Vézelise	p77		
Ceintrey	p81		
Pulligny-Autrey	p85		
Pierreville	p89		
Xeuilley	p93		
Bainville-sur-Madon	p97		
Pont-Saint-Vincent	p101		
Neuves-Maisons	p105		
Messein	p109		
Ludres	p113		
Houdemont	p117		
Jarville-la-Malgrange	p121		

Potentialités d'aménagement des haltes-gares

PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE



AVANT-PROPOS

Le SCoT conduit depuis longtemps une réflexion sur les mobilités et les transports : en sollicitant SCALEN pour une exploitation de l'Enquête Ménages Déplacements à l'échelle du Sud Meurthe-et-Moselle, en affirmant sa volonté de mettre en place des contrats d'axes ferroviaires et via l'étude « renforcement de la coopération entre les autorités organisatrices des transports et de la mobilité dans le Sud54 » réalisée par SCALEN et le bureau d'études Mensia.

Dans la continuité de ces travaux, le SCoT Sud54 a confié à SCALEN une actualisation/extension de l'étude SCALEN-Systra de 2011 « Potentialités d'aménagement des haltes-gares ». Cette étude avait pour objectif de réfléchir à l'optimisation du réseau ferré pour renforcer la desserte du bassin de vie nancéien en transports en commun. Le volet réalisé par SCALEN visait à évaluer le potentiel des « quartiers gare « et d'en identifier les enjeux d'aménagement à long terme. Le SCoT souhaite que SCALEN étende l'actualisation de cette étude à l'ensemble des haltes/gares du Sud54.

La présente étude comprend pour chaque halte/gare :

- Un schéma de la halte/gare par rapport au territoire, avec des chiffres actualisés concernant la population et la desserte ferroviaire
- Une carte de synthèse présentant le diagnostic fonctionnel du site. Cette carte à pour objet d'analyser dans un rayon de 500m environ le stationnement, le rabattement des réseaux routier et de transports collectifs, le potentiel foncier et les éventuels projets...
- Un tableau AFOM présentant les Atouts, Faiblesses, Opportunités et Menaces que présente la halte/gare
- Des photographies présentant l'état de la halte/gare et de ses alentours

Un texte d'analyse complète les portraits des halte /

gares, il est nourri d'éléments d'observation de terrain, d'exploitation de données ainsi que d'entretiens avec les représentants des intercommunalités concernées.

Ces entretiens ont été menés avec les EPCI comprenant des haltes/gares, en présence du Syndicat Mixte du SCoT. Ils ont notamment permis de connaître les projets et les besoins des territoires, ainsi que leurs attentes visà-vis de leurs haltes/gares et de leur desserte ferroviaire.

La présentation des haltes/gares est organisée par branche ferroviaire :

- Branche Nord, de Champigneulles à Pagny-sur-Moselle
- Branche Ouest, de Liverdun à Foug
- Branche Sud, de Jarville-la-Malgrange à Diarville

La branche Sud-Est est divisée en trois sous-parties :

- Branche Sud-Est de Laneuveville-devant-Nancy à Bayon
- Branche Sud-Est de Mont-sur-Meurthe à Thiaville-sur-Meurthe
- Branche Est, qui ne comporte que la halte d'Igney-Avricourt

Sources des données et méthodologie concernant les chiffres :

Le nombre d'arrêts de TER par jour dans une halte/gare est donné toutes lignes et tous sens confondus, selon les horaires SNCF valables du 11 décembre 2016 au 15 juillet 2017. Les trains comptés sont ceux circulant tous les jours du lundi au vendredi. Pour chaque halte/gare, un train est considéré comme « en heure de pointe vers Nancy » si son départ en direction de Nancy se fait entre 6h00 et 9h00.

Le nombre de montants et descendants par jour est une estimation de la fréquentation des haltes/gares (tous

trains confondus, source: open data SNCF) ramenée au nombre de jours travaillés par an, donc divisé par 220. Pour les 12 haltes/gares concernées par les tarifications Stan et MixCités, les données sont issues de comptages réalisés par Kisio Services. Il s'agit d'une moyenne des montées et descentes en halte/gare du lundi au vendre-di, hors vacances scolaires. Pour l'année 2016, ce comptage a été réalisé en janvier, soit avant l'augmentation générale de service mise en place en avril 2016 avec le cadencement du réseau TER Métrolor.

Les temps de trajet en train vers Nancy sont les plus rapides qui existent (dans le cas d'une halte desservie par des trains express et omnibus, on retient le temps du train express). Les coûts en train sont ceux d'un abonnement annuel mensualisé après réduction de 50 % par l'employeur. Les temps et coûts de trajet en voiture sont calculés de la halte/gare à la gare de Nancy sur le site Mappy, selon les paramètres par défaut (voiture moyenne, Sans Plomb 98 à 1,45 €/L, sans conditions de trafic).

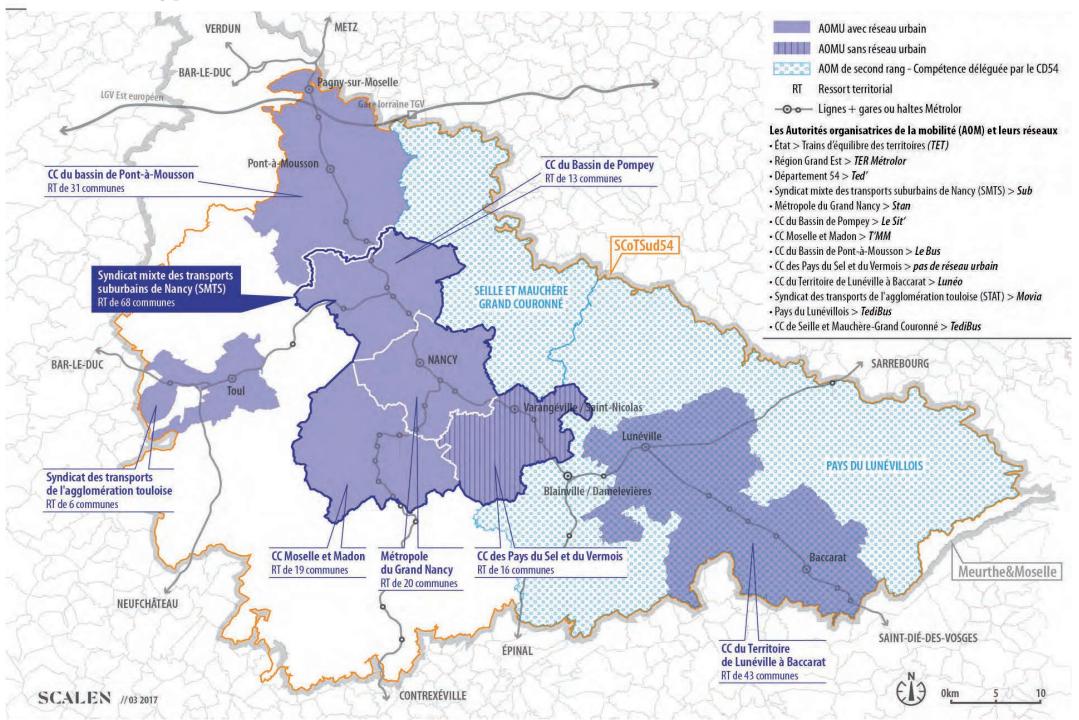
Les données concernant les réseaux urbains sont celles disponibles en mars 2017.

Les données socio-économiques sont issues du recensement 2013 de l'INSEE. L'estimation du nombre d'habitants à 500 m et à 1000 m des haltes/gares est une estimation de SCALEN basée sur la taille des logements à ces distances des haltes/gares en 2013.

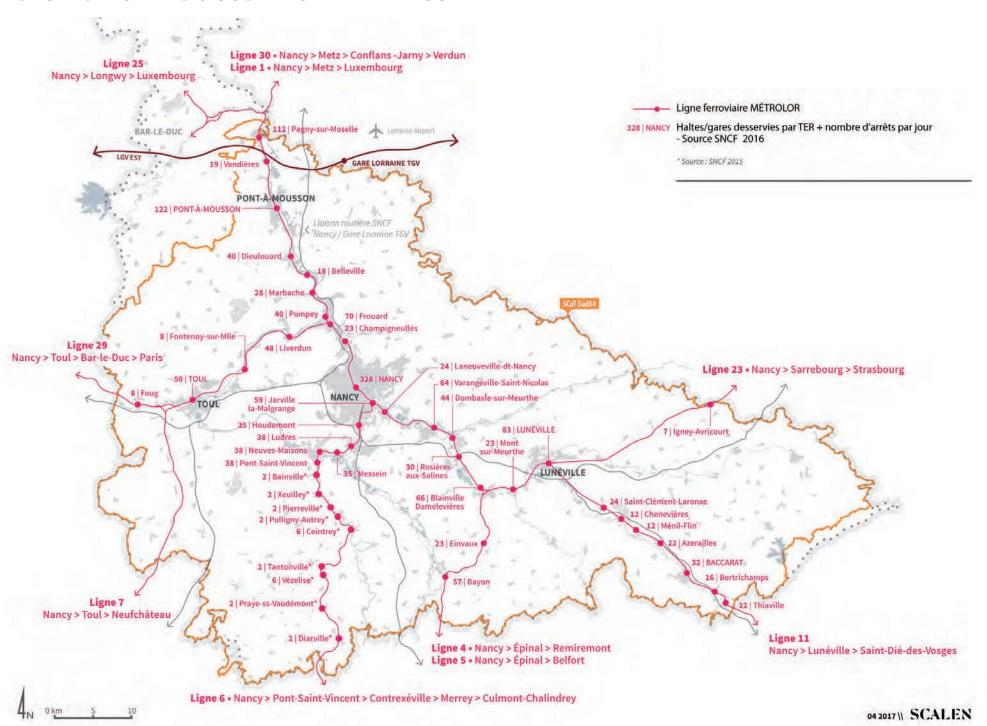
Toutes les photographies ont été prises par SCALEN entre le 14 février et le 8 mars 2017.

Les photos aériennes utilisées comme support au diagnostic fonctionnel sont issues de la BD ORTHO® IGN 2016.

TER ET INTERMODALITE



OFFRE DES LIGNES TER DU SUD MEURTHE-ET-MOSELLE



GLOSSAIRE

AFOM: Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces Modes actifs/modes doux : marche à pied et vélo BV: Bâtiment Voyageur Movia: réseau urbain de la CC Terres Touloises BVN: Bassin de Vie de Nancy PDIE: Plan de Déplacements Inter-Entreprises CCBP: Communauté de Communes du Bassin de PEM: Pôle d'Échanges Multimodal Pompey PL: Poids Lourds CCBPAM: Communauté de Communes du Bassin de PMR: Personnes à Mobilité Réduite Pont-à-Mousson P+R: Parking-Relais CCMM: Communauté de Communes Moselle et Madon SCoT: Schéma de Cohérence Territoriale CC3M: Communauté de Communes Meurthe-Mor-SIT: Service Intercommunal de Transport, réseau urtagne-Moselle bain de la CC du Bassin de Pompey CCPSV: Communauté de Communes du Pays du Sel et SMTS: Syndicat Mixte des Transports Suburbains de du Vermois Nancy CCTLB: Communauté de Communes du Territoire de SNCF: Société Nationale des Chemins de Fer Lunéville à Baccarat STAN: Service de Transport de l'Agglomération Nan-CCTT: Communauté de Communes Terres Touloises céienne CCVP: Communauté de Communes Vezouze en Pié-SUB: bus suburbains de Nancy (réseau du SMTS) mont Sud54: Sud Meurthe-et-Moselle CD: Conseil Départemental TC: Transport en Commun EPCI: Établissement Public de Coopération Intercom-TCSP: Transport en Commun en Site Propre munal TAD: Transport À la Demande INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques TED': Transport En Département, réseau interurbain du CD de Meurthe-et-Moselle Le Bus: réseau urbain de la CC du Bassin de Pont-à-Mousson Tedibus: TAD du réseau TED' Lunéo: réseau urbain de la CC du Territoire de Luné-

TER: Train Express Régional

Moselle et Madon

T'MM: Transport en Moselle et Madon, réseau de la CC

VP: Véhicule Particulier ZA: Zone d'Activités ZAC : Zone d'Aménagement Concerté ZI: Zone Industrielle ZNIEFF: Zone Naturelle Intérêt Faunistique et Floristique

MGN: Métropole du Grand Nancy

ville à Baccarat



Pagny-sur-Moselle



GARE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°1 (Nancy>Metz)
- N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont)

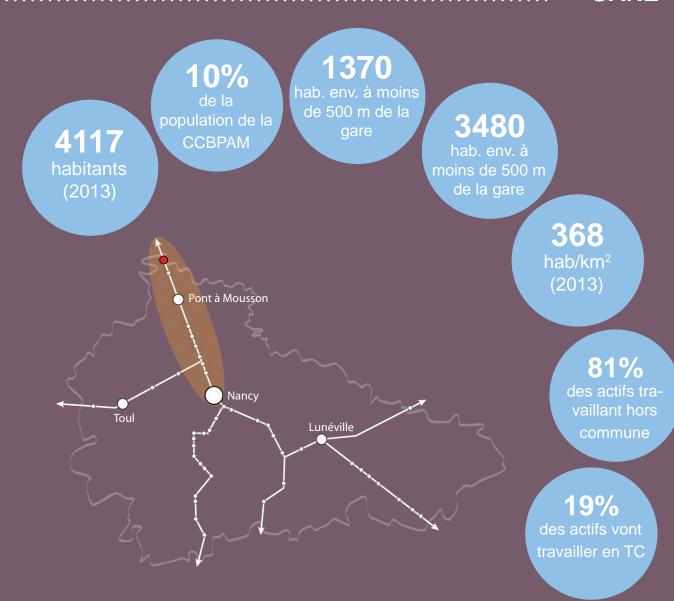
Desserte: express / omnibus

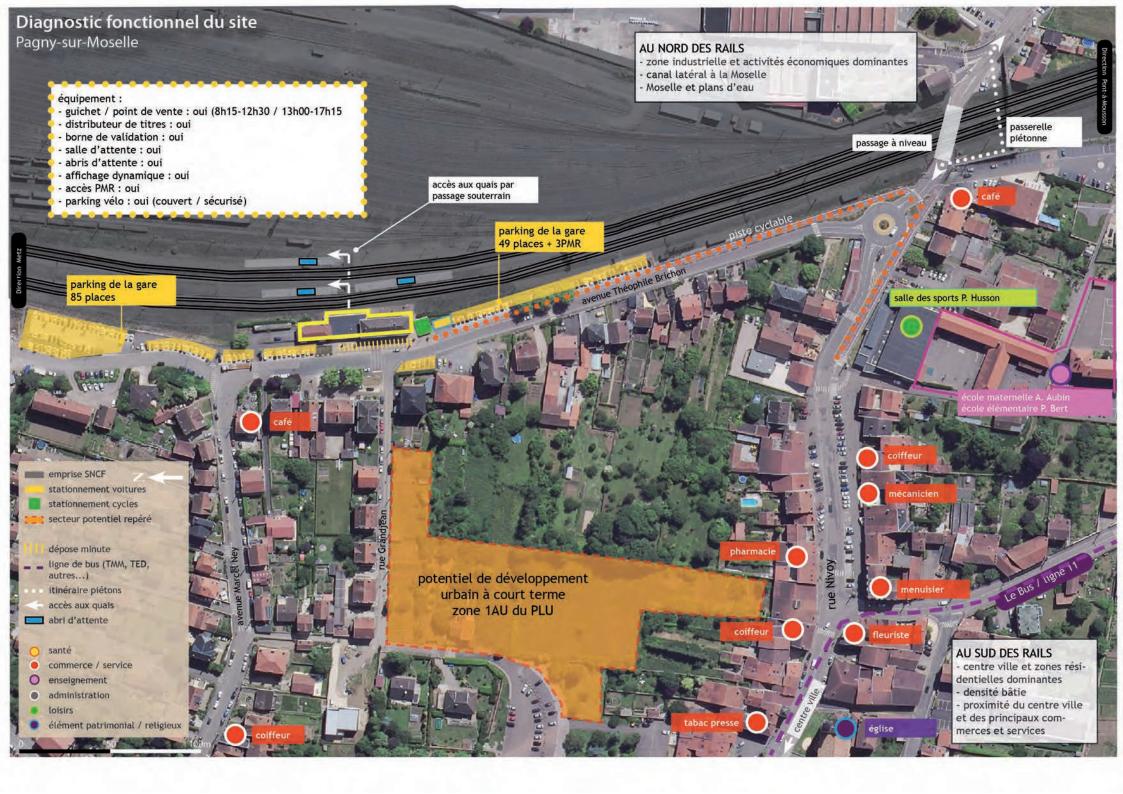
112 arrêts (A/R par jour) de TER BAYON dont 13 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz): 52 arrêts
- Ligne N°1 (Metz>Nancy): 52 arrêts
- Ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont) : 3 arrêts
- Ligne N°4 (Remiremont>Épinal>Nancy) : 5 arrêts

1 564 montants et descendants par jour (2015)

1 586 montants et descendants par jour (2014)





Pagny-sur-Moselle, bourg centre urbain, est la commune la plus au Nord de la Communauté de Communes du Bassin de Pont-à-Mousson. Elle se situe à 38 km au Nord de Nancy.

Le bourg, établi en étoile, comprend principalement le village ancien et dense en L, ceinturé de toute part par d'importantes zones pavillonnaires.

Le tissu urbain comprend l'ensemble des zones urbanisées massées à l'Est de la voie ferrée et une zone industrielle reportée à l'Ouest de cette même voie et du complexe ferroviaire.

La liaison routière entre les secteurs Est et Ouest se fait en 2 points de franchissement des voies : le passage à niveau protégé rue Jules Ferry (340 m au Sud), le pont du chemin de la Maladrerie (900 m au Sud).

Quant aux piétons, la passerelle existant au niveau de la rue Jules Ferry est partiellement condamnée car son état ne permet pas un usage totalement sécurisé.

La visibilité de la gare est bonne compte tenu de sa localisation à l'interface du centre-ville et de la vaste emprise des terrains de la SNCF. En outre, la gare est bien connectée avec l'ensemble du réseau viaire puisque desservie par l'avenue T. Brichon. Néanmoins, compte tenu de l'importance du site SNCF et du vaste fuseau de voie, la gare reste essentiellement tournée vers la partie Sud de la ville.

La gare renvoie une bonne image, en effet, ses abords ont récemment fait l'objet d'une requalification urbaine qui a permis de résorber le parking sauvage et de redessiner la rue avec, notamment, la création de places pour les PMR et d'un parking vélo couvert.

OFFRE FERROVIAIRE

Ancienne gare frontière, la ville de Pagny-sur-Moselle a encore une forte identité cheminote. De nombreux

employés de la SNCF y résident et y travaillent, notamment dans le nouveau bâtiment de commande centralisée de la ligne Nancy-Metz, mis en service en 2015, qui emploie plus de 250 personnes. Une zone d'emploi importante se trouve à proximité directe de la gare

Cela explique, en partie au moins, que Pagny-sur-Moselle soit la deuxième gare de la Communauté de Communes du Bassin de Pont-à-Mousson après Pontà-Mousson en terme de nombre de voyageurs (près de 1 600/jour), et la première en terme de part des actifs occupés se rendant au travail en transports collectifs (19 %).

Tous les TER de la ligne N°1 (Nancy>Metz) s'arrêtent à Pagny-sur-Moselle. Certains trains de la ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont) reliant Épinal à Nancy sont prolongés jusqu'à Metz et s'arrêtent également en gare de Pagny-sur-Moselle. Les trains qui la desservent sont des services, express, mixtes ou omnibus. Cela représente 112 arrêts par jour, allers et retours confondus.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (25 min contre 49 min) et de budget de transport (35,15 €/mois contre 206 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Aucune ligne régulière Ted ne dessert Pagny-sur-Moselle.

La ligne 11 du réseau urbain Le Bus dessert la commune mais pas la gare. Cette desserte est de plus peu performante, avec seulement 4 allers-retours par jour vers Pont-à-Mousson via Vandières et Norroy-lès-Pont-à-Mousson.

Un espace pour arrêt de bus est cependant aménagé devant la gare.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès à la gare pour les voitures se fait par le Nord, le centre et l'Ouest via l'avenue Marcel Ney et par le Sud via l'avenue Théophile Brichon.

La gare est jalonnée par le Sud mais pas par le Nord. Le stationnement des véhicules est facilité par la présence de près de 140 places sur les deux parkings et dans le quartier à proximité de la gare.

Une aire de taxis et un dépose-minute se trouvent juste devant le bâtiment voyageurs.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Les itinéraires cyclables vers la gare ne sont pas continus, en particulier, une voie réalisée en 2016 le long de l'avenue Théophile Brichon permet de relier la gare et le centre-ville. En outre, certaines rues à faible trafic automobile permettent de se rendre facilement à la gare à pied depuis le centre-ville, mais des véhicules sont souvent stationnés sur les trottoirs.

Il existe un parc de stationnement sécurisé pour les vélos à proximité immédiate du bâtiment voyageurs. Le projet de la véloroute Charles le Téméraire devrait permettre de relier la gare depuis le centre du village en évitant le trafic automobile.

11

ATOUTS

Très bonne desserte ferroviaire, gare très fréquentée Services et équipements de qualité

Aménagement récent et qualitatif des abords de la gare

Centre-ville proche et facile d'accès, présentant de nombreux commerces et services Zone d'emploi à proximité

Création d'une liaison cyclable vers le centre-ville



Pas de rabattement bus Mauvais jalonnement automobile au Nord Isolement du secteur urbain Nord par manque de liaisons physiques Passerelle piétonne hors service

OPPORTUNITÉS

Proximité de la future véloroute Charles le Téméraire Potentiel de développement urbain à proximité Développement de l'intermodalité avec le réseau Le Bus

MENACES

Difficultés pour relier les quartiers plus récents et moins denses à la gare Saturation du parking ?











12

Vandières



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°1 (Nancy>Metz)

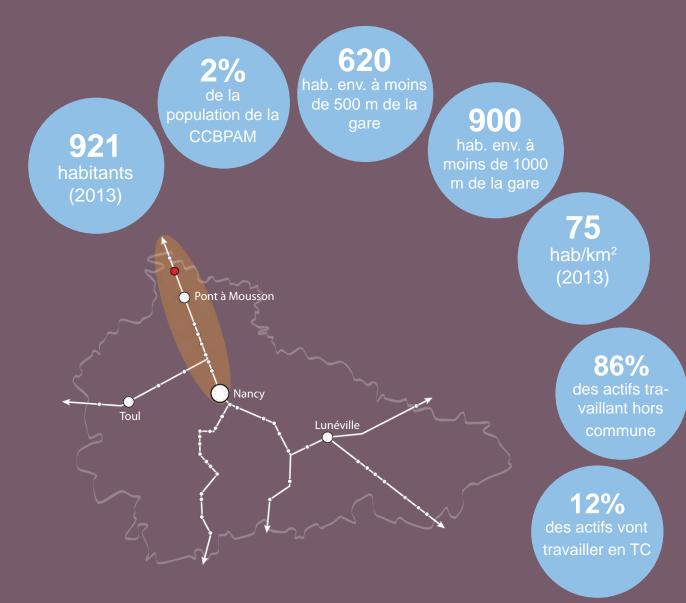
Desserte: omnibus

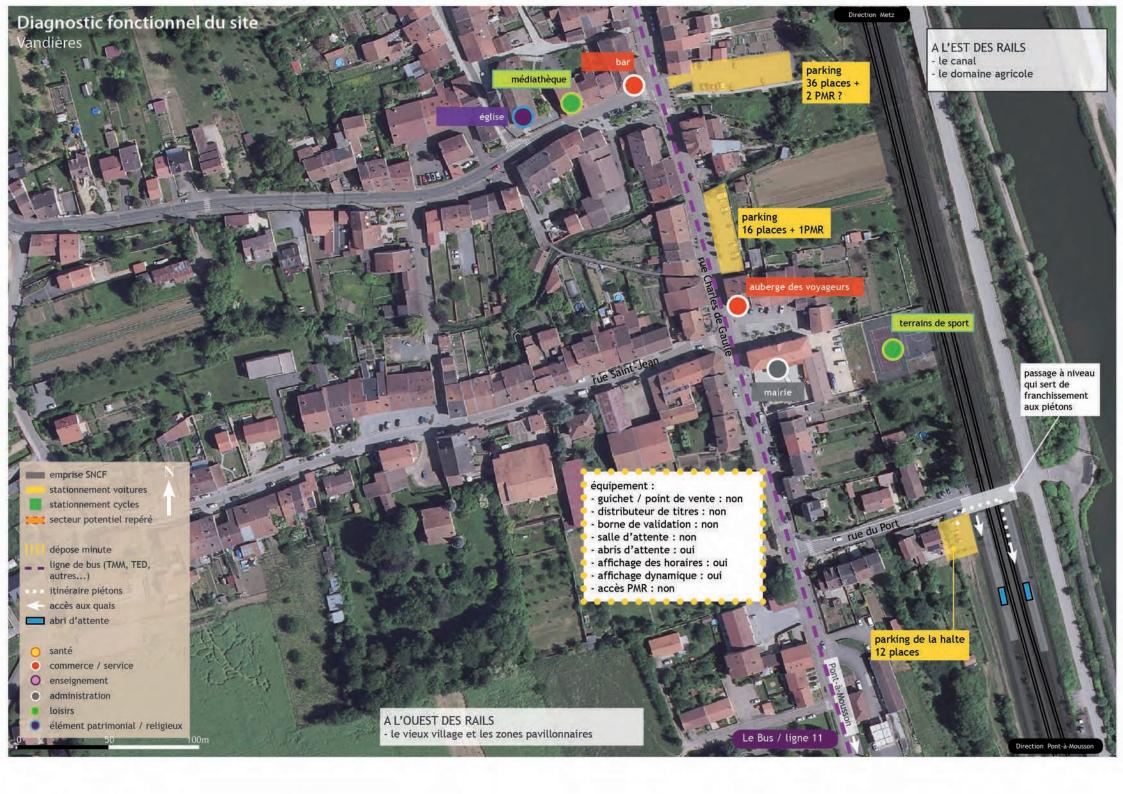
19 arrêts de TER (A/R par jour) dont 2 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz) : 10 arrêts - Ligne N°1 (Metz>Nancy) : 9 arrêts

34 montants et descendants par jour en 2015

45 montants et descendants par jour en 2014





Vandières est une petite commune rurale qui se trouve à 35 km au Nord de Nancy et sur le territoire de la Communauté de Communes du Bassin de Pont-à-Mousson.

Le tissu urbain comprend le village ancien dense et compact sur lequel sont venus se greffer des extensions pavillonnaires établies de façon très linéaire le long de la rue de a Libération (à l'Ouest) et de la rue Charles de Gaulle (D.952) vers le Sud.

Mise en service en 1879, la halte est implantée sur la frange Est du village, en frange de zones bâties et à l'arrière des derniers terrains bâtis de la rue du Port. Elle présente néanmoins une situation relativement centrale par rapport à la configuration du village dont l'essentiel de l'habitat se trouve dans un rayon de 500 m de l'équipement ferroviaire.

La visibilité de la halte, qui n'a plus de bâtiment voyageurs, est plutôt moyenne compte tenu de son implantation en marge du village, du manque d'indication pour la trouver et de l'absence de bâtiments pour l'identifier.

La halte renvoie une image neutre. Les abords sont sobres, mais assez bien entretenus grâce à travaux très récents. Le niveau d'équipement et les conditions d'attente des usagers limitées sont spartiates (2 abris) .

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

Vandières est la commune sur laquelle se situe le projet de gare d'interconnexion TER-TGV entre la LGV Est et la ligne TER Nancy-Metz, mais elle accueille déjà aujourd'hui une halte ferroviaire de desserte locale.

La halte de Vandières est desservie par les TER de la ligne N°1 (Nancy>Metz). Seuls les services omnibus s'y arrêtent, cela représente 19 arrêts (allers/retours) par jour, allers et retours confondus.

Environ 34 voyageurs par jour montent dans un train à la halte de Vandières.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (34 min contre 44 min) et de budget de transport (32,90 €/mois contre 190 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Aucune ligne régulière Ted ne dessert Vandières. La ligne 11 du réseau urbain Le Bus dessert la commune mais pas la halte. Cette desserte est de plus peu performante, avec seulement 4 allers-retours par jour vers Pont-à-Mousson via Norroy-lès-Pont-à-Mousson. Une branche de la ligne 11 permet de desservir Villers-sous-Prény en transport à la demande.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès à la halte en automobile se fait par le Nord et le Sud via la rue Charles de Gaulle (D.952), il est également possible d'emprunter la rue du Port (qui mène à la société Holcim Granulats) pour éviter de traverser le centre du village, mais cela nécessite d'emprunter le passage à niveau pour se stationner sur le parking (une dizaine de places).

L'accès Ouest se fait par la rue Abbé Mamias (D.89). La halte n'est pas jalonnée depuis la route.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Globalement, les trottoirs sont assez larges à Vandières, les cheminements piétons depuis le centre du village sont sécurisés. En revanche, il n'existe pas d'itinéraires cyclables.

Le projet de la véloroute Charles le Téméraire devrait

permettre de relier la gare aux communes voisines en évitant le trafic automobile.

15

ATOUTS

Halte facilement accessible à pied depuis le village

FAIBLESSES

Halte mal indiquée Pas d'itinéraires cyclables ni de stationnement vélo

OPPORTUNITÉS

Développer une connexion avec la ligne 11 du réseau Le Bus, notamment pour les habitants de Villers-sous-Prény

Anticiper la véloroute Charles le Téméraire et la connecter avec des itinéraires cyclables dans le village

MENACES

Déplacement éventuel de la gare en cas de réalisation du projet de gare d'interconnexion









Potentialités d'aménagement des haltes-gares

Pont-à-Mousson



GARE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°1 (Nancy>Metz)
- N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont)
- N°25 (Nancy >Longwy>Luxembourg)

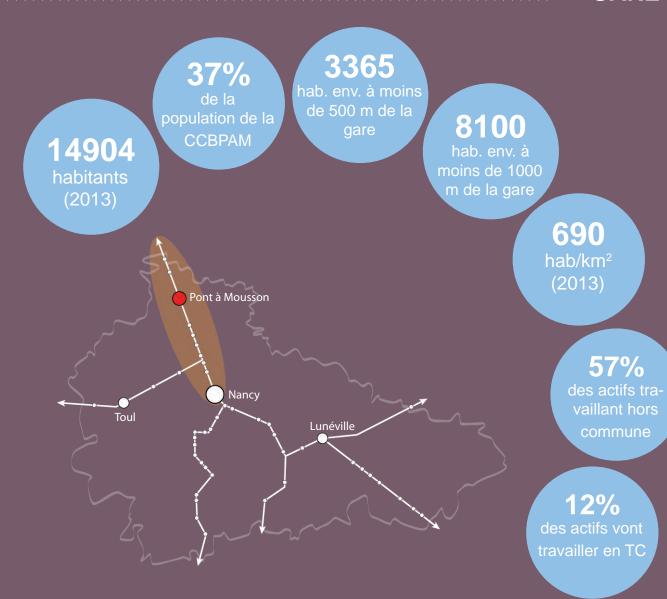
Desserte: express / omnibus

122 arrêts de TER (A/R par jour) dont 15 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz): 52 arrêts
- Ligne N°1 (Metz>Nancy): 52 arrêts
- Ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont): 3 arrêts
- Ligne N°4 (Remiremont>Épinal>Nancy) : 5 arrêts
- Ligne N°25 (Nancy>Longwy>Luxembourg) : 5 arrêts
- Ligne N°25 (Luxembourg>Longwy>Nancy) : 5 arrêts

4 453 montants et descendants par jour en 2015

4644 montants et descendants par jour en 2014





Pont-à-Mousson, avec plus de 15 000 habitants, est la commune la plus peuplée de la Communauté de Communes du Bassin de Pont-à-Mousson. Agglomération relais, elle se trouve à 28 km au Nord de Nancy.

Ouverte en 1850 et localisée en coeur de ville, la gare est bien insérée dans le tissu urbain puisque située dans le prolongement du linéaire commercial du centre ancien qui concentre les activités commerçantes.

Bien que tournée vers le Nord et le centre ville, la gare reste largement ouverte sur le reste du territoire et, en particulier, sur les quartiers Ouest Mussipontains grâce au pont de la gare qui constitue l'axe majeur de déplacement de la ville et qui se trouve doublé d'une passerelle piétonne.

La visibilité de la gare est bonne car située en marge des principales zones urbanisées et notamment du centre-ville. De plus, sa situation à la croisée des voies principales irriguant PAM centre; et sa position à côté du pont de la gare lui sont favorables. Le bâtiment voyageur fait face à la traditionnelle place de la gare (place Thiers) avec un premier parking et des établissements de proximité (café, restaurant, banque...).

Enfin, la gare renvoie une bonne image générale. Le site est accueillant puisqu'il a fait l'objet récemment d'un aménagement global visant à créer un parvis et définir de vastes deux parking agrémentés de bornes de recharges, de déposes minutes...

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

TTous les TER de la ligne N°1 (Nancy>Metz) s'arrêtent à Pont-à-Mousson, qu'ils soient express, mixtes ou omnibus. Certains trains de la ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont) reliant Épinal à Nancy sont prolongés jusqu'à Metz et s'arrêtent également à Pont-à-Mousson. De même, certains trains de la ligne N°25 (Nancy>Longwy>Luxembourg) s'arrêtent à Pont-à-Mousson. Cela représente en tout 122 arrêts par jour, allers et retours confondus, soit la desserte la plus importante de Meurthe-et-Moselle après Nancy. C'est également la deuxième gare la plus fréquentée avec environ 4 500 voyageurs par jour qui y transitent.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (18 min contre 32 min) et de budget de transport (28,40 €/mois contre 151 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Les lignes Ted R330 et R370 desservent Pont-à-Mousson mais pas sa gare. En revanche, toutes les lignes du réseau Le Bus s'arrêtent au nouveau pôle d'échange multimodal de la gare de Pont-à-Mousson. Ces lignes permettent de rejoindre la gare depuis toutes les communes de la Communauté de Communes du Bassin de Pont-à-Mousson.

La navette Grand Bleu permet de se rendre à la base nautique lors de la période estivale.

Les lignes 4 et 5 du Tedibus du Chardon Lorrain desservent la gare.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

Un grand parking de 450 places a été construit lors de la mise en place du pôle d'échange multimodal de Pont-à-Mousson.

Pour s'y rendre depuis l'Ouest (Montauville, Maidières), il faut emprunter la D.958 (Avenue du Général Eisenhower puis Avenue Patton), par le nord (depuis Vandières et Norroy-lès-Pont-à-Mousson), il faut emprunter la D.952 (Avenue du Général de Gaulle), et par le Sud (depuis Blénod- lès-Pont-à-Mousson) la D.675 (Avenue

Victor Claude puis Avenue Camille Cavallier). Il faut ensuite emprunter le pont traversant la voie ferrée.

Depuis la rive droite de la Moselle, il faut prendre l'Avenue du Général Leclerc (D.657) lorsque l'on vient du nord (Lesménils, sortie 28 de l'A.31 puis D.910) et l'Avenue des États-Unis lorsque l'on vient du Sud (via l'A.313 ou la sortie 27 de l'A.31). Il faut ensuite obligatoirement traverser le pont Gellot et le centre-ville.

La gare n'est pas toujours bien indiquée.

Un espace réservé au stationnement et à l'attente des taxis existe devant la gare.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

La plupart des grands axes sont dotés d'aménagements cyclables : les avenues du Général Leclerc, des États-Unis, de Champagne et du Général de Gaulle. Il existe cependant des discontinuités importantes entre ces différentes voies et notamment entre les deux rives. Le projet de véloroute Charles le Téméraire devrait proposer des itinéraires cyclables complémentaires sécurisés et agréables permettant de se rendre à la gare.

Il existe deux abris à vélos en gare de Pont-à-Mousson, dont un sécurisé.

Par ailleurs, Pont-à-Mousson dispose d'un réseau de passages, sentiers et chemins piétons permettant de se déplacer à pied en évitant la circulation automobile. Ces cheminements, qui permettent de se rendre à la gare depuis l'Ouest de la commune, ne sont pas souvent jalonnés mais pourraient constituer une alternative intéressante aux déplacements en voiture s'ils étaient mis en valeur.

ATOUTS

Excellente offre ferroviaire, gare très fréquentée Pôle d'échange multimodal performant Pôle d'échange local très bien connecté au centre ville, à proximité du linéaire commercial

FAIBLESSES

Itinéraires modes actifs présentant des discontinuités Itinéraires automobiles pas toujours bien indiqués Gratuité du parking génère une sur-fréquentation et des conflits d'usages avec les véhicules de la clientèle venant faire ses courses

OPPORTUNITÉS

Connexion des itinéraires cyclables à la vélo-route Charles le Téméraire Jalonnement des itinéraires piétons

MENACES

Taille du parking attirant de nombreux véhicules chaque jour, ce qui peut créer des encombrements sur les grands axes















Dieulouard



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°1 (Nancy>Metz)
- N°4 (Nancy>Epinal>Remiremont)

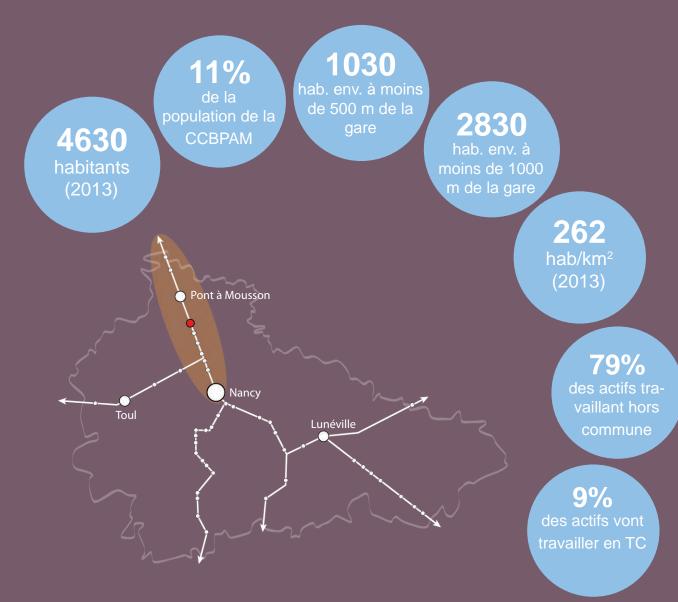
Desserte: omnibus

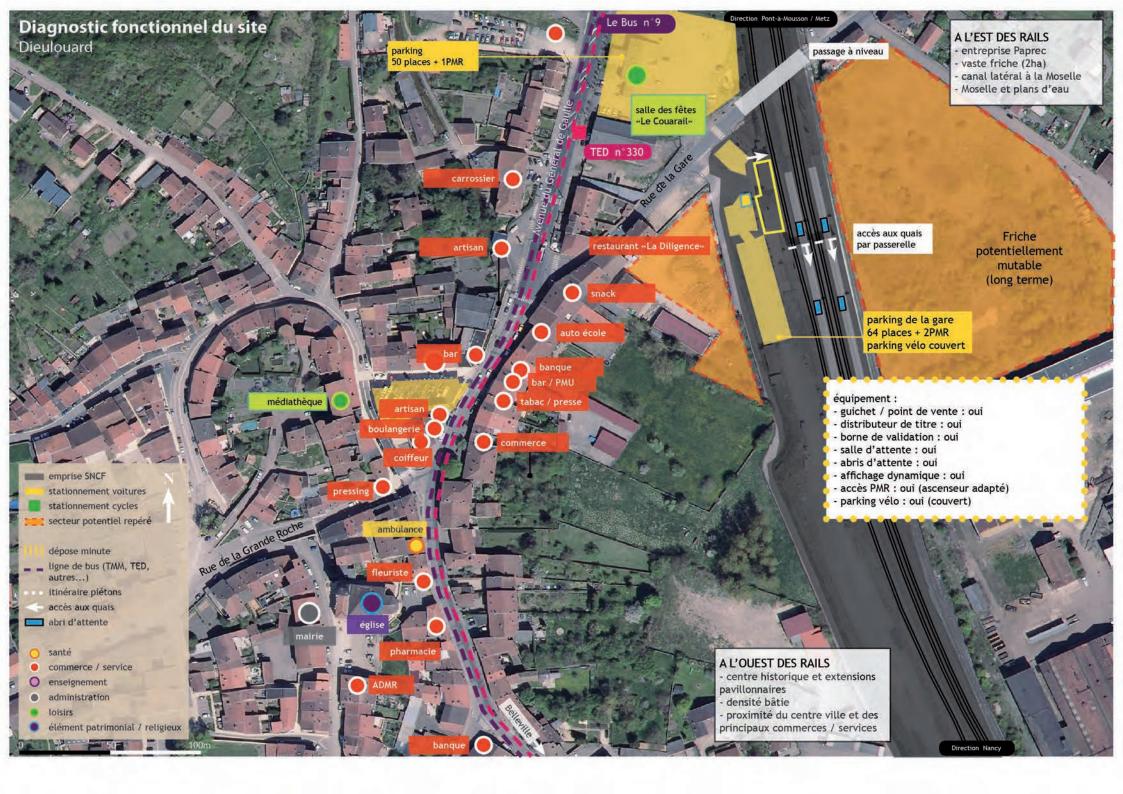
40 arrêts de TER (A/R par jour) dont 5 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz): 19 arrêts
- Ligne N°1 (Metz>Nancy): 19 arrêts
- Ligne N°4 (Nancy>Epinal>Remiremont): 0 arrêt
- Ligne N°4 (Remiremont>Epinal>Nancy): 2 arrêts

521 montants et descendants par jour en 2015

539 montants et descendants par jour en 2014





Dieulouard, bourg centre urbain, se trouve au Sud de la Communauté de Communes du Bassin de Pont-à-Mousson. Elle est située à 21 km au Nord de Nancy.

Le village ancien, très dense, s'est établi en étoile autour de l'ancien château. Par la suite, l'habitat individuel s'est développé le long des différentes rues et sous forme de tâches pavillonnaires vers l'Ouest et le Sud principalement.

La halte, créée en 1852, est implantée en frange de ville à proximité du centre ancien qui concentre les activités commerçantes, mais elle reste éloignée des principaux secteurs d'habitat. Les quelques habitations situées au Nord des voies sont directement desservies par le passage à niveau situé à côté de la gare.

La visibilité de la halte est moyenne compte tenu de sa localisation dans une rue secondaire; elle n'est pas directement perçue depuis l'avenue du Général de Gaulle, mais le parcours est jalonné depuis cette voie principale. En outre, elle est connectée directement au principal axe de desserte de la ville, la D.657 empruntée par les lignes de TC.

La halte renvoie une image plutôt positive. Les abords côté de l'ancien bâtiment sont bien entretenus : barrières et abri d'attente sont en bon état et les quais traités en dur restent propres. Les abords (parking, dépose minute) ont été réaménagés à l'occasion de travaux très récents.

La proximité du parking de la salle des fêtes permet à un nombre important de véhicules (50 places + 1PMR) de se garer sur place.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu. Néanmoins, deux friches à proximité (dont 2 ha en amont de l'entreprise Paprec) du site pourraient représenter un potentiel en matière de densification et contribué à un usage plus intense de la halte.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Dieulouard est desservie par les TER de la ligne N°1 (Nancy>Metz). Certains trains de la ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont) reliant Épinal à Nancy sont prolongés vers Metz et s'arrêtent également à Dieulouard. Seuls les services omnibus s'arrêtent à Dieulouard, cela représente 40 arrêts par jour, allers et retours confondus.

Environ 521 voyageurs par jour montent dans un train à la halte de Dieulouard.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (21 min contre 30 min) et de budget de transport (23,05 €/mois contre 116 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Les lignes Ted R330 et la ligne 9 du réseau Le Bus desservent la commune de Dieulouard mais pas directement la halte.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès à la halte depuis le village se fait par la D.657 (avenue du Général de Gaulle) et la rue de la Gare. Par le Sud, emprunter la rue des Trois Maisons permet d'éviter de traverser le centre-ville.

L'accès par l'Ouest se fait en traversant le vieux Dieulouard par la D.10 (route de Villers, rue de la Chavée, puis rue de la Grande Roche).

La D.10 permet également de relier les communes de la rive droite de la Moselle (Bezaumont, Ville-au-Val, Landremont, etc.) à la halte de Dieulouard en empruntant le pont au Nord de la ville.

Un parking de 65 places avec deux places PMR permet de stationner devant la halte.

Le parking de la salle des fêtes, en face de la halte, per-

met de stationner près de 100 véhicules supplémentaires, mais cela génère des conflits d'usages lorsque des manifestations sont organisées dans cette salle. La halte n'est pas jalonnée depuis la D.657 ni depuis la D.10. Elle est par contre bien visible depuis la D.10 (à l'Est de la D.657).

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Aucune indication piéton ni cycliste ne jalonne la halte. Les trottoirs sont assez étroits et il n'existe pas d'itinéraire cyclable permettant de se rendre à la halte.

Aucun abri à vélo sécurisé n'est installé à proximité.

23

ATOUTS

Une halte à proximité de la ville

Une offre ferroviaire conséquente et une fréquentation assez importante

Un parking capacitaire permettant le rabattement de véhicules venant du sud, du nord, de l'est et de l'ouest

FAIBLESSES

Pas d'itinéraires modes actifs Pas de jalonnement un parking à vélo sans arceaux

OPPORTUNITÉS

Développer le jalonnement pour tous les modes Permettre une intermodalité efficace entre les communes environnantes et la halte de Dieulouard grâce à la ligne 9 du réseau Le Bus

MENACES

Difficultés pour relier les quartiers les plus éloignés Conflits d'usages entre les parkings de la halte et de la salle des fêtes













HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°1 (Nancy>Metz)

Desserte: express

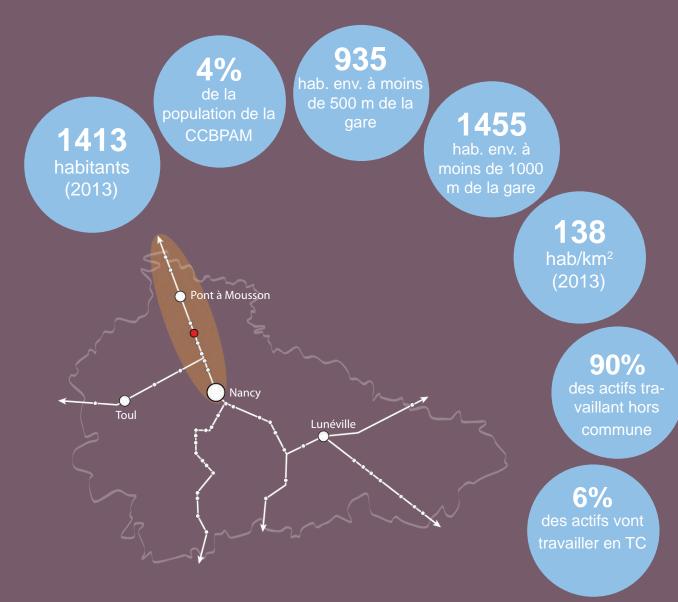
18 arrêts de TER (A/R par jour) dont 2 en heure de pointe vers Nancy

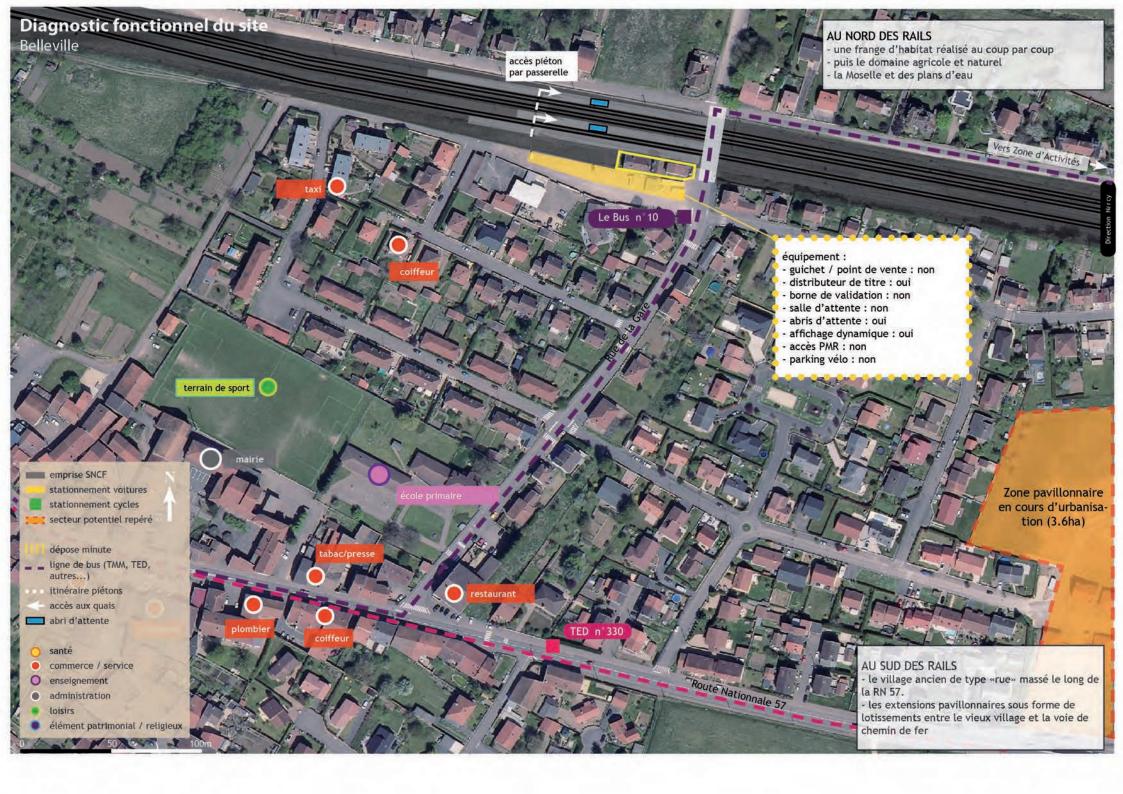
- Ligne N°1 (Nancy>Metz) : 9 arrêts - Ligne N°1 (Metz>Nancy) : 9 arrêts

- Lighe N T (Met2>Nancy): 9 arrets

134 montants et descendants par jour en 2015

150 montants et descendants par jour en 2014





Belleville est un bourg de proximité qui se trouve à 17 km au Nord de Nancy et en limite Sud du territoire de la Communauté de Communes du Bassin de Pont-à-Mousson.

Le village ancien a été construit tout en longueur de part et d'autre de la D.657. Par la suite des extensions pavillonnaires sont venues épaissir le tissu urbain via tout un réseau de petites rues perpendiculaires à la voie principale et qui ont pris place le long des rues d'Autrey et de la Chalade et du chemin du Rouau.

La halte est implantée en limite Nord de zones bâties et à l'arrière des derniers terrains bâtis de la rue de la gare, mais situation relativement centrale par rapport à la configuration du village. L'accessibilité par la voiture et les piétons est donc correcte. La visibilité de la gare est donc assez bonne compte tenu de son implantation.

De plus, la halte est bien desservie par la rue de la halte qui est un bon moyen de jalonnement ; la présence du passage à niveau permet la liaison vers les bâtiments d'activité implantés le long de la rue Prosper Cabirol (entre d'affaires Anabela, Michel Logistique, CMI Maintenance Est).

La halte renvoie une image plutôt neutre. Ses abords et, en particulier, l'espace de stationnement mériteraient d'être réaménagés pour être rendus plus praticables et avenants. De même, l'ancien bâtiment voyageur mériterait un rafraîchissement pour être rendu plus «accueillant».

L'espace de stationnement est limité à 8 places ; ses abords sont sommairement aménagés car il s'agit d'une simple halte. Le niveau de confort des usagers en attente est de faible qualité (pas d'abris contre le vent notamment).

La halte ne fait pas l'objet de projet connu. Le développement de la commune est plutôt limité, mais la principale zone de développement se situe à quelques 300 m de la halte à l'Est du village (rue Louis Pasteur).

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Belleville est desservie par les TER de la ligne N°1 (Nancy>Metz). Seuls les services omnibus s'y arrêtent, cela représente 18 arrêts par jour, allers et retours confondus..

Environ 134 voyageurs par jour montent dans un train à la halte de Belleville.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (17 min contre 25 min) et de budget de transport (19,80 €/mois contre 96 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La ligne régulière Ted R330 dessert Belleville mais ne s'arrête pas à la halte.

La ligne 10 du réseau Le Bus propose une connexion avec la halte de Belleville mais les horaires ne permettent pas une intermodalité performante.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès à la halte depuis le village se fait par la D657 et la Rue de la Gare. Depuis la rive droite de la Moselle, il faut emprunter la D40 (Avenue de la Moselle) et le pont de la D40B. La Rue de Millery permet alors de rejoindre directement la halte.

Le parking non stabilisé permet de stationner une quarantaine de véhicules.

La halte n'est pas jalonnée depuis la D657

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Les trottoirs sont plutôt larges à Belleville, mais il n'existe pas d'itinéraires cyclables.

Aucun abri à vélos sécurisé n'est présent près de la halte.

27

ATOUTS

Halte proche du centre de la commune Espace de stationnement important Niveau d'aménagement plutôt correct

FAIBLESSES

Parking non stabilisé Pas d'itinéraires modes actifs Pas de jalonnement

OPPORTUNITÉS

Adapter les horaires de la ligne Le Bus 10 pour proposer une meilleure intermodalité avec le TER Aménager une structure d'attente couverte qui abrite mieux

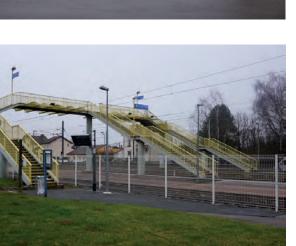
Aménager et organiser de l'espace devant la gare pour en faire un parking clairement identifié

MENACES

Une halte qui pourrait pâtir de la concurrence des haltes de Dieulouard et de la CCBP











Potentialités d'aménagement des haltes-gares

Marbache

HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

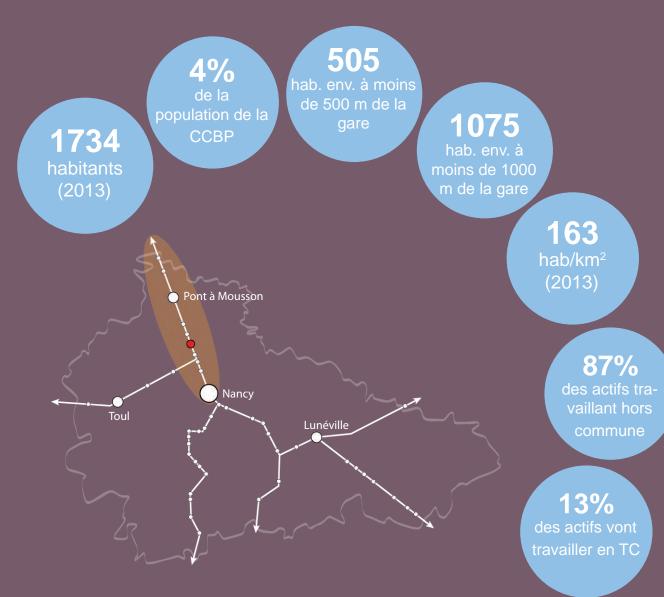
- N°1 (Nancy>Metz)
- N°4 (Nancy>Epinal>Remiremont)

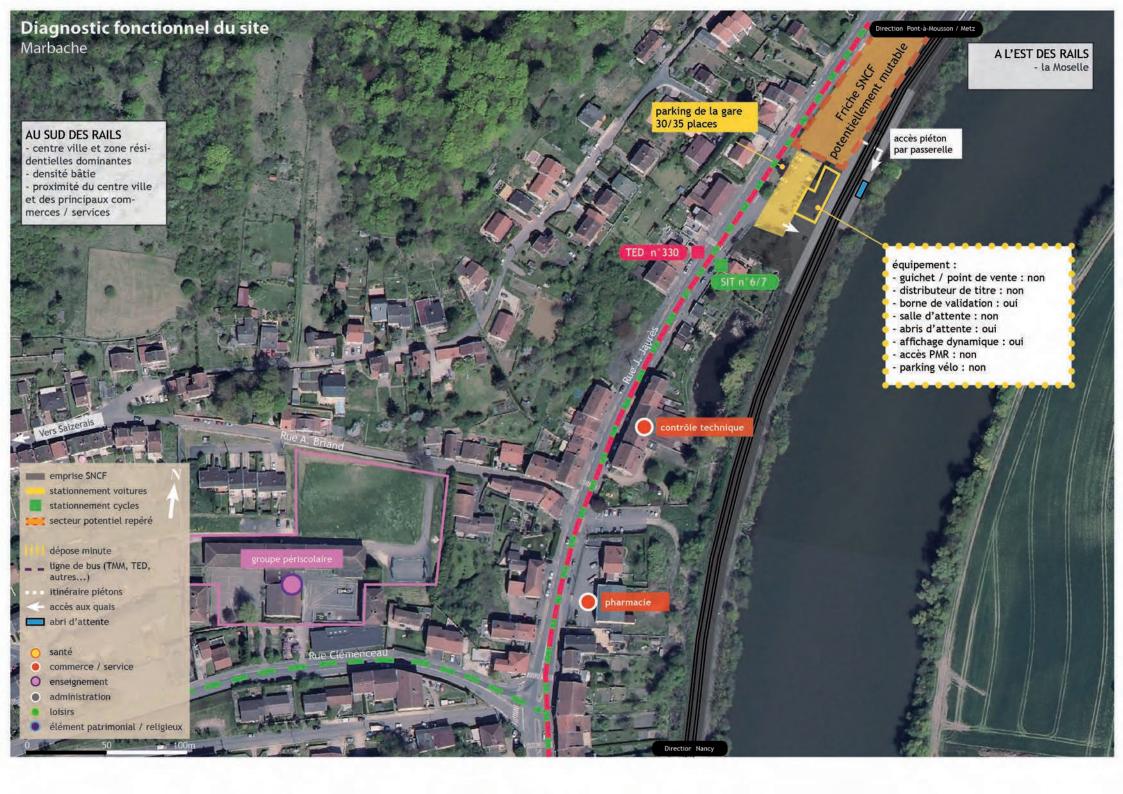
Desserte: omnibus

28 arrêts de TER (A/R par jour) dont 5 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz): 13 arrêts
- Ligne N°1 (Metz>Nancy) : 13 arrêts
- Ligne N°4 (Nancy>Epinal>Remiremont): 0 arrêt
- Ligne N°4 (Remiremont>Epinal>Nancy): 2 arrêts

153 montants et descendants par jour en 2016 **182** montants et descendants par jour en 2014





Marbache, gros bourg rural, est l'une des communes la plus au Nord de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey. Elle se situe à 15 km au Nord de Nancy.

Le bourg, établi en T, comprend principalement le village ancien et dense établi tout en longueur dans un vallon perpendiculaire à la vallée de la Moselle (D.907 en direction de Saizerais) et des extensions pavillonnaires construites au pied du coteau et le long de la D.657, axe de liaison Nord-Sud de la vallée de la Meurthe.

La halte présente une implantation un peu particulière car si elle se trouve au bord de la D.657 axe de desserte hautement fréquenté de la vallée, elle reste à l'écart du centre bourg et des ses équipements.

Cette situation en sortie de commune et la configuration spécifique du village selon 3 longues branches génèrent une accessibilité en grande partie tributaire de la voiture ou des Transports Collectifs.

La visibilité de la halte est bien assurée de par son implantation en bordure de la D.657 et de la présence de plusieurs bâtiments.

Avec un centre ville à près de 700 m de distance et l'absence de commerces ou de services aux abords immédiats de la halte, le lieu ne génère pas d'animation.

Le développement de la commune est plutôt limité le long de la vallée de la Moselle relativement étroite ; il s'agira essentiellement de constructions ponctuelles. Seule une friche SNCF au Nord de la gare permettrait de dégager du foncier supplémentaire intéressant.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

Pour l'essentiel, les zones de développement se concentrent le long du vallon, dans le Faubourg Saint Nicolas et en direction de Saizerais, secteurs plutôt éloignés de la halte.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Marbache est desservie par les TER de la ligne N°1 (Nancy>Metz). Certains trains de la ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont) reliant Épinal à Nancy sont prolongés vers Metz et s'arrêtent également à Marbache. Seuls les services omnibus s'arrêtent à Marbache, cela représente 28 arrêts par jour, allers et retours confondus.

Suite au cadencement d'avril 2016, les horaires de train à Marbache ne correspondaient plus aux horaires de travail et d'études à Nancy. Un accord a été négocié avec la SNCF et la Région pour rétablir un arrêt le matin à 7h19, avec une arrivée à Nancy à 7h32. Le soir, deux arrêts ont été rétablis à 17h28 et à 19h28, avec une arrivée à Marbache respectivement à 17h42 et 19h42.

Environ 153 voyageurs par jour montent dans un train à la halte de Marbache.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (13 min contre 27 min) et de budget de transport (19,50 €/mois contre 104 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Plusieurs lignes de bus desservent la halte de Marbache, notamment la ligne Ted R330 venant de Pont-à-Mousson.

La ligne 7 du réseau Le Sit permet de se rendre à la halte de Marbache depuis Saizerais. L'horaire du bus permet d'arriver à la halte pour prendre le TER de 7h19 en direction de Nancy (arrivée à 7h25).

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès se fait uniquement par la rue Jean Jaurès (D.657). Un petit parking permet de stationner une trentaine de véhicules. Un projet d'extension pourrait permettre aux véhicules de ne plus se garer sur la route, faute de place. Un terrain SNCF à proximité pourrait être racheté pour ce agrandissement.

Depuis le centre du village, il faut emprunter la Rue Clémenceau (D.907) et tourner à gauche vers la D.657. La halte se trouve à la sortie du village.

La halte est bien jalonnée et bien visible depuis la route.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il existe un itinéraire cyclable sur la D657 à Marbache, ce qui permet de se rendre en vélo à la halte de façon sécurisée. Cet itinéraire est cependant non continu puisqu'il s'interrompt entre la rue de la brasserie et la D907. Depuis l'Ouest de la commune, il n'existe pas d'itinéraire cyclable.

Globalement, les trottoirs sont étroits et accueillent beaucoup de véhicules en stationnement, ce qui entrave les circulations piétonnes.

La halte n'accueille pas d'abri à vélos sécurisé.

ATOUTS

ATOUTS
Une halte bien visible
Une intermodalité efficace avec les bus

FAIBLESSES

Halte éloignée du centre de la commune Discontinuité des itinéraires modes actifs

OPPORTUNITÉS

Sécuriser l'accès à la halte pour encourager l'usage du train

Réfléchir au de devenir du potentiel foncier RFF qui jouxte la gare (0.6ha minimum)

Aménager l'espace devant la gare pour en faire un parking clairement identifié

MENACES

Une halte qui pourrait pâtir de la densité des points d'arrêts ferroviaires de la CCBP











Pompey



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°1 (Nancy>Metz)
- N°4 (Nancy>Epinal>Remiremont)

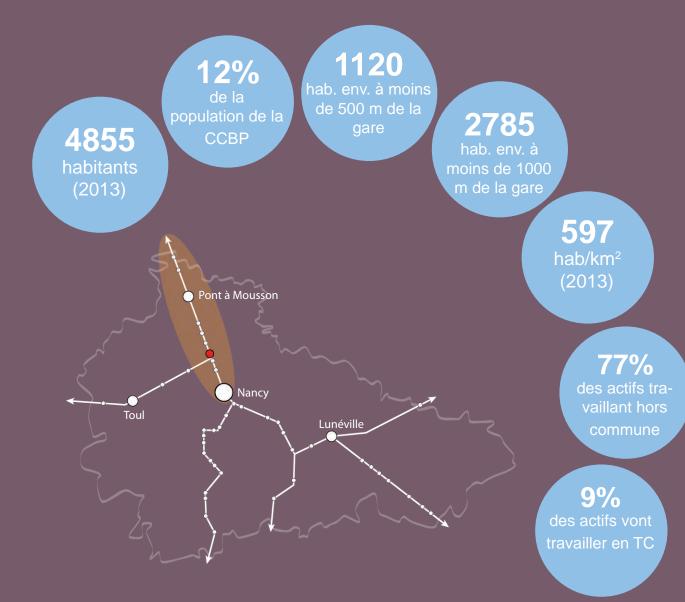
Desserte: omnibus

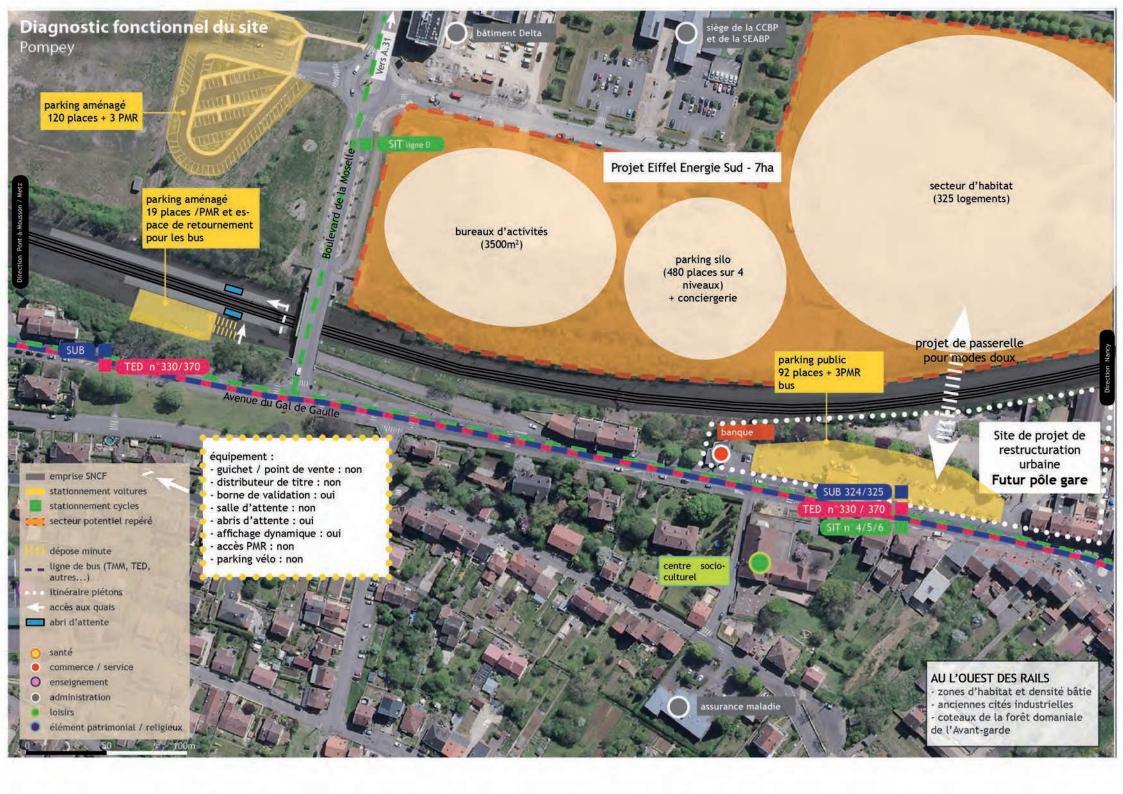
40 arrêts de TER (A/R par jour) dont 5 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz) : 19 arrêts
- Ligne N°1 (Metz>Nancy): 19 arrêts
- Ligne N°4 (Nancy>Epinal>Remiremont): 0 arrêt
- Ligne N°4 (Remiremont>Epinal>Nancy): 2 arrêts

367 montants et descendants par jour en 2016

350 montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Pompey, commune urbaine située au coeur de la Communauté de Commune du Bassin de Pompey, se trouve à 11 km au Nord de Nancy.

La halte a été implantée vers 1880 dans la partie Nord du territoire communal car au départ, il devait s'agir d'une gare de bifurcation à l'origine de la ligne Pompey-Nomény.

De ce fait, l'équipement se trouve relativement éloignée du centre névralgique de la commune pourvu des principaux équipements (mairie, écoles) et commerces. Cependant, avec le développement des zones urbaines la gare a été rattachée au tissu urbain.

Aujourd'hui, elle se retrouve à l'interface du parc Eiffel, mais l'absence de passerelle piétonne vers cette zone maintient la rupture physique entre les 2 secteurs.

La visibilité de la gare est très faible compte tenu de son implantation en contre-bas de l'avenue De Gaulle et de la présence de nombreux arbres sur le talus formant rideau. Les abords de la halte sont simplement aménagés avec un espace important dédié à la dépose minute. L'exiguïté du site ne permet pas l'installation d'activités donc pas d'animation. Enfin, la voie d'accès sert de station pour un nombre important de véhicules ne trouvant pas de place sur le parking.

Dans le cadre du projet d'aménagement du site Eiffel, il est projeté de déplacer l'actuelle gare d'environ 450 m vers le Sud, au niveau du centre culturel, et de développer un Pôle d'Échanges Multimodal au sein d'un vaste site de projet (pôle nautique, 325 logements, parking silo, offre tertiaire), intégrant la création d'une passerelle franchissant la voie ferrée pour créer un nouveau lien avec le centre ville de Pompey. L'intermodalité avec tous les modes de déplacements devrait permettre une optimisation de toutes les dessertes : routière, transports collectifs et modes actifs.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Pompey est desservie par les TER de la

ligne N°1 (Nancy>Metz). Certains trains de la ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont) reliant Épinal à Nancy sont prolongés vers Metz et s'arrêtent également à Pompey. Seuls les services omnibus s'arrêtent à Pompey, cela représente 40 arrêts par jour, allers et retours confondus. Suite au cadencement des horaires en avril 2016, le nombre de trains à Pompey est resté le même. Environ 370 voyageurs par jour montent dans un train à la halte de Pompey. C'est la halte la plus fréquentée du Bassin de Pompey. à vérifier avec MixCités Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (10 min contre 24 min) et de budget de transport (19,50 €/mois contre 71 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Par convention avec la Région Lorraine, la SNCF et la Métropole, le Bassin de Pompey permet aux voyageurs TER depuis la halte de Pompey de bénéficier du tarif MixCités. Les usagers peuvent donc emprunter au choix le réseau Sub, le Sit' ou le TER avec le même titre de transport. Les lignes Ted R330 et R370, ainsi que les lignes Sub 324 et 325 s'arrêtent juste en haut des marches permettant d'accéder à la halte à pied depuis l'Avenue du Général De Gaulle (D657). Les lignes Sit' Flexo 4, 5 et 6 (transport à la demande) desservent la halte direc (à vériftement en sortie de quai, elles fonctionnent comme une navette avec des mini-bus qui proposent une intermodalité performante.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès à la halte en automobile se fait par la D657. Par le Sud, on peut directement emprunter une petite route descendant directement au pied des voies. Une trentaine de places de stationnement sont disponibles, mais sont rapidement saturées. Ce passage est jalonné par un panneau routier SNCF depuis le centre de Pompey mais pas depuis Marbache La halte n'est pas jalonnée depuis l'intérieur de la commune (quartiers résidentiels de l'Ouest).

Si le parking est complet, il est possible de traverser le pont menant à la Communauté de Communes du Bassin de Pompey et de se stationner sur le nouveau parking d'une capacité d'environ 130 véhicules. Il sert également au stationnement des véhicules se rendant aux bâtiments alentours, notamment le siège de la Communauté de Communes et le pôle Delta. L'accès piéton à la halte depuis ce parking est long et compliqué car il implique de repasser par la D657 pour rejoindre les voies, faute de passerelle piétonne directe. Ce parking est indiqué comme étant une aire de co-voiturage, et pas un parking de halte SNCF. Encore peu utilisée, les covoitureurs lui préfèrent les aires de Custines et Bouxières-aux-Dames, qui ont été formalisées à partir de pratiques qui existaient préalablement.

En venant en voiture de l'Ouest de Pompey, il faut emprunter la rue Sainte-Anne. En venant du Nord-Est (Custines, Malleloy, Faulx, Montenoy), il faut emprunter la D90 et traverser la Moselle à Custines par le parc d'activités Eiffel Energie.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Pour traverser les voies et accéder aux quais, les voyageurs doivent emprunter une passerelle. Il n'existe pas d'ascenseur et la halte n'est pas accessible aux PMR.

Les trottoirs sont plutôt larges à Pompey et quelques itinéraires piétons permettent d'éviter la circulation, notamment l'escalier de la Rue Alphonse Fould.

Il existe des itinéraires cyclables dans Pompey, notamment Rue des Fleuris et Rue de la Moselle, mais la continuité vers la halte n'est pas totalement assurée. Cependant, des pistes agréables et sécurisées permettent de rejoindre la gare par l'Est le long de la Moselle, en lien avec la véloroute Charles le Téméraire. Une autre piste cyclable dans la vallée de la Mauchère permet de rallier Custines, Malleloy, Faulx et Montenoy. Il n'existe par contre pas de jalonnement cyclable indiquant la halte et aucun abri ne permet de stationner de façon sûre son vélo au droit de la halte.

ATOUTS

Très bonne intermodalité avec les transports urbains Une forte fréquentation malgré la petitesse du parking Des itinéraires cyclables le long de la Moselle et de l'Amezule

Proximité de la zone d'emploi Eiffel Énergie

FAIBLESSES

Accès aux voies difficile Insuffisance du stationnement Pas de connexion directe entre les voies piétonnes/ cyclables et la halte

OPPORTUNITÉS

Délocaliser la gare pour en faire un véritable équipement notoire à l'échelle de la ville voire de l'intercomunalité en facilite le fonctionnement.

Le nouveau pôle d'échange multimodal devrait faciliter l'intermodalité voiture/train

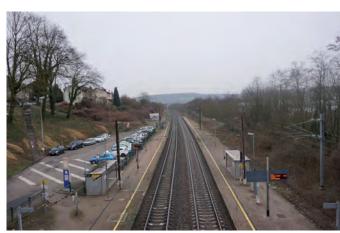
MENACES

La halte a perdu en nombre d'arrêts par jour depuis la mise en place du cadencement de 2015











Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE NORD

Frouard



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

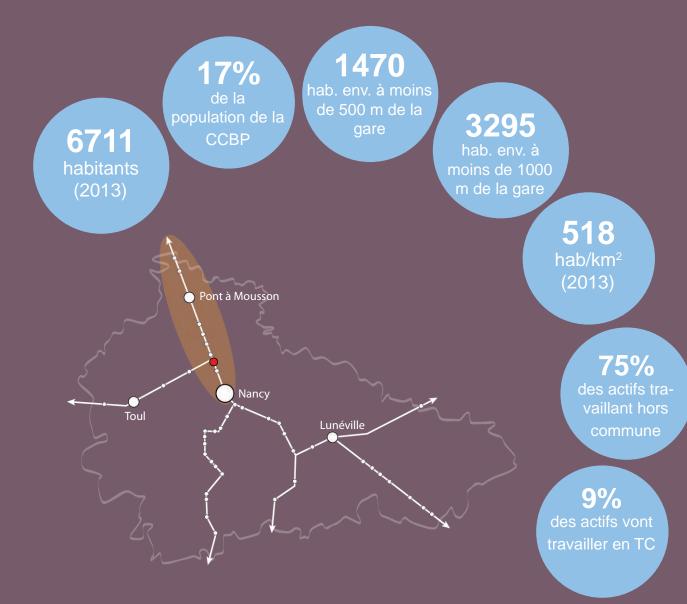
- N°1 (Nancy>Metz)
- N°4 (Nancy>Epinal>Remiremont)
- N°29 (Nancy >Toul>Bar-le-Duc)

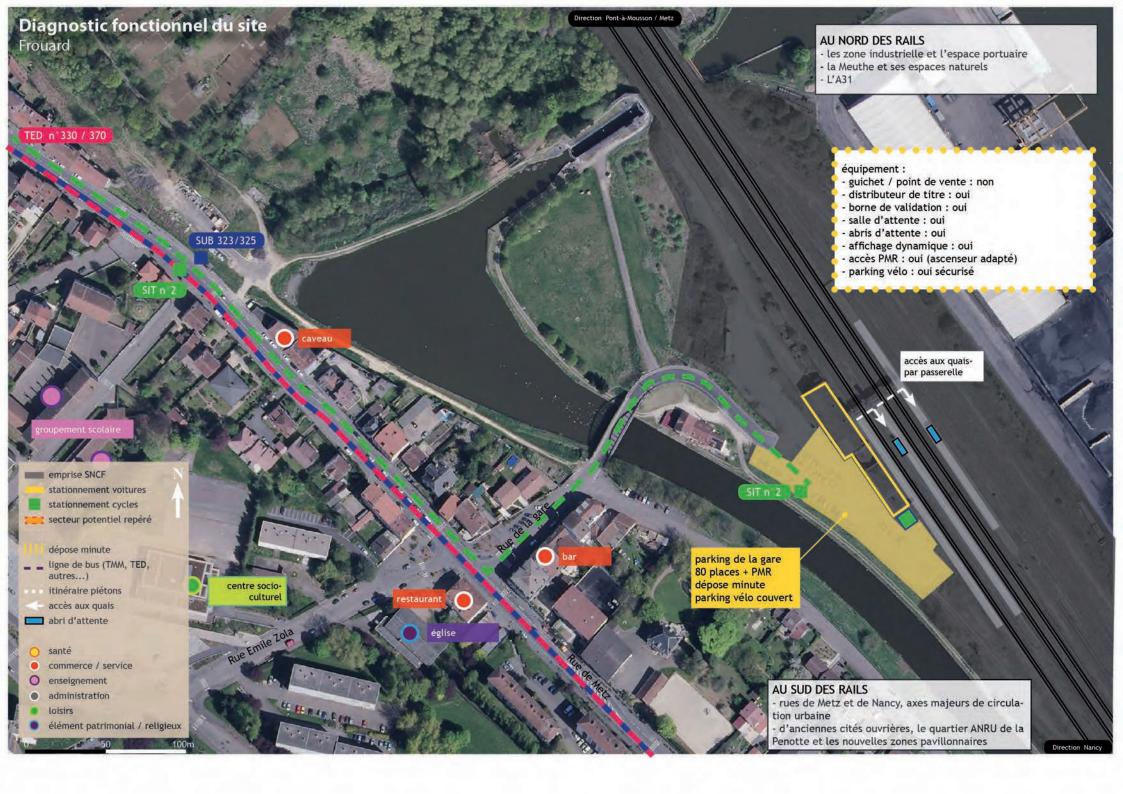
Desserte: omnibus

70 arrêts de TER (A/R par jour) dont 10 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz): 19 arrêts
- Ligne N°1 (Metz>Nancy) : 19 arrêts
- Ligne N°4 (Nancy>Epinal>Remiremont): 0 arrêt
- Ligne N°4 (Remiremont>Epinal>Nancy): 2 arrêts
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 14 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc>Toul>Nancy): 16 arrêts

315 montants et descendants par jour en 2016 **305** montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Frouard est une commune appartenant au pôle urbain d'équilibre de Pompey/Frouard, au cœur de la Communauté de Commune du Bassin de Pompey. Elle se trouve à 10 km au Nord de Nancy.

La commune s'est développée à la confluence des vallées de la Moselle et de la Meurthe principalement en pied des coteaux exposés au Sud / Sud-Est.

La halte a été implantée en 1850 dans la vallée au voisinage du canal et de la Meurthe constituant ainsi un point de connexion intermodal.

La halte se trouve relativement éloignée du centre-ville et des principaux pôles générateurs de flux. En retrait de la route principale (rue de Nancy) et en impasse, elle se trouve sur une «île» coincée entre le canal (Est) et les bassins du port et la Meurthe (Ouest).

La visibilité de la gare est plutôt faible compte tenu de son implantation en dehors du tissu urbain et en recul de la principale voie de desserte de la commune, mais le jalonnement palie à cette difficulté.

Les abords de la gare ont fait l'objet d'un réaménagement récent ; néanmoins le site reste très marqué par sa proximité aux zones industrielles qui ont un fort impact dans le paysage environnant.

Inscription dans la dynamique territoriale : la réalisation d'une importante opération de logements sur le site dit « La Croix des Hussards » aurait un impact important puisqu'il s'agit d'un projet d'éco-quartier totalisant près de 250 logements. On note également le développement ces dernières années d'opération de logements collectifs le long de la D.657.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Frouard est desservie par les TER des lignes N°1 (Nancy>Metz) et N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc). Certains trains de la ligne N°29 sont prolongés jusqu'à Reims à l'Ouest et Lunéville à l'Est. Enfin, certains trains

de la ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont) reliant Épinal à Nancy sont prolongés vers Metz et s'arrêtent également à Frouard. Seuls les services omnibus s'arrêtent à Frouard, cela représente 70 arrêts par jour, allers et retours confondus. Frouard fait partie des haltes qui ont gagné significativement en nombre d'arrêts par jour suite au cadencement des horaires des TER d'avril 2016. Environ 300 voyageurs par jour montent dans un train à la halte de Frouard.à vérifier avec MixCités

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (6 min contre 27 min) et de budget de transport (19,50 €/mois contre 60 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Par convention avec la Région Lorraine, la SNCF et la Métropole, le Bassin de Pompey permet aux voyageurs TER depuis la halte de Frouard de bénéficier du tarif MixCités. Les usagers peuvent donc emprunter au choix le réseau Sub, le Sit' ou le TER avec le même titre de transport.

Les lignes Ted R330 et R370, ainsi que les lignes Sub 323 et 325 desservent Frouard mais pas directement la halte puisque les réseaux routiers demeurent sur la D657.

En revanche, la ligne Sit' 2 dessert la halte directement, un petit parvis muni d'un abri bus est aménagé à cet effet. Des voies de bus son réservées sur la D657, l'axe principal de la commune.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès à la halte en automobile se fait par la D.657 et le pont de la rue de la Gare : au Nord par la rue de Metz au Sud par la rue de Nancy. Pour venir de l'Ouest de Frouard, il faut emprunter la D.90 (rue de Liverdun puis rue de l'Hôtel de Ville).

Le parking a été agrandi récemment, il permet de stationner environ 80 véhicules.

La halte est bien jalonnée le long de l'axe principal mais pas depuis l'intérieur de la commune.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Une piste cyclable a été réalisée sur l'Avenue de la Libération, mais la jonction avec la halte nécessite de rouler sur les trottoirs rue Émile Zola et rue de la Gare. Le franchissement du canal pour rejoindre la halte nécessite de passer sur un pont étroit peu sécurisé pour les piétons et les cyclistes.

Un abri à vélos sécurisé, accessible avec la carte Simplicités a été installé à la halte de Frouard, il s'agit du seul du Bassin de Pompey.

Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE NORD

ATOUTS

Bonne intermodalité avec les transports urbains, notamment pour desservir l'Ouest de Frouard avec la ligne 3

Inclusion tarifaire MixCités Beaucoup de stationnement disponible Une halte réaménagée et donc plus conviviale

FAIBLESSES

Itinéraires cyclables à finaliser Halte enclavée et éloignée du centre-ville située sur une zone peu dense et à proximité de terrains industriels et du port

Une situation et des aménagements qui n'encouragent pas la fréquentation des piétons et des vélos

OPPORTUNITÉS

Finaliser et jalonner les itinéraires modes actifs Projet de la Croix des Hussards ?

MENACES

Quartiers éloignés de la gare, comme le lotissement de la rue Émile Zola et les logements sur les coteaux Proximité de la halte de Pompey











Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE NORD

Champigneulles



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°1 (Nancy>Metz)
- N°4 (Nancy>Epinal>Remiremont)
- N°29 (Nancy >Toul>Bar-le-Duc)

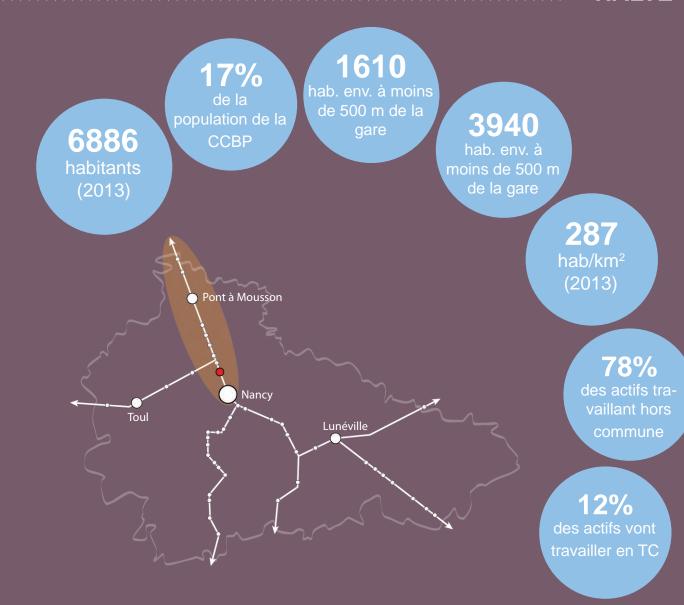
Desserte: omnibus

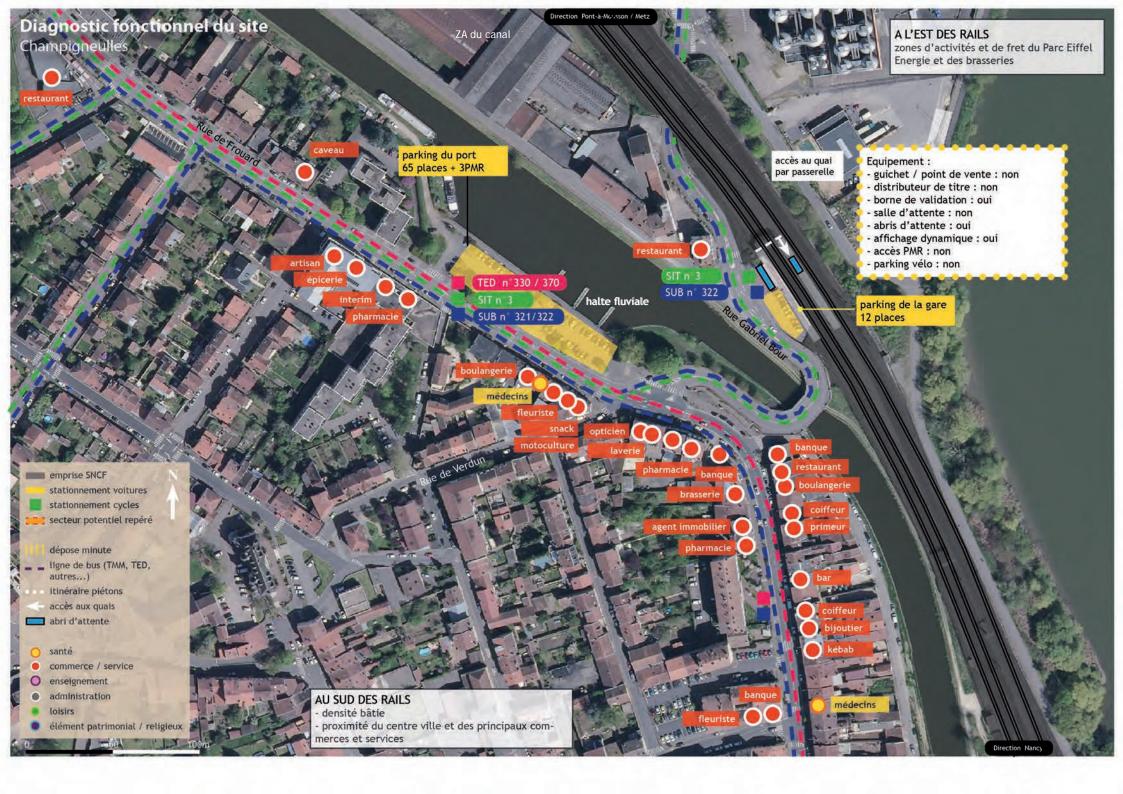
23 arrêts de TER (A/R par jour) dont 10 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz) : 10 arrêts
- Ligne N°1 (Metz>Nancy): 10 arrêts
- Ligne N°4 (Nancy>Epinal>Remiremont): 0 arrêt
- Ligne N°4 (Remiremont>Epinal>Nancy): 1 arrêt
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 1 arrêt
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc>Toul>Nancy): 1 arrêt

207 montants et descendants par jour en 2016

181 montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Champigneulles est une commune appartenant au pôle urbain d'équilibre de Pompey/Frouard, au Sud de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey. Elle est située à 6 km au Nord de Nancy.

Le village ancien s'est installé autour d'un ancien château médiéval (actuelle mairie) non loin sur des bords de la Meurthe. Par la suite, un second château bien plus important vient s'installer au sud de l'ancien village ce qui contraint ce dernier à se développer vers le Nord et le long de la D.657. Le 19ème siècle est marqué par la réalisation de la voie ferrée (1850) et du canal de la Marne au Rhin (1853) en frange Est de la ville. Le même secteur verra, en 1897, l'installation des brasseries toujours en activité.

Enfin, à partir des années 50, la ville s'est amplement développée le long du vallon de Bellefontaine.

La halte, qui est localisée au Nord-Est de la ville au niveau du pont qui mène aux brasseries, se trouve sur une parcelle fort exiguë coincée entre le canal et la voie ferrée ce qui contraint grandement le stationnement à ses abords.

La visibilité de la gare est relativement bonne malgré les contraintes liées à son positionnement et aux conditions de stationnement qui éloignent les champigneullais. Les abords de la gare ont fait l'objet d'un réaménagement récent; néanmoins le site reste très marqué par la proximité du canal et des zones industrielles qui ont un fort impact dans le paysage environnant.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

Peu de projets urbains semblent pouvoir avoir un impact sur un éventuel usage plus intense de la halte. En effet, les zones potentielles de développement de l'habitat (AC des Vergers) sont éloignées de la gare. Néanmoins, on peut imaginer que la ZA du canal, en perte de dynamisme, pourrait à terme représenter un potentiel de reconversion intéressant de par sa proximité à la gare et au centre ville.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Champigneulles est desservie par les TER des lignes N°1 (Nancy>Metz) et N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc). Seuls les services omnibus s'y arrêtent, cela représente 23 arrêts par jour, allers et retours confondus. Certains trains de la ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont) reliant Épinal à Nancy sont prolongés vers Metz et s'arrêtent également à Champigneulles. Suite au cadencement d'avril 2016, les horaires en halte de Champigneulles ne correspondaient plus aux horaires de travail et d'études. Un accord a été trouvé avec la SNCF et la Région, et un arrêt de la ligne N°29 a été rétabli le matin à 7h19 pour arriver en horaire de travail à Nancy, à 7h25. Le soir, un arrêt a été rétabli avec un départ de Nancy à 17h34, arrivée à Champigneulles à 17h40.

Environ 207 voyageurs par jour montent dans un train à la halte de Champigneulles. à vérifier avec MixCités
Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (5 min contre 20 min) et de budget de transport (19,50 €/mois contre 33 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Par convention avec la Région Lorraine, la SNCF et la Métropole, le Bassin de Pompey permet aux voyageurs TER depuis la halte de Champigneulles de bénéficier du tarif MixCités. Les usagers peuvent donc emprunter au choix le réseau Sub, le Sit' ou le TER avec le même titre de transport.

Les lignes Ted R330 et R370 desservent Champigneulles mais pas directement la halte.

Les lignes SUB 321, 322, 323, 324 et 325 desservent Champigneulles, seule la 322 en direction de Bouxièresaux-Dames dessert la halte.

Enfin, la ligne Sit' 3 dessert également la halte depuis Bellefontaine à l'Ouest et Lay Saint Christophe et Bouxièresaux-Dames à l'Est.

Un espace permet l'arrêt des bus devant la halte.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

A l'Ouest du canal, l'accès à la halte en automobile se fait par la D657 et le pont Gabriel Bour : au Nord par la Rue de Frouard au Sud par la Rue de Nancy. En venant de l'Est du canal, il faut franchir la Moselle sur le pont de la D40 et traverser le parc d'activités Eiffel Énergie. Le franchissement de la voie ferrée se fait alors par un tunnel. La halte est jalonnée depuis Champigneulles, mais pas depuis Eiffel Énergie.

Un petit parking permet de stationner une dizaine de véhicules juste devant la gare, mais voit aussi des conflits d'usage avec des véhicules de pendulaires venant se stationner sans emprunter le train, en raison de la proximité des entreprises de la Zone d'Activités du Canal. De l'autre côté, un terrain privé a été acheté par la Communauté de Communes pour réaliser un second parking d'une capacité d'une vingtaine de places.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Pour traverser la voie et accéder au quai, les voyageurs doivent emprunter une passerelle difficile d'accès, il n'existe pas d'ascenseur et la halte n'est pas accessible aux PMR.

Globalement, les trottoirs sont assez larges à Champigneulles, les cheminements piétons depuis le centre du village sont plutôt sécurisés. Il n'existe par contre pas de jalonnement piéton.

La promenade sur berge, portion de la véloroute Charles le Téméraire, permet de se rendre à la halte en évitant le trafic automobile lorsqu'on vient de Bouxières-aux-Dames ou Lay-Saint-Christophe, un passage cyclable a été réservé entre la véloroute et le Quai Haute Rive lors de l'achat du terrain pour réaliser le parking, mais il faut tout de même emprunter le tunnel pour traverser la voie ferrée, ce qui peut être dangereux pour les cyclistes. En venant de l'Ouest du canal, aucun itinéraire cyclable n'existe.

Il n'existe pas de stationnement pour les vélos.

ATOUTS

Halte facilement accessible à pied depuis le village Bonne intermodalité avec les transports urbains, Inclusion tarifaire MixCités Proximité de la zone d'emploi Eiffel Énergie

FAIBLESSES

Accès aux voies difficile Peu d'itinéraires cyclables et pas de stationnement vélo

OPPORTUNITÉS

Jalonner les itinéraires piétons vers la halte

MENACES

Quartiers éloignés de la gare, comme Bellefontaine









Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE NORD





HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc)

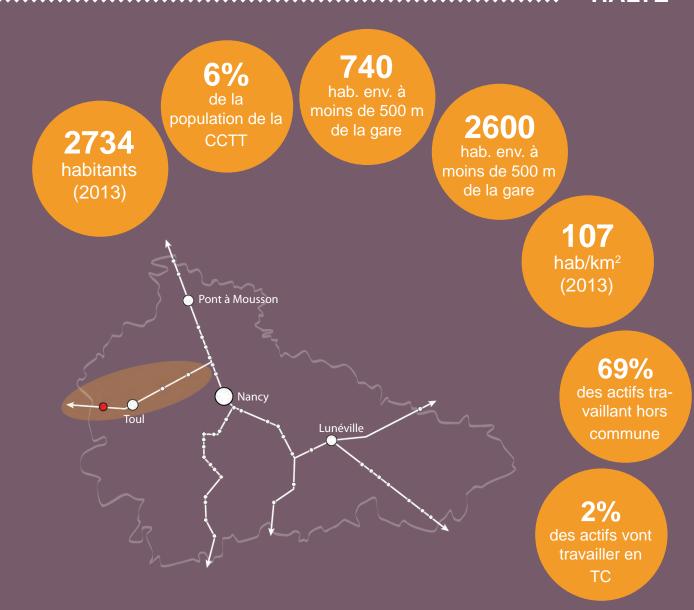
Desserte: express / omnibus

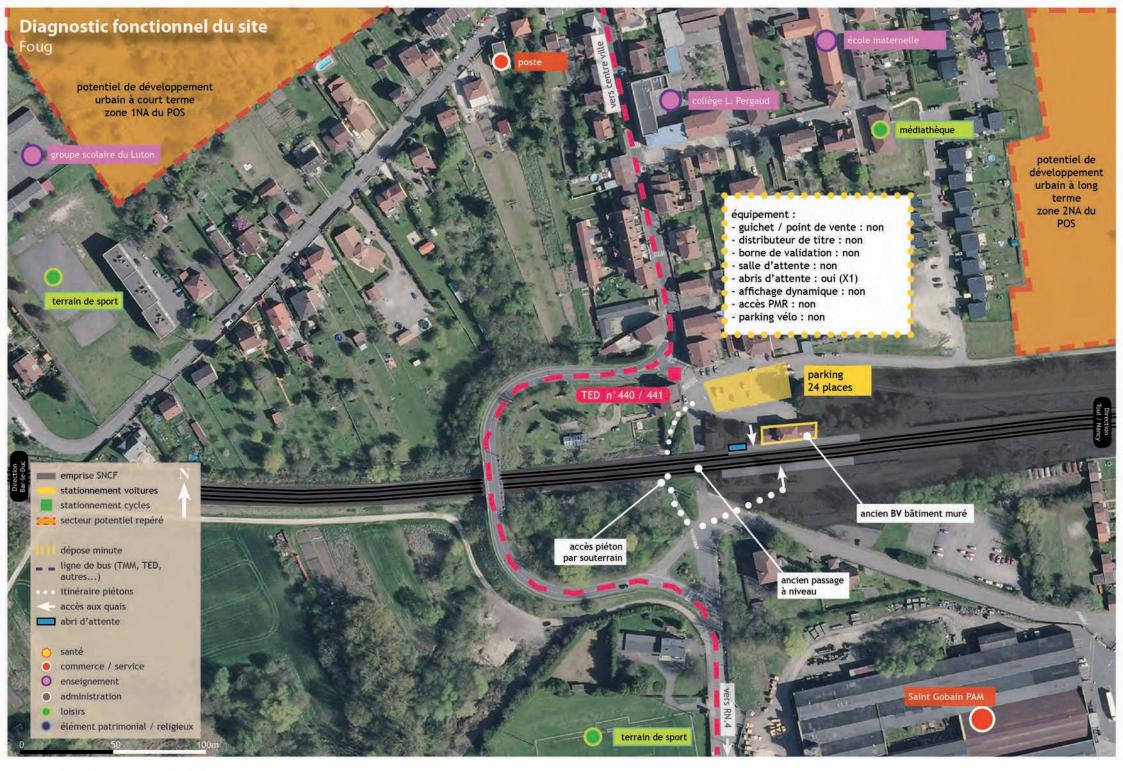
6 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 3 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc>Toul>Nancy): 3 arrêts

45 montants et descendants par jour (2015)

38 montants et descendants par jour (2014)





DIAGNOSTIC URBAIN

Foug est un bourg-centre urbain qui se trouve à 31 km à l'Ouest de Nancy en limite avec le département de la Meuse. C'est la commune la plus à l'Ouest de la Commune des Terres Touloises.

Particularité de la commune, les tracés de la voie ferrée (mise en service en 1852) et du canal (vers 1880) parallèles l'un à l'autre, ont formé 3 morceaux de ville. Au Nord, le village ancien, très compact et dense, s'est développé au pied des côtes de Toul. Plus récemment, des extensions pavillonnaires sont venues se greffer en pied de coteaux le long de la route de Savonnières (à l'Ouest) et de part et d'autre de la route de Paris (à l'Est).

Au centre, entre la voie ferrée et le canal de l'Est, la commune s'est développée avec notamment l'installation de l'importante zone industrielle et les cités ouvrières liées à l'entreprise Saint-Gobain PAM qui a tiré profit de l'équipement pour s'installer en 1905. Au Sud, au-delà du canal ont été implantées les anciennes citées ouvrières puis la RN.4 (vers 1972).

La halte, dont le bâtiment voyageur a été condamné profite d'une assez bonne compte tenu de son implantation le long de la D.11 principal axe de communication Nord-Sud permettant de lier les 3 secteurs d'urbanisation à la RN.4.

La halte renvoie une image assez négative, le bâtiment voyageur a été muré et la plupart des bâtiments techniques sont fermés et vétustes.

Quant à l'abri vélo situé à côté du souterrain piéton, il est délabré. L'ensemble mériterait donc un certain rafraîchissement pour être rendu plus «accueillant».

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc). La desserte est faible, seuls les services omnibus s'y arrêtent, cela représente 6 arrêts par jour, allers et retours confondus.

Environ 45 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Foug en 2015.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (33 min contre 45 min) et de budget de transport (37,35 €/mois contre 183 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La ligne régulière de Ted R440 et la ligne à la demande D441 desservent la halte de Foug. Un abri bus est situé juste devant la halte.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès routier se fait par la D11, par le Sud en longeant les fonderies Saint-Gobain, et par le Nord (centre-ville) par la Rue du Général De Gaulle. La halte n'est pas jalonnée. Un parking d'une trentaine de places permet de se stationner devant la halte.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraire cyclable pour se rendre à la halte de Foug depuis le centre-ville, les trottoirs sont assez étroits. En revanche un passage sous-terrain permet de rejoindre les fonderies à pied sans faire de détour.

Il n'existe pas d'abri à vélos sécurisé.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Foug est desservie par les TER de la ligne

ATOUTS

La proximité de la zone d'emploi des fonderies

FAIBLESSES

Gare excentrée Faible desserte

OPPORTUNITÉS

Développer le jalonnement pour tous les modes de déplacement

Améliorer les conditions d'accueil (traitement de la gare, de ses équipements et de ses abords)

MENACES

La faible desserte pose la question de l'avenir de la halte













Potentialités d'aménagement des haltes-gares

Toul



GARE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

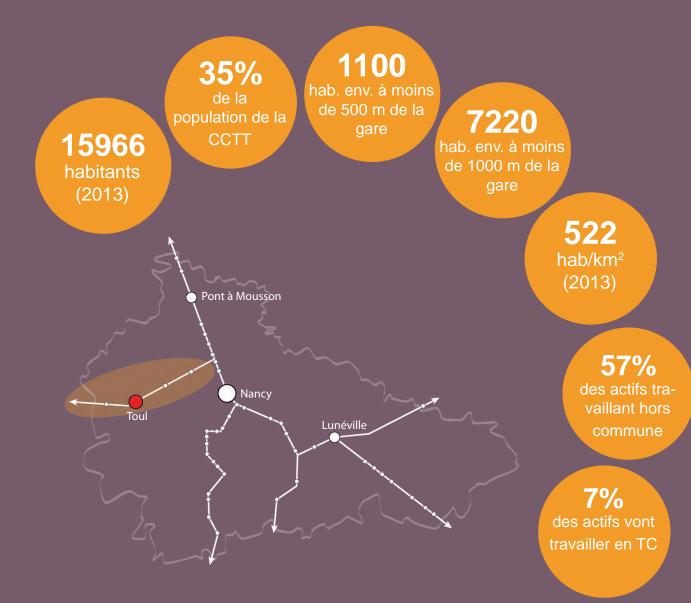
- N°7 Nancy>Toul> Neufchâteau)
- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc)

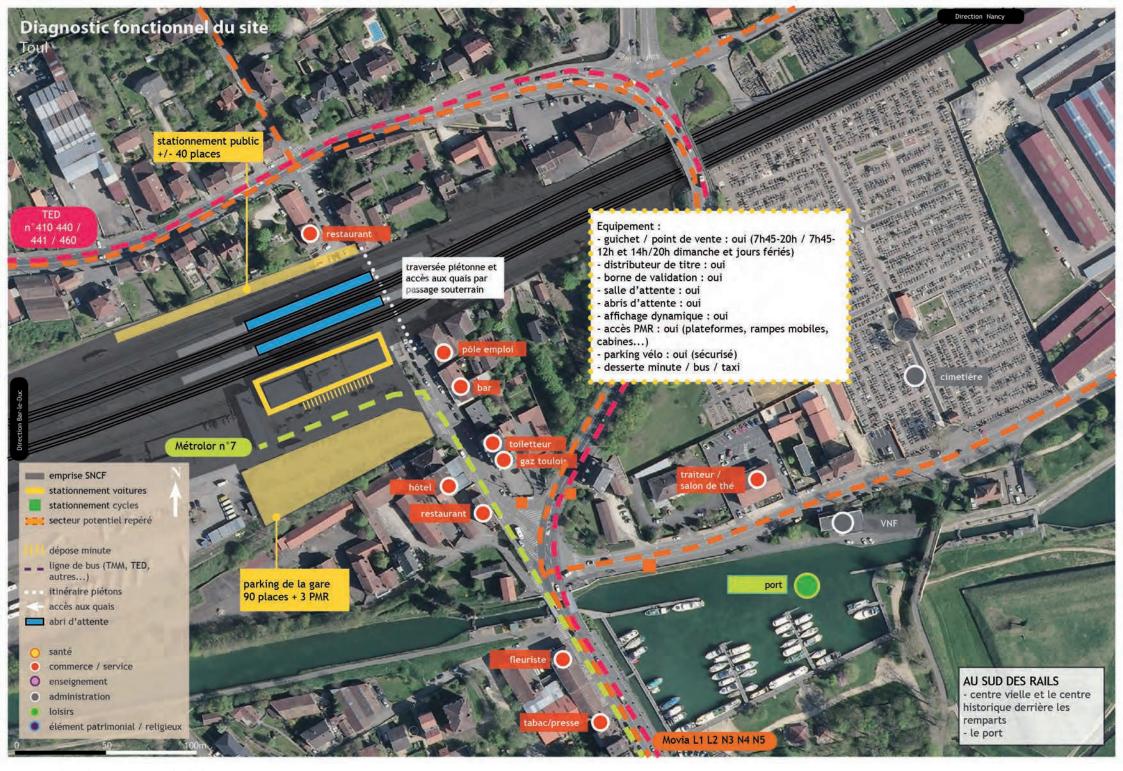
Desserte: express / omnibus / Intercités / TGV

50 arrêts de TER (A/R par jour) dont 7 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°7 : (Nancy>Toul>Neufchâteau) : 3 arrêts
- Ligne N°7 : (Neufchâteau>Toul>Nancy) : 5 arrêts
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 20 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc>Toul>Nancy): 22 arrêts

999 montants et descendants par jour en 2015 **1025** montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Toul, avec environ 16 000 habitants, est la commune la plus peuplée de la Communauté de Communes des Terres Touloises. Agglomération relais, elle se trouve à 23 km à l'Ouest de Nancy.

Toul s'est développée au pied des coteaux sur la rive gauches de la Moselle. Riche d'une histoire longue et chargée, la ville s'organise autour du centre historique fortifié par Vauban et ceinturé par divers faubourgs d'habitat et les quartiers industriels et militaires.

Ouverte en juin 1852 (agrandie en 1876) cette ancienne gare de bifurcation (noeud ferroviaire) est localisée à l'Ouest du tissu urbanisé le long de la limite communale avec Écrouves. Bien insérée dans le tissu urbain, elle se trouve dans le prolongement de la D.400 et non loin du port de plaisance.

Située à proximité du centre-ville (+/- 500 m), la gare occupe une position centrale. Cependant, elle est plus largement tournée vers le Sud et le centre ville via l'avenue V. Hugo principale artère de desserte. Néanmoins, il existe un lien avec les quartiers Nord grâce à l'avenue Clémenceau et un passage souterrain qui permettent aux piétons de relier les quais, la gare et la ville Sud.

Les abords de la gare sont plutôt avenants bien que très minéraux. Près d'une centaine de véhicules ont la possibilité de se garer sur place compte tenu des deux espaces de stationnement qui sont néanmoins largement remplis.

Pour le reste, il n'y a pas de projet particulier à signaler autour de la gare.

OFFRE FERROVIAIRE

La gare de Toul est desservie par les TER des lignes N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc) et N°7 (Neufchâteau>Toul>Nancy). Certains trains de la ligne N°29 sont prolongés jusqu'à Reims à l'Ouest et Lunéville à l'Est. Tous les trains (express, omnibus) s'arrêtent à Toul ce qui représente 50 arrêts de train par jour, allers et retours confondus. Toul fait partie des gares qui ont gagné un nombre significatif d'arrêts par jour suite au cadencement des horaires des TER d'avril 2016. En effet le nombre de trains a doublé vers Nancy.

Environ 1 000 voyageurs par jour montent dans un train en gare de Toul. C'est la gare la plus fréquentée de la Communauté de Communes des Terres Touloises.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (25 min contre 32 min) et de budget de transport (32,15 €/mois contre 123 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Les bus Ted R410, R440, D441, D460 s'arrêtent à Toul, mais la gare routière n'est pas situé à côté de la gare ferroviaire. Elles permettent de rejoindre en bus Pagnysur-Meuse, ainsi que les communes rurales autour de Toul en transport à la demande. La ligne R410 va à Nancy par l'autoroute A.31, elle ne dessert donc pas les mêmes communes que la ligne ferroviaire Toul>Nancy. Les autocars Metrolor de la ligne N°7 desservent directement la gare SNCF. La majorité de ces autocars s'arrêtent à Toul, la liaison Neufchâteau>Nancy nécessite donc souvent une rupture de charge en gare de Toul.

Le réseau Movia dessert 4 communes de l'agglomération touloise. Les lignes L1, L2, ainsi que les lignes de TAD N3, N4 et N5 desservent la gare SNCF. Elles assurent notamment la liaison entre la gare SNCF et la gare routière, pôle d'échange du réseau Movia.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès à la gare depuis le centre-ville se fait par l'Avenue Victor Hugo en traversant le canal de la Marne au Rhin sur le pont situé au niveau du port de plaisance. L'accès par le Nord permet de rejoindre la gare en évitant la circulation du centre-ville.

Depuis Écrouves il se fait par la D400, depuis le quartier Croix de Metz par la D904A, et par la D908 pour les communes de Bruley, Lucey, etc.

Un parking d'une soixantaine de places permet de se stationner devant la gare.

La gare n'est pas très bien jalonnée par le Nord (seulement « Toul centre ».)

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Les trottoirs sont assez larges pour se rendre à la gare de Toul.

Il existe une piste cyclable sur l'Avenue Georges Clémenceau (D400) mais l'accès par la D904A, la D908 et le centre-ville ne comprennent pas d'itinéraires cyclables. En revanche, il existe un itinéraire cyclable le long du canal et sur l'Avenue du Colonel Péchot.

Il existe un abri à vélos sécurisé.

ATOUTS

Une bonne desserte, qui a augmenté récemment Un accès facile par le nord

FAIBLESSES

Une gare à l'écart du centre-ville, mal jalonnée Une intermodalité difficile liée à l'« éloignement » de la gare routière

OPPORTUNITÉS

Améliorer les liaisons cyclables entre le centre-ville et la gare pour capter une plus grande clientèle. Profiter de la présence du canal pour rabattre les cyclistes. Améliorer les conditions d'accueil (traitement de la gare et de ses abords)

MENACES

Les trains de la ligne N°7 ont déjà disparu, la desserte de Neufchâteau est remise en question













Potentialités d'aménagement des haltes-gares

Fontenoy-sur-Moselle



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

- N°7 (Nancy>Toul> Neufchâteau)
- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc)

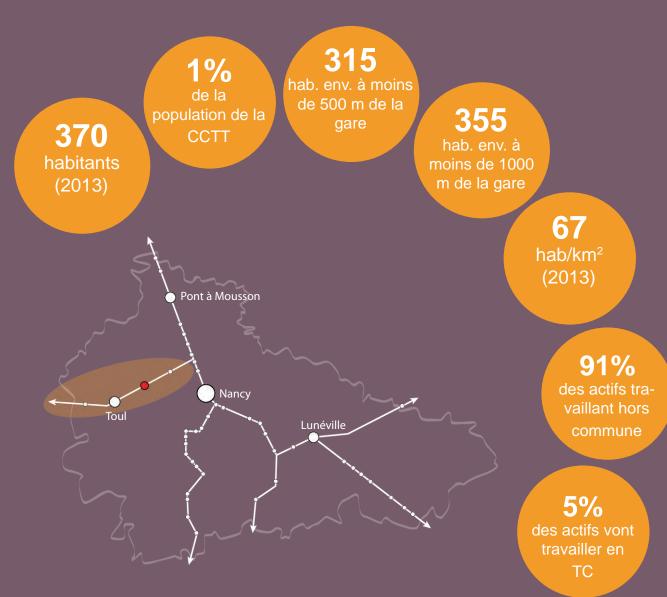
Desserte: omnibus

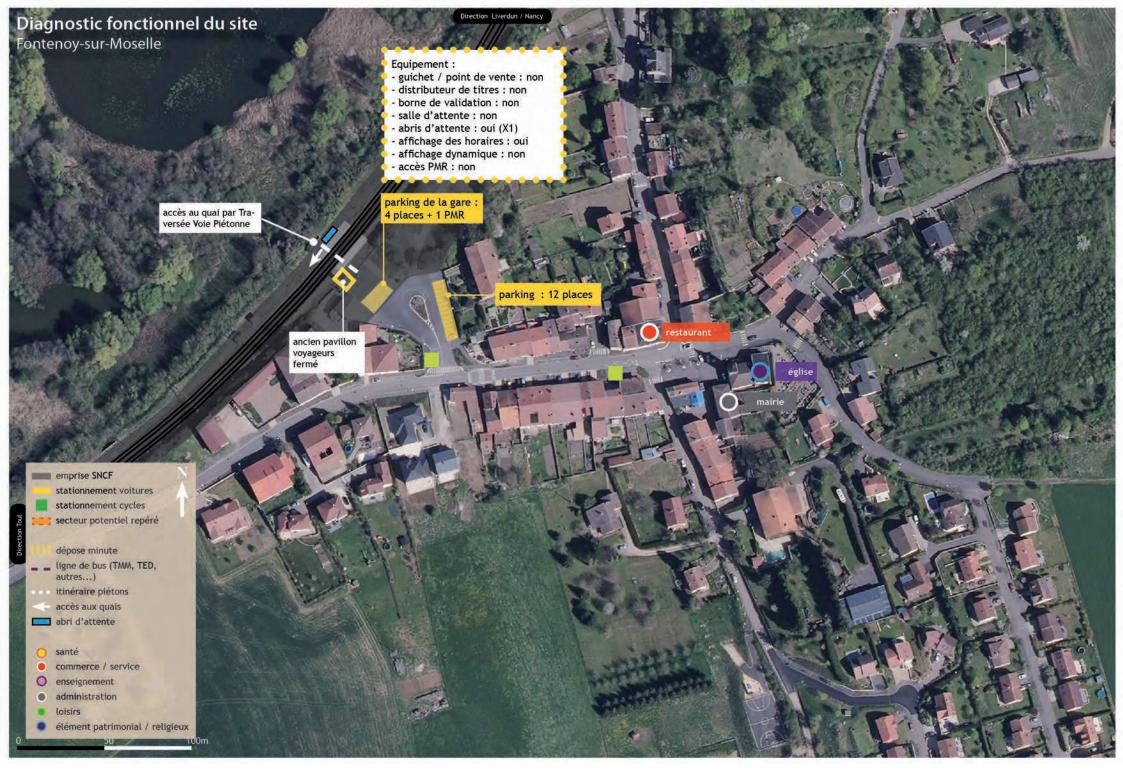
8 arrêts de TER (A/R par jour) dont 3 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°7 (Nancy>Toul>Neufchâteau): 0 arrêt
- Ligne N°7 (Neufchâteau >Toul> Nancy) : 1 arrêt
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 3 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc>Toul>Nancy): 4 arrêts

15 montants et descendants par jour en 2015

19 montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Fontenoy-sur-Moselle est une petite commune rurale située à 23 km à l'Ouest de Nancy. Elle appartient à la Communauté de Communes des Terres Touloises.

Le village, qui est établit selon une croix, comprend le village ancien plutôt dense et des extensions pavillonnaires en ses extrémités notamment au Sud-Est avec un lotissement d'une quarantaine de lots.

La halte qui est mise en service en juin 1852, reçoit un pont à bascule de 15 tonnes en 1876.

Elle est implantée en sortie Est du village, mais sa situation de proximité par rapport à la configuration du village fait que l'essentiel de l'habitat se trouve dans un rayon de 500 m de l'équipement ferroviaire.

Le stationnement est bien organisé sur un espace totalement dédié à l'accueil d'une quinzaine de véhicules.

La visibilité de la gare est plutôt bonne compte tenu de son implantation le long de la rue principale.

La gare renvoie une image plutôt moyenne. En effet, l'ancien pavillon non occupé et l'abri voyageur tagué ne sont pas flatteurs ; les bas-côtés traités en graviers pourraient être traités en dur, mais restent propres.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Fontenoy-sur-Moselle est desservie par les TER des lignes N°7 (Neufchâteau>Toul>Nancy) et N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc). La desserte est faible, seuls les services omnibus s'y arrêtent, cela représente 8 arrêts de train par jour, allers et retours confondus. Environ 15 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Fontenoy-sur-Moselle en 2015.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (18 min contre 29 min) et de budget de transport (26,30 €/mois contre 99 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Aucune ligne de bus régulière ne dessert la halte. Il existe néanmoins un arrêt doté d'un abri pour les bus scolaires.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès automobile se fait par la Rue de la Libération. En venant de l'Ouest (Toul ou Villey-Saint-Étienne) il faut emprunter la D191, en venant du sud (Gondreville), la D90. La halte n'est pas jalonnée depuis la route.

Un parking d'une vingtaine de places permet de se stationner devant la halte.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Les routes menant à Fontenoy sont difficilement praticables à vélo, mais les accès internes à la commune sont plutôt agréables et sécurisées. En effet l'axe principal est en zone 30 et les trottoirs sont globalement assez larges.

Il n'existe pas d'abri à vélos sécurisé.

Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE OUEST

ATOUTS

Halte située au centre de la commune Bien visible et facilement accessible par la route

FAIBLESSES

Desserte peu importante Halte non jalonnée

OPPORTUNITÉS

Proposer un stationnement cyclable sécurisé pour compléter la chaîne de déplacements à vélo Améliorer les conditions d'accueil (traitement de la halte et de ses abords)

MENACES

Faible fréquentation posant la question de l'avenir de la halte











Liverdun



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

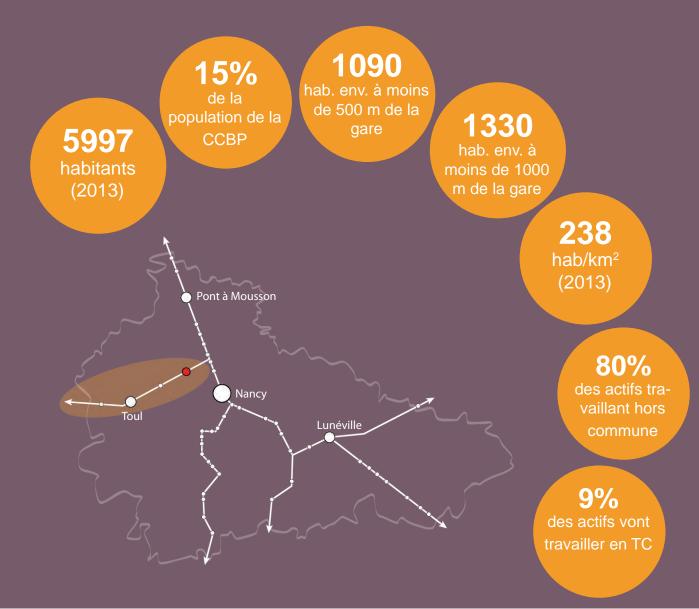
- N°7 (Nancy>Toul>Neufchâteau)
- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc)

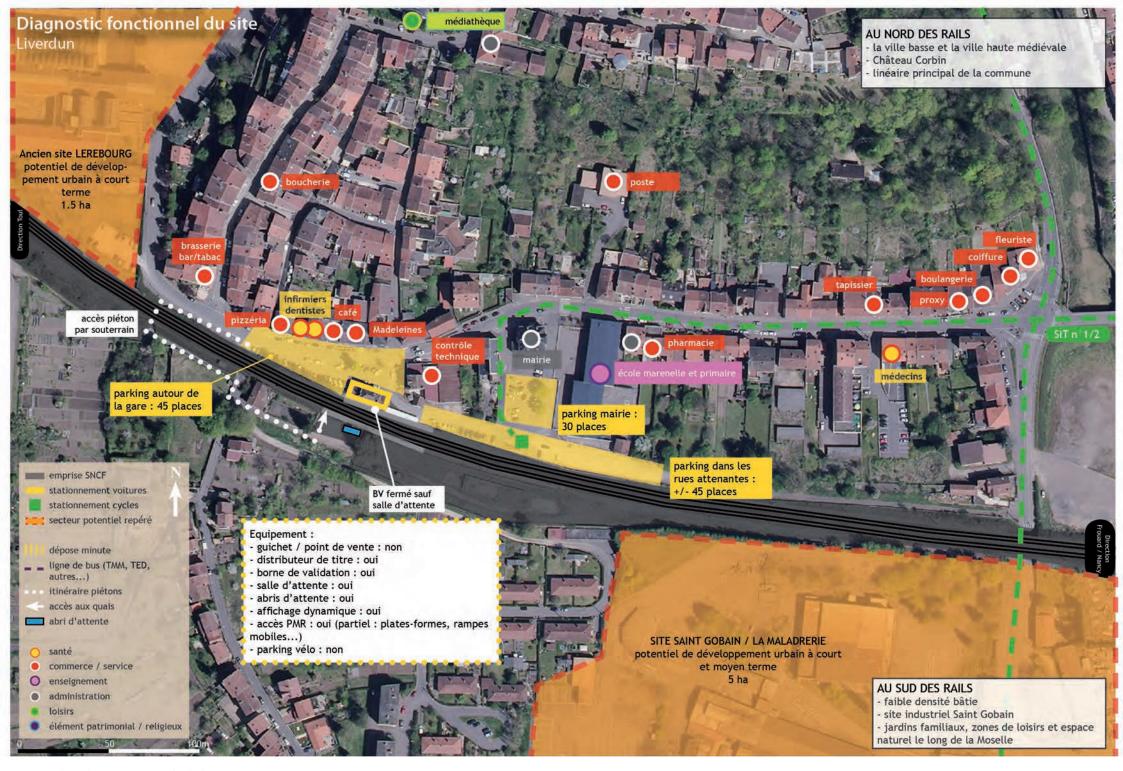
Desserte: mixte / omnibus

48 arrêts de TER (A/R par jour) dont 6 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°7 (Nancy>Toul>Neufchâteau): 3 arrêts
- Ligne N°7 (Neufchâteau >Toul> Nancy): 5 arrêts
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 18 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc>Toul>Nancy): 22 arrêts

567 montants et descendants par jour en 2016540 montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Liverdun est une commune de 6 000 habitants appartenant au pôle urbain d'équilibre Pompey/Frouard. C'est la première commune de la Communauté de Communes du Bassin de Pompey en venant de Toul. Elle se trouve à 16 km de Nancy.

La commune présente 3 secteurs d'urbanisation :

- Le village médiéval édifié en surplomb d'une boucle de la Moselle au pied duquel s'est développé un important faubourg industriel,
- La ville neuve sur le plateau est composée en grande partie de lotissements, notamment l'ancien quartier militaire américain (Toulair) qui compte près de 320 pavillons.
- L'urbanisation continue le long de la route de Pompey sur près de 3 km.

La Meurthe, le relief et (dans une moindre mesure) la voie ferrée représentent des coupures marquées qui ont un fort impact sur les franchissements et sur le fonctionnement de la commune.

Localisée au pied de la ville haute, la halte est bien ouverte sur la partie Nord de la commune et se trouve directement connectée au centre ancien via la Grande Rue. Pour atteindre la ville du plateau, il vaut mieux récupérer la rue de la gare puis la D.908. Par contre, elle reste faiblement tournée vers le Sud (site saint Gobain notamment) faute de franchissement optimaux.

La visibilité de la halte est bonne compte tenu de sa situation dans le tissu urbain à proximité de la mairie et des écoles. Le bâtiment voyageur ouvre sur la place de la gare avec son parking et guelgues commerces de proximité: café-restaurant, tabac et boutique de madeleines. Cette dernière qui renvoie une image positive, présente un environnement sobre, mais vieillissant. Le bâtiment et équipements sont en assez bon état et bien entretenus comme l'ensemble des quais voyageurs.

La halte ne fait pas l'objet de projet d'aménagement. En revanche, le développement de la halte peut s'appuyer sur une forte dynamique locale de projets dans la mesure où plusieurs sites industriels situés à proximité sont en cours de reconversion. A l'Ouest, le site de l'ancienne usine Lerebourg-Materne (1.5 ha) est susceptible d'accueillir de l'habitat. Au Sud-Est, les sites de St Gobain et de la Maladrerie représentent un potentiel foncier non négligeable de 5 ha dont l'un des enjeux sera la desserte et la connexion au reste de la ville.

La commune et la Communauté de Communes ont engagé une réflexion sur l'aménagement de la place François Mitterrand, des abords de la halte et du franchissement de la voie dans le cadre du projet Saint-Gobain.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Liverdun est desservie par les TER des lignes N°7 (Neufchâteau>Toul>Nancy) et N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc). Certains trains de la ligne N°29 sont prolongés jusqu'à Reims à l'Ouest et Lunéville à l'Est. Les services mixte et omnibus s'arrêtent à Liverdun, cela représente 48 arrêts de train par jour, allers et retours confondus. Liverdun fait partie des haltes qui ont beaucoup gagné en nombre d'arrêts par jour suite au cadencement des horaires des TER d'avril 2016. En effet le nombre de trains a doublé.

Environ 567 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Liverdun en 2016.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (11 min contre 38 min) et de budget de transport (19,50 €/mois contre 92 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-**SEAUX DE TC**

Par convention avec la Région Lorraine, la SNCF et la Métropole, le Bassin de Pompey permet aux voyageurs TER depuis la halte de Liverdun de bénéficier du tarif MixCités. Les usagers peuvent donc emprunter au choix le réseau Sub, le Sit' ou le TER avec le même titre de transport. Aucun bus Ted ou Sub ne dessert la halte. En revanche, les lignes Sit' 1 et 2 la desservent. La ligne 1 permet notamment aux habitants de Saizerais de venir prendre le train

à Liverdun, les horaires permettent une intermodalité efficace avec le TER. Les bus stationnent devant la halte. qui est le terminus de la ligne 2.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès à la halte en automobile est contraint par la situation particulière de la commune dans la boucle de la Moselle. Elle se fait par la Rue de la Gare : au Nord (Saizerais) par la D90B, à l'Ouest. Au Sud (Aingeray, quartier résidentiel du Clos du Châtillon) par la D90B et la Rue Nicolas Noël. À l'Ouest (Villey-Saint-Étienne) par la D191 et la Rue du Pisuy. À l'Est, par la Route de Pompey.

La place de la gare permet de stationner 45 véhicules. À 50 m à l'Ouest un autre parking permet de stationner 20 véhicules supplémentaires. La rue attenante comporte également 45 places sur voirie. La place François Mitterrand fait l'objet de conflits d'usages entre la mairie, l'école, la desserte en bus et l'accès à la gare. La halte est jalonnée depuis l'entrée Est, mais pas depuis

l'Ouest.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

La circulation automobile étant apaisée dans le centre et les rues, les cheminements piétons sont sécurisés. Le long de la Route de Pompey, une zone 30 a été aménagée pour faciliter les déplacements à vélo. La D90B dispose de trottoirs au Sud, mais elle est très étroite au nord, ce qui rend les circulations modes actifs dangereuses. Il existe une piste cyclable au nord de Liverdun, sur la Route de Saizerais, mais la route se rétrécit et la piste disparaît avant l'arrivée dans le vieux village. L'itinéraire cyclable des boucles de la Moselle permet de se déplacer à vélo en toute sécurité le long de la rivière. La continuité avec Jaillon et Frouard n'est pas assurée car la véloroute n'est finalisée que sur le territoire de Liverdun.

Le franchissement du quai est compliqué à Liverdun. En effet, le passage souterrain est éloigné de la halte de 120 mètres, ce qui fait que la traversée prend une dizaine de minutes.

Il n'existe pas d'abri à vélos sécurisé.

ATOUTS

Une halte bien desservie, qui voit sa desserte augmenter

Des cheminements piétons sécurisés Une halte bien visible depuis la rue

FAIBLESSES

Une traversée de la voie difficile qui pénalise l'intermodalité avec les bus

OPPORTUNITÉS

Finaliser l'itinéraire cyclable des boucles de la Moselle pour améliorer l'accès cyclable de la halte Améliorer les conditions d'accueil (rafraîchissement du bâtiment voyageur, traitement des abords)

MENACES

Des conflits d'usage avec les employés de la mairie pourraient pénaliser le dynamisme de cette halte











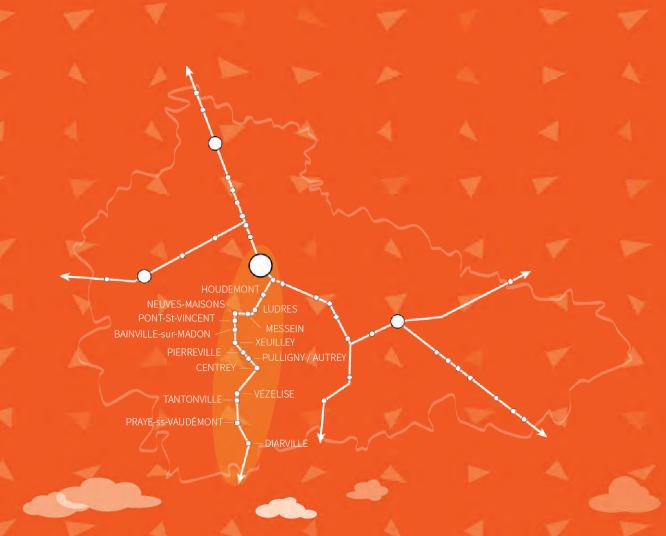


Potentialités d'aménagement des haltes-gares

03

BRANCHE SUD

direction Contrexéville





HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

- N°6 (Nancy>Contrexéville)

Desserte: omnibus

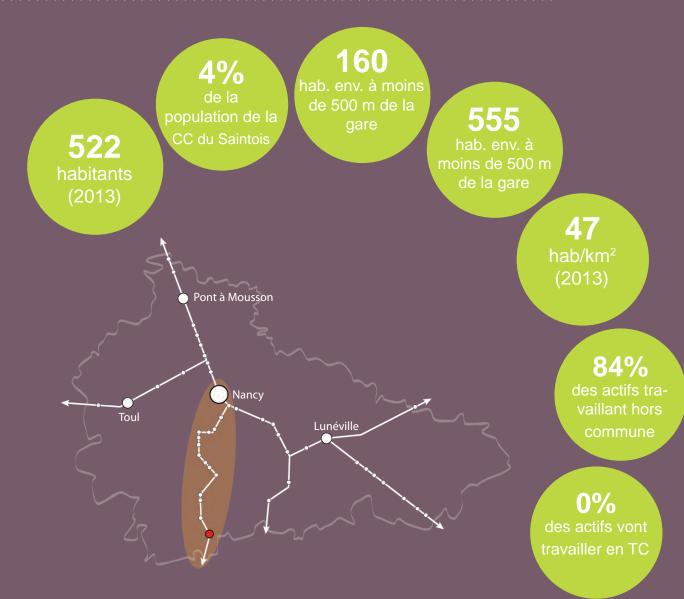
2 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

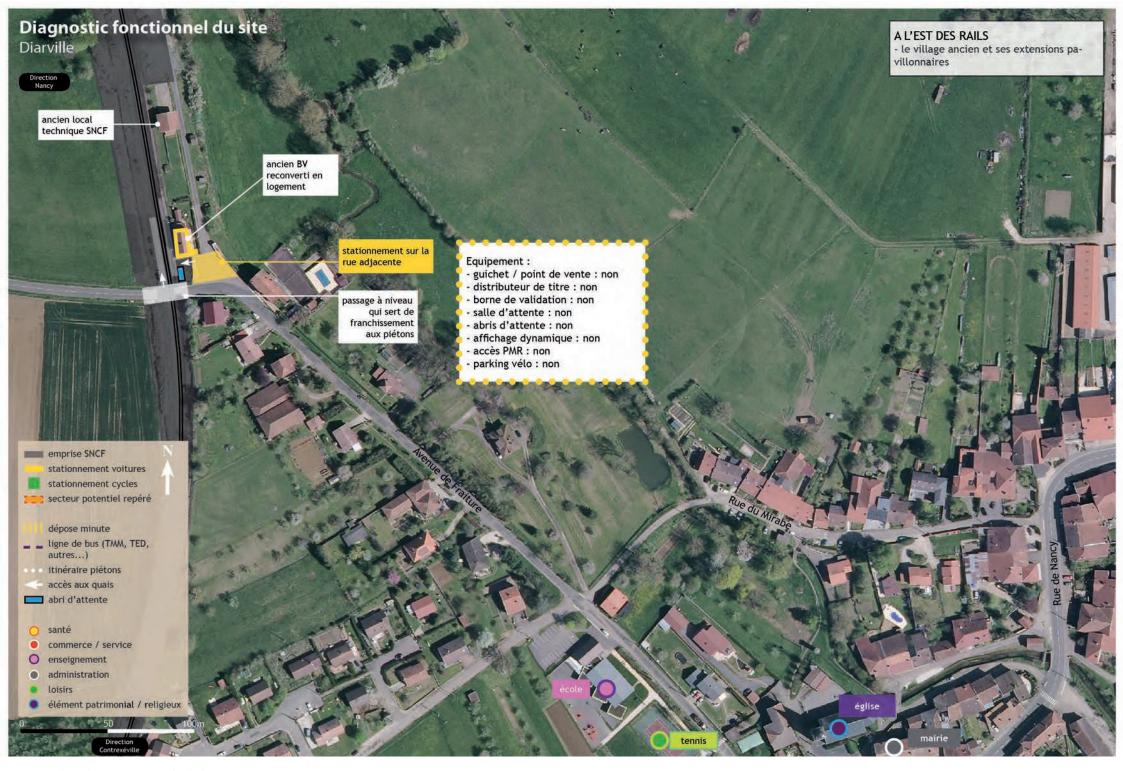
- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 1 arrêt

- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 1 arrêt

10 montants et descendants par jour en 2015

13 montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Diarville, bourg de proximité, est l'une des communes la plus au Sud de la Communauté de Communes du Pays du Saintois. Elle se trouve située à 35 km au Sud de Nancy en bordure du département des Vosges.

Le village qui est établi en H comprend le village ancien plutôt dense et des extensions pavillonnaires ponctuées d'exploitations agricoles en ses extrémités.

La halte se trouve implantée en sortie Nord du village au bout de l'avenue de la Fraiture (D64) qui constitue l'une des voies principales de desserte. Le stationnement n'est pas matérialisé, mais permet aux véhicules de sa garer sans encombre.

La visibilité de la halte est plutôt bonne compte tenu de son implantation en entrée du village et à côté du passage à niveau.

La gare renvoie une image positive. Les abords sont sobres, mais bien entretenus : barrières et abri d'attente sont en bon état, les bas-côtés traités en grève pourraient être traités en dur, mais restent propres.

Enfin, les anciens bâtiments transformés en habitation ont été rénovés et restent bien entretenus. L'ensemble participe pleinement au charme de cette petite halte de campagne.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Diarville est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). en attente de la rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017. Des autocars Métrolor desservent Diarville puis déposent les passagers à Pont-Saint-Vincent, qui disposent alors d'une connexion avec le train. En 2016, on comptait 2 arrêts de TER par jour (un le matin vers Nancy et un retour le soir). En 2017, on compte 5 autocars.

Environ 10 voyageurs par jour montaient dans un train à Diarville en 2015.

Les trains omnibus desservent la halte. En raison de l'état dégradé de la voie, le parcours en train vers la gare de Nancy est plus long qu'en voiture (1h04 contre 43 min), il reste cependant moins cher (environ 42,60 €/mois contre 191 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Aucune ligne de bus ne dessert Diarville.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

Depuis le village ou depuis Housséville, il faut emprunter la D.64 (Avenue de Fraiture). La halte n'est pas jalonnée.

Il est possible de stationner environ trois véhicules sur un petit espace non matérialisé, proche des quais.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

La route est étroite et il n'existe pas d'itinéraires cyclables ni d'abri à vélos sécurisé. La halte étant située sur une route à la sortie du village, les trottoirs sont inexistants et il faut marcher dans l'herbe sur le bascôté pour circuler à pied.

Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE SUD

ATOUTS

Une halte bien visible depuis la route Un lieu agréable et accueillant

FAIBLESSES

Gare excentrée
Accès difficile en modes actifs
Très faible niveau d'équipement
Très faible desserte
Temps de trajet vers Nancy peu compétitif par rapport au trajet en voiture (45 min environ).

OPPORTUNITÉS

Mieux jalonner la halte pour les voitures Matérialiser le stationnement

MENACES

Desserte en suspens







Praye-sous-Vaudémont



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

- N°6 (Nancy>Contrexéville)

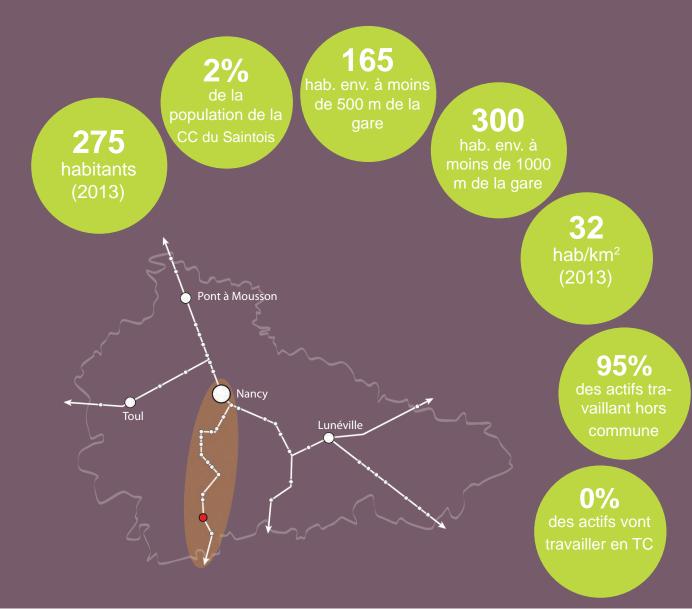
Desserte: omnibus

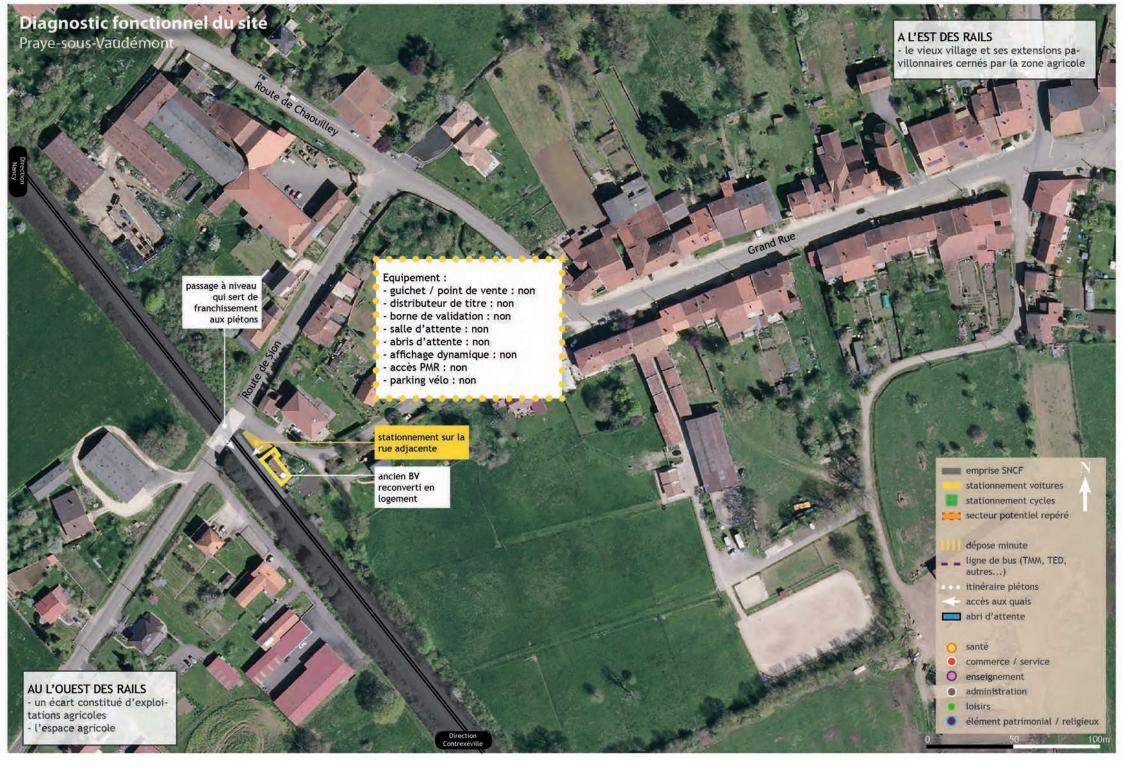
2 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 1 arrêt
- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 1 arrêt

12 montants et descendants par jour en 2015

15 montants et descendants par jour en 2014





Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE SUD

DIAGNOSTIC URBAIN

Praye-sous-Vaudémont, commune rurale, se trouve située à 33 km au Sud de Nancy non loin de Vézelise et aux pieds de la colline de Sion.

Le village qui est établi en Y comprend principalement le village ancien et dense qui s'étire le long de la Grand rue et des rues de Docteur Breton et du Haut Corbeil.

Une importante extension constituée d'une vingtaine de pavillon est venue constituer la rue de la Croix Hocquard à l'Est.

La halte se trouve implantée en marge Ouest du village le long de la route qui mène à la colline de Sion. Le stationnement est limité à 3 véhicules tout au plus et cela dans des conditions peu favorables.

La visibilité de cette dernière est plutôt moyenne compte tenu de son implantation en sortie du village, mais en recul du passage à niveau.

La gare renvoie une image sans relief. Les abords se réduisent à un petit terre-plein de grève qui fait office de stationnement pour 2 à 3 véhicules maximum. L'ancien bâtiment transformé en habitation est plutôt défraîchi voire négligé.

Il n'existe pas d'abri pour voyageurs.

Les barrières sont en bon état, mais les bas-côtés et les talus mériteraient un léger entretien (désherbage).

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Praye-sous-Vaudémont est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017. Des autocars Métrolor desservent Praye-sous-Vaudémont puis déposent les passagers à Pont-Saint-Vincent, qui

disposent alors d'une connexion avec le train.

En 2016, on comptait 2 arrêts de TER par jour (un le matin vers Nancy et un retour le soir). En 2017, on compte 4 autocars.

Environ 12 voyageurs par jour montaient dans un train à Praye-sous-Vaudémont en 2015.

Les trains omnibus desservent la halte. En raison de l'état dégradé de la voie, le parcours en train vers la gare de Nancy est plus long qu'en voiture (59 min contre 38 min), il reste cependant moins cher (environ 38,85 €/mois contre 168 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉSEAUX DE TC

Aucune ligne de bus ne dessert Praye.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte se situe à la sortie de la commune. Depuis le village, il faut emprunter la D.50 (la Grande Rue puis la Route de Sion). Pour monter à la colline de Sion, il faut donc passer par la halte qui n'est pas jalonnée.

Il est possible de stationner deux véhicules sur un petit espace non stabilisé, proche des quais.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Les rues sont assez larges à Praye, mais les trottoirs sont étroits et parfois non stabilisés (usoirs).

Pour se rendre à la halte depuis le village, il est possible d'emprunter la Rue de la Chapelle, qui est à sens unique et donc au trafic limité.

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables ni d'abri à vélos sécurisé.

ATOUTS

Une halte moyennement visible depuis la route

FAIBLESSES

Gare très excentrée
Accès difficile en modes actifs
Très faible niveau d'équipement
État vétuste
Très faible desserte
Temps de trajet vers Nancy peu compétitif par rapport au trajet en voiture (30 minutes)

OPPORTUNITÉS

Profiter de la proximité de la colline de Sion pour développer un usage touristique de la halte Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement de l'espace passant le long des rails)

MENACES

Desserte en suspens











72



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

- N°6 (Nancy>Contrexéville)

Desserte: omnibus

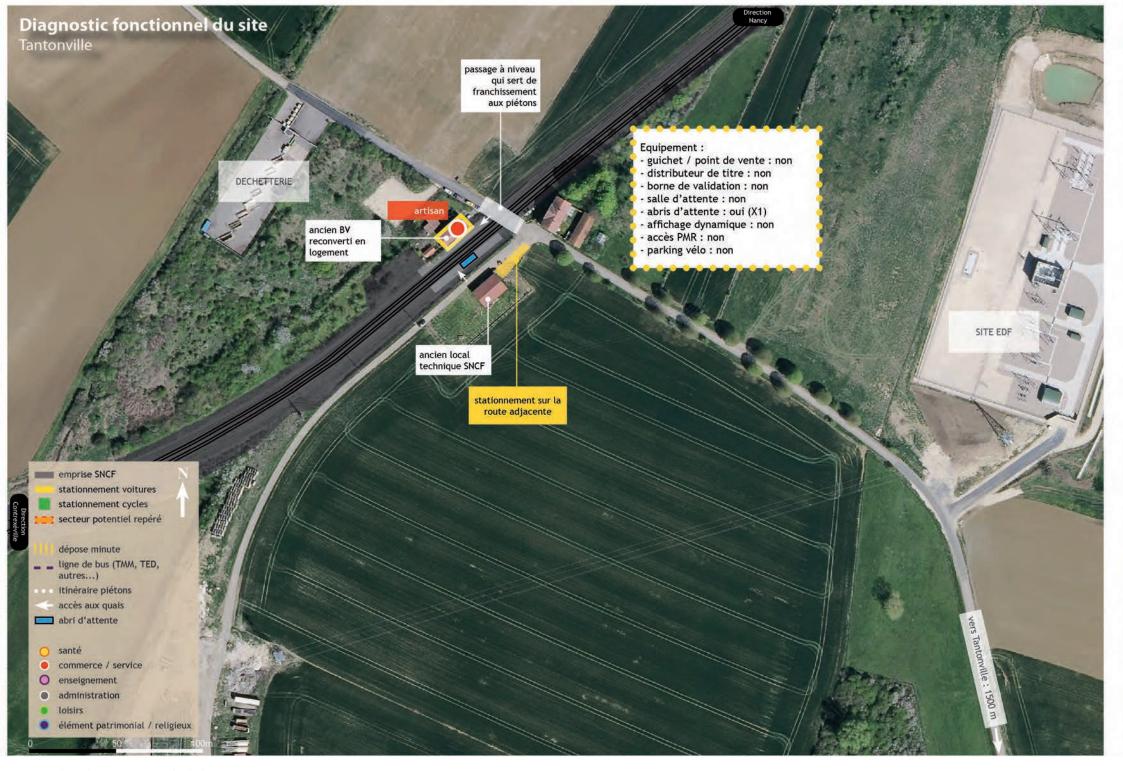
2 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 1 arrêt

- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 1 arrêt

2 montants et descendants par jour en 2015





DIAGNOSTIC URBAIN

Tantonville est un bourg de proxmité qui se trouve située à 28 km au Sud de Nancy, mais qui jouxte Haroué et son célèbre château.

Le village ramassé sur lui-même fut le fief de la famille Tourtel à l'origine des célèbres brasseries (dès 1839) dont les bâtiments ont aujourd'hui disparu ; de cet âge d'or subsistent les 5 châteaux érigés par 3 générations de Tourtel.

Particularité de la commune, le tracé de la voie ferrée passe en pleine campagne au Nord du village. De ce fait, la halte «perdue» entre Tantonville (1.5 km) et Omelmont (2.2 km) se trouve largement excentrée des zones d'habitation.

La visibilité de la gare est plutôt faible compte tenu de son implantation en dehors du tissu urbain, mais le jalonnement palie à cette difficulté.

La halte renvoie une image mitigée. Si les anciens bâtiments transformés en habitation ou en local technique ont été rénovés et sont plutôt bien entretenus, les abords de la halte sont peu flatteurs : les bas côtés mériteraient notamment d'être mieux entretenus (désherbage).

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Tantonville est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017. Des autocars Métrolor desservent Tantonville puis déposent les passagers à Pont-Saint-Vincent, qui disposent alors d'une connexion avec le train.

En 2016, on comptait 2 arrêts de TER par jour (un le matin vers Nancy et un retour le soir). En 2017, on compte 5 autocars.

Environ 2 voyageurs par jour montaient dans un train à Tantonville en 2015.

Les trains omnibus desservent la halte. En raison de l'état dégradé de la voie, le parcours en train vers la gare de Nancy est plus long qu'en voiture (53 min contre 32 min), il reste cependant moins cher (environ 35 €/mois contre 143 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La ligne R.580 dessert Tantonville, mais pas la halte.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès à la halte se fait par la Rue de la Gare (D.9C). Elle est jalonnée depuis le centre du village.

Le stationnement n'est pas matérialisé et il n'existe aucune zone dévolue à cet effet, les véhicules doivent se garer sur le bord des chemins agricoles.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

La route est très étroite et peu adaptée à la circulation des vélos, il n'existe pas de trottoirs ni d'abri à vélos sécurisé.

Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE SUD

75

ATOUTS

Aucunes nuisances (bruit, circulation...) envers les zones d'habitat

FAIBLESSES

Gare très excentrée

Accès difficile en modes actifs Très faible niveau d'équipement État vétuste Très faible desserte Temps de trajet vers Nancy peu compétitif par rapport au trajet en voiture

OPPORTUNITÉS

Prévoir du stationnement pour développer l'usage du train

Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement de l'espace passant le long des rails)

MENACES

Mauvaise image du lieu Desserte en suspens











76



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

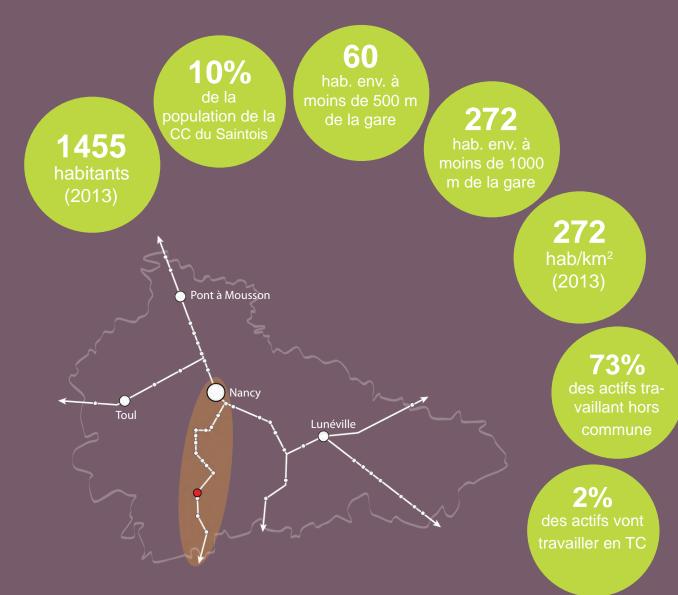
- N°6 (Nancy>Contrexéville)

Desserte: omnibus / mixte

6 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 3 arrêts
- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 3 arrêts

91 montants et descendants par jour en 2015





Vézelise est un bourg-centre rural qui se trouve situé à 29 km au Sud de Nancy, au cœur de la Communauté de Communes du Pays du Saintois.

La commune est amplement connue pour sa bière qui a été introduite pour la première fois en 1863 par A. Moreau l'un des pères de la brasserie française.

Le centre bourg accueille un certain nombres d'activités: opticien, kinés, cabinet dentaire, pharmacie, vétérinaires, centre médico-social... et une offre complète d'une cinquantaine de commerçants, artisans et services (écoles, collège...).

Tout comme Tantonville, le tracé de la voie ferrée passe en pleine campagne, mais ici au Sud-Est du territoire. De ce fait, la halte se trouve largement excentrée des zones d'habitation (1 km).

A l'époque, la halte qui avait été implantée entre 1872 et 1881 à l'écart du village bénéficiait d'un embranchement spécifique destiné à desservir le site des anciennes brasseries situées sur l'Uvry (1863-1972).

La visibilité de la gare est plutôt faible compte tenu de son implantation en dehors du tissu urbain et sur une voie en cul-de-sac, mais le jalonnement (bien que partiel) palie à cette difficulté.

La gare offre une image un peu hors du temps.

Le bâtiment isolé au bout d'une allée bordée de marronniers est en bon état, mais mériterait d'être rafraîchi. Les abords de la halte sont verdoyants, mais les zones enherbées sont peu flatteuses ; de même les quais et les bas côtés mériteraient notamment d'être mieux entretenus (désherbage).

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Vézelise est desservie par les

TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-

Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017. Des autocars Métrolor desservent Vézelise puis déposent les passagers à Pont-Saint-Vincent, qui disposent alors d'une connexion avec le train.

En 2016, on comptait 6 arrêts de TER par jour, allers et retours confondus. En 2017, on compte 10 autocars. Environ 91 voyageurs par jour montaient dans un train à Vézelise en 2015. Il s'agit de la plus forte fréquentation du Saintois.

Les trains mixtes et omnibus desservent la halte. En raison de l'état dégradé de la voie, le parcours en train vers la gare de Nancy est un peu plus long qu'en voiture (40 min contre 36 min), il reste cependant moins cher (34,40 €/mois contre 147 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Les lignes R580 et R590 desservent Vézelise mais pas la halte.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte n'est pas située à proximité du bourg de Vézelise. Il faut emprunter la D.904 (Avenue Jacques Leclerc) puis la D.50C (Rue de la Grimpette). Un parking non matérialisé permet de stationner une trentaine de véhicules.

En venant depuis Omelmont, il faut emprunter la D.5, la halte n'est pas jalonnée. Elle est par contre jalonnée lorsque l'on vient du Sud (D.5, D.5D) ou du centrebourg.

Il existe une aire de co-voiturage à proximité, qui est elle bien jalonnée.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Aucun itinéraire piéton ou vélo n'est aménagé, il n'existe pas d'abri sécurisé. La route monte, les trottoirs sont inexistants et les voitures roulent vite.

79

ATOUTS

Halte importante, disposant d'un bon bâtiment voyageurs

FAIBLESSES

Position très excentrée Accès modes actifs très compliqué Temps de trajet vers Nancy peu compétitif par rapport au trajet en voiture Un bâtiment à rafraîchir

OPPORTUNITÉS

Mieux jalonner la halte pour les voitures Stabiliser le parking Développer la fonction d'aire de covoiturage Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement des quais et des abords)

MENACES

Desserte en suspens











Ceintrey



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

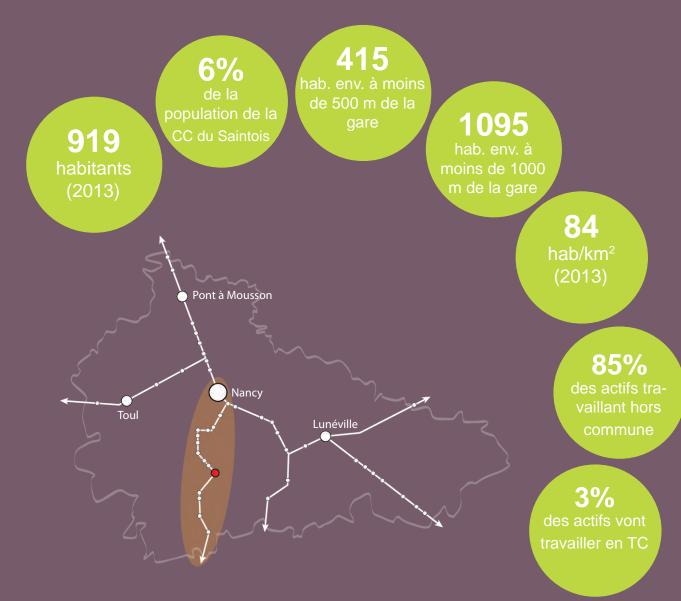
- N°6 (Nancy>Contrexéville)

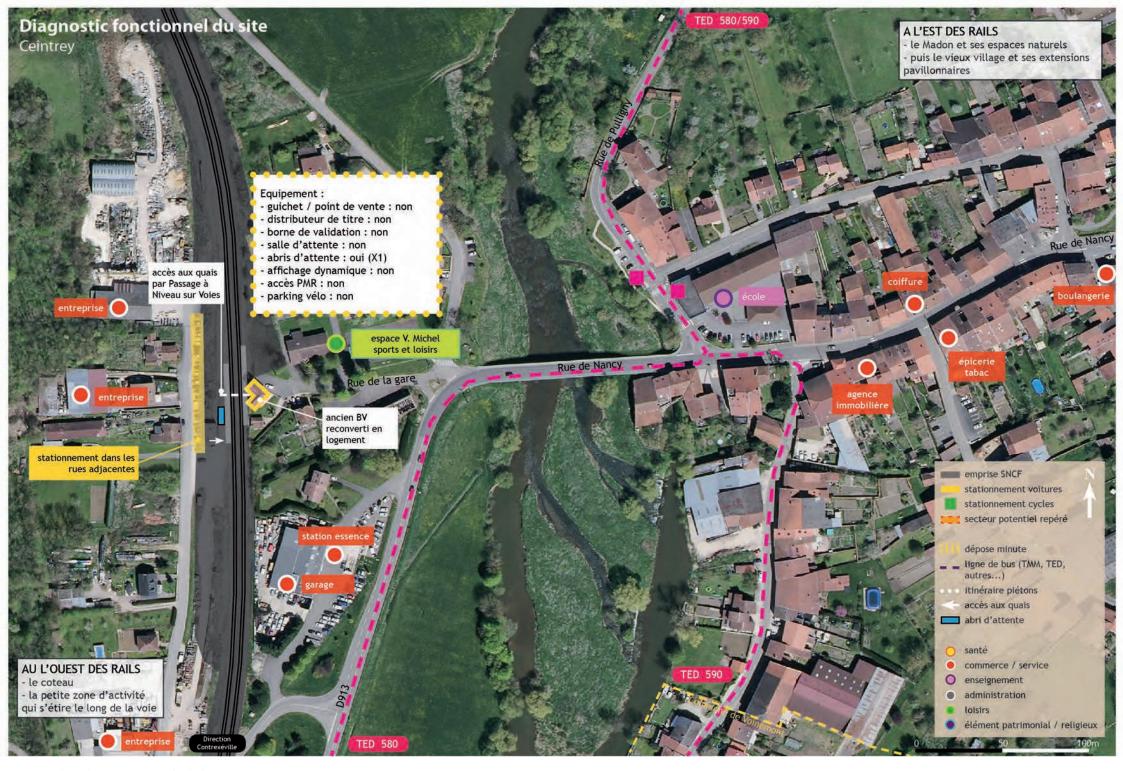
Desserte: omnibus / mixte

6 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 3 arrêts
- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 3 arrêts

22 montants et descendants par jour en 2015





Ceintrey, commune rurale, est l'une des communes la plus au Nord de la ComCom du Pays du Saintois. Elle se trouve située à 21 km au Sud de Nancy en marge du territoire de son intercommunalité.

Particularité de la commune, le village est accolé à celui de Voinémont pour former un gros bourg implanté rive droite du Madon.

Le village assez ramassé comprend le village ancien plutôt dense et des extensions pavillonnaires très marquées en ses extrémités.

La halte se trouve implantée en sortie Est du village, sur la rive gauche du Madon et au voisinage d'une petite zone d'activités longée par la D.913.

La visibilité de la halte, qui n'est pas jalonnée, est plutôt faible compte tenu de son implantation en dehors du tissu urbain et au bout d'une rue de la Gare en cul-desac.

La halte renvoie une image plutôt positive. Les abords côté de l'ancien bâtiment sont bien entretenus : barrières et abri d'attente sont en bon état et les quais traités en dur restent propres. Les abords, côtés zone activité pourraient, par contre, être mieux traités. Enfin, les anciens bâtiments transformés en habitation ont été rénovés et sont bien entretenus.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Ceintrey est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017. En attendant, des autocars Métrolor desservent Ceintrey puis déposent les passagers à Pont-Saint-Vincent, qui disposent alors d'une connexion avec le train.

En 2016, on comptait 6 arrêts de TER par jour, allers et retours confondus. En 2017, on compte 10 autocars. Environ 22 voyageurs par jour montaient dans un train à Ceintrey en 2015.

Les trains mixtes et omnibus desservent la halte. En raison de l'état dégradé de la voie, le parcours en train vers la gare de Nancy est un peu plus long qu'en voiture (33 min contre 26 min), il reste cependant moins cher (28,40 €/mois contre 109 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Les lignes R580 et R590 desservent Ceintrey mais pas la halte.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte est située au croisement de nombreuses routes, mais elle n'est pas visible depuis celles-ci, elle n'est pas non plus indiquée.

La proximité de la N.57 fait de la concurrence à la halte de Ceintrey. En effet, il est très facile de prendre l'autoroute depuis le centre de la commune, il suffit de traverser le pont sur le Madon et d'emprunter la D.913.

L'accès Sud se fait également par la D.913. Depuis Pulligny, il faut emprunter la D.50G, depuis Omelmont la D.5 et depuis Benney la D.61.

Il n'existe pas de parking. L'absence de stationnement dûment identifié à proximité des accès aux quais peut générer des conflits d'usage notamment avec les habitants de la rue.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Aucun itinéraire vélo n'est aménagé, il n'existe pas d'abri sécurisé. Les trottoirs sont plutôt étroits dans Ceintrey et la traversée du pont n'est pas engageante. Arrivée de l'autre côté du pont, un itinéraire sécurisé permet de se rendre à la halte de façon sécurisée. Cet itinéraire n'est néanmoins pas stabilisé.

ATOUTS

Une halte proche du centre-ville (à vol d'oiseau)

FAIBLESSES

Halte non indiquée Itinéraires modes actifs difficiles voire dangereux Très faible niveau d'équipement Très peu de stationnement et pas identifié Temps de trajet vers Nancy peu compétitif par rapport au trajet en voiture

OPPORTUNITÉS

Sécuriser et jalonner les itinéraires modes doux Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement des quais et des abords)

MENACES

Desserte en suspens











Pulligny-Autrey



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

- N°6 (Nancy>Contrexéville)

Desserte: omnibus

2 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 1 arrêt
- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 1 arrêt
- 4 montants et descendants par jour en 2015
- 4 montants et descendants par jour en 2014





Pulligny (bourg de proximité) et Autrey sont deux communes situées à 24 km au Sud de Nancy.

Autrey appartient à la Communauté de Communes du Pays du Saintois et Pulligny est un bourg de proximité appartenant à la Communauté de Communes de Moselle et Madon. Elles partagent la même halte ferroviaire qui est implantée à mi-chemin des 2 villages en rase campagne sur le territoire d'Autrey (D.508).

Ainsi, le tracé de la voie ferrée passe en pleine campagne et la halte implantée à 700 m environ des deux villages se trouve largement excentrée des zones d'habitation.

La visibilité de la gare, qui n'est pas jalonnée, est plutôt médiocre compte tenu de son implantation en dehors du tissu urbain.

La halte renvoie une image mitigée. Les anciens bâtiments transformés en habitation sont plutôt en bon état côté quais, mais baraquement et dépotoir occupent le jardin.

Les abords des quais sont peu flatteurs : les bas côtés mériteraient notamment d'être mieux entretenus (désherbage).

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Pulligny-Autrey est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017. En attendant, des autocars Métrolor desservent Pulligny-Autrey puis déposent les passagers à Pont-Saint-Vincent, qui disposent alors d'une connexion avec le train. En 2016, on comptait 2 arrêts de TER par jour (un le ma-

tin vers Nancy et un retour le soir). En 2017, ils ont été remplacés par 2 autocars.

Environ 4 voyageurs par jour montaient dans un train à Pulligny-Autrey en 2015.

Seuls les omnibus desservent la halte. En raison de l'état dégradé de la voie, le parcours en train vers la gare de Nancy est un peu plus long qu'en voiture (40 min contre 30 min), il reste cependant moins cher (26,90 €/mois contre 124 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Les lignes R580 et R590 desservent Pulligny mais pas la halte.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte se situe sur la D.50B qui relie Pulligny à Autrey, elle n'est pas jalonnée.

Il n'existe aucune possibilité de stationnement. Ce dernier doit se faire sur les bas côtés de la route qui n'ont pas été aménagés en ce sens.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Depuis Pulligny il faut traverser le Madon sur un pont très étroit et non sécurisé. La route n'est pas du tout adaptée aux modes actifs, depuis Pulligny ou depuis Autrey. Il n'existe aucun abri sécurisé.

ATOUTS

Situation en dehors des zones d'habitat donc peu de nuisances

FAIBLESSES

Mal indiquée Peu accessible Très faible niveau d'équipement État vétuste Très faible desserte

Pas de stationnement

Temps de trajet vers Nancy peu compétitif par rapport au trajet en voiture

OPPORTUNITÉS

Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement des quais et des abords)

MENACES

Desserte en suspens









Pierreville

HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

- N°6 (Nancy>Contrexéville)

Desserte: omnibus

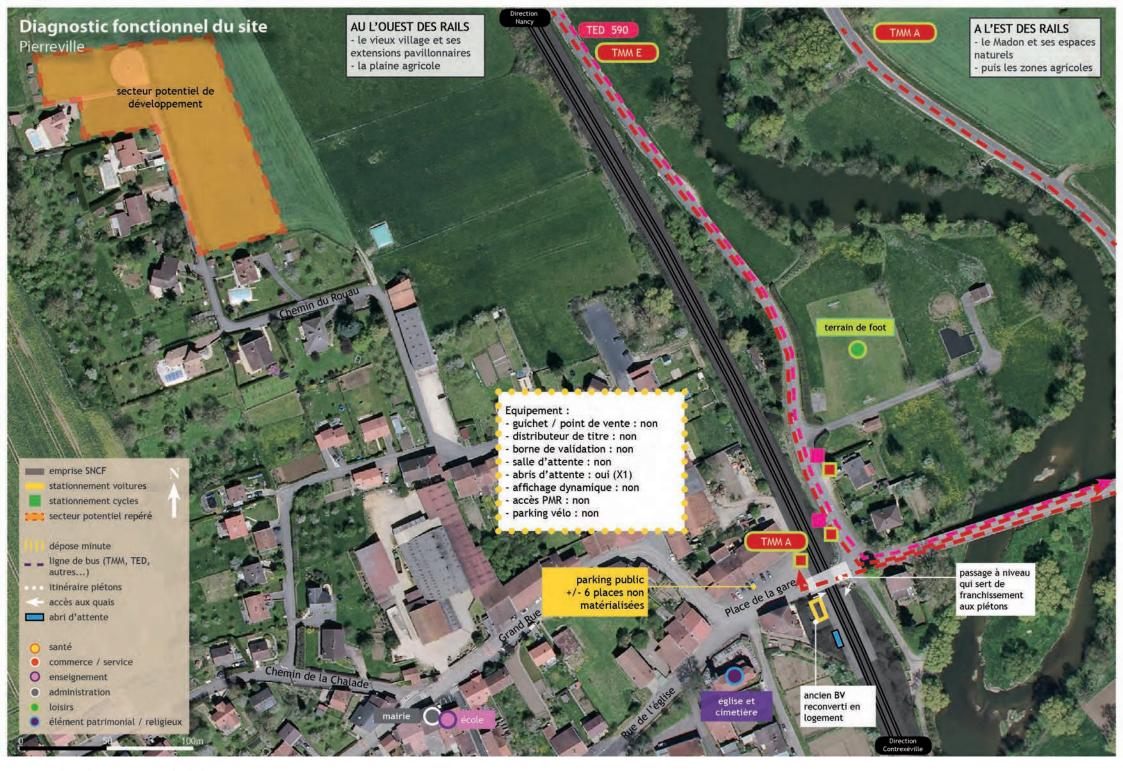
2 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 1 arrêt

- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 1 arrêt

9 montants et descendants par jour en 2015





DIAGNOSTIC URBAIN

Pierreville est une commune qui se trouve à 21 km au Sud de Nancy et en limite Sud du territoire de la Communauté de Communes de Moselle et Madon.

Le village plutôt ramassé comprend le centre ancien dense et une majorité de pavillons qui ont pris place le long des rues d'Autrey et de la Chalade et du Chemin du Rouau.

La halte se trouve implantée en entrée Est du village le long de la route qui mène à la Colline de Sion.

La visibilité de la halte est bonne compte tenu de son implantation dans le village.

La gare renvoie une image sans relief. Les abords se réduisent aux quais réalisés en stabilisés qui sont peu entretenus.

L'ancien bâtiment voyageurs transformé en habitation est plutôt défraîchi, l'arrière accueille un baraquement disgracieux. Les barrières sont en bon état, mais les bas-côtés et les talus mériteraient un léger entretien (désherbage).

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Pierreville est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017. En attendant, des autocars Métrolor desservent Pierreville puis déposent les passagers à Pont-Saint-Vincent, qui disposent alors d'une connexion avec le train.

En 2016, on comptait 2 arrêts de TER par jour (un le matin vers Nancy et un retour le soir). En 2017, ils ont été remplacés par 2 autocars.

Environ 9 voyageurs par jour montaient dans un train à

Pierreville en 2015.

Seuls les omnibus desservent la halte. En raison de l'état dégradé de la voie, le parcours en train vers la gare de Nancy est un peu plus long qu'en voiture (37 min contre 28 min), il reste cependant moins cher (25,45 €/mois contre 113 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La ligne R580 du réseau Ted ainsi que la ligne A du réseau T'MM desservent la halte. La ligne E dessert Pierreville mais pas la halte. Le T'MM+ (transport à la demande) permet aux personnes âgées et aux PMR habitant Moselle et Madon d'aller prendre le train à Pierreville.

Il n'existe pas d'abri bus.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

Depuis la D.50B, la halte est visible directement depuis la route. En venant de la D.115B (depuis Frolois), il faut traverser le pont et la halte est également tout de suite visible. En venant du centre de la commune, la halte n'est pas jalonnée, mais tous les itinéraires convergent vers elle de part sa position en entrée du village.

Aucun stationnement public n'est disponible à proximité, mais plutôt dans les rues attenantes.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Aucun itinéraire piéton ou vélo n'est aménagé, il n'existe pas d'abri sécurisé.

Les trottoirs sont étroits mais la présence d'une zone 30 apaise la vitesse des voitures.

ATOUTS

Halte bien visible depuis la route

FAIBLESSES

Très faible niveau d'équipement Etat vétuste Très faible desserte Pas de stationnement Temps de trajet vers Nancy peu compétitif par rapport au trajet en voiture

OPPORTUNITÉS

Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement des quais et des abords)

MENACES

Desserte en suspens









Xeuilley

HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

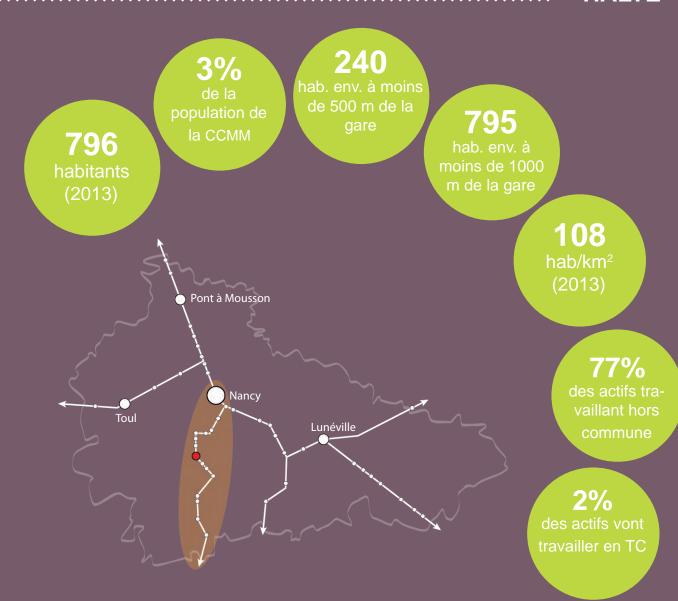
Halte desservie par les lignes :

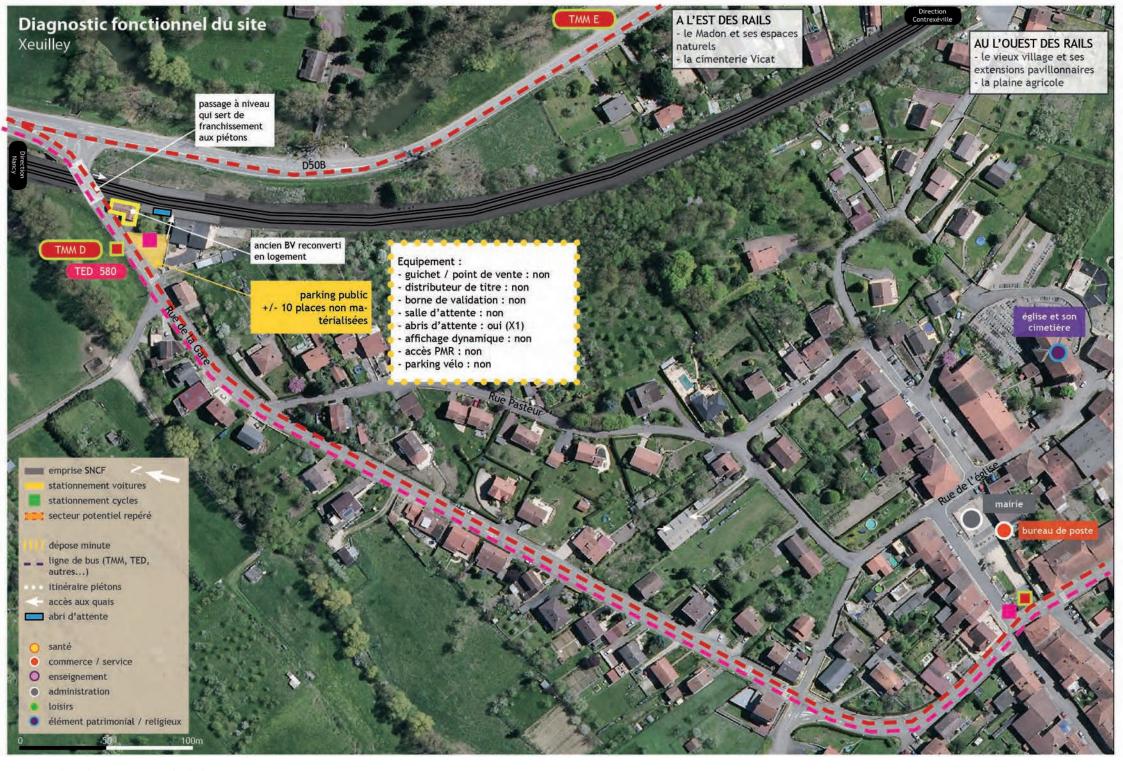
- N°6 (Nancy>Contrexéville)

Desserte: omnibus

2 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 1 arrêt
- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 1 arrêt
- 21 montants et descendants par jour en 2015
- 34 montants et descendants par jour en 2014
- 28 montants et descendants par jour en 2011





Xeuilley, petite commune rurale de la Communauté de Commune de Moselle et Madon, se trouve à 19 km au Sud de Nancy, juste à côté de Pierreville.

Le village est constitué d'un petit centre ancien très largement étoffé par d'importantes extensions pavillonnaires déployées en sa périphérie.

La halte se trouve implantée en entrée Nord du village le long de la route qui mène à Bainville-sur-Madon. La visibilité de la halte est plutôt bonne compte tenu de son implantation en sortie du village et le long de la route départementale.

Les abords des quais sont peu flatteurs : les bas côtés mériteraient notamment d'être mieux entretenus (désherbage). Simplement aménagés avec un sol en concassé l'un des bas côtés est en mauvais état (bordures cassées) et certaines barrières ont été déposées à même le site.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Xeuilley est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017. En attendant, des autocars Métrolor desservent Xeuilley puis déposent les passagers à Pont-Saint-Vincent, qui disposent alors d'une connexion avec le train.

En 2016, on comptait 2 arrêts de TER par jour (un le matin vers Nancy et un retour le soir). En 2017, ils ont été remplacés par 2 autocars.

Environ 21 voyageurs par jour montaient dans un train à Xeuilley en 2015.

Seuls les omnibus desservent la halte. En raison de l'état dégradé de la voie, le parcours en train vers la gare de Nancy est un peu plus long qu'en voiture (33

min contre 29 min), il reste cependant moins cher (23,05 €/mois contre 103 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La ligne R580 du réseau Ted ainsi que la ligne E du réseau T'MM desservent la halte. La ligne D dessert Xeuilley mais pas la halte. Le T'MM+ (transport à la demande) permet aux personnes âgées et aux PMR habitant Moselle et Madon d'aller prendre le train à Xeuilley.

Il n'existe pas d'abri bus mais l'intermodalité est facilitée par un arrêt très proche des quais.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès à la halte par le Nord se fait par la D.50, et par le sud par la D.50B.

La halte n'est pas indiquée mais elle est bien visible depuis la route. L'accès depuis le centre-ville se fait par la Rue de la Gare.

Un petit espace non aménagé devant la halte permet de stationner 4 à 5 véhicules, mais cela peut gêner les bus qui desservent la halte.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Aucun itinéraire piéton ou vélo n'est aménagé, il n'existe pas d'abri sécurisé. Les trottoirs sont étroits.

ATOUTS

Halte bien visible depuis la route

FAIBLESSES

Très faible niveau d'équipement Etat vétuste Très faible desserte Pas de stationnement Temps de trajet vers Nancy peu compétitif par rapport au trajet en voiture

OPPORTUNITÉS

Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement des quais et des abords)

MENACES

Desserte en suspens









Bainville-sur-Madon



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

- N°6 (Nancy>Contrexéville)

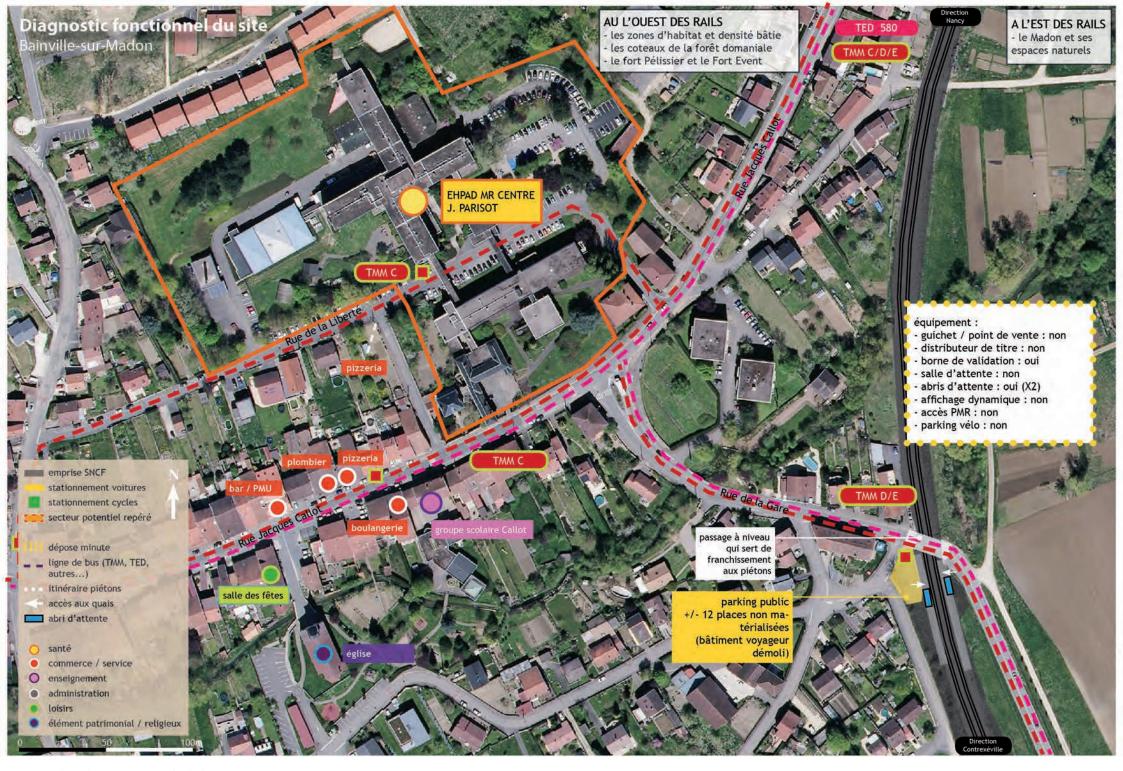
Desserte: omnibus

2 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 1 arrêt
- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 1 arrêt

- 35 montants et descendants par jour en 2014
- 50 montants et descendants par jour en 2011





Bainville-sur-Madon, bourg de proximité au coeur de la Communauté de Commune de Moselle et Madon, se trouve à 17 km au Sud de Nancy aux portes de la Métropole et aux abords immédiat d'un embranchement routier de la D 331.

Le bourg est constitué en grande majorité d'extensions pavillonnaires déployées le long de la D.974 (vers Mézières et Pont-Saint-Vincent).

La halte est implantée à l'Est du village le long de la D.50 route qui mène à Xeuilley.

La visibilité de la halte (qui n'a plus de bâtiment voyageur) est plutôt bonne compte tenu de son implantation en sortie du village couplée à un arrêt de bus et le long de la route départementale.

La halte est traitée très sobrement. L'aire de stationnement a été réalisée en concassé et les places de parking non matérialisées.

Il n'y a pas de quai surélevé et les bas côtés mériteraient notamment d'être mieux entretenus (désherbage). L'un des bas côtés est en mauvais état (bordures cassées) et certaines barrières ont été déposées à même le site.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Bainville-sur-Madon est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017. En attendant, des autocars Métrolor desservent Bainville-sur-Madon puis déposent les passagers à Pont-Saint-Vincent, qui disposent alors d'une connexion avec le train.

En 2016, on comptait 2 arrêts de TER par jour (un le ma-

tin vers Nancy et un retour le soir). En 2017, ils ont été remplacés par 2 autocars.

Environ 14 voyageurs par jour montaient dans un train à Bainville-sur-Madon en 2015.

Seuls les omnibus desservent la halte. En raison de l'état dégradé de la voie, le parcours en train vers la gare de Nancy est un peu plus long qu'en voiture (30 min contre 25 min), il reste cependant moins cher (21,40 €/mois contre 96 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Les lignes R570 et R580 du réseau Ted, la ligne 512 du réseau Sub ainsi que les lignes D et E du réseau T'MM desservent la halte. La ligne C dessert Bainville mais pas la halte. Le T'MM+ (transport à la demande) permet aux personnes âgées et aux PMR habitant Moselle et Madon d'aller prendre le train à Bainville-sur-Madon.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte est localisée bien en vue sur la D.50 (Rue de la Gare).

Un petit parking permet de stationner une dizaine de véhicules, mais l'aire de chalandise n'est pas très importante en raison de la proximité des haltes précédentes et suivantes de Xeuilley et Pont-Saint-Vincent.

La halte n'est pas indiquée.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraire cyclable depuis le village, mais une piste en terre permet de relier la halte au stade situé à proximité.

Il n'y a pas d'abri à vélos.

Les cheminements piétons sont compliqués car les trottoirs sont étroits et des véhicules sont garés sur les trottoirs (stationnement autorisé).

De plus les voitures roulent vite, notamment celles en provenance du Sud.

ATOUTS

Halte bien visible depuis la route

FAIBLESSES

Très faible niveau d'équipement État vétuste Très faible desserte Temps de trajet vers Nancy peu compétitif par rapport au trajet en voiture

OPPORTUNITÉS

Améliorer le niveau de services et de confort aux usagers

Encourager et sécuriser le rabattement par les modes doux

Développer la signalétique TER pour rendre la halte mieux visible

MENACES

Desserte en suspens











Pont-Saint-Vincent



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

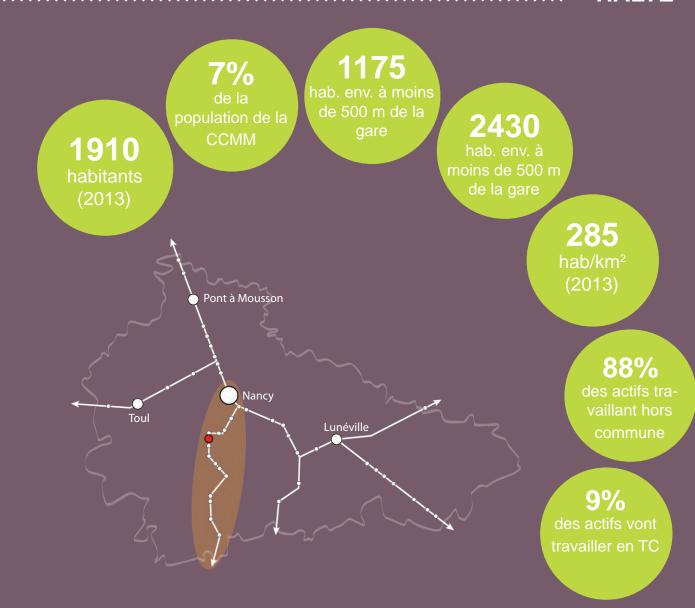
- N°6 (Nancy>Contrexéville)

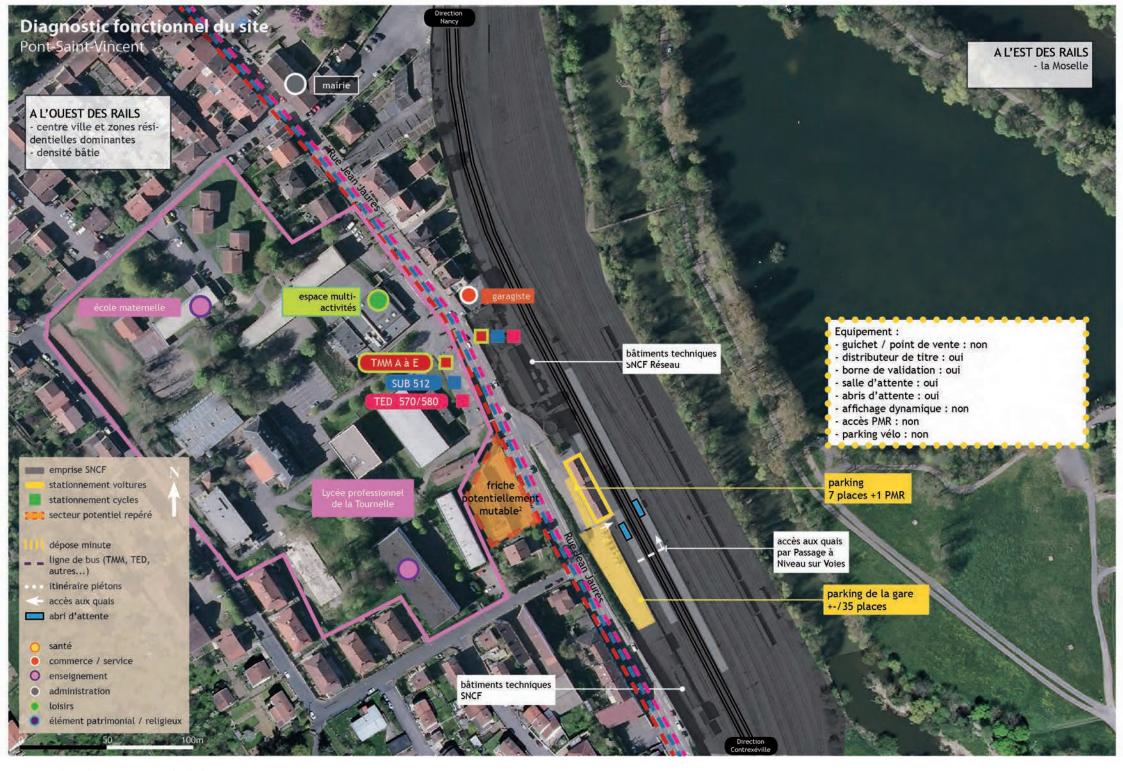
Desserte: omnibus / mixte

38 arrêts de TER (A/R par jour) dont 5 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 19 arrêts
- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 19 arrêts

231 montants et descendants par jour en 2016





Pont-Saint-Vincent est une commune appartenant au pôle urbain d'équilibre du bassin de Neuves-Maisons, au cœur de la Communauté de Commune Moselle et Madon. Elle se trouve à 15 km au Sud de Nancy, aux portes de la Métropole.

Elle présente une configuration assez proche de celle de la commune voisine de Bainville-sur-Madon. Si le centre bourg est nettement plus important que celui de Bainville, la commune est constituée en grande majorité d'extensions pavillonnaires déployées le long vers le Nord (Sexey-aux-Forges) et vers Bainville formant ainsi une sorte de continuité urbaine entre les deux communes.

La gare est implantée en façade Est de la ville en contre-bas de la rue Jean Jaurès, axe principal de la vallée permettant de rallier Neuves-Maisons.

La visibilité de la gare (qui n'a plus de bâtiment voyageur) est bonne compte tenu de son implantation dans le tissu urbain et à proximité d'équipements scolaires. Elle reste cependant légèrement excentrée du centre qui se trouve 400 m de là.

La gare renvoie une image plutôt positive. Le bâtiment voyageur est dans un bon état général et les abords sobres voire un peu tristes, mais assez bien entretenus. L'ensemble mériterait cependant un léger rafraîchissement pour être rendu plus «accueillant».

La halte ne fait pas l'objet de projet connu. L'éloignement des zones de développement tant d'habitat ou d'activité économique desservies par les transports collectifs ne semblent pas avoir un impact direct sur la halte.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Pont-Saint-Vincent est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-

Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire au Sud de Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017. En attendant, des autocars Métrolor desservent les haltes/gares puis déposent les passagers à Pont-Saint-Vincent, qui disposent alors d'une connexion avec le train pour rejoindre Nancy.

Seuls les services omnibus s'arrêtent à la halte de Pont-Saint-Vincent, cela représente 38 arrêts de train par jour, allers et retours confondus.

Environ 231 voyageurs par jour montent dans un train à Pont-Saint-Vincent.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (26 min contre 29 min) et de budget de transport (19,50 €/mois contre 91 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Pont-Saint-Vincent bénéficie du tarif Mix-Cités. Les usagers peuvent donc emprunter au choix le réseau Sub, ou le TER avec le même titre de transport. De plus, ils peuvent également utiliser le réseau T'MM car celui-ci est gratuit.

Les lignes R570 et R580 du réseau Ted, la ligne 512 du réseau Sub ainsi que les lignes A, B, C, D et E du réseau T'MM desservent la halte. Le T'MM+ (transport à la demande) permet aux personnes âgées et aux PMR habitant Moselle et Madon d'aller prendre le train à Pont-Saint-Vincent.

Il n'existe pas d'abri bus, les arrêts devant la halte ne sont signalés que par des poteaux. Les autocars Métrolor font demi-tour sur le parking.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte est bien visible depuis la route principale traversant la Moselle et le canal, la D.974 (Rue Jean Jaurès). Depuis le centre ou le Nord de la commune, il faut emprunter la D.59 (Rue Carnot). L'accès depuis Neuves-Maisons est bien indiqué, mais pas depuis les autres routes.

Le parking n'est pas matérialisé, mais il permet d'accueillir une quarantaine de véhicules.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables à proximité. Les cheminements piétons ne sont pas très agréables, mais un trottoir large et un passage piéton permettent de se rendre à la halte de façon sécurisée.

Il existait des arceaux à vélos mais ils ont été supprimés.

ATOUTS

Une halte bien visible depuis la route Une bonne intermodalité avec les bus Ted, Sub et T'MM

FAIBLESSES

Halte pas directement en lien avec le centre-ville Accès peu agréables

OPPORTUNITÉS

Améliorer les conditions d'accueil du site en général (stationnement, traitement des quais et des abords extérieurs)

Encourager le développement des circulations douces

MENACES

État de la halte et de ses équipements en détérioration Desserte de Contrexéville en suspens











Neuves-Maisons



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

- N°6 (Nancy>Contrexéville)

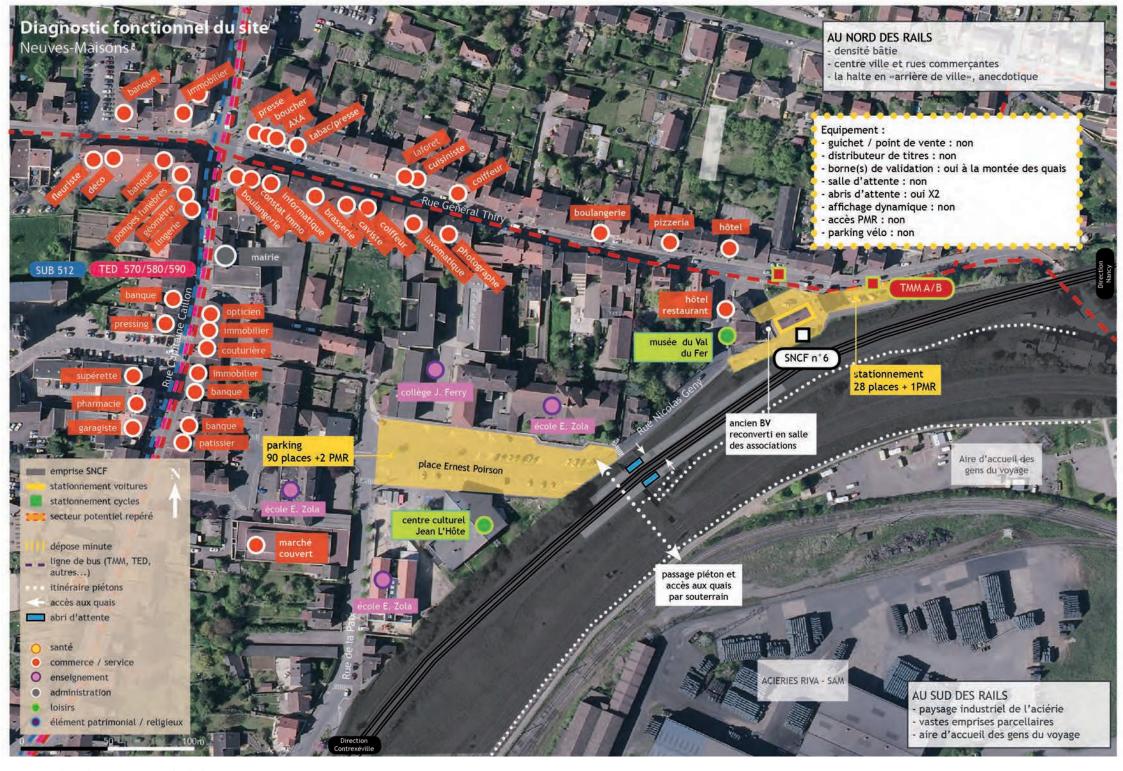
Desserte: omnibus / mixte

38 arrêts de TER (A/R par jour) dont 5 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 19 arrêts
- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 19 arrêts

255 montants et descendants par jour en 2016





Neuves-Maisons avec ses 7000 habitants est la commune la plus peuplée de la Communauté de Commune de Moselle et Madon. La ville, pôle urbain d'équilibre du bassin de Neuves-Maisons, se trouve à 13 km au Sud-Est de Nancy.

La ville s'est d'abord développée en pieds de coteaux avant de s'étendre vers Chavigny et sur les bords de Moselle; espace largement dévolu au développement de l'industrie (Aciérie Riva) et des citées ouvrières. Ainsi, le bâtiment voyageur a perdu son usage et la halte a été déplacée quelques 130 m plus au Sud à la hauteur de la place Ernest Poirson qui se trouve à proximité du centre ville et d'équipements générateurs de flux (écoles, collèges, commerces, services publics...).

Compte tenu du site industriel et de l'aire d'accueil des gens du voyage implantés au Sud de la halte, cette dernière reste largement orientée sur le Nord de la ville.

La halte renvoie une image mitigée car si elle reste bien desservie par la rue de la Paix et la place E. Poirson, elle manque néanmoins de visibilité car les quais qui ne comportent pas de bâtiments sont situés en surplomb à environ 4 m au-dessus du domaine public.

Seul un totem, malgré tout peu visible de loin, rend visible l'accès aux quais qui se trouve peu mis en valeur. Le talus enherbé et peu entretenu n'est pas avenant. La halte ne fait pas l'objet de projet connu. Le développement communal se faisant pour l'heure vers

Chavigny et les cités du Val de fer où se concentrent les zones à urbaniser ou dans le secteur de la Filoche ce qui ne semble pas avoir un impact direct sur un éventuel usage plus intense de la halte.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Neuves-Maisons est desservie par

les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-

Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017, des autocars Métrolor prennent le relais.

Seuls les services omnibus s'arrêtent à la halte de Neuves-Maisons, cela représente 38 arrêts de train par jour, allers et retours confondus.

Environ 255 voyageurs par jour montent dans un train à Neuves-Maisons.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (13 min contre 27 min) et de budget de transport (19,50 €/mois contre 104 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Neuves-Maisons bénéficie du tarif MixCités. Les usagers peuvent donc emprunter au choix le réseau Sub ou le TER avec le même titre de transport. De plus, ils peuvent également utiliser le réseau T'MM car celui-ci est gratuit.

La ligne R330 du réseau Ted ainsi que les lignes A et C du réseau T'MM desservent la halte (au niveau de l'ancien bâtiment voyageurs). Les lignes B, D et E desservent la commune mais pas la halte, tout comme les Ted R570, R580 et R590 (l'arrêt le plus proche de la halte est Point Central).

Le T'MM+ (transport à la demande) permet aux personnes âgées et aux PMR habitant Moselle et Madon d'aller prendre le train à Neuves-Maisons.

Il n'existe pas d'abri bus, les arrêts devant la halte ne sont signalés que par des poteaux.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte de Neuves-Maisons située de façon directement visible depuis la D.115 (Rue Général Thiry), axe principal de la commune. L'autre axe principal, la D.974 permet d'arriver en voiture par le Nord (Rue Jean Jaurès) ou par le Sud (Rue Général Caillon). L'accès Ouest se fait par la D.909 (Rue Roger Salengro).

La halte n'est pas indiquée, ce qui est compréhensible depuis l'est, car elle est bien visible, mais elle devrait être indiquée au Point Central (croisement de la D.909, de la D.115 et de la D.974).

Il est possible de se stationner devant et derrière la halte, ce qui représente une trentaine de places. Il existe également du stationnement à proximité sur la place Ernest Poirson, mais celui-ci est partagé avec les équipements à proximité : le collège, l'école primaire, l'école maternelle et le centre socioculturel.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables à proximité. Les trois arceaux à vélos à proximité ont récemment été enlevés.

Une ruelle étroite en face de la halte permet de relier efficacement la place à la rue du Général Thiry. Les escaliers et le tunnel accédant aux quais sont dans un mauvais état et peu agréables pour les usagers. L'abri voyageurs sur la quai a été démonté récemment.

ATOUTS

Une halte située en centre-ville, à proximité de nombreux équipements

Proximité d'un important employeur (aciérie)

FAIBLESSES

L'ancien bâtiment voyageurs était bien visible, mais la nouvelle halte beaucoup moins

OPPORTUNITÉS

Organiser des rabattements modes actifs sur la place Ernets Poirson, aujourd'hui occupée uniquement par des voitures

Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement des quais et des abords)

MENACES

État de la halte et de ses équipements en détérioration Desserte de Contrexéville en suspens (?)











Potentialités d'aménagement des haltes-gares



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

- N°6 (Nancy>Contrexéville)

Desserte: omnibus

35 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

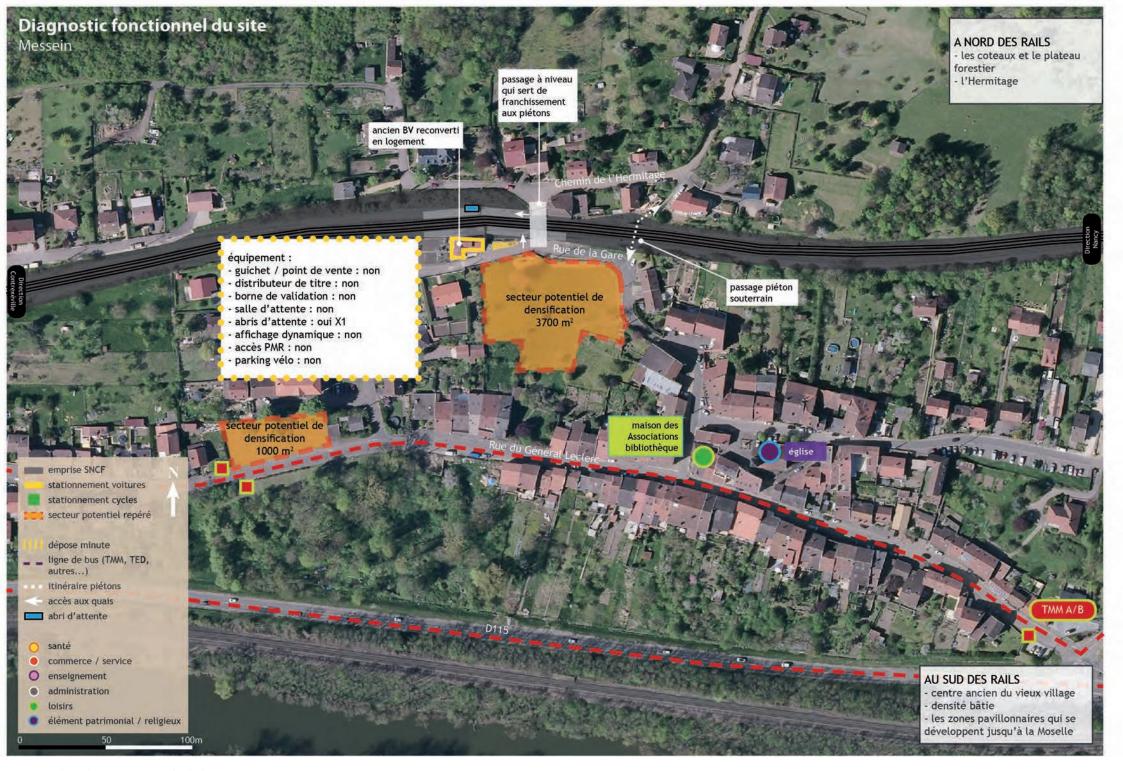
- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 17 arrêts

- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 18 arrêts

81 montants et descendants par jour en 2016

85 montants et descendants par jour en 2014





Messein est une commune située à l'Est de la Communauté de Commune de Moselle et Madon et dans le pôle urbain d'équilibre du bassin de Neuves-Maisons. La ville se trouve à 12 km au Sud-Est de Nancy.

La commune s'est d'abord développée tout en longueur le long des coteaux d'une avancée du plateau de Haye.

La halte, implantée sur la ligne menant à Nancy, se trouve en léger surplomb du centre ancien (ville haute). Les quelques habitations situées au Nord des voies sont directement desservies par le passage à niveau situé à côté de la halte; en cela la voie ferrée ne constitue pas un élément de coupure très fort puisque l'essentiel de la commune s'est développé en contrebas des rails.

Par contre, l'espace très contraint voire l'absence d'espace public autour de la gare limite très fortement les possibilités de stationnement des usagers qui viennent en voiture, les obligeant à se disperser dans les rues adjacentes.

La visibilité de la halte n'est pas très bonne compte tenu de son implantation sur les hauteurs de la commune. En outre, cette situation en recul de voie principale de circulation (rue Pierre et Marie Curie) et l'absence de jalonnement ne la rendent pas directement visible pour les usagers.

La halte renvoie une image médiocre. Le traitement des abords reste très minéral compte tenu de l'exiguïté du terrain d'assiette de la halte. Le niveau d'équipement est minimal et les conditions d'attente des usagers peu confortable.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu, à cause de la position à flanc de coteau et du manque de foncier aux alentours.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Messein est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017, des autocars Métrolor prennent le relais.

Seuls les services omnibus s'arrêtent à la halte de Messein, cela représente 35 arrêts de train par jour, allers et retours confondus.

Environ 81 voyageurs par jour montent dans un train à Ludres.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (20 min contre 25 min) et de budget de transport (19,50 €/mois contre 74 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Messein bénéficie du tarif MixCités. Les usagers peuvent donc emprunter au choix le réseau Sub ou le TER avec le même titre de transport. De plus, ils peuvent également utiliser le réseau T'MM car celui-ci est gratuit.

Les lignes A et B du réseau T'MM desservent la commune mais pas directement la halte. Le T'MM+ (transport à la demande) permet aux personnes âgées et aux PMR habitant Moselle et Madon d'aller prendre le train à Messein.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte de Messein n'est pas située à proximité des axes principaux de la commune, à savoir la D.115 et la Rue du Général Leclerc.

L'accès se fait par la Rue de la Gare, en venant du Nord, il faut franchir un passage à niveau.

Aucun panneau n'indique la halte et il n'existe que deux places de stationnement à proximité.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables vers la halte, aucun stationnement pour vélo n'est prévu.

La desserte à pied se fait par le passage à niveau ou par un tunnel qui permet de rejoindre le Chemin de l'Hermitage, situé à 100 m à l'Est. Or, les trottoirs sont étroits et de nombreux véhicules y sont souvent stationnés.

ATOUTS

Une halte d'intérêt local pour les habitants de la commune

FAIBLESSES

Très peu accessible Mal jalonnée Aucune intermodalité possibl**e**

OPPORTUNITÉS

Indiquer la halte depuis le centre-ville pour les piétons et les cyclistes Prévoir du stationnement vélo Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement des quais et des abords)

MENACES

Desserte de Contrexéville en suspens











Potentialités d'aménagement des haltes-gares

Ludres

HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

- N°6 (Nancy>Contrexéville)

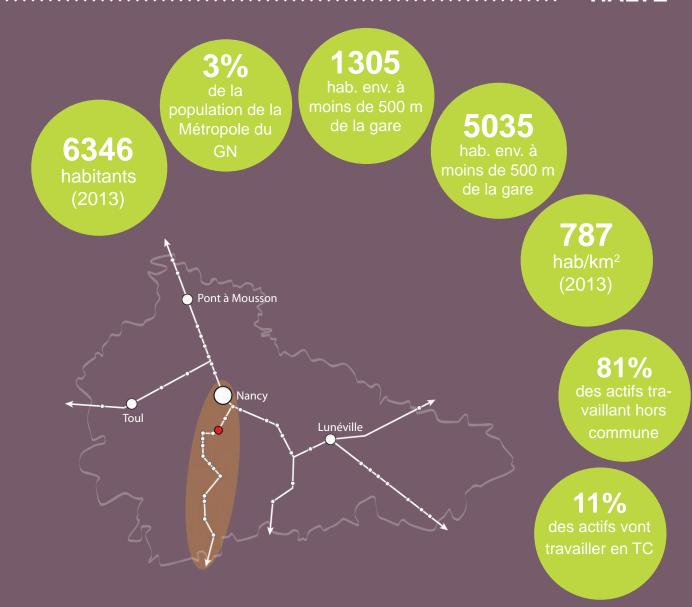
Desserte: omnibus

38 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 19 arrêts

- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 19 arrêts

276 montants et descendants par jour en 2016305 montants et descendants par jour en 2014





Ludres qui est la première commune en entrée Sud de la Métropole du Grand Nancy, se trouve à 9 km au Sud de Nancy.

A l'échelle de la branche du réseau, cette halte constitue un point d'entrée dans l'agglomération nancéienne.

La halte est implantée dans la partie Nord de la commune aux pieds des coteaux et du côté du vieux-village alors que l'essentiel des zones bâties résidentielles et d'activités économiques se sont implantées au Sud de la voie ferrée dans la plaine en direction de l'A330 et au-delà pour le Dynapôle.

La visibilité de la halte est plutôt bonne même si située en marge des principales zones urbanisées et notamment du centre-ville.

Enfin, cette dernière renvoie une bonne image générale. Les abords sont plutôt avenants avec des espaces verts bien traités et un bâtiment bien entretenu; seuls les abris d'attente mériteraient un rafraîchissement voire un autre traitement.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu. Un éventuel développement en direction des coteaux pourrait être envisagé sur le long terme car ce sont des espaces sensibles du point de vue des paysages et des risques naturels.

Néanmoins, réfléchir à la délocalisation de la halte pour une position plus centrale et en lien direct avec les zones les plus denses de Ludres pourrait être un plus en terme de fréquentation.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Ludres est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017, des autocars Métrolor prennent le relais.

Seuls les services omnibus s'arrêtent à la halte de Ludres, cela représente 38 arrêts de train par jour, allers et retours confondus.

Environ 276 voyageurs par jour montent dans un train à Ludres.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (6 min contre 27 min) et de budget de transport (14,25 €/mois contre 60 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Ludres fait partie de la Métropole du Grand Nancy et bénéficie du tarif Stan. Les usagers peuvent donc emprunter au choix le réseau Stan ou le TER si leur trajet se fait intégralement dans le Grand Nancy.

Les lignes régulières Ted R330 et R370 ainsi que les lignes 323 et 325 du réseau Sub desservent Ludres mais pas directement la halte. La ligne Stan 14 dessert directement la halte. Un abri bus permet de protéger les voyageurs.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

Depuis le centre de Ludres, l'accès routier à la halte est simple, il suffit d'emprunter la Rue de la Gare, celle-ci est bien visible depuis la route.

L'accès est moins évident depuis le reste de la commune, le franchissement de la voie ferrée ne pouvant se faire qu'à deux endroits : Avenue du Chaudeau (tunnel) et Avenue du Bon Cure (passage à niveau). L'accès est cependant bien indiqué sur l'Avenue du Chaudeau. Un petit parking permet de stationner une quarantaine de véhicules.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

De bons itinéraires cyclables sécurisés permettent d'accéder à la halte, notamment le long de l'Avenue Marie Marvingt, l'Avenue du Chaudeau et sur la Route de Fléville.

Une bonne piste cyclable existe le long de la D570, qui traverse Ludres du nord au sud. Il manque néanmoins une liaison avec la halte entre cet axe et l'Avenue Marvingt, sur le Boulevard des Technologies.

Depuis le centre-ville et sur la Rue de la Gare, il n'existe pas d'itinéraire cyclable. Globalement, les trottoirs sont assez larges.

Un passage piétonnier souterrain permet de relier la Route de Fléville à la Rue de la Gare.

Un abri à vélos sécurisé vélOstan'park se situe en évidence devant la halte.

ATOUTS

Une commune dynamique aux nombreux atouts Une desserte compétitive par rapport à la voiture et au bus pour se rendre à Nancy Des pistes cyclables sécurisées à proximité Une intermodalité avec le bus depuis le centre-ville Tarification Stan avantageuse Abri à vélos sécurisé

FAIBLESSES

Un accès un peu compliqué depuis l'est de la commune

Des équipements rayonnants à l'échelle de la Métropole situés à proximité de la halte, mais pour qui la gare ne semble pas constituer une desserte évidente

OPPORTUNITÉS

Déplacer la halte vers le sud pour la rapprocher des zones d'habitation et d'emploi ?

Finaliser l'itinéraire cyclable Est-Ouest en connectant les pistes cyclables de l'Avenue Marie Marvingt et de la D570

Déplacement de la halte

MENACES

Une visibilité insuffisante qui pourrait pénaliser la fréquentation











Potentialités d'aménagement des haltes-gares

Houdemont



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Halte desservie par les lignes :

- N°6 (Nancy>Contrexéville)

Desserte: omnibus

35 arrêts de TER (A/R par jour) dont 1 en heure de pointe vers Nancy

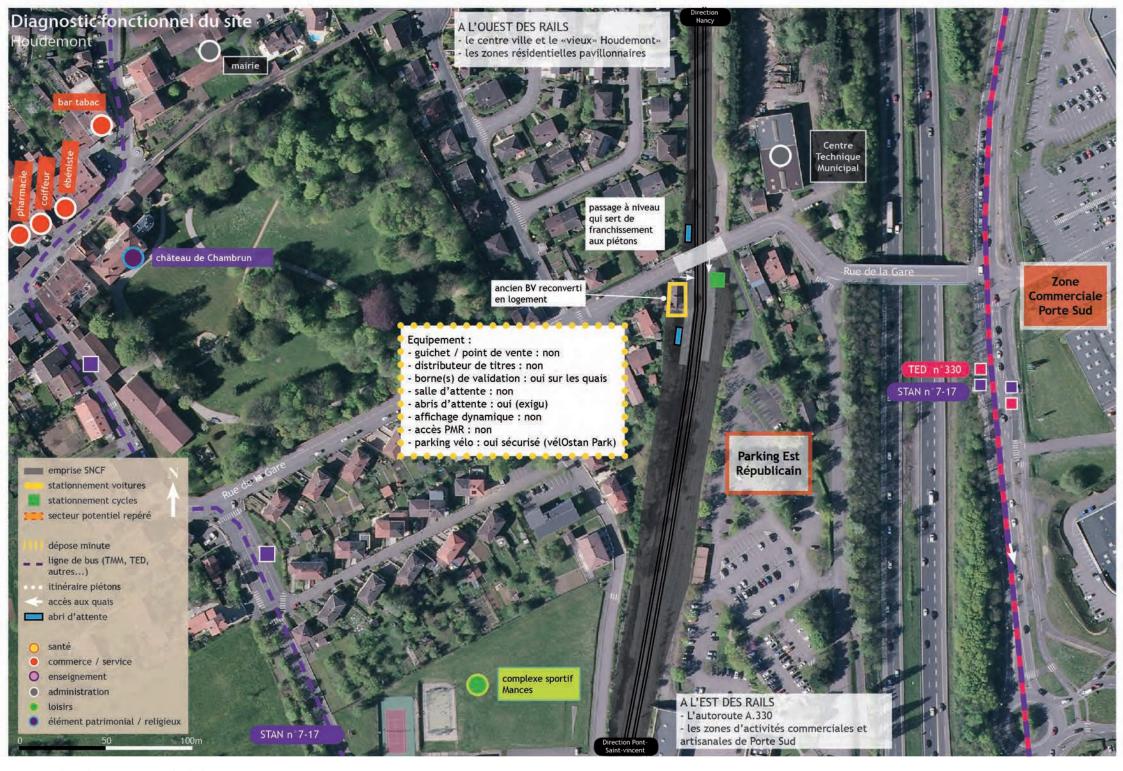
- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 19 arrêts

- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy>) : 19 arrêts

60 montants et descendants par jour en 2016

83 montants et descendants par jour en 2014





Houdemont qui compte 2400 habitants, se situe au Sud-Est de la Métropole du Grand Nancy et à 6 km au Sud de Nancy.

La commune s'organise autour de deux ensembles urbanisés: une zone d'habitat (essentiellement pavillonnaire en ceinture du vieux village) à mi-pente sur les coteaux à l'Ouest et la zone d'activités «Nancy Porte-Sud» à l'Est de l'A.330. Entre ces deux zones, la voie ferrée et l'autoroute représentent une coupure marquée qui a un fort impact sur les franchissements et sur le fonctionnement de la commune.

La halte est implantée non loin du centre-ville de Houdemont (300 m à vol d'oiseau) et à proximité du seul pont qui permette la traversée de l'A330 vers la zone d'activités «Porte Sud».

La rue de la gare est donc un axe important d'accès au centre de Houdemont moyennant l'emprunt d'un passage à niveau.

La visibilité de la halte est bonne compte tenu de sa situation en entrée de ville et le long d'un axe majeur.

Néanmoins, cette dernière renvoie une image générale assez mitigée. Si les abords ont fait l'objet de travaux récents, le site mériterait d'être mis en valeur et rendu plus avenant.

Le niveau de confort et de praticité sont de faible qualité. Les équipements d'attente sont succincts et peu digne d'une halte urbaine.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Houdemont est desservie par les TER de la ligne N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après PontSaint-Vincent depuis le 1er janvier 2017, des autocars Métrolor prennent le relais. Seuls les services omnibus s'arrêtent à la halte de Houdemont, cela représente 35 arrêts de train par jour, allers et retours confondus. Environ 60 voyageurs par jour montent dans un train à Houdemont.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (11 min contre 19 min) et de budget de transport (14,25 €/mois contre 44 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Houdemont fait partie de la Métropole du Grand Nancy et bénéficie du tarif Stan. Les usagers peuvent donc emprunter au choix le réseau Stan ou le TER si leur trajet se fait intégralement dans le Grand Nancy.

La ligne régulière Ted R670 ainsi que les lignes 7 et 17 du réseau Stan desservent Houdemont mais pas directement la halte. Les arrêts Stan sont tout de même situés à proximité (sur la D570 à 200 m, la Rue du Poncel à 300 m et la Rue de la Gare à 400 m). Toutefois, un rabattement bus ne semble pas vraiment approprié, les lignes passant à proximité ayant déjà pour destination la gare de Nancy.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte de Houdemont est un axe important d'accès au centre de Houdemont, moyennant l'emprunt d'un passage à niveau. Pour s'y rendre depuis le centre, il faut emprunter la Rue de Nancy puis la Rue de la Gare.

Depuis les quartiers résidentiels du Sud de la commune, il faut emprunter la Rue Poncel. Enfin, pour venir de l'Ouest de Houdemont, il faut emprunter la Rue de Chavigny et la Rue du Général De Gaulle. La halte est bien jalonnée depuis le centre, mais pas depuis la zone commerciale.

En mars 2017, un parking a été aménagé pour accueillir 22 véhicules.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

La Rue de la Gare ne dispose pas de piste cyclable mais la circulation y est assez calme, plusieurs rues alentours sont en zone 30 et les trottoirs sont assez larges. De l'autre côté de L'A330, une longue piste cyclable longe la Rue de Mirecourt (D570) et dessert la halte, il faut néanmoins traverser le pont qui traverse l'autoroute.

Un abri à vélos sécurisé vélOstan'park se situe en évidence devant la halte. Trois vélos de l'association Dynamo sont mis à disposition dans cet abri.

119

Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE SUD

ATOUTS

Une halte d'intérêt local Tarification Stan avantageuse Abri à vélos sécurisé Proximité de la zone commerciale «Porte Sud» et d'un employeur important (L'Est Républicain)

FAIBLESSES

Arrêts de bus assez éloignés Pas de jalonnement piéton Stationnement très limité

OPPORTUNITÉS

Organiser un rabattement modes actifs, notamment depuis la piste cyclable de la D570 Démolir le bâtiment voyageur pour dégager du foncier à usage de stationnement Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement des quais et des abords)

MENACES

Desserte de Contrexéville en suspens











BRANCHE SUD

120

Jarville-la-Malgrange



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°6 (Nancy>Contrexéville)
- N°12 (Nancy>Lunéville)
- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc)

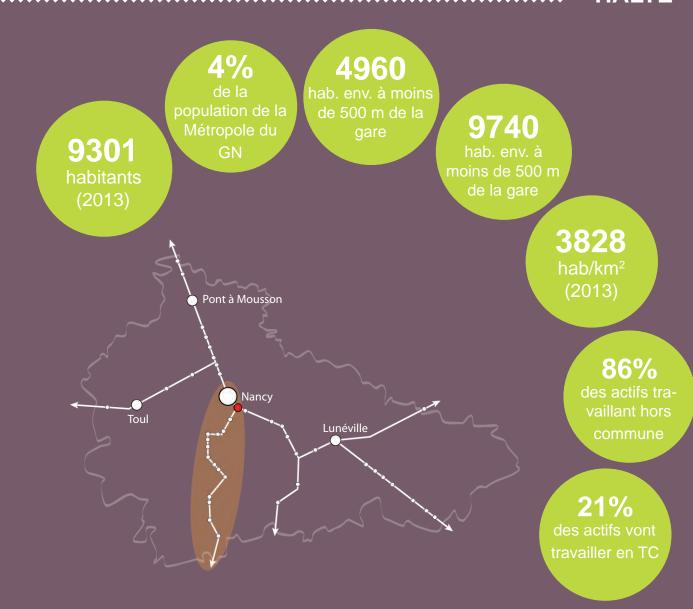
Desserte: omnibus

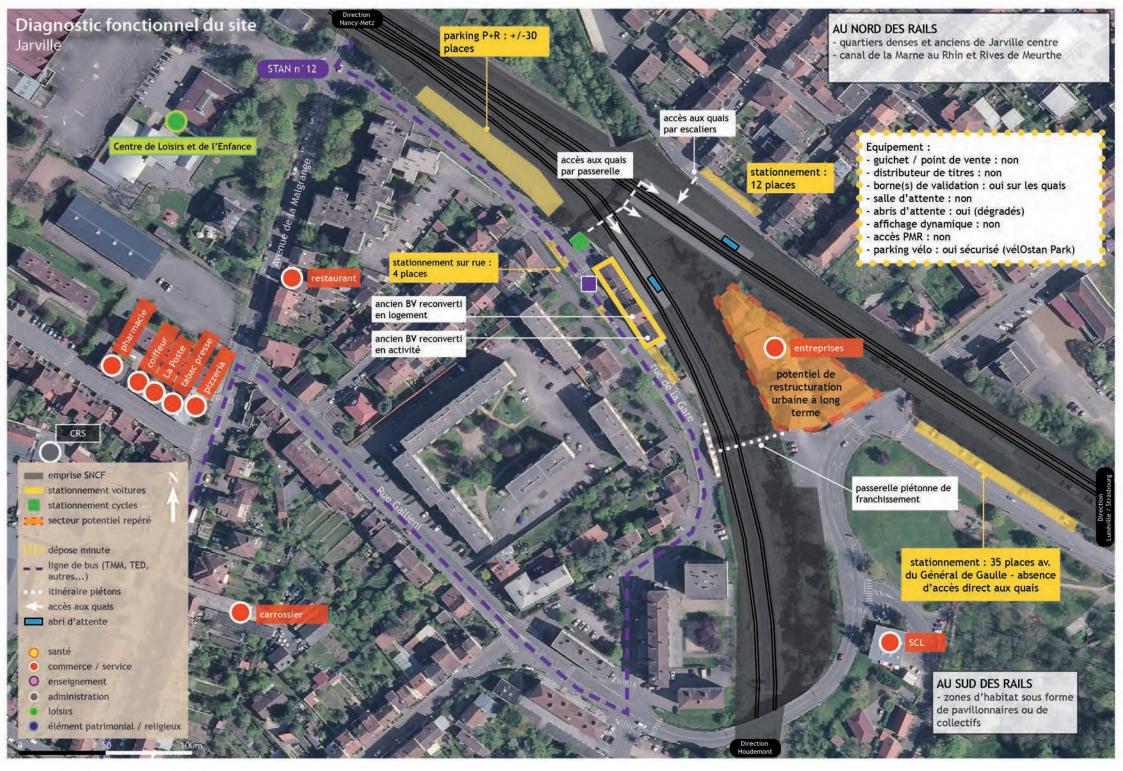
59 arrêts de TER (A/R par jour) dont 7 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°6 : (Nancy>Contrexéville) : 17 arrêts
- Ligne N°6 : (Contrexéville>Nancy) : 18 arrêts
- Ligne N°12 (Nancy>Lunéville) : 12 arrêts
- Ligne N°12 (Lunéville>Nancy) : 5 arrêts
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 7 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc >Toul>Nancy): 0 arrêt

128 montants et descendants par jour en 2016

180 montants et descendants par jour en 2014





La commune de Jarville-la-Malgrange est située au Sud de la Métropole et en première couronne car limitrophe de Nancy.

La halte est localisée au centre de la commune à la jonction des 2 lignes de chemin de fer en direction de Contrexéville-Merrey et de Lunéville.

Elle a été mise en service en 1850.

Le site représente une emprise ferroviaire importante à l'échelle de la ville notamment avec les infrastructures techniques présentes au Nord de la halte (remisage, entretiens, locaux techniques...). Les voies constituent un fort élément de coupure urbaine qui a imposé la réalisation de tunnels, passerelles... qui concourent à un paysage complexe et marqué par le ferroviaire.

La visibilité de la halte est moyenne compte tenu de sa localisation dans une rue secondaire; elle n'est pas directement perçue depuis l'avenue de la Malgrange ou les rues Gallieni et du Fonteno.

En outre, cette implantation en pleine zone urbaine dense dans une rue plutôt «étroite» génère des conflits d'usages avec les riverains en matière de stationnement. A l'inverse, sa proximité avec des établissements d'enseignement (la Malgrange, l'ISTELI, les Compagnons du Devoir...) et plusieurs quartiers d'habitat collectif dont la Californie (secteur en plein renouveau immobilier) est un atout.

La halte renvoie une image générale assez moyenne. L'ancien bâtiment voyageur qui a été vendu donne directement dans la rue; donc peu de dégagement et peu d'aménagements possibles pour améliorer les abords du site.

Le niveau de confort et de praticité sont de faible qualité. Les équipements d'attente sont succincts et peu digne d'une halte urbaine.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

contre 22 €/mois).

La halte de Jarville-la-Malgrange est desservie par les TER des lignes N°6 (Nancy>Pont-Saint-Vincent>Contrexéville>Culmont-Chalindrey) et N°12 (Nancy>Lunéville). En attente de travaux de rénovation de la voie, les trains de la ligne N°6 ne desservent plus de point d'arrêt ferroviaire après Pont-Saint-Vincent depuis le 1er janvier 2017, des autocars Métrolor prennent le relais. Des trains de la ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc), dont certains venant de Reims ou Revigny, sont prolongés jusqu'à Lunéville et s'arrêtent à Jarville-la-Malgrange.

Seuls les services omnibus s'arrêtent à la halte de Jarville-la-Malgrange, cela représente 59 arrêts de train par jour, allers et retours confondus.

Environ 128 voyageurs par jour montent dans un train à Jarville-la-Malgrange. Il s'agit de la halte la plus fréquentée de la Métropole, après la gare de Nancy. Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (5 min contre 15 min) et de budget de transport (14,25 €/mois

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Jarville-la-Malgrange fait partie de la Métropole du Grand Nancy et bénéficie du tarif Stan. Les usagers peuvent donc emprunter au choix le réseau Stan ou le TER si leur trajet se fait intégralement dans le Grand Nancy.

La ligne régulière Ted R650 ainsi que les lignes 621, 624 et 625 du réseau Sub desservent Jarville-la-Malgrange mais pas directement la halte. Pour le réseau Stan, la halte est desservie par la ligne 12, la ligne 10 passe également à proximité (Rue Gallieni à 300 m).

Les bus s'arrêtent devant la halte, un abri bus est ins-

tallé dans le sens vers Nancy, mais pas dans le sens vers Heillecourt.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

Depuis le centre de Jarville-la-Malgrange, l'accès à la halte se fait par l'Avenue de la Malgrange puis la Rue de la Gare. Par le Sud de Jarville-la-Malgrange, il est possible d'emprunter la rue Maréchal Ney. La halte est bien jalonnée par ces deux accès.

Un petit parking permet de stationner une quarantaine de véhicules

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Les trottoirs pour se rendre à la halte sont assez larges. Il n'existe pas d'itinéraires cyclables pour se rendre à la halte, mais la circulation automobile est plutôt apaisée, ce qui permet de circuler à vélo de façon relativement sécurisée. Le passage souterrain sous la voie de chemin de fer sur l'Avenue de la Malgrange n'est par contre pas très rassurant pour les cyclistes.

Du fait que la halte soit située à l'intersection de deux lignes ferroviaires, il y a quatre quais à Jarville-la-Malgrange. Une grande passerelle permet de franchir les voies. Cette passerelle débouche de l'autre côté des voies sur la Rue des Cinq Frères Geller, ce qui permet de se rendre à pied à la halte depuis le centre de Jarville-la-Malgrange sans passer par le tunnel.

Un abri à vélos sécurisé vélOstan'park se situe en évidence devant la halte. Mais il n'est pas possible de stationner son vélo en arrivant par le Nord (Rue des Cinq Frères Geller).

ATOUTS

Une halte d'intérêt local, proposant une bonne desserte

Forte densité de population à proximité Situation d'intersection permettant de se rendre facilement à Nancy, Lunéville ou Pont-Saint-Vincent Tarification Stan avantageuse Abri à vélos sécurisé Récent parc de stationnement à proximité



FAIBLESSES

Gare moyennement visible à l'accès peu compréhensible, parfois difficile

Accès piéton et vélo qui pourrait être optimisé

OPPORTUNITÉS

Développer les accès modes actifs au nord, jalonner ces parcours

Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement des quais et des abords)

Peu d'opportunités foncières à proximité



Concurrence des lignes de bus, notamment la ligne 2, posant la question de la desserte de Nancy en train Desserte de Contrexéville en suspens









Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE SUD

ROSIÈRES- ₋ aux-SALINES

> BLAINVILLE-DAMELEVIÈRES

BRANCHE SUD-EST

direction Épinal





HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par la ligne :

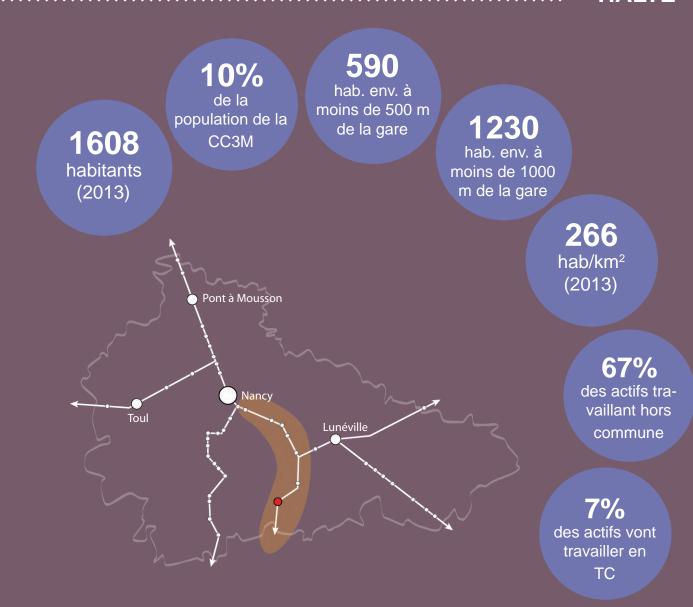
- N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont)

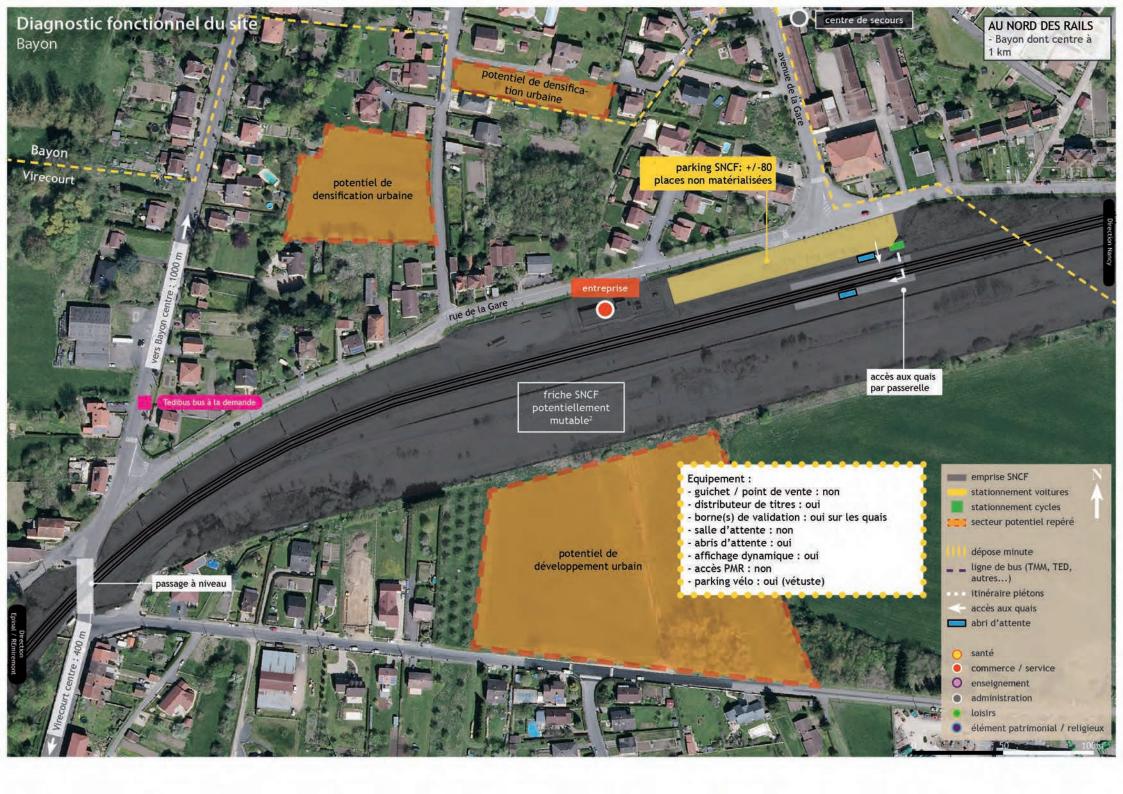
Desserte: express / mixte

57 arrêts de TER (A/R) par jour dont 6 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont): 28 arrêts
- Ligne N°4 (Remiremont>Épinal>Nancy): 29 arrêts

670 montants et descendants par jour en 2015 **675** montants et descendants par jour en 2015





Bayon est une commune située à 30 km au Sud de Nancy. Bourg central rural, elle appartient à la Communauté de Communes de Meurthe, Mortagne, Moselle.

Le village ancien, très ramassé et dense, a été établi sur un léger surplomb entre la Moselle et l'Euron. Bayon, étant un carrefour routier important, la commune s'est naturellement développée le long des rues principales. L'arrivée du chemin de fer en 1857 entraîna une important extension de la commune vers le Sud et la gare, implantée en fait sur le territoire de Virecourt. Par la suite, des extensions pavillonnaires sont venues épaissir le tissu urbain situé entre le centre ancien et la voie ferrée.

La halte, qui ne possède plus de bâtiment, se trouve donc implantée en sortie Sud du village en extrémité de l'avenue de la gare. Le stationnement, bien que non matérialisé, permet l'accueil d'environ quatre-vingt véhicules.

La visibilité de la gare est assez bonne compte tenu de son implantation en limite du village et sur une voie de transit. Le jalonnement via la rue de la gare facilite sa localisation.

La gare renvoie une image plutôt neutre. Les abris d'attente sont modernes, seuls les quais traités en grève pourraient être traités en dur, mais ils restent propres. L'ensemble mériterait donc un léger rafraîchissement pour être rendu plus «accueillant».

La halte ne fait pas l'objet de projet connu. Le développement des 2 communes reste relativement limité. Il existe quelques terrains potentiels de densification à proximité de la halte, rue du Pré Bailly. De même, l'emprise SNCF contiguë à la gare représente un potentiel mutable intéressant sur lequel s'est déjà implantée une entreprise.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Bayon est desservie par les TER des lignes N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont). Les services de trains mixtes et omnibus s'y arrêtent, cela représente 57 arrêts par jour, allers et retours confondus.

Environ 670 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Bayon en 2015. Ils étaient 675 en 2014. Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (28 min contre 35 min) et de budget de transport (35,90 €/mois contre 172 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Le bus Ted R670 dessert la commune de Bayon mais pas la halte. Elle est en revanche une destination pour les Tedibus Pays du Lunévillois du secteur 2 (Communauté de Communes Meurthe-Mortagne-Moselle).

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte est située à la frange du ban communal de Bayon, en bordure de la commune de Virecourt. L'accès à la halte depuis le centre de Bayon se fait par l'Avenue de la Gare. Elle est également facilement accessible depuis Virecourt par la D.112 et la D.22B, ainsi que depuis Froville par la D.22.

Un parking non stabilisé est disponible devant la halte, il peut accueillir une quarantaine de véhicules. La halte n'est pas très visible et elle est mal jalonnée.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Les trottoirs autour de la halte sont assez larges et arborés. On note parfois du stationnement sauvage. Il n'existe pas d'itinéraires cyclables menant à la halte. Un abri à vélos vétuste (et envahi de ronces) est disponible près des quais.

ATOUTS

Une situation stratégique entre plusieurs communes Une bonne desserte

FAIBLESSES

Halte à l'écart du centre de Bayon Halte peu visible et mal indiquée

OPPORTUNITÉS

Développer les liaisons cyclables Développer les jalonnements (tous modes) Stabiliser et matérialiser le parking pour conforter la fonction de halte de rabattement

MENACES













Einvaux



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par la ligne :

- N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont)

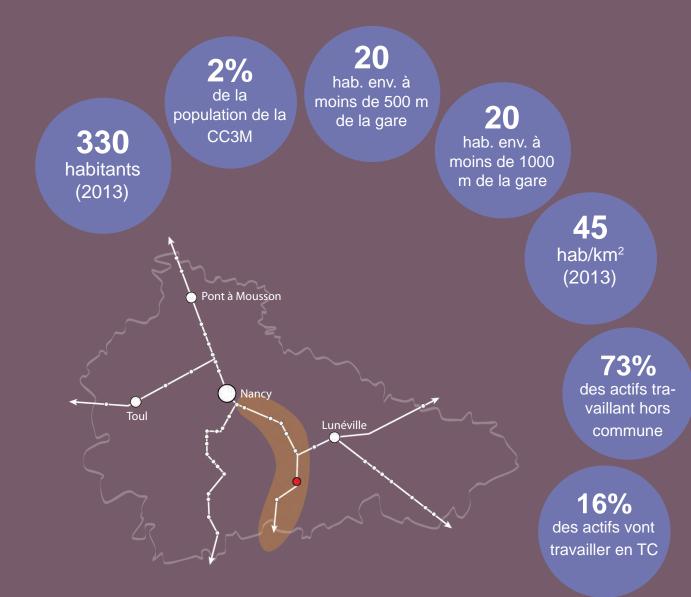
Desserte: mixte

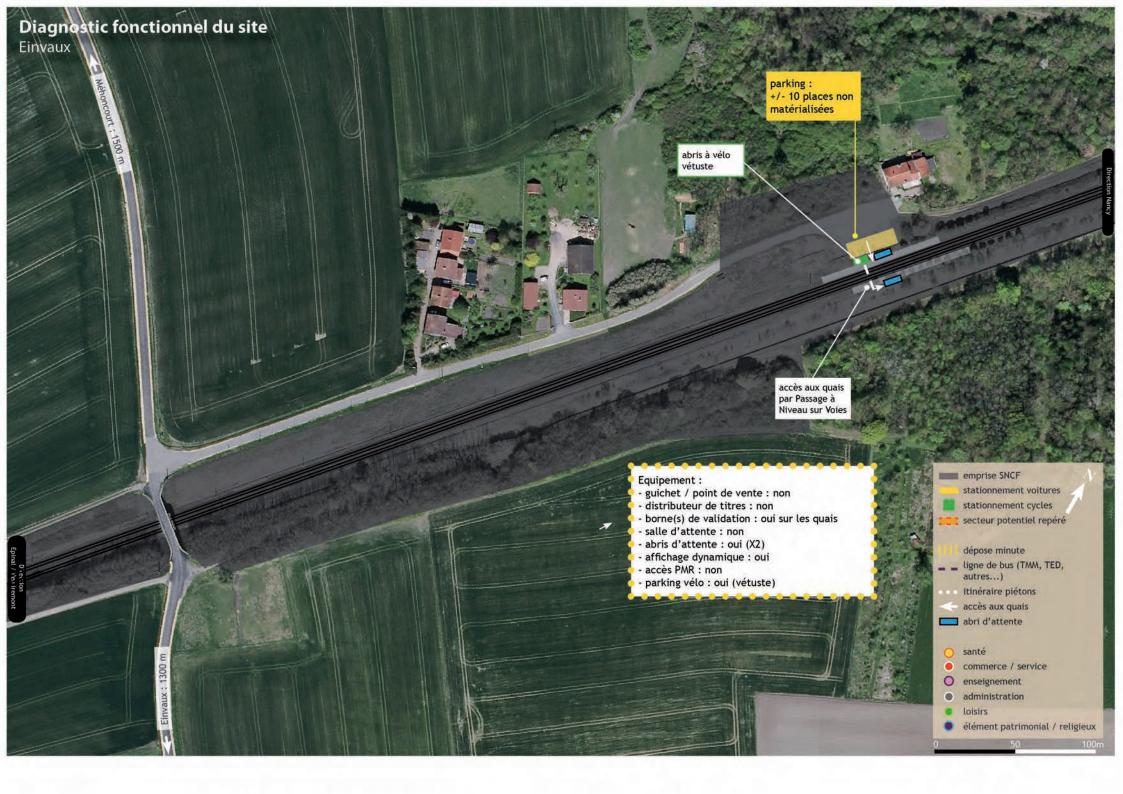
23 arrêts de TER (A/R) par jour dont 3 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont): 10 arrêts
- Ligne N°4 (Remiremont>Épinal>Nancy): 13 arrêts

41 montants et descendants par jour en 2015

37 montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Einvaux est une commune rurale qui se trouve située à 32 km au Sud-Est de Nancy et qui appartient à la Communauté de Communes de Meurthe, Mortagne, Moselle.

Le village, ramassé sur lui-même et établi en carré, comprend le village ancien plutôt dense et des extensions pavillonnaires ponctuées d'exploitations agricoles.

Particularité de la commune, le tracé de la voie ferrée passe en pleine campagne au Nord du village au lieudit «la Mazière». De ce fait, la halte située à mi-chemin entre Einvaux (1.3 km)et Méhoncourt (1.5 km) se trouve largement excentrée des zones d'habitation.

La visibilité de la gare est plutôt faible compte tenu de son implantation en dehors du tissu urbain, mais le jalonnement depuis la D.140 palie à cette difficulté.

La halte, qui ne possède pas de bâtiment, offre une image un peu hors du temps.

Les abris d'attente limite vétustes mériteraient d'être rafraîchis. Les abords de la halte sont verdoyants, mais les zones enherbées sont peu flatteuses ; de même les quais et les bas côtés mériteraient notamment d'être mieux entretenus (désherbage).

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte d'Einvaux est desservie par les TER des lignes N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont). Les services de trains mixtes s'y arrêtent, cela représente 23 arrêts par jour, allers et retours confondus.

Environ 41 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte d'Einvaux en 2015. Ils étaient 37 en 2014.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est très compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (18 min contre 45 min) et de budget de transport (29,90 €/ mois contre 194 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte est une destination pour les Tedibus Pays du Lunévillois du secteur 2 (Communauté de Communes Meurthe-Mortagne-Moselle).

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte d'Einvaux se situe en dehors du village. Son accès se fait en cul-de-sac depuis la D.140, en empruntant le Quartier de la Gare. Elle est indiquée depuis la D.140 mais pas depuis le village. Un parking non stabilisé permet d'accueillir une vingtaine de véhicules.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

L'accès depuis les villages alentour (Einvaux et Méhoncourt) se fait rapidement en vélo (7 minutes), mais la route menant à la halte est étroite, rapide, et présente des pentes qui réduisent la visibilité des automobilistes. Il existe cependant un abri à vélos abrité.

ATOUTS

Halte bien desservie et bien équipée par rapport à la taille du village

Temps de parcours très compétitif par rapport à la voiture vers Nancy

FAIBLESSES

Halte en dehors du centre du village Difficile d'accès autrement qu'en voiture

OPPORTUNITÉS

Communiquer sur le temps de parcours très rapide vers Nancy

Indiquer la halte depuis les villages d'Einvaux et de Méhoncourt

Stabiliser le parking

MENACES













Potentialités d'aménagement des haltes-gares

Blainville-sur-l'Eau / Damelevières



GARE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°1 (Nancy>Metz)
- N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont)
- N°12 (Nancy>Lunéville)
- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc)

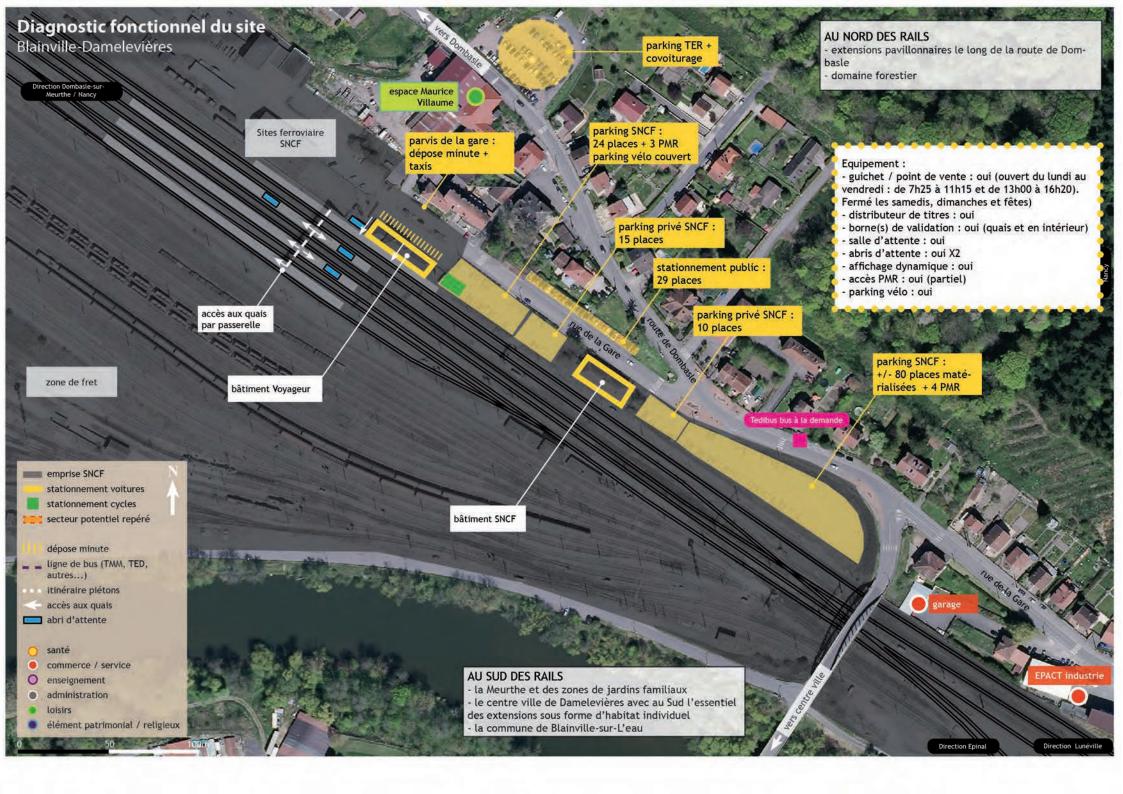
Desserte: express / omnibus / mixte

66 arrêts de TER (A/R) par jour dont 7 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz): 2 arrêts
- Ligne N°1 (Metz>Nancy): 0 arrêt
- Ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont): 18 arrêts
- Ligne N°4 (Remiremont>Épinal>Nancy): 17 arrêts
- Ligne N°12 : (Nancy>Lunéville) : 15 arrêts
- Ligne N°12 : (Lunéville>Nancy) : 7 arrêts
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 7 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc >Toul>Nancy): 0 arrêt

1335 montants et descendants par jour en 2015 **1385** montants et descendants par jour en 2014





Blainville-sur-l'Eau et Damelièves sont 2 communes accolées qui forment un ensemble urbain de plus de 7000 habitants au Nord de la Communauté de Communes de Meurthe, Mortagne, Moselle. Ce bourg-centre urbain, se trouve à 26 km au Sud-Est de Nancy; si les 2 communes partagent la même gare ferroviaire cette dernière est implantée sur la commune de Damelevières.

Le centre ancien s'est tout d'abord installé au Sud de la Meurthe et du ruisseau de Chaufontaine, en léger surplomb des zones humides et inondables. L'arrivée de la voie ferrée tracée au pied du coteau forestier au Nord de la Meurthe, s'est accompagnée de la création d'un petit faubourg d'habitat le long des voies (route de Dombasle et rue de la gare). Par la suite, le développement de la commune a été réalisé sous forme d'habitat pavillonnaire (lotissements ou coup par coup) en grande majorité dans la partie Sud du bourg centre, sans oublier une récente extension de part et d'autre de la route de Dombasle.

La Meurthe et la voie ferrée représentent des coupures marquées qui a un fort impact sur les franchissements et sur le fonctionnement de la commune.

Gare de bifurcation ouverte entre 1857 et 1860, elle est implantée à près de 750 m du centre ville de Damele-vières et 1.4 km de celui de Blainville, tous deux situés sur la rive opposée de la Meurthe. Cependant, elle reste assez bien insérée dans le tissu urbain car au coeur des zones d'habitat.

La visibilité de la gare est bonne compte tenu de sa situation dans le tissu urbain et du jalonnement dont elle fait l'objet. Cette dernière qui renvoie une image positive, présente un environnement sobre, mais avenant. Le bâtiment est en bon état et bien entretenu comme l'ensemble des quais voyageurs.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu puisque réa-

ménagée en 2008-2009. Le développement communal reste assez limité et se fait pour l'heure vers Dombasle (Nord-Ouest) et le long de la route de Charmois (Sud) où se concentrent les zones à urbaniser.

OFFRE FERROVIAIRE

La gare de Blainville-Damelevières est desservie par les TER des lignes N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont), N°12 (Nancy>Lunéville). Des trains de la ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc), dont certains venant de Reims ou Revigny, sont prolongés jusqu'à Lunéville et s'arrêtent également à Blainville-Damelevières. Enfin, deux trains de la ligne N°1 (Nancy>Metz) à destination de Metz s'arrêtent aussi à Blainville-Damelevières chaque jour : un partant de Lunéville et un partant de Remiremont.

Les trains s'arrêtant dans cette gare sont des services express, mixtes ou omnibus, ils représentent 66 arrêts par jour, allers et retours confondus.

Environ 1 335 voyageurs par jour montaient dans un train à la gare de Blainville-Damelevières en 2015. Ils étaient 1 380 en 2014.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (18 min contre 33 min) et de budget de transport (24,65 €/mois contre 150 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La ligne Ted R650 dessert Blainville-sur-L'Eau et Damelevières mais pas la gare. La gare est une destination pour les Tedibus du Pays du Lunévillois du secteur 2 (Communauté de Communes de Meurthe, Mortagne, Moselle).

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La gare est située sur la commune de Damelevières. L'accès se fait par l'axe principal traversant la commune soit la route de Dombasle. Elle est bien visible depuis la route et se trouve bien indiquée depuis les deux communes.

Un parking d'environ 35 places (dont 3 places PMR) est situé juste à côté de la gare. 30 autres places sont disponibles juste en face, de l'autre côté de la rue. Un autre parking d'une centaine de places (dont 4 PMR) est situé 50 m plus au Sud.

Le stationnement est très saturé et on observe des pratiques de stationnement sauvage sur les trottoirs de la rue de la Gare. Pour compléter ce stationnement, un autre parking est situé un peu plus loin, il est accessible depuis la route de Dombasle. Ce parking non stabilisé peut accueillir environ 70 véhicules. Il est identifié comme étant également une aire de covoiturage.

Enfin un espace pour les taxis et un dépose-minute sont aménagés au droit de la gare.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

La gare est située à l'extérieur des deux centres-villes de Blainville et de Damelevières.

L'accès en modes actifs est donc un peu compliqué. Les ponts franchissant les deux obstacles séparant ces bourgs de la gare, la Meurthe et la voie ferrée, sont assez étroits et, même si ils disposent de trottoirs, ne sont pas très sécurisant pour les piétons et cyclistes. Depuis le parking TER+covoiturage, un petit passage piétonnier permet de rejoindre la gare rapidement à l'abri du trafic automobile.

Un grand abri à vélos sécurisé est disponible à côté de la gare.

ATOUTS

Gare carrefour, très bien desservie Personnel en gare Très bon niveau d'équipement Bien visible depuis la route et bien indiquée

FAIBLESSES

Accès très routier, peu engageant pour les modes actifs

OPPORTUNITÉS

Stabiliser et matérialiser le parking TER + covoiturage

MENACES













Potentialités d'aménagement des haltes-gares

Rosières-aux-Salines



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

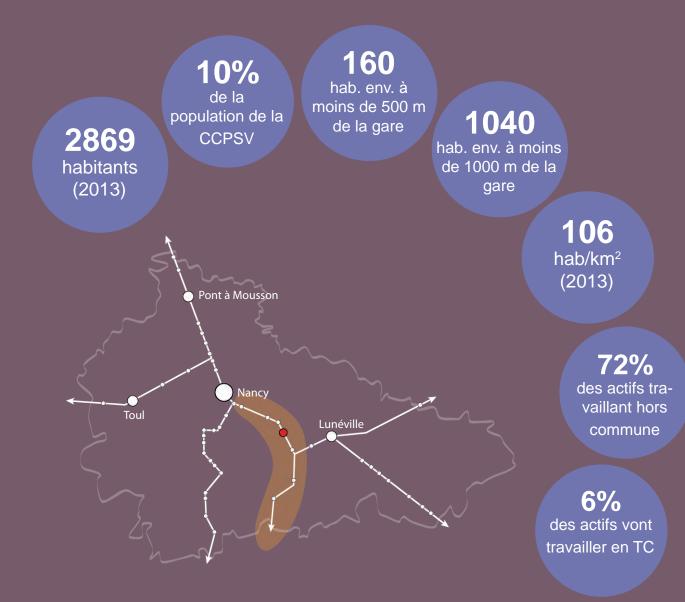
- N°1 (Nancy>Metz): 2 arrêts
- N°12 (Nancy>Lunéville): 15 arrêts
- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc)

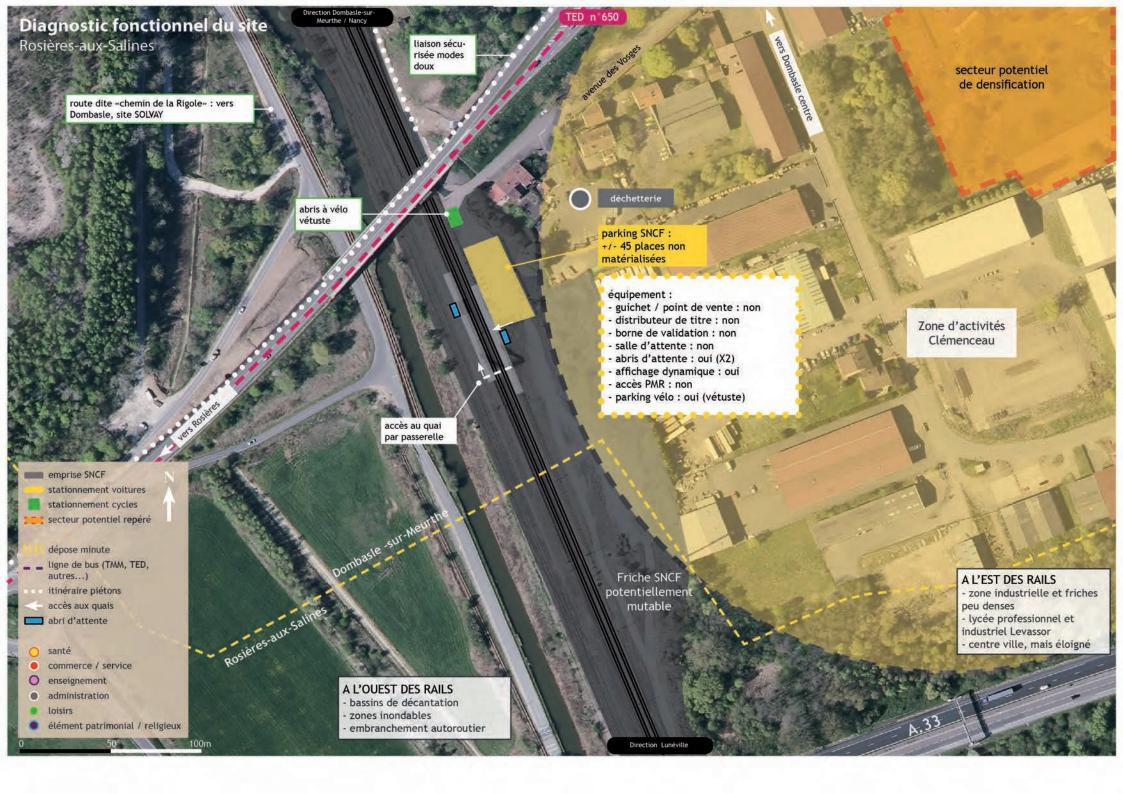
Desserte: express / omnibus / mixte

30 arrêts de TER (A/R) par jour dont 6 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz): 1 arrêt
- Ligne N°1 (Metz>Nancy): 0 arrêt
- Ligne N°12 : (Nancy>Lunéville) : 15 arrêts
- Ligne N°12 : (Lunéville>Nancy) : 7 arrêts
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 7 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc >Toul>Nancy): 0 arrêt

701 montants et descendants par jour en 2015 **622** montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Rosières-aux-salines est une commune au coeur de la Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois. Elle se trouve située à 20 km au Sud-Est de Nancy. Particularité de la commune, la halte se trouve en marge du territoire communal de Dombasle-sur-Meurthe. Ainsi, la gare se trouve à plus de 2 km du centre de Rosières au-delà de la Meurthe, de l'autoroute et des bassins de décantations qui représentent des coupures marquées ayant un fort impact sur les franchissements et sur le fonctionnement de la commune.

La halte, mise en service vers 1850, est implantée au dans le tissu urbain peu dense de la zone d'activité Clémenceau. Sa façade est totalement tournée vers l'Est des rails compte des contraintes physiques présentes à l'Ouest: zones naturelles et bassins de décantation.

Bien que relativement visible depuis le pont de l'avenue de Rosières, la halte reste peu identifiable pour un usager non-initié. En effet, elle n'est pas jalonnée, ne possède pas de bâtiment voyageur permettant de la reconnaître et se trouve implantée dans une voie en cul-de-sac en contrebas du pont.

Cette dernière qui renvoie une image terne et peu avenante puisque les aménagements (parking, abris, clôtures...) sont sommaires voire dégradés ce qui est en contradiction avec son niveau de fréquentation.

La halte de Rosières présente un intérêt certain sur le moyen terme compte tenu de sa fréquentation, de son accessibilité à l'A.33 et de sa proximité de la ZA des Sables et des zones à urbaniser 1AU et 2AU situées à l'arrière de l'avenue des Vosges. Le renforcement du rôle de la gare tel qu'il est prévu par la CCPSV devrait être combiné à une réflexion globale du secteur basée sur la reconquête urbaine des espaces publics et par la valorisation des friches et autres espaces mutables. De ce fait, la halte devrait faire l'objet d'un réaménagement complet de son parking et être dotée d'un parcrelais dans le but, à long terme, d'améliorer l'accès pour

tous aux échanges multimodaux.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Rosières-aux-Salines est desservie par les TER de la ligne N°12 (Nancy>Lunéville). Des trains de la ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc), dont certains venant de Reims ou Revigny, sont prolongés jusqu'à Lunéville et s'arrêtent également à Rosières-aux-Salines. Enfin, un train de la ligne N°1 (Nancy>Metz) à destination de Metz et partant de Lunéville s'arrête aussi à Rosières-aux-Salines chaque jour. Seuls les trains omnibus s'arrêtent dans cette halte, cela représente 30 arrêts par jour, allers et retours confondus.

Environ 701 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Rosières-aux-Salines en 2015. Ils étaient 622 en 2014 et 684 en 2011.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (14 min contre 24 min) et de budget de transport (19,50 €/mois contre 71 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La ligne Ted R650 dessert le centre de la commune de Rosières-aux-Salines mais pas la halte. La Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois souhaite développer l'intermodalité en prolongeant les lignes Sub jusqu'à la halte, et agir ainsi comme une véritable porte d'entrée de l'agglomération nancéienne.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte de Rosières-aux-Salines est en fait située sur la commune de Dombasle-sur-Meurthe, il n'est pas possible de s'y rendre depuis Rosières-aux-Salines autrement qu'en voiture (il faut emprunter trois ponts et un tunnel). L'accessibilité routière est relativement bonne avec la D.116 et les échangeurs de l'A.33. L'accès se fait en cul-de-sac depuis l'Avenue des Vosges. La halte n'est

pas jalonnée et la présence d'un panneau « impasse » n'est pas engageante pour trouver une halte SNCF.

Un parking d'environ 45 places mais il n'est pas stabilisé, ce qui est gênant pour une halte qui semble surtout vouée à un rabattement automobile.

Suite à l'étude «intermodalité et services ferroviaires» de 2011, la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois a décidé de spécifier et renforcer le rôle des haltes et gares. Elle envisage la halte de Rosières-aux-Salines comme une halte P+R (parking relais). En effet, celle-ci est située à proximité d'axes routiers stratégiques, en entrée d'agglomération. Un travail sur les espaces publics et la valorisation des espaces mutables doit permettre une reconquête urbaine des friches autour de la halte.

Un parking doit être créé sur des terrains appartenant à la SNCF (Gares et Connexions et Réseau), une convention est en cours. Ce parking permettra d'accueillir 92 véhicules, dont des places de covoiturage et 2 places PMR. 2 emplacements pour la recharge des véhicules électriques sont également prévus. Un espace de retournement pour les bus est également prévu.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il est très difficile de se rendre à la halte à pied ou à vélo. Les zones d'habitations sont éloignées, l'accès est très routier, il n'existe aucun itinéraire cyclable et les trottoirs sont parfois encombrés par des voitures qui s'y stationnent.

L'escalier qui permettait un accès depuis le pont de la D.116 a été supprimé car vétuste et dangereux. Cependant, la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois entreprend la réalisation de cheminements sécurisés pour les modes actifs reliant le centre de Rosières à la halte. Un nouvel escalier remplacera l'ancien.

Il n'existe plus d'abri à vélos mais celui-ci doit être remplacé et sécurisé avec le projet de nouveau parking.

ATOUTS

Proximité de la zone d'activités Clémenceau Une halte de proximité pour les habitants du sud de Dombasle

FAIBLESSES

Tissu urbain peu dense Halte très éloignée de la commune de Rosières Accès très compliqué Halte très mal indiquée Mauvais accès modes actifs Environnement général peu flatteur

OPPORTUNITÉS

Développer la fonction P+R de la halte Améliorer les jalonnements (tous modes) Développer des liaisons cyclables depuis Rosières et les quartiers résidentiels du Sud de Dombasle

MENACES

État de délabrement peu engageant













Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE SUD-EST

Dombasle-sur-Meurthe



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

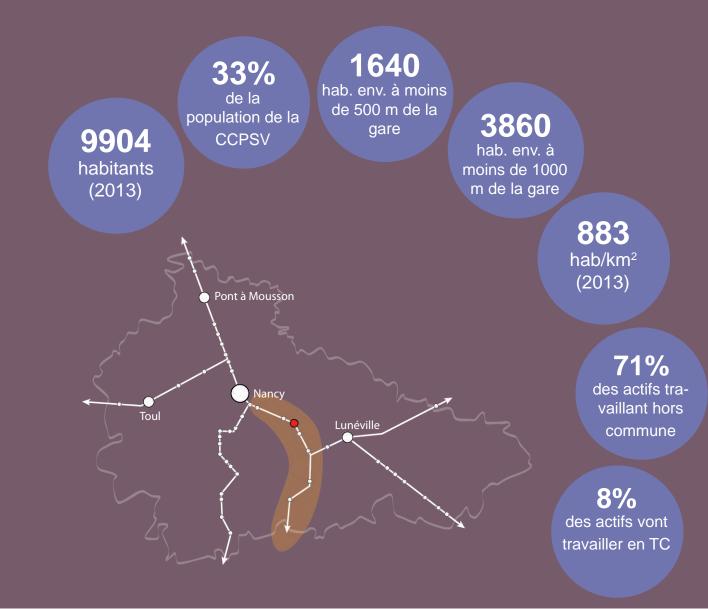
- N°1 (Nancy>Metz)
- N11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié)
- N°12 (Nancy>Lunéville)
- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc)

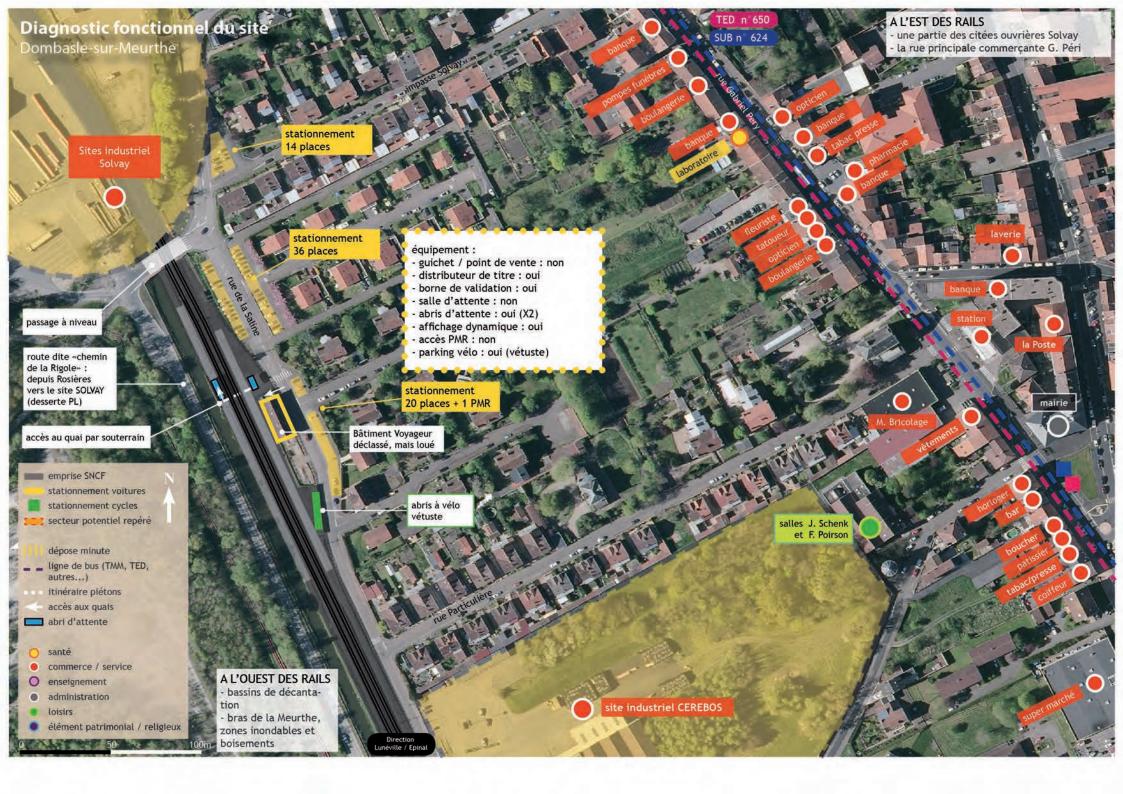
Desserte: express / omnibus / mixte

44 arrêts de TER (A/R) par jour dont 9 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz): 2 arrêts
- Ligne N°1 (Metz>Nancy): 0 arrêt
- Ligne N°11 : (Nancy>Lunéville>Saint-Dié) : 9 arrêts
- Ligne N°11: (Saint-Dié> Lunéville>Nancy): 5 arrêts
- Ligne N°12 : (Nancy>Lunéville) : 15 arrêts
- Ligne N°12 : (Lunéville>Nancy) : 7 arrêts
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 7 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc >Toul>Nancy): 0 arrêt

1410 montants et descendants par jour en 20151415 montants et descendants par jour en 2014





Dombasle-sur-Meurthe, avec 9 900 habitants, est la commune la plus peuplée de la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois .

Formant avec Saint-Nicolas et Varangéville un pôle urbain d'équilibre, elle se trouve à 17 km au Sud-Est de Nancy. Ancien gros bourg rural implanté sur la rive droite de la Meurthe et de sa jonction avec le Sânon, Dombasle s'est amplement développée, au 19ème siècle, suite à la réalisation de la voie ferrée (1852), du canal de la Marne au Rhin (1853) en franges Est et Nord de la ville et de l'installation en 1873 de l'usine Solvay qui a profité de ces 2 équipements essentiels (sans oublier la proximité des mines de sel) pour développer son activité de production de soude. Cette époque a vu l'installation de très nombreuses cités ouvrières liées à l'usine. Par la suite, le développement de la ville s'est opéré vers la plaine au Sud-Est vers Flainval et Lunéville.

La halte a été implantée en 1852 à près de 300 à l'Ouest de la ville. De ce fait, elle se trouve relativement éloignée du centre névralgique de la commune pourvu des principaux équipements (mairie, écoles) et commerces. Cependant, avec le développement d'un quartier d'habitat Solvay, la gare a été rattachée au tissu urbain. Compte tenu de sa position en retrait de la rue principale (rue G. Pery) et des principaux pôles générateurs de flux, la visibilité de la gare est plutôt faible.

La halte renvoie une image plutôt positive. Les abords paysagés sont avenants, barrières et abris d'attente sont en bon état et les quais traités en dur restent propres. . Cependant, l'ancien bâtiment voyageur mériterait cependant un rafraîchissement pour être rendu plus «accueillant» même si, pour l'heure, fermé.

Enfin, le site reste très marqué par sa proximité aux zones industrielles qui ont un fort impact dans le paysage environnant.

Suite à l'étude «intermodalité et services ferroviaires» de 2011, la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois a décidé de spécifier et renforcer le rôle des haltes et gares. Elle envisage la halte de Dombasle-sur-Meurthe comme un vecteur de reconquête urbaine. En effet cette halte située à proximité du centre-ville, dans un quartier peu fonctionnel, sous-valorisé et dépourvu de places de stationnement. Un réaménagement doit permettre de redynamiser ce quartier.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Dombasle-sur-Meurthe est desservie par les TER des lignes N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié-des-Vosges), N°12 (Nancy>Lunéville). Des trains de la ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc), dont certains venant de Reims ou Revigny, sont prolongés jusqu'à Lunéville et s'arrêtent également à Dombasle-sur-Meurthe. Enfin, un train de la ligne N°1 (Nancy>Metz) allant à destination de Metz et partant de Lunéville s'arrête aussi à Dombasle-sur-Meurthe chaque jour. Les trains s'arrêtant dans cette halte sont des services express ou omnibus, cela représente 44 arrêts par jour, allers et retours confondus. Environ 1 410 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Dombasle en 2015. Ils étaient 1 415 en 2014 et 1 100 en 2011.

Le parcours en train vers la halte de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (11 min contre 33 min) et de budget de transport (18,95 €/mois contre 131 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

De nombreux bus desservent Dombasle-sur-Meurthe, mais pas la halte : le Ted R650, ainsi que les Sub 624 et 625.

À long terme, la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois souhaiterait encourager le rabattement des transports collectifs vers la halte.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

L'accès à la halte se fait par la rue Étienne d'Orves puis la rue de la Saline. À partir de la rue principale de Dombasle-sur-Meurthe (rue Gabriel Péri), la halte est bien jalonnée.

Un parking d'une vingtaine de places (dont 2 PMR) est disponible juste devant la halte, un deuxième d'une quarantaine de places est situé un peu plus loin au Nord. Le parking semble saturé, des conflits d'usage existant avec les véhicules des habitants stationnés à proximité.

La Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois souhaite créer un troisième parking de l'autre côté de la voie ferrée, à proximité de l'usine Solvay, sur des terrains lui appartenant (une convention est prévue). D'une capacité de 50 places, celui-ci comprendra 2 places PMR, des places de covoiturage et 2 emplacements pour la recharge de véhicules électriques. Il servira aux usagers du train et devrait soulager la pression sur le stationnement subie par les habitants.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Aux abords de la halte, la circulation automobile est apaisée. La rue de la Saline ne propose pas de piste cyclable, mais elle est en zone 30. Une petite piste cyclable à contresens existe dans l'allée Lambert, qui est également en zone 30.

Les trottoirs sont assez larges et il existe de petits itinéraires piétons dans les quartiers résidentiels alentours entre la rue Pierre Breton et l'allée Lambert par exemple. Un passage piétonnier existe entre la rue Gabriel Péri et la rue Solvay pour rejoindre directement la halte. La stratégie foncière d'aménagement des cœurs d'îlots de la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois doit voir ces axes doux se développer.

Un ancien hangar ressemble à ce qui a pu être un abri à vélos, mais aucune solution ne permet de stationner son deux-roues de façon sécurisée (pas d'arceaux sous le hangar). Le projet de nouveau parking de l'autre côté du Saintois au Vermois souhaiterait redonner un rôle identitaire à l'ancien bâtiment voyageurs.

À long terme, la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois souhaiterait redonner un rôle identitaire à l'ancien bâtiment voyageurs.

ATOUTS

Proximité d'habitations et d'emploi (usine Solvay, complexe ESCO-Cérébos)

Circulation apaisée favorisant les modes actifs

FAIBLESSES

Halte en mauvais état général, peu engageante

OPPORTUNITÉS

Jalonner les circulations piétonnes pour mettre en avant les itinéraires existants, en développer de nouveaux

Installer un abri à vélos sécurisé

MENACES

Conflits d'usages entre le stationnement des usagers et celui des riverains

La halte semble être dans un état qui se dégrade de plus en plus















Varangéville / Saint-Nicolas-de-Port



GARE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

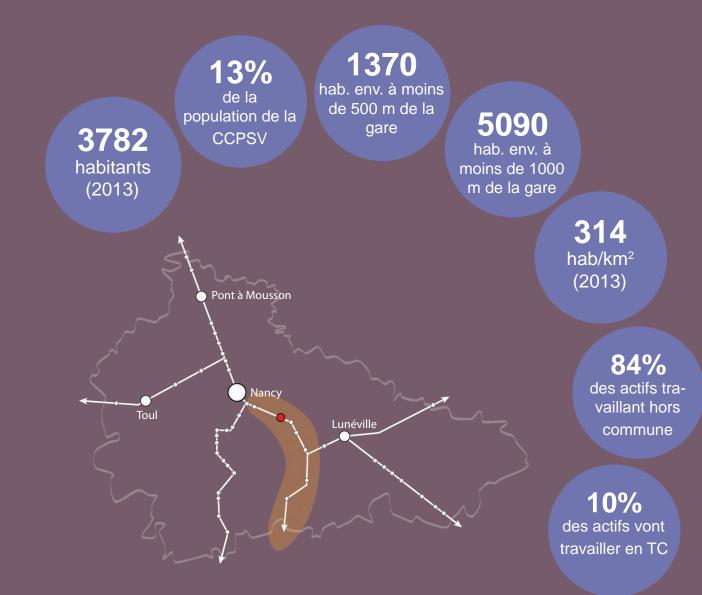
- N°1 (Nancy>Metz)
- N°4 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié)
- **N°12** (Nancy>Lunéville)
- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc)

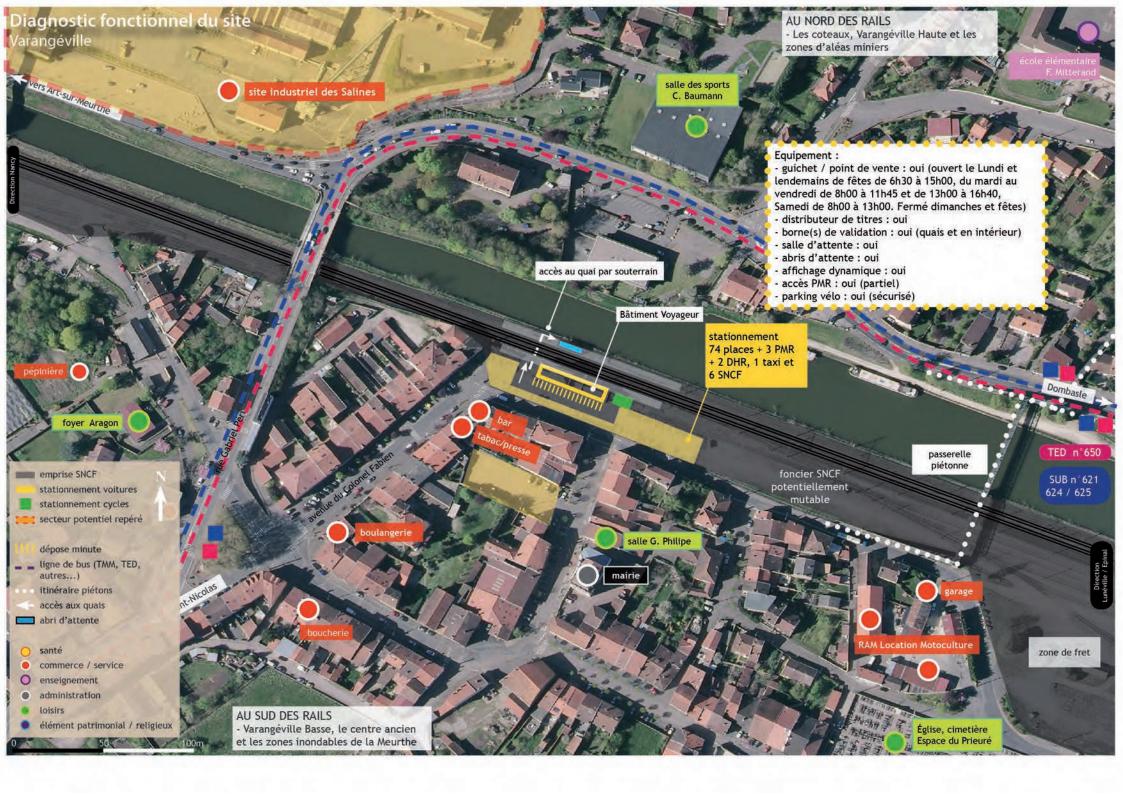
Desserte: express / omnibus / mixte

64 arrêts de TER (A/R) par jour dont 9 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz): 2 arrêts
- Ligne N°1 (Metz>Nancy): 0 arrêt
- Ligne N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont) : 17 arrêts
- Ligne N°4 (Remiremont>Épinal>Nancy): 16 arrêts
- Ligne N°12: (Nancy>Lunéville): 15 arrêts
- Ligne N°12 : (Lunéville>Nancy) : 7 arrêts
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 7 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc >Toul>Nancy): 0 arrêt

1151 montants et descendants par jour en 2015 **1204** montants et descendants par jour en 2014





Varangéville et Saint-Nicolas sont 2 communes accolées qui forment un ensemble urbain de plus de 11 000 habitants au Nord de la Communauté de Communes des Pays du Sel et du Vermois.

Formant avec Saint-Nicolas et Dombasle, un pôle urbain d'équilibre, Varangéville se trouve à 13.5 km au Sud-Est de Nancy.

La ville s'organise entre le centre historique très circonscrit entre Meurthe et canal et le reste du tissu urbain qui s'est très amplement développé, depuis le 19ème, au Nord du canal tout du long de la vallée et des coteaux. Enfin, Varangéville possède la dernière mine de sel gemme française ouverte en 1856 et toujours exploitée. Bien qu'implantée dans le centre historique de Varangéville, la zone de chalandise de la gare s'étend également sur la commune de Saint-Nicolas d'où le nom donné à cet arrêt. Dans ce territoire très contraint par les coupures urbaines (canal, route, rail), la question des franchissements est donc primordiale. La passerelle piétonne qui enjambe le canal et les voies représente un connecteur urbain très fréquenté par les Varangévillois.

La gare est située dans un tissu urbain plutôt résidentiel avec une petite centralité autour de la place de la Gare (cafés et boulangerie). A proximité, le site historique Saint-Gorgon ainsi que le prieuré et son parc ont été réhabilités à destination des associations locales et des habitants. Malgré sa position en retrait de la rue principale (rue G. Pery) et des principaux pôles générateurs de flux, la visibilité de la gare est plutôt bonne compte tenu du jalonnement.

La halte qui renvoie une image positive, présente un environnement sobre et très minéral. Le parvis a été refait récemment (parking et abri vélo) et le bâtiment voyageurs est en bon état comme l'ensemble des quais. Néanmoins, les autres espaces (tunnel, attente...) mériteraient un rafraîchissement pour être rendu plus «accueillants»

Suite à l'étude «intermodalité et services ferroviaires» de 2011, la CCPSV a décidé d'accompagner le développe-

ment de la gare en augmentant les capacités de stationnement et d'en faire un pôle d'échanges multimodal tant la gare est attractive.

OFFRE FERROVIAIRE

La gare de Varangéville-Saint-Nicolas est desservie par les TER des lignes N°4 (Nancy>Épinal>Remiremont), N°12 (Nancy>Lunéville). Certains trains de la ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc) sont prolongés jusqu'à Lunéville et s'arrêtent également à Varangéville-Saint-Nicolas. Enfin, deux trains de la ligne N°1 (Nancy>Metz) à destination de Metz s'arrêtent aussi à Varangéville-Saint-Nicolas chaque jour : un partant de Lunéville et un partant de Remiremont. Les trains s'arrêtant dans cette gare sont des services express ou omnibus, cela représente 64 arrêts par jour, allers et retours confondus.

Environ 1 151 voyageurs par jour montaient dans un train en gare de Varangéville-Saint-Nicolas en 2015. Ils étaient 1 204 en 2014 et 914 en 2011.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (21 min contre 29 min) et de budget de transport (15,95 €/mois contre 99 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

Suite à l'étude « intermodalité et services ferroviaires » de 2011, la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois a décidé de spécifier et renforcer le rôle des haltes et gares. Elle envisage la gare de Varangéville-Saint-Nicolas comme un pôle d'échange multimodal. Paradoxalement, même si de nombreux bus desservent Varangéville et Saint-Nicolas-de-Port (le Ted R650, ainsi que les Sub 621, 624 et 625), ils ne desservent pas la gare. L'arrêt se trouve à 3 minutes à pied, sur la rue Gabriel Péri. À long terme, la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois souhaiterait simplifier la connexion entre la gare et l'arrêt de bus par un aménagement de la Place du Monument en créant un pôle d'échanges identifié.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

Depuis Saint-Nicolas-de-Port, il faut emprunter la D400 (rue Laruelle ou rue Anatole France) puis traverser le pont sur la Meurthe et emprunter la rue Colonel Fabien. Depuis Varangéville, Art-sur-Meurthe ou Dombasle, il faut traverser le pont sur le canal et rattraper la rue Colonel Fabien via la rue Gabriel Péri. La gare est bien jalonnée depuis toutes les directions.

Un parking récent sur le parvis de la gare permet de stationner 76 véhicules (dont 2 PMR), un espace taxis est également prévu. Un deuxième parking de 42 places est également disponible à 150 m. Son accès se fait par la rue Gambetta. Ce parking est initialement prévu pour la salle des fêtes Gérard Philippe. On observe des conflits d'usage, notamment lors des manifestations à la salle des fêtes. Ainsi, la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois a le projet de créer un troisième parking à proximité directe de la gare. D'une capacité de 49 places, celui-ci comprendra des places de covoiturage et 2 emplacements pour la recharge de véhicules électriques. Il servira aux usagers du train ainsi qu'aux habitants.

À long terme, la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois souhaiterait également rénover la voirie.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Globalement, les trottoirs sont assez larges, sans voitures garées et des passages piétons permettent une circulation à pied correcte. Une passerelle pour piétons permettait de descendre directement depuis le pont, mais elle a été fermée. Il n'existe pas d'itinéraires cyclables mais un abri à vélos sécurisé est disponible. Une passerelle piétons et vélo permet de franchir le canal et les rails Rue Carnot, 150 m plus loin à l'Ouest.

À long terme, la Communauté de Communes du Pays du Saintois au Vermois souhaiterait créer un trottoir sécurisé de part et d'autre de la gare et compléter les liaisons modes actifs avec la commune de Saint-Nicolas-de-Port.

ATOUTS

Gare bien desservie Proximité d'habitations et d'équipements Bon niveau d'équipement Personnel présent sur place

FAIBLESSES

Gare peu visible depuis la route

OPPORTUNITÉS

Développer la capacité de stationnement Rouvrir l'accès piéton depuis le pont et sécuriser les liaisons depuis Saint-Nicolas-de-Port Identifier clairement un pôle d'échange

MENACES

Conflits d'usages liés au manque de stationnement















Laneuveville-devant-Nancy



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

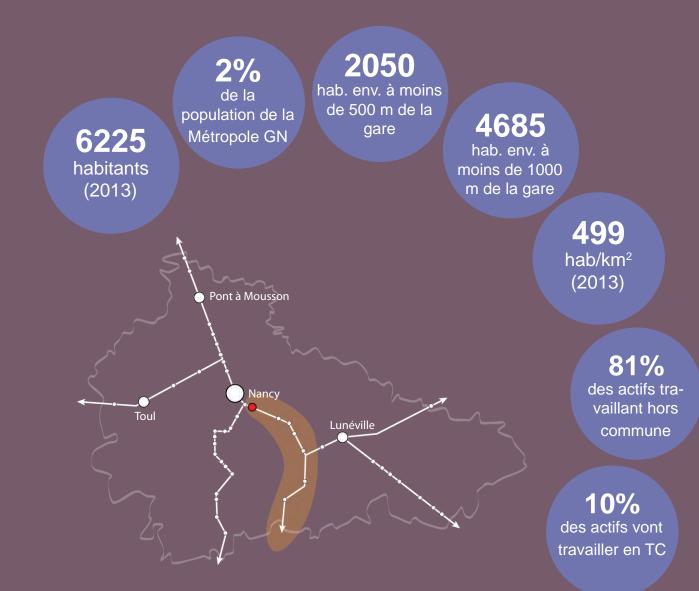
- N°12 (Nancy>Lunéville)
- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc)

Desserte: express / omnibus / mixte

17 arrêts de TER (A/R) par jour dont 2 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°12 : (Nancy>Lunéville) : 12 arrêts
- Ligne N°12 : (Lunéville>Nancy) : 5 arrêts
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 7 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc >Toul>Nancy) : 0 arrêt

96 montants et descendants par jour en 2016 **103** montants et descendants par jour en 2014





Laneuveville-devant-Nancy est une commune urbaine située au Sud-Est de la Métropole à 6 km de Nancy. Son territoire, tout comme celui de Saint-Nicolas-de-Port avec qui elle partage le même paysage, reste très marqué par la présence de la Meurthe, les canaux (de la Marne au Rhin et de jonction), de la voie ferrée et des industries chimiques, ici la soudière Novacarb à la Madeleine et ses bassins de décantation.

La halte, qui ne possède plus de bâtiment, est localisée à environ 300 m à l'Ouest du centre ville et de sa rue principale (rue du G^{al} Patton), à l'extrémité de la rue de la gare qui est étroite et en impasse. La desserte par la rue des Aulnois lui permet une ouverture sur la partie Ouest fortement peuplée ce qui est appréciable.

Néanmoins, cette implantation en pleine zone urbaine dense le long de rue plutôt «étroites» génère des conflits d'usages avec les riverains en matière de stationnement. La parcelle SNCF pourrait à terme être aménagée en parking au lieu de rester une friche. A l'inverse, sa proximité des zones d'habitat est un avantage qui pourrait être amélioré par la réalisation d'une liaison avec les zones d'habitat situées au Nord du canal de jonction via le chemin de halage.

La visibilité de la gare est donc assez moyenne compte tenu de son implantation le long de rues secondaires ; le jalonnement via la rue de la gare facilite néanmoins sa localisation.

Dans ce contexte très urbain et très minéral, la halte renvoie une image sans relief. L'état des équipements vétustes (abris voyageurs et vélos, quais en concassé...) et la présence de la friche sont autant d'éléments peu accueillants pour les usagers.

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Laneuveville-devant-Nancy est desservie

par les TER de la ligne N°12 (Nancy>Lunéville). Certains trains de la ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc) sont prolongés jusqu'à Lunéville et s'arrêtent également à Laneuveville-devant-Nancy. Seuls les services omnibus s'y arrêtent, cela représente 24 arrêts par jour, allers et retours confondus.

Environ 96 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Laneuveville-devant-Nancy en 2016. Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (8 min contre 26 min) et de budget de transport (14,25 €/mois contre 50 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Laneuveville-devant-Nancy fait partie de la Métropole du Grand Nancy et bénéficie du tarif Stan. Les usagers peuvent donc emprunter au choix le réseau Stan ou le TER si leur trajet se fait intégralement dans le Grand Nancy.

De nombreux bus desservent la commune mais pas la halte: le Ted R650, les Sub 621, 624 et 625, la ligne 2 de bus à haut niveau de service du réseau Stan desservent le centre de Laneuveville-devant-Nancy. Seule la ligne 15 s'arrête devant la halte. L'arrêt se fait devant la halte, sur un espace réservé aux bus.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte est localisée à l'Ouest du centre-ville, elle n'est pas très visible. L'accès par la rue principale (rue du Général Patton) se fait en impasse via la rue de la Gare, un petit panneau l'indique.

L'accès par les quartiers résidentiels situés au Sud (entre la voie ferroviaire et le canal de jonction) se fait par la rue des Aulnois.

Le stationnement disponible n'est que de 4 places à l'Est

de la halte et d'environ 20 places à l'Ouest alors que ce stationnement est partagé avec les collectifs et les habitations du voisinage.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraire cyclable à proximité directe de la halte mais celle-ci se trouve non loin de la véloroute du canal de jonction. Celle-ci se trouve néanmoins du mauvais côté du canal et il faudrait créer une traversée pour imaginer une liaison cyclable vers la halte.

La halte possède un abri à vélos comprenant 4 arceaux abrités, mais non sécurisés.

Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE SUD-EST

ATOUTS

Halte située dans un quartier dense, proche du centreville

Double ouverture sur les quartiers d'habitat situés à l'Est et l'Ouest

FAIBLESSES

Problème de visibilité de la halte.

OPPORTUNITÉS

Traiter la friche SNCF à l'emplacement du site de l'ancien bâtiment voyageur démoli Profiter de la proximité de la véloroute du canal de jonction pour imaginer un rabattement vélo

MENACES













Potentialités d'aménagement des haltes-gares

BRANCHE SUD-EST

direction Saint-Dié

Thiaville-sur-Meurthe



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par la ligne :

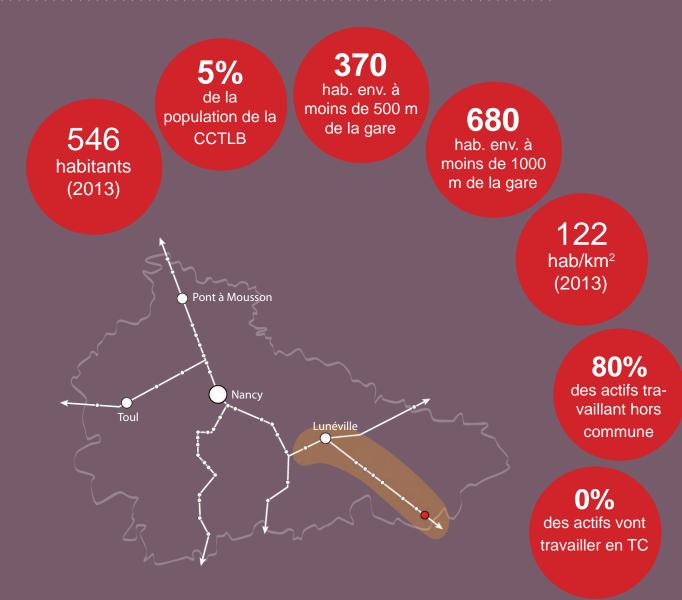
- N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié)

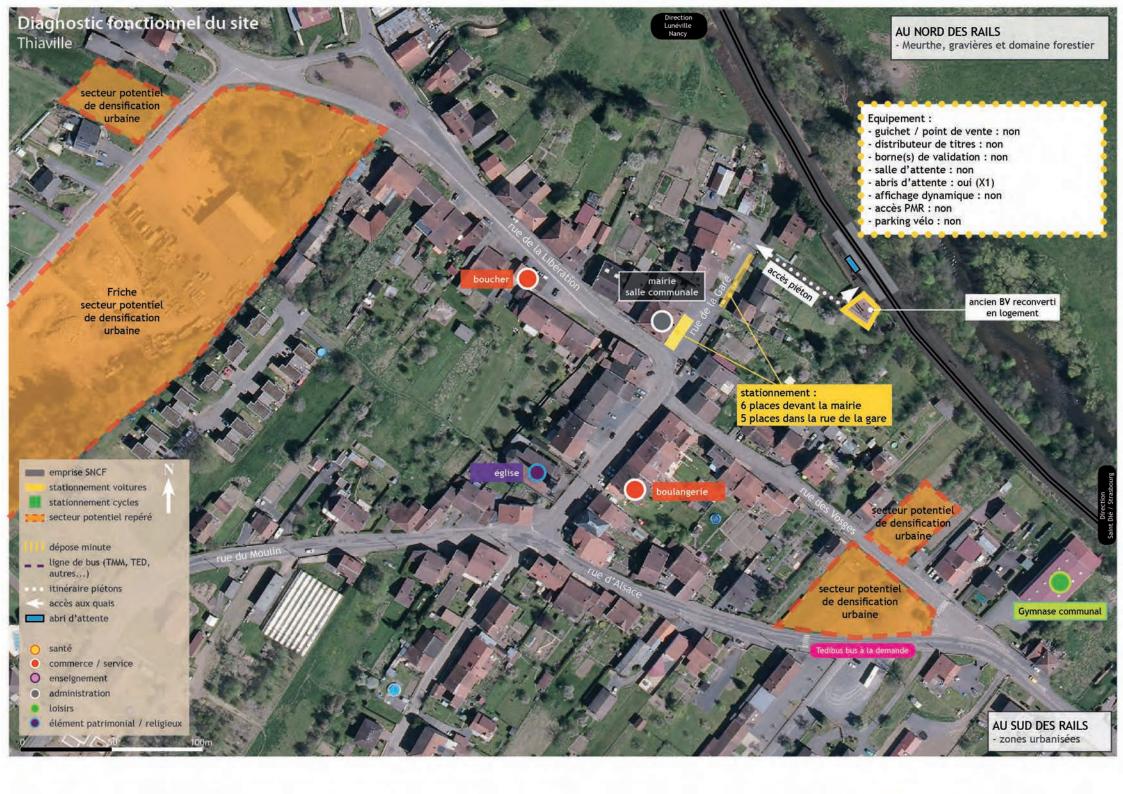
Desserte: omnibus

12 arrêts de TER (A/R par jour) dont 2 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°11 : (Nancy>Lunéville>Saint-Dié) : 6 arrêts
- Ligne N°11 (Saint-Dié>Lunéville>Nancy):6 arrêts

7 montants et descendants par jour en 201514 montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Thiaville-sur-Meurthe est la commune située le plus au Sud-Est de la Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat. Elle se trouve à 61 km au Sud-Est de Nancy en limite du département des Vosges.

Le village, qui est établi en **croix,** comprend le centre ancien plutôt dense et des extensions pavillonnaires en ses extrémités.

La halte se trouve implantée au Nord du village au fond d'une allée greffée sur la rue de la Gare, elle-même en impasse. Tout stationnement est impossible autour de la halte, les véhicules devant se garer bien en amont.

La visibilité de la halte est très mauvaise compte tenu de son implantation en second front d'urbanisation et au bout d'une ruelle.

La gare renvoie une image neutre. Les abords sont sobres, mais assez bien entretenus. L'abri d'attente par contre est un peu vétuste, les bas-côtés traités en grève pourraient être traités en dur, mais restent propres.

Enfin, les anciens bâtiments transformés en habitation ont été rénovés et restent bien entretenus.

La halte en elle-même ne suscite pas de projet en particulier.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Thiaville est desservie par les TER de la ligne N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié-des-Vosges). Les services de train mixtes s'y arrêtent, cela représente 12 arrêts de train par jour allers et retours confondus.

Environ 7 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Thiaville en 2015. Ils étaient 14 en 2014. Il s'agit d'une halte d'intérêt très local.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est aussi rapide en train qu'en voiture (55 minutes), mais il est beaucoup moins cher en train (53,70 €/mois contre 344 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Thiaville est en lien avec un arrêt TediBus du secteur 4 (ancienne Communauté de Communes des Vallées du Cristal). Un abri permet aux voyageurs de ne pas attendre le bus sous la pluie.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

Pour se rendre à la halte, il faut emprunter la D158 (Rue de la Libération) puis prendre la Rue de la Gare. Depuis le centre du village, il faut prendre la Rue de l'Église, et depuis le Sud, la Rue des Vosges. L'accès se fait ensuite depuis le parking de la mairie. La halte est jalonnée, mais sur des petits panonceaux.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Le chemin pour accéder à la halte est caché. Depuis le parking de la mairie, il faut emprunter à pied la voie d'accès des habitants de l'ancien bâtiment voyageurs, ce qui peut être déroutant. Un petit panneau « gare SNCF » l'indique néanmoins.

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables ni d'abri à vélos sécurisé autour de la halte. À pied, les trottoirs sont assez larges dans le village.

ATOUTS

Halte située à proximité du cœur du village

FAIBLESSES

Faible desserte Halte « cachée » Très faible niveau d'équipement

OPPORTUNITÉS

Mieux indiquer la halte pour « rassurer » les voyageurs Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement des abris et des abords)

MENACES











Bertrichamps



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par la ligne :

- N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié)

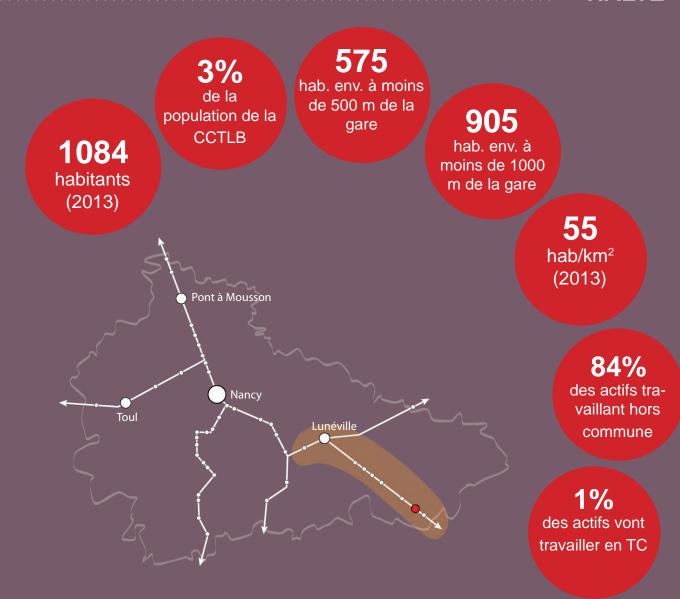
Desserte: mixte

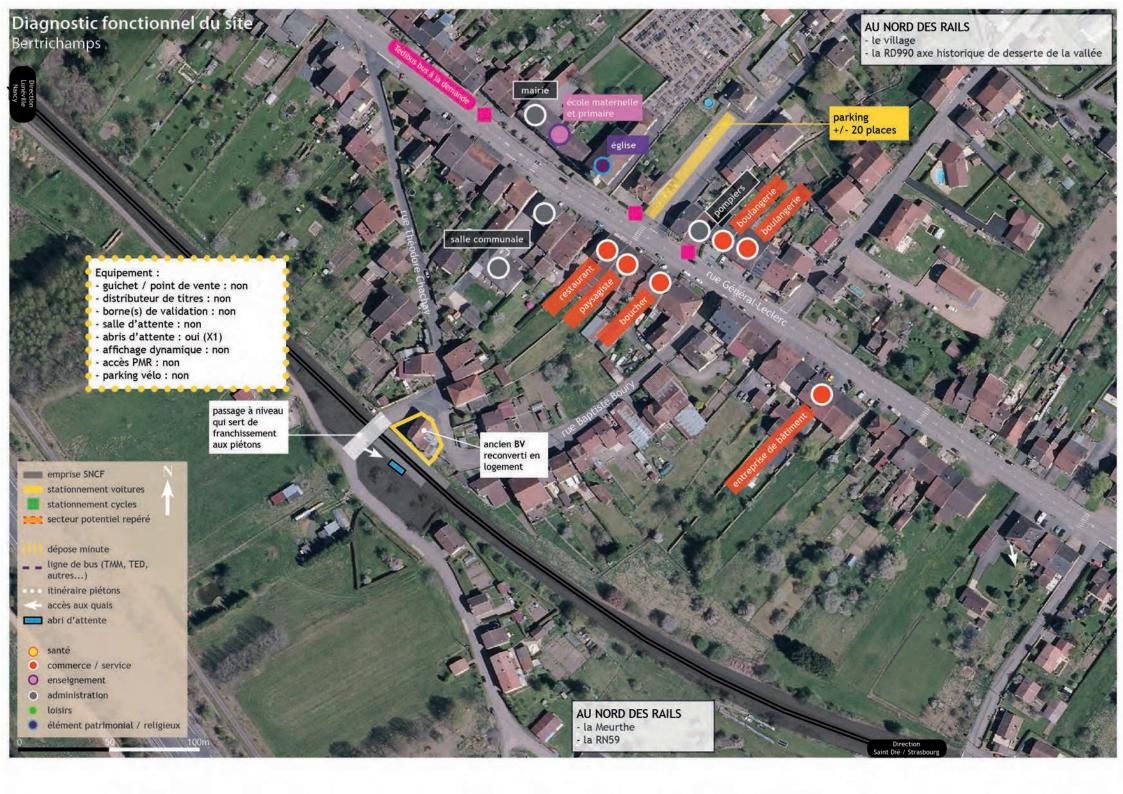
16 arrêts de TER (A/R par jour) dont 2 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°11 : (Nancy>Lunéville>Saint-Dié) : 8 arrêts
- Ligne N°11 : (Saint-Dié>Lunéville>Nancy) : 8 arrêts

25 montants et descendants par jour en 2015

32 montants et descendants par jour en 2014





Bertrichamps est une commune rurale située à 58 km au Sud-Est de Nancy. Elle appartient à la Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat.

Le village ancien a été construit tout en longueur de part et d'autre de la RD.590 et en direction de la gare. Par la suite des extensions pavillonnaires sont venues épaissir le tissu urbain via tout un réseau de petites rues perpendiculaires à la voie principale.

La halte se trouve implantée en sortie Sud-Ouest du village au bout de la rue Théodore Chachay qui mène dans les champs. Tout stationnement est impossible en amont de la halte compte tenue de l'étroitesse de la voie ; il faut donc franchir le passage à niveau pour trouver deux terre-pleins enherbés.

La visibilité de la gare est plutôt faible compte tenu de son implantation en frange du tissu urbain et sur une voie en cul-de-sac, d'autant que l'absence de jalonnement ne palie pas à cette difficulté.

La gare renvoie une image neutre. Les abords sont sobres, mais assez bien entretenus. L'abri d'attente par contre est un peu vétuste, les bas-côtés traités en grève pourraient être traités en dur, mais restent propres.

Enfin, les anciens bâtiments transformés en habitation ont été rénovés et bien qu'un peu défraîchis sont entretenus.

La halte en elle même ne suscite pas de projet en particulier.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Bertichamps est desservie par les TER de la ligne N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié-des-Vosges). Les services de train mixtes s'y arrêtent, cela représente 16 arrêts de train par jour.

Environ 25 voyageurs par jour montaient dans un train

à la halte de Bertichamps en 2015. Ils étaient 32 en 2014. Il s'agit d'une halte d'intérêt local.

Le parcours en train vers la gare de Nancy n'est pas compétitif par rapport à la voiture en terme de (53 min contre 50 min), mais il l'est en terme de budget de transport (53,70 €/mois contre 330 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Bertrichamps n'est pas desservie par les arrêts de transports collectifs, mais un arrêt TediBus Pays du Lunévillois du secteur 4 (ancienne Communauté de Communes des Vallées du Cristal) est situé à 200 m sur la D590. L'arrêt n'est pas abrité.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

Pour se rendre à la halte, il faut emprunter la rue principale de Bertrichamps (D590, Rue du Général Leclerc) et tourner vers la Rue Théodore Chachay ou la Rue Jean Baptiste Boury.

Il n'existe pas de stationnement. La halte n'est pas jalonnée.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables ni d'abri à vélos sécurisé autour de la halte.

À pied, les trottoirs sont étroits ou inexistants, et parfois non stabilisés, il donc parfois marcher dans la boue. La circulation est cependant calme autour de la halte.

ATOUTS

Une certaine densité de population autour de la halte

FAIBLESSES

Une halte non visible depuis la route et non indiquée Très faible niveau d'équipement

OPPORTUNITÉS

Mieux jalonner l'accès à la halte (tous modes) Créer un petit parking Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement des quais et des abords)

MENACES









Baccarat



GARE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par la ligne :

- N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié)

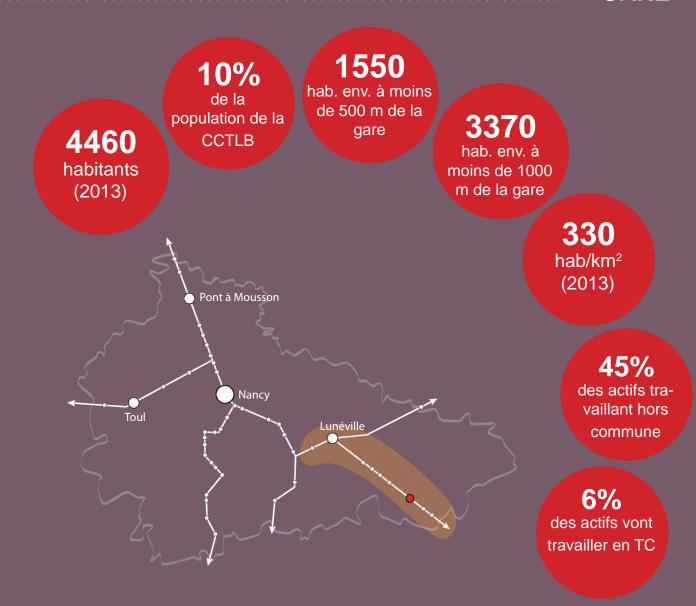
Desserte: express / mixte

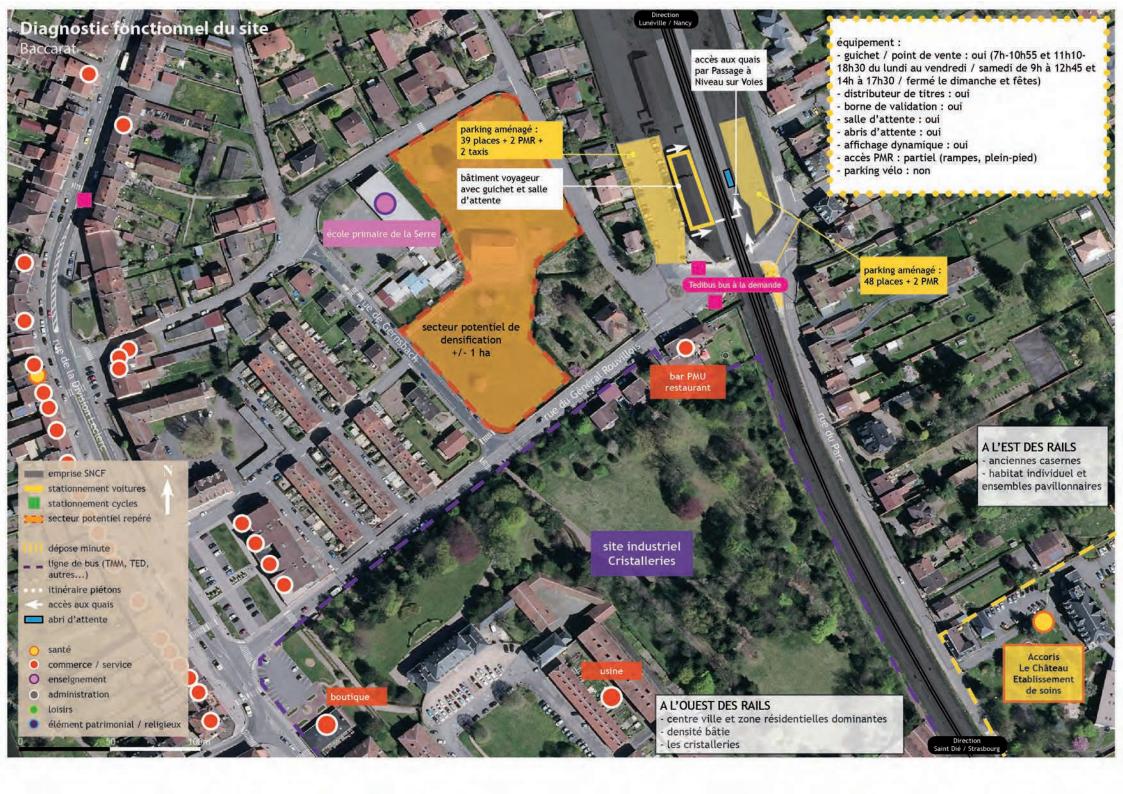
31 arrêts de TER (A/R par jour) dont 5 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°11 : (Nancy>Lunéville>Saint-Dié) : 15 arrêts

- Ligne N°11 : (Saint-Dié>Lunéville>Nancy) : 16 arrêts

655 montants et descendants par jour en 2015 **686** montants et descendants par jour en 2014





Baccarat qui compte 4500 habitants, est l'une des dernières communes situées au Sud-Est de la Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat. Ce pôle urbain se trouve à 55 km de Nancy.

La commune s'est développée sur les deux rives de la Meurthe. Sur la rive gauche la vieille ville, très dense, qui accueille la mairie, l'église, la place du marché... Sur la rive droite, la ville des faubourgs industriels nés de la construction des cristalleries, des anciennes casernes et de la voie ferrée; puis quelques quartiers pavillonnaires en façade Est des zones urbanisées.

La Meurthe et la voie ferrée représentent des coupures marquées qui a un fort impact sur les franchissements et sur le fonctionnement de la commune.

Ancienne gare de bifurcation ouverte en 1864, elle est implantée non loin du centre-ville de Baccarat (350 m à vol d'oiseau), mais à près de 650 m de la mairie et de l'église toutes deux situées sur la rive opposée de la Meurthe. Cependant, elle reste assez bien insérée dans le tissu urbain, car à proximité du centre et du linéaire commercial de la rue de la Division de Fer et des célèbres cristalleries.

La visibilité de la gare est bonne compte tenu de sa situation dans le tissu urbain et du jalonnement dont elle fait l'objet. Elle renvoie une image positive, présente un environnement sobre, mais avenant. Le bâtiment est en bon état et bien entretenu comme l'ensemble des quais voyageurs.

la gare ne fait pas l'objet de projet connu. Le secteur potentiel de densification situé à proximité de la gare pourrait avoir un léger impact sur la gare qui reste largement en capacité à recevoir des usagers supplémentaires.

OFFRE FERROVIAIRE

La gare de Baccarat est desservie par les TER de la ligne N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié-des-Vosges). Les services de train express et mixtes s'y arrêtent, cela représente 32 arrêts de train par jour allers et retours confondus.

Environ 655 voyageurs par jour montaient dans un train à la gare de Baccarat en 2015. Ils étaient 686 en 2014.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (40 min contre 52 min) et de budget de transport (50,25 €/mois contre 312 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La gare de Baccarat est une destination pour les Tedi-Bus Pays du Lunévillois du secteur 4 (ancienne Communauté de Communes des Vallées du Cristal) ainsi qu'une partie du secteur 3 (ancienne Communauté de Communes du Badonvillois). Les espaces pour les bus sont bien matérialisés et deux abris bus en bois permettent aux voyageurs de s'abriter.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

PPour se rendre en voiture à la gare de Baccarat depuis le Nord, il faut emprunter la rue principale (D590, Rue Sainte-Catherine) puis prendre la Rue de Verdun.

En venant du Sud, il faut prendre la D590 (Rue des Cristalleries) puis tourner à droite sur la Rue du Général Rouvillois.

En venant de la rive gauche de Baccarat ou de Deneuvre, il faut franchir la Meurthe sur le grand pont au niveau de l'Hôtel de Ville et de l'église.

En venant du Nord-Est, de Merviller ou de Criviller, il est

possible d'éviter le centre-ville en bifurquant par la Rue du Vingtième Bataillon après avoir emprunté la D935.

Un parking d'environ 30 places est disponible devant l'entrée de la gare.

De l'autre côté de la voie ferrée, un deuxième parking propose une soixantaine de places. La gare propose 4 places PMR et deux places pour les taxis.

La gare est bien jalonnée depuis tous les axes.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Depuis le centre-ville, les trottoirs sont assez larges, même si le stationnement est autorisé sur un côté de la rue.

Sur la Rue de Verdun, les trottoirs sont étroits ou inexistants.

Sur la Rue du Vingtième Bataillon, un cheminement piéton permet de se rendre à la gare de façon sécurisée, ce chemin n'est cependant pas stabilisé sur son intégralité. Il n'existe pas d'itinéraires cyclables autour de la gare, ni d'abri à vélos sécurisé.

ATOUTS

Une desserte assez bonne Un niveau d'équipement assez bon Personnel en gare Proximité du centre-ville

FAIBLESSES

Pas d'itinéraires cyclables Pas de stationnement cycles

OPPORTUNITÉS

Développer les accès et le jalonnement pour les modes actifs

MENACES













Azerailles



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par la ligne :

- N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié)

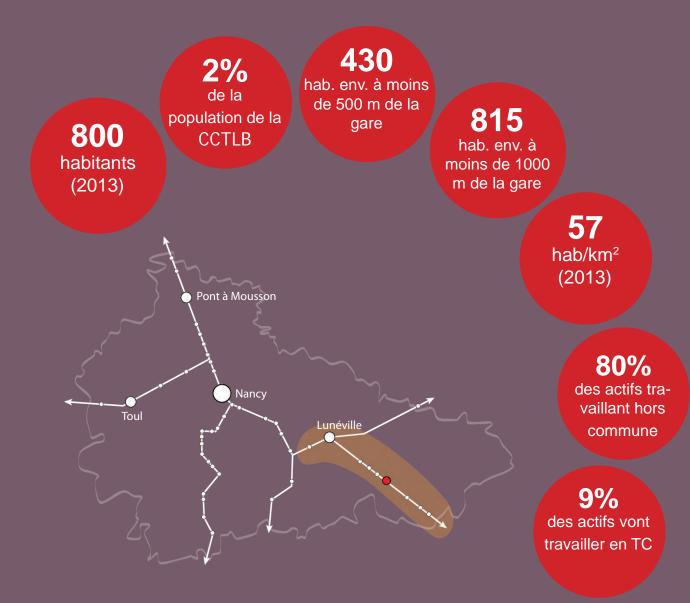
Desserte: mixte

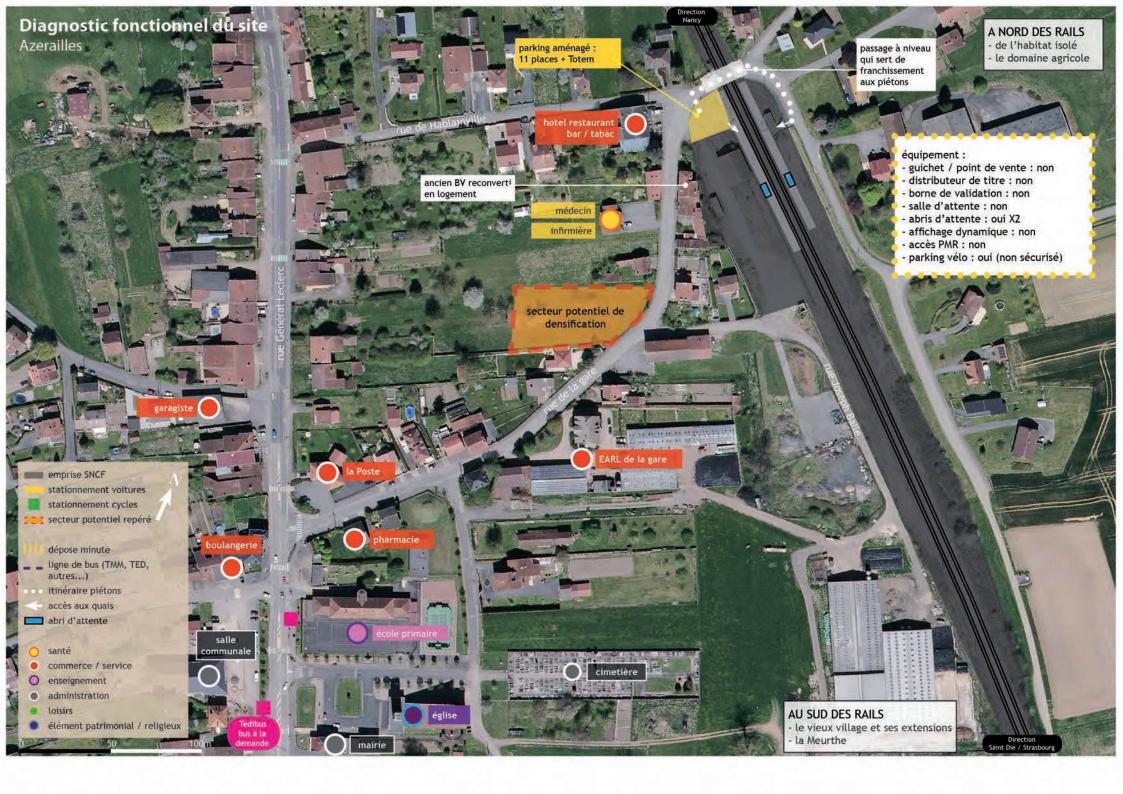
22 arrêts de TER (A/R par jour) dont 4 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°11 : (Nancy>Lunéville>Saint-Dié) : 11 arrêts

- Ligne N°11 : (Saint-Dié> Lunéville>Nancy) : 11 arrêts

73 montants et descendants par jour en 201572 montants et descendants par jour en 2014





Azerailles est une commune rurale située à 48 km au Sud-Est de Nancy. Bourg de proximité, elle appartient à la Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat.

Le village ancien a été construit tout en longueur de part et d'autre de la RD.590 et en direction de la halte. Par la suite des extensions pavillonnaires sont venues épaissir le tissu urbain via tout un réseau de petites rues perpendiculaires à la voie principale.

La halte, mise en service en 1864, se trouve implantée en sortie Nord du village au croisement de la rue de la gare et de la rue de Hablainville qui mène au village du même nom. Le stationnement est bien organisé sur un espace totalement dédié à l'accueil d'une dizaine de véhicules.

La visibilité de la halte est assez bonne compte tenu de son implantation en limite du village et sur une voie de transit. Le jalonnement via la rue de la Gare facilite sa localisation.

La gare renvoie une bonne image. Les abords ont fait l'objet d'un aménagement récent, avec la réalisation du parking paysagé et l'implantation d'un totem SNCF. L'abri d'attente est moderne, seuls les quais traités en grève pourraient être traités en dur, mais ils restent propres.

Enfin, les anciens bâtiments SNCF bien qu'un peu défraîchis sont relativement bien entretenus.

La halte en elle même ne suscite pas de projet en particulier.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte d'Azerailles est desservie par les TER de la ligne N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié-des-Vosges). Les services de train mixtes s'y arrêtent, cela représente 22 arrêts de train par jour.

Environ 73 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte d'Azerailles en 2015. Ils étaient 72 en 2014. Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (38 min contre 45 min) et de budget de transport (46,10 €/mois contre 279 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte d'Azerailles n'est pas desservie par les réseaux de transports collectifs, mais un arrêt TediBus Pays du Lunévillois du secteur 4 (ancienne Communauté de Communes des Vallées du Cristal) est situé à 400 m, sur la D590. L'arrêt n'est pas abrité.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte est située en bordure du village. Pour s'y rendre, il faut emprunter la rue principale (la D590), puis, depuis le Nord, la Rue de Hablainville (il est indiqué « Hôtel de la Gare »), et par le Sud la Rue de la Gare (il est également indiqué « Hôtel de la Gare »). Depuis Glonville, il faut emprunter la D22F, et depuis Hablainville la D165, qui arrive directement à la halte en évitant la route principale d'Azerailles. Le parking propose 10 places, mais celui-ci est saturé et de nombreux véhicules se garent sur les trottoirs et les bas-côtés.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables mais deux arceaux (non abrités) permettent de stationner des vélos. À pied, les trottoirs existent mais sont parfois encombrés de voitures garées.

Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE SUD-EST

ATOUTS

Halte pas très éloignée du centre du village Niveau d'équipement correct À 8 minutes à pied du gros employeur qu'est Hydro Leduc

FAIBLESSES

Parking saturé Concurrence de l'aire de covoiturage plus proche d'Hydro Leduc

OPPORTUNITÉS

Développer le parking pour renforcer la fonction de rabattement

MENACES

Perte de clientèle due à la saturation du parking?











Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE SUD-EST 172

Ménil-Flin



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié)

Desserte: mixte

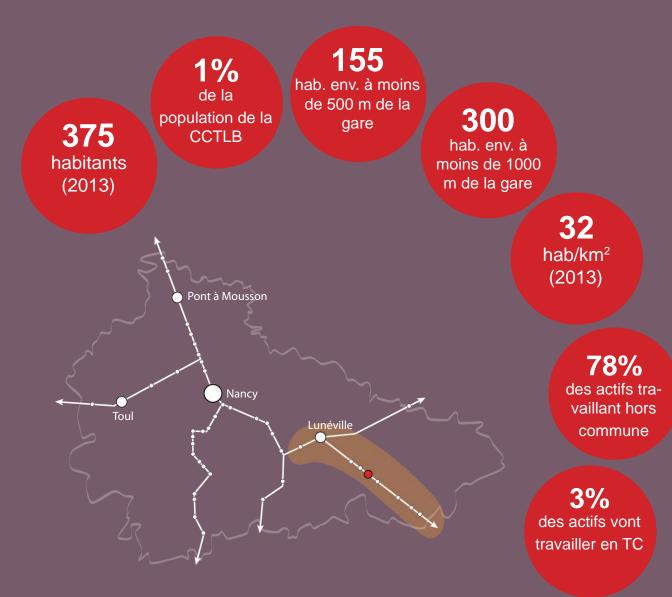
12 arrêts de TER (A/R par jour) dont 2 en heure de pointe vers Nancy

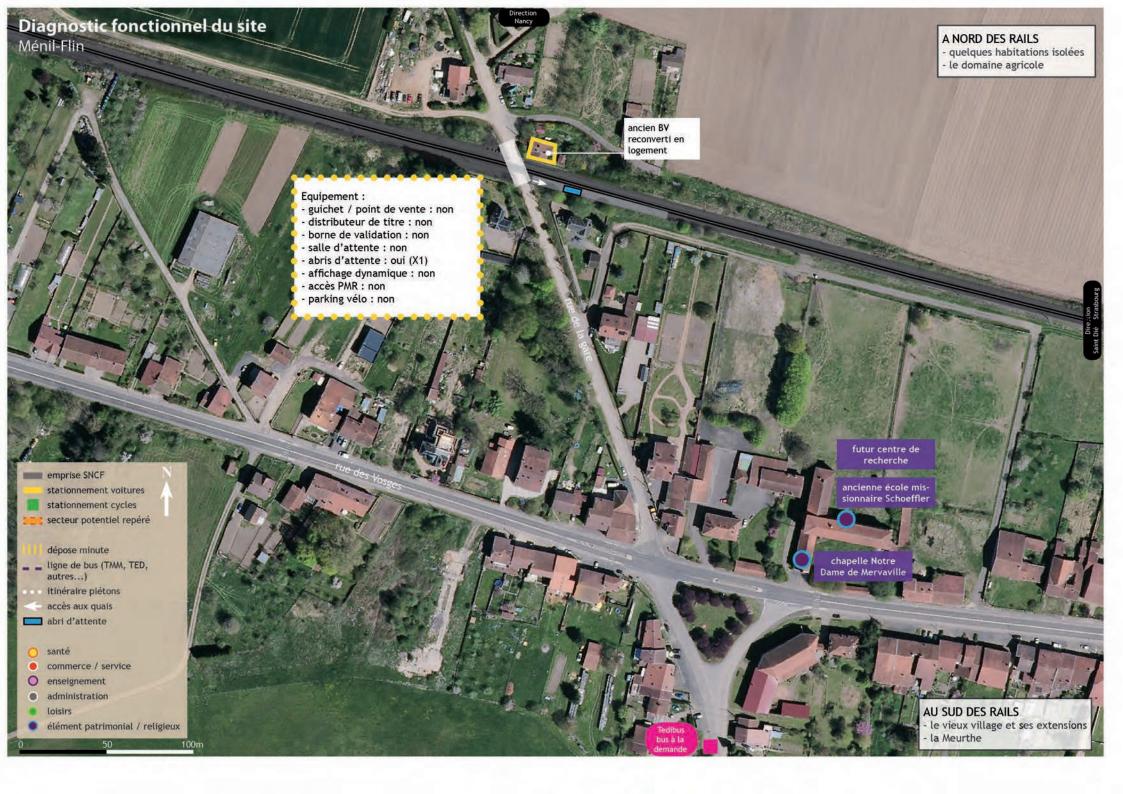
- Ligne N°11 : (Nancy>Lunéville>Saint-Dié) : 6 arrêts

- Ligne N°11 : (Saint-Dié>Lunéville>Nancy) : 6 arrêts

7 montants et descendants par jour en 2015

9 montants et descendants par jour en 2014





Ménil-Flin est une commune rurale au coeur de la Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat. Elle se trouve située à 46 km au Sud-Est de Nancy.

Particularité la commune est composée de deux hameaux Ménil et Flin, situés de part et d'autre de la Meurthe.

L'ancienne gare, mise en service en mai 1864 est implantée au Nord du hameau de Ménil-Flin traversé par l'ancienne RN.59 déclassée en route départementale.

La halte, dont le bâtiment voyageur a été transformé en logement, se trouve implantée tout au bout de la rue de la gare qui mène dans les champs. Tout stationnement est relativement difficile en amont de la halte compte tenue de l'étroitesse de la voie ; il faut donc franchir le passage à niveau pour trouver 2 terre-pleins en terre.

La visibilité de la halte est plutôt faible compte tenu de son implantation en frange du tissu urbain et sur une voie en cul-de-sac, néanmoins, la présence d'un jalonnement soit l'appellation «rue de la gare» palie en partie à cette difficulté.

La halte renvoie une image vieillotte. Les abords sont sobres, mais assez bien entretenus. Néanmoins, l'abri d'attente est un peu vétuste et l'ancienne gare transformée en habitation passablement défraîchie. Les bascôtés traités en grève pourraient être traités en dur, mais restent propres.

L'ensemble mériterait donc un léger rafraîchissement pour être rendu plus «accueillant».

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Ménil-Flin est desservie par les TER de la ligne N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié-des-Vosges).

Les services de train mixtes s'y arrêtent, cela représente 12 arrêts de train par jour, allers et retours confondus.

Environ 7 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Ménil-Flin en 2015. Ils étaient 9 en 2014.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (39 min contre 45 min) et de budget de transport (44,10 €/mois contre 257 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Ménil-Flin n'est pas desservie par les réseaux de transports collectifs, mais un arrêt TediBus Pays du Lunévillois du secteur 4 (ancienne Communauté de Communes des Vallées du Cristal) est situé à 400 m, Rue Émile Hazelin. L'arrêt est abrité.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

Pour se rendre à la halte, il faut emprunter la rue principale de Ménil-Flin (D590, Rue Émile Hinzelin) et tourner vers la Rue de la Gare. Depuis Flin, il faut emprunter la D151.

La halte n'est pas jalonnée. Aucun stationnement n'est prévu, il faut donc franchir le passage à niveau pour trouver deux terre-pleins en terre.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables ni d'abri à vélos sécurisé autour de la halte. À pied, les trottoirs ne sont pas stabilisés et il faut donc parfois marcher dans la boue.

Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE SUD-EST

ATOUTS

FAIBLESSES

Faible desserte Très faible niveau d'équipement Halte mal indiquée

OPPORTUNITÉS

Développer les liaisons cyclables Stabiliser les trottoirs Indiquer la halte depuis la route principale Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement de la halte et des abords)

MENACES

Proximité, et donc concurrence, de la halte de Chenevières











Potentialités d'aménagement des haltes-gares

Chenevières



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par la ligne :

- N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié)

Desserte: mixte

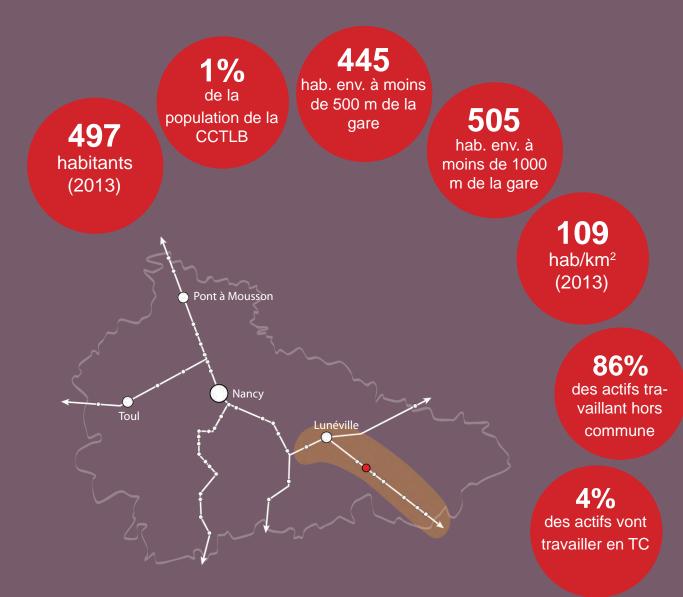
12 arrêts de TER (A/R par jour) dont 2 en heure de pointe vers Nancy

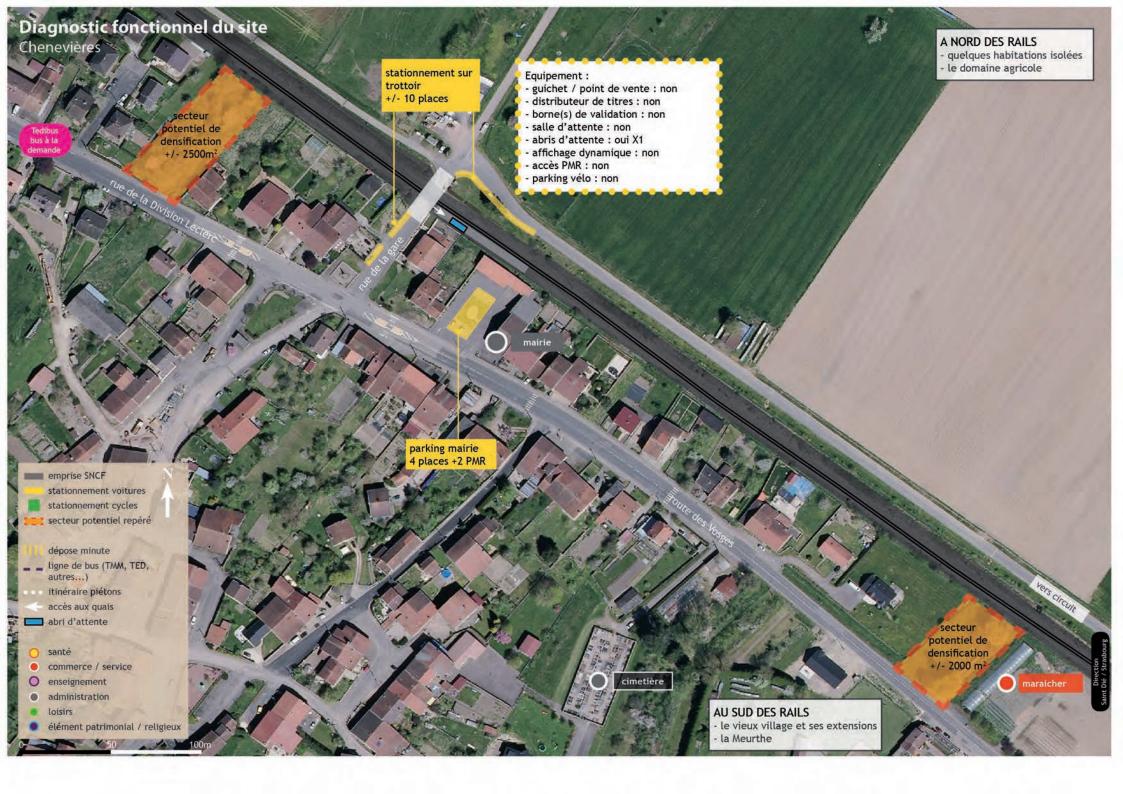
- Ligne N°11 : (Nancy>Lunéville>Saint-Dié) : 6 arrêts

- Ligne N°11 : (Saint-Dié>Lunéville>Nancy) : 6 arrêts

12 montants et descendants par jour en 2015

14 montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Chenevières est une commune rurale au coeur du territoire de la Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat. Elle se trouve à 42 km au Sud-Est de Nancy.

Le village ancien plutôt ramassé s'est établi en épaisseur le long de la D.590 avant d'être prolongé par d'importantes extensions pavillonnaires en direction de Saint-Clément.

La halte, qui ne dispose plus de bâtiment voyageurs, est située sur la façade Nord du village ancien et au bout de la rue de la gare, unique voie menant au circuit de Chenevières. Tout stationnement est relativement difficile en amont de la halte compte tenu de l'absence de places spécifiques ; les véhicules doivent donc se garer sur les trottoirs.

La visibilité de la halte, qui n'est pas jalonnée, est plutôt moyenne compte tenu de son implantation en frange urbaine et le long d'une voie en «cul-de-sac». Le jalonnement via la rue de la gare facilite sa localisation.

La halte renvoie une image plutôt neutre. Les abords restent sobres, mais assez bien entretenus. L'ensemble mériterait cependant un léger rafraîchissement pour être rendu plus «accueillant».

La halte ne fait pas l'objet de projet connu.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Chenevières est desservie par les TER de la ligne N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié-des-Vosges). Les services de train mixtes s'y arrêtent, cela représente 12 arrêts de train par jour, allers et retours confondus. Environ 12 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Chenevières en 2015. Ils étaient 16 en 2014. Il s'agit d'une halte d'intérêt local.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compéti-

tif par rapport à la voiture en termes de temps (36 min contre 43 min) et de budget de transport (41,85 €/mois contre 244 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Chenevières n'est pas directement desservie par les Lunéo'Tad, mais l'arrêt Place du Point du Jour est situé à 150 m.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

Pour se rendre à la halte, il faut emprunter la rue principale de Chenevières (D590, Route des Vosges) et tourner vers la Rue de la Gare. Elle n'est pas jalonnée. Aucun stationnement n'est prévu, les véhicules doivent donc se garer sur les trottoirs.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables ni d'abri à vélos sécurisé autour de la halte. À pied, les trottoirs ne sont pas stabilisés et il faut donc parfois marcher dans la boue.

ATOUTS

Halte à proximité du centre du village

FAIBLESSES

Faible desserte Très faible niveau d'équipement Halte mal indiquée

OPPORTUNITÉS

Créer un petit parking Développer les liaisons cyclables Stabiliser les trottoirs Indiquer la halte depuis la route principale Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement de la halte et des abords)

MENACES

Proximité, et donc concurrence, de la halte de Saint-Clément-Laronxe









Potentialités d'aménagement des haltes-gares

Saint-Clément / Laronxe



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié)

Desserte: mixte

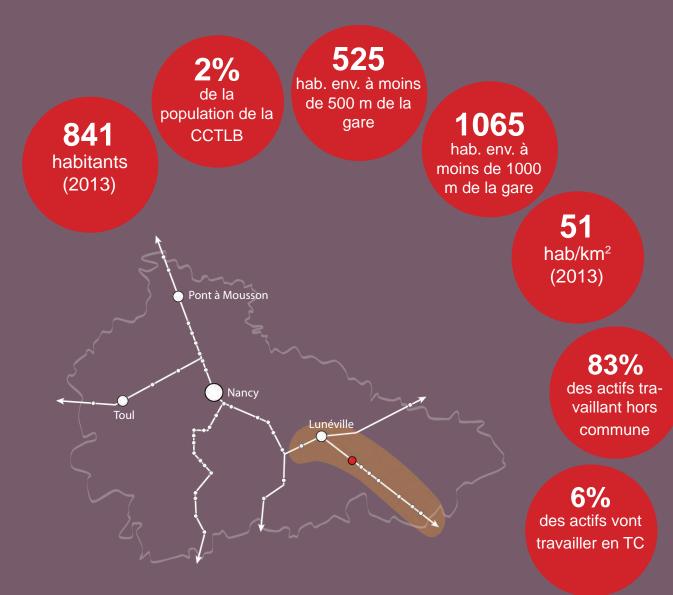
24 arrêts de TER (A/R par jour) dont 5 en heure de pointe vers Nancy

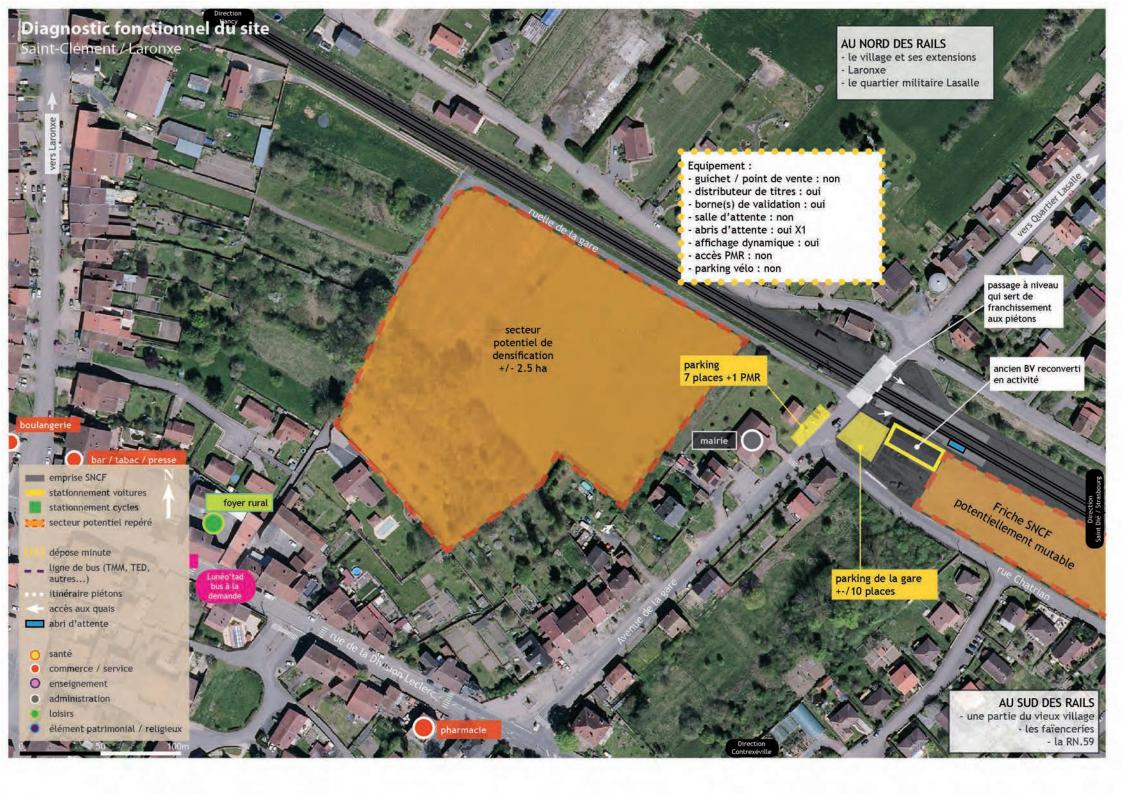
- Ligne N°11 : (Nancy>Lunéville>Saint-Dié) : 12 arrêts

- Ligne N°11 : (Saint-Dié>Lunéville>Nancy) : 12 arrêts

141 montants et descendants par jour en 2015

147 montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Saint-Clément, bourg de proximité au coeur de la Communauté de Commune du Territoire de Lunéville à Baccarat, se trouve à 40 km au Sud de Nancy.

Contrairement à la plupart des communes voisines, Saint-Clément ne s'est pas implantée uniquement le long de la D.590, mais s'est largement développée vers le Nord en direction de Laronxe jusqu'à former une continuité bâtie entre les deux villages.

Dès janvier 1913 la gare de Saint-Clément est renommée « Saint-Clément - Laronxe », à l'initiative de la compagnie du fait d'homonymie avec des gares d'autres réseaux.

Mise en service en mai 1864, elle devient après 1870, une gare d'évitement qui dispose d'une seconde voie pour le croisement des trains ainsi que d'un petit pavillon à usage de lampisterie et de dépôt de pétrole.

La halte, dont le bâtiment voyageur a été transformé en logement, est située en dehors du village ancien et le long de la route menant au quartier militaire «Lasalle», elle est implantée dans un tissu urbain pavillonnaire.

La visibilité de la halte est plutôt bonne compte tenu de son implantation le long de l'avenue dite «de la Gare» et à proximité de la mairie. Elle reste cependant légèrement excentrée du centre du village qui se trouve à près de 500 m de là.

Le site renvoie une image plutôt positive. Les abords restent sobres, mais assez bien entretenus. L'ensemble mériterait cependant un léger rafraîchissement pour être rendu plus «accueillant».

La halte en elle-même ne suscite pas de projet en particulier. La proximité de zones potentielles de développement (ruelle de la Gare et rue Chatrian) pourraient avoir un léger impact sur un éventuel usage plus intense de la halte.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Saint-Clément-Laronxe est desservie par les TER de la ligne N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié-des-Vosges). Les services de train mixtes s'y arrêtent, cela représente 24 arrêts de train par jour.

Environ 151 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Saint-Clément-Laronxe en 2015. Ils étaient 147 en 2014.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (32 min contre 38 min) et de budget de transport (40,35 €/mois contre 224 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte de Saint-Clément-Laronxe peut être desservie par les Lunéo'Tad. Un abri en bois permet de s'abriter en attendant le bus.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

Pour se rendre à la halte de Saint-Clément-Laronxe depuis la rue principale de Saint-Clément (D.590, Avenue de la Division Leclerc), il faut emprunter l'Avenue de la Gare). Depuis Laronxe, il faut emprunter la D.99 et tourner à gauche sur la rue de Haxo, puis la rue de la Croix Cherrière, cela permet d'éviter le centre de Saint-Clément, mais cet itinéraire n'est pas indiqué.

Un petit parking stabilisé mais non matérialisé permet de stationner une vingtaine de véhicules.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables ni d'abri à vélos sécurisé autour de la halte. À pied, les trottoirs sont larges et permettent de circuler facilement de façon sécuri-

sée. La ruelle de la Gare permet de se rendre à la halte à pied depuis le centre du village, en toute sécurité.

ATOUTS

Un bon niveau d'équipement pour une petite halte d'intérêt local

FAIBLESSES

Halte un peu à l'écart des centres de Saint-Clément et de Laronxe

OPPORTUNITÉS

Développer des itinéraires cyclables Mieux indiquer la halte depuis Laronxe Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement de la halte et des abords)

MENACES

Proximité, et donc concurrence, de la halte de Chenevières











Potentialités d'aménagement des haltes-gares

Lunéville



GARE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

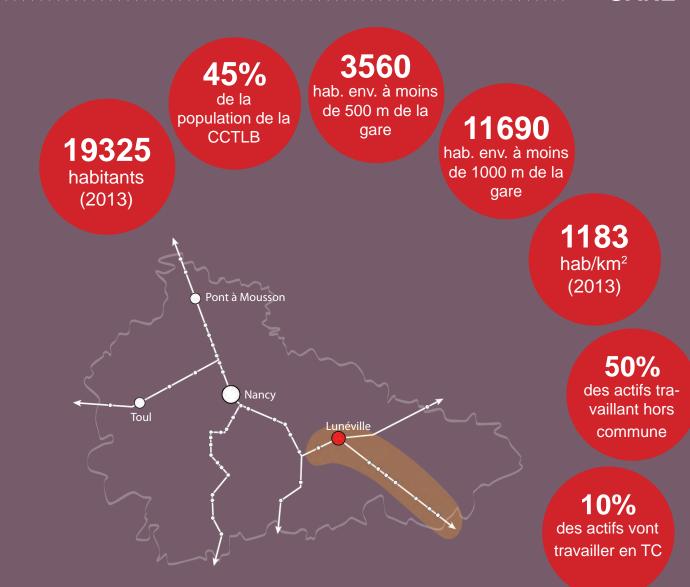
- N°1 (Nancy>Metz)
- N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié)
- N°12 (Nancy>Lunéville)
- **N°14** (Autocar Métrolor Lunéville>Rambervillers>Bruyères)
- N°23 (Nancy>Sarrebourg>Strasbourg)
- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc

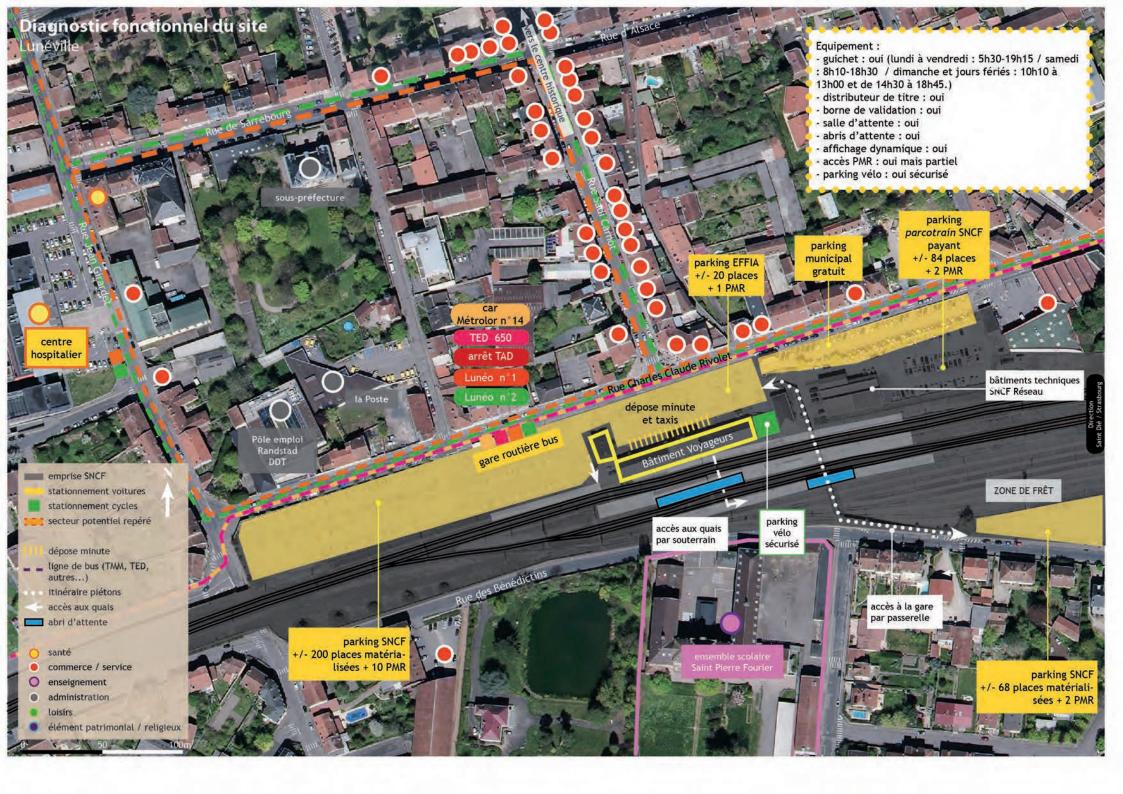
Desserte: express / mixte / omnibus / intercités / TGV

83 arrêts de TER (A/R par jour) dont 12 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°1 (Nancy>Metz) : 1 arrêt
- Ligne N°1 (Metz>Nancy): 0 arrêt
- Ligne N°11 : (Nancy>Lunéville>Saint-Dié) : 16 arrêts
- Ligne N°11 : (Saint-Dié>Lunéville>Nancy) : 16 arrêts
- Ligne N°12 : (Nancy>Lunéville) : 8 arrêts
- Ligne N°12 : (Lunéville>Nancy) : 7 arrêts
- Ligne N°23 (Nancy>Sarrebourg>Strasbourg): 10 arrêts
- Ligne N°23 (Strasbourg>Sarrebourg>Nancy): 10 arrêts
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 8 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc>Toul>Nancy) : 7 arrêts

4159 montants et descendants par jour en 2015 **4302** montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Lunéville, avec environ 20 000 habitants, est la commune la plus peuplée de la Communauté de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat. Agglomération relais, elle se trouve à 30 km au Sud-Est de Nancy.

Lunéville s'est développée dans une plaine à la confluence de la Meurthe et de la Vezouze. Riche d'une histoire complexe et chargée, la ville s'organise autour du centre historique et de son célèbre château autour desquels sont venus s'inscrire divers faubourgs d'habitat, les quartiers industriels issus de la faïencerie et les anciens sites militaires.

La gare est ouverte en 1852 et la ligne vers Saint-Dié est mise en service en 1864.

Située à proximité du centre-ville (+/- 500 m) et bien insérée dans le tissu urbain, la gare et son pôle multi-modal occupent une position centrale par rapport à la tâche urbaine lunévilloise.

La gare est largement tournée vers le Nord et le centre ville ; cependant elle reste ouverte sur le reste de la ville grâce aux deux franchissements qui la jouxtent, à savoir le pont de la rue Bichat et le tunnel rue de Ménil. En outre, une passerelle piétonne permet de relier la rue des Bénédictins à la gare.

Les abords et des parkings de la SNCF du site sont plutôt avenants car paysagés (arbres et végétation basse). Un nombre important d'usagers et de véhicules ont la possibilité de se garer sur place compte tenu des 3 parkings qui sont néanmoins largement remplis. Pour le reste, il n'y a pas de projet particulier à signaler autour de la gare faute de foncier disponible à proximité.

OFFRE FERROVIAIRE

La gare de Lunéville est desservie par les TER des lignes N°11 (Nancy>Lunéville>Saint-Dié-

des-Vosges), N°12 (Nancy>Lunéville), N°23 (Nancy>Sarrebourg>Strasbourg) et N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc). Certains trains de la ligne N°29 vers Bar-le-Duc sont prolongés jusque Revigny et Reims. Un train de la ligne N°1 (Nancy>Metz) est prolongé jusqu'à Lunéville chaque jour. La ligne d'Autocar Métrolor n°14 (Lunéville>Rambervillers>Bruyères) dessert aussi Lunéville (19 arrêts par jour). Des TER express, mixtes et omnibus s'arrêtent en gare de Lunéville, cela représente 83 arrêts de train par jour, allers et retours confondus.

Environ 4 159 voyageurs par jour montaient dans un train à la gare de Lunéville en 2015. Ils étaient 4 302 en 2014.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (19 min contre 38 min) et de budget de transport (32,15 €/mois contre 183 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La gare de Lunéville est desservie par la ligne Ted R650 (venant de Nancy) et la ligne R710 (venant de l'Est Lunévillois). Tous les Tedibus du Pays du Lunévillois peuvent avoir la gare de Lunéville comme destination.

La Communautés de Communes du Territoire de Lunéville à Baccarat possède un réseau de transport urbain de 2 lignes: Lunéo. Les deux lignes desservent la gare, ainsi que le transport à la demande Lunéo'Tad et Lunéo'Tad+. L'agence Lunéo est d'ailleurs située dans le bâtiment gare.

Tous les bus et autocars stationnent à la gare routière située directement en contact avec la gare.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La gare de Lunéville est située en bordure du centre-

ville. L'accès depuis le centre se fait depuis la rue Sadi-Carnot.

Depuis l'Est et l'Ouest, il faut emprunter la rue Charles Claude Rivolet (la D.400 depuis l'Est et la D.914 puis la D.31 depuis l'Ouest). Depuis le Sud, il faut emprunter la D.590. Enfin, depuis le Nord, on peut emprunter la rue Sébastien Keller, la rue Sainte-Anne, la rue de Viller et la rue Girardet pour éviter le centre ancien. La gare est globalement bien jalonnée.

Il existe un parking municipal gratuit d'environ 65 places directement à l'Est de la gare. Un autre parking «parcotrain» appartenant à la SNCF est payant à la journée, il propose 82 places dont 2 PMR. Une trentaine de places (dont 1 PMR) payantes à l'horodateur sont aussi disponibles sur le parvis de la gare. 35 autres places sont disponibles sur voirie rue Charles Claude Rivolet, dont 30 payantes. Enfin, de l'autre côté de la gare (à l'Ouest), deux autres parkings de 40 et 100 places sont aussi disponibles (dont 10 PMR).

Une voie est réservée au dépose-minute devant la gare, ainsi qu'une pour les taxis.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables autour de la gare, mais un grand abri à vélos sécurisé est disponible les trottoirs sont larges ce qui rend les déplacements piétons assez agréables.

Un petit passage en zone 30, la ruelle des Vieux Fossés, permet de rejoindre la gare directement depuis la rue d'Alsace en évitant le trafic automobile.

Une grande passerelle piétons et vélos permet de franchir la voie ferrée lorsque l'on vient des quartiers Sud de Lunéville.

ATOUTS

Très bonne desserte Très bon niveau d'équipement Personnel en gare Pôle d'échange multimodal performant Proximité du centre-ville

FAIBLESSES

Pas d'itinéraires cyclables

OPPORTUNITÉS

Développer les itinéraires cyclables Améliorer les conditions d'accueil (éclairage, traitement de la halte et des abords)

MENACES













Mont-sur-Meurthe



HAITE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION :

Gare desservie par les lignes :

- N°12 (Nancy>Lunéville)
- N°14 (Autocar Métrolor Lunéville>Rambervillers>Bruyères)
- N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc)

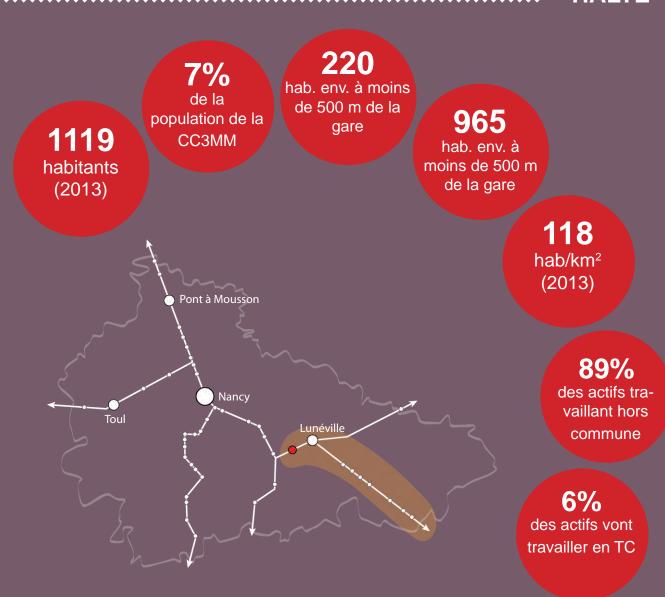
Desserte: omnibus

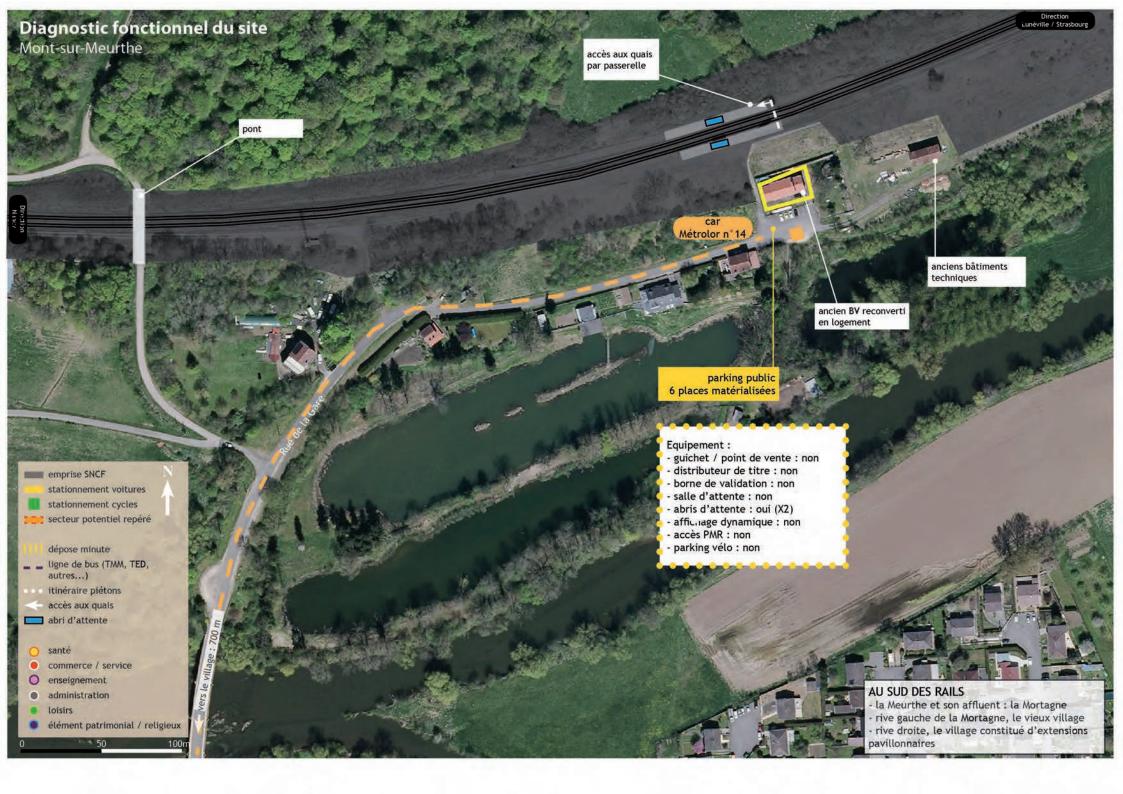
23 arrêts de TER (A/R par jour) dont 4 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°12 : (Nancy>Lunéville) : 12 arrêts
- Ligne N°12 : (Lunéville>Nancy) : 4 arrêts
- Ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc): 7 arrêts
- Ligne N°29 (Bar-le-Duc>Toul>Nancy): 0 arrêts

55 montants et descendants par jour en 2015

51 montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Mont-sur-Meurthe est une commune rurale qui se trouve à 29 km au Sud-Est de Nancy et qui jouxte Lunéville. C'est la commune la plus à l'Est de la Communauté de Communes du Val de Meurthe -Mortagne-Moselle.

Le village s'est constitué de part et d'autre de la Mortagne. Le centre ancien s'est implanté sur la rive gauche avec quelques extensions pavillonnaires qui se sont développées de manière massive sur la rive droite à partir des années 80.

Particularité de la commune, le tracé de la voie ferrée passe à quelques 700 m au Nord du village. De ce fait, la halte se trouve excentrée des zones d'habitation. Ancienne gare de bifurcation, il existait un embranchement ferré (actuelle rue de la Gare) qui permettait de desservir les industries de Gerbéviller (fermée en 1980 pour les voyageurs et 88 pour les marchandises).

La visibilité de la halte est plutôt faible compte tenu de son implantation en dehors du tissu urbain et sur une voie en impasse, mais le jalonnement via la rue de la Gare palie partiellement à cette difficulté.

La halte renvoie une image assez positive. Les abords sont sobres, mais assez bien entretenus : barrières et abri d'attente sont en bon état, les bas-côtés traités en grève pourraient être traités en dur, mais restent propres. Des efforts pour éviter la prolifération de la végétation seraient à faire.

OFFRE FERROVIAIRE

La halte de Mont-sur-Meurthe est desservie par les TER de la ligne N°12 (Nancy>Lunéville). Des trains de la ligne N°29 (Nancy>Toul>Bar-le-Duc), dont certains venant de Reims ou Revigny, sont prolongés jusqu'à Lunéville et s'arrêtent à Mont-sur-Meurthe.

Seuls les services omnibus s'arrêtent en halte de

Mont-sur-Meurthe, cela représente 16 arrêts par jour, allers et retours confondus. Un Autocar Métrolor de la ligne N°14 (Lunéville>Rambervillers>Bruyères) s'arrête chaque matin et chaque soir à la halte de Mont-sur-Meurthe.

Environ 55 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte de Mont-sur-Meurthe en 2015, ils étaient 51 en 2014.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (30 min contre 37 min) et de budget de transport (29,15 €/mois contre 194 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La ligne Ted R650 dessert le centre de la commune de Mont-sur-Meurthe mais pas la halte. Elle est en revanche une destination pour les Tedibus Pays du Lunévillois du secteur 2 (Communauté de Communes Meurthe-Mortagne-Moselle).

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte n'est pas située dans le village, son accès se fait en cul-de-sac. Depuis la rue principale de Mont-sur-Meurthe (Rue de Lorraine), il faut emprunter la Rue de la Gare et traverser le pont de la Meurthe, l'itinéraire est indiqué. La route continue pendant 750 m jusqu'à la halte, où un petit parking de 6 places est disponible. Ce parking est matérialisé, mais environ 6 autres places sont potentiellement utilisables sur du terrain non stabilisé.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il est compliqué de se rendre à la halte à pied, la route étant assez étroite. Il n'existe pas d'itinéraire cyclable, ni d'abri à vélos sécurisé.

ATOUTS

Une halte de proximité pour les habitants du village

FAIBLESSES

Difficilement accessible autrement qu'en voiture Mauvais niveau d'équipement

OPPORTUNITÉS

Améliorer les conditions d'accueil et le confort de la halte pour être plus engageante (éclairage, traitement de la halte et des abords)

MENACES



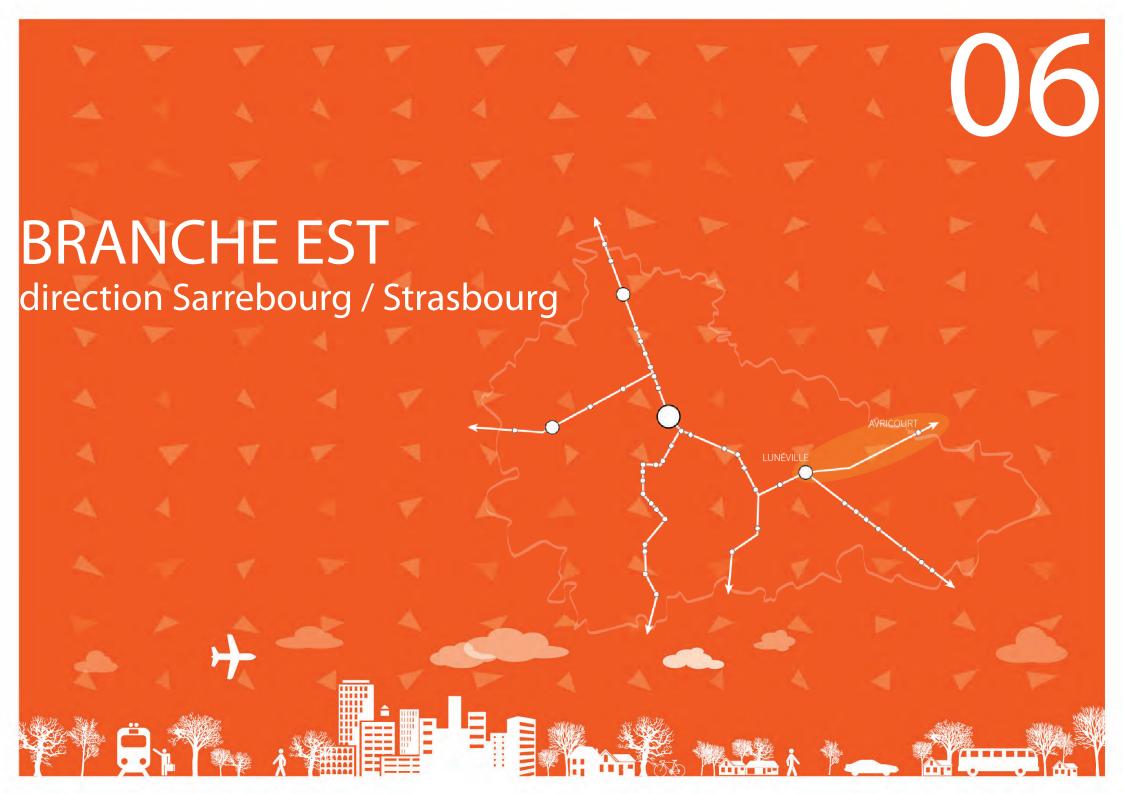








Potentialités d'aménagement des haltes-gares



Igney-Avricourt



HALTE

DESSERTE FERROVIAIRE & FREQUENTATION (2014) :

Gare desservie par les lignes :

- N°23 (Nancy>Sarrebourg>Strasbourg)
- N°24 (Autocar Métrolor : Igney-Avricourt>Sarrebourg)

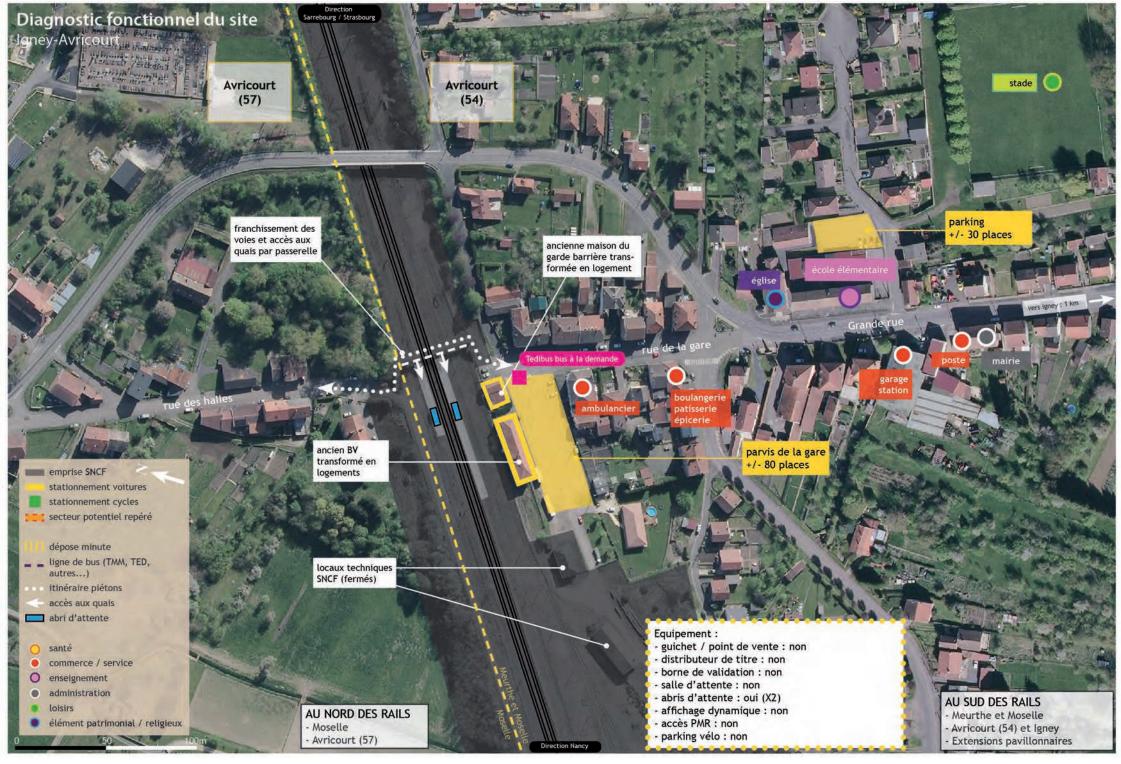
Desserte : express

7 arrêts de TER (A/R par jour) dont 2 en heure de pointe vers Nancy

- Ligne N°23 (Nancy>Sarrebourg>Strasbourg): 4 arrêts
- Ligne N°23 (Strasbourg>Sarrebourg>Nancy) : 3 arrêts
- Ligne N°24 (Igney-Avricourt>Sarrebourg): 3 arrêts
- Ligne N°24 (Sarrebourg>Igney-Avricourt) : 4 arrêts

102 montants et descendants par jour en 2015112 montants et descendants par jour en 2014





DIAGNOSTIC URBAIN

Avricourt est une commune rurale qui se trouve située à 57 km au Sud de Nancy.

Avec Igney, elle appartient à la Communauté de Communes Vezouze en Piémont et partagent la même halte ferroviaire qui est implantée dans le village de Avricourt, bourg de proximité.

Le village ancien a été l'objet d'une histoire mouvementée lors de l'annexion de 1870 à l'issue de laquelle et par suite de tractation, il a été coupé en deux. La partie implantée au Nord de la voie ferrée (et donc de l'ancienne frontière) est devenue allemande puis mosellane ; la partie Sud est restée française d'où les deux villages nommés Avricourt. Les deux communes sont reliées par un pont routier et une passerelle.

La halte d'Igney-Avricourt (à ne pas confondre avec la halte d'Igney-Vosges) est ainsi située à la limite entre les départements de Moselle et Meurthe-et-Moselle. Il s'agit de l'ancienne gare frontière dont subsistent certains vestiges (passerelle séparée en deux sens de passage, mirador, poste de garde, etc.).

La halte, mise en service en 1852, se trouve implantée en sortie Nord du village au bout de la rue de la Gare qui menait autrefois via un passage à niveau disparu au second Avricourt.

La visibilité de la halte est assez bonne compte tenu de son implantation en coeur du tissu bâti. Le jalonnement via la rue de la Gare facilite sa localisation.

La halte renvoie une image vieillotte.

L'abri d'attente est moderne, mais la passerelle et ses abords mériteraient rénovation et entretien.

Les quais traités en grève et graviers pourraient être traités en dur, mais ils restent propres. Enfin, les anciens bâtiments SNCF (vendus) bien qu'un peu défraîchis sont assez bien entretenus ; par contre les bâtiments techniques de la SNCF sont laissés à l'abandon.

Pour le reste, il n'y a pas de projet particulier à signaler

autour de la gare faute de foncier disponible à proximité.

OFFRE FERROVIAIRE

Aujourd'hui, la halte est desservie par les TER de la ligne N°23 (Nancy>Sarrebourg>Strasbourg). Seuls les services express s'y arrêtent, cela représente 23 arrêts par jour, allers et retours confondus.

La ligne est également desservie par les Autocars Métrolor de la ligne N°24 (Igney-Avricourt>Sarrebourg). 7 arrêts d'autocars sont proposés.

Environ 102 voyageurs par jour montaient dans un train à la halte d'Igney-Avricourt en 2015, contre 105 en 2014.

Le parcours en train vers la gare de Nancy est compétitif par rapport à la voiture en termes de temps (31 min contre 52 min) et de budget de transport (50,25 €/mois contre 344 €/mois).

RABATTEMENTS ET CONNEXIONS AVEC LES RÉ-SEAUX DE TC

La halte d'Igney-Avricourt est est une destination des TediBus Pays du Lunévillois du scteur 3 (Communautés de Communes Vezouze-en-Piémont). Un abri permet aux voyageurs de ne pas attendre le bus sous la pluie.

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET STATIONNEMENT

La halte se trouve au centre du village et tous les grands axes y aboutissent. Pour s'y rendre en voiture depuis le Sud (Igney, Repaix), il faut emprunter la D.7, puis tourner à gauche sur la rue de la Gare à Avricourt. Pour venir de l'Ouest (Amenoncourt), il faut emprunter la D.21B. Pour venir de l'Ouest du village, on peut emprunter la rue du Stade ou bien la rue des Acacias puis

la rue du Printemps.

Une grande place fait office de parking non matérialisé. Un accès piéton à la halte existe côté mosellan, mais il n'existe pas de parking (seules 3 ou 4 places permettent de se stationner de façon sauvage).

Ainsi, pour se stationner en venant de la Moselle, il faut emprunter la D.40, traverser le pont de la voie ferrée puis rejoindre la halte par la Rue du Printemps.

La halte est jalonnée côté meurthe-et-mosellan mais pas côté mosellan.

ACCESSIBILITÉ DES MODES ACTIFS

Il n'existe pas d'itinéraires cyclables ni d'abri à vélos sécurisé autour de la halte.

À pied, les trottoirs sont parfois étroits et endommagés côté Meurthe-et-Moselle, avec des véhicules qui s'y stationnent occasionnellement.

Côté Moselle, les trottoirs sont également étroits et occupés par des voitures en stationnement.

Potentialités d'aménagement des haltes-gares BRANCHE EST

ATOUTS

Une halte au cœur du village Grand parking

FAIBLESSES

Passage obligatoire par la passerelle Faible niveau d'équipement Circulation piétonne entravée par les voitures Place de la gare plutôt morne Abords des quais ponctuellement envahis par la végétation

OPPORTUNITÉS

Améliorer l'accès côté mosellan (jalonnement, stationnement, etc.)

Aménager l'espace devant la gare pour en faire un parking clairement identifié

Améliorer les conditions générales d'accueil (traitement de la halte et de ses abords, entretiens de talus envahis par la végétation)

MENACES











Potentialités d'aménagement des haltes-gares



Scalen, agence de développement des territoires Nancy Sud Lorraine

Les Ateliers du Bras Vert- 49 Boulevard d'Austrasie - CS 20516 - 54008 NANCY Cedex Tél. 03 83 17 42 00 - Fax 03 83 17 42 10 www.agencescalen.fr

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : Pascal TATON

REDACTION: Delphine MONTOYA / Elie GUITTON

CARTOGRAPHIE / MISE EN PAGE : Delphine MONTOYA / Gérard SACCOMANDI

CREDITS PHOTOGRAPHIE: Elie GUITTON

Avril 2017