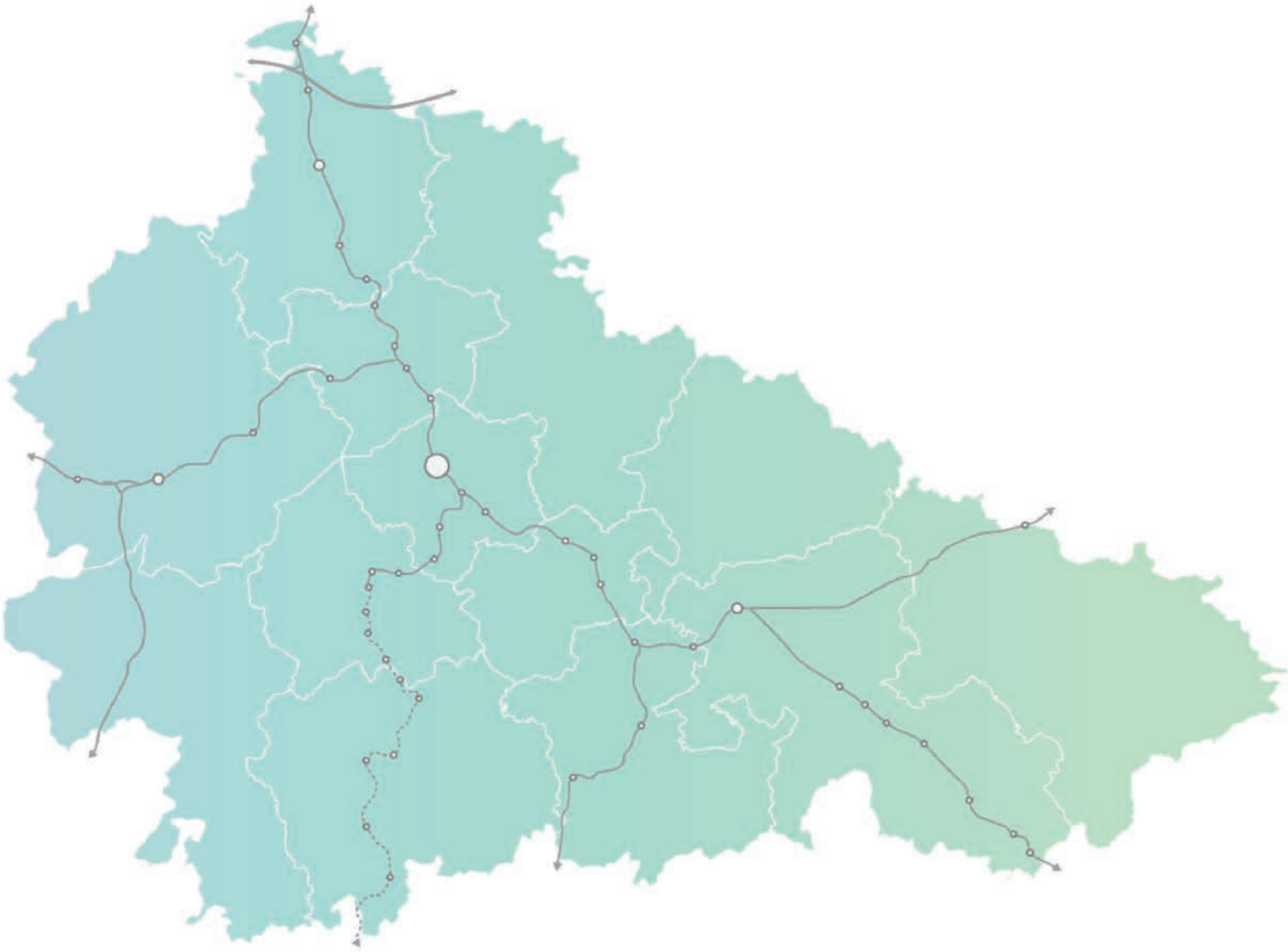
Etude du potentiel de développement et des possibilités de rabattement sur les gares et haltes du Sud 54

Novembre 2018



NANCY SUD LORRAINE
POLE METROPOLITAIN

AVANT-PROPOS ET STRUCTURE DE L'ÉTUDE p. 4

MÉTHODOLOGIE ET SOURCES p. 5

BRANCHE NORD

Pagny-sur-Moselle p. 8
Vandières p. 14
Pont-à-Mousson p. 20
Dieulouard p. 26
Belleville p. 32
Marbache p. 38
Pompey p. 44
Frouard p. 50
Champigneulles p. 56

BRANCHE OUEST

Foug p. 62
Toul p. 68
Fontenoy-sur-Moselle p. 74
Liverdun p. 80

BRANCHE SUD

Diarville p. 86
Praye-sous-Vaudémont p. 92
Vézelise p. 98
Tantonville p. 104
Ceintrey p. 110
Pulligny - Autrey p. 116
Pierreville p. 122
Xeuilley p. 128
Bainville-sur-Madon p. 134
Pont-Saint-Vincent p. 140
Neuves-Maisons p. 146
Messein p. 152
Ludres p. 158
Houdemont p. 164
Jarville-la-Malgrange p. 170

BRANCHE SUD-EST

Bayon p. 176
Einvaux p. 182
Blainville - Damelevières p. 188
Rosières-aux-Salines p. 194
Dombasle-sur-Meurthe p. 200
Varangéville - Saint-Nicolas p. 206
Laneuveville p. 212

BRANCHES EST

Thiaville p. 218
Bertrichamps p. 224
Baccarat p. 230
Azerailles p. 236
Ménil-Flin p. 242
Chenevières p. 248
Saint-Clément - Laronxe p. 254
Lunéville p. 260
Mont-sur-Meurthe p. 266

Igney - Avricourt p. 272

SYNTHÈSE ET CHIFFRES CLÉS p. 278

CARTES DE SYNTHÈSE p. 280

ANALYSE GLOBALE p. 282

Avant-propos

La présente étude s'inscrit en continuité des travaux demandés en 2017 par le Syndicat Mixte du SCoT Sud 54 à l'agence SCALEN, visant à identifier le potentiel de chaque quartier de gare et les enjeux d'aménagement y étant liés. Dans une logique de meilleure coordination entre aménagement et réseau ferroviaire, cette étude analysait les 45 gares et haltes (hors Nancy) du territoire du SCoT, recensant les projets et identifiant le potentiel de développement de chacune d'entre elles.

L'approfondissement de cette étude a pour objectifs d'actualiser les données mais aussi et surtout d'analyser plus finement les possibilités actuelles de rabattement sur chaque gare en plusieurs modes de déplacement (marche, vélo, voiture), tout en soulignant les éventuels freins et obstacles à ces derniers. Il s'agit notamment de représenter les zones accessibles depuis la gare en un temps (5, 10, 15 minutes) et un mode donnés et d'identifier les correspondances possibles entre réseaux de transport.

L'ensemble des données utilisées et représentées concernant les gares et les réseaux de transport portent sur l'année scolaire 2017/2018. Les dispositifs mis en place à partir de septembre 2018 ainsi que les projets encore non-réalisés en début d'année 2018 ne sont ainsi pas entièrement intégrés à l'état des lieux des gares et haltes, mais sont pris en compte dans les documents de synthèse de l'étude. Comme pour l'étude précédente, la gare de Nancy, possédant des enjeux spécifiques liés tant à sa taille qu'à son importance au sein du réseau ferré à l'échelle du SCoT Sud 54, est exclue de la présente étude.

Structure de l'étude

L'étude repose sur l'analyse individuelle de chacune des 45 gares et haltes du territoire, chaque analyse se décomposant en 3 volets thématiques:

Volet 1 : Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

> Représentation d'isochrones à 5, 10 et 15 minutes à pied et en vélo depuis la gare.
> Calcul du potentiel de population à 15 minutes de marche et de vélo de la gare.
> Localisation des commerces et équipements à proximité de la gare.
> Identification de la desserte en transport en commun du secteur.
> Evaluation du niveau d'équipement et de l'état général de la gare.

Volet 2 : Quelles capacités de report modal?

> Représentation d'isochrones à 5, 10 et 15 minutes en voiture depuis la gare.
> Calcul du potentiel de population à 15 minutes en voiture de la gare.
> Identification des réseaux de transport en commun du secteur.
> Calcul des correspondances possibles entre les réseaux routiers de transport en commun et le réseau TER.
> Identification de l'offre de stationnement à proximité de la gare.
> Représentation et analyse des parts modales dans les déplacements «domicile-travail» des actifs de la commune.

Volet 3 : Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

> Recensement des projets en cours ou à venir, sur la gare ou son quartier.
> Identification des terrains potentiellement mutables.
> Identification des dynamiques démographiques et immobilières de la commune.

Méthodologie et sources

Cartographie et calcul des zones isochrones

> Toutes les photographies aériennes proviennent de la plateforme Géoportail (*https://www.geoportail.gouv.fr*), utilisant des clichés orthophotographiques de la base de données 2016 de l'IGN.

> La représentation graphique des axes routiers, classés selon 3 catégories (3 épaisseurs de trait différentes), est basée sur celle des cartes IGN (données 2016 et 2017), disponibles sous forme de couches sur Géoportail. Les plus petits axes (routes étroites, petites rues, chemins…) ne sont pas représentés par souci de lisibilité.

> Les zones isochrones, correspondant à des déplacements de 5 minutes (en rouge), 10 minutes (en orange) ou 15 minutes (en jaune) sont calculées à l'aide de l'outil « Project Route 360° » (*http://project.route360.net/demo*), proposé par la société Targomo. Ces zones sont calculées en prenant l'entrée de la gare comme point de départ du déplacement. Le tracé et les données relatives aux rues et routes (vitesses autorisées, pentes…) proviennent essentiellement d'OpenStreetMap (*https://www.openstreetmap.org*). Des corrections peuvent être apportées en cas d'incohérences constatées lors de la simulation. Les déplacements sont calculés en situation optimale (sans congestion ni travaux).

> Les vitesses maximales autorisées prises en compte pour le calcul des isochrones sont celles antérieures au 1er juillet 2018, sans intégration des nouvelles limitations à 80km/h sur certains axes.

Données relatives aux réseaux de transport en commun

> Le nombre de trains journaliers et les horaires de chaque ligne ferroviaire sont issus des fiches horaires SNCF TER Grand Est valables du 10 décembre 2017 au 14 juillet 2018. Les horaires pris en compte sont ceux de semaine scolaire (lundi à vendredi), hors jours fériés ou interruptions exceptionnelles.

> Les chiffres de fréquentation proviennent des données 2015 de l'OpenData SNCF (*https://data.sncf.com*), complétées par les données de validation 2015 redressées pour les gares et haltes du périmètre du Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy, fournies par le Conseil Régional Grand Est.

> Les horaires et itinéraires des lignes de transport en commun (réseaux urbains, liaisons interurbaines…) correspondent à l'état des réseaux en février 2018. Pour les lignes possédant plusieurs tracés selon les jours ou horaires (liaisons express ou omnibus, …), l'itinéraire pris en compte dans la représentation graphique est celui possédant la plus forte fréquence. Lorsqu'une ligne comporte deux branches distinctes (à l'instar de la ligne R580 du réseau TED), ces deux branches sont représentées. Le nombre de bus/cars journaliers est calculé sur la base des services assurés au moins 3 jours par semaine (ainsi, un service assuré uniquement le Mercredi n'est pas pris en compte).

> Lorsqu'un réseau de transport urbain est dense et que la représentation individuelle de chaque ligne nuirait à la lisibilité de la carte, le périmètre des zones desservies par les lignes régulières est représenté de manière zonale et non linéaire.

> Le calcul des correspondances possibles entre le réseau TER et les autres lignes de transport en commun prend en compte le temps de déplacement à pied entre l'arrêt et la gare (0, 5, 10 ou 15 minutes) ainsi qu'une marge de sécurité de 10 minutes. Hors marge de sécurité, le temps d'attente maximum pris en compte est de 10 minutes. Ainsi, pour un arrêt de bus situé devant la gare, le délai entre l'arrivée/départ du bus/car et le départ/l'arrivée du train doit être compris entre 10 et 20 minutes. Si le temps d'attente est supérieur de seulement 1 ou 2 minutes au maximum, la correspondance est également calculée.

> Si l'arrêt de bus ou de car le plus proche de la gare se situe à proximité du terminus de la ligne en question, les correspondances bus/train ou train/bus ne sont calculées que dans un sens.

Identification des commerces, services et équipements

> Les zones identifiées comme concentrant des commerces et services sont déterminées sur la base d'observations directes (visites de terrain) et de repérages effectués en ligne sur OpenStreetMap ou Google Maps (*https://www.google.fr/maps*). Les commerces et services spécialisés à destination exclusive des professionnels ne sont pas pris en compte.

> Les établissements d'enseignement représentés graphiquement sont ceux reconnus et répertoriés par le Ministère de l'Education Nationale et le Ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation pour l'année scolaire 2017/2018.

Données démographiques

> Toutes les données démographiques proviennent des chiffres 2017/2018 de l'INSEE, basés sur des estimations de population pour l'année 2014 (*https://www.insee.fr/fr/information/2867866*).

> Le calcul des estimations de population des isochrones (15 minutes à pied, en vélo ou en voiture) est basé sur la population 2014 de chaque commune concernée. Les populations infracommunales sont prises en compte lorsqu'une commune est divisée en IRIS. Le cas échéant, l'estimation est réalisée sur la base de la nature du bâti couvert par les isochrones, permettant d'estimer la part de la population communale concernée.

Données foncières et immobilières, identification de projets

> Le taux de logements vacants à l'échelle communale est issu des données 2014 de l'INSEE. Lorsque la gare se trouve à proximité immédiate des zones bâties de deux communes (ex : Bayon/Virecourt), les chiffres des deux communes sont pris en compte.

> Les parcelles identifiées comme potentiellement mutables sont classées selon leur caractère bâti ou non, la nature de leur(s) propriétaire(s) (particulier, société, collectivité…) et leur état général (abandon ou non). Les parcelles sont repérées sur le site du service de consultation du plan cadastral (*https://cadastre.gouv.fr*). Les données relatives à la nature des propriétaires proviennent des services techniques des communes sollicitées dans le cadre de la présente étude.

> Les projets récemment réalisés, en cours ou à venir sont déterminés selon les zonages des documents d'urbanisme (zones U, AU…), les observations de terrain (travaux en cours, livraison récente…) et les entretiens et échanges réalisés avec les communes et EPCI.

Gare de Pagny - sur-Moselle

Pagny-sur-Moselle

Population 2014 : 4 117 hab.

Voyageurs annuels

343 729 v. *(2015)*

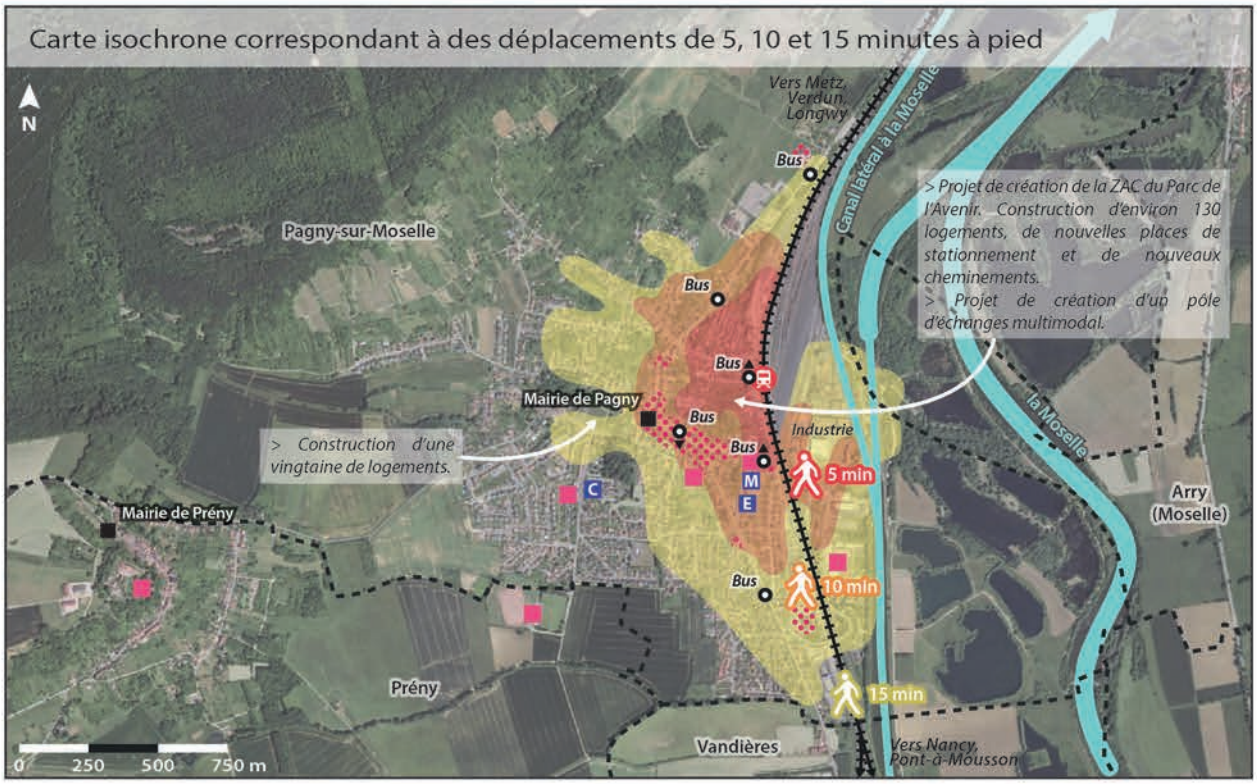
TER Ligne 1 Nancy <> Metz
TER Ligne 4 (Metz) <> Nancy <> Epinal <> Remiremont

Trains journaliers:
> Direction Metz: **56**
> Direction Nancy: **54**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

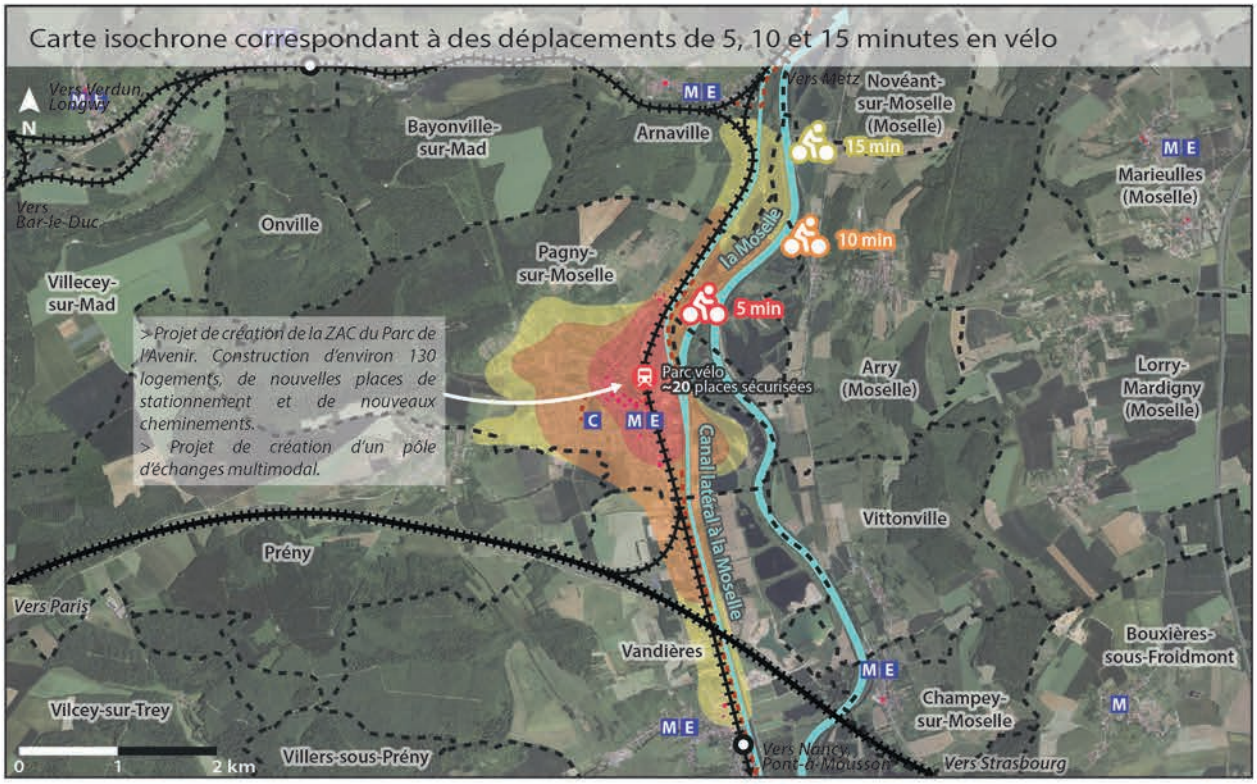
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 2800 à 3000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 4800
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Gare de Pagny-sur-Moselle.
- Voies ferrées.
- Voies ferrées de la LGV Est.
- Autres haltes.
- Bus — Arrêt desservi par la ligne régulière B du réseau Le Bus. La Gare SNCF n'est desservie que par les bus en provenance de Pont-à-Mousson.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voies cyclables. Véloroute «Charles le Téméraire» en cours de réalisation le long de la Moselle.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une gare inaccessible depuis l'est de la Moselle

> **La gare de Pagny-sur-Moselle se trouve à l'est du centre-ville de la commune.** La plupart des commerces et services sont accessibles en une dizaine de minutes à pied depuis la gare.

> **La Moselle est longée par la véloroute Charles le Téméraire**, reliant Bruges à la Bourgogne. Les différentes sections sont aménagées progressivement. Il existe plusieurs voies cyclables au sein de la commune, dont une dans l'avenue Téophile Brichon. D'autres cheminements vélos sont simplement matérialisés par un marquage vert, comme à l'entrée sud de la commune. Les voies cyclables sont toutefois encore discontinues au sein de Pagny-sur-Moselle.

> **La Moselle et son canal forment une barrière à l'est**, les franchissements les plus proches se trouvant à Novéant au nord et à Pont-à-Mousson au sud.

> **Seules la commune de Pagny-sur-Moselle et la partie nord de Vandières sont accessibles en 15 minutes** en vélo.

Une gare en bon état et plusieurs projets à venir

> La gare:

-Un bon état général et un très bon niveau d'équipement.

-Accessibilité PMR partielle.

-Le parking à vélos propose plus de 20 places sécurisées et une dizaine de places (arceaux) devant son entrée.

> Espaces publics:

-Parkings de la gare: en bon état général et traités avec un revêtement spécifique.

-Voirie en état assez moyen dans les rues aux alentours de la gare.

-**Projet de création d'une ZAC** à proximité de la gare, créant notamment de nouvelles places de stationnement et de nouveaux cheminements. **Projet de création d'un pôle d'échanges multimodal.**

Transport en commun et gare

Un arrêt de bus situé devant la gare, une desserte dans les deux sens mise en place en 2018

Desserte:

Le Bus Ligne B
4 arrêts de 10h08 à 17h31 en provenance de Pont-à-Mousson. **Arrêt «Gare SNCF»**.
4 arrêts de 9h04 à 16h04 à destination de Pont-à-Mousson. **Arrêt «Centre-ville»**.
Dès Septembre 2018: Desserte de la gare dans les deux sens.

Tedibus de Mad et Moselle Lignes 2 et 3
Lignes à la demande.

> L'arrêt «Gare SNCF» n'est desservi jusqu'en septembre 2018 que par les bus en provenance de Pont-à-Mousson. Le terminus «La Rayée» de la ligne B est éloigné de seulement 2 arrêts.

> L'arrêt «Centre-ville», permettant de rejoindre Pont-à-Mousson, se situe jusqu'en septembre 2018 à un peu plus de 5 minutes à pied de la gare en empruntant la rue Grandjean, l'impasse de Strasbourg et un chemin piétonnier rejoignant la rue de Serre.

> La gare est directement desservie par la ligne B dans les deux sens de circulation à compter de Septembre 2018.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 2800 et 4800 habitants à 15 minutes de la gare en modes actifs

De 2800 à 3000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la gare.

Environ 4800 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la gare.

> La gare est proche du centre-ville de Pagny-sur-Moselle, mais se situe à l'est de la commune. L'absence de franchissement sur la Moselle empêche tout accessibilité depuis l'est en modes actifs.

Une gare proche du centre-ville

> La gare se trouve **à moins de 15 minutes à pied de presque tous les commerces de Pagny-sur-Moselle.**

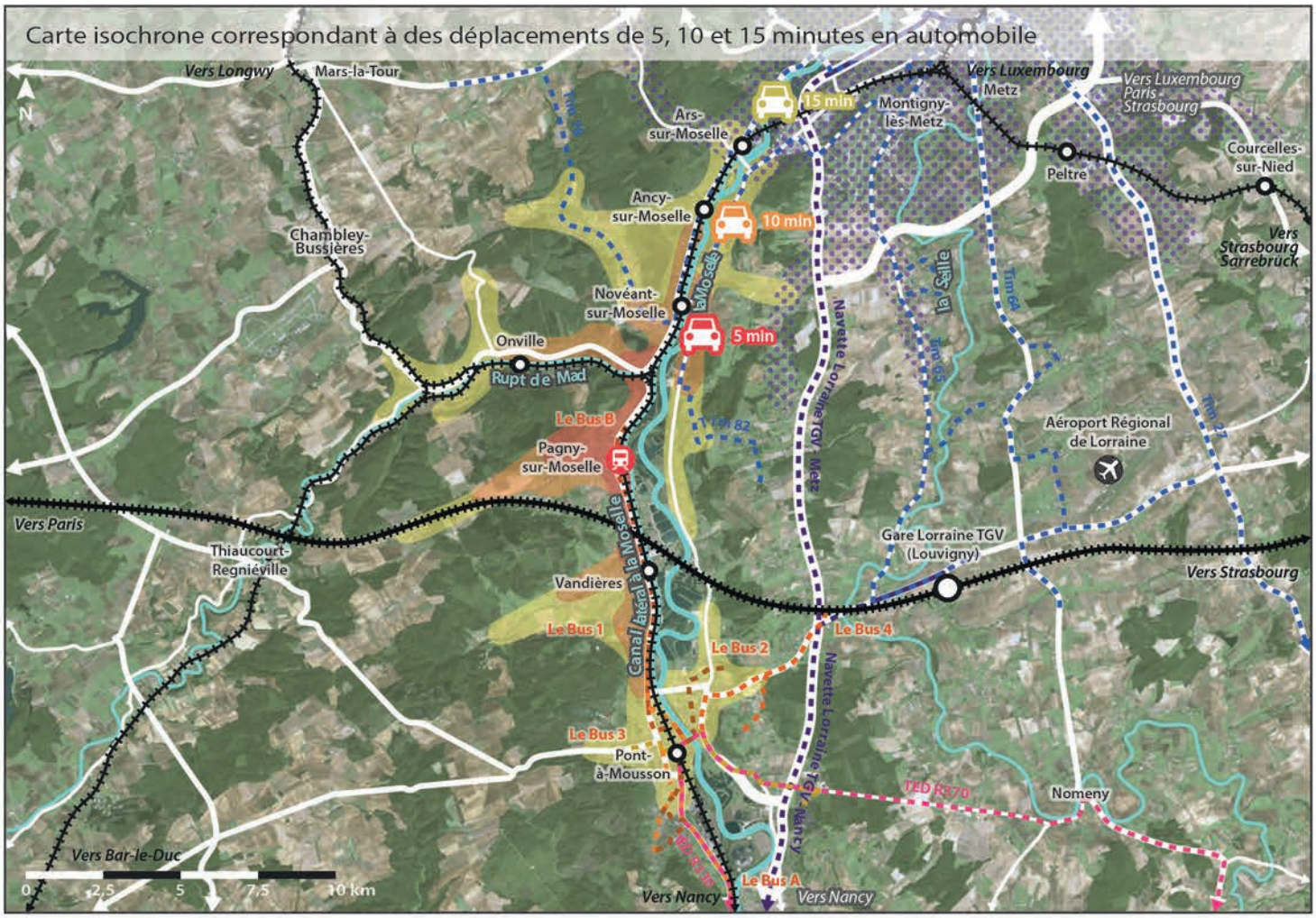
> Tous les établissements scolaires, services et commerces de la commune sont accessibles en 10 minutes en vélo.

Projet de densification et de création d'un pôle d'échanges multimodal

> La ZAC du Parc de l'Avenir, située en coeur d'îlot face à la gare, doit créer environ 130 nouveaux logements, ainsi que de nouvelles places de stationnement et de nouveaux cheminements pour modes actifs.

> Un projet de pôle d'échanges multimodal est en cours de réflexion.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 40 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Transports en commun

- Gare de Pagny-sur-Moselle.
- Voies ferrées.
- Voies ferrées de la LGV Est.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED R330 et R370.
- Lignes régulières du réseau Le Bus (6 lignes régulières).
- Navettes routières entre Nancy ou Metz et l'aéroport régional de Lorraine.
- Lignes régulières du réseau Tim.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Le Met'.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings de la gare, proposant environ 140 places (dont 3 PMR) ainsi qu'une zone de dépose-minute, un arrêt de bus et de taxis devant l'entrée de la gare.
- Stationnement possible le long de la chaussée, avec ou sans places matérialisées. Zone bleue (stationnement à durée limitée) au centre-ville (rue de Serre).

Correspondances et intermodalité

La gare desservie en double sens dès 2018

Le Bus Ligne B
Arrêt à la gare pour les bus en provenance de Pont-à-Mousson.
Arrêt situé à 450 mètres pour les bus en direction de Pont-à-Mousson (>5 minutes de marche).
Dès Septembre 2018: Desserte de la gare dans les deux sens.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt à la gare (0 ou 10 minutes selon le sens de la ligne de bus) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Pagny (gare ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou gare) doit donc être compris entre 10 et 20 minutes pour l'arrêt «Gare SNCF» et entre 20 et 30 minutes pour l'arrêt «Centre-ville». Temps identique à partir de la rentrée 2018.

Correspondances possibles

> Arrivée en bus (ligne B), départ en train TER:
4 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée Bus: 11h58 ; Dernier départ TER: 17h44

> Correspondances incertaines (délai Bus/TER entre 5 et 10 min): **6/jour**

> Arrivée en train TER, départ en bus (ligne B):
3 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TER: 8h44 ; Dernier départ Bus: 16h04

> Correspondances incertaines (délai TER/Bus entre 15 et 20 min): **2/jour**

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

La Moselle, un effet barrière très marqué

> La Moselle à l'est et le relief à l'ouest limitent très fortement l'accessibilité de la gare de Pagny-sur-Moselle en voiture, restreignant principalement les déplacements le long d'un axe nord-sud. Ainsi, l'autoroute A31 n'est pas accessible en un quart d'heure, les échangeurs les plus proches se trouvant à Fey ou à Lesménils (nord-est de Pont-à-Mousson), à environ 20 minutes de la gare.

> Un axe routier structurant: la D952 vers Metz au nord (prolongée par la D91 et la D6) et vers Pont-à-Mousson et Nancy au sud.

> La gare de Pagny-sur-Moselle dispose d'un peu plus de 140 places à proximité (dont 3 pour PMR), ainsi que d'un espace de dépose-minute et d'un emplacement pour taxis. Un grand parking d'une centaine de places dans l'impasse de Strasbourg sert quant à lui à la fois pour la gare et le centre-ville. La zone devrait évoluer avec la création d'une ZAC de logements et d'un pôle d'échanges multimodal.

Environ 40 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Les plus grosses communes sont Pont-à-Mousson (14 904 hab.), Ars-sur-Moselle (4739 hab.), Pagny-sur-Moselle (4117 hab.) et Corny-sur-Moselle (2241 hab.).

Seule l'entrée sud-ouest de l'agglomération messine est accessible en 15 minutes.

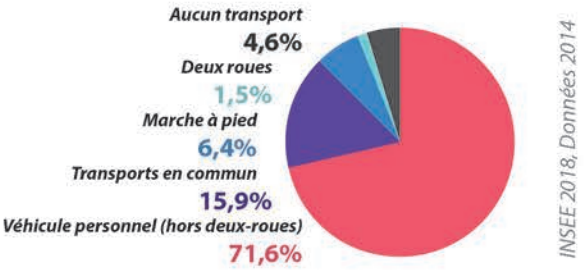
Environ 6 autres gares et haltes se situent à moins d'un quart d'heure de la gare de Pagny-sur-Moselle.

Modes de transport des actifs et projets

Une forte utilisation des transports en commun pour les déplacements domicile-travail

Pagny-sur-Moselle

> Actifs ayant un emploi: 1758 (66,5% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 1070.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 1388 (79%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part des transports en commun dans les déplacements domicile-travail est élevée** (15,9%), celle-ci pouvant s'expliquer par un grand nombre d'arrêts journaliers des trains en direction de Metz ou de Nancy (et Pont-à-Mousson). En direction de Pont-à-Mousson, le train est également compétitif en temps par rapport au bus, dont la fréquence de passage est de surcroît bien plus faible.

> En conséquence, la part de l'automobile ne s'élève qu'à 71,6%, bien qu'elle reste encore largement dominante. Pont-à-Mousson est accessible en 15 minutes et Metz en environ 25 minutes.

> La concentration d'emplois au centre de Pagny explique également le fait que plus de 10% des actifs se rendent au travail à pied (6,4%) ou n'utilisent aucun transport (4,6%).

Projet de densification et de création d'un pôle d'échanges multimodal

> La ZAC du Parc de l'Avenir, située en coeur d'îlot face à la gare, doit créer environ 130 nouveaux logements, ainsi que de nouvelles places de stationnement et de nouveaux cheminements pour modes actifs.

> Un projet de pôle d'échanges multimodal est en cours de réflexion.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Pagny-sur-Moselle, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains déjà acquis par la commune de Pagny-sur-Moselle en vue de la réalisation d'opérations de construction de logements (rue de la Victoire et ZAC du Parc de l'Avenir).
- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à court ou moyen terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire. Large faisceau lié à l'activité de fret et aux voies de service.
- Terrains SNCF très faiblement bâtis et en partie désaffectés, potentiellement mutables.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Gare de Pagny-sur-Moselle.

Opportunités foncières à proximité de la gare

Un centre-ville en cours de densification

> **Le très large faisceau de voies et les terrains aujourd'hui en partie inoccupés au nord de la gare** pourraient constituer des opportunités d'aménagement en rapport avec la gare: stationnement, accessibilité...

> **Plusieurs projets de densification sont en cours dans le centre-ville de Pagny-sur-Moselle**. Le plus important est celui de la ZAC du Parc de l'Avenir, portant sur la construction d'environ 130 nouveaux logements, ainsi que de nouveaux espaces de stationnement et de nouveaux cheminements, pouvant notamment faciliter les déplacements entre la rue de Serre et la gare. Ce site, actuellement en coeur d'îlot, est déjà un lieu de passage en modes actifs, notamment pour rejoindre l'arrêt de bus de la ligne B (vers Pont-à-Mousson) depuis la gare.

> Un projet de création d'un pôle d'échanges multimodal est en cours de réflexion.

> Quelques autres parcelles, faiblement ou non-bâties et constituant des dents creuses le long des principales rues du centre-ville pourraient également présenter des opportunités de densification du secteur.

Dynamiques actuelles du secteur

Une faible croissance démographique, mais une importante densification du quartier de la gare à venir

> Entre 2009 et 2014, **une relativement faible croissance démographique:**

+0,2%/an pour Pagny-sur-Moselle.

> Une faible croissance démographique et un **taux moyennement élevé de logements vacants** en 2014:

10,4% pour Pagny-sur-Moselle.

> Les constructions récentes de logements à Pagny ont principalement porté sur des maisons individuelles et quelques petits collectifs au sein de lotissements à l'ouest de la commune en direction de Prény. Au centre-ville, quelques constructions ponctuelles ont pris place à l'arrière de maisons ou immeubles déjà existants (impasse de Strasbourg, rue Nivoy...), sans réelle densification conséquente.

> Les projets en cours visent à densifier de manière importante le quartier de la gare, celui-ci ayant très peu évolué au cours des dernières années.

Halte de Vandières

Vandières

Population 2014 :
921 hab.

Voyageurs annuels

7 508 v. *(2015)*

TER Ligne 1 Nancy <> Metz

Trains journaliers:
> Direction Metz: **10**
> Direction Nancy: **9**

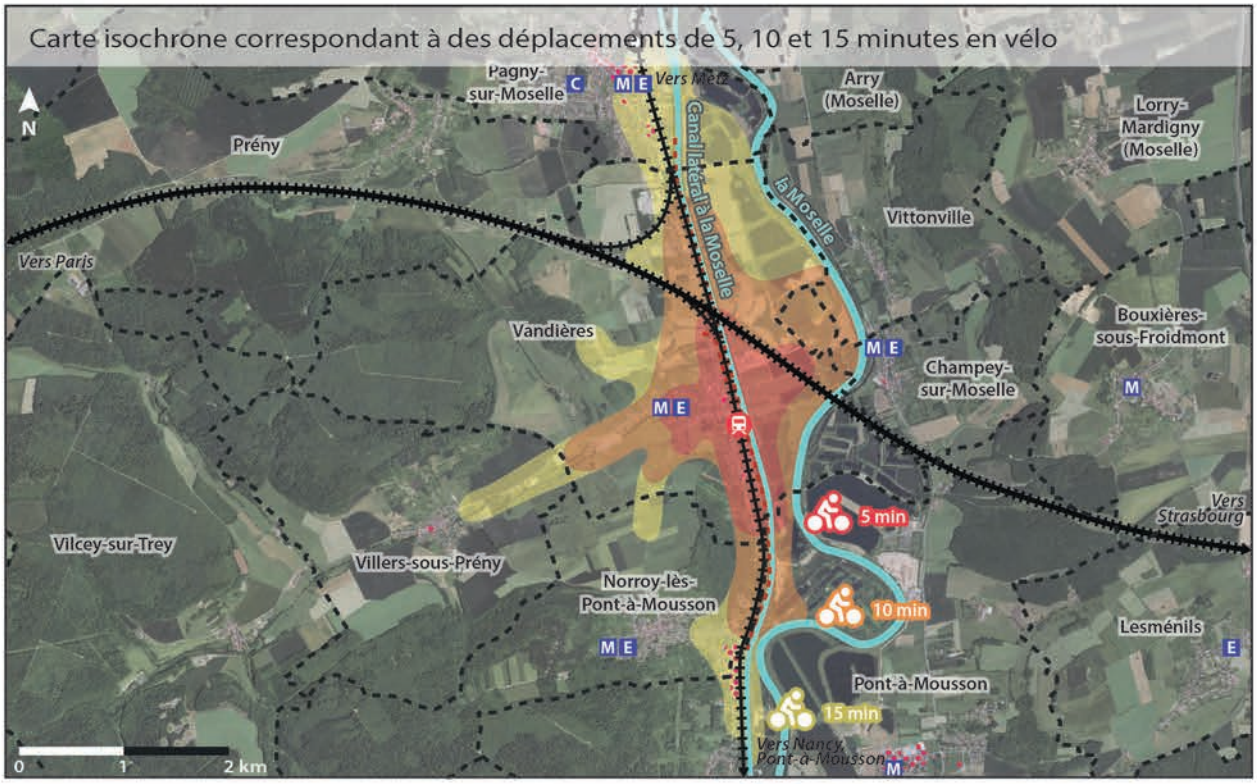
(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 800 à 850
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la gare.

Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 2000 à 2500
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Vandières.
- Voies ferrées.
- Voies ferrées de la LGV Est.
- Gare de Pagny-sur-Moselle.
- Bus — Arrêt desservi par la ligne régulière B du réseau Le Bus. Villers-lès-Prény desservie à la demande.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voies cyclables. Véloroute «Charles le Téméraire» en cours de réalisation le long de la Moselle.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte accessible à l'échelle de la commune

> **Une halte accessible à l'échelle de la commune**: bien que située en bordure du village, elle se trouve à moins de 15 minutes à pied de tous les commerces, services et équipements de la commune. **Elle est en revanche inaccessible depuis l'est de la Moselle**.

> **La Moselle est longée par la véloroute Charles le Téméraire**, reliant Bruges à la Bourgogne. Les différentes sections sont aménagées progressivement. A Vandières, la véloroute suit le canal latéral, qu'il est possible de longer des deux côtés en vélos en direction de Pont-à-Mousson.

> Au nord de Vandières, une piste cyclable parallèle à la rue Charles de Gaulle longe les voies ferrées sur environ 500 mètres. Dans le reste de la commune, la circulation des modes actifs se fait sur les trottoirs. Les intersections sont sécurisées au centre de la commune, avec passages piétons, feux et barrières aux tournants. En dehors de la commune, il n'existe aucun aménagement le long de la route départementale.

> La halte n'est pas indiquée depuis la rue Charles de Gaulle, étant par conséquent très peu visible.

> **Vandières et les entrées de Pagny, Villers et Norroy accessibles en 15 minutes** en vélo.

Une halte en état moyen et peu équipée

> La halte:

-Etat général très moyen et faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Il n'existe pas d'abri pour vélos.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: revêtement en bon état. Parking peu capacitaire.

-Voirie en très bon état, réaménagement récent de la rue du Port, de la rue Charles de Gaulle jusqu'à la halte.

-Le franchissement des voies pour rejoindre le quai en direction de Nancy n'est possible qu'à niveau dans la rue du Port.

Autres observations: la desserte TER de Vandières ne permet plus aux scolaires de rejoindre Pont-à-Mousson en train pour 8h depuis la mise en place du cadencement. La prise en charge des scolaires est assurée par le réseau Le Bus.

Transport en commun et gare

Deux arrêts de bus dans la commune, mais aucun à proximité de la halte

Desserte:

Le Bus Ligne B (Arrêt «Clos du Tilleul»)
4 arrêts de 9h11 à 16h11 en direction de Pont-à-Mousson.
4 arrêts de 10h01 à 17h24 en direction de Pagny-sur-Moselle.

Desserte de Villers-sous-Prény à la demande.

> L'arrêt le plus proche, «Clos du Tilleul», se trouve à environ 450 mètres au sud de la halte, dans la rue Charles de Gaulle (à environ 5 minutes de marche).

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 800 et 2500 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Entre 800 et 850 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 2000 et 2500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Les déplacements possibles se concentrent le long d'un couloir nord-sud, la Moselle étant infranchissable à l'est et le relief pouvant ralentir les circulations en modes actifs vers l'ouest.

Une halte à mi-chemin entre Pagny et Norroy

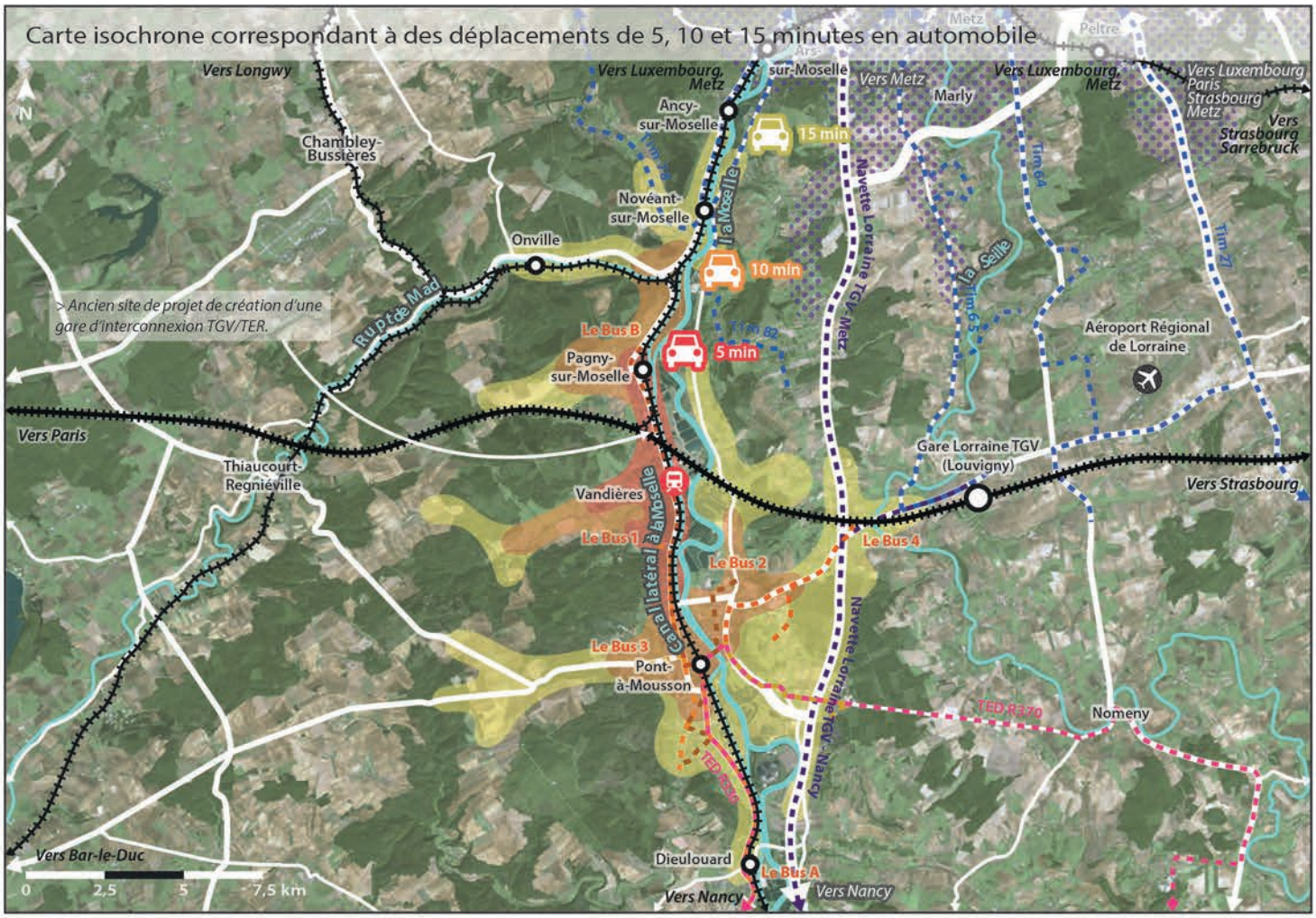
> Tous les commerces, services, équipements et établissements scolaires de Vandières ainsi que certains de Norroy et de Pagny sont accessibles en 15 minutes en vélo depuis la halte.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

> Le déplacement éventuel de la halte au profit d'une gare d'interconnexion TGV/TER fut auparavant évoqué.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 40 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Vandières.
- Voies ferrées.
- Voies ferrées de la LGV Est.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED R330 et R370.
- Lignes régulières du réseau Le Bus (6 lignes régulières).
- Navettes routières entre Nancy ou Metz et l'aéroport régional de Lorraine.
- Lignes régulières du réseau Tim.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Le Met'.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings du centre de Vandières. Le parking de la halte propose 16 places, dont un emplacement réservé aux PMR.
- Stationnement le long de la chaussée, principalement sous forme de places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

La halte pas directement desservie

Le Bus Ligne B
Arrêt «Clos du Tilleul» situé à environ 450 minutes dans la rue Charles de Gaulle (5 minutes de marche).

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt Le Bus à la halte (5 minutes) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Vandières (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 15 et 25 minutes.

Correspondances possibles

> Arrivée en bus (ligne B), départ en train TER:
0 correspondance/jour.

> Correspondances incertaines (délai Bus/TER entre 10 et 15 min): **0/jour**

> Arrivée en train TER, départ en bus (ligne B):
2 correspondances/jour.
En correspondance, arrivées TER: 17h00 et 17h04; Départ Bus: 17h24

> Correspondances incertaines (délai TER/Bus entre 10 et 15 min): **4/jour**

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une accessibilité très limitée depuis l'est de la Moselle

> Le relief à l'ouest et surtout la Moselle à l'est forment d'importantes contraintes pour les déplacements. Les franchissements de la Moselle les plus proches se trouvent à Pont-à-Mousson au sud et à Novéant au nord.

> Trois axes routiers structurants: la D952 vers Metz au nord et vers Nancy au sud; l'axe est-ouest formé par les D958 et D910 et l'autoroute A31 pour les déplacements de plus d'un quart d'heure.

> Il existe plusieurs parkings de petite ou moyenne capacité au centre de Vandières, la plupart ayant un emplacement réservé aux PMR. Le parking de la halte, relativement isolé, est de taille modeste, avec 16 places dont une place PMR.

Environ 40 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Pont-à-Mousson (14 904 hab.), Blénod-lès-Pont-à-Mousson (4491 hab.), Pagny-sur-Moselle (4117 hab.) et Corny-sur-Moselle (2241 hab.).

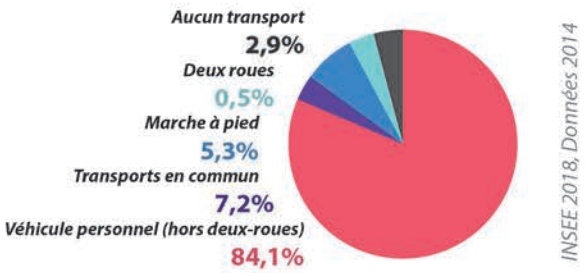
Environ 5 autres gares et haltes se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Vandières.

Modes de transport des actifs et projets

Les véhicules personnels largement dominants, les transports en commun modérément utilisés

Vandières

> Actifs ayant un emploi: 377 (63% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 253.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 328 (87%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Les véhicules personnels sont très largement dominants**, avec une part modale s'élevant à 84,1% pour les déplacements domicile-travail. La proximité de Pont-à-Mousson et son accessibilité en voiture peuvent expliquer cette part élevée.

> La part des transports en commun est assez modérée (7,2%) au regard de la double offre de transports en commun sur la commune (ligne B du réseau Le Bus et TER). La faible desserte de ces deux modes peut toutefois être un frein à l'utilisation des transports en commun.

> La marche à pied atteint 5,3% et celle des deux-roues seulement 0,5%. L'éloignement de Pagny-sur-Moselle et de Pont-à-Mousson mais aussi l'absence de cheminements sécurisés pour modes actifs le long de la route départementale peuvent expliquer ces faibles parts modales.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

> Le déplacement éventuel de la halte au profit d'une gare d'interconnexion TGV/TER fut auparavant évoqué.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Vandières, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen ou long terme. Entre les rues de Piémont et Charles de Gaulle, zone 1AU du PLU de 2010.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF inutilisés, potentiellement mutables et en continuité du parking existant.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Vandières.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Quelques possibilités ponctuelles de densification et une zone potentiellement aménageable

> En continuité du parking de la halte, **une bande de terrains appartenant à la SNCF, actuellement inutilisée**, pourrait permettre la réalisation de cheminements ou d'équipements en rapport avec la halte.

> Entre la rue Charles de Gaulle et la rue de Piémont, **le secteur «Derrière le Château» est identifié comme zone 1AU dans le PLU de 2010**. La construction de logements dans le secteur augmenterait sensiblement la population située à 10 minutes de marche de la halte.

> Quelques dents creuses, non-bâties ou accueillant seulement quelques petites constructions (garages, abris...) pourraient également être densifiées. Les opportunités à proximité de la halte sont toutefois peu nombreuses et ne permettraient pas d'apport conséquent de population dans ce secteur de la commune.

Dynamiques actuelles du secteur

Un manque de dynamisme démographique et une halte à l'écart des quartiers les plus attractifs

> Entre 2009 et 2014, **une légère érosion démographique:**

-0,2%/an pour Vandières.

> **Une absence de croissance démographique, mais un taux modéré de logements vacants** en 2014:

6,9% pour Vandières.

> Les constructions récentes de logements ont principalement été des maisons individuelles, en comblement de dents creuses au centre de Vandières ou dans les secteurs pavillonnaires, notamment à l'ouest et au nord de la commune. A proximité de l'intersection de la rue Charles de Gaulle et de la rue du Port, un programme de 4 maisons mitoyennes a également vu le jour.

> Malgré sa proximité géographique, la halte se situe en retrait du centre de Vandières et de la rue Charles de Gaulle. Ses abords n'ont ainsi que très peu évolué au cours des dernières décennies, sans dynamique immobilière particulière.

Gare de Pont-à-Mousson

Pont-à-Mousson

Population 2014 :
14 904 hab.

Voyageurs annuels

978 989 v. *(2015)*

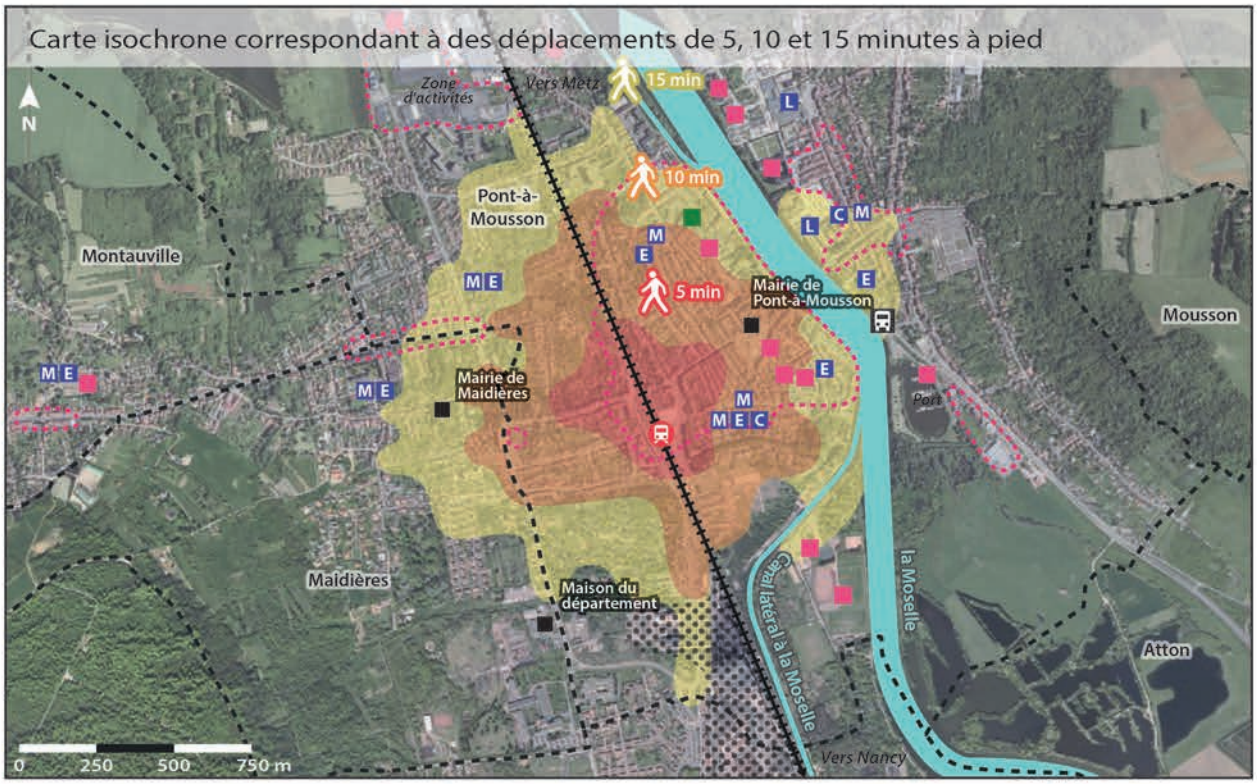
TER Ligne 1 Nancy <> Metz
TER Ligne 4 (Metz) <> Nancy <> Epinal <> Remiremont
TER Ligne 25 Nancy <> Conflans Jarny <> Longwy

Trains journaliers:
> Direction Nancy: **56**
> Direction Metz: **52**
> Direction Longwy: **5**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

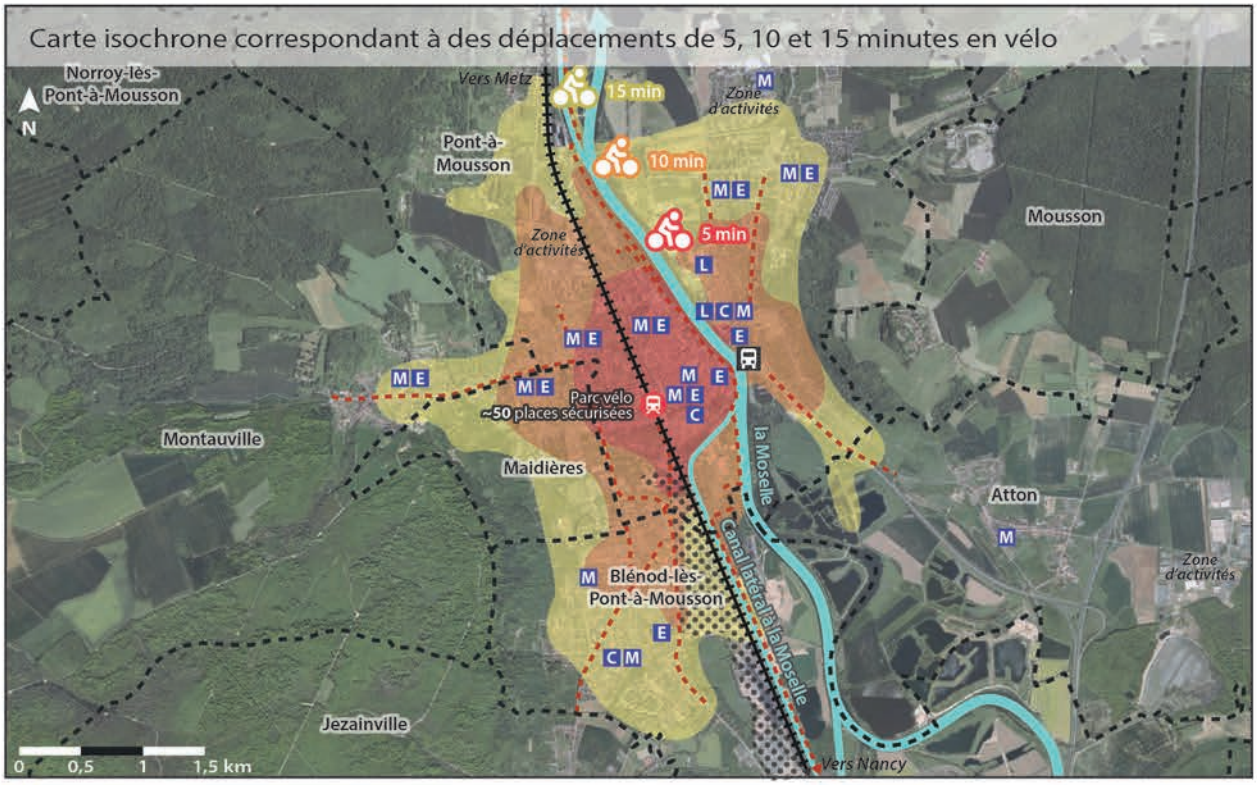
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 8000 à 8500
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 20 000 à 21 000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Gare de Pont-à-Mousson.
- Voies ferrées.
- Gare routière de Pont-à-Mousson, desservie par les cars TED (R330, R370 et lignes scolaires).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voies, bandes et pistes cyclables. Véloroute «Charles le Téméraire» en cours de réalisation le long de la Moselle.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Site industriel de Saint-Gobain PAM (métallurgie).
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle. E Ecole élémentaire. C Collège. L Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé (hôpital).

Accessibilité en modes actifs

Une gare proche des activités du centre-ville

> **La gare de Pont-à-Mousson occupe une place centrale au sein de la commune**, à proximité immédiate de la plupart des commerces, services et équipements du centre-ville. De nombreux établissements scolaires se trouvent à moins d'un quart d'heure de marche de la gare.

> **La véloroute Charles le Téméraire**, reliant Bruges à la Bourgogne, longe la Moselle et son canal, facilitant fortement les déplacements en modes actifs. Dans le reste de la commune, plusieurs grands axes sont dotés de **bandes cyclables**, avec néanmoins des discontinuités entre celles-ci et une absence d'aménagements cyclables en centre-ville.

> Le relief constitue un frein pour les déplacements vers l'est et l'ouest, tandis que l'effet de barrière de la Moselle est atténué par le franchissement au centre-ville.

> **Une grande partie de Pont-à-Mousson, de Maidières, de Montauville et de Blénod-lès-Pont-à-Mousson accessibles en 15 minutes** en vélo.

Une gare très bien équipée, un réaménagement récent

> La gare:

-Un bon état général et un très bon niveau d'équipement. Aménagement récent d'un pôle d'échanges multimodal sur le parvis.

-Accessibilité PMR partielle, limitée au hall et à la voie 1. Projet de mise en accessibilité.

-La gare dispose d'un parking à vélos couvert et sécurisé.

> Espaces publics:

-Parkings de la gare: agrandissement et réaménagement récents, état neuf. Très grande capacité de stationnement à proximité de la gare.

-Voirie en bon état. Passerelle piétonne au nord, mais jalonnement très partiel de la gare, notamment depuis l'ouest des voies ferrées.

-**Agrandissement et réaménagement récents** des parkings de la gare, création d'un pôle d'échanges multimodal sur le parvis.

Transport en commun et gare

La gare, point central du réseau de transport

Desserte:

TED R330 (Place Thiers)
9 arrêts de 6h40 à 18h35 en direction de Nancy.
11 arrêts de 7h33 à 19h19 en provenance de Nancy.

TED R370 (Place Duroc)
2 arrivées à 8h40 et 14h10 en provenance de Nancy.
2 départs à 12h10 et 16h10 en direction de Nancy.

Tedibus de Mad et Moselle Lignes 4, 5, 6
Lignes à la demande.

Le Bus C, D, F (Place Thiers) - *Jusqu'en Sept. 2018*
Lignes à la demande.
Dès Septembre 2018: Mise en place d'un TAD zonal du Lundi au Samedi, de 7h à 12h30 et de 14h à 19h. Desserte des gares, commerces, ZAC et industries.

Autres lignes: navettes Aéroport et TGV.

Le Bus Ligne 1 (Place Thiers)
18 arrêts de 6h27 à 18h57 en direction de Norroy-lès-Pont-à-Mousson.
18 arrêts de 6h33 à 19h03 en direction de Jezainville.

Le Bus Ligne 2 (Place Thiers)
16 arrêts de 6h43 à 19h13 en direction de La Vitrée (Pont-à-Mousson).
16 arrêts de 6h12 à 18h42 en direction de Jezainville.

Le Bus Ligne 3 (Place Thiers)
13 arrêts de 6h21 à 18h48 en direction de Montauville.
12 arrêts de 6h16 à 18h13 en direction d'Atton.

Le Bus Ligne 4 (Place Thiers)
11 arrivées de 7h35 à 19h32 en provenance de Lesménils.
11 départs de 6h38 à 18h38 en direction de Lesménils.

Le Bus Ligne A (Place Thiers) - *Jusqu'en Sept. 2018*
4 arrêts de 8h19 à 15h19 en provenance d'Autreville.
4 arrêts de 10h38 à 18h08 en direction d'Autreville.
Dès Septembre 2018: mise en place d'un TAD zonal.

Le Bus Ligne B (Place Thiers)
4 arrivées de 9h29 à 16h29 en provenance de Pagny-sur-Moselle.
4 départs de 9h45 à 17h08 en direction de Pagny-sur-Moselle.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 8000 et 21 000 habitants à 15 minutes de la gare en modes actifs

De 8000 à 8500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la gare.

De 20 000 à 21 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la gare.

> Malgré le franchissement de la Moselle au centre de Pont-à-Mousson, l'accessibilité de la gare depuis l'est (Atton notamment) est moindre que depuis l'ouest.

Une position centrale au sein de Pont-à-Mousson

> **La majeure partie du centre-ville de Pont-à-Mousson se trouve à moins d'un quart d'heure de marche de la gare.** De nombreux commerces, services, équipements et une dizaine d'établissements scolaires sont accessibles.

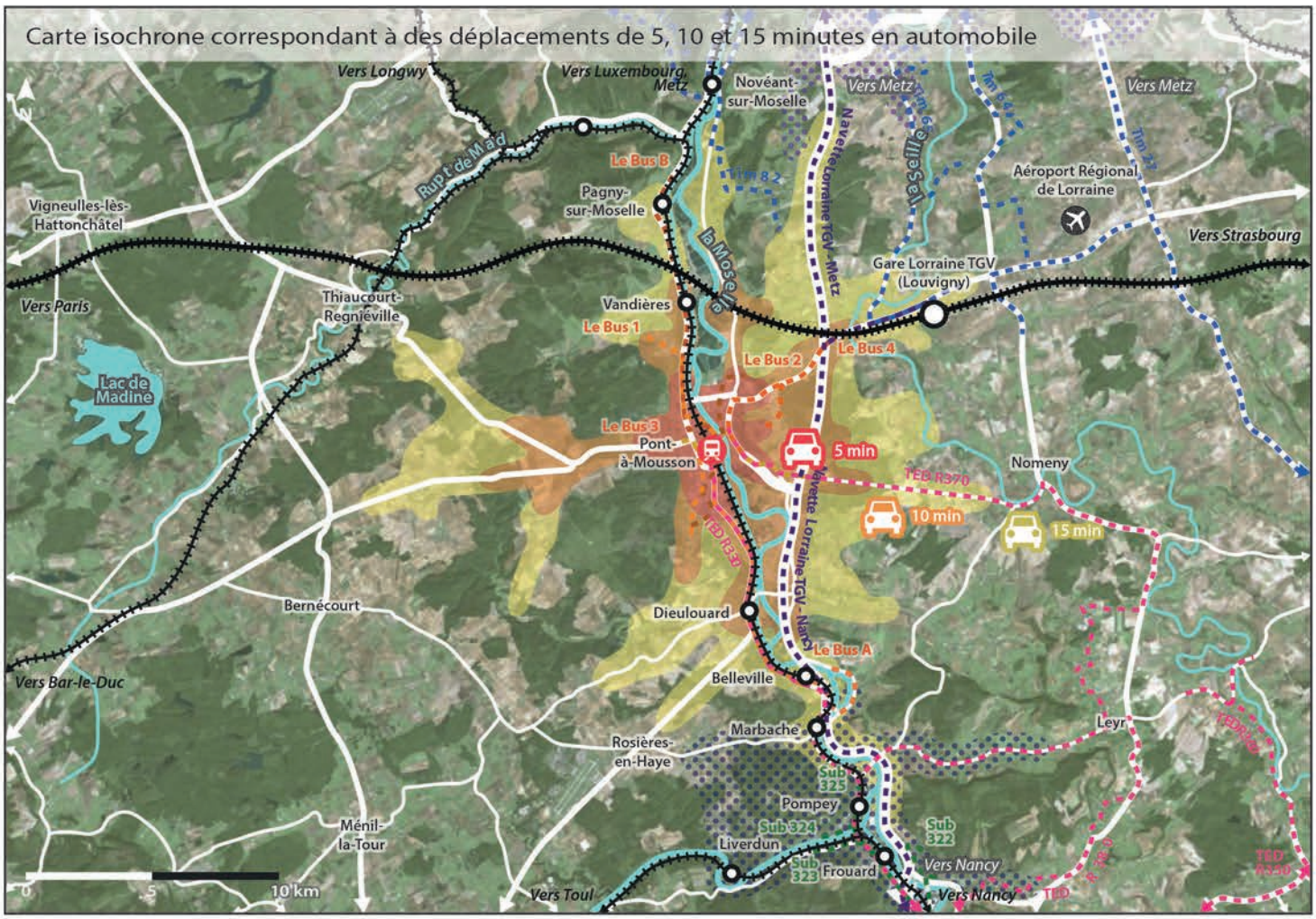
> Presque tous les établissements scolaires et équipements du centre de l'agglomération de Pont-à-Mousson sont accessibles en 15 minutes à vélo depuis la gare.

Un réaménagement récent du parking de la gare

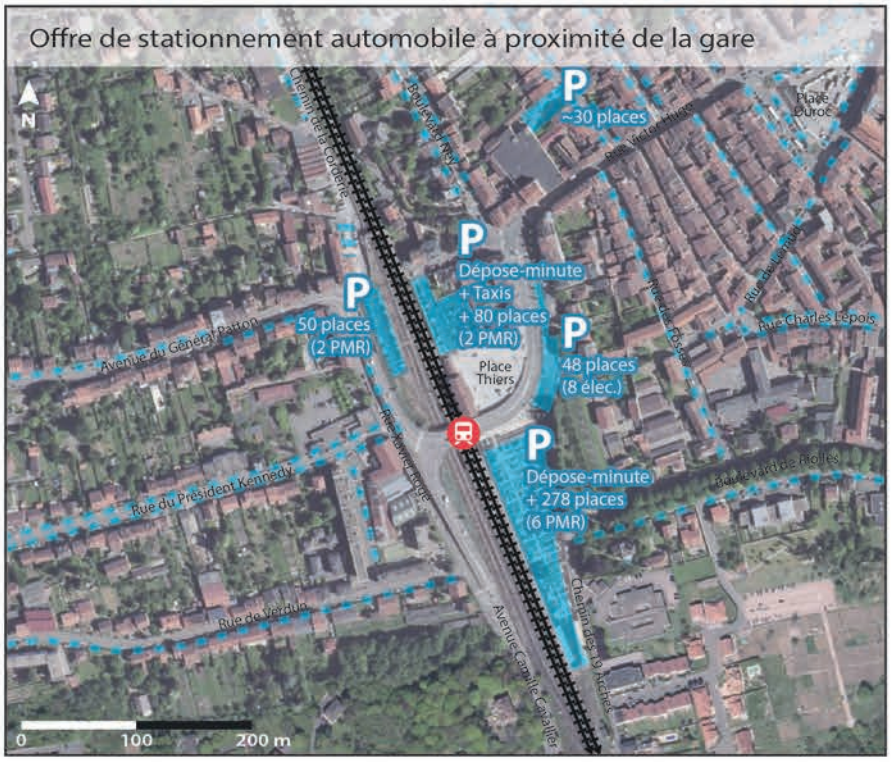
> Les parkings de la gare ont été récemment agrandis, avec également la création de bornes de recharge pour véhicules électriques.

> Le parvis de la gare a été réaménagé, avec création d'un pôle d'échanges multimodal et d'un nouveau passage sous le pont routier.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018



Sources: Géoportail, 2018

Environ 43 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Transports en commun

- Gare de Pont-à-Mousson.
- Voies ferrées.
- Voies ferrées de la LGV Est.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes régulières du réseau Le Bus (6 lignes régulières).
- Navettes routières entre Nancy ou Metz et l'aéroport régional de Lorraine.
- Lignes régulières du réseau Tim.
- Lignes régulières du réseau Le Sub Nord.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Le Met'.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Le Sit (4 lignes régulières, 3 semi-régulières).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Principaux parkings, dont ceux de la gare proposant plus de 450 places de stationnement, dont plus de 400 gratuites. Présence de bornes de recharge pour véhicules électriques.
- Parking informel au nord de la gare, d'environ 15 places.
- Stationnement le long de la chaussée. Places payantes ou à durée limitée au centre-ville.

Correspondances et intermodalité

Arrivées et départs journaliers

TER Ligne 1
48 départs vers Nancy de 6h24 à 22h47.
47 départs vers Metz de 5h53 à 22h59.

TER Ligne 4
3 départs vers Epinal de 7h32 à 18h35.
5 départs vers Metz de 7h28 à 20h07.

TER Ligne 25
5 départs vers Nancy de 7h00 à 20h16.
5 départs vers Longwy de 6h12 à 18h57.

TED R330 (Place Thiers)
11 arrêts de 7h33 à 19h19 en provenance de Nancy.
9 arrêts de 6h40 à 18h35 en direction de Nancy.

TED R370 (Place Duroc)
2 arrivées à 8h40 et 14h10 en provenance de Nancy.
2 départs à 12h10 et 16h10 en direction de Nancy.

Tedibus de Mad et Moselle Lignes 4, 5, 6
Lignes à la demande.

Le Bus C, D, F (Place Thiers) - *Jusqu'en Sept. 2018*
Lignes à la demande.
Dès Septembre 2018: Mise en place d'un TAD zonal du Lundi au Samedi, de 7h à 12h30 et de 14h à 19h. Desserte des gares, commerces, ZAC et industries.

Le Bus Ligne 1 (Place Thiers)
18 arrêts de 6h27 à 18h57 en direction de Norroy-lès-Pont-à-Mousson.
18 arrêts de 6h33 à 19h03 en direction de Jezainville.

Le Bus Ligne 2 (Place Thiers)
16 arrêts de 6h43 à 19h13 en direction de La Vitrée (Pont-à-Mousson).
16 arrêts de 6h12 à 18h42 en direction de Jezainville.

Le Bus Ligne 3 (Place Thiers)
13 arrêts de 6h21 à 18h48 en direction de Montauville.
12 arrêts de 6h16 à 18h13 en direction d'Atton.

Le Bus Ligne 4 (Place Thiers)
11 arrivées de 7h35 à 19h32 en provenance de Lesménils.
11 départs de 6h38 à 18h38 en direction de Lesménils.

Le Bus Ligne A (Place Thiers) - *Jusqu'en Sept. 2018*
4 arrêts de 8h19 à 15h19 en provenance d'Autreville.
4 arrêts de 10h38 à 18h08 en direction d'Autreville.
Dès Septembre 2018: mise en place d'un TAD zonal.

Le Bus Ligne B (Place Thiers)
4 arrivées de 9h29 à 16h29 en provenance de Pagny-sur-Moselle.
4 départs de 9h45 à 17h08 en direction de Pagny-sur-Moselle.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés. D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une bonne accessibilité et une offre de stationnement conséquente

> Malgré l'effet coupure que peut représenter la Moselle, plusieurs franchissements (ponts) permettent d'assurer une bonne accessibilité à la gare depuis l'est et l'ouest. L'autoroute favorise les déplacements de plus de 15 minutes vers Nancy et Metz.

> 3 axes structurants: l'A31 vers Nancy et Metz (pour les déplacements de plus de 15 minutes), les D952/D657 vers Pagny au nord et Nancy au sud et les D958/D910 selon un axe est-ouest.

> La gare de Pont-à-Mousson dispose de plus de 450 places à proximité immédiate, dont la majorité est gratuite. Les parkings disposent en outre d'une dizaine de places PMR et de 8 bornes de recharge électrique. La densité de places de stationnement peut toutefois générer des situations de congestion au centre-ville.

Environ 43 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Les plus grosses communes sont Pont-à-Mousson (14 904 hab.), Dieulouard (4630 hab.), Blénod-lès-Pont-à-Mousson (4491 hab.) et Pagny-sur-Moselle (4117 hab.).

La population située à moins de 15 minutes de la gare se concentre principalement dans l'agglomération mussipontaine.

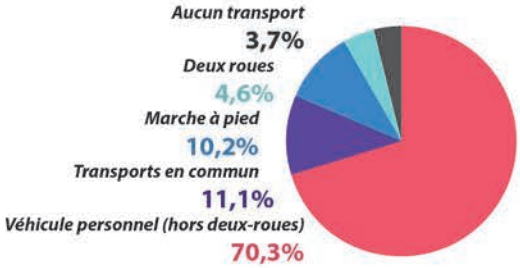
5 autres gares et haltes (hors Lorraine TGV) se trouvent à moins d'un quart d'heure de la gare de Pont-à-Mousson.

Modes de transport des actifs et projets

Les transports en commun modérément utilisés, la marche à pied sollicitée

Pont-à-Mousson

> Actifs ayant un emploi: 5685 (60% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 7151.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 3384 (60%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



INSEE 2018, Données 2014

> **La part des véhicules personnels, bien que majoritaire, est assez modérée (70,3%).** Néanmoins, la plupart des autres zones d'emplois (notamment Metz et Nancy) sont accessibles en train, tandis que l'agglomération mussipontaine bénéficie d'un réseau de transport en commun.

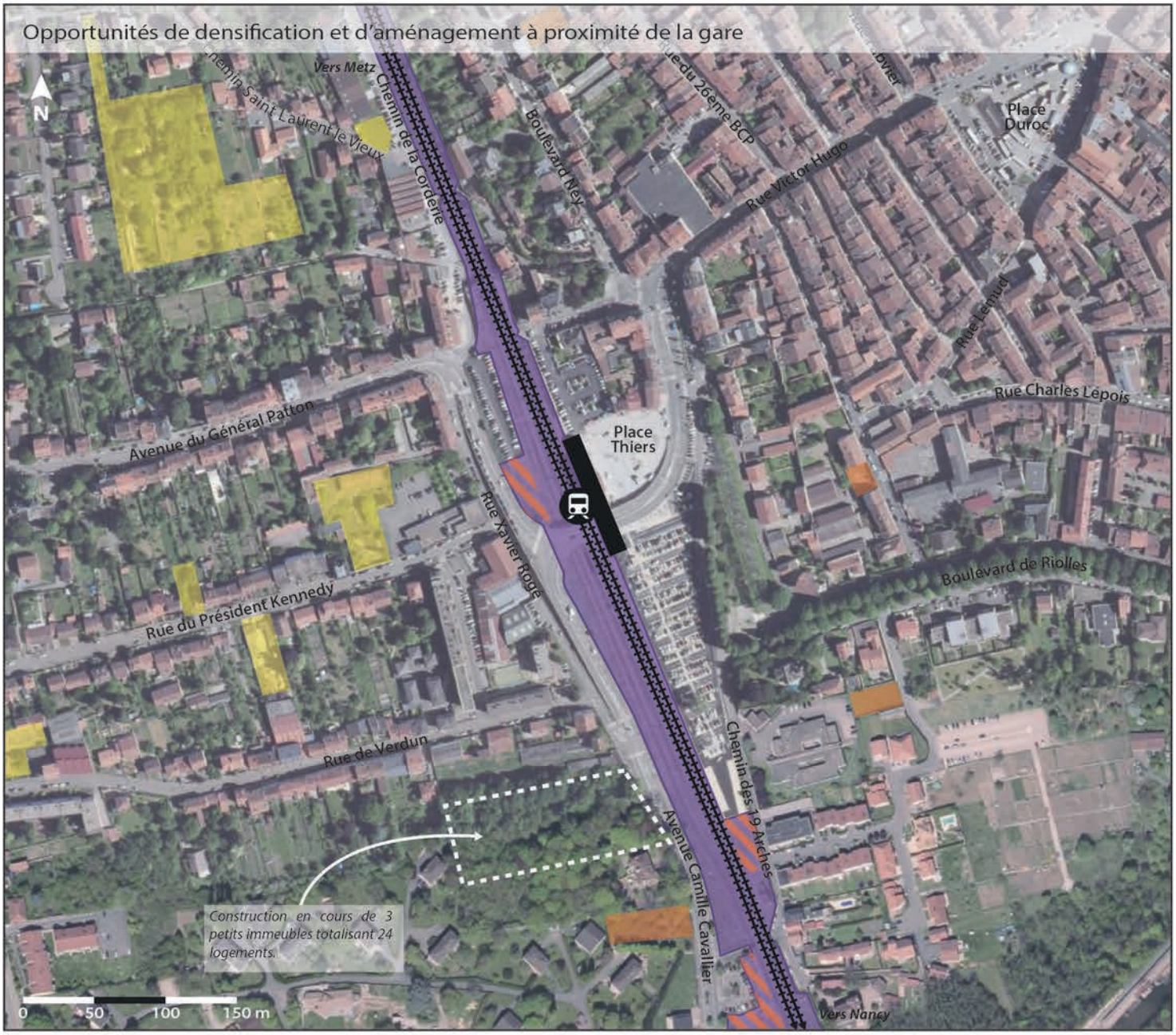
> Les transports en commun sont à ce titre moyennement utilisés (11,1%) au regard de l'offre sur l'agglomération et de la très bonne connexion ferroviaire avec les agglomérations de Nancy et Metz.

> En revanche, la concentration d'emplois à Pont-à-Mousson explique le recours assez élevé à la marche à pied (10,2%) et aux deux-roues (4,6%).

Un réaménagement récent du parking de la gare

> Les parkings de la gare ont été récemment agrandis, avec également la création de bornes de recharge pour véhicules électriques. Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Pont-à-Mousson, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis de petite ou moyenne surface, potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme.
- Terrains faiblement bâtis pouvant muter à court ou moyen terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires.
- Terrains SNCF faiblement bâtis et/ou partiellement inoccupés.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Gare de Pont-à-Mousson.

Opportunités foncières à proximité de la gare

Un réaménagement récent et quelques dents creuses à proximité du quartier de la gare

> **Les terrains SNCF présentent peu d'opportunités de mutation à proximité de la gare.** L'extension du parking et le réaménagement des abords de la gare ont d'ores-et-déjà permis de transformer les plus grandes réserves foncières le long du faisceau ferroviaire. Les terrains encore disponibles sont de petite taille, en continuité des parkings existants.

> Le bâti environnant est dense voire très dense en centre-ville: il existe par conséquent assez peu d'opportunités foncières dans le secteur. Quelques dents creuses faiblement ou non-bâties pourraient toutefois faire l'objet d'une densification, de manière ponctuelle, notamment à l'ouest.

> Certains grands coeurs d'îlots, au nord-ouest de la gare, pourraient également potentiellement être densifiés.

Dynamiques actuelles du secteur

Une légère croissance démographique et quelques opportunités foncières ponctuelles à proximité de la gare

> Entre 2009 et 2014, **une légère croissance démographique:**

+0,6%/an pour Pont-à-Mousson.

> Un léger dynamisme démographique mais **un taux relativement élevé de logements vacants** en 2014:

12,3% pour Pont-à-Mousson.

> Le quartier de la gare de Pont-à-Mousson a assez peu évolué au cours des dernières années, les plus grandes opérations de construction s'étant déroulées aux alentours de 2010, avec notamment la construction d'immeubles, de maisons mitoyennes et de maisons individuelles entre le boulevard de Riolles et le chemin des 19 Arches à l'est des voies ferrées. Certains terrains non-bâtis ont également été densifiés, à l'instar de la construction d'un immeuble de deux étages rue de Verdun.

> Une nouvelle opération de construction avenue Cavallier, portant sur un ensemble de 3 immeubles totalisant 24 logements, devrait permettre de densifier le quartier de la gare.

Halte de Dieulouard

Dieulouard

Population 2014 :
4 630 hab.

Voyageurs annuels

114 618 v. *(2015)*

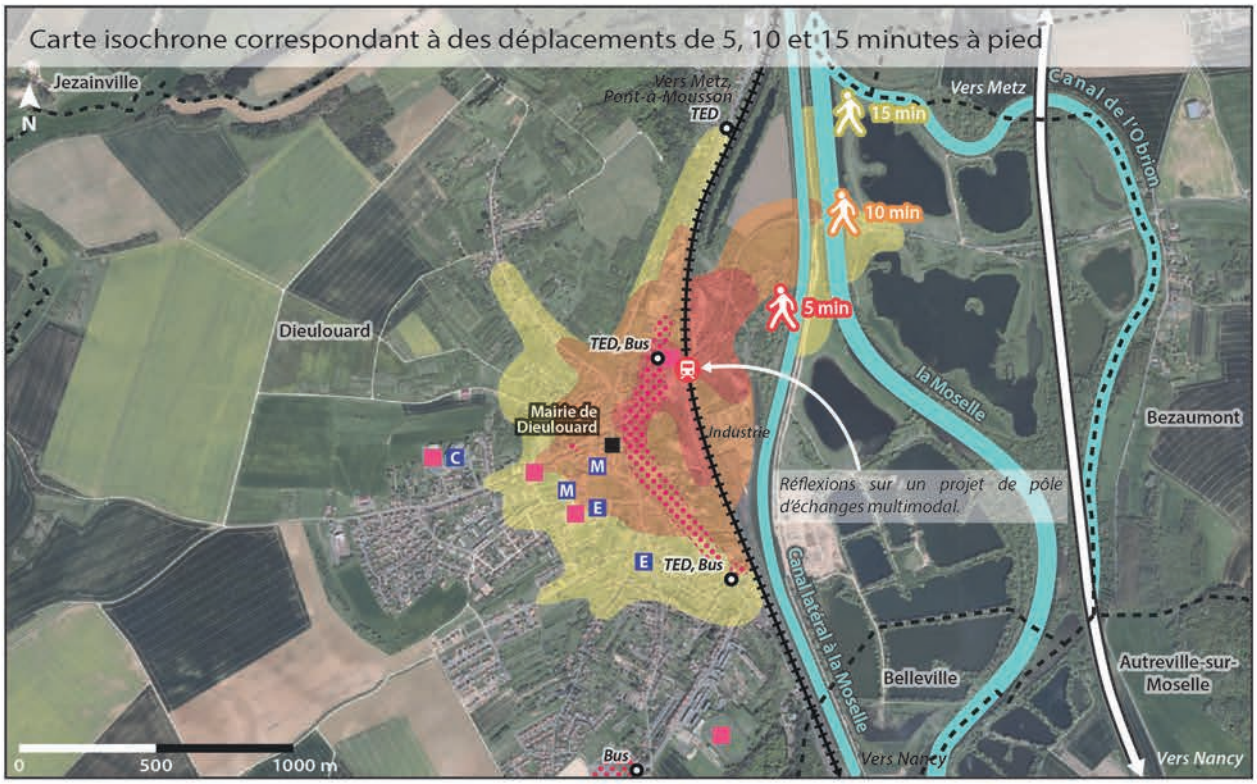
TER Ligne 1 Nancy <> Metz
TER Ligne 4 (Metz) <> Nancy <> Epinal <> Remiremont

Trains journaliers:
> Direction Nancy: **19**
> Direction Metz: **20**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

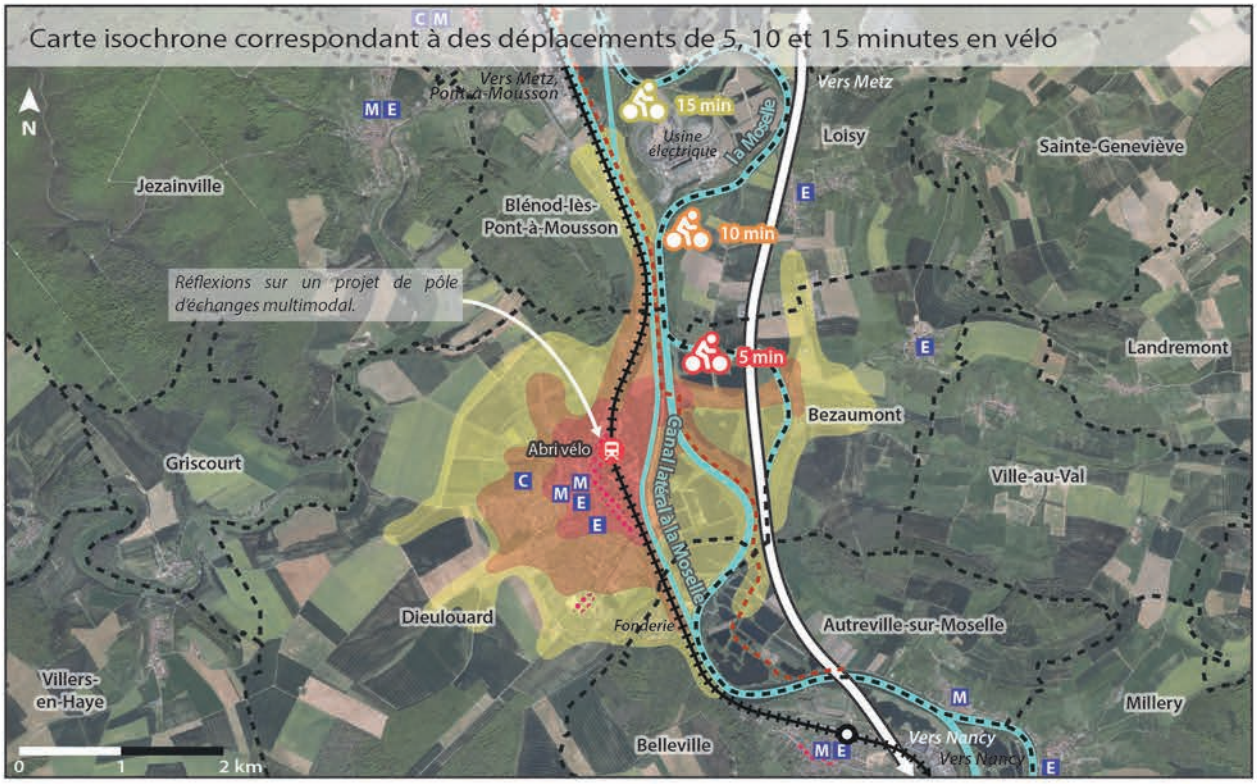
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 2000 à 2500
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 4700
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Dieulouard.
- Voies ferrées.
- Halte de Belleville.
- TED, Bus — Arrêt desservi par la ligne régulière A ou les lignes à la demande D et E du réseau Le Bus ou par la ligne régulière R330 du réseau TED.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Autoroute A31 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voies cyclables. Véloroute «Charles le Téméraire» en cours de réalisation le long de la Moselle.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte à proximité de l'axe commercial

> **Une halte à proximité immédiate de l'artère commerciale de Dieulouard:** elle se trouve à moins de 10 minutes de marche de la plupart des commerces et services de l'avenue du Général de Gaulle.

> **Le relief et l'hydrographie constituent les principaux obstacles** pour les déplacements en modes actifs.

> **La véloroute Charles le Téméraire**, longeant la Moselle et le canal, doit permettre à terme de relier Bruges à la Bourgogne. A l'échelle locale, elle facilite les déplacements de plus de 15 minutes en vélo vers le nord et le sud.

> **A l'exception de cette voie, il n'existe pas d'autres aménagements pour modes actifs**: la circulation se fait sur les trottoirs (parfois étroits et encombrés) ou le long de la route.

> **Dieulouard et les entrées de Bezaumont, Belleville et Blénod accessibles en 15 minutes** en vélo.

Une halte en bon état et très bien équipée

> La halte:

-Un bon état général et un très bon niveau d'équipement: distributeur de titres, borne de validation, salle d'attente...

-Accessibilité PMR (ascenseurs et passerelle).

-Un abri à vélo se trouve devant la halte, mais ne dispose ni d'arceau ni d'accès sécurisé.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: le parking a été récemment réaménagé. Etat neuf, emplacements dépose-minute et places PMR devant l'entrée.

-Voirie dans un état général assez correct.

-Aux abords de la halte, les trottoirs sont relativement étroits, voire très étroits à l'entrée de la rue de la Gare. Cette **intersection avec l'avenue du Général de Gaulle peut être assez dangereuse** pour les piétons ou cyclistes, par manque de visibilité.

Transport en commun et halte

Un arrêt de bus proche de la halte et desservi par plusieurs lignes

Desserte (arrêt «Salle des Fêtes»):

TED R330
11 arrêts de 7h20 à 19h09 en direction de Pont-à-Mousson.
9 arrêts de 6h50 à 18h45 en direction de Nancy.

Le Bus Ligne A - *Jusqu'en Sept. 2018*
4 arrêts de 8h09 à 15h09 en direction de Pont-à-Mousson.
4 arrêts de 10h48 à 18h18 en direction d'Autreville.
Dès Septembre 2018: Mise en place d'un TAD zonal du Lundi au Samedi, de 7h à 12h30 et de 14h à 19h. Desserte des gares, commerces, ZAC et industries.

Le Bus D et E - *Jusqu'en Sept. 2018*
Lignes à la demande.
Dès Septembre 2018: Mise en place d'un TAD zonal du Lundi au Samedi, de 7h à 12h30 et de 14h à 19h. Desserte des gares, commerces, ZAC et industries.

> L'arrêt «Salle des Fêtes» se trouve dans l'avenue du Général de Gaulle, à une centaine de mètres au nord-ouest de la gare.

> Seule l'arrêt «Pol Glandié» est desservi par les lignes des deux réseaux (TED et le Bus).

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 2000 et 4700 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

De 2000 à 2500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 4700 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> La halte se trouve proche de l'avenue principale de Dieulouard, concentrant le plus d'activités. En revanche, les zones résidentielles à l'ouest sont moins accessibles, à cause notamment du relief ralentissant les déplacements à pied depuis la halte.

De nombreux commerces, services et équipements à proximité

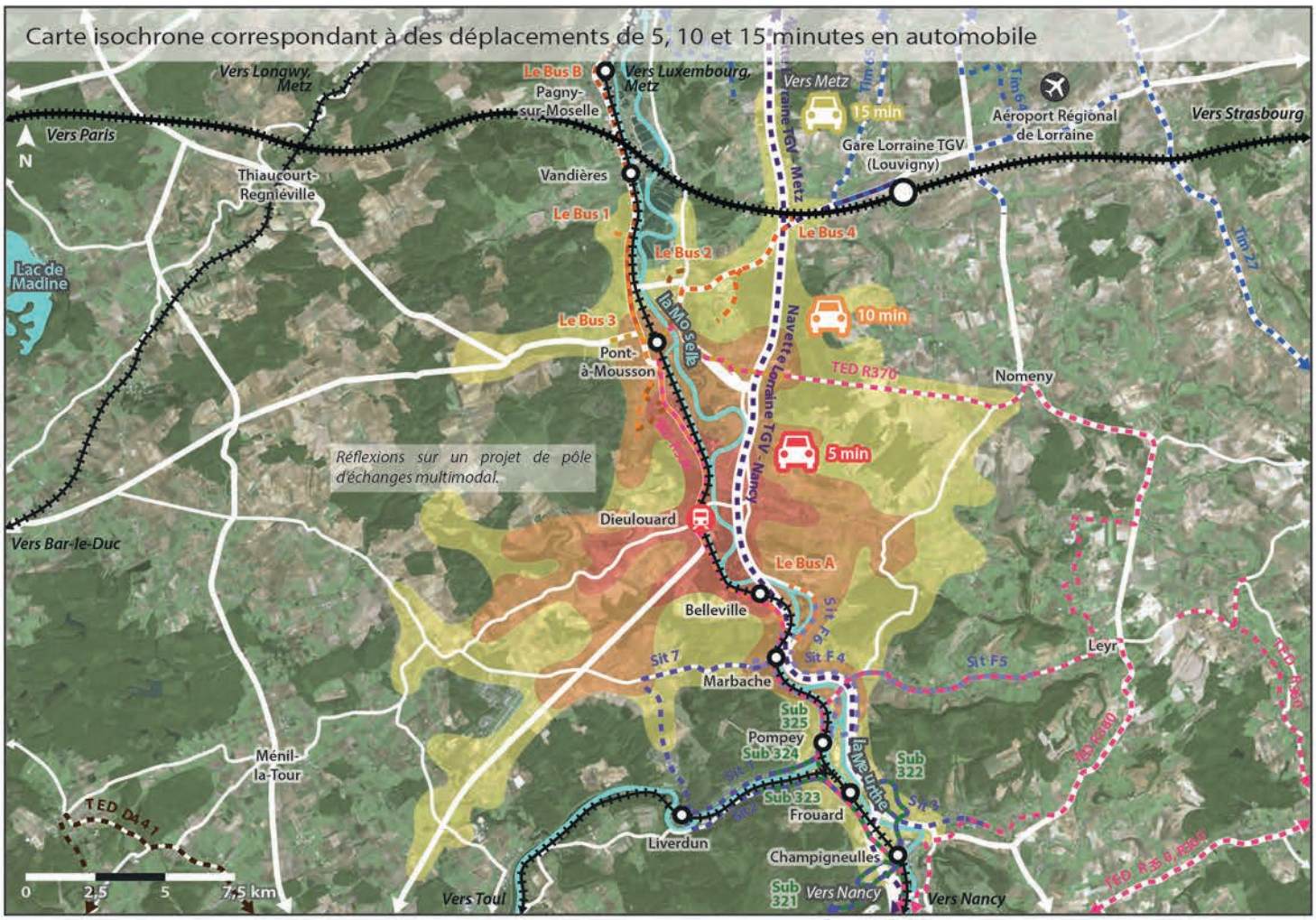
> Une grande partie du centre de Dieulouard, concentrant les activités et les établissements scolaires (à l'exception du collège), se trouve à moins de 15 minutes de marche de la halte.

> L'intégralité de la commune est accessible depuis la halte en 15 minutes en vélo.

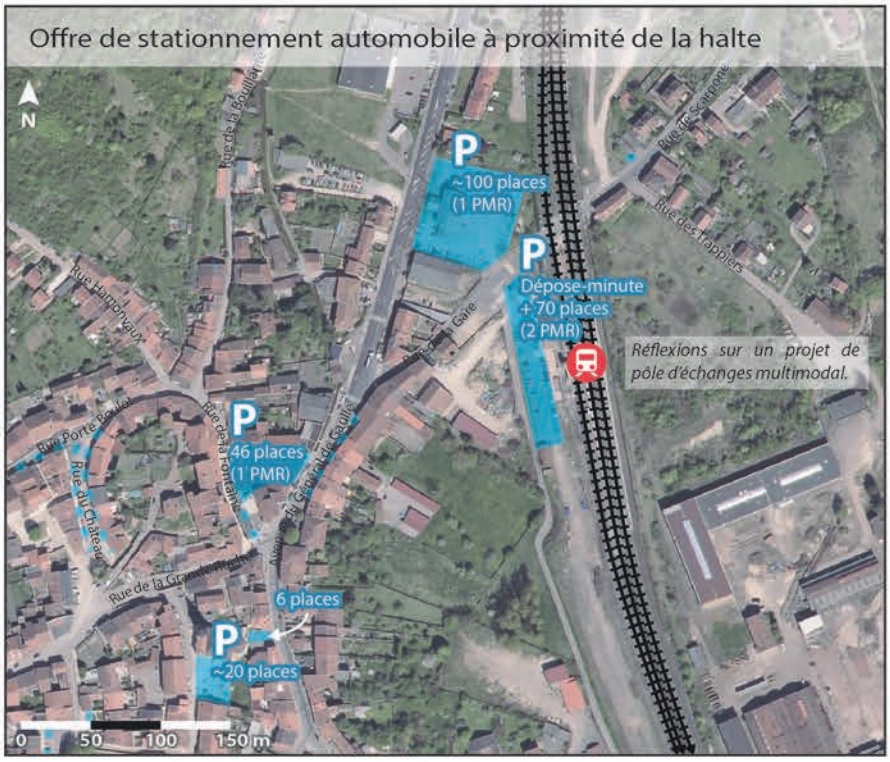
Réflexions sur un projet de pôle d'échanges multimodal

> Des réflexions sont en cours sur un projet de création de pôle d'échanges multimodal à proximité de la halte.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018



Sources: Géoportail, 2018

Environ 60 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Dieulouard.
- Voies ferrées.
- Voies ferrées de la LGV Est.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne à la demande du réseau TED D441.
- Lignes régulières du réseau Tim.
- Lignes régulières du réseau Le Bus (6 lignes régulières).
- Lignes régulières 1, 2, 3 et 7 du réseau Le Sit.
- Lignes semi-régulières Flexo 4, 5, 6 du réseau Le Sit.
- Lignes régulières du réseau Le Sub Nord.
- Navettes routières entre Nancy ou Metz et l'aéroport régional de Lorraine.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings, dont ceux de la halte et de la salle des fêtes, totalisant environ 170 places. Les parkings du centre-ville sont pour certains à durée limitée.
- Places matérialisées le long de la chaussée, pour certaines à durée limitée.

Correspondances et intermodalité

Une halte proche d'un arrêt de car et de bus

TED R330
Arrêt situé à 100m de la halte (<5 minutes de marche).

Le Bus Ligne A - *Jusqu'en Sept. 2018*
Arrêt situé à 100m de la halte (<5 minutes de marche).
Dès Septembre 2018: Mise en place d'un TAD zonal du Lundi au Samedi, de 7h à 12h30 et de 14h à 19h. Desserte des gares, commerces, ZAC et industries.

> Plusieurs arrêts desservis par les lignes des réseaux Le Bus et/ou TED situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt le plus proche à la halte (5 minutes) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Dieulouard (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 15 et 25 minutes.

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED, départ en train TER:
13 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TED: 7h20; Dernier départ TER: 17h42
> Correspondances incertaines (délai TED/TER entre 10 et 15 min): **2/jour**

> Arrivée en bus, départ en train TER:
1 correspondance/jour.
Correspondance entre le bus de 16h18 et le TER de 16h41
> Correspondances incertaines (délai Bus/TER entre 10 et 15 min): **1/jour**

> Arrivée en train TER, départ en car TED:
7 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TER: 7h41 ; Dernier départ TED: 19h09
> Correspondances incertaines (délai TER/TED entre 10 et 15 min): **5/jour**

> Arrivée en train TER, départ en bus:
4 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TER: 7h47 ; Dernier départ Bus: 14h09
> Correspondances incertaines (délai TER/Bus entre 10 et 15 min): **0**

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une bonne accessibilité, notamment depuis l'est

> La halte de Dieulouard bénéficie d'une assez bonne accessibilité, grâce notamment au franchissement de la Moselle et de l'autoroute par la D10, atténuant l'effet barrière de ces deux éléments et facilitant les déplacements vers l'est.

> Trois axes routiers principaux: la D611 vers Toul au sud-ouest, la D657 vers Pont-à-Mousson au nord et Nancy au sud et l'A31 vers Metz au nord et Nancy au sud.

> La halte dispose d'un grand nombre de places à proximité, avec environ 170 places (dont 3 PMR et des emplacements de dépose-minute), réparties sur deux parkings: celui de la halte et celui de la salle des fêtes. Le parking de la halte a notamment fait l'objet d'un réaménagement récent. Au centre de Dieulouard, plusieurs parkings et places le long de la chaussée sont destinés au stationnement à durée limitée.

Environ 60 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Pont-à-Mousson (14 904 hab.), Frouard (6711 hab.), Pompey (4855 hab.) et Dieulouard (4630 hab.).

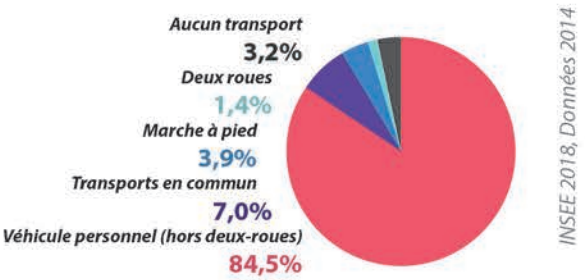
5 autres gares et haltes se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Dieulouard.

Modes de transport des actifs et projets

Les véhicules personnels prédominants, la part des transports en commun assez modeste au regard de l'offre

Dieulouard

> Actifs ayant un emploi: 1896 (64% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 743.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 1582 (84%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Une très forte utilisation de la voiture** (84,5%), liée à la bonne accessibilité routière et autoroutière de Dieulouard. Les autres communes du bassin de Pompey sont accessibles en une quizaine de minutes, et les pôles de Nancy et Metz en moins de 30 minutes par l'A31.

> **La part des transports en commun est à ce titre assez modeste** (7,0%), malgré une offre reposant sur 3 réseaux (TER, TED, Le Bus).

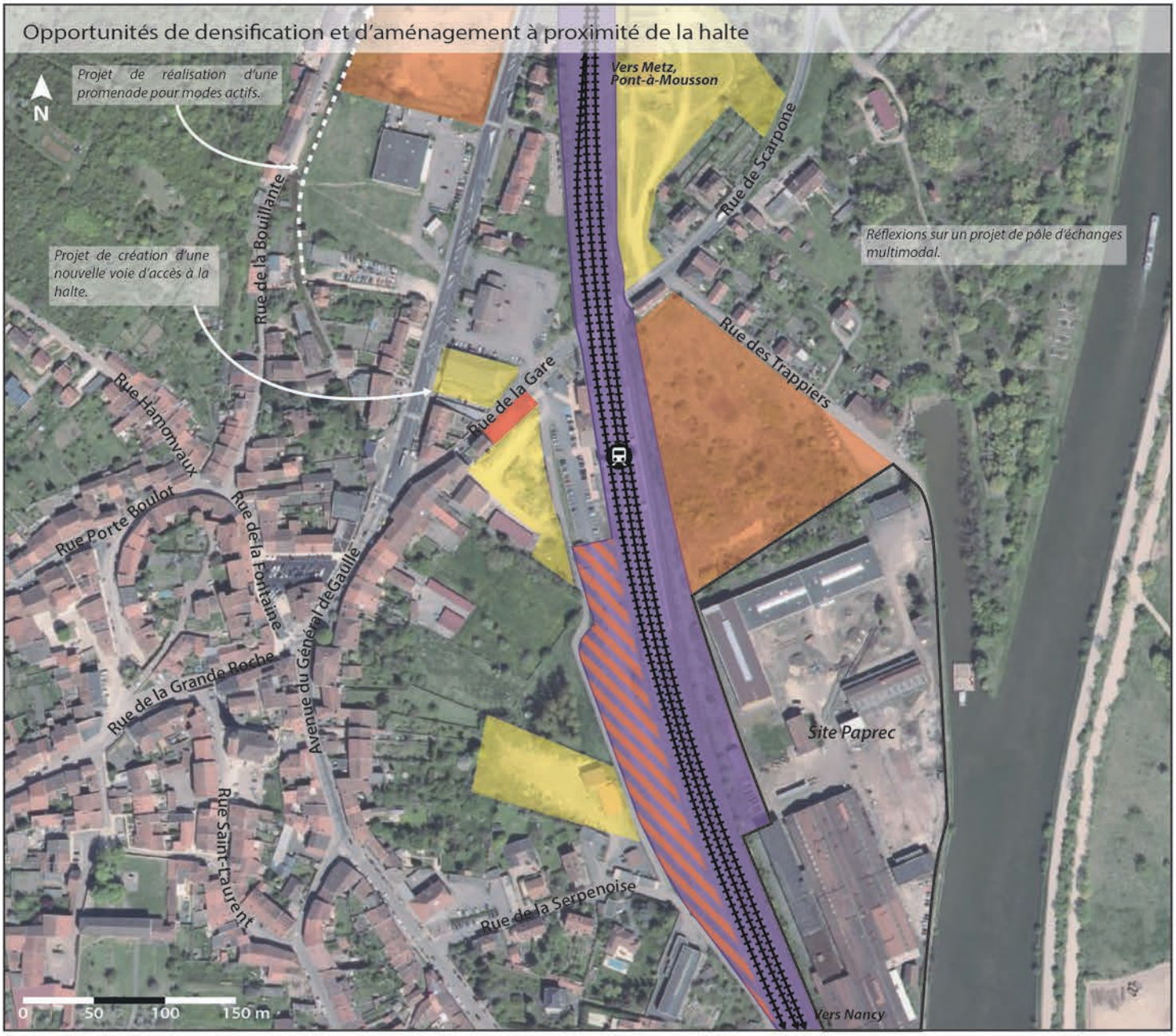
> La part des modes actifs est assez faible (3,9% pour la marche, 1,4% pour les deux-roues, 3,2% pour «aucun transport»), les déplacements vers les autres communes étant assez complexes (aucun aménagement spécifique sur la D657). Ces chiffres sont toutefois antérieurs à la réalisation des aménagements de la véloroute sur ce tronçon.

Réflexions sur un projet de pôle d'échanges multimodal

> Des réflexions sont en cours sur un projet de création de pôle d'échanges multimodal à proximité de la halte.

> Le parking de la halte a fait l'objet d'un réaménagement récent.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Dieulouard, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Parcelles inoccupées appartenant à la commune de Dieulouard, potentiellement mutables.
- Terrains non-bâtis de moyenne ou grande taille, actuellement à l'état de friches. Parcelles potentiellement mutables à moyen ou long terme.
- Terrains faiblement bâtis pouvant muter à court ou moyen terme selon les opportunités.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires.
- Terrains SNCF faiblement bâtis et/ou partiellement inoccupés.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Dieulouard.

Opportunités foncières à proximité de la halte

De grandes opportunités foncières dans le secteur de la halte

> **Les terrains appartenant à la SNCF présentent des opportunités d'aménagement**, et notamment en continuité du parking existant. La bande de terrains d'environ 25 mètres de large sur près de 300 mètres de long est actuellement inoccupée et bordée par des voies de service à l'est.

> **Plusieurs grandes friches ou terrains partiellement occupés** pourraient potentiellement évoluer, ces zones présentant l'avantage de se situer à proximité immédiate de la halte. Ces parcelles permettraient la réalisation d'aménagements relatifs à la halte, visant notamment à améliorer son accessibilité ou son offre de stationnement.

> Il existe **plusieurs projets communaux** (inscrits au PLU de 2013) dans le quartier de la halte pouvant améliorer l'accessibilité de cette dernière, à travers la création d'une nouvelle voie ou encore d'une promenade le long du ruisseau de la Bouillante. Par ailleurs, le parking de la halte a fait l'objet d'un réaménagement récent et un projet de pôle d'échanges multimodal est en cours de réflexion.

Dynamiques actuelles du secteur

Une légère croissance démographique, la halte à l'écart des secteurs dynamiques

> Entre 2009 et 2014, **une croissance démographique modérée:**

+0,3%/an pour Dieulouard.

> **Une légère croissance et un taux relativement modéré de logements vacants** en 2014:

6,5% pour Dieulouard.

> Les constructions de logements au cours des dernières années à Dieulouard ont principalement pris place au sein de lotissements au sud-ouest de la commune, essentiellement sous forme de maisons individuelles.

> Le centre ancien de Dieulouard est plus densément bâti et présente par conséquent moins d'opportunités foncières: il a ainsi très peu évolué au cours des dernières décennies. De même, le quartier de la halte n'a pas fait l'objet d'une densification récemment.

> Les grandes friches, notamment celles le long de la D657, pourraient potentiellement permettre la réalisation d'aménagements, d'équipements voire une densification du secteur.

Halte de Belleville

Belleville

Population 2014 :
1 413 hab.

Voyageurs annuels

29 527 v. *(2015)*

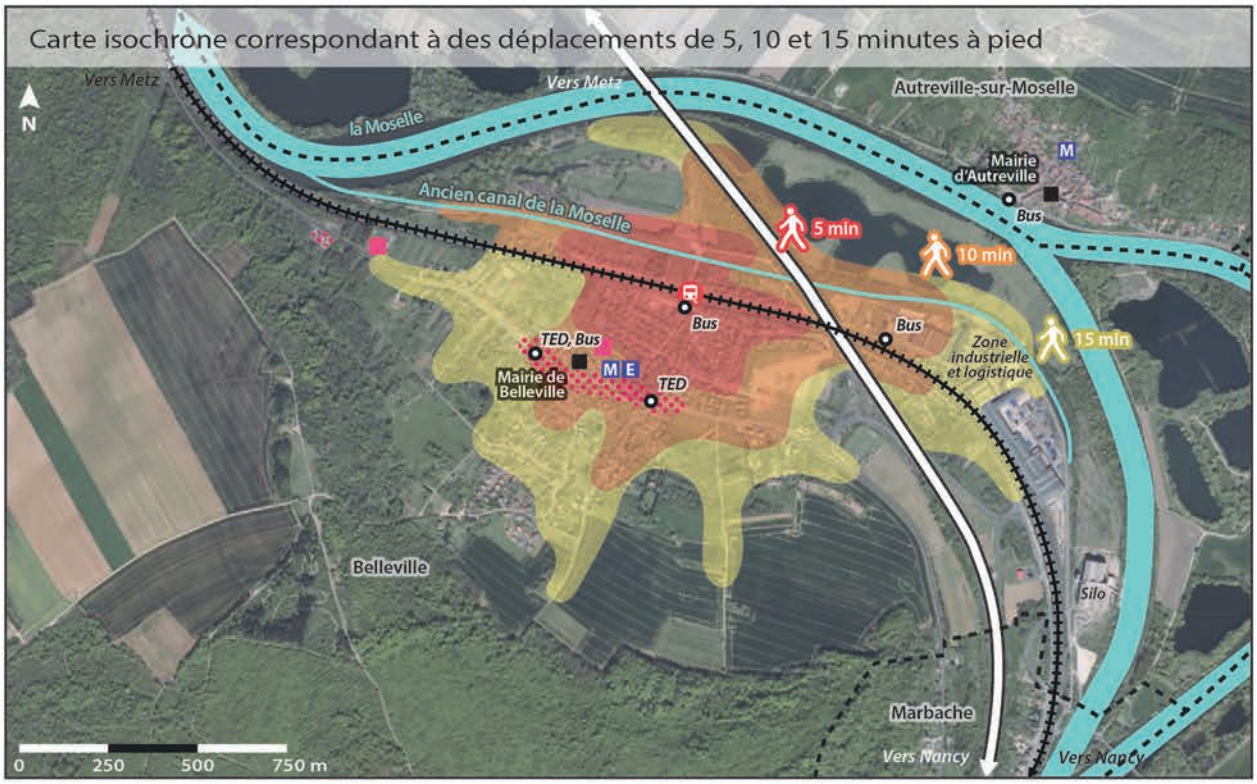
TER Ligne 1 Nancy <> Metz

Trains journaliers:
> Direction Nancy: **9**
> Direction Metz: **9**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

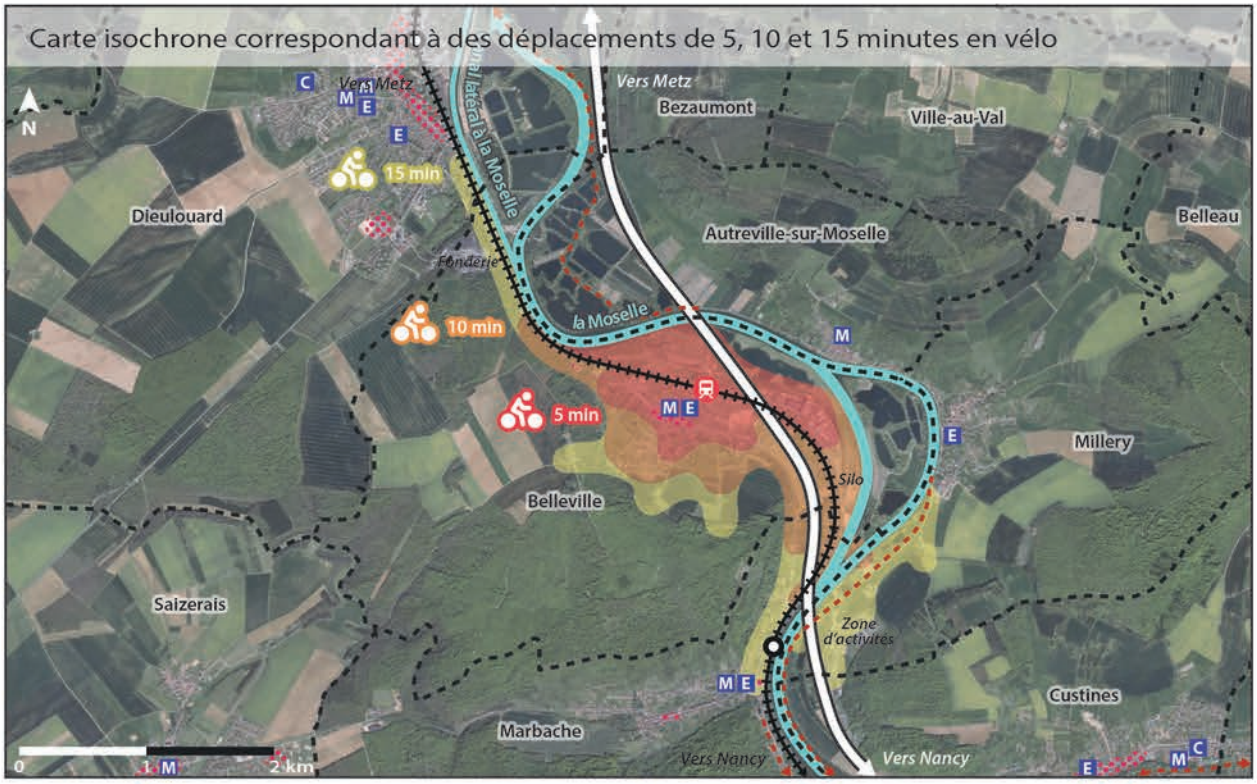
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 1200
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 1700 à 1800
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Belleville.
- Voies ferrées.
- Gares de Pagny et de Marbache.
- TED, Bus — Arrêt desservi par la ligne régulière A du réseau Le Bus et/ou par la ligne régulière R330 du réseau TED.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Autoroute A31 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voies cyclables. Véloroute «Charles le Téméraire» en cours de réalisation le long de la Moselle.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte en retrait de la route nationale

> **Une halte peu éloignée des activités et des services, mais en retrait** par rapport à l'artère principale de Belleville. Toutes les activités et arrêts de transport en commun du centre de Belleville se trouvent à moins de 10 minutes de marche de la halte. Elle ne fait l'objet d'aucun jalonnement depuis la route nationale.

> **La Moselle au nord et le relief au sud** constituent les principales barrières pour les déplacements en modes actifs.

> **Il n'existe pas d'aménagement pour modes actifs**: la circulation se fait sur les trottoirs dans les zones bâties ou le long de la route entre les communes. La véloroute Charles le Téméraire passe par l'autre rive de la Moselle et n'est donc accessible qu'en 10 minutes en vélo.

> **Belleville et les entrées de Pagny-sur-Moselle, de Marbache et de Millery accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un état général très moyen

> La halte:

-Un état général très moyen: végétation résiduelle, déchets au pied des bennes devant l'entrée de la halte, grillages. Niveau d'équipement moyen.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: état très peu qualitatif, absence de places matérialisées, revêtement abîmé.

-Voirie dans un état général correct au sud, état moyen au nord des voies.

-Passerelle piétonne pour rejoindre les quais. Le franchissement des voies ferrées se fait à niveau dans la rue de la Gare. Au nord des voies (rue Prosper Cabirol), absence de trottoirs, voirie assez étroite.

Transport en commun et halte

La halte desservie par le réseau Le Bus, la ligne TED sur la route nationale

Desserte:

TED R330 (arrêt «La Forêt»)
11 arrêts de 7h16 à 19h05 en direction de Pont-à-Mousson.
9 arrêts de 6h57 à 18h52 en direction de Nancy.

Le Bus Ligne A (arrêt «Gare») - *Jusqu'en Sept. 2018*
4 arrêts de 7h57 à 14h57 en direction de Pont-à-Mousson.
4 arrêts de 11h00 à 18h30 en direction d'Autreville.
Dès Septembre 2018: Mise en place d'un TAD zonal du Lundi au Samedi, de 7h à 12h30 et de 14h à 19h. Desserte des gares, commerces, ZAC et industries.

> L'arrêt «La Forêt» (TED) se trouve sur la route nationale 57, à environ 400 mètres de la halte (5 minutes de marche).

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 1200 et 1800 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 1200 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 1700 à 1800 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> La halte est relativement accessible depuis l'ensemble de la commune, à pied comme en vélo. Seules quelques habitations au sud de la commune (en hauteur) se trouvent à plus de 15 minutes à pied de la halte.

Presque tous les commerces, services et équipements à proximité de la halte

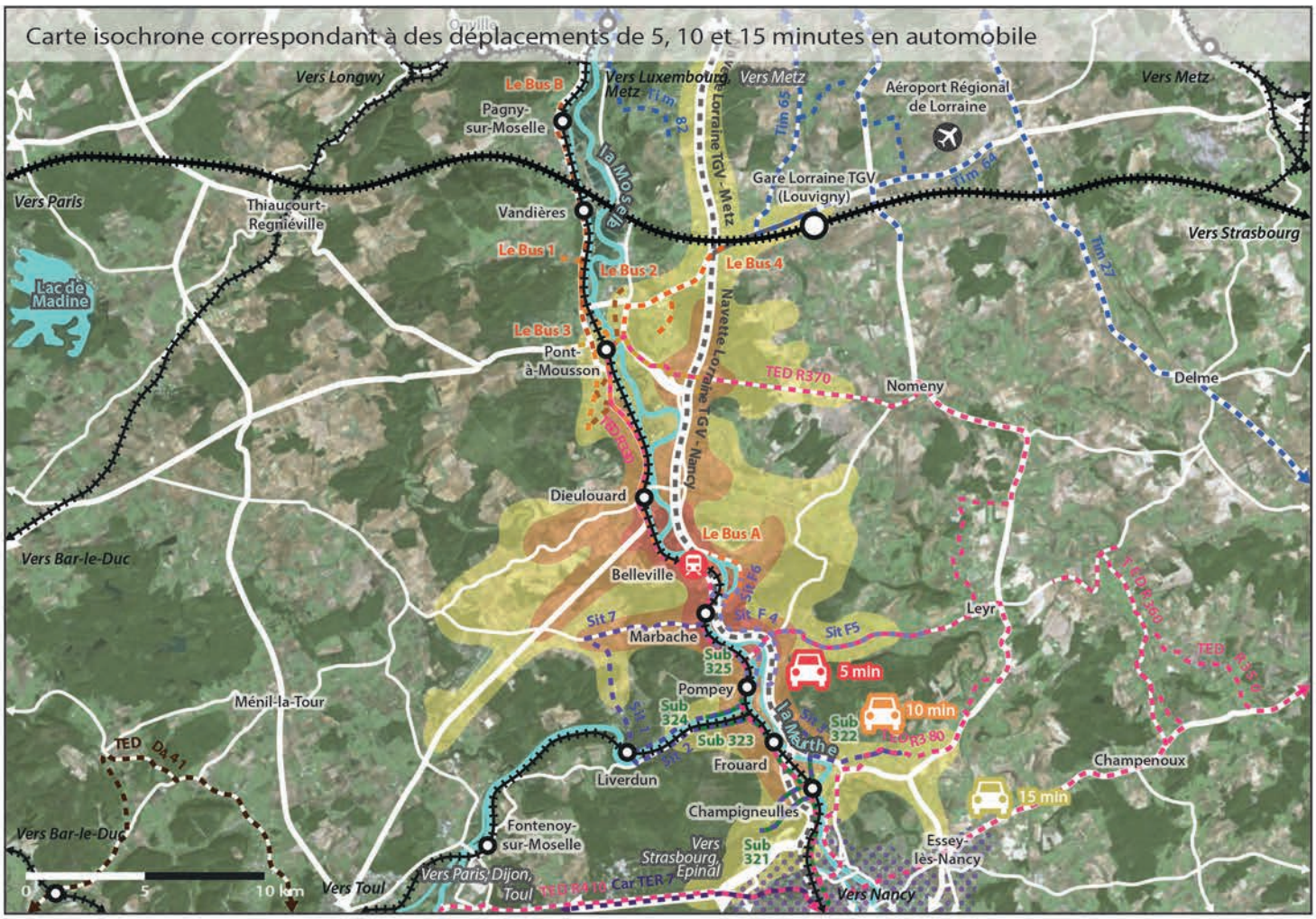
> La halte se situe à moins de 500 mètres et 10 minutes de marche des activités et services du centre de Belleville.

> L'intégralité de Belleville et les entrées des communes voisines accessibles depuis la halte en 15 minutes en vélo.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 70 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Belleville.
- Voies ferrées.
- Voies ferrées de la LGV Est.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne à la demande du réseau TED D441.
- Lignes régulières du réseau Tim.
- Lignes régulières du réseau Le Bus (6 lignes régulières).
- Lignes régulières 1, 2, 3 et 7 du réseau Le Sit.
- Lignes semi-régulières Flexo 4, 5, 6 du réseau Le Sit.
- Lignes régulières du réseau Le Sub Nord.
- Ligne de car TER Grand Est 7.
- Navettes routières entre Nancy ou Metz et l'aéroport régional de Lorraine.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings, dont celui de la halte, disposant d'une quarantaine de places non-matérialisées.
- Places le long de la chaussée, pour la plupart non-matérialisées.

Correspondances et intermodalité

La halte directement desservie par le bus

TED R330
Arrêt situé à 400m de la halte (5 minutes de marche).

Le Bus Ligne A - *Jusqu'en Sept. 2018*
Arrêt situé devant la halte.
Dès Septembre 2018: Mise en place d'un TAD zonal du Lundi au Samedi, de 7h à 12h30 et de 14h à 19h. Desserte des gares, commerces, ZAC et industries.

> Plusieurs arrêts desservis par les lignes des réseaux Le Bus et/ou TED situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt le plus proche à la halte (0 minute pour l'arrêt Le Bus, 5 minutes pour l'arrêt TED) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Belleville (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 10 et 20 minutes (Le Bus) ou 15 et 25 minutes (TED).

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED, départ en train TER: **6 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TED: 6h57 ; Dernier départ TER: 19h17
> Correspondances incertaines (délai TED/TER entre 10 et 15 min): **3/jour**

> Arrivée en bus, départ en train TER: **4 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée Bus: 7h57 ; Dernier départ TER: 18h45
> Correspondances incertaines (délai Bus/TER entre 5 et 10 min): **0**

> Arrivée en train TER, départ en car TED: **3 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TER: 13h44 ; Dernier départ TED: 19h03
> Correspondances incertaines (délai TER/TED entre 10 et 15 min): **1/jour**

> Arrivée en train TER, départ en bus: **4 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TER: 8h44 ; Dernier départ Bus: 18h30
> Correspondances incertaines (délai TER/Bus entre 5 et 10 min): **0**

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une halte très accessible, un parking peu avenant

> La halte de Belleville bénéficie d'une très bonne accessibilité, notamment selon un axe nord-sud, et ce grâce à la proximité d'un échangeur de l'A31 facilitant grandement les déplacements vers Nancy et Metz.

> Trois axes routiers principaux: la D611 vers Toul au sud-ouest, la D657 vers Pont-à-Mousson au nord et Nancy au sud et l'A31 vers Metz au nord et Nancy au sud.

> La halte dispose d'un parking d'une quarantaine de places. Son revêtement est toutefois en assez mauvais état, avec la formation de trous et l'absence de places matérialisées. Le stationnement dans les rues aux alentours est le plus souvent également non-matérialisé et est principalement destiné aux habitants de ce secteur résidentiel.

Environ 70 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Pont-à-Mousson (14 904 hab., mais toute la commune n'est pas accessible), Maxéville (9939 hab., mais seul le centre-ville est accessible), Champigneulles (6886 hab.) et Frouard (6711 hab.). Seules les entrées de Laxou, Malzéville et Essey sont accessibles.

6 autres gares et haltes se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Belleville.

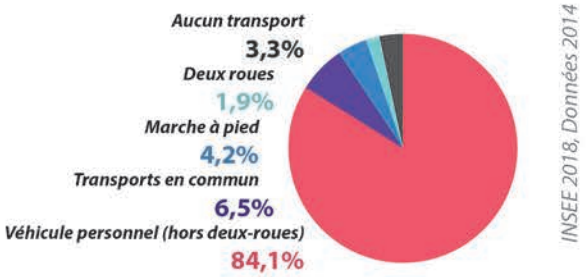
Toutes les communes les plus peuplées possèdent leur propre gare ou halte ou appartiennent à la Métropole du Grand Nancy (Maxéville).

Modes de transport des actifs et projets

Un fort recours aux véhicules personnels, les transports en commun modérément utilisés

Belleville

> Actifs ayant un emploi: 637 (70% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 190.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 569 (89%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Une très forte utilisation des véhicules personnels** (84,1%), pouvant s'expliquer par la très bonne accessibilité routière et autoroutière de la commune et la proximité de l'agglomération nancéienne, à environ 15 minutes de voiture au sud par l'autoroute. Une grande partie des communes du bassin de Pompey se trouvent également à 10 minutes ou moins de Belleville.

> **Une utilisation très modeste des transports en commun** (6,5%), malgré une triple offre TER/TED/Bus. La desserte TER moyenne (9 arrêts quotidiens dans chaque sens) et la faible desserte en bus (4 arrêts dans chaque sens) peuvent toutefois expliquer ces chiffres.

> Les déplacements à pied (4,2%) correspondent quant à eux très probablement aux actifs travaillant à Belleville, les communes voisines étant peu accessibles en modes actifs.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Belleville, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis de petite ou moyenne taille, à l'état de friches et en situation de dents creuses. Potentiellement mutables à court ou moyen terme.
- Terrains faiblement bâtis pouvant muter à court ou moyen terme selon les opportunités.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Belleville.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Quelques petites opportunités foncières et un lotissement en cours de réalisation

> **Les parcelles appartenant à la SNCF présentent peu d'opportunités de transformation**: les voies ferrées sont bordées par une fine bande non-bâtie, ne présentant pas d'opportunité d'aménagement. L'entrée de la halte pourrait toutefois être réaménagée, étant marquée par plusieurs petits espaces résiduels non-bâtis et entourés de grillages.

> **Plusieurs terrains non-construits**, principalement sous forme de friches et au sein de dents creuses, présentent des opportunités de densification du secteur de la halte. Ces quelques parcelles sont toutefois de petite ou moyenne surface.

> **Un lotissement («La Sablière») est en cours de réalisation** à l'est de la commune le long de la nouvelle rue Emile Gallé, entre la route nationale 57 et la rue de Millery. Cette nouvelle zone résidentielle se situe à environ 400 mètres de la halte et permet donc un important apport de population à proximité de celle-ci.

Dynamiques actuelles du secteur

La halte à proximité d'un secteur résidentiel en développement

> Entre 2009 et 2014, **un déclin démographique assez marqué:**

-1,2%/an pour Belleville.

> **Une baisse de la population mais un taux modéré de logements vacants** en 2014:

6,8% pour Belleville.

> Au cours des dernières années, les constructions de logements ont essentiellement consisté en la réalisation de maisons individuelles (rue de Bourgogne et rue Emile Gallé notamment) ou de quelques maisons mitoyennes (au sein du nouveau lotissement de la Sablière), principalement en extension.

> Bien que les abords immédiats de la halte aient peu évolué au cours des dernières décennies, le quartier de la halte se trouve à proximité du nouveau lotissement de la Sablière, qui constitue le principal secteur actuellement en développement au sein de la commune.

> La halte bénéficie également de la proximité d'un échangeur autoroutier à moins d'un kilomètre à l'est.

Halte de Marbache

Marbache

Population 2014 :
1 734 hab.

Voyageurs annuels

41 836 v. *(2015)*

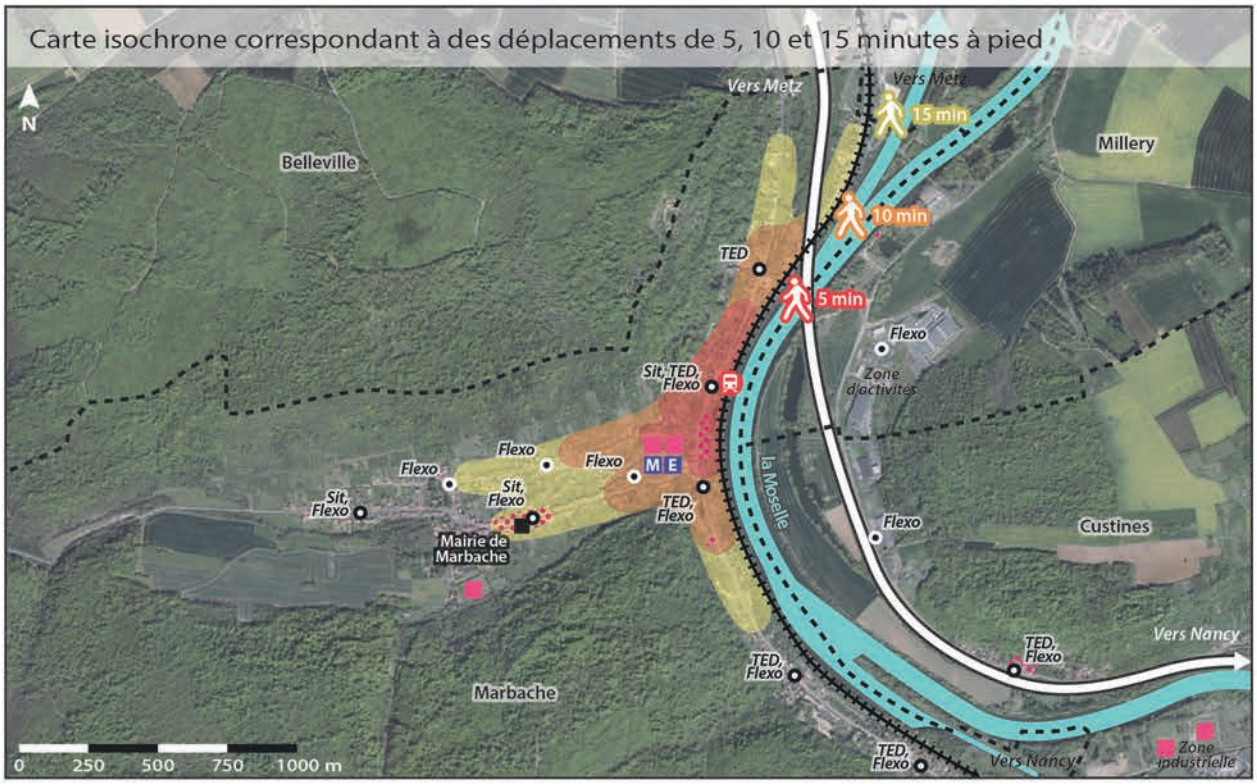
TER Ligne 1 Nancy <> Metz
TER Ligne 4 (Metz) <> Nancy <> Epinal <> Remiremont

Trains journaliers:
> Direction Nancy: **13**
> Direction Metz: **14**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

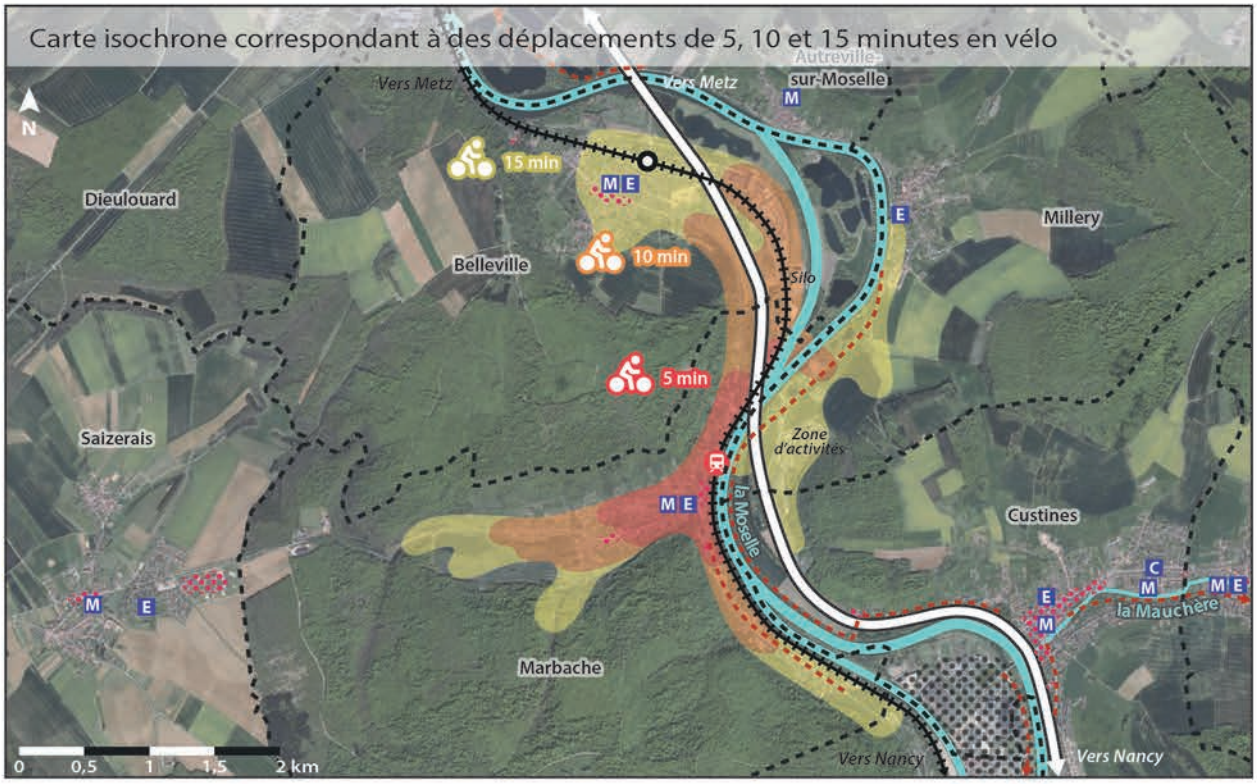
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 900 à 1000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 2800
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Marbache.
- Voies ferrées.
- Halte de Belleville.
- TED, Sit, Flexo — Arrêt desservi par la ligne régulière 7 du réseau Le Sit et/ou par la ligne régulière R330 du réseau TED et/ou par une ligne Flexo.
- Flexo — Arrêt uniquement desservi par les lignes Flexo 4 ou 6 du réseau Le Sit.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Autoroute A31 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voies cyclables. Véloroute «Charles le Téméraire» en cours de réalisation le long de la Moselle.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Zone industrielle «Eiffel Energie».
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Un halte légèrement à l'écart du centre de Marbache

> **La halte se trouve le long de l'artère principale (D657), mais à l'écart du centre de Marbache.** La plupart des commerces, services et équipements se trouvent néanmoins à moins de 15 voire 10 minutes de marche de la halte.

> **Le relief à l'ouest et la Moselle à l'est constituent un fort effet barrière**, limitant les déplacements à la rue Jean Jaurès et à la rue Clémenceau (et ses rues adjacentes) vers l'ouest.

> **Une voie cyclable** longe la rue Jean Jaurès sur un peu plus d'un kilomètre vers Pompey au sud. La **véloroute Charles le Téméraire**, longeant la Moselle à l'est, est accessible en une dizaine de minutes à vélo vers le nord. Les déplacements en modes actifs entre Belleville et Marbache ne sont pas sécurisés (aucun trottoir le long de la route).

> **Marbache, une grande partie de Belleville et les entrées de Millery et Pompey accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un état général plutôt moyen

> La halte:

-Un état général et un niveau d'équipement moyens. Présence néanmoins d'une borne de validation couverte.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: état correct mais peu capacitaire, places non-matérialisées. Présence d'une «cabane à livres» à l'entrée de la halte.

-Voirie dans un état général correct. La halte est jalonnée depuis le centre de Marbache. Passages piétons devant la halte, mais absence de vrais trottoirs à l'est le long du parking.

-Franchissement des voies par une passerelle.

Transport en commun et halte

La halte directement desservie par plusieurs lignes de transport en commun

Desserte:

TED R330
11 arrêts de 7h12 à 19h01 en direction de Pont-à-Mousson.
9 arrêts de 6h59 à 18h54 en direction de Nancy.

Le Sit Ligne 7
1 arrivée à 7h08 en provenance de Saizerais.
1 départ à 18h18 en direction de Saizerais.

Le Sit Ligne Flexo 6
A la demande, avec départs réguliers de Pompey
3 arrêts possibles de 16h52 à 19h51 depuis Pompey.
3 arrêts possibles de 7h09 à 9h02 en direction de Pompey.
Montée à l'arrêt Faubourg, à environ 450m au sud.

> La halte est directement desservie par les cars TED de la ligne R330 et par la ligne 7 du réseau Le Sit, assurant un aller-retour par jour entre Saizerais et la gare de Marbache. Les horaires permettent une correspondance avec le train à destination (le matin) ou en provenance (le soir) de Nancy.

> La ligne Flexo 6 dessert directement la halte en provenance de Pompey, sur la base de 3 départs réguliers et un parcours à la demande. Les départs vers Pompey sont exclusivement à la demande et la montée se fait à l'arrêt «Faubourg» à 450m au sud de la halte.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 1200 et 1800 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

De 900 à 1000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 2800 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Le relief et l'hydrographie limitent fortement les déplacements en modes actifs, les restreignant à un couloir nord-sud et un couloir vers l'ouest.

Une halte à l'écart du centre de Marbache, mais moyennement éloignée des activités

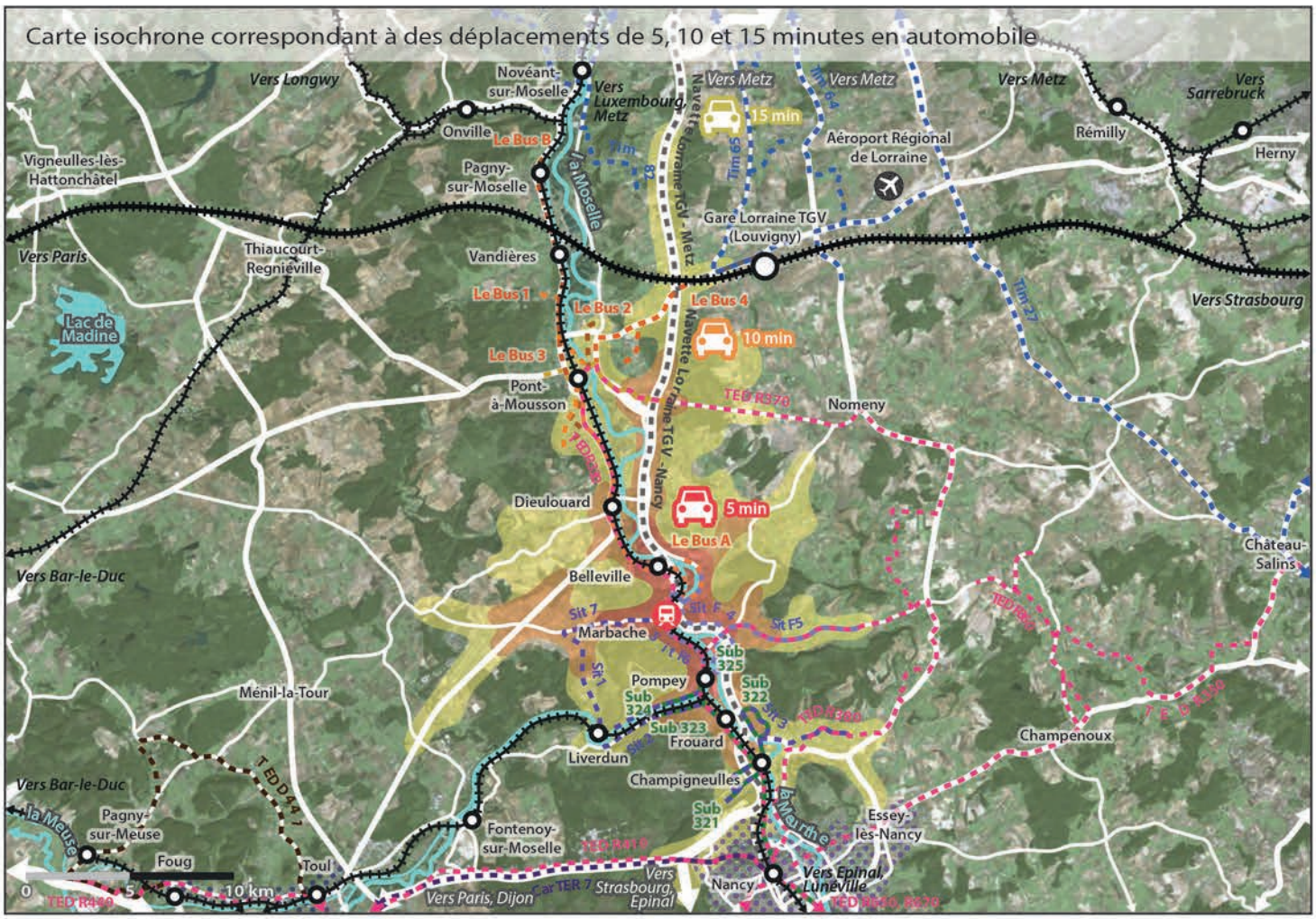
> La halte se trouve à environ 5 minutes de marche de plusieurs commerces et des écoles de la commune, mais à près d'un quart d'heure des commerces du centre de Marbache, situés à 900 mètres au sud-ouest.

> L'ensemble de Marbache et une grande partie de Belleville accessibles depuis la halte en 15 minutes en vélo.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 70 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Marbache.
- Voies ferrées.
- Voies ferrées de la LGV Est.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne à la demande du réseau TED D441.
- Lignes régulières du réseau Tim.
- Lignes régulières du réseau Le Bus (6 lignes régulières).
- Lignes régulières 1, 2, 3 et 7 du réseau Le Sit.
- Lignes semi-régulières Flexo 4, 5, 6 du réseau Le Sit.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Ligne de car TER Grand Est 7.
- Navettes routières entre Nancy ou Metz et l'aéroport régional de Lorraine.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Movia (2 lignes).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings, dont celui de la halte, disposant d'environ 30 places non-matérialisées.
- Places matérialisées le long de la chaussée.

Correspondances et intermodalité

La halte desservie par 3 lignes

TED R330
Arrêt situé devant la halte.

Le Sit Lignes 7 et Flexo 6
Arrêt situé devant la halte. Arrêt Flexo 6 à 450m au sud pour les trajets en direction de Pompey.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt le plus proche à la halte (0 minute pour l'arrêt Le Sit ou TED, 5 minutes pour l'arrêt «Faubourg» du Flexo 6) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Marbache (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 10 et 20 minutes ou 15 et 25 minutes (Flexo 6 direction Pompey).

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED, départ en train TER:
8 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TED: 6h59 ; Dernier départ TER: 19h14
> Correspondances incertaines (délai TED/TER entre 5 et 10 min): **2/jour**

> Arrivée en train TER, départ en car TED:
9 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TER: 6h46 ; Dernier départ TED: 19h01
> Correspondances incertaines (délai TER/TED entre 5 et 10 min): **1/jour**

> Arrivée en Flexo, départ en train TER:
3 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée Flexo: 8h00 ; Dernier départ TER: 18h10
> Correspondances incertaines (délai Flexo/TER entre 5 et 10 min ou 10 et 15 min en direction de Pompey): **2/jour**

> Arrivée en train TER, départ en Flexo:
7 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TER: 6h46 ; Dernier départ Flexo: 19h51
> Correspondances incertaines (délai TER/Flexo entre 5 et 10 min ou 10 et 15 min en direction de Pompey): **1/jour**

> Correspondance Le Sit ligne 7 / TER:
Arrivée de Saizerais à 7h08, départ TER à 7h12 (vers Metz) et 7h19 (vers Nancy).
Arrivée TER à 18h10 (de Nancy), départ pour Saizerais à 18h18.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une bonne accessibilité autoroutière

> Située à proximité d'un échangeur autoroutier, la halte de Marbache possède une bonne accessibilité depuis le nord et le sud grâce à l'A31 (vers Metz et Nancy) ainsi que depuis une grande partie du bassin de Pompey.

> Trois axes routiers principaux: la D611 vers Toul au sud-ouest, la D657 vers Pont-à-Mousson au nord et Nancy au sud et l'A31 vers Metz au nord et Nancy au sud.

> L'offre de stationnement à proximité de la halte est assez restreinte, le parking principal n'étant doté que d'une trentaine de places non-matérialisées, sans aménagement spécifique pour les PMR. Un petit parking d'une vingtaine de places se trouve à environ 200 mètres au sud de la halte, tandis que la rue Jean Jaurès est bordée par plusieurs places matérialisées le long des trottoirs.

Environ 70 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Pont-à-Mousson (14 904 hab., mais toute la commune n'est pas accessible), Maxéville (9939 hab., mais seul le centre-ville est accessible), Malzéville (7984 hab., mais toute la commune n'est pas accessible) et Champigneulles (6886 hab.).

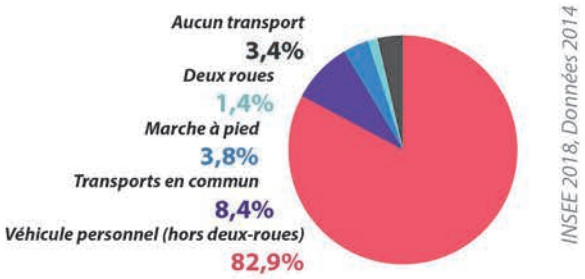
7 autres gares et haltes se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Marbache.

Modes de transport des actifs et projets

La voiture dominante, mais les transports en commun relativement sollicités

Marbache

> Actifs ayant un emploi: 761 (69% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 179.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 665 (87%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Un recours élevé aux véhicules personnels** (82,9%), pouvant s'expliquer, entre autres, par la proximité de l'agglomération nancéienne (la gare de Nancy se trouvant à environ 25 minutes en voiture). Une grande partie de l'agglomération de Pont-à-Mousson et la plupart des communes du bassin de Pompey sont également accessibles.

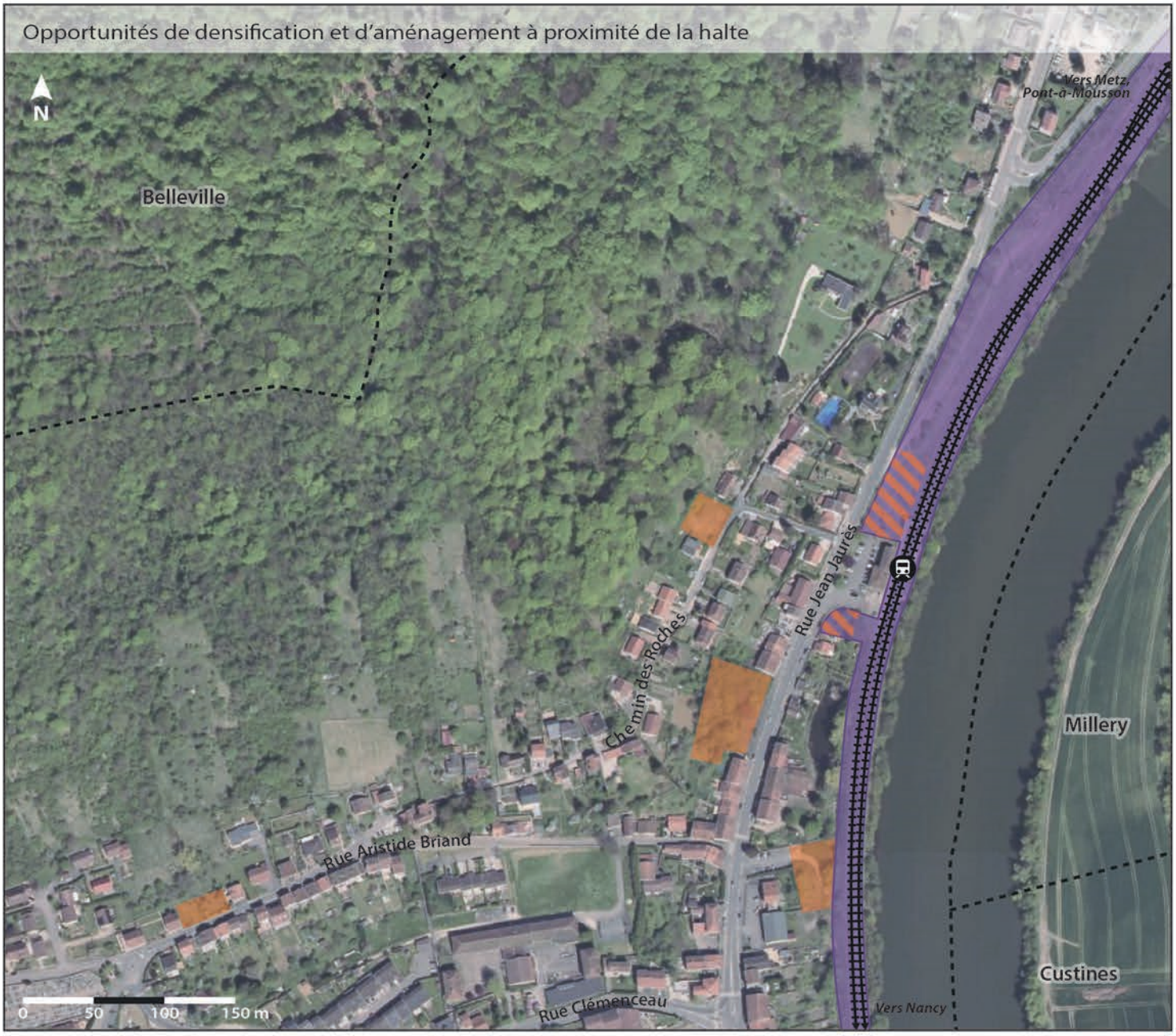
> **La part des transports en commun est moyennement élevée** (8,4%), mais demeure néanmoins supérieure à celle d'autres communes voisines (6,5% pour Belleville, 3,1% pour Millery), grâce notamment à une triple offre (TER, TED, Le Sit).

> La marche et les deux-roues sont assez peu sollicités (3,8% et 1,4%), le relief et l'hydrographie pouvant constituer des freins pour les déplacements en modes actifs.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Marbache, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis, potentiellement densifiables en comblement de dents creuses.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires.
- Terrains SNCF non-bâtis, en continuité du parking et des équipements de la halte.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Marbache.

- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Une friche SNCF potentiellement aménageable, mais peu d'opportunités dans le quartier de la halte

> **Plusieurs terrains appartenant à la SNCF** en continuité de la halte et de son parking présentent des opportunités d'aménagement relatives à la halte. Au regard de la superficie et de l'emplacement des parcelles, celles-ci pourraient potentiellement permettre un réaménagement du parking. La proximité des voies ferrées restreint en effet fortement les possibilités de densification de ces terrains.

> En revanche, **quelques terrains situés à proximité des rues Jean Jaurès ou Aristide Briand**, présentant actuellement des situations de dents creuses, pourraient potentiellement être densifiés. Ces parcelles sont toutefois de moyenne ou petite taille et assez peu nombreuses, le relief réduisant fortement les possibilités d'aménagement.

> Les possibilités de densification du secteur de la halte sont donc globalement assez faibles, à cause notamment de l'hydrographie et du relief assez marqué.

Dynamiques actuelles du secteur

Un léger déclin démographique et des possibilités d'aménagement assez restreintes

> Entre 2009 et 2014, **un déficit de dynamisme démographique:**

-0,4%/an pour Marbache.

> **Un déclin démographique mais un taux de logements vacants assez faible** en 2014:

5,4% pour Marbache.

> Les constructions neuves à Marbache portent principalement sur des maisons individuelles ou mitoyennes au sein ou en continuité du tissu bâti existant le long des deux axes principaux traversant la commune (D657 et D907).

> Ces constructions participent à un comblement des dents creuses existantes et par conséquent à une densification du tissu urbain. Les opportunités sont néanmoins relativement ponctuelles, sans réel grand secteur constructible, à cause notamment d'un relief marqué.

> Malgré la présence de quelques parcelles mutables à proximité de la halte, le quartier de celle-ci ne possède pas d'opportunités conséquentes de densification.

Halte de Pompey

Pompey

Population 2014 :
4 855 hab.

Voyageurs annuels

135 734 v. *(2015)*

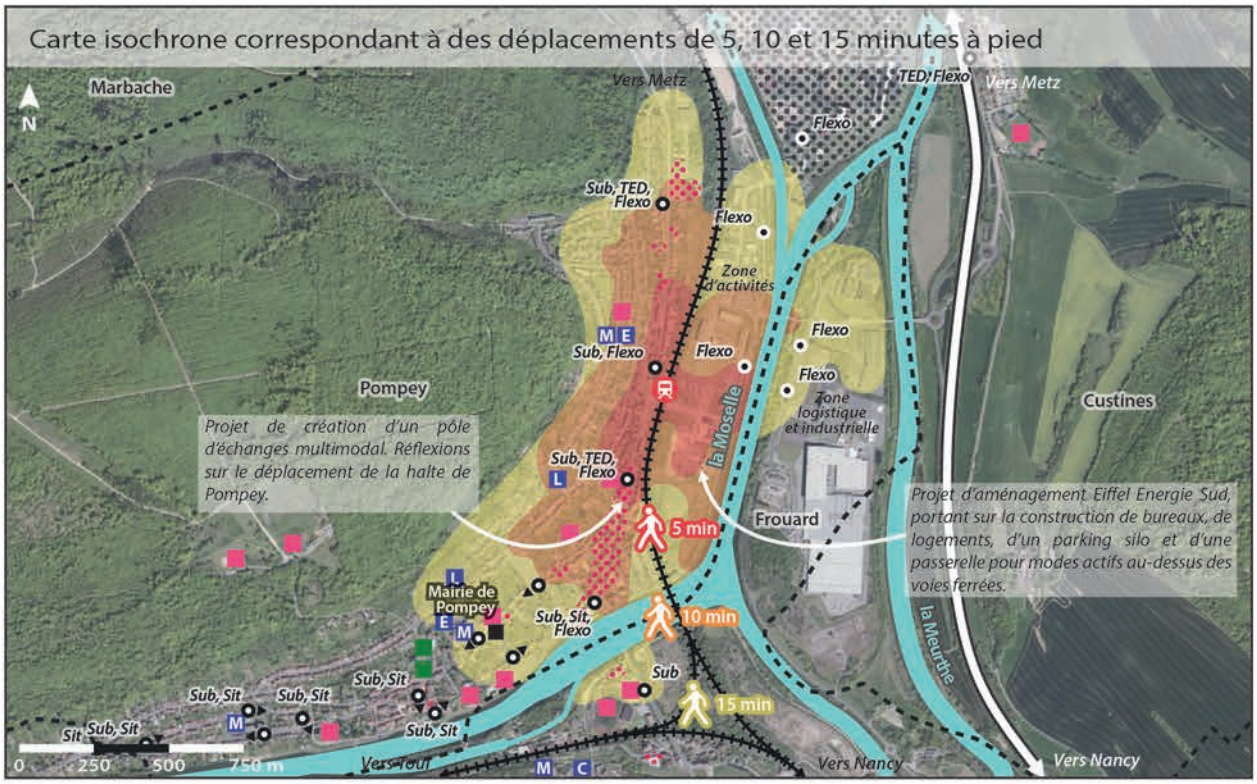
TER Ligne 1 Nancy <> Metz
TER Ligne 4 (Metz) <> Nancy <> Epinal <> Remiremont

Trains journaliers:
> Direction Nancy: **19**
> Direction Metz: **20**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

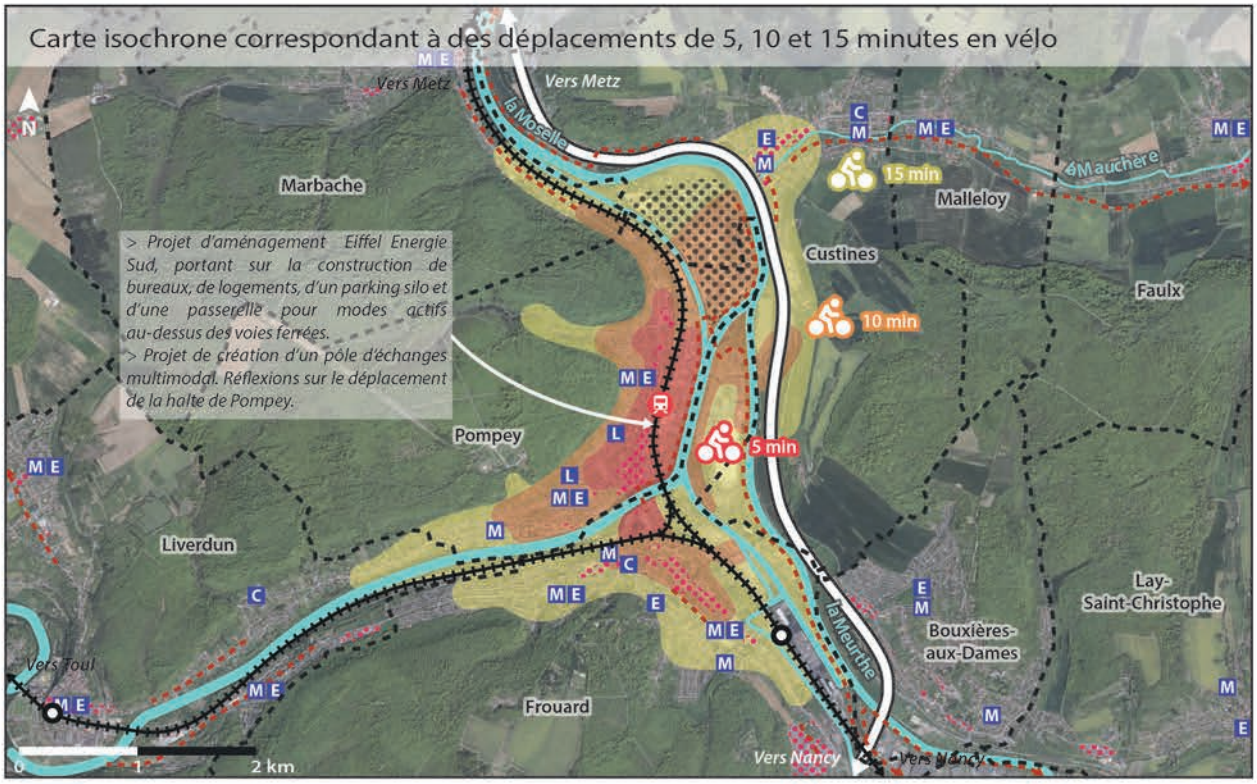
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 2400
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 11 000 à 12 000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Pompey.
- Voies ferrées.
- Autres haltes du territoire.
- *TED, Sit, Sub, Flexo* — Arrêt desservi par les lignes TED, Le Sit (lignes régulières et/ou Flexo) et/ou Sub.
- *Flexo* — Arrêt uniquement desservi une ligne Flexo du réseau Le Sit.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Autoroute A31 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voies et pistes cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Zone industrielle «Eiffel Energie».
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle. C Collège.
- E Ecole élémentaire. L Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé (hôpital).

Accessibilité en modes actifs

Une halte à l'écart du centre-ville et peu visible

> **La halte se trouve le long de l'axe principal** du Bassin de Pompey (D657), mais reste néanmoins **à l'écart du centre-ville**. Ainsi, la plupart des commerces, services et équipements ne sont accessibles qu'en 10 voire 15 minutes à pied depuis la halte. Cette dernière souffre de surcroît d'un manque de visibilité depuis l'avenue du Général de Gaulle.

> **Les déplacements sont très fortement contraints par le relief et la Moselle**, étant principalement conditionnés le long d'un couloir nord-sud.

> **Il existe un réseau de voies cyclables** le long de la Moselle (véloroute) et de la Mauchère ou au sein de certaines rues. Néanmoins, ce réseau présente de **nombreuses discontinuités dans les cheminements**.

> **Pompey et les centres-villes de Frouard et Custines accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un niveau d'équipement moyen

> La halte:

-Un état général et un niveau d'équipement moyens. Aspect général peu qualitatif.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: état moyen et peu capacitaire.

-Voirie dans un état général très moyen dans la rue descendant vers la halte: absence de trottoirs, espaces latéraux en terre et servant au stationnement de véhicules.

-Franchissement des voies par une passerelle. Escalier entre le parking et l'avenue du Général de Gaulle. Accès à la halte peu évident en provenance du boulevard de la Moselle.

Transport en commun et halte

Plusieurs lignes de transport en commun, mais ne desservant pas toutes directement la halte

Desserte:

TED R330 (Arrêt «Centre socio-culturel», à 350m au sud)
11 arrêts de 7h05 à 18h54 en direction de Pont-à-Mousson.
9 arrêts de 7h05 à 19h00 en direction de Nancy.

TED R370 (Arrêt «Centre socio-culturel»)
6 arrêts de 7h02 à 17h49 en direction de Nomeny.
6 arrêts de 7h00 à 17h30 en direction de Nancy.

Sub 325 (Arrêt «Aciéries», à proximité de la halte)
51 arrêts de 6h38 à 21h18 en provenance de Nancy.
48 arrêts de 5h36 à 20h36 en direction de Nancy.

Le Sit Ligne 1 (Arrêt «La Ruche», à 750m au sud)
29 arrivées de 6h36 à 20h33 en provenance de Saizerais/Liverdun.
27 départs de 6h10 à 19h51 en direction de Saizerais/Liverdun.

Le Sit Lignes Flexo 4, 5, 6 (Desserte de la halte ou «Aciéries»)
Desserte de la halte à la demande, desserte régulière des arrêts «La Ruche» et «Centre socio-culturel»
Flexo 4: 5 arrêts/jour à la halte depuis ou vers le parc d'activités.
Flexo 5: 4 arrêts/jour à la halte/«Aciéries» depuis Montenoy, 5 arrêts/jour à «Aciéries» vers Montenoy.
Flexo 6: 3 arrêts/jour à «Aciéries» depuis ou vers Millery.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 2400 et 12 000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 2400 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 11 000 à 12 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Le relief et l'hydrographie limitent fortement les déplacements en modes actifs, les restreignant à un couloir nord-sud et un couloir vers Liverdun.

Une halte à l'écart du centre-ville de Pompey et moyennement accessible

> La halte se trouve à environ 10 minutes à pied des commerces du centre-ville de Pompey, mais à un quart d'heure ou plus de certains équipements et établissements scolaires.

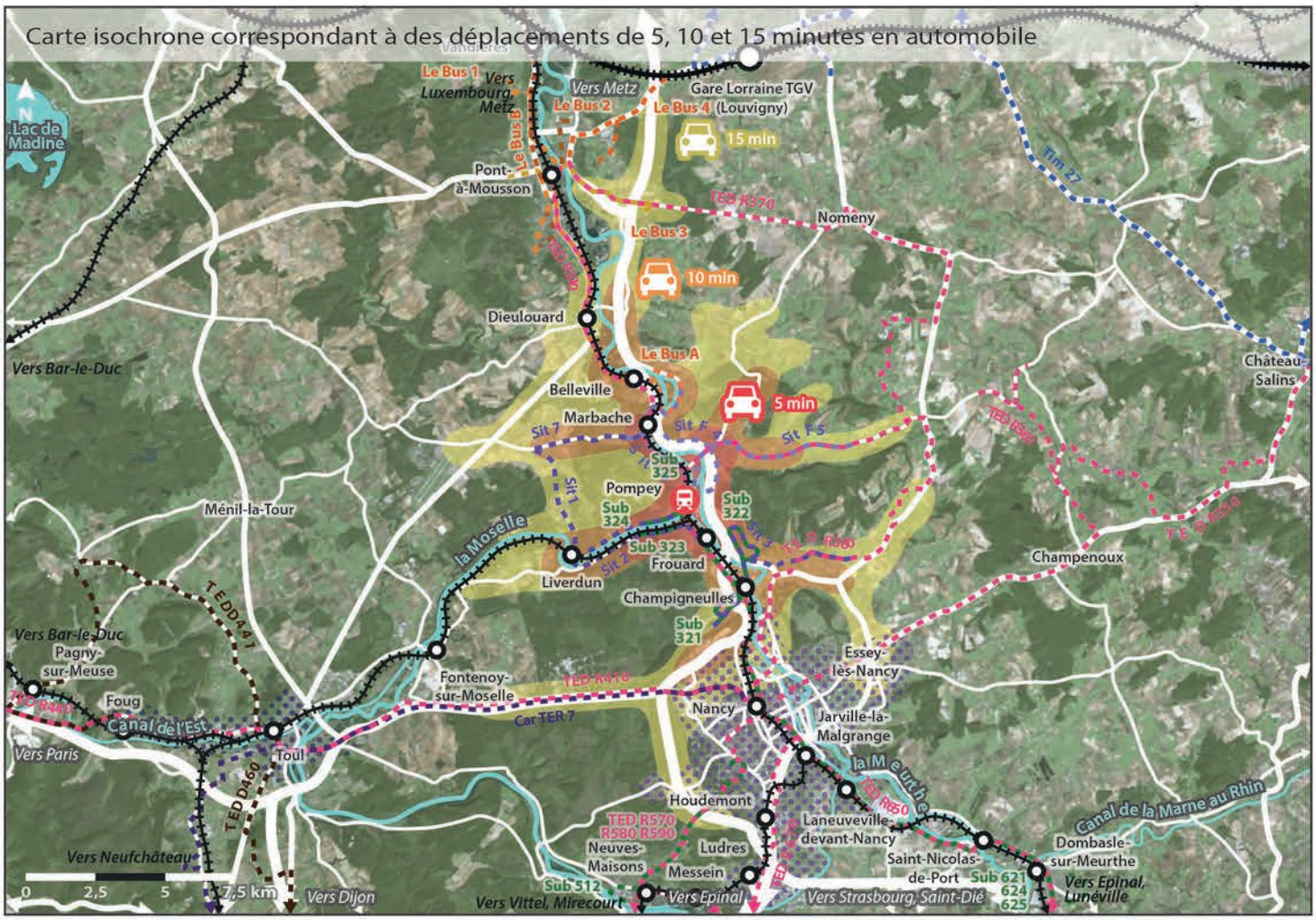
> Les centres-villes de Pompey, Frouard et Custines accessibles en 15 minutes en vélo.

Plusieurs projets sur et autour de la halte

> Le projet Eiffel Energie Sud a vocation à créer un nouveau quartier à proximité immédiate de la halte, avec la construction de bureaux, de logements et d'un parking silo.

> La halte en elle-même pourrait également être déplacée à environ 350 mètres au sud (au niveau de l'arrêt «Centre socio-culturel»), afin de constituer un pôle d'échanges multimodal. Une passerelle pour modes actifs pourrait également être créée entre ce pôle et le nouveau quartier à l'est des voies ferrées.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 90 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Pompey.
- Voies ferrées.
- Voies ferrées de la LGV Est.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED D441 et D460.
- Lignes régulières du réseau Tim.
- Lignes régulières du réseau Le Bus (6 lignes régulières).
- Lignes régulières 1, 2, 3 et 7 du réseau Le Sit.
- Lignes semi-régulières Flexo 4, 5, 6 du réseau Le Sit.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Ligne de car TER Grand Est 7.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Movia (2 lignes).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings, proposant environ 250 places dans un rayon d'environ 400 mètres autour de la halte.
- Stationnement le long de la chaussée, places majoritairement matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Des arrêts de transport en commun dispersés

Arrêt «Centre socio-culturel» (à 5 minutes de marche de la halte)

TED R330
11 arrêts de 7h05 à 18h54 en direction de Pont-à-Mousson.
9 arrêts de 7h05 à 19h00 en direction de Nancy.

TED R370
6 arrêts de 7h02 à 17h49 en direction de Nomeny.
6 arrêts de 7h00 à 17h30 en direction de Nancy.

Arrêt «La Ruche» (à 10 minutes de marche de la halte)

Le Sit Ligne 1 (Arrêt «La Ruche», à 750m au sud)
29 arrivées de 6h36 à 20h33 en provenance de Saizerais/Liverdun.
27 départs de 6h10 à 19h51 en direction de Saizerais/Liverdun.

Arrêts «Aciéries» ou «Gare SNCF» (devant la halte)

Sub 325
51 arrêts de 6h38 à 21h18 en provenance de Nancy.
48 arrêts de 5h36 à 20h36 en direction de Nancy.

Le Sit Lignes Flexo 4, 5, 6 (Desserte de la halte à la demande)
Flexo 4: 5 arrêts/jour depuis ou vers le parc d'activités.
Flexo 5: 4 arrêts/jour depuis Montenoy, 5 arrêts/jour vers Montenoy.
Flexo 6: 3 arrêts/jour depuis ou vers Millery.

TER Lignes 1 et 4
19 arrêts de 6h50 à 23h01 en direction de Nancy.
20 arrêts de 5h38 à 22h44 en direction de Metz.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une bonne accessibilité autoroutière, mais un site contraint à l'échelle locale

> La halte de Pompey bénéficie d'une bonne connexion autoroutière vers Metz au nord mais surtout vers l'agglomération nancéienne au sud (A31 et A33). En revanche, son accessibilité locale se limite aux communes du Bassin de Pompey et au nord de la Métropole du Grand Nancy. Pont-à-Mousson n'est ainsi accessible qu'en une vingtaine de minutes.

> Quatre axes routiers principaux: l'A31 vers Nancy au sud et Metz au nord, la D907 vers l'ouest vers Rosières-en-Haye, la D90 vers Château-Salins à l'est et Toul à l'ouest et la D32 vers Bouxières-aux-Chênes à l'est.

> Le parking de la halte est de faible capacité, avec une vingtaine de places, générant du stationnement informel le long de la montée vers l'avenue du Général de Gaulle. En revanche, le nouveau parking «covoiturage» à l'est propose 127 places, dont 3 pour PMR et 8 réservées au covoiturage. La halte n'est toutefois pas jalonnée depuis ce parking. Enfin, le parking face au centre socio-culturel dispose d'une centaine de places, dont 3 places PMR et 2 emplacements taxis. Certaines places sont réservées au stationnement à durée limitée (disque bleu).

Environ 90 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Champigneulles (6886 hab.), Frouard (6711 hab.) et Liverdun (5997 hab.).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Nancy (104 321 hab., mais seuls les quartiers nord sont accessibles en 15 minutes), Maxéville (9939 hab.) et Essey-lès-Nancy (8688 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes).

La zone de la Grand Sapinière à Laxou se trouve également à un quart d'heure de Pompey.

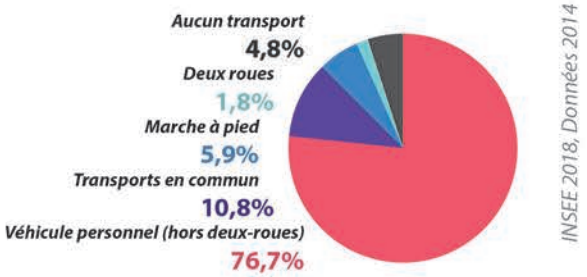
6 autres gares et halte se trouvent à moins d'un quart d'heure de la halte de Pompey.

Modes de transport des actifs et projets

Un recours aux transports en commun assez élevé

Pompey

> Actifs ayant un emploi: 1720 (59% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 2192.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 1330 (77%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> Bien que restant élevée, **la part des véhicules personnels** pour les déplacements domicile-travail est **plus faible à Pompey que dans les communes voisines** (76,7% contre 79,7% pour Frouard et 81,2% pour Liverdun). Ceci peut en partie s'expliquer par l'offre de transport en commun et la présence de nombreux emplois sur la commune.

> **La part des transports en commun est ainsi relativement élevée** (10,8%). Pompey profite en effet d'une offre diversifiée (TER, TED, Sub, Sit).

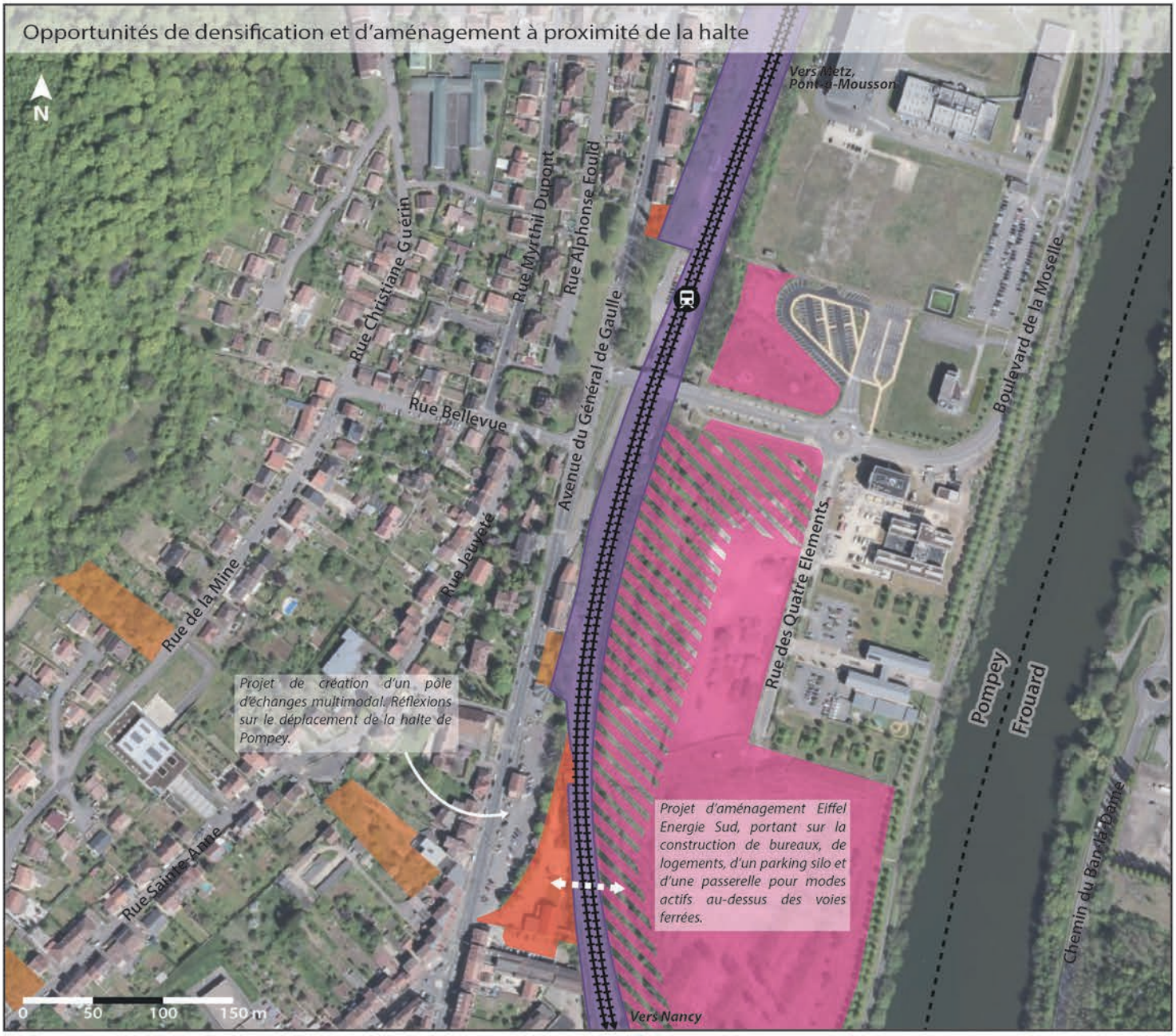
> La marche et l'absence de transport représentent respectivement 5,9% et 4,8% des modes de déplacements, ceci étant notamment lié au nombre d'emplois sur la commune.

Plusieurs projets sur et autour de la halte

> La halte fait l'objet d'un projet de déplacement plus au sud afin de créer un pôle d'échanges multimodal.

> Le nouveau quartier Eiffel Energie Sud doit prendre place à proximité immédiate de la halte de Pompey.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Pompey, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Parcelles appartenant à la commune de Pompey et situées à proximité du futur pôle d'échanges multimodal.
- Terrains acquis par la communauté de communes du Bassin de Pompey en vue de la réalisation du projet Eiffel Energie Sud.
- Terrains acquis par l'EPFL, en vue de leur future cession à la communauté de communes.
- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables à court ou moyen terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Pompey.

- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

La halte associée à plusieurs projets d'envergure

> **Les terrains SNCF présentent très peu d'opportunités d'aménagement**, à cause notamment d'une emprise très peu large et encaissée. Il existe néanmoins un projet de déplacement de la halte à environ 350 mètres au sud à l'emplacement de l'actuel parking et du futur pôle d'échanges multimodal.

> Il existe assez peu de grandes opportunités foncières dans le quartier de la halte à l'exception du **projet Eiffel Energie Sud**, portant sur la transformation de près de 7 hectares avec la construction de plus de 300 logements, de surfaces de bureau et d'un parking silo. Une passerelle pour modes actifs pourrait également être créée dans le cadre de ce projet, afin de faciliter le franchissement des voies ferrées et de connecter le nouveau quartier au reste de la commune de Pompey.

> Le projet de pôle d'échanges multimodal, à l'emplacement de l'éventuelle future nouvelle halte, se trouverait à l'extrémité de la future passerelle. La réalisation de l'ensemble de ces projets permettrait de replacer la halte au coeur du centre-ville de Pompey, en situant celle-ci à proximité des commerces et services, d'un grand secteur d'habitat et d'activités et en lui assurant une très bonne desserte en transports en commun.

Dynamiques actuelles du secteur

Une perte d'habitants, mais un projet devant permettre un important apport de population et d'activités

> Entre 2009 et 2014, **une baisse relativement marquée de la population:**

-0,7%/an pour Pompey.

> **Un déclin démographique et un taux moyennement élevé de logements vacants** en 2014:

8,4% pour Pompey.

> Les constructions de logements à Pompey au cours des dernières années ont principalement eu lieu de manière assez diffuse et ponctuelle, la commune ne disposant pas d'importantes réserves foncières à l'exception des vastes terrains situés entre la Moselle et les voies ferrées et accueillant le projet Eiffel Energie. Les constructions ont porté sur des maisons individuelles dans les secteurs pavillonnaires, notamment en comblement de dents creuses, et sur des petits collectifs dans les secteurs plus denses comme le centre-ville.

> Le quartier de la halte fait l'objet d'un important projet de densification à travers le projet d'aménagement Eiffel Energie Sud, devant permettre un apport conséquent de population (avec plus de 300 logements prévus), ainsi que l'implantation d'activités tertiaires. Les bâtiments déjà construits accueillent en majorité des structures publiques, avec notamment le siège de la communauté de communes du Bassin de Pompey, une crèche ou encore le Syndicat intercommunal d'eau et d'assainissement.

Halte de Frouard

Frouard

Population 2014 :
6 711 hab.

Voyageurs annuels

82 894 v. *(2015)*

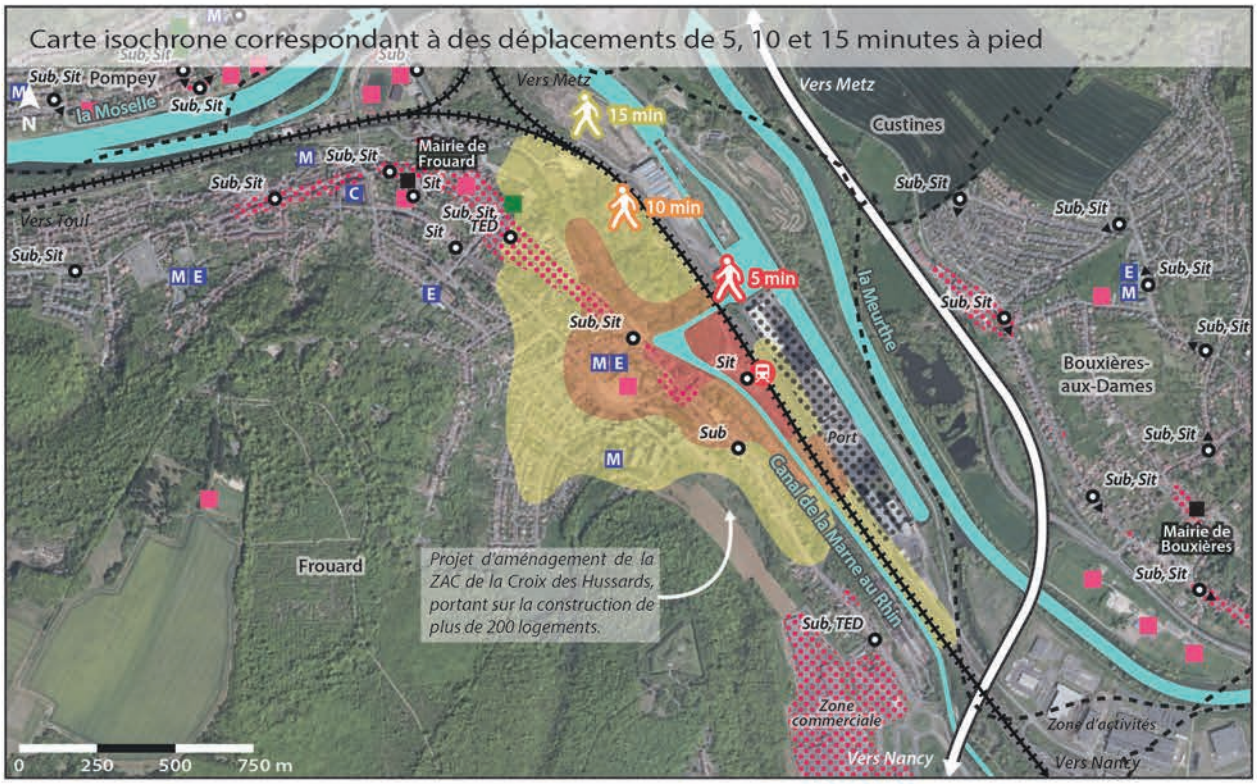
TER Ligne 1 Nancy <> Metz
TER Ligne 4 (Metz) <> Nancy <> Epinal <> Remiremont
TER Ligne 29 Nancy <> Toul <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Nancy: **34**
> Direction Metz: **20**
> Direction Toul: **13**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

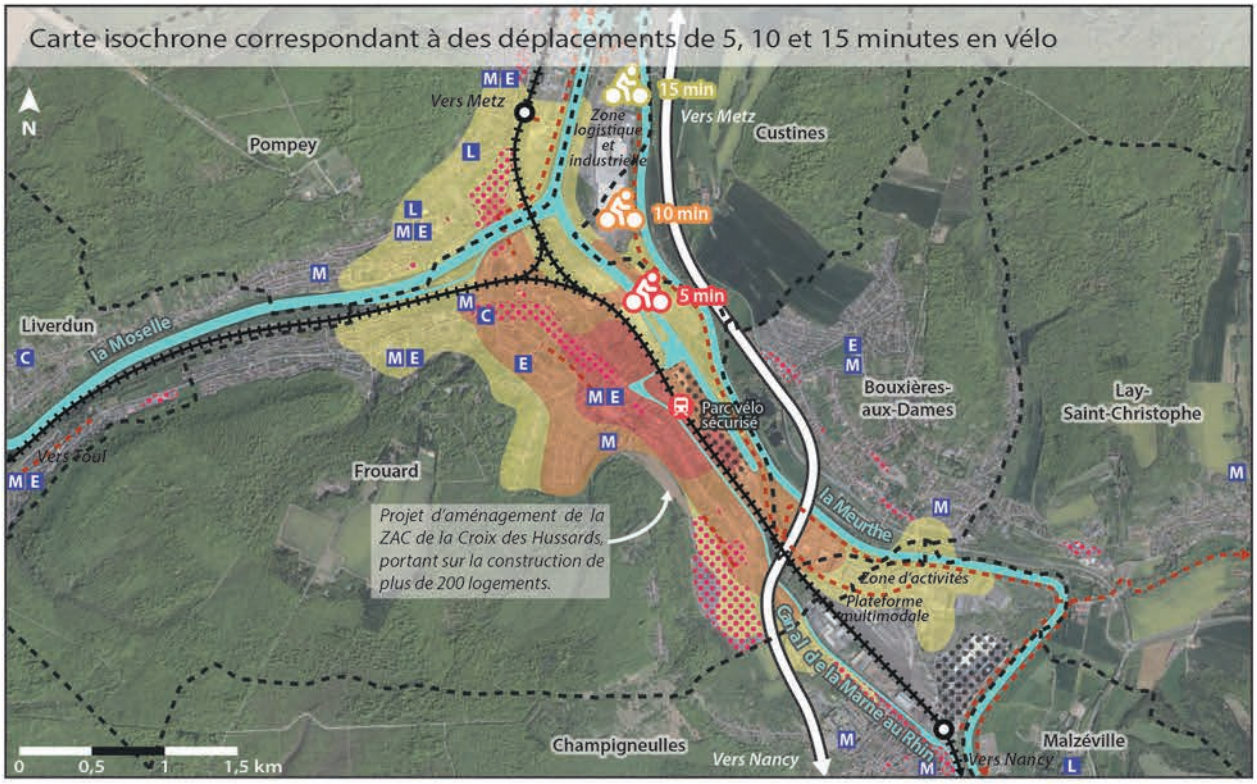
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 2500 à 3000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 7000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Frouard.
- Voies ferrées.
- Autres haltes du territoire.
- TED, Sit, Sub — Arrêt desservi par les lignes TED, Le Sit et/ou Sub.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Autoroute A31 en 2x2 ou 2x3 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voies et pistes cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Port de Frouard et Brasseries de Champigneulles.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle. C Collège.
- E Ecole élémentaire. L Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé.

Accessibilité en modes actifs

Une halte isolée et peu visible

> **La halte est située en retrait par rapport à l'axe principal de Frouard** (D657) et à l'écart du centre-ville (à environ 1 kilomètre), qui concentre la majorité des commerces et services de la commune. Localisée entre le port et le canal, la halte est de surcroît très peu visible, mais jalonnée depuis le carrefour de la rue de la Gare et de la rue de Nancy.

> **La halte se situe sur un site très contraint**, l'hydrographie et les voies ferrées constituant de très fortes barrières pour les déplacements vers l'est notamment.

> **Plusieurs aménagements cyclables** parcourent la commune, dont la véloroute Charles le Téméraire longeant la Moselle et facilitant les déplacements vers Nancy. Néanmoins, les cheminements cyclables souffrent de **discontinuités à l'échelle de la commune**. A 500 mètres au sud de la halte, le tunnel sous le canal est, de plus, très étroit et relativement dangereux.

> **Frouard, le centre-ville de Pompey et l'entrée du centre-ville de Champigneulles accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un bon état général et un très bon niveau d'équipement

> La halte:

-La halte et l'ancien bâtiment voyageurs sont en bon état général. La halte est par ailleurs très bien équipée (parking vélos, ascenseurs, distributeur de titres...).

-La halte est accessible pour les PMR grâce à des ascenseurs desservant chaque quai.

-Un parc à vélo sécurisé (accès gratuit avec la carte Simplicités) se trouve devant l'entrée de la halte.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: bon état général. Emplacements pour taxis et arrêt de bus devant la halte.

-Voirie dans un état général moyen ou bon selon les secteurs. Trottoirs étroits sur le pont du canal, absence de passages piétons entre l'entrée de la rue de la Gare et la halte.

-Franchissement des voies (pour rejoindre les quais) par une passerelle dotée d'ascenseurs. Le passage sous les voies le plus proche se trouve à environ 500 mètres au sud, dans un tunnel très étroit pouvant être dangereux pour les piétons et cyclistes (faible visibilité notamment).

Transport en commun et halte

La halte éloignée de certains arrêts de transport en commun

Desserte:

TED R330 (Arrêt «Point Central», à 1 km au nord)
11 arrêts de 7h03 à 18h52 en direction de Pont-à-Mousson.
9 arrêts de 7h08 à 19h03 en direction de Nancy.

TED R370 (Arrêt «Point Central»)
6 arrêts de 7h00 à 17h46 en direction de Nomeny.
6 arrêts de 7h02 à 17h35 en direction de Nancy.

Sub 323, 324, 325 (Arrêt «Ecoles», à 500m au nord)
51 arrêts de 6h32 à 21h12 en direction de Pompey.
51 arrêts de 5h44 à 20h44 en direction de Nancy.

Le Sit Ligne 2 (Desserte de la halte)
17 arrivées de 7h17 à 20h25 en provenance de Liverdun.
17 départs de 6h41 à 19h49 en direction de Liverdun.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 2500 et 7000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

De 2500 à 3000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 7000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> L'hydrographie , les voies ferrées et le relief sont les plus fortes contraintes pour les déplacements en modes actifs, les limitant à un axe nord-sud.

Une halte à l'écart du centre-ville de Frouard

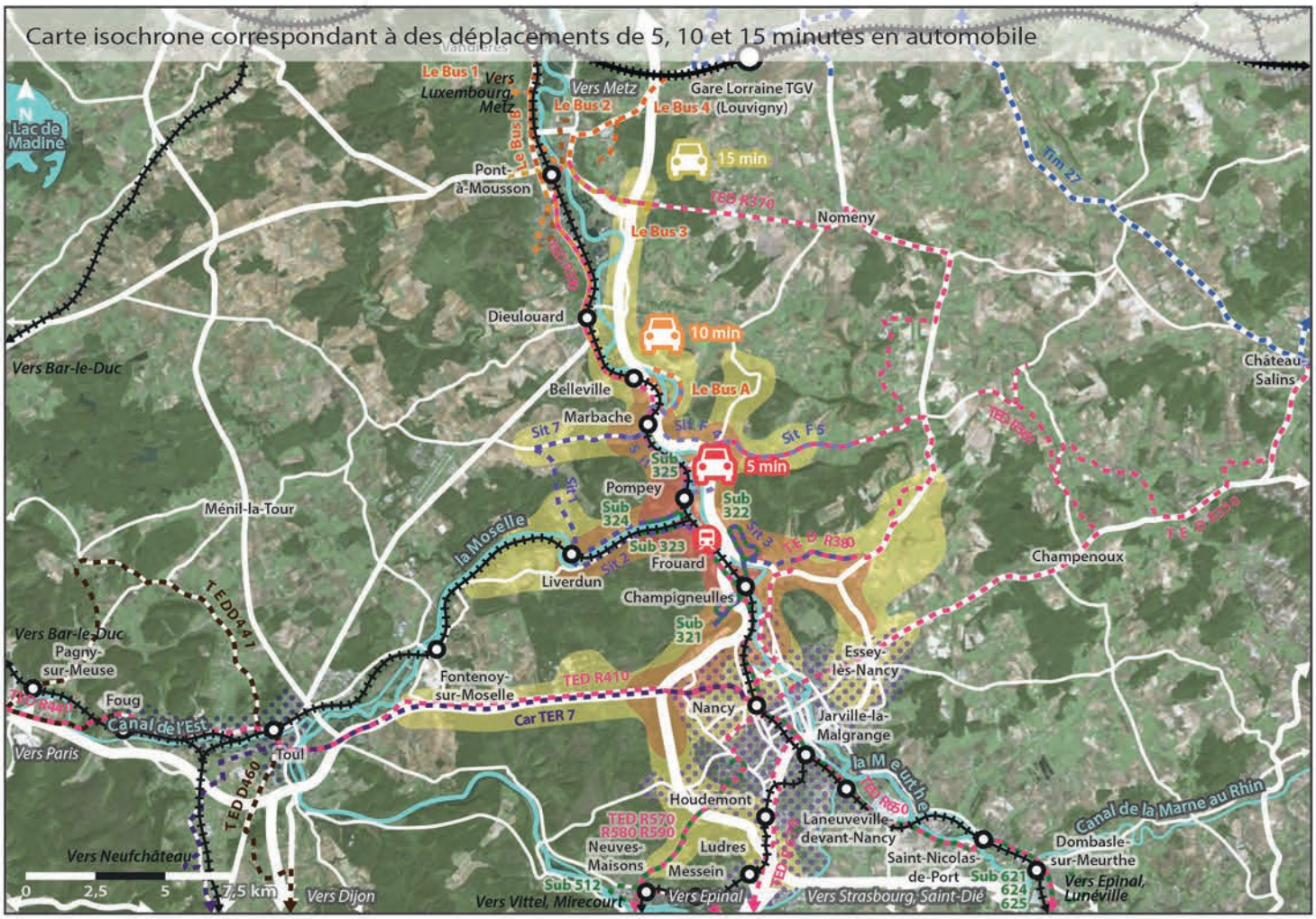
> La halte se trouve à environ 15 minutes à pied de l'entrée du centre-ville de Frouard, bien que tous les commerces et services ne soient pas accessibles en un quart d'heure.

> Les centres-villes de Pompey et de Frouard et la zone commerciale du Grand Air accessibles en 15 minutes en vélo.

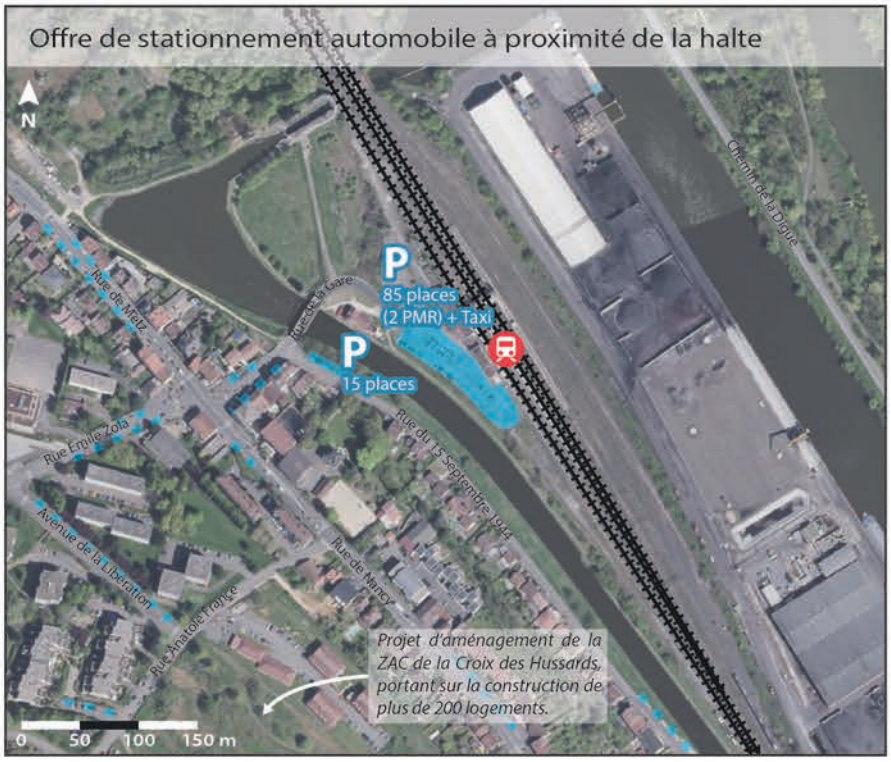
Un projet urbain à proximité du quartier de la halte

> La halte de Frouard ne fait l'objet d'aucun projet, mais la future ZAC de la Croix des Hussards, située à environ 500 mètres, devrait permettre la construction de plus de 200 nouveaux logements dans le secteur.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018



Sources: Géoportail, 2018

Environ 125 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Frouard.
- Voies ferrées.
- Voies ferrées de la LGV Est.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED D441 et D460.
- Lignes régulières du réseau Tim.
- Lignes régulières du réseau Le Bus (6 lignes régulières).
- Lignes régulières 1, 2, 3 et 7 du réseau Le Sit.
- Lignes semi-régulières Flexo 4, 5, 6 du réseau Le Sit.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Ligne de car TER Grand Est 7.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Movia (2 lignes).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings, dont celui de la halte proposant 85 places, dont 2 PMR et un espace réservé aux taxis et aux bus.
- Places matérialisées le long de la chaussée, stationnement limité à 30 minutes sur certaines places (rues de la Gare, de Metz et de Nancy notamment).

Correspondances et intermodalité

Certains arrêts éloignés de la halte

Arrêt «Point Central» (à 15 minutes de marche de la halte)

TED R330
11 arrêts de 7h03 à 18h52 en direction de Pont-à-Mousson.
9 arrêts de 7h08 à 19h03 en direction de Nancy.

TED R370
6 arrêts de 7h00 à 17h46 en direction de Nomeny.
6 arrêts de 7h02 à 17h35 en direction de Nancy.

Arrêt «Ecoles» (à moins de 10 minutes de marche de la halte)

Sub 323, 324, 325
51 arrêts de 6h32 à 21h12 en direction de Pompey.
51 arrêts de 5h44 à 20h44 en direction de Nancy.

Desserte de la halte

Le Sit Ligne 2
17 arrivées de 7h17 à 20h25 en provenance de Liverdun.
17 départs de 6h41 à 19h49 en direction de Liverdun.

TER Lignes 1, 4 et 29
34 arrêts de 6h49 à 23h04 en direction de Nancy.
20 arrêts de 5h35 à 22h41 en direction de Metz.
13 arrêts de 7h41 à 20h41 en direction de Toul.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une accessibilité reposant fortement sur l'autoroute

> La halte de Frouard se situe dans la vallée de la Meurthe, avec un relief marqué restreignant fortement les déplacements. La halte se trouve à environ un quart d'heure de la plupart des communes du Bassin de Pompey et du nord du Grand Nancy.

> Trois axes routiers principaux: l'A31 et l'A33 vers Pont-à-Mousson au nord et Toul et Ludres au sud, la D90 vers Toul à l'ouest et la D913 vers Leyr à l'est.

> Le parking de la halte offre 85 places, dont 2 places réservées aux PMR et un emplacement pour les taxis et les bus devant l'entrée de la halte. Les rues du secteur disposent de places de stationnement le long de la chaussée, avec certaines places limitées à 30 minutes en journée (notamment dans les rues de la Gare, de Nancy et de Metz).

Environ 125 000 habitants (2014)
(dont 35 000 habitants à Nancy)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Champigneulles (6886 hab.), Frouard (6711 hab.) et Liverdun (5997 hab.).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Nancy (104 321 hab., mais seuls les quartiers nord sont accessibles en 15 minutes), Laxou (14 481 hab.) et Maxéville (9939 hab.).

Le technopôle de Brabois est accessible en 15 minutes depuis la halte.

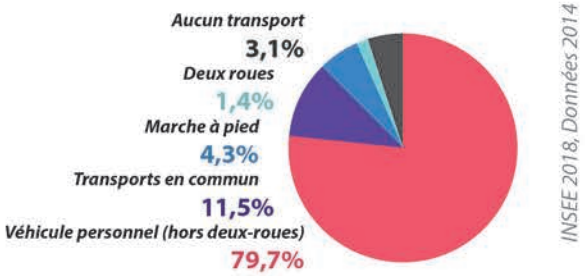
6 autres gares et halte se trouvent à moins d'un quart d'heure de la halte de Frouard.

Modes de transport des actifs et projets

Un fort recours aux transports en commun

Frouard

> Actifs ayant un emploi: 2616 (62% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 2404.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 2061 (79%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part des véhicules personnels dans les déplacements domicile-travail est élevée** (79,7%), de nombreuses zones d'emplois étant notamment très accessibles grâce à l'autoroute (Brabois, Eiffel Energie...), malgré la présence d'une offre diversifiée de transports en commun.

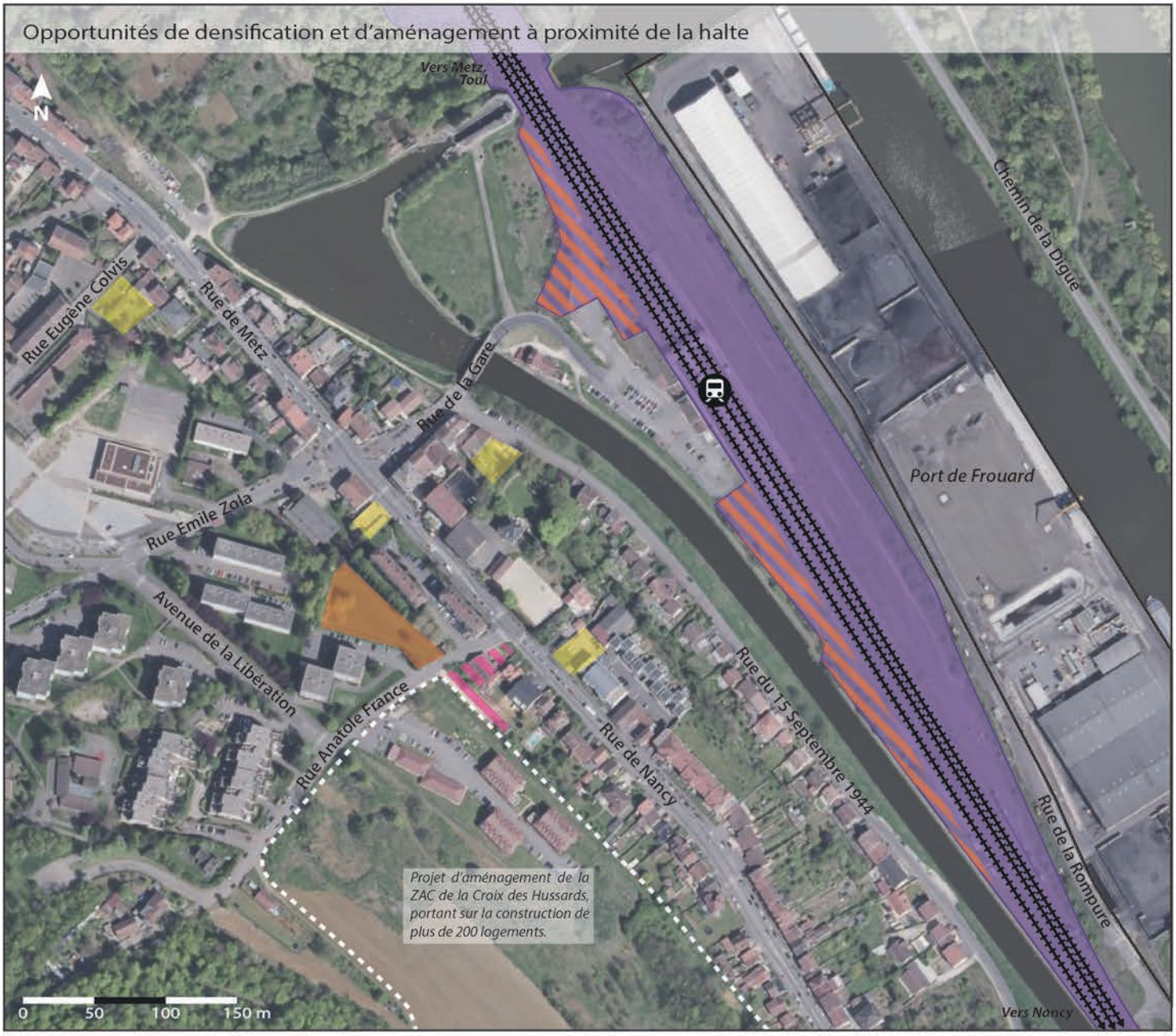
> **La part des transports en commun est néanmoins élevée** (11,5%), la commune bénéficiant d'une très bonne desserte, avec notamment les réseaux TER et Sub proposant respectivement 34 et 51 arrêts journaliers vers Nancy.

> Les autres modes de transport (marche, deux-roues, absence de transport) sont très peu sollicités, représentant à peine 9% au total.

Un projet urbain proche du quartier de la halte

> Le projet de la ZAC de la Croix des Hussards, portant sur la construction de plus de 200 logements et situé à environ 500 mètres au sud-ouest, devrait permettre un apport conséquent de population à proximité de la halte et des arrêts de transport en commun.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Frouard, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains acquis par l'EPFL, en vue de leur future cession à la collectivité.
- Terrain non-bâti, potentiellement densifiable ou aménageable.
- Parcelles faiblement bâties potentiellement densifiables.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires.
- Terrains SNCF désaffectés ou faiblement utilisés, potentiellement mutables, en continuité du parking existant.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Frouard.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Un grand projet urbain résidentiel à proximité du quartier de la halte

> **L'emprise SNCF présente plusieurs opportunités d'aménagement** le long des voies et en continuité du parking, avec la présence de terrains non-bâtis et partiellement désaffectés, sur une largeur d'environ 20 mètres.

> **Le projet de la ZAC de la Croix des Hussards**, à environ 500 mètres au sud de la halte, doit permettre la construction de plus de 200 logements, contribuant à une densification du secteur. La nouvelle zone devrait également permettre la création de nouvelles liaisons et cheminements entre la zone commerciale du Grand Air et le quartier de la halte.

> Quelques parcelles très faiblement bâties sont potentiellement densifiables, et notamment le long des rues de Metz et de Nancy, qui forment l'axe principal de Frouard.

Dynamiques actuelles du secteur

Un dynamisme démographique très modéré, mais un important projet urbain résidentiel à venir

> Entre 2009 et 2014, **une très faible croissance démographique:**

+0,1%/an pour Frouard.

> **Un très faible gain de population et un taux moyennement élevé de logements vacants** en 2014:

7,9% pour Frouard.

> Au cours des dernières années, les constructions neuves ont contribué à une densification des deux axes principaux de Frouard, à savoir la D657 et la D90. Cette densification a principalement porté sur la construction de logements collectifs le long de la D657, et notamment en comblement de dents creuses. Le long de la D90, les nouveaux logements ont pris la forme de petits immeubles et de maisons individuelles, y compris au sein de lotissements, à l'instar du lotissement de la rue de Bourgogne.

> La ZAC de la Croix des Hussards est aujourd'hui le plus gros projet résidentiel à l'échelle de Frouard, représentant un important apport de population dans le sud de la commune, créant de surcroît un deuxième axe de circulation dans le secteur, sur les hauteurs à l'ouest de la D657. Ce projet contribuerait également à l'atténuation de l'effet de relatif isolement de la halte par rapport aux principales zones résidentielles de la commune.

Halte de Champigneulles

Champigneulles

Population 2014 : 6 886 hab.

Voyageurs annuels

56 012 v. *(2015)*

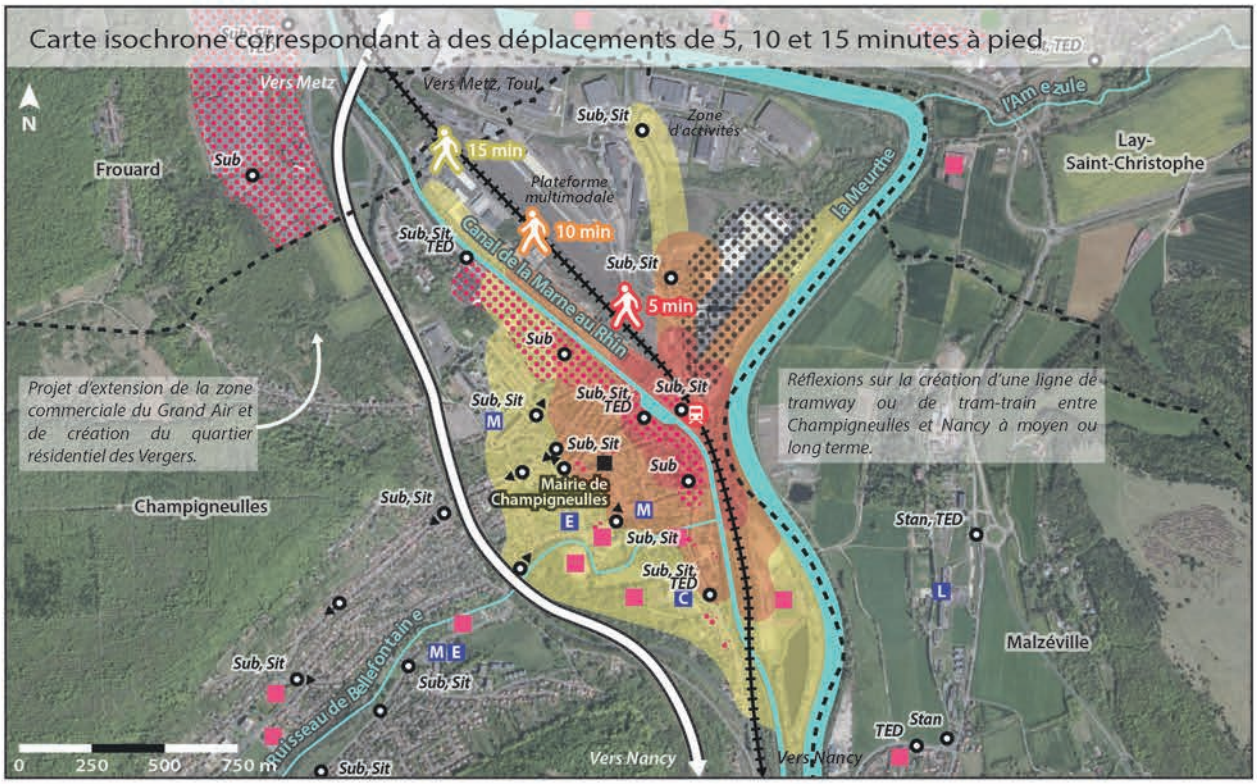
TER Ligne 1 Nancy <> Metz
TER Ligne 4 (Metz) <> Nancy <> Epinal <> Remiremont
TER Ligne 29 Nancy <> Toul <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Nancy: **11**
> Direction Metz: **10**
> Direction Toul: **1**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

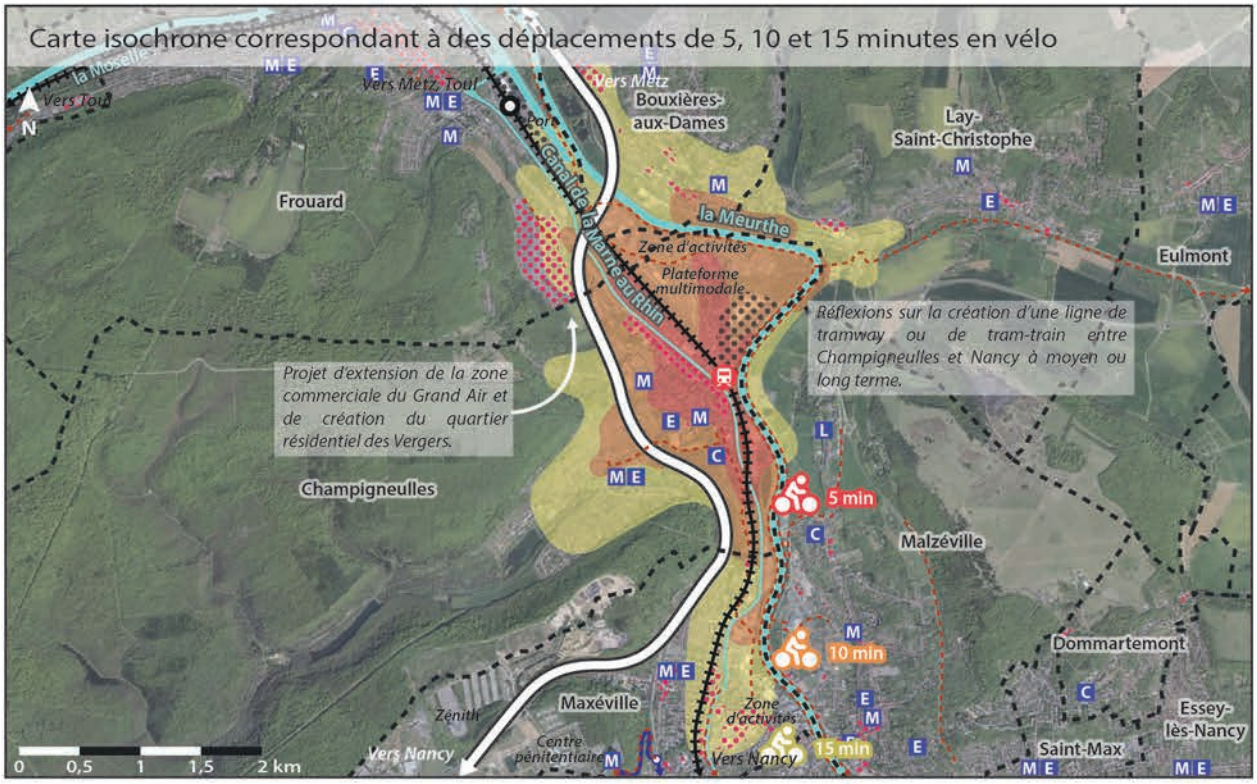
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 3500 à 4000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 12 000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Champigneulles.
- Voies ferrées.
- Autres haltes du territoire.
- TED, Sit, Stan, Sub — Arrêt desservi par les lignes TED, Le Sit, Stan et/ou Sub.
- Ligne 2 du réseau Stan.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Autoroute A31 en 2x2 ou 2x3 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voies, pistes et bandes cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Port de Frouard et Brasseries de Champigneulles.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle. C Collège.
- E Ecole élémentaire. L Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé (centre de réadaptation).

Accessibilité en modes actifs

Un site contraint à proximité du centre-ville

> La halte de Champigneulles, située sur un **site contraint entre le canal et les voies ferrées**, se trouve malgré cela **à proximité du centre-ville de Champigneulles**. Plusieurs arrêts de transport en commun et commerces sont accessibles en 5 minutes à pied depuis la halte.

> **La Meurthe, le canal, les voies ferrées et l'autoroute représentent de très importants effets de coupure**, restreignant fortement les déplacements en modes actifs.

> **Plusieurs bandes, pistes et voies cyclables** (dont la véloroute) relient les différentes communes, et notamment selon un axe nord-sud avec la véloroute longeant la Meurthe et vers l'est avec la voie verte de l'Amezule. Toutefois, à l'exception de ces deux axes, **les cheminements cyclables souffrent de nombreuses discontinuités**, notamment en zones urbaines.

> **Champigneulles, une grande partie de Bouxières-aux-Dames et les entrées de Frouard, Maxéville et Malzéville accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un bon état global mais un niveau d'équipement moyen

> La halte:

-La halte et ses environs sont dans un bon état général, mais le niveau d'équipement est moyen (pas de distributeur de titres, pas de parking à vélo...).

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: très bon état mais très peu capacitaire.

-Voirie dans un très bon état général. Absence néanmoins d'un passage piéton entre l'arrêt de bus en direction de Champigneulles et la halte, pouvant engendrer des traversées dangereuses.

-Les trottoirs du pont de la rue Gabriel Bour sont relativement étroits. Au nord, le tunnel sous les voies est également de très faible largeur.

Transport en commun et halte

Un secteur fortement desservi par plusieurs lignes et réseaux

Desserte:

TED R330 (Arrêt «Port», à 250m à pied à l'ouest)
11 arrêts de 6h58 à 18h47 en direction de Pont-à-Mousson.
9 arrêts de 7h14 à 19h09 en direction de Nancy.

TED R370 (Arrêt «Port»)
6 arrêts de 6h54 à 17h38 en direction de Nomeny.
5 arrêts de 7h09 à 17h43 en direction de Nancy.

Sub 321, 323, 324, 325 (Arrêt «Port»)
51 arrêts de 6h25 à 21h05 en direction de Pompey/Frouard.
4 arrêts de 7h38 à 17h58 en direction de Bellefontaine.
55 arrêts de 5h51 à 20h51 en direction de Nancy.

Sub 322 (Desserte de la halte)
1 arrêt à 18h44 en direction de Bouxières.
1 arrêt à 7h21 en direction de Nancy.

Le Sit Ligne 3 (Desserte de la halte)
17 arrivées de 6h26 à 19h40 en provenance de Bouxières/Lay.
15 départs de 6h26 à 19h40 en direction de Bellefontaine.
15 arrivées de 6h44 à 20h02 en provenance de Bellefontaine.
20 départs de 6h44 à 20h02 en direction de Bouxières/Lay.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 3500 et 12 000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

De 3500 à 4000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 12 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> La Meurthe et les voies ferrées constituent les principales contraintes pour les déplacements en modes actifs, restreignant fortement l'accessibilité de la halte depuis l'est.

Une halte proche du centre-ville de Champigneulles

> La halte se situe à moins d'un quart d'heure de marche de la plupart des commerces, services et équipements du centre de Champigneulles.

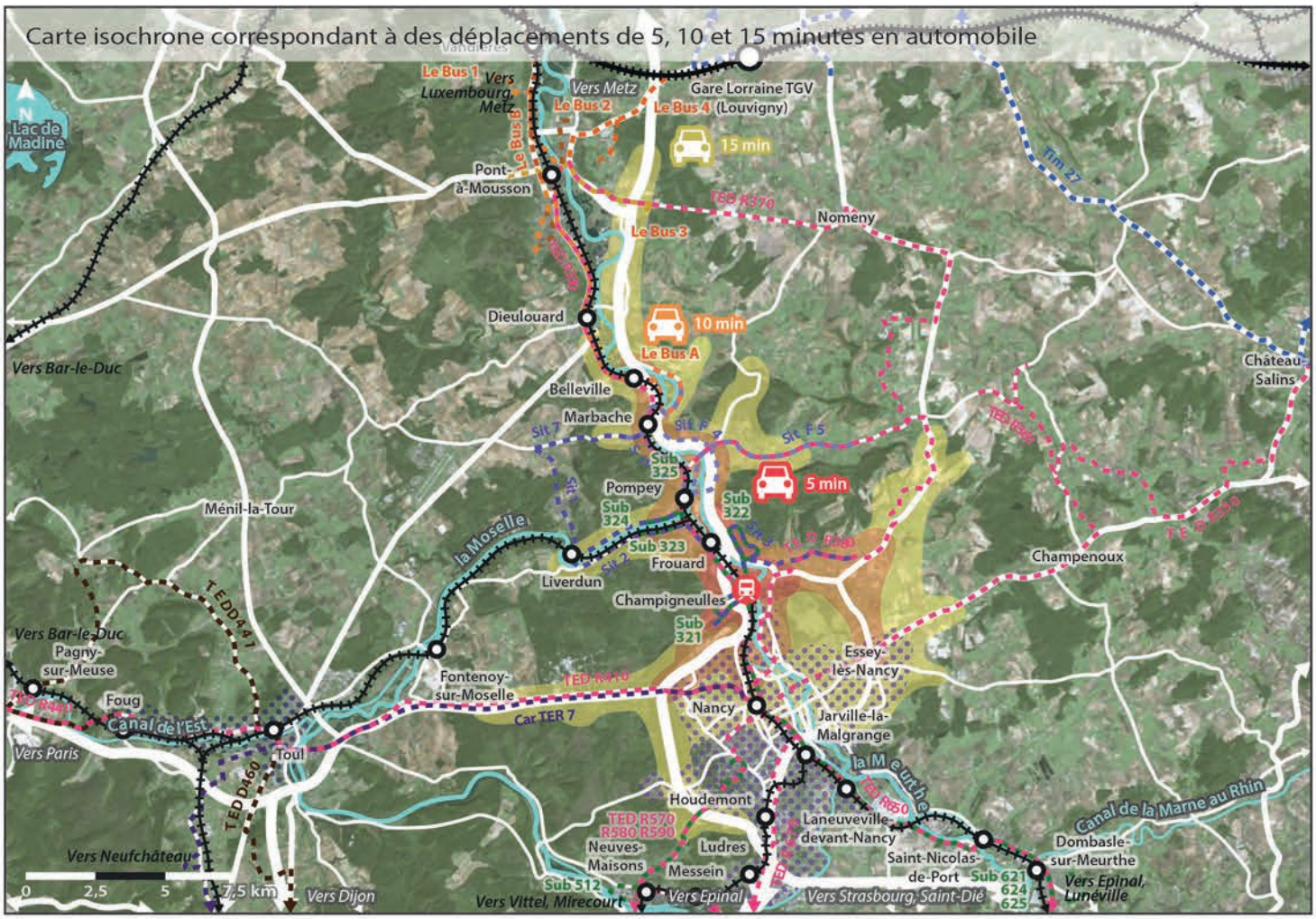
> Champigneulles, la zone du Grand Air à Frouard, le bas de Bouxières, l'entrée ouest de Lay-Saint-Christophe et le centre-ville de Maxéville accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet sur la halte, des réflexions à long terme

> La halte de Champigneulles ne fait pas l'objet de projets connus et réalisables à court terme à l'heure actuelle.

> Des réflexions existent au sujet de la possibilité de réaliser une ligne de tramway ou de tram-train entre Champigneulles et Nancy à moyen ou long terme. Toutefois, aucun tracé précis ou modalités de réalisation n'ont été déterminés.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 155 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Champigneulles.
- Voies ferrées.
- Voies ferrées de la LGV Est.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED D441 et D460.
- Lignes régulières du réseau Tim.
- Lignes régulières du réseau Le Bus (6 lignes régulières).
- Lignes régulières 1, 2, 3 et 7 du réseau Le Sit.
- Lignes semi-régulières Flexo 4, 5, 6 du réseau Le Sit.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Ligne de car TER Grand Est 7.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Movia (2 lignes).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings totalisant environ 90 places gratuites pour le port et la halte.
- Espace de stationnement informel à proximité de la halte.
- Places matérialisées le long de la chaussée, stationnement à durée limitée dans plusieurs rues du centre-ville.

Correspondances et intermodalité

Une offre conséquente de bus, assez peu de trains

Arrêt «Port» (à 5 minutes de marche de la halte)

TED R330
11 arrêts de 6h58 à 18h47 en direction de Pont-à-Mousson.
9 arrêts de 7h14 à 19h09 en direction de Nancy.

TED R370
6 arrêts de 6h54 à 17h38 en direction de Nomeny.
5 arrêts de 7h09 à 17h43 en direction de Nancy.

Sub 321, 323, 324, 325
51 arrêts de 6h25 à 21h05 en direction de Pompey/Frouard.
4 arrêts de 7h38 à 17h58 en direction de Bellefontaine.
55 arrêts de 5h51 à 20h51 en direction de Nancy.

Desserte de la halte

Le Sit Ligne 3
17 arrivées de 6h26 à 19h40 en provenance de Bouxières/Lay.
15 départs de 6h26 à 19h40 en direction de Bellefontaine.
15 arrivées de 6h44 à 20h02 en provenance de Bellefontaine.
20 départs de 6h44 à 20h02 en direction de Bouxières/Lay.

Sub 322
1 arrêt à 18h44 en direction de Bouxières.
1 arrêt à 7h21 en direction de Nancy.

TER Lignes 1, 4 et 29
11 arrêts de 6h57 à 23h07 en direction de Nancy.
10 arrêts de 6h03 à 22h37 en direction de Metz.
1 arrêt à 17h40 en direction de Toul.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une bonne accessibilité depuis le nord de l'agglomération nancéienne

> La halte de Champigneulles se trouve dans un site contraint à l'échelle très locale (entre le canal et la Meurthe) mais également à une échelle plus large, à cause notamment d'un relief marqué. Elle est ainsi principalement accessible depuis le sud du Bassin de Pompey et le nord de la Métropole du Grand Nancy.

> Deux axes routiers principaux: l'A31 et l'A33 vers Pont-à-Mousson au nord et Toul et Ludres au sud, la D322 vers Essey-lès-Nancy et Leyr à l'est.

> Le parking de la halte est très peu capacitaire, avec seulement 12 places et aucun emplacement PMR. Cette situation entraine du stationnement informel le long de la rue du Canal et sur des petits espaces non-construits à côté du restaurant faisant face à la halte. Le parking du port est quant à lui bien plus grand, offrant 70 places dont 3 pour PMR. De nombreuses places le long de la chaussée ou au sein de parkings (comme certaines de la place Antoine Trampitsch) sont à durée limitée (zone bleue) dans le secteur du centre-ville.

Environ 155 000 habitants (2014)
(dont 60 000 habitants à Nancy)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Champigneulles (6886 hab.), Frouard (6711 hab.) et Liverdun (5997 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Nancy (104 321 hab., mais seuls les quartiers nord sont accessibles en 15 minutes), Laxou (14 481 hab.) et Maxéville (9939 hab.).

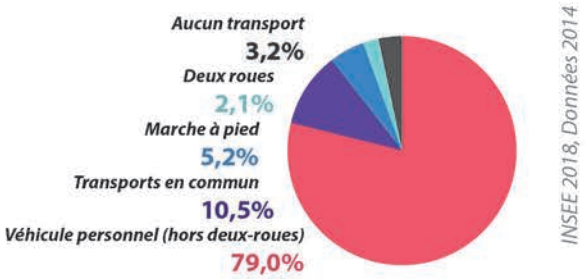
5 autres gares et halte se trouvent à moins d'un quart d'heure de la halte de Champigneulles. La gare de Nancy est située à environ 15 à 20 minutes de voiture dans de bonnes conditions de circulation.

Modes de transport des actifs et projets

Les transports collectifs sollicités, malgré une desserte ferroviaire modeste

Champigneulles

> Actifs ayant un emploi: 2660 (60% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 3065.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 2149 (81%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part des véhicules personnels est largement dominante** (79,0%) pour les déplacements domicile-travail, avec notamment une bonne accessibilité routière et autoroutière de la commune pour les déplacements de 15 à 30 minutes.

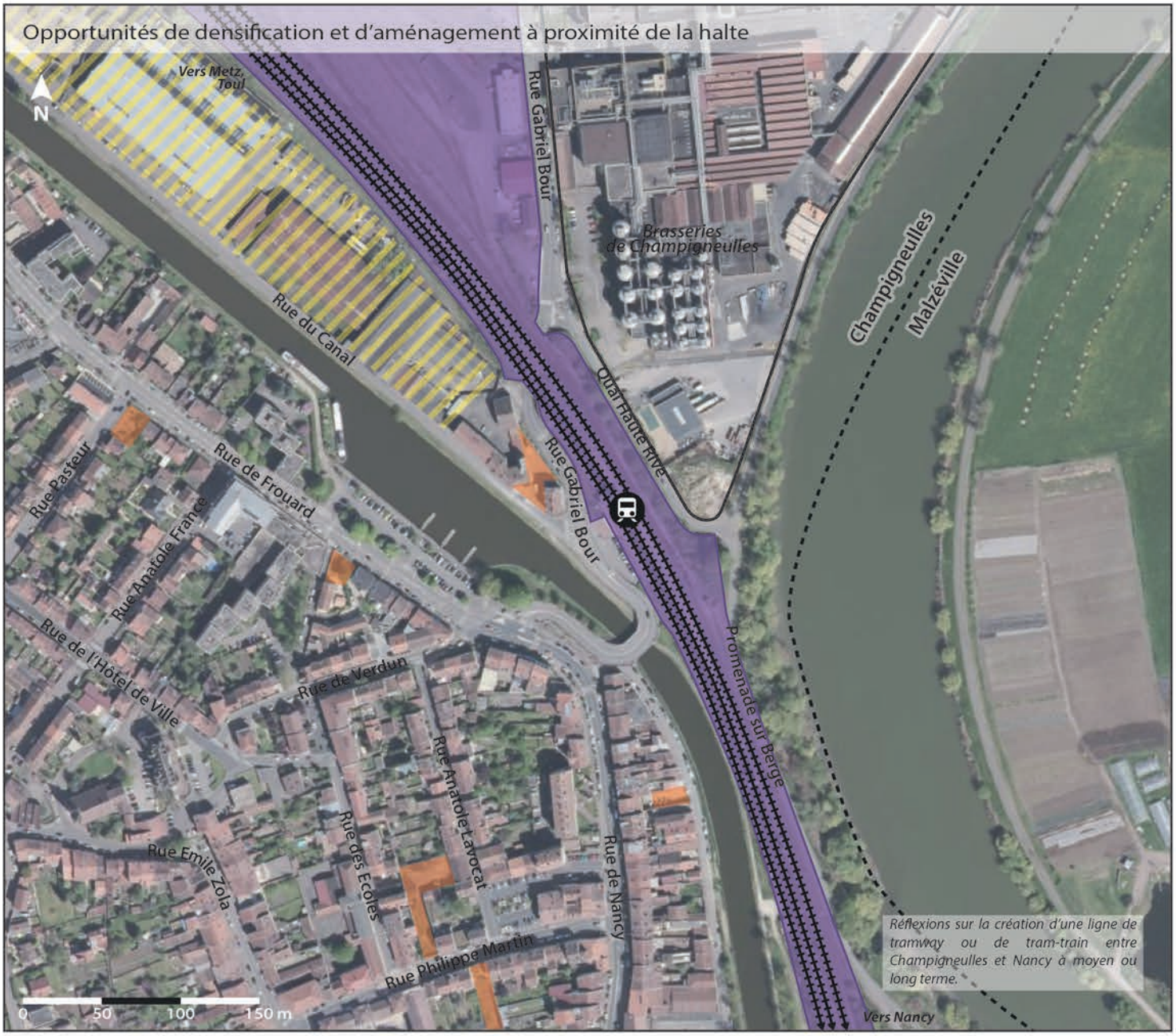
> **Les transports en commun sont toutefois également utilisés de manière conséquente** (10,5%), dans des proportions proches de celles de Pompey (10,8%) et Frouard (11,5%), malgré une offre ferroviaire bien moins importante à Champigneulles. Ceci s'explique par une très bonne desserte par plusieurs autres réseaux (TED, Sub, Sit).

> La part de la marche à pied est assez modérée (5,2%), tout comme celle des deux-roues (2,1%).

Un projet de transport à long terme

> Des réflexions existent au sujet de la possibilité de réaliser une ligne de tramway ou de tram-train entre Champigneulles et Nancy à moyen ou long terme. Toutefois, aucun tracé précis ou modalités de réalisation n'ont été déterminés.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Champigneulles, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis de petite taille, potentiellement densifiables.
- Zone d'activités peu dense, présentant plusieurs terrains peu ou non-occupés. Zone potentiellement mutable à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires. Très large faisceau au nord, en partie dédié à la plateforme multimodale (fret).

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Champigneulles.
- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Très peu d'opportunités foncières à court terme autour de la halte

> La halte de Champigneulles se trouve sur un site très contraint présentant **très peu d'opportunités foncières**. Bordé par le centre-ville densément construit et le canal à l'ouest, par la Meurthe à l'est et par les Brasseries au nord, ce site ne permet pas de réelle densification ou d'aménagement relatif à la halte dans le secteur.

> Toutefois, la zone d'activités de la rue du canal, à l'ouest de la halte, présente plusieurs terrains d'ores-et-déjà partiellement inoccupés ou faiblement bâtis et pourrait potentiellement offrir à moyen ou long terme une possibilité de mutation.

> Le centre-ville est déjà densément bâti entre l'hôtel de ville et la halte, les quelques parcelles libres étant de taille très modeste et ne permettant pas une densification conséquente du quartier.

Dynamiques actuelles du secteur

Une légère croissance démographique, mais un quartier de halte difficilement densifiable

> Entre 2009 et 2014, **un léger accroissement de la population:**

+0,3%/an pour Champigneulles.

> **Une croissance démographique modeste, mais un taux de vacance des logements modéré** en 2014:

6,6% pour Champigneulles.

> La production de logements neufs à Champigneulles au cours des dernières années a été opérée selon deux principaux axes, à savoir la production de maisons individuelles et de quelques collectifs à l'ouest de la commune au sein de zones résidentielles et une densification le long de la D657 (rues de Nancy et de Frouard) par la construction d'immeubles de logements.

> Les opportunités de densification au centre-ville et à proximité de la halte sont par conséquent très ponctuelles, au fil de la construction de programmes neufs sur quelques parcelles libres ou faiblement bâties.

> Le projet d'extension de la zone commerciale du Grand Air et de création de la zone résidentielle des Vergers au nord-ouest de Champigneulles devrait permettre un important apport de population et d'activités à l'échelle de la commune, mais cette zone est relativement éloignée du quartier de la halte.

Halte de Foug

Foug

Population 2014 :
2 734 hab.

Voyageurs annuels

9 981 v. *(2015)*

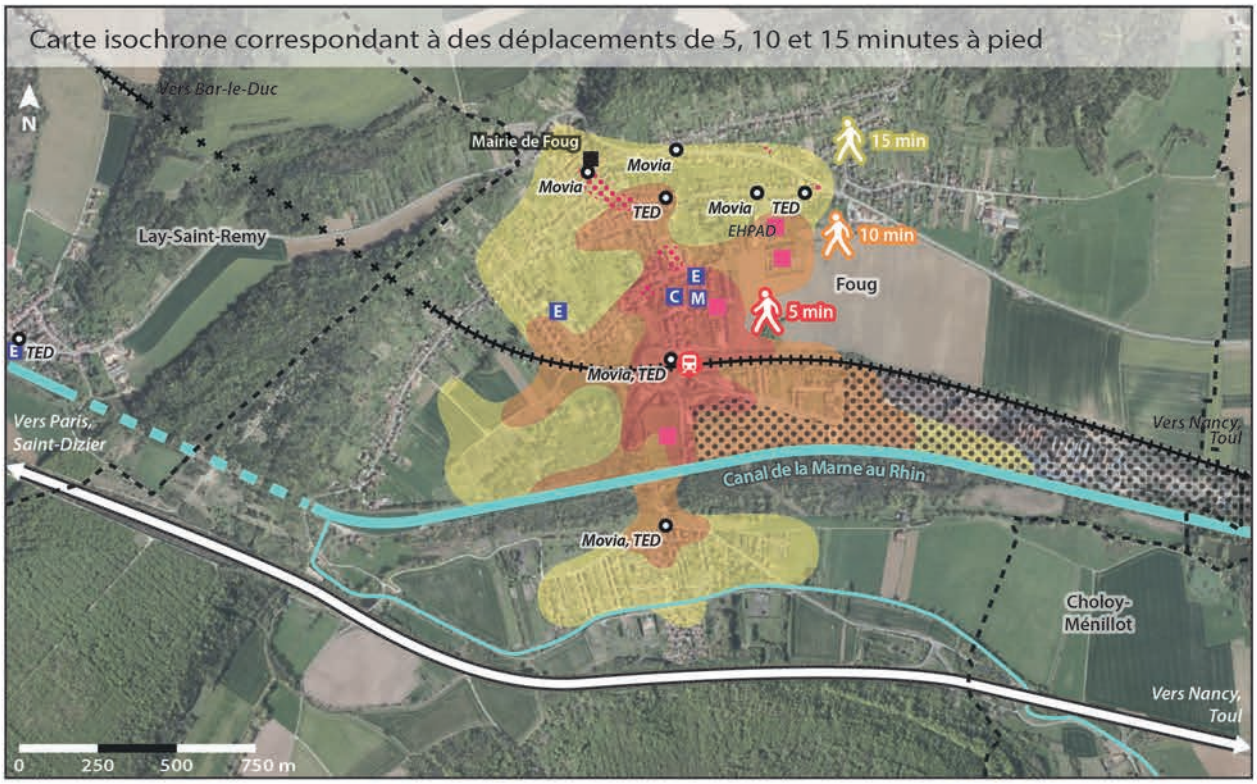
TER Ligne 29 Nancy <> Toul <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Bar-le-Duc: **3**
> Direction Nancy: **3**

(en semaine scolaire, du 22/12/17 au 14/07/18)

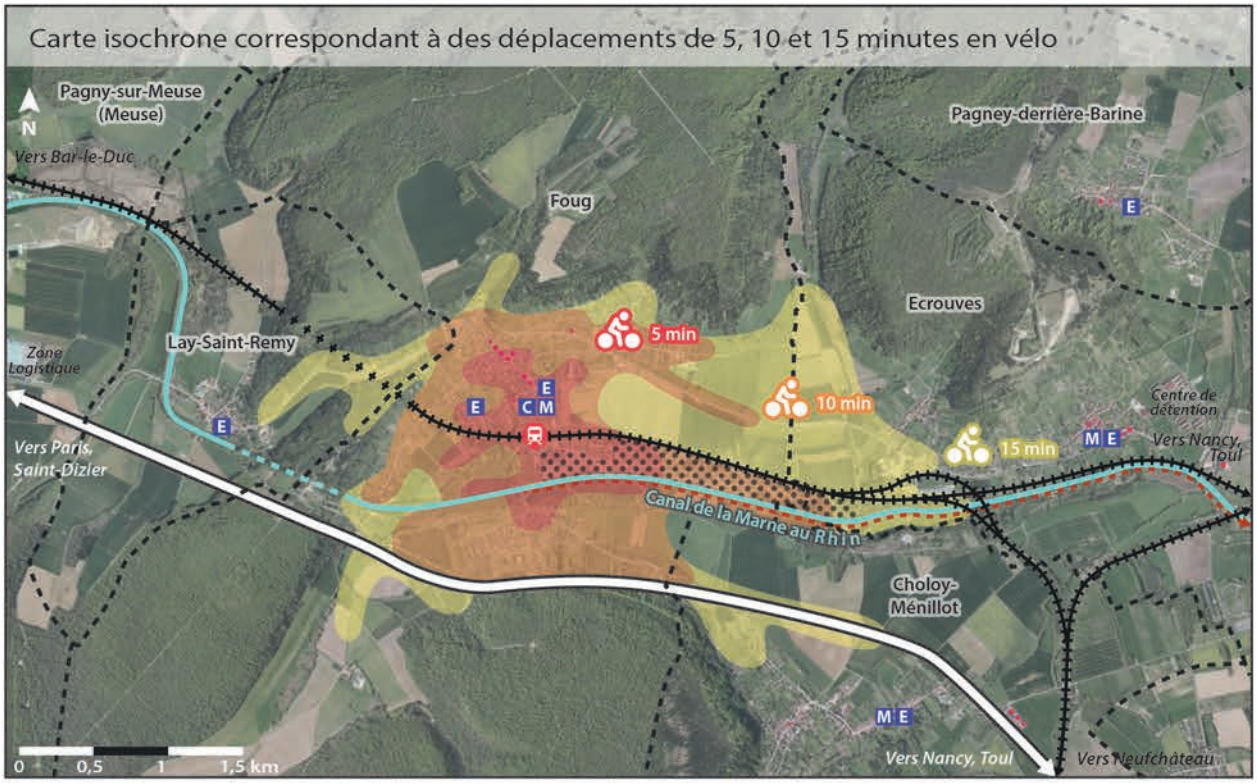
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 1500 à 2000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 2800
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Foug.
- Voies ferrées.
- *Movia, TED* — Arrêt desservi par la ligne régulière R440, la ligne à la demande D441 du réseau TED ou la ligne 2 du réseau Movia.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Nationale N4 en 2x2 voies, générant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voie cyclable.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Site industriel (fonderie Saint-Gobain - PAM).
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- C Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte excentrée

> **Une halte excentrée, mais tout de même accessible** à l'échelle de la commune**.** La quasi-totalité des activités et arrêts de transport en commun sont accessibles en 15 minutes de marche depuis la halte.

> Le Canal de la Marne au Rhin et les voies ferrées: un important effet de coupure (franchissement par pont ou tunnel), combiné au relief assez marqué.

> Il existe **très peu d'aménagements dédiés aux modes actifs**: les déplacements se font sur les trottoirs (sans aménagement cyclable) en ville, ou le long de la chaussée (sans trottoir) entre les communes. Voie cyclable entre l'impasse de la Boisette et la rue Jeanne d'Arc.

> **Toute la commune de Foug et les entrées de Lay-Saint-Remy et d'Ecrouves accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Une voie cyclable le long du Canal de la Marne au Rhin permet de faciliter les déplacements en modes actifs vers l'est (Toul).

Un état moyen et un très faible niveau d'équipement

> La halte:

-Un état général peu qualitatif (ancien bâtiment voyageurs inocuppé et muré) et un très faible niveau d'équipement. Le quai sud (direction Bar-le-Duc) n'est accessible que par le tunnel, avec un détour à réaliser au sud à la sortie de celui-ci.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Il n'existe pas d'abri pour vélos.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: état moyen, revêtement abîmé.

-Voirie dans un état moyen aux abords de la halte, mais état neuf dans une partie du centre de Foug.

-Les trottoirs sont peu larges dans la rue du Général de Gaulle, reliant le centre-ville à la halte. Un tunnel pour piétons permet de franchir les voies ferrées vers le sud (sans emprunter le pont routier, qui ne possède pas de trottoirs).

Transport en commun et halte

La halte directement desservie par les transports en commun

Desserte:

TED R440
6 arrêts de 12h30 à 18h50 en direction de Pagny-sur-Meuse.
4 arrêts de 7h13 à 17h55 en direction de Toul.

Movia Ligne 2
2 départs à 10h43 et 14h49 en direction de Dommartin.
2 arrivées à 10h43 et 14h49 en provenance de Dommartin.

TED D441 (Ligne à la demande)
Desserte de la halte.

> L'arrêt «Gare SNCF» se trouve juste devant l'entrée de la halte.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 1500 et 2800 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Entre 1500 et 2000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 2800 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Bien qu'étant excentrée par rapport au centre de la commune, la gare reste relativement accessible en 15 minutes à pied ou en vélo, à l'exception du secteur ouest (rue de Savonnières notamment), atteignable uniquement en vélo en un quart d'heure.

Une halte excentrée mais accessible

> Presque tous les **commerces, services, équipements et établissements scolaires de Foug se trouvent à moins de 15 voire 10 minutes de marche de la halte**.

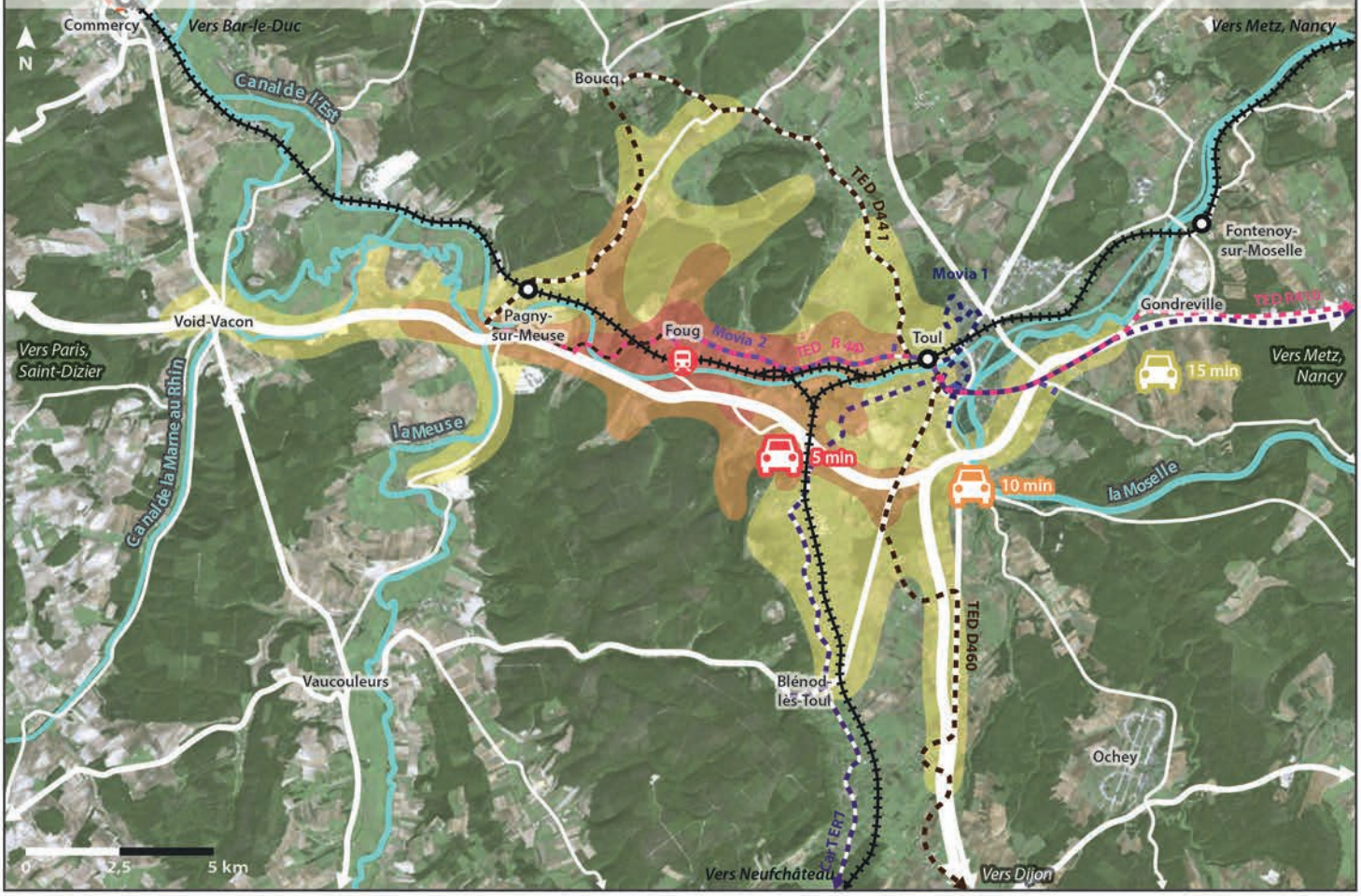
> Toute la commune de Foug est accessible en 15 minutes en vélo depuis la halte.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en automobile



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Offre de stationnement automobile à proximité de la halte

Sources: Géoportail, 2018

Environ 22 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Foug.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED R410 et R440.
- Lignes à la demande du réseau TED D441 et D460.
- Lignes 1 et 2 du réseau Movia.
- Ligne 14 du Réseau des transports de la Meuse.
- Ligne de car TER Grand Est 7.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parking de la halte, d'une trentaine de places non-matérialisées et ne possédant aucune place PMR. Une partie de l'espace est réservée à l'arrêt de bus et au retournement des véhicules.
- Terrains inoccupés, accueillant du stationnement informel.
- Stationnement possible le long de la chaussée, avec ou sans place matérialisée.

Correspondances et intermodalité

La halte desservie par deux réseaux

TED R440 (ligne régulière) et D441 (ligne à la demande)
Arrêt situé devant la halte.

Movia Ligne 2
Arrêt situé devant la halte.

> Plusieurs arrêts desservis par les cars TED et les bus Movia situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

> Les correspondances possibles prennent en compte une marge de sécurité (10 minutes) entre l'arrivée/départ du bus et le départ/arrivée du train. Le délai entre l'arrivée à la halte de Foug (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 10 et 20 minutes.

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED, départ en train TER:
2 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TED: 12h30 ; Dernier départ TER: 14h05

> Arrivée en train TER, départ en car TED:
2 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TER: 6h53 ; Dernier départ TED: 17h55

> Réseau Movia: aucune correspondance possible dans un délai de 10 à 20 minutes.

>Arrivée/Départ Ligne 2 à 10h43:
TER précédent le plus proche: 6h53 dir. Nancy
TER suivant le plus proche: 12h52 dir. Nancy

>Arrivée/Départ Ligne 2 à 14h49:
TER précédent le plus proche: 14h05 dir. Bar-le-Duc
TER suivant le plus proche: 17h40 dir. Bar-le-Duc

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 22/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Des circulations fortement contraintes

> Les déplacements sont fortement contraints par le relief, se concentrant dans un couloir est-ouest le long du Canal de la Marne au Rhin et de la N4.

> Deux axes routiers structurants: la nationale N4 en 2x2 voies, vers Nancy à l'est et Saint-Dizier à l'ouest, et l'autoroute A31, vers Metz au nord-est et Dijon au sud.

> L'offre de stationnement aux abords de la halte est assez limitée, avec un parking principal d'une trentaine de places et quelques petites zones de stationnement aux alentours. Ce parking est de surcroît ouvert à tous les usagers (résidents, commerçants, parents d'élèves...). La faible fréquentation de la halte ne semble néanmoins pas provoquer de situation de saturation.

Environ 22 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

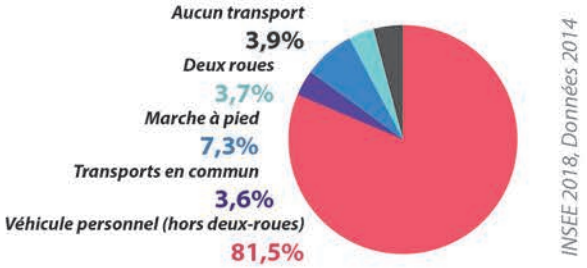
Les plus grosses communes sont Toul (15 966 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes), Ecrouves (4434 hab.) et Foug (2734 hab.).

Modes de transport des actifs et projets

Un très faible recours aux transports en commun, mais une part élevée de la marche à pied

Foug

> Actifs ayant un emploi: 989 (60% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 882.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 742 (75%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part de la voiture dans les déplacements domicile-travail est très élevée,** à 81,5%. Pagny-sur-Meuse et Toul sont notamment accessibles en 10 minutes en voiture.

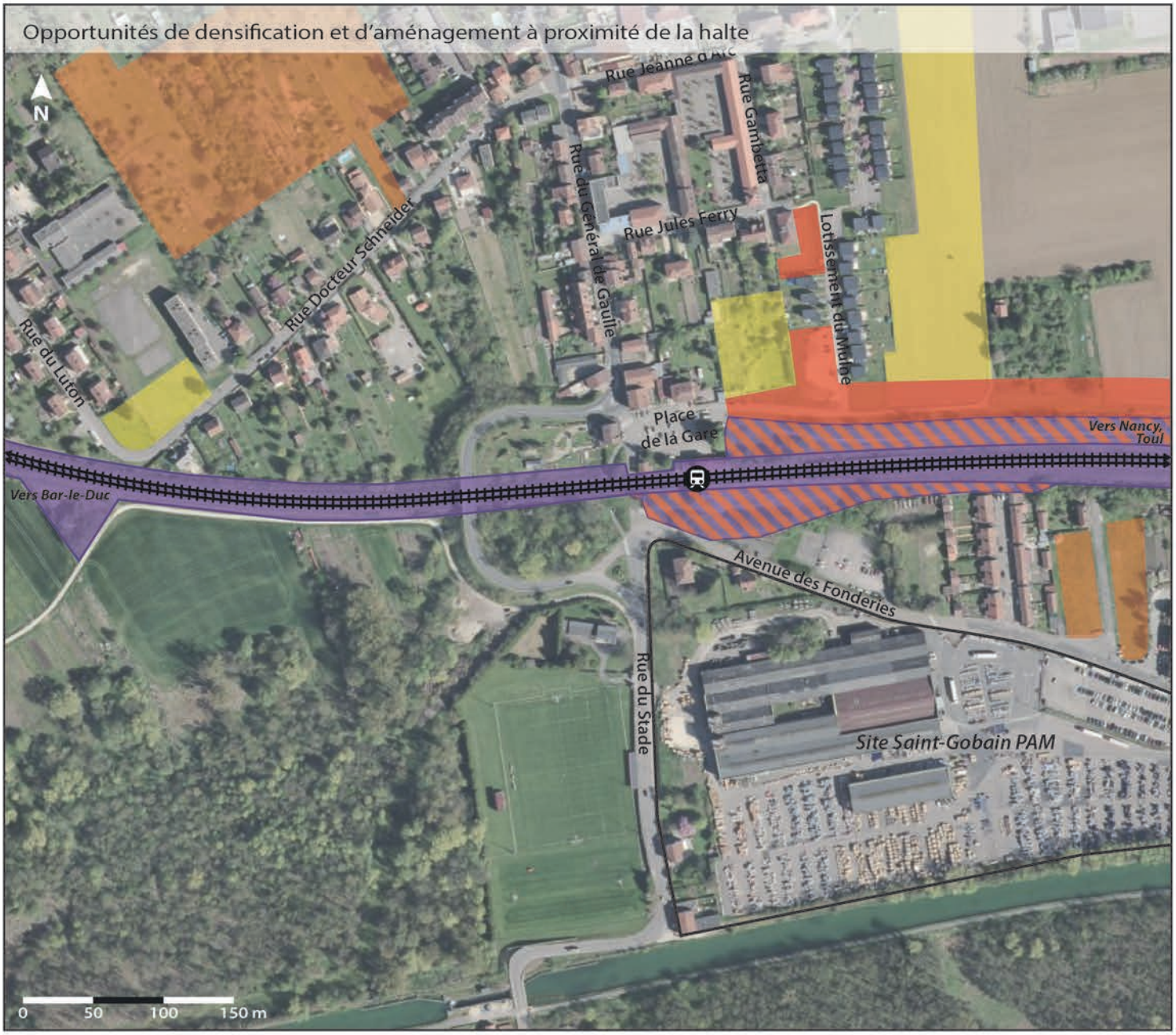
> Dans le même temps, les transports en commun sont très peu utilisés (3,6%), malgré une desserte TER (avec toutefois un très faible nombre d'arrêts journaliers) et TED, permettant de rejoindre Toul avec un mode ou l'autre. Ces chiffres sont antérieurs à l'extension de la ligne 2 du réseau Movia.

> La part de la marche à pied (7,3%) est relativement élevée, malgré l'éloignement des autres communes limitrophes. Ces déplacements sont ainsi probablement essentiellement réalisés au sein de la commune.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Foug, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains aisément mutables appartenant à la commune, hors voirie aménagée.
- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF désaffectés, potentiellement mutables.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Foug.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Un secteur riche en opportunités foncières

> **L'emprise SNCF présente plusieurs terrains désaffectés**, en bordure du faisceau ferroviaire et à proximité de la halte. Bien que la proximité des voies ferrées et la faible largeur des terrains ne permettent pas une densification de cette zone, des aménagements (cheminements, stationnement...) sont physiquement possibles. L'accès à la halte par le sud pourrait ainsi être amélioré.

> Il existe **un grand nombre de terrains densifiables** dans le quartier de la halte. A l'ouest, un très vaste coeur d'îlot situé entre la rue du Docteur Schneider et la rue Raymond Poincaré, actuellement non-bâti, représente ainsi une grande opportunité froncière. Sa densification et son aménagement pourraient de surcroît permettre la réalisation de nouvelles liasons entre le centre-ville au nord et le secteur de la halte. A l'est de celle-ci , de nombreux terrains non-bâtis pourraient également faire l'objet d'une densification, voire d'une extension à l'est du lotissement du Mulne. Cette zone, actuellement agricole, offrirait l'avantage de connecter le secteur de la halte à l'impasse de la Boisette, où se trouvent l'EHPAD ainsi que des équipements culturels et sportifs.

> **La commune est propriétaire d'un certain nombre de parcelles** à l'est de la halte, pouvant permettre la réalisation de nouvelles voiries voire de nouvelles constructions ou aménagements en continuité du lotissement du Mulne.

> Entre les voies ferrées et le Canal de la Marne au Rhin, une grande partie du foncier (même non-bâti) appartient à la société Saint-Gobain PAM: bien que présentant plusieurs opportunités, ce foncier est moins aisément densifiable.

Dynamiques actuelles du secteur

Pas de réel dynamisme démographique, mais le secteur de la halte riche en opportunités de densification

> Entre 2009 et 2014, **un manque de dynamisme démographique pour la commune, sans pour autant de décrochage:**

-0,4%/an pour Foug.

> **Un faible dynamisme démographique, mais un taux modéré de logements vacants** en 2014:

7,0% pour Foug.

> Ces dernières années, les constructions neuves ont été principalement des maisons individuelles, réalisées le long des principaux axes routiers, et en particulier en comblement de dents creuses dans la rue des Savonnières. Cette dynamique immobilière ne se situe donc pas dans le centre de la commune, où le bâti est globalement plus dense. En ce sens, le grand coeur d'îlot encore non-bâti au nord-ouest de la halte présente une importante opportunité de densification du secteur.

> Après la construction de maisons mitoyennes dans le lotissement du Mulne au début et au milieu des années 2000, permettant de densifier le quartier de la halte, la densification du secteur s'est poursuivie avec la construction du nouvel EHPAD en 2013 dans l'impasse de la Boisette.

> Avec plusieurs zones non-construites, le quartier de la halte et ses environs présentent encore de grandes opportunités de densification, en continuité du lotissement ou de l'EHPAD à l'est, ou dans le prolongement du centre-ville au nord-ouest de la halte.

Gare de Toul

Toul

Population 2014 :
15 966 hab.

Voyageurs annuels

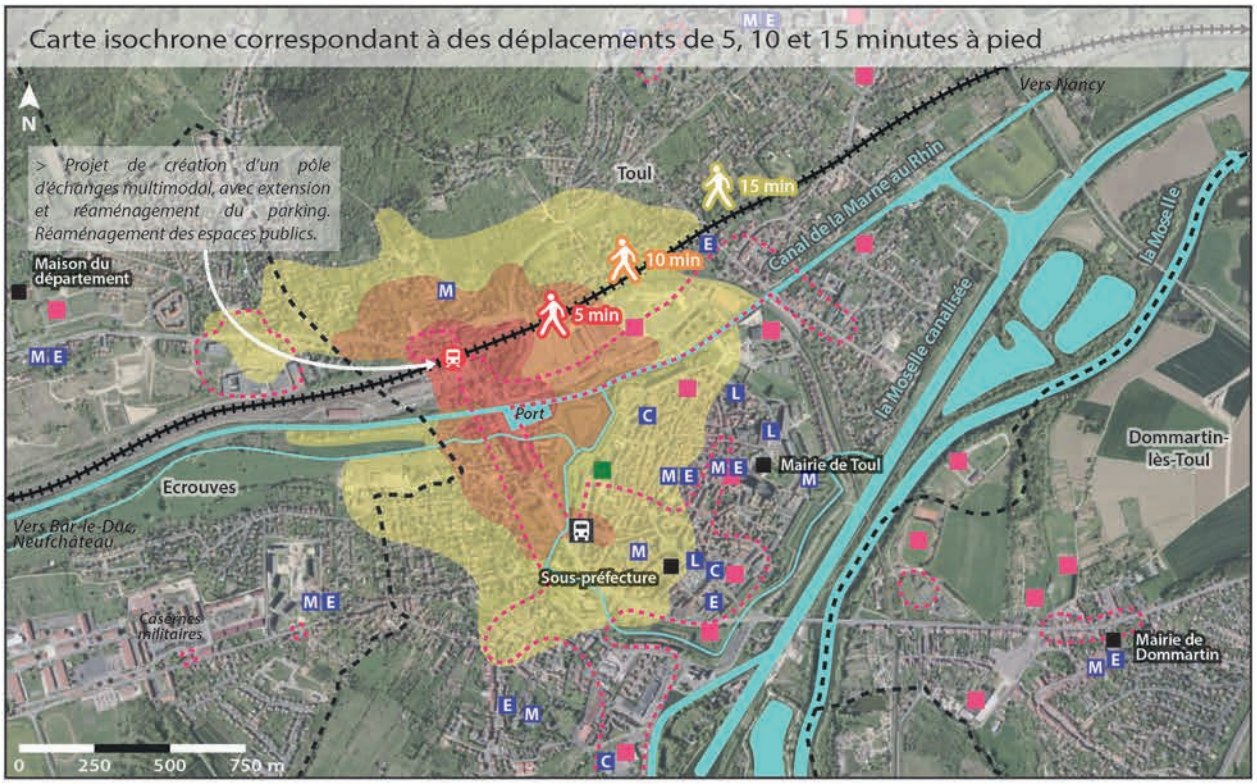
217 780 v. *(2015)*

TER Ligne 7 Nancy <> Toul <> Neufchâteau
TER Ligne 29 Nancy <> Toul <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Bar-le-Duc: **20**
> Direction Nancy: **22**
> Direction Neufchâteau: **5**
(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

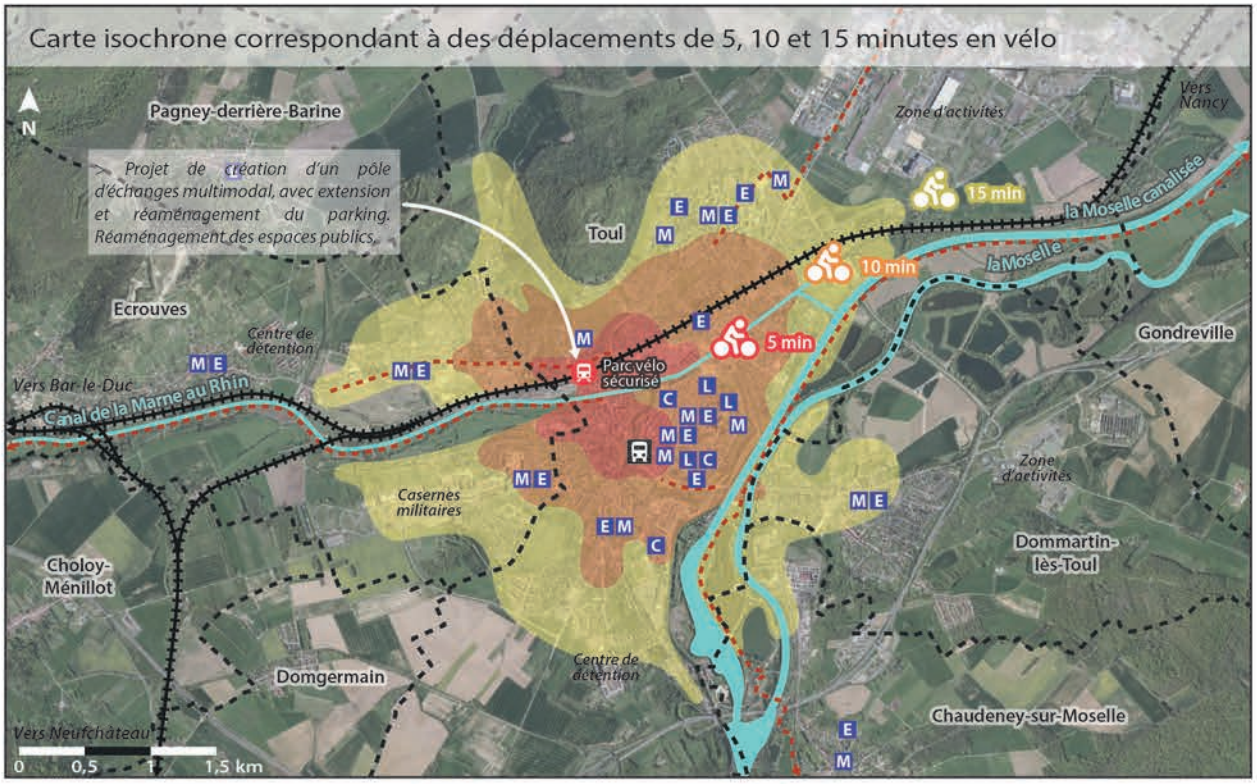
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 3000 à 3500 habitants
à moins de 15 minutes à pied de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 17 000 à 18 000 habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Gare de Toul.
- Voies ferrées.
- Gare routière de Toul, desservie par les lignes TED (régulières et TAD) et Movia (régulières et TAD).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voies cyclables le long de la Moselle canalisée et du canal; bandes et pistes cyclables dans Toul et Ecrouves.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle. L Lycée.
- E Ecole élémentaire.
- C Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé (hôpital).

Accessibilité en modes actifs

Une gare en continuité du centre-ville de Toul

> **La gare de Toul est légèrement excentrée** au nord-ouest du centre ancien, **mais en continuité** du centre-ville. Un grand nombre de commerces et d'établissements scolaires ainsi que la gare routière sont accessibles en 15 minutes de marche.

> L'accès à Toul en vélo est facilité par **plusieurs axes cyclables aménagés** (le long de la Moselle, du canal, de la D611...). En revanche, l**a circulation au sein de la ville est plus complexe**, le maillage étant incomplet et certaines bandes cyclables étroites.

> Le relief au nord-ouest et la Moselle au sud-est limitent fortement les déplacements vers le nord et l'est en modes actifs.

> **La très grande majorité des quartiers résidentiels de Toul ainsi que les entrées d'Ecrouves et de Dommartin-lès-Toul sont accessibles en 15 minutes** en vélo.

Une gare très bien équipée et un projet de réaménagement

> La gare:

-Un bon état général et un très bon niveau d'équipement.

-Accessibilité PMR partielle. Projet de mise en accessibilité.

-La gare dispose d'un parking à vélo couvert et sécurisé.

> Espaces publics:

-Parkings de la gare: état correct, mais certains cheminements pour piétons sont discontinus.

-Voirie en état plutôt correct et gare jalonnée. Passage souterrain permettant de rejoindre les quais et de traverser la gare à pied.

-**Projet de réaménagement des abords de la gare et de création d'un pôle d'échanges multimodal.**

Transport en commun et gare

Une gare routière très bien desservie, mais assez éloignée de la gare

Desserte:

TED R410 (Gare routière, à 700 mètres de la gare)
27 arrêts de 7h20 à 20h48 en provenance de Nancy.
2 arrêts à 7h37 et 7h39 en provenance de Gondreville.
26 départs de 6h15 à 19h30 en direction de Nancy.

TED R440 (Gare routière)
4 arrêts de 7h31 à 18h10 en provenance de Pagny
1 arrêt à 7h32 en provenance de Foug.
5 départs de 12h10 à 18h30 en direction de Pagny.
1 départ à 16h10 en direction de Foug.

TED D441 et D460 (Gare routière)
Lignes à la demande.

Movia Lignes N1 et N2 (Gare routière)
Lignes à la demande.

TER Ligne 7 routière (Gare SNCF)
En complément de la ligne 7 en train, avec départs/arrivées supplémentaires les lundi et vendredi vers Nancy ou Neufchâteau.

Movia Ligne 1 (arrêt Gare SNCF, à 100m de la gare**)**
27 arrêts de 6h43 à 19h28 en direction de Valcourt.
26 arrêts de 7h13 à 19h53 en direction de PierreGaud.

Movia Ligne 2 (arrêt Gare SNCF, à 100m de la gare**)**
12 arrêts de 6h37 à 17h29 en direction de Mas Jeanne d'Arc.
(dont 2 arrivées depuis Foug, à 11h02 et 15h07)
11 arrêts de 7h52 à 18h45 en direction de Grandménil.
(dont 2 en direction de Foug, à 10h20 et 14h26)

Movia Lignes N3, N4, N5 (arrêt Gare SNCF, à 100m de la gare**)**
Lignes à la demande.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 3000 et 18 000 habitants à 15 minutes de la gare en modes actifs

De 3000 à 3500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la gare.

De 17 000 à 18 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la gare.

> Les discontinuités dans les aménagements cyclables peuvent limiter les déplacements en modes actifs à partir ou à destination de la gare, notamment entre la Moselle et cette dernière.

Une gare au centre de l'agglomération touloise

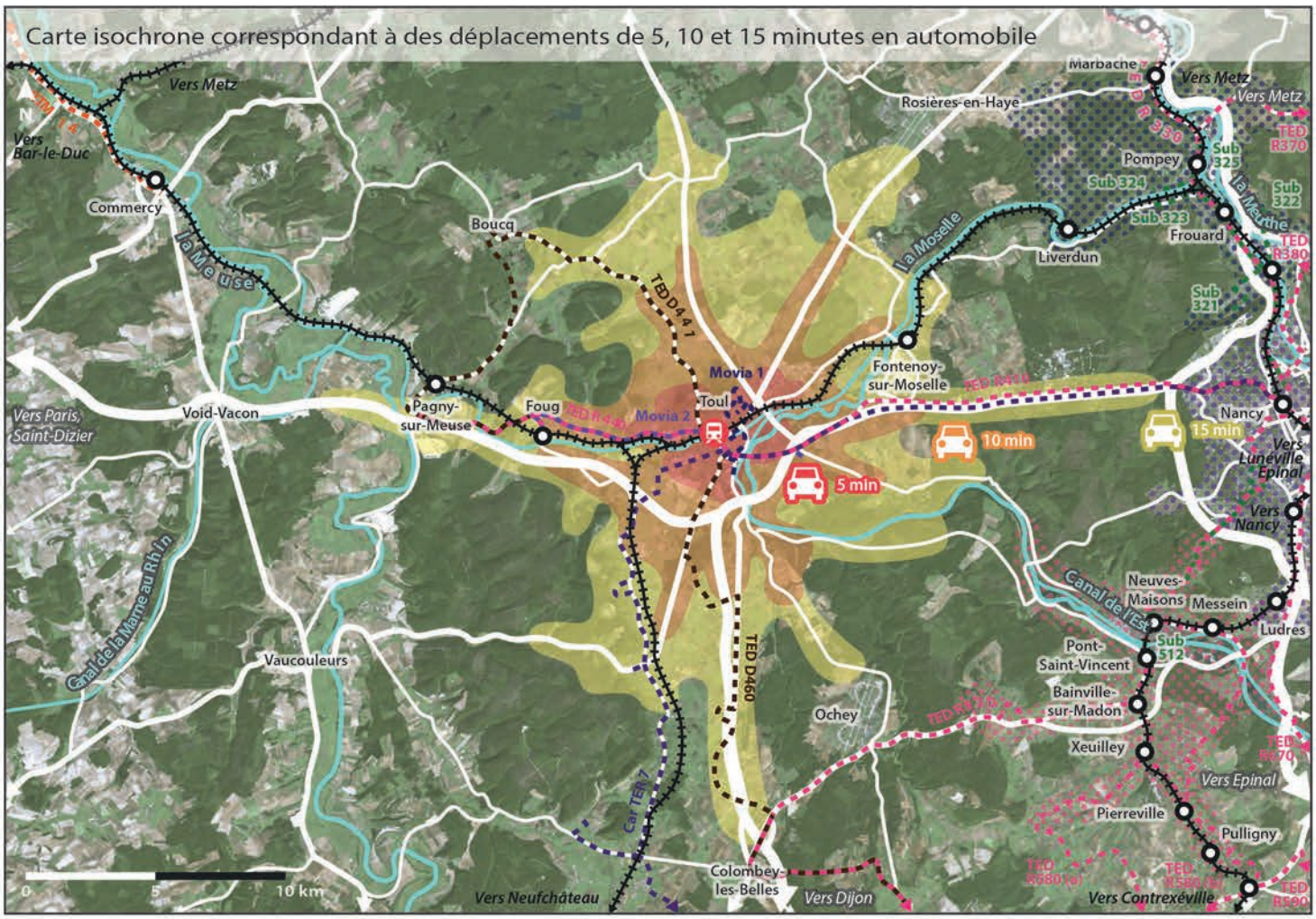
> **De nombreux commerces, services et établissements scolaires se trouvent à moins de 15 minutes à pied de la gare, mais pas l'ensemble du centre-ville.**

> Presque toute la ville de Toul est accessible en 15 minutes en vélo, ainsi que des écoles des communes limitrophes. En revanche, les zones d'activités ne sont pas accessibles en un quart d'heure.

Projet de réaménagement du quartier de gare

> Les espaces publics du quartier de la gare font l'objet d'un projet de réaménagement, visant notamment à créer un pôle d'échanges multimodal et à améliorer son accessibilité.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 42 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Transports en commun

- Gare de Toul.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED D441 et D460.
- Ligne 14 du Réseau des transports de la Meuse.
- Ligne de car TER Grand Est 7.
- Lignes régulières du réseau Le Sub Nord et Ouest.
- Lignes 1 et 2 du réseau Movia.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Périmètre des lignes régulières du réseau Le Sit (4 lignes régulières, 3 semi-régulières).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings de la gare, proposant environ 140 places ainsi qu'une zone de dépose-minute et d'arrêts de taxis devant l'entrée sud de la gare.
- Parking «zone bleue», limité à 30 minutes de stationnement.
- Stationnement possible le long de la chaussée, avec ou sans places matérialisées. Au sud du canal, zone bleue, durée de stationnement limitée.

Correspondances et intermodalité

Une gare routière éloignée de la gare

TED R440 et R410
Arrêt à la gare routière, à environ 700m de la gare (10 minutes de marche).

Movia Lignes 1 et 2
Arrêt situé à environ 100m de la gare (<5 minutes de marche).

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt le plus proche à la gare (10 minutes pour TED, 5 minutes pour Movia) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Toul (gare ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou gare) doit donc être compris entre 20 et 30 minutes (TED) ou 15 et 25 minutes (Movia).

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED, départ en train TER: **14 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TED: 7h32 ; Dernier départ TER: 19h59
> Correspondances incertaines (délai TED/TER entre 15 et 20 min): **4/jour**

> Arrivée en bus Movia, départ en train TER: **48 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée Movia: 6h37; Dernier départ TER: 19h01
> Correspondances incertaines (délai Movia/TER entre 10 et 15 min): **15/jour**

> Arrivée en train TER, départ en car TED: **9 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TER: 7h10 ; Dernier départ TED: 19h30
> Correspondances incertaines (délai TER/TED entre 15 et 20 min): **12/jour**

> Arrivée en train TER, départ en bus Movia: **44 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TER: 6h41; Dernier départ Movia: 19h28
> Correspondances incertaines (délai TER/Movia entre 10 et 15 min): **17/jour**

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Un réseau autoroutier favorisant les déplacements longs

> La gare de Toul est assez facilement accessible depuis le centre de l'agglomération. Elle est néanmoins relativement éloignée des échangeurs autoroutiers, ceux-ci se situant à environ 5 minutes. L'autoroute A31 permet de rejoindre rapidement l'agglomération nancéienne, mais celle-ci reste toutefois à plus d'un quart d'heure du quartier de la gare de Toul.

> 4 axes routiers structurants: l'A31 vers Nancy à l'est et vers Dijon au sud, la N4 vers Saint-Dizier et Paris à l'ouest, la D904 vers Verdun au nord et la D611 vers Dieulouard au nord-est.

> La gare de Toul dispose de 2 parkings de capacité assez moyenne, avec un total d'environ 140 places réparties au sud (95 places environ) et au nord (environ 40 places). L'offre de stationnement dans les rues à proximité est également assez limitée, se concentrant principalement dans l'avenue Victor Hugo au sud et dans la rue du Saint-Michel au nord.

Environ 42 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Les plus grosses communes sont Toul (15 966 hab.), Ecrouves (4434 hab.), Gondreville (2849 hab.) et Foug (2734 hab.).

La population située à moins de 15 minutes de la gare se concentre principalement dans l'agglomération touloise.

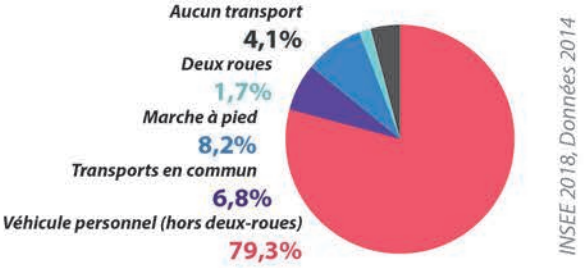
A l'est, seul l'échangeur A31/A33, à l'entrée de Laxou, est accessible en 15 minutes.

Modes de transport des actifs et projets

Les véhicules personnels largement dominants, mais des chiffres antérieurs au cadencement de la ligne TER

Toul

> Actifs ayant un emploi: 5923 (57% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 8919.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 3454 (58%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part des véhicules personnels dans les déplacements domicile-travail est élevée (79,3%)**, celle-ci pouvant peut-être s'expliquer par la présence de zones d'activités périphériques n'étant pas desservies par une ligne régulière de transport en commun et par l'autoroute A31 permettant de rejoindre l'ouest de l'agglomération nancéienne.

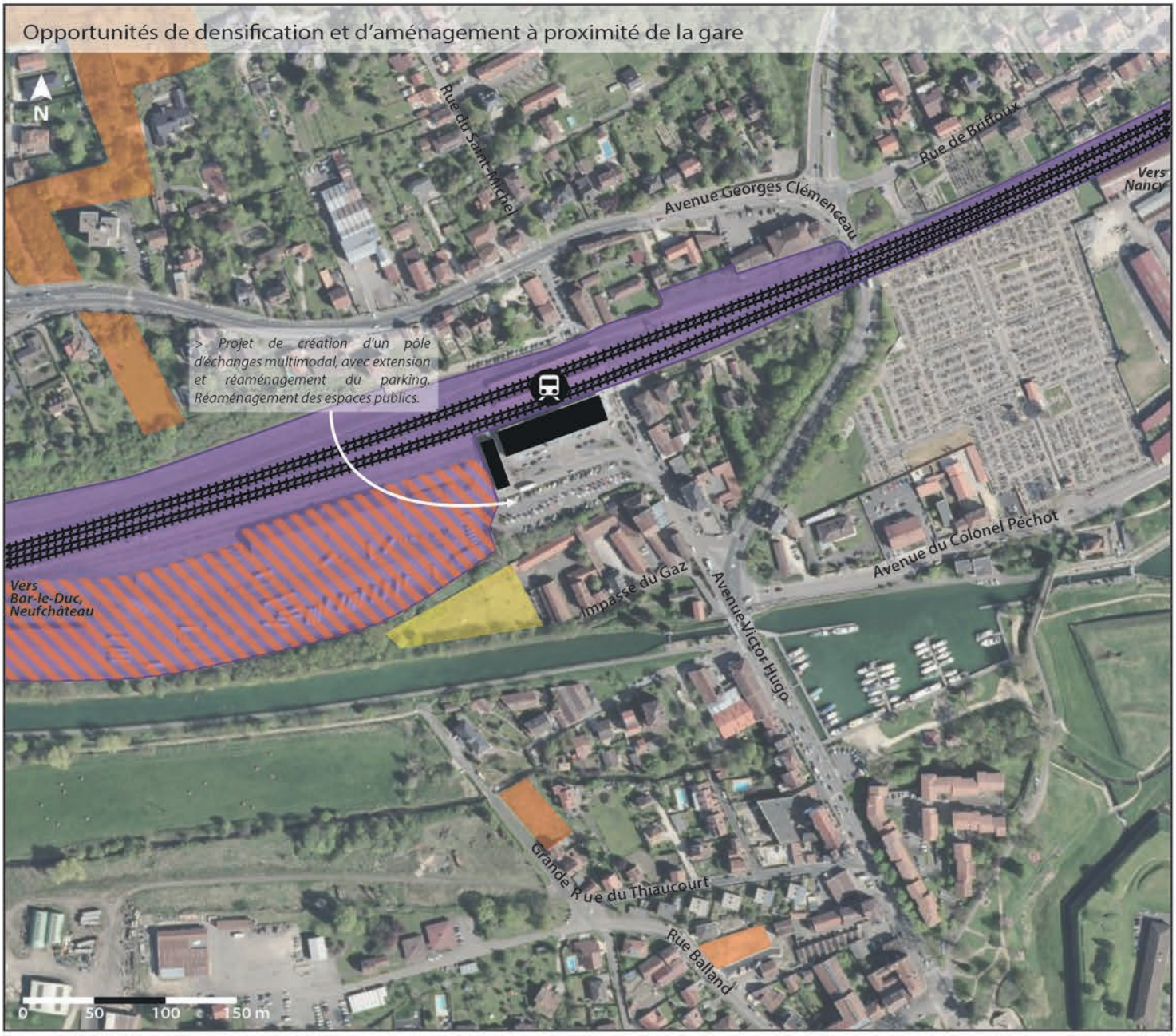
> La part des transports en commun est quant à elle assez faible (6,8%) au regard de l'offre sur le territoire. Ces chiffres sont toutefois antérieurs au cadencement et au renforcement de la ligne ferroviaire intervenus en 2016. L'utilisation du train a potentiellement pu croître depuis cette date.

> Toul concentrant un grand nombre d'emplois, le recours à la marche à pied (8,2%) et à «l'absence de transport» (4,1%) n'est en revanche pas négligeable.

Projet de réaménagement du quartier de gare

> Les espaces publics du quartier de la gare font l'objet d'un projet de réaménagement, visant notamment à créer un pôle d'échanges multimodal et à améliorer son accessibilité.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Toul, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme.
- Terrain faiblement bâti pouvant muter à moyen terme. Intérêt particulier lié à sa proximité avec le parking de la gare.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires. Voies de service au nord.
- Zone appartenant à la SNCF, accueillant des activités relatives à la gare et au stationnement de cars et de bus. Certains espaces à l'est pourraient potentiellement permettre d'accroître le nombre de places de stationnement du parking de la gare.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Gare de Toul.

Opportunités foncières à proximité de la gare

Quelques opportunités d'aménagement et de densification à proximité de la gare de Toul

> **Plusieurs opportunités existent à proximité de la gare de Toul, et notamment à l'ouest sur l'emprise SNCF**. Bien que ces terrains accueillent déjà certaines activités de la SNCF et permettent le stationnement de cars et de bus, **certains espaces faiblement occupés pourraient offrir une opportunité d'extension du parking de la gare**.

> Au sud de la gare, plusieurs terrains de moyenne taille, faiblement ou non-bâtis et inoccupés pourraient faire l'objet d'une densification ou d'un aménagement relatif à la gare en ce qui concerne le terrain triangulaire à l'extrémité de l'impasse du Gaz.

> Au nord-ouest, un ensemble de terrains non-bâtis le long de l'avenue Georges Clémenceau et du chemin de Bonnadon, actuellement compris entre plusieurs secteurs résidentiels, serait potentiellement densifiable. Ce secteur est d'ailleurs identifié au PLU de 2014 comme une zone à urbaniser à court (AUB) ou long terme (2AU).

> Plus à l'est, le nouveau quartier longeant l'avenue du Colonel Péchot, à proximité de la nouvelle Salle de l'Arsenal, présente quant à lui encore de nombreuses opportunités de densification ou d'installation d'activités.

Dynamiques actuelles du secteur

Une stagnation démographique, mais un quartier en plein développement peu éloigné de la gare

> Entre 2009 et 2014, **une stagnation démographique:**

+0,0%/an pour Toul.

> Un manque de dynamisme démographique et un **taux moyennement élevé de logements vacants** en 2014:

10,4% pour Toul.

> Le quartier de la gare de Toul est assez restreint, les opportunités de densification entre les voies ferrées et le canal étant très faibles dans ce secteur. Aucune construction neuve n'a d'ailleurs émergé à proximité de la gare au cours des dernières années. En revanche, à environ 700 mètres à l'est, le nouveau quartier au sein duquel s'inscrit la Salle de l'Arsenal accueille depuis plusieurs années de nouvelles activités le long de l'avenue du Colonel Péchot. Plusieurs terrains libres ont par ailleurs vocation à permettre la poursuite de ce développement.

> En ce sens, le renforcement de l'accessibilité de la gare depuis ce secteur pourrait potentiellement améliorer les connexions entre les deux quartiers.

Halte de Fontenoy

Fontenoy-sur-Moselle

Population 2014 :
370 hab.

Voyageurs annuels

3 278 v. *(2015)*

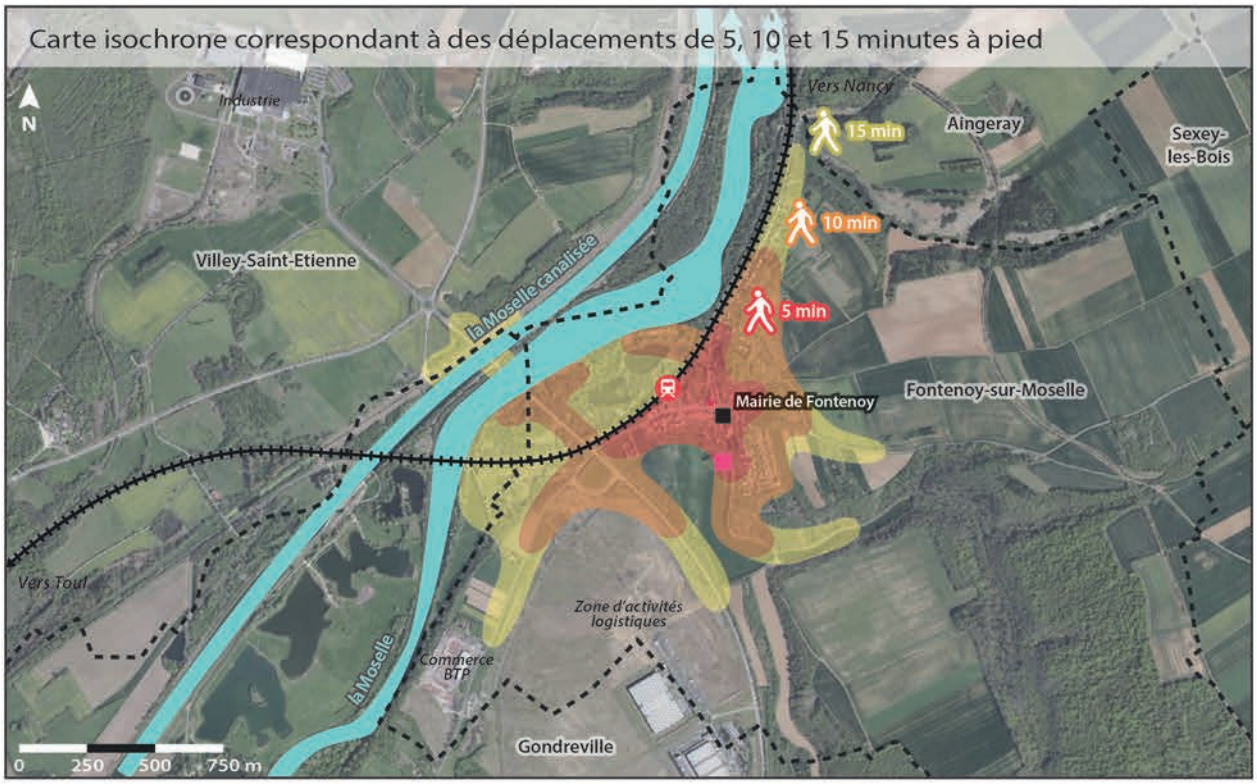
TER Ligne 7 Nancy <> Toul <> Neufchâteau
TER Ligne 29 Nancy <> Toul <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Bar-le-Duc: **3**
> Direction Nancy: **4**
> Direction Neufchâteau: **1**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

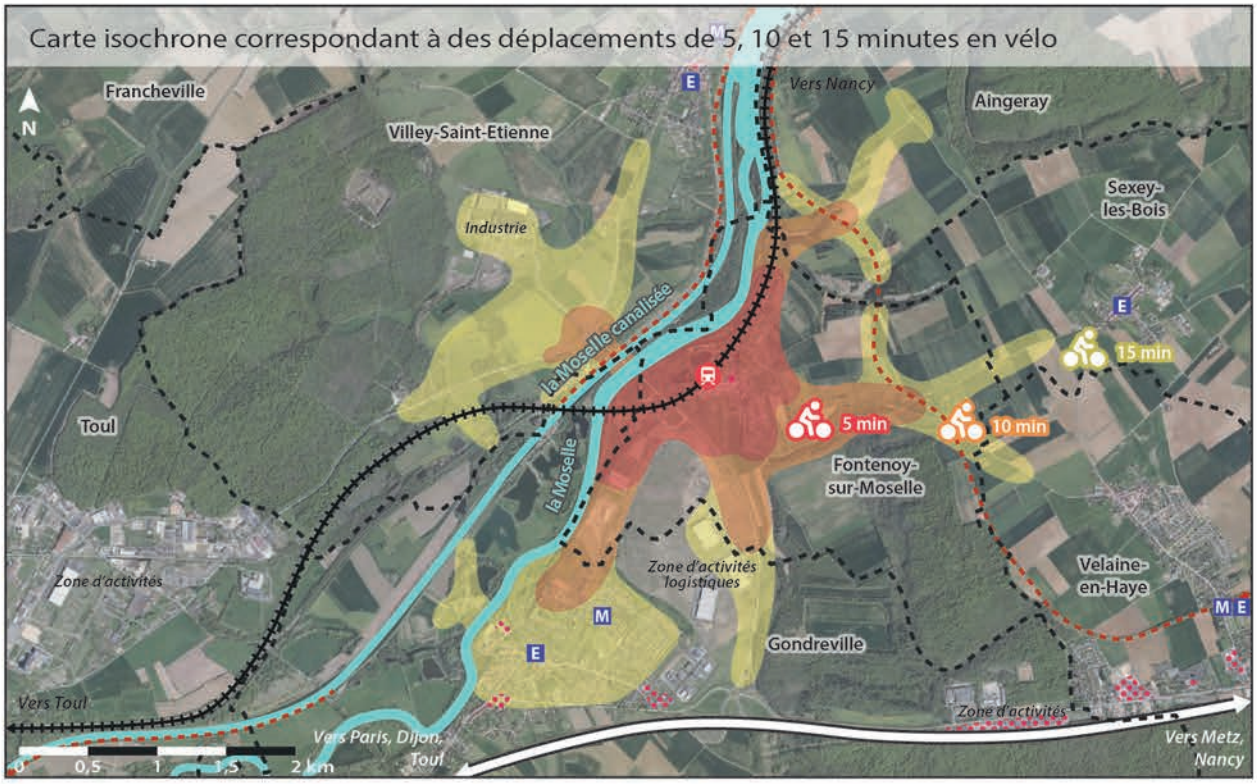
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 370
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 2800 à 3000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Fontenoy-sur-Moselle.
- Voies ferrées.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Autoroute A31 en 2x2 voies.
- Voies cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte au centre du village

> **La halte se trouve au centre de la commune**, le long de la rue de la République, à moins d'un quart d'heure de marche de toutes les habitations de Fontenoy.

> La Meurthe et les voies ferrées constituent une importante coupure pour les déplacements vers l'ouest et le nord.

> **Il n'existe pas de cheminements cyclables au sein de la commune, ni d'aménagement pour modes actifs** (trottoirs, voies cyclables...) sur les routes reliant Fontenoy aux autres communes. Au sein du village, les trottoirs sont toutefois assez larges et il existe plusieurs passages piétons.

> En revanche, deux voies cyclables contournent la commune: une le long de la Moselle canalisée (à l'ouest), l'autre passant par Aingeray et Velaine-en-Haye (à l'est).

> **Toute la commune de Fontenoy-sur-Moselle et une grande partie de Gondreville accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un état général moyen et un faible niveau d'équipement

> La halte:

-Un état général moyen: l'ancien bâtiment voyageurs est abandonné, le revêtement des quais est en gravier. Le franchissement des voies se fait à niveau.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Il n'existe pas d'abri pour vélos.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: très bon état, bien connecté à la rue de la Libération.

-La voirie aux alentours de la halte est également dans un bon état, avec notamment quelques plantations le long de la rue principale.

-Un passage piéton surélevé permet de réduire la vitesse automobile à proximité de la halte, sécurisant la traversée de la rue de la République.

Transport en commun et halte

Aucune ligne régulière ne dessert la commune

Desserte:

Aucune ligne régulière ne dessert Fontenoy.

> Un arrêt pour les cars scolaires se trouve néanmoins à l'entrée du parking de la halte.

Population, activités et projets

Entre 370 et 3000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 370 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 2800 à 3000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Seules les communes de Fontenoy-sur-Moselle et de Gondreville se trouvent à moins de 15 minutes en vélo de la halte. Les communes de Sexey-les-Bois, Villey-Saint-Etienne et Velaine-en-Haye sont accessibles en 20 minutes.

Peu de services à proximité

> Toute la commune de Fontenoy est accessible en 15 minutes de marche depuis la halte, mais l'offre de services et de commerces est très faible dans ce secteur.

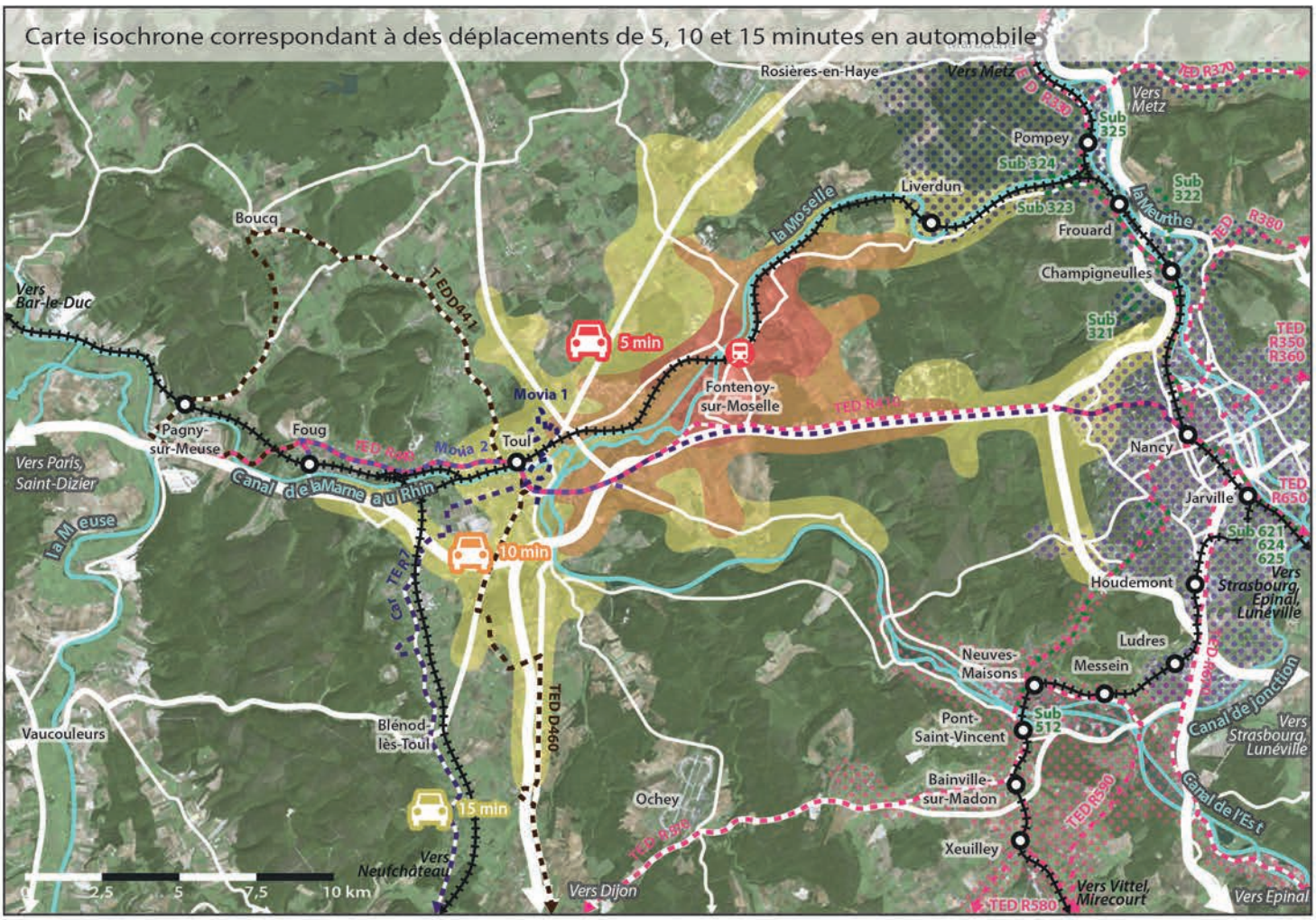
> Une partie des commerces, services et établissements scolaires de Gondreville ainsi que plusieurs zones d'emplois (zone logistique, industrie...) sont accessibles en 15 minutes en vélo depuis la halte.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en automobile



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Offre de stationnement automobile à proximité de la halte

Sources: Géoportail, 2018

Environ 32 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Fontenoy-sur-Moselle.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED D441 et D460.
- Ligne de car TER Grand Est 7.
- Lignes régulières du réseau Le Sub Nord, Ouest et Est.
- Lignes 1 et 2 du réseau Movia.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Périmètre des lignes régulières du réseau Le Sit (4 lignes régulières, 3 semi-régulières).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parking, possédant 5 places (dont un emplacement PMR) devant l'entrée de la halte et 13 autres places à l'est.
- Places matérialisées le long de la chaussée.

Correspondances et intermodalité

Aucune ligne routière régulière

> Aucune ligne régulière de transport en commun ne dessert Fontenoy-sur-Moselle.

Correspondances possibles

> Aucune correspondance possible.

> Aucune correspondance possible.

Accessibilité automobile et report modal

Un site contraint restreignant les déplacements

> Le relief et l'hydrographie constituent les principales barrières pour les déplacements depuis et vers Fontenoy-sur-Moselle. Ainsi, seules les entrées du bassin de Pompey et de l'agglomération nancéienne se trouvent à moins d'un quart d'heure de la halte. Celle-ci est davantage accessible depuis l'ouest, et notamment depuis les communes situées le long de la D191 et de la D611. Seule l'est de l'agglomération touloise est accessible en 15 minutes.

> Trois axes routiers structurants: l'A31 vers Nancy à l'est, la D191 vers Liverdun et la D611 vers Rosières-en-Haye.

> Le parking situé devant la halte constitue à la fois une offre de stationnement pour le centre de Fontenoy et pour la halte, le risque de saturation étant assez limité au regard de la fréquentation de la celle-ci.

Environ 32 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Toul (15 966 hab.), Liverdun (5997 hab.) et Gondreville (2849 hab.).

Toul et Liverdun possèdent chacune leur propre gare ou halte ferroviaire.

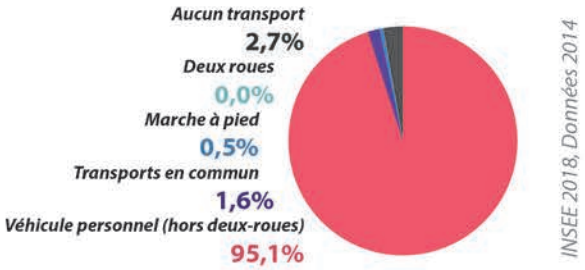
Seule l'entrée ouest de Laxou (sortie de l'autoroute) se trouve à moins d'un quart d'heure de la halte de Fontenoy.

Modes de transport des actifs et projets

Une utilisation presque exclusive des véhicules personnels

Fontenoy-sur-Moselle

> Actifs ayant un emploi: 184 (75% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 62.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 162 (88%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Les déplacements domicile-travail sont réalisés presque exclusivement en automobile** (95,1%), la part des transports en commun ne s'élevant qu'à 1,6%. Ceci peut s'expliquer par plusieurs raisons: de très nombreux actifs travaillent hors de la commune (88%) et cette dernière n'est desservie par aucune ligne routière régulière de transport en commun. La desserte ferroviaire est également très faible.

> Les quelques emplois situés sur la commune peuvent expliquer les parts de l'absence de transport (2,7%) et de la marche à pied (0,5%), celles-ci restant malgré tout très minoritaires.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Fontenoy-sur-Moselle, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF inoccupés, potentiellement mutables.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Fontenoy-sur-Moselle.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Quelques terrains libres à proximité de la halte

> **La halte est jouxtée par un grand terrain SNCF inoccupé**, en continuité du parking existant. Cette zone est par ailleurs en contact avec des terrains non-bâtis (jardins) connectés à la rue du Monument à l'est. Leur emprise permettrait potentiellement la réalisation d'un cheminement entre la rue du Monument et la halte, augmentant l'accessibilité de cette dernière depuis le nord et l'est de la commune.

> Quelques autres parcelles faiblement ou non-bâties en situation de dents creuses pourraient également permettre une densification du centre de Fontenoy.

Dynamiques actuelles du secteur

Une croissance démographique faible, mais quelques terrains densifiables à proximité de la halte

> Entre 2009 et 2014, **une quasi-stagnation démographique:**

+0,1%/an pour Fontenoy-sur-Moselle.

> **Une très légère croissance démographique accompagnée d'un taux peu élevé de logements vacants** en 2014:

6,4% pour Fontenoy-sur-Moselle.

> La commune de Fontenoy-sur-Moselle a connu une très forte croissance démographique au début des années 2000 avec la réalisation d'un lotissement au sud-est de la commune, portant sur la construction d'une trentaine de maisons individuelles. Cette zone est en continuité du coeur villageois ancien, et par conséquent peu éloignée de la halte.

> Les années suivantes, les constructions neuves ont principalement porté sur des maisons en comblement de dents creuses, dans la rue de la Libération mais aussi et surtout au nord de la rue du Monument, dans un secteur plus éloigné de la halte.

> Le quartier de la halte présente encore quelques opportunités avec plusieurs dents creuses dans un rayon de 300 mètres autour de cette dernière.

Halte de Liverdun

Liverdun

Population 2014 :
5 997 hab.

Voyageurs annuels

144 458 v. *(2015)*

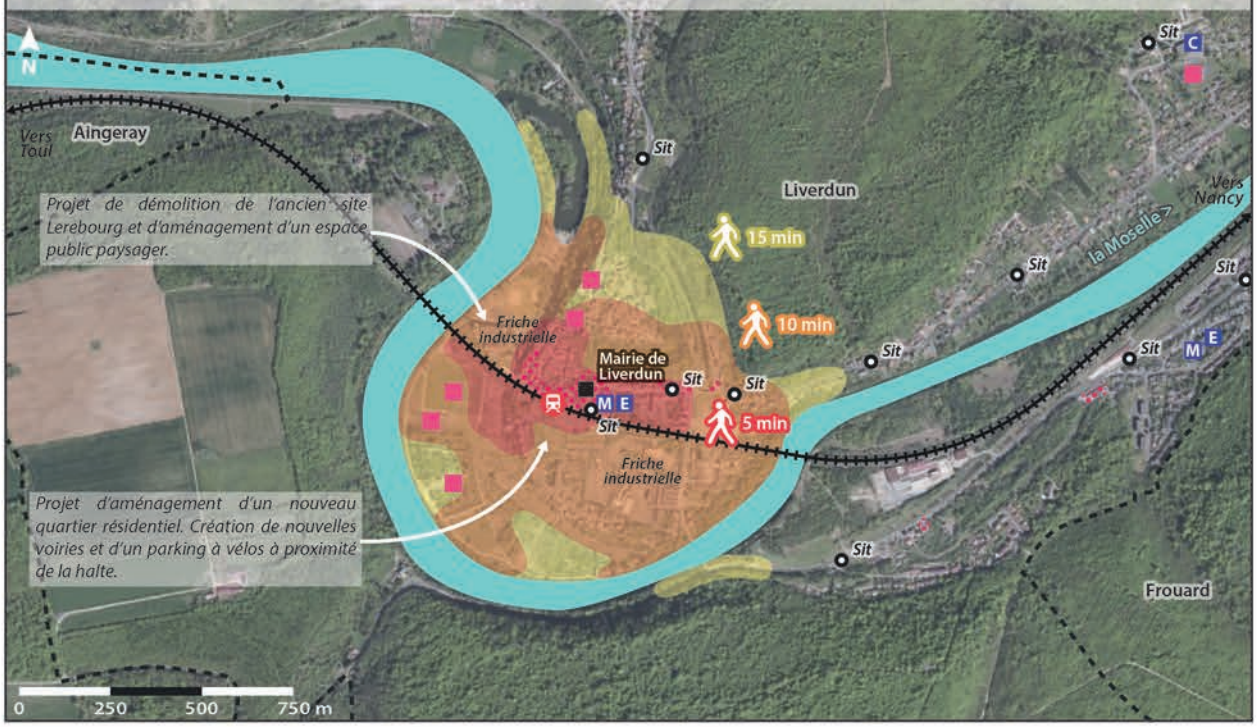
TER Ligne 7 Nancy <> Toul <> Neufchâteau
TER Ligne 29 Nancy <> Toul <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Bar-le-Duc: **14**
> Direction Nancy: **22**
> Direction Neufchâteau: **5**
(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 1200
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.

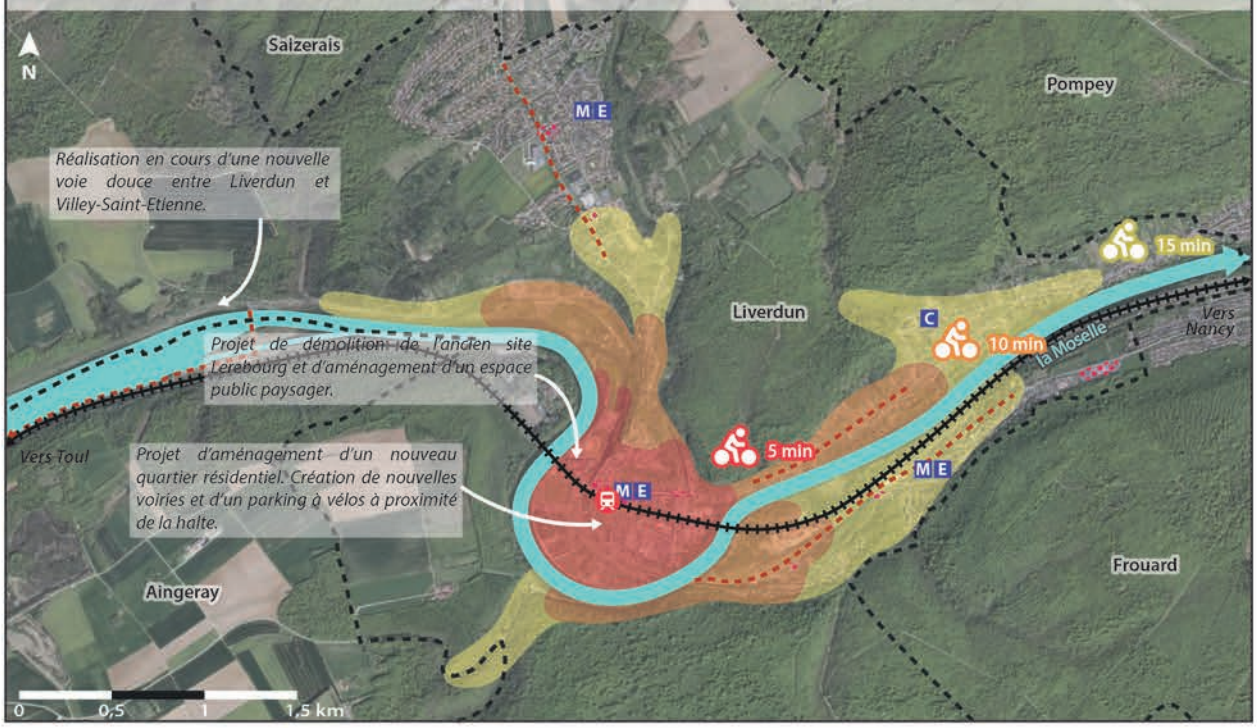
Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes à pied



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 3000 à 3200
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en vélo



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Liverdun.
- Voies ferrées.
- Sit — Arrêt desservi par la ligne 1 (rive gauche) ou la ligne 2 (rive droite) du réseau Le Sit. La halte est desservie par les deux lignes.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voies cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte centrale mais un relief très contraignant

> **Une halte centrale à l'échelle de la commune**: la plupart des commerces et services du centre de la commune se trouvent à moins de 10 minutes de la halte à pied.

> **Des déplacements très contraints par la Moselle, les voies ferrées et surtout le relief**. Les circulations en modes actifs entre le plateau, le coeur médiéval et le quartier de la halte sont assez compliquées.

> Il n'existe pas d'aménagements cyclables au sein-même du centre de Liverdun, mais plusieurs voies et pistes (route de Saizerais, le long de la Moselle...) existent en périphérie de la commune. Les cheminements ne sont toutefois pas continus.

> **Une partie de la commune de Liverdun, à l'exception du plateau, est accessible en 15 minutes** en vélo.

Une halte en bon état, mais un franchissement compliqué

> La halte:

-Un aspect général correct et un bon niveau d'équipement (bornes de validation, affichage dynamique, salle d'attente...).

-Le quai sud n'est accesssible que par le tunnel situé à l'ouest de la halte, engendrant un important détour.

-Accessibilité PMR partielle.

-Il n'existe pas d'abri pour vélos.

> Espaces publics:

-Parkings de la halte: le parking principal est en assez bon état, mais celui du chemin de la Voie ferrée possède un revêtement détérioré et sans place matérialisée.

-Voirie dans un état correct à moyen selon les secteurs. Les arbres sur la place de la Gare offrent un cadre assez agréable.

-Le franchissement des voies ferrées aux abords de la halte n'est possible que par le tunnel à environ 130 mètres à l'ouest de la halte.

Transport en commun et halte

La halte desservie par deux lignes stucturantes du réseau Le Sit

Desserte:

Le Sit Ligne 1
28 arrêts de 6h24 à 20h04 en direction de Saizerais.
29 arrêts de 6h22 à 20h20 en direction de Pompey.

Le Sit Ligne 2
17 départs de 6h59 à 20h07 en direction de Frouard.
17 arrivées de 6h59 à 20h07 en provenance de Frouard.

> L'arrêt «Gare de Liverdun» se trouve au sud du parking de la mairie, à environ 70 mètres à l'est de l'entrée de la halte.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 1200 et 3200 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 1200 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 3000 à 3200 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Le relief très marqué limite fortement les distances parcourues en 15 minutes en modes actifs. A pied comme en vélo, le nord de la commune (environ 2100 habitants) n'est ainsi pas accessible en un quart d'heure.

Une halte proche des commerces et services, mais éloignée d'une partie de la population

> De nombreux commerces, équipements et services ainsi que deux écoles (maternelle et élémentaire) se trouvent à proximité de la halte (à moins de 15 minutes à pied).

> Seuls le sud de Liverdun et l'entrée du plateau sont accessibles en 15 minutes en vélo depuis la halte.

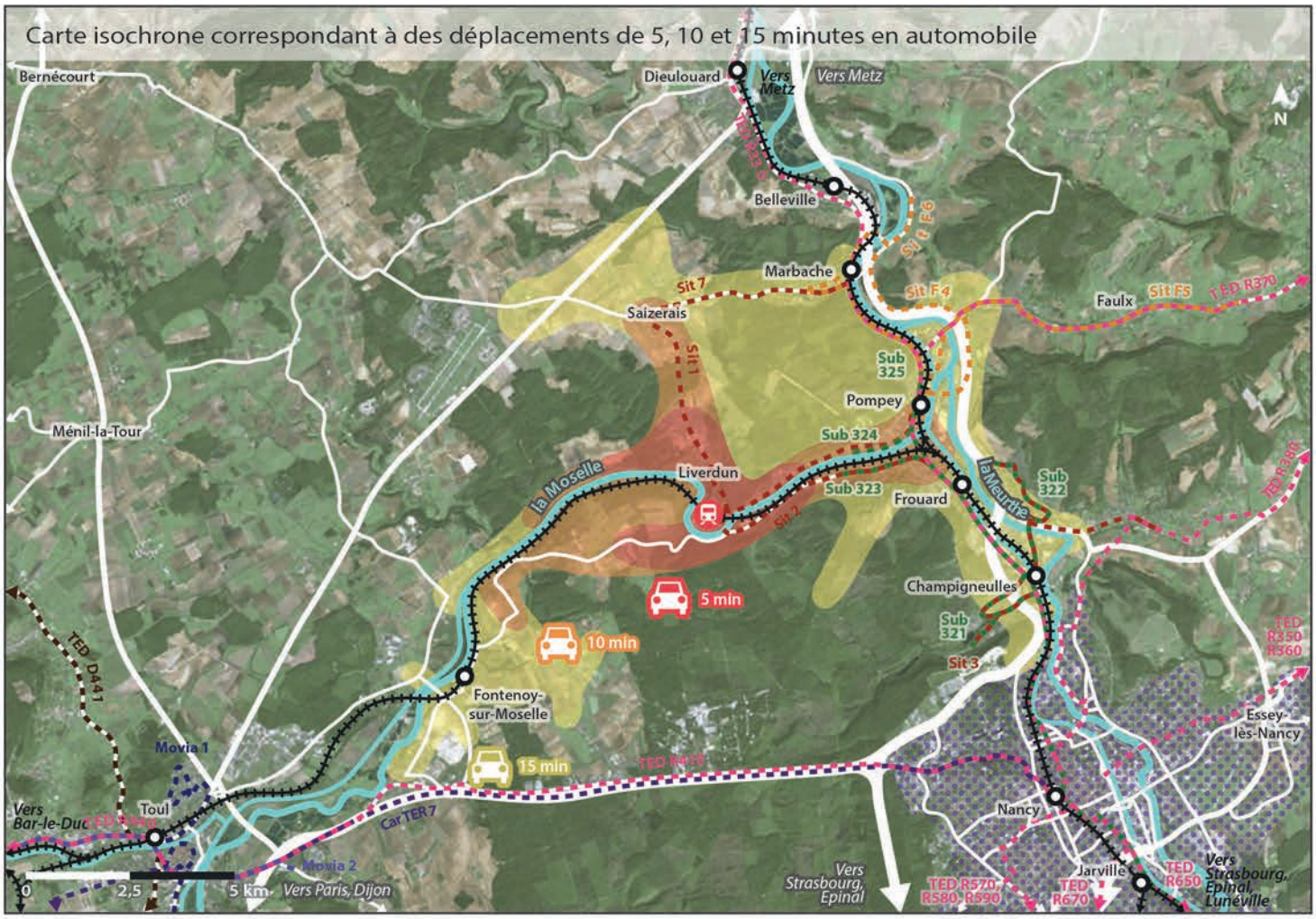
Plusieurs projets à proximité de la halte

> Au sud de la halte, un nouveau quartier résidentiel doit permettre de densifier le quartier de la halte, tout en apportant de nouveaux aménagements et équipements (nouvelles voiries, création d'un parking à vélos...).

> Au nord-ouest, l'ancien site Lerebourg doit être démoli pour laisser place à un espace public paysager.

> Au sud-est, l'ancien site Saint-Gobain PAM devrait également faire l'objet d'un projet d'aménagement à moyen terme.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 35 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Liverdun.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED D441 et D460.
- Ligne de car TER Grand Est 7.
- Lignes régulières du réseau Le Sub Nord et Est.
- Lignes 1 et 2 du réseau Movia.
- Lignes régulières 1, 2, 3 et 7 du réseau Le Sit.
- Lignes semi-régulières Flexo 4, 5, 6 du réseau Le Sit.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings proposant une centaine de places près de la halte (dont 2 PMR) et environ 50 places au sud du site Lerebourg.
- Places matérialisées le long de la chaussée.

Correspondances et intermodalité

La halte desservie par deux lignes du réseau le Sit

Le Sit Ligne 1
Arrêt situé au sud du parking de la mairie, à l'est de la halte.

Le Sit Ligne 2
Arrêt situé au sud du parking de la mairie, à l'est de la halte.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt Le Sit à la halte (5 minutes) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Liverdun (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 15 et 25 minutes.

Correspondances possibles

> Arrivée en bus Le Sit, départ en train TER:
47 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée Le Sit: 6h24 ; Dernier départ TER: 20h47
> Correspondances incertaines (délai Sit/TER entre 10 et 15 min): **17/jour**

> Arrivée en train TER, départ en bus Le Sit:
44 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TER: 9h19 ; Dernier départ Le Sit: 18h40
> Correspondances incertaines (délai TER/Sit entre 10 et 15 min): **24/jour**

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Des déplacements presque limités à la vallée de la Moselle

> Située dans la vallée de la Moselle, la halte de Liverdun s'inscrit au sein d'un relief marqué. Les territoires accessibles en moins de 15 minutes depuis la halte se limitent par conséquent au bassin de Pompey et au nord-est de l'agglomération Touloise (Fontenoy, Gondreville).

> Trois axes routiers principaux: la D90 vers Frouard à l'est et Toul à l'ouest, la D90B vers Saizerais au nord et l'A31 pour les déplacements de plus de 15 minutes.

> Il existe plusieurs parkings à proximité de la halte, répartis du site Lerebourg au nord-ouest au parking du chemin de la Voie ferrée à l'est. Les 3 parkings les plus proches, comprenant celui de la mairie, totalisent une centaine de places, dont 2 pour PMR. La rue de la Gare propose elle-aussi plusieurs places matérialisées le long de la chaussée. Toutes ces offres de stationnement sont également utilisées par les habitants du quartier, les rues montant vers le château étant assez étroites.

Environ 35 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Champigneulles (6886 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes), Frouard (6711 hab.) et Liverdun (5997 hab.).

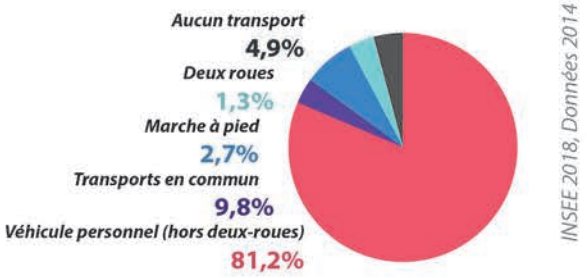
5 autres gares et haltes se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Liverdun.

Modes de transport des actifs et projets

Une forte utilisation des véhicules personnels, mais une part assez élevée des transports en commun

Liverdun

> Actifs ayant un emploi: 2456 (64% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 1057.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 1977 (81%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part de la voiture dans les déplacements domicile-travail est élevée**, à 81,2%. L'accessibilité du bassin de Pompey (Champigneulles et Marbache situées à moins de 15 minutes) et de l'agglomération nancéienne en une vingtaine de minutes peut expliquer ce fort recours à l'automobile.

> **La part des transports en commun est néanmoins elle aussi assez élevée**, à 9,8%. La commune bénéficie d'une bonne desserte en bus (deux lignes) et en train. Les données modales ci-contre sont toutefois antérieures à la mise en place du cadencement et à l'augmentation sensible de l'offre ferroviaire pour la halte de Liverdun. Cette part modale a donc potentiellement pu croître depuis 2016.

> Les contraintes topographiques peuvent être l'une des explications pour la faible part des modes actifs.

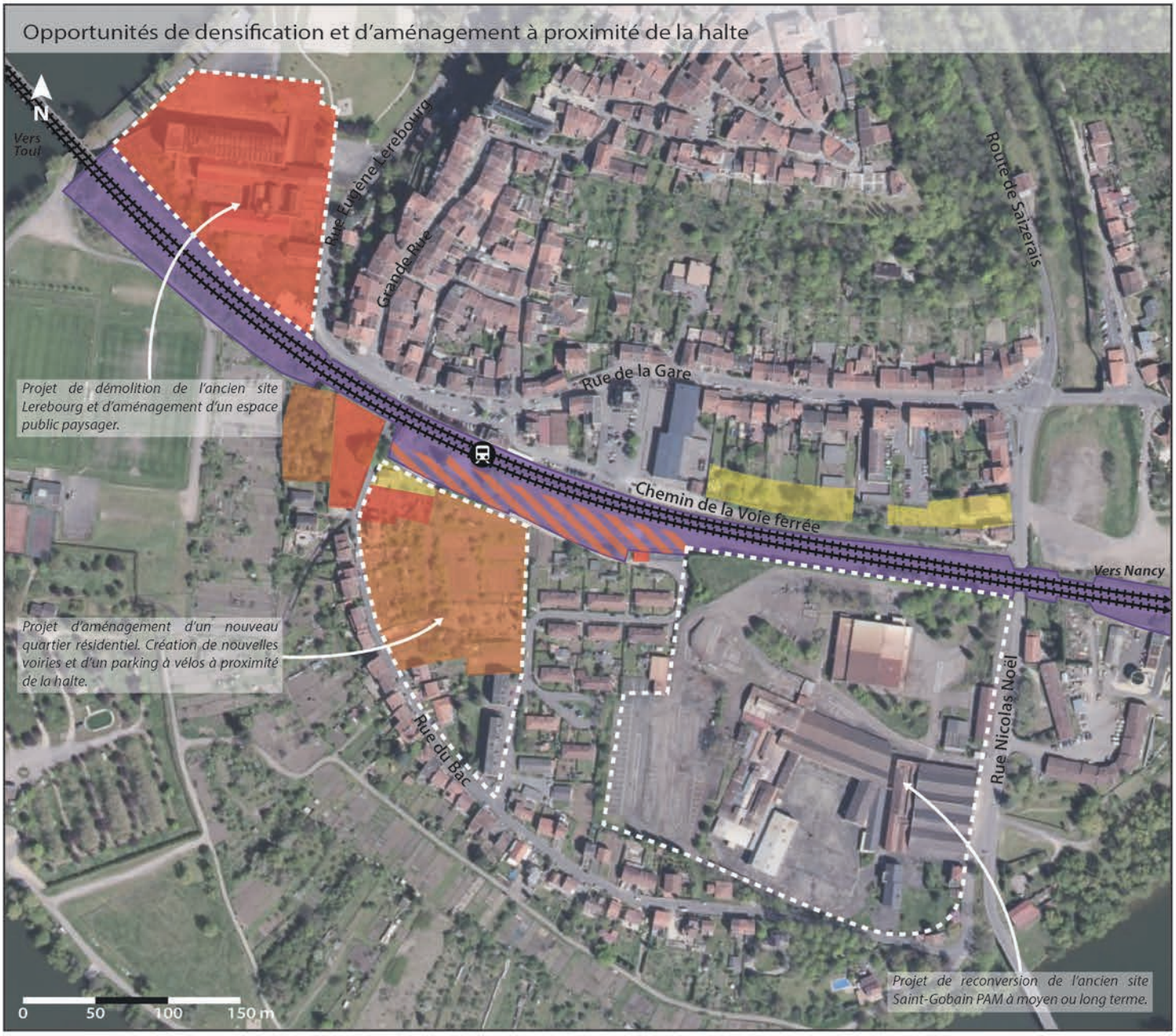
Plusieurs projets à proximité de la halte

> Au sud de la halte, un nouveau quartier résidentiel doit permettre de densifier le quartier de la halte, tout en apportant de nouveaux aménagements et équipements (nouvelles voiries, création d'un parking à vélos...).

> Au nord-ouest, l'ancien site Lerebourg doit être démoli pour laisser place à un espace public paysager.

> Au sud-est, l'ancien site Saint-Gobain PAM devrait également faire l'objet d'un projet d'aménagement à moyen terme.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Liverdun, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains déjà acquis par la commune de Liverdun en vue de la réalisation de projets urbains.
- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF désaffectés, potentiellement mutables. Intérêt particulier lié à la proximité avec la halte et avec les futurs projets d'aménagement au sud de celle-ci.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Liverdun.

Opportunités foncières à proximité de la halte

De nombreuses opportunités de densification et plusieurs projets dans le quartier de la halte

> **Les terrains SNCF au sud de la halte**, actuellement sans affectation, pourraient permettre de mieux connecter la halte au reste du quartier, à travers notamment les futurs projets d'aménagement prévus au sud du faisceau ferroviaire.

> Il existe **plusieurs grands projets d'aménagement** et de densification à proximité de la halte, grâce notamment à des opportunités de reconversion d'anciens sites industriels (Lerebourg, Saint-Gobain PAM). Un autre projet, porté par la commune, a également vocation à créer un nouveau quartier résidentiel au contact de l'entrée sud de la halte. Ce projet doit permettre de renforcer les liens entre le quartier et la halte, à travers par exemple la création de nouvelles voiries et d'un parking à vélos.

> Plusieurs autres parcelles de moindre taille pourraient potentiellement être densifiées à moyen terme, à l'instar de certains fonds de terrains le long du chemin de la Voie ferrée.

Dynamiques actuelles du secteur

Un faible dynamisme démographique, mais plusieurs projets à venir autour de la halte

> Entre 2009 et 2014, **une très faible croissance démographique:**

+0,1%/an pour Liverdun.

> **Une croissance démographique presque nulle, mais un taux assez modéré de logements vacants** en 2014:

6,6% pour Liverdun.

> Au cours des dernières années, les logements neufs ont principalement consisté en la construction de maisons individuelles sur le plateau, essentiellement au sein de nouveaux lotissements. Alors que le bas de Liverdun et le centre médiéval sont assez densément construits (bien que présentant désormais des opportunités de reconversion), le plateau propose en effet du foncier disponible et peu de contraintes topographiques.

> Le quartier de la halte de Liverdun a ainsi très peu évolué au cours des dernières années.

> Avec de vastes friches industrielles et des projets d'aménagement portés par la collectivité à court ou moyen terme, le quartier de la halte présente aujourd'hui un grand nombre d'opportunités. Les surfaces disponibles, notamment au sud de la halte, permettent à la fois la réalisation d'équipements et d'aménagements relatifs à la halte que des opérations de densification.

Halte de Diarville

Diarville

Population 2014 : 522 hab.

Voyageurs annuels

2 118 v. *(2015)*

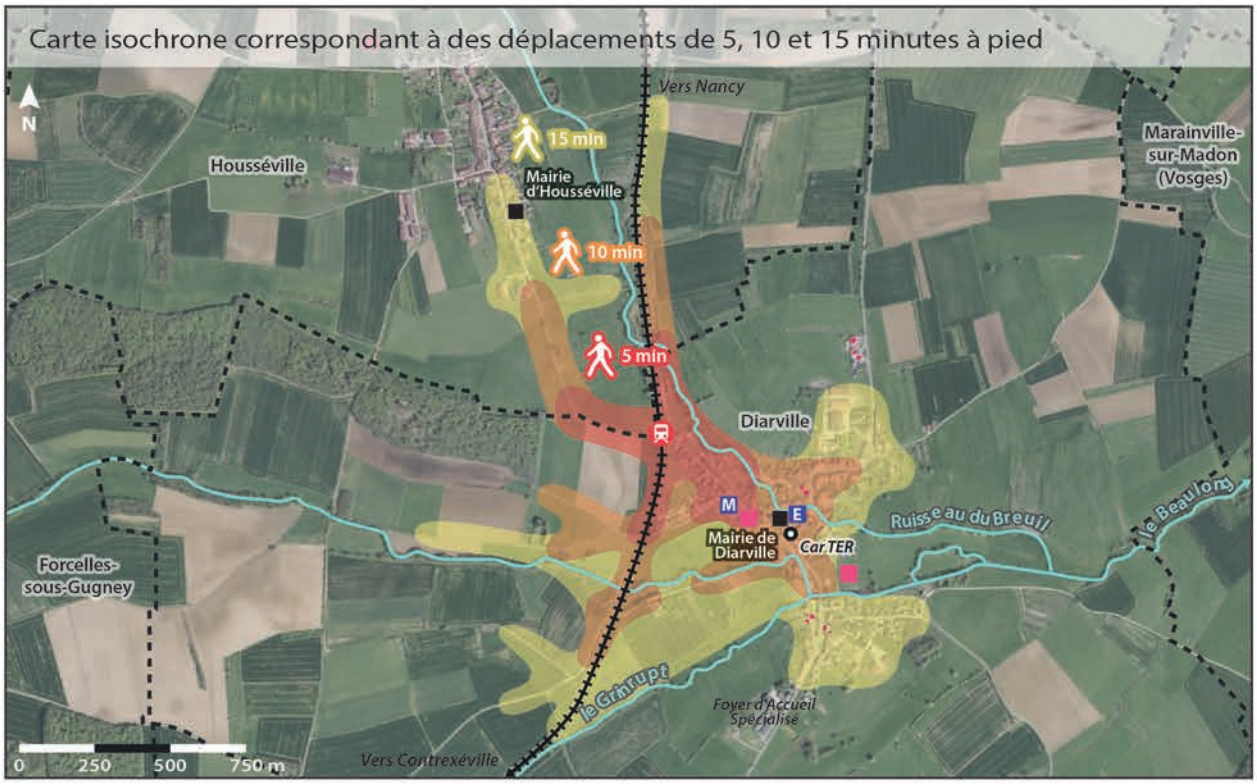
TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent <> Contrexéville

Cars journaliers:
> Direction Contrexéville: **3**
> Direction Nancy: **2**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

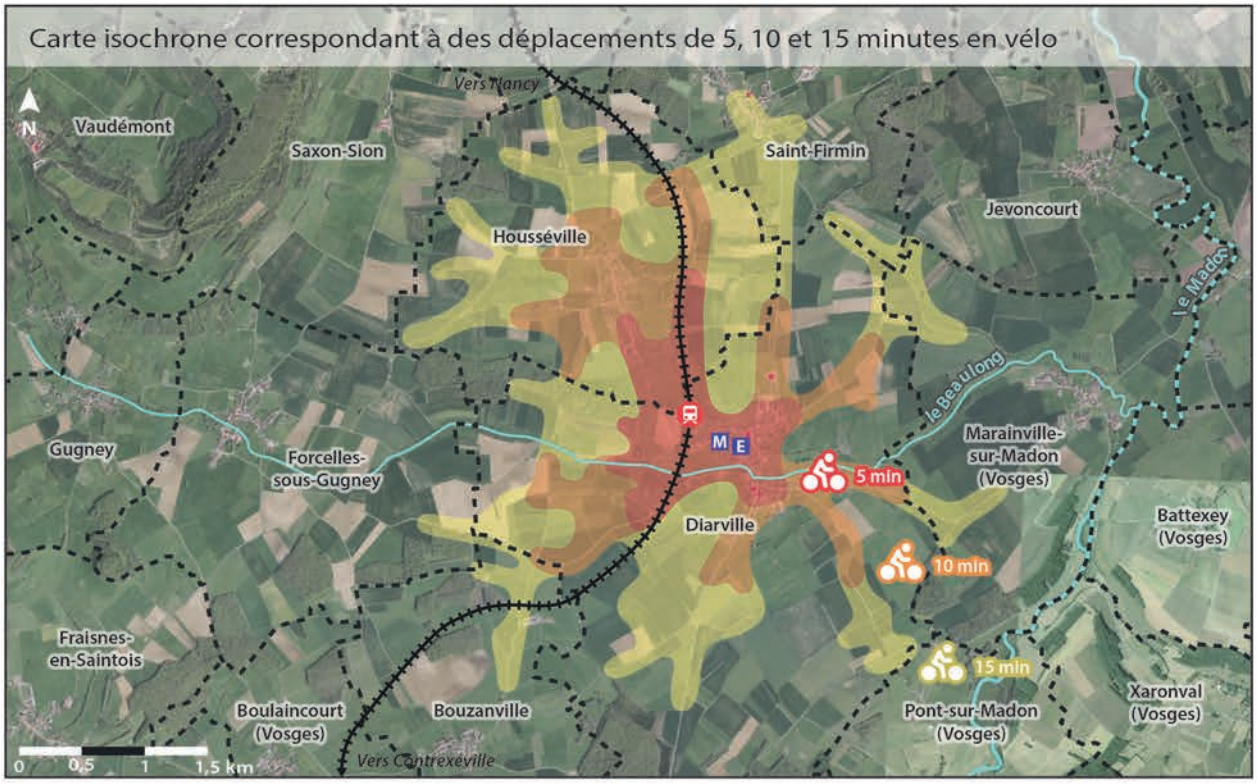
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 500 à 550 habitants *à moins de 15 minutes à pied de la halte.*



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 800 à 900 habitants *à moins de 15 minutes en vélo de la halte.*



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Diarville.
- Voie ferrée (voie unique).
- Car TER — Arrêt desservi par la ligne 6 du réseau TER Grand Est.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte excentrée mais pas isolée

> **La halte de Diarville se trouve à la sortie nord de la commune** sur la route menant à Housséville. Elle est ainsi relativement excentrée par rapport à Diarville, mais n'est néanmoins pas isolée. Plusieurs commerces, services, équipements et les deux écoles du centre de Diarville se trouvent à 10 voire 5 minutes de marche de la halte.

> **La voie ferrée et les ruisseaux peuvent constituer des barrières** pour les déplacements en modes actifs, notamment à pied.

> Il n'existe **pas d'aménagement pour modes actifs au sein et entre les communes**, y compris entre Housséville et Diarville. Les déplacements se font le long de la route, sans trottoirs ni aménagement dans les zones non-bâties et même dans certaines rues de Diarville, à l'instar de l'avenue de Fraiture reliant la halte au centre du village.

> **Diarville, Housséville et le sud de Saint-Firmin accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un très faible niveau d'équipement

> La halte:

-Etat général moyen mais propre, très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

-La halte n'est plus desservie par aucun train.

> Espaces publics:

-La halte ne dispose pas de parking, mais un petit espace en gravier à son entrée permet de stationner quelques voitures, sans place matérialisée.

-La traversée des voies se fait à niveau par l'avenue de Fraiture.

Transport en commun et halte

Une faible desserte et un arrêt éloigné de la halte

Car TER 6 (arrêt «Place du Docteur Midon», à moins de 10 minutes de marche de la halte)
3 arrêts de 18h01 à 20h04 en direction de Contrexéville.
2 arrêts à 6h26 et 7h26 en direction de Nancy.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 500 et 900 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

De 500 à 550 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 800 à 900 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> La voie ferrée et l'hydrographie peuvent former des effets de coupure restreignant les déplacements en modes actifs. Diarville et Housséville restent néanmoins facilement accessibles depuis la halte.

Quelques services et équipements à proximité

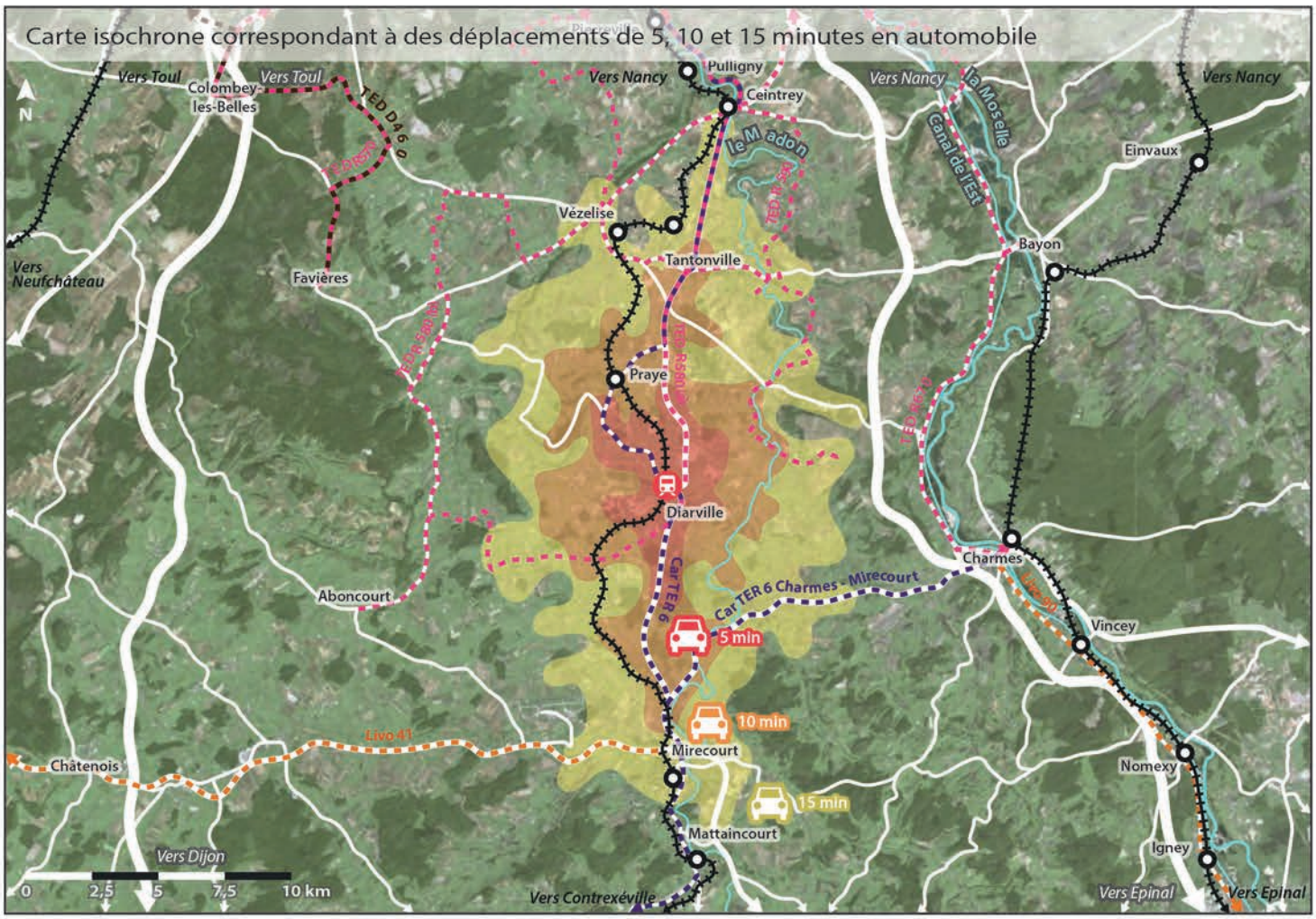
> Certains commerces, services, équipements et les deux écoles de Diarville se situent à moins de 10 minutes de marche de la halte. En revanche, la maison médicale et le foyer d'accueil spécialisé se trouvent à un peu plus d'un quart d'heure de celle-ci.

> Diarville, Housséville, le sud de Saint-Firmin ainsi que les entrées de Marainville et Bouzanville accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 14 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Diarville.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne à la demande du réseau TED D460.
- Ligne de car TER Grand Est 6.
- Lignes régulières du réseau Livo.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings de la halte, d'environ 5 places non-matérialisées, et de l'école maternelle, d'une capacité de 17 places, dont un emplacement réservé aux PMR.
- Stationnement possible, sans places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Un arrêt de car au centre du village

Desserte (arrêt situé au centre de Diarville, à environ 500 mètres de la halte, soit moins de 10 minutes de marche)

Car TER 6
3 arrêts à 18h01, 19h04 et 20h04 en direction de Contrexéville.
2 arrêts à 6h26 et 7h26 en direction de Nancy.

Correspondances possibles

> Aucune correspondance possible.

> Aucune correspondance possible.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Des déplacements limités à un axe nord-sud

> Les déplacements automobiles réalisables en un quart d'heure à partir de la halte de Diarville sont restreints à un axe nord-sud allant de Ceintrey au nord à Mirecourt au sud. Le Madon à l'est et le relief à l'ouest forment des barrières limitant fortement les déplacements vers l'est (Charmes, Bayon) et vers l'ouest (Favières, Aboncourt).

> Un axe routier structurant: la D913/D413 vers Ceintrey au nord et Mirecourt au sud.

> Un petit espace en gravier permet de stationner environ 5 voitures devant l'entrée de la halte, sans place matérialisée. Il existe par ailleurs assez peu de possibilités de stationnement dans le secteur. Au sud, le parking de l'école maternelle offre toutefois 17 places de stationnement, dont un emplacement réservé aux personnes à mobilité réduite.

Environ 14 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Mirecourt (5461 hab.), Vézelise (1433 hab.), Poussay (715 hab.) et Tantonville (641 hab.).

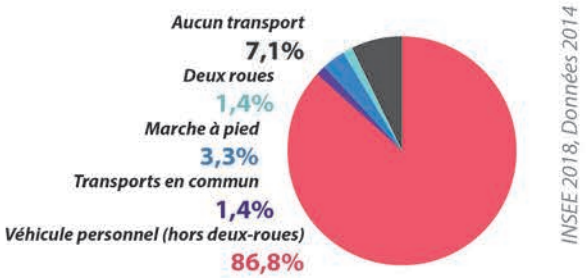
Au nord, seule l'entrée de Ceintrey est accessible en quinze minutes en voiture.

Modes de transport des actifs et projets

La voiture très fortement sollicitée, les transports en commun très peu utilisés

Diarville

> Actifs ayant un emploi: 211 (65% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 97.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 173 (82%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part des véhicules personnels dans les déplacements domicile-travail est très largement dominante** (86,8%), la commune disposant d'une relativement bonne accessibilité routière grâce à la route départementale permettant notamment de rejoindre rapidement Mirecourt, Vézelise ou encore Ceintrey.

> **Les transports en commun sont quant à eux très peu utilisés** (1,4%), l'offre sur la commune étant très faible, en particulier vers le sud en direction de Mirecourt. **Ces chiffres sont toutefois antérieurs à l'arrêt des liaisons ferroviaires** sur la ligne TER.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Communes de Diarville et d'Housséville, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis, potentiellement densifiables au regard du PLU. Possibilité de densification de l'avenue de Fraiture entre la halte et le centre de Diarville.
- Terrains SNCF, voie ferrée n'accueillant plus de trains TER.

Infrastructures ferroviaires

- Voie ferrée (voie unique).
- Halte de Diarville.

- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Des opportunités foncières concentrées le long de l'avenue de Fraiture en direction du centre de Diarville

> **Située à la sortie nord de Diarville, la halte s'inscrit en continuité du tissu bâti existant**, à la frontière avec les zones agricoles. Par conséquent, les possibilités de densification à proximité de la halte se limitent à l'avenue de Fraiture, entre la place du Docteur Raymond Midon et la halte. Néanmoins, il existe un certain nombre de terrains non-bâtis constructibles au regard du PLU approuvé en 2017, pouvant potentiellement permettre une densification du secteur nord-ouest de la commune.

> Les terrains situés à l'ouest de la voie ferrée, y compris en direction d'Housséville au nord-ouest, ne sont pas densifiables: il s'agit de terrains agricoles, non-constructibles selon les documents d'urbanisme des deux communes. Bien que plus large sur certains tronçons, l'emprise ferroviaire ne permet pas non plus d'importants aménagements.

Dynamiques actuelles du secteur

Un contexte de croissance démographique et un tissu bâti encore densifiable

> Entre 2009 et 2014, **une situation de croissance démographique**:

+0,9%/an pour Diarville.

> **Une augmentation de la population et un taux modéré de logements vacants** en 2014:

7,5% pour Diarville.

> Les logements construits à Diarville au cours des dernières années sont essentiellement des maisons individuelles, construites de manière ponctuelle. Celles-ci prennent place dans les secteurs résidentiels aux extrémités est et sud de la commune, mais également le long de l'avenue de Fraiture et à proximité de la place du Docteur Raymond Midon.

> La poursuite du développement résidentiel de l'avenue de Fraiture permettrait de réduire le caractère excentré de la halte par rapport au reste de la commune, tout en rendant possible une densification de la commune au sein du tissu bâti existant.

Halte de Praye-sous-Vaudémont

Praye

Population 2014 : 275 hab.

Voyageurs annuels

2 544 v. *(2015)*

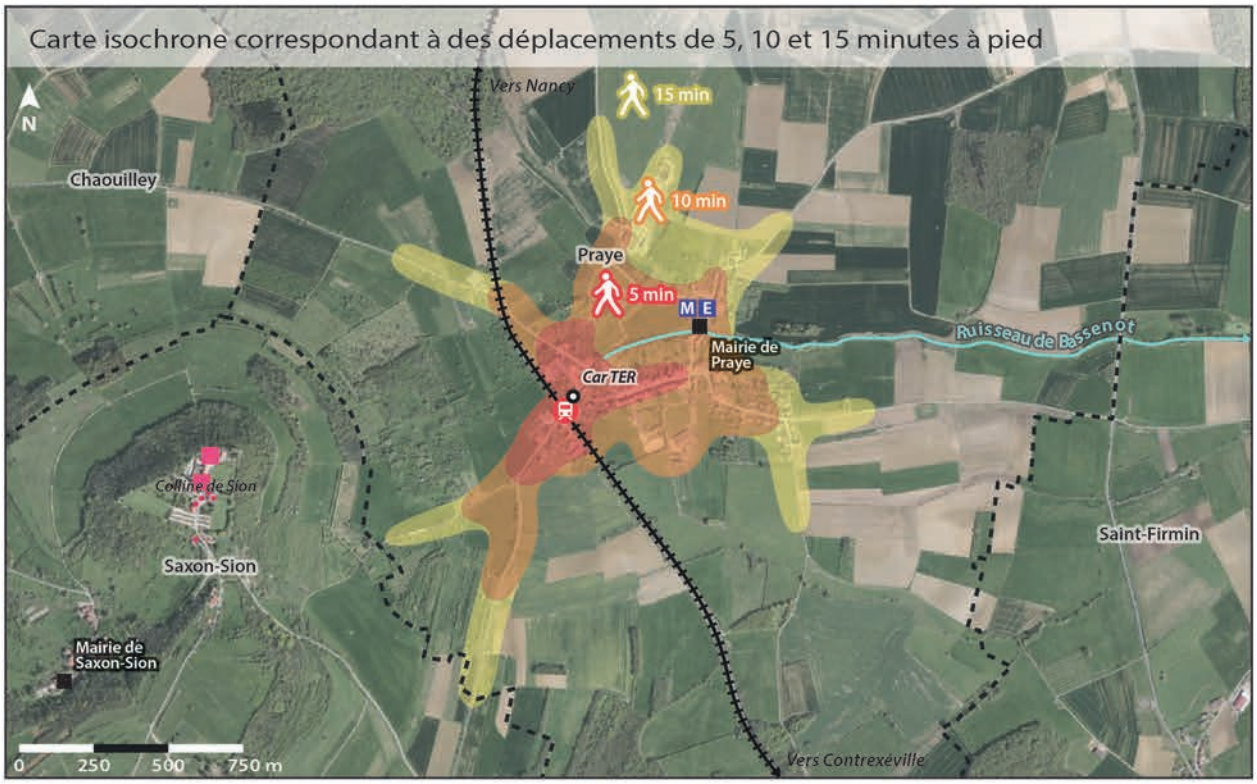
TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent <> Contrexéville

Cars journaliers:
> Direction Contrexéville: **2**
> En provenance de Pont-Saint-Vincent: **1**
> Direction Pont-Saint-Vincent: **1**
> Direction Nancy (direct): **2**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

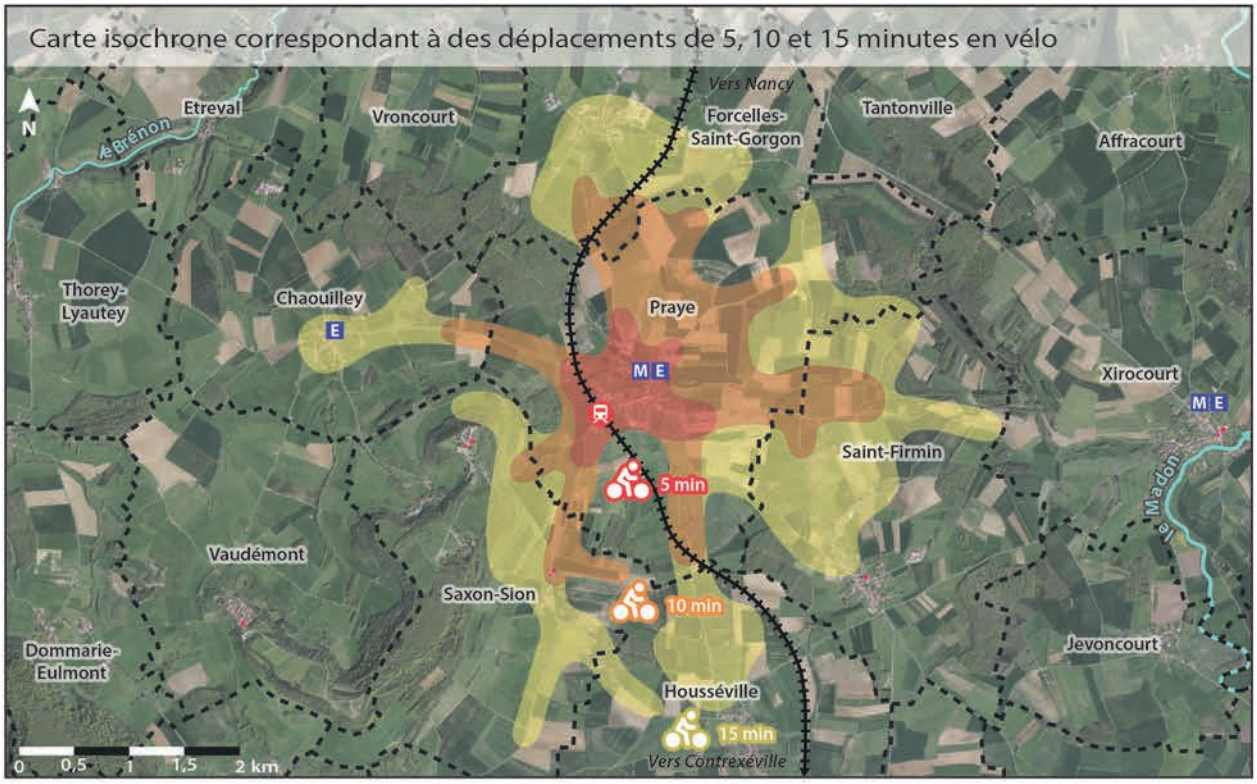
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 275
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 600 à 700
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Praye.
- Voie ferrée (voie unique).
- Car TER — Arrêt desservi par la ligne 6 du réseau TER Grand Est.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte excentrée

> **La halte est excentrée à l'échelle de la commune**, se situant à la sortie ouest de Praye. Une grande partie de la commune ainsi que l'école primaire se trouvent toutefois à moins de dix minutes de marche de la halte.

> **Le relief constitue la principale barrière pour les déplacements en modes actifs**, en particulier vers l'ouest depuis la halte.

> Il n'existe **pas d'aménagements pour modes actifs au sein et entre les communes**. Les déplacements se font le long de la route, sans trottoirs ni aménagement dans les zones non-bâties. Au sein de Praye, toutes les rues ne possèdent de surcroît pas de véritables trottoirs et il n'existe aucun passage piéton.

> **Praye, Chaouilley, Forcelles-Saint-Gorgon, une partie de Saint-Firmin et les entrées de Saxon-Sion et Housséville accessibles en 15 minutes** en vélo.

Une halte dans un état moyen et très peu équipée

> La halte:

-Etat général très moyen, très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

-La halte n'est plus desservie par aucun train.

> Espaces publics:

-La halte ne dispose pas de parking. Un espace en gravier permet néanmoins le stationnement de quelques véhicules et l'arrêt des cars.

-Voirie dans un état moyen, discontinuité des trottoirs, absence de passages piétons.

-La traversée des voies se fait à niveau par la route de Sion.

Transport en commun et halte

Une faible desserte, assurée uniquement par des cars

Car TER 6 (desserte de la halte)
1 arrivée à 19h02 en provenance de Pont-Saint-Vincent.
2 arrêts à 18h55 et 19h55 en direction de Contrexéville.
1 départ à 6h25 en direction de Pont-Saint-Vincent.
2 arrêts à 6h35 et 7h35 en direction de Nancy.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 275 et 700 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 275 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 600 à 700 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Le relief représente le principal frein pour les déplacements en modes actifs, principalement en direction de l'ouest. L'impact des voies ferrées est par ailleurs assez limité dans ce secteur.

Très peu d'activités à proximité de la halte

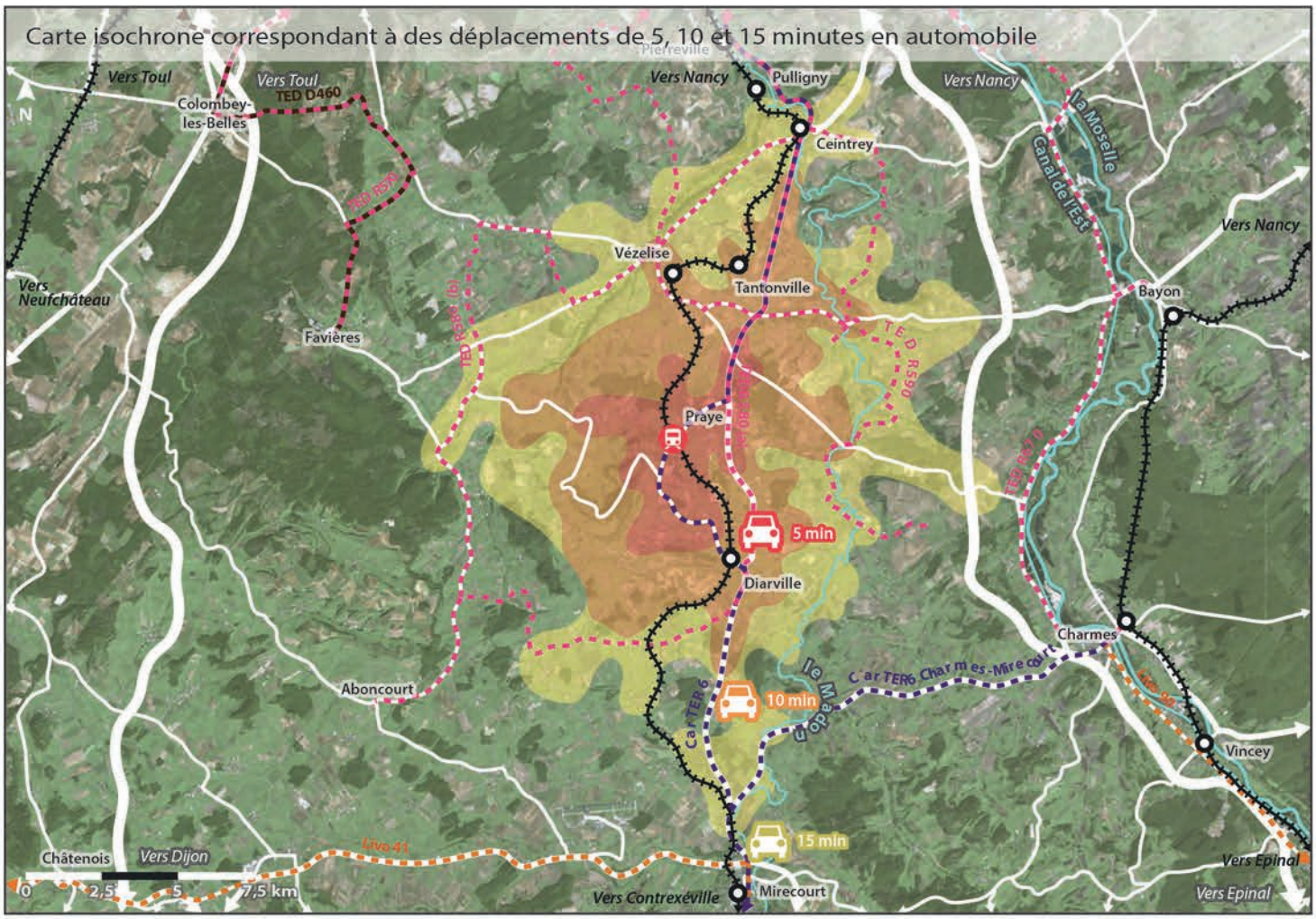
> Il n'existe pas de commerce ou de service à proximité immédiate de la halte. En revanche, la mairie de Praye et l'école primaire se situent à environ 10 minutes de marche de celle-ci.

> Praye, Forcelles-Saint-Gorgon, Chaouilley, le nord de Saint-Firmin, l'entrée est de Saxon-Sion et l'entrée nord d'Housséville accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 10 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Praye.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne à la demande du réseau TED D460.
- Ligne de car TER Grand Est 6.
- Lignes régulières du réseau Livo.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Stationnement possible, sans places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Desserte de la halte

Car TER 6
1 arrivée à 19h02 en provenance de Pont-Saint-Vincent.
2 arrêts à 18h55 et 19h55 en direction de Contrexéville.
1 départ à 6h25 en direction de Pont-Saint-Vincent.
2 arrêts à 6h35 et 7h35 en direction de Nancy.

Correspondances possibles

> Aucune correspondance possible.

> Aucune correspondance possible.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une accessibilité limitée à l'ouest par le relief

> La halte de Praye bénéficie d'une assez bonne accessibilité depuis le nord vers Ceintrey et depuis le sud vers Mirecourt, grâce à la proximité de la D913. En revanche, à cause du relief marqué, l'accessibilité automobile depuis l'ouest est bien plus fortement limitée.

> Trois axes routiers structurants: la D913 vers Flavigny au nord et Mirecourt au sud, les D9/D904 vers Bayon à l'est et Favières à l'ouest et la D904 vers Gripport à l'est.

> La halte ne possède de vrai parking: seul un espace libre, en gravier, permet le stationnement de quelques voitures devant l'entrée de la halte. Cet espace est également dédié à l'arrêt des cars. Il n'existe par ailleurs aucun place matérialisée dans les rues aux alentours, le stationnement s'effectuant le long de la chaussée ou sur les anciens usoirs au centre du village.

Environ 10 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

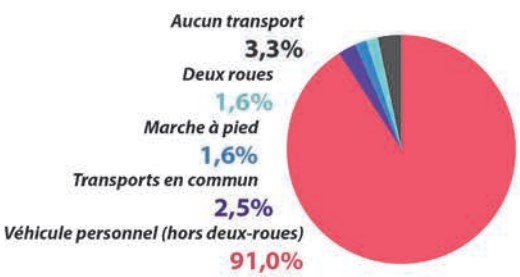
Les plus grosses communes sont Vézelise (1455 hab.), Ceintrey (919 hab.), Poussay (715 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes) et Tantonville (641 hab.).

Modes de transport des actifs et projets

Une utilisation presque exclusive de la voiture pour se rendre au travail

Praye

> Actifs ayant un emploi: 122 (75% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 17.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 109 (89%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



INSEE 2018, Données 2014

> **Les véhicules personnels constituent le principal mode de transport utilisé par les actifs pour se rendre au travail** (91,0%), très loin devant les autres modes. Ceci peut s'expliquer par le faible nombre d'emplois sur la commune, la bonne accessibilité routière de celle-ci depuis le nord et le sud et la faible offre de transport en commun dans le secteur.

> **Ainsi, le recours aux transports en commun est très faible** (2,5%), la commune étant uniquement desservie par le réseau TER, proposant une assez faible desserte. **Ces chiffres sont toutefois antérieurs à l'arrêt des liaisons ferroviaires** sur la ligne TER.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Praye, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains frès faiblement ou non-bâtis potentiellement constructibles, offrant la possibilité de densifier le tissu bâti existant.
- Terrains SNCF, voie ferrée n'accueillant plus de trains TER.

Infrastructures ferroviaires

- Voie ferrée (voie unique).
- Halte de Praye.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Une halte excentrée, mais un secteur encore potentiellement densifiable

> **La halte de Praye se situe à la sortie ouest du village**, dans un secteur moins densément bâti, mêlant habitations et grands bâtiments agricoles. Il existe toutefois quelques parcelles non-construites au sein du tissu bâti existant, dont certaines formant des dents creuses. Ainsi, la zone assurant la jonction entre le centre de Praye (Grande Rue) et la halte pourrait potentiellement être densifiée.

> A l'ouest de la halte, les opportunités sont bien plus restreintes, le village étant principalement développé à l'est de la voie ferrée. Quelques petits terrains situés le long de la route de Sion à proximité de la halte sont néanmoins constructibles.

Dynamiques actuelles du secteur

Un léger gain de population, mais un nombre limité d'opportunités à proximité de la halte

> Entre 2009 et 2014, **une légère croissance démographique**:

+0,6%/an pour Praye.

> **Un gain de population et un faible taux de logements vacants** en 2014:

5,6% pour Praye.

> Les logements récemment construits à Praye se situent aux extrémités du village, sous forme de maisons individuelles. Le principal secteur de développement résidentiel se trouve à l'est en extension du tissu bâti existant, le long des rues de la Croix Hocquard et de Chazeau, et donc à l'opposé de la halte à l'échelle du village. Néanmoins, quelques maisons ont été construites à proximité de celle-ci au cours de la dernière décennie, essentiellement en comblement de dents creuses.

> Certains terrains non-bâtis représentent des opportunités de densification dans le quartier de la halte à court ou moyen terme. Néanmoins, ces parcelles potentiellement mutables restent peu nombreuses au regard du développement récent de l'est de la commune. Les possibilités de densification du secteur sont donc, malgré tout, assez limitées.

Halte de Vézelise

Vézelise

Population 2014 :
1 455 hab.

Voyageurs annuels

19 919 v. *(2015)*

TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent <> Contrexéville

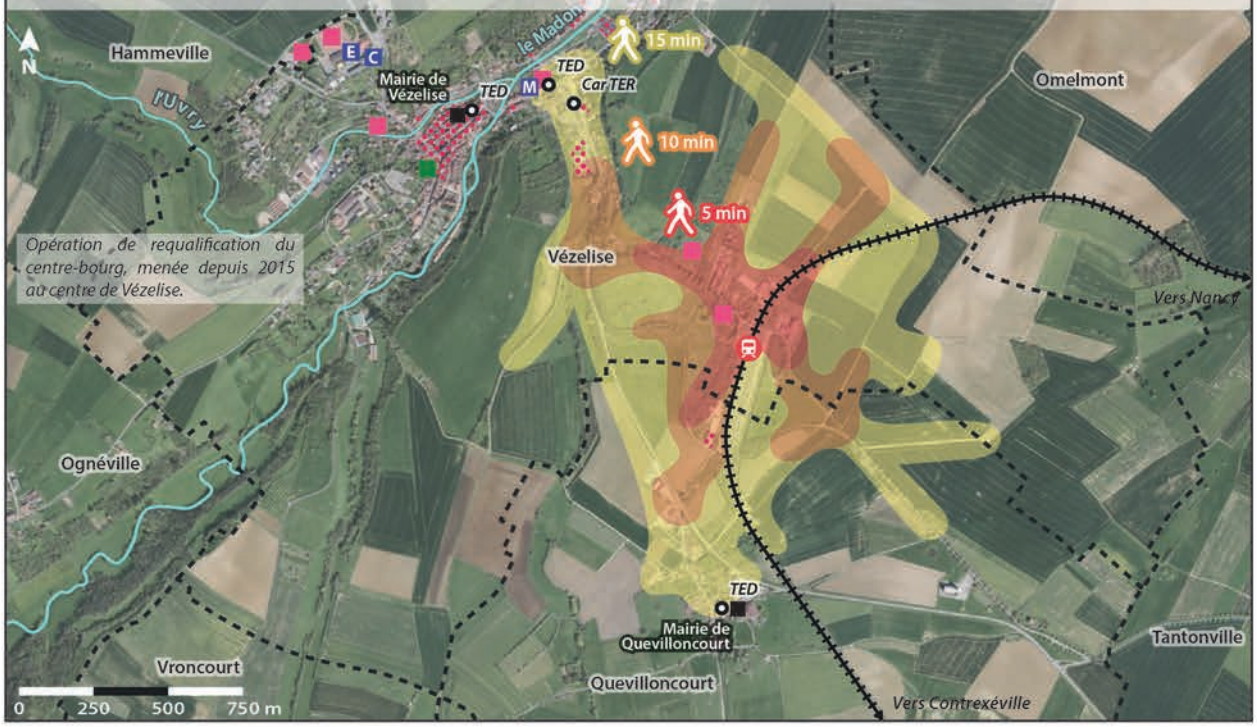
Cars journaliers:
> Direction Contrexéville: **6**
> Direction Nancy: **5**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 200
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.

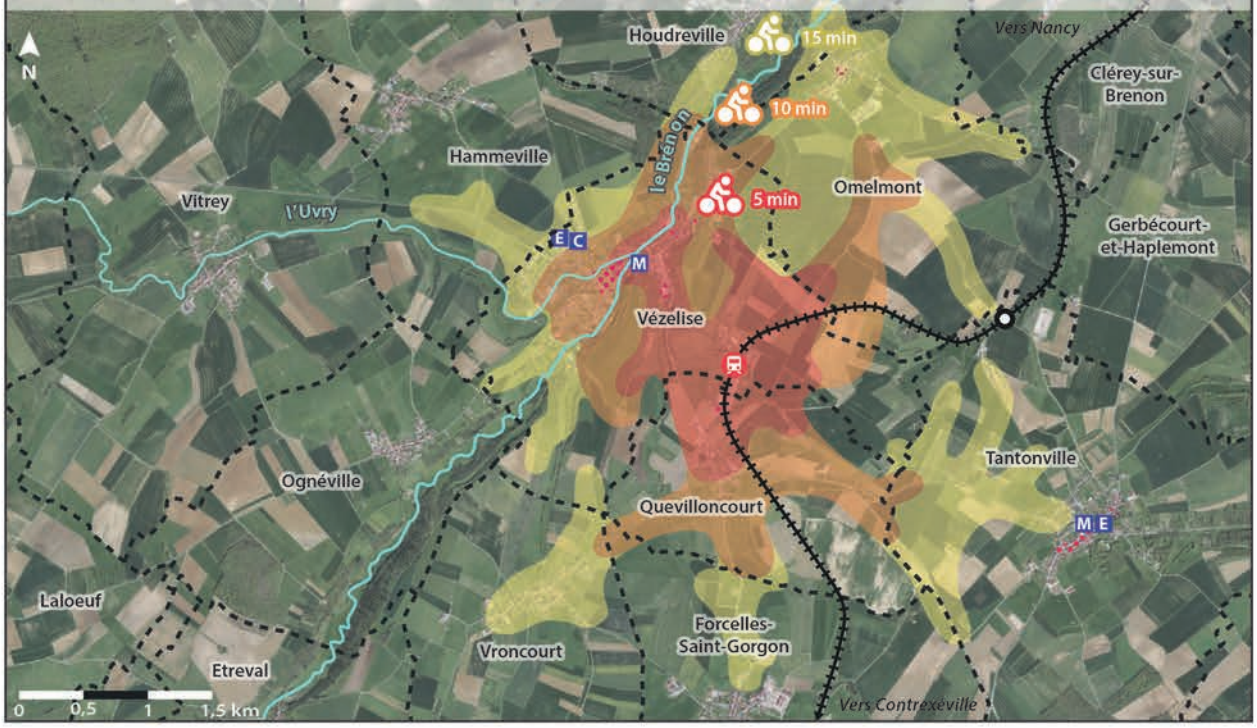
Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes à pied



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 1800 à 2000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en vélo



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Vézelise.
- Voies ferrées.
- Halte de Tantonville.
- TED, Car TER — Arrêt desservi par les lignes TED ou TER (car).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé (centre médico-psychologique).

Accessibilité en modes actifs

Une halte isolée et en surplomb de Vézelise

> **La halte est isolée du centre de Vézelise**, se trouvant de surcroît en hauteur par rapport au bourg. Les premiers commerces, services et équipements sont ainsi accessibles en 10 voire 15 minutes de marche depuis la halte. Plusieurs arrêts de transport en commun, dont l'arrêt TER, se trouvent à un quart d'heure de cette dernière.

> **Le relief à l'ouest de la halte constitue le principal effet barrière**, celui-ci étant surtout pénalisant pour les déplacements en direction de la halte depuis le centre de Vézelise.

> **Il n'existe aucun aménagement pour modes actifs**: en dehors du centre de la commune, les déplacements à pied ou en vélo se font sur les chemins ou le long des routes. Les virages et les pentes peuvent ainsi être particulièrement dangereux pour les piétons et les cyclistes.

> **Vézelise, Omelmont, Quevilloncourt, Vroncourt et les entrées de Houdreville, de Forcelles-Saint-Gorgon et de Tantonville accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un état général moyen, un niveau d'équipement correct

> La halte:

-Etat général moyen, mais présence d'un bâtiment doté d'une salle d'attente. Niveau d'équipement correct.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

-La halte n'est plus desservie par aucun train.

> Espaces publics:

-Le parking de la halte est dans un état très moyen, avec la formation de trous. Les places de stationnement ne sont pas matérialisées.

-Voirie dans un état moyen à correct, mais absence de trottoirs et de passages piétons.

-La traversée des voies vers l'est se fait à niveau, au nord de la halte. Le passage à niveau est doté d'un petit espace latéral réservé aux piétons.

Transport en commun et halte

Les arrêts de transport en commun éloignés de la halte

Desserte :

TED R580 (arrêt «Rue Maréchal Foch» vers Grimonviller, arrêt «Caisse d'Epargne» ou «MJC» vers Nancy)
3 arrêts de 17h41 à 19h25 en direction de Fécocourt/Grimonviller.
3 arrêts de 13h00 à 18h23 en direction de Haroué/Grimonviller.
5 arrêts de 6h39 à 13h32 en direction de Nancy.

Car TER 6 (arrêt «Jacques Leclerc»)
6 arrêts de 6h38 à 19h43 en direction de Contrexéville.
5 arrêts de 7h00 à 18h28 en direction de Nancy.

> Les arrêts de transport en commun les plus proches se trouvent à environ un kilomètre de la halte, à l'intersection de l'avenue Jacques Leclerc et de la rue Maréchal Foch.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 200 et 2000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 200 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 1800 à 2000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Le relief et le Brénon constituent les principaux effets de barrière pour les déplacements en modes actifs, en particulier en provenance ou vers l'ouest depuis la halte.

Peu d'activités et d'équipements près de la halte

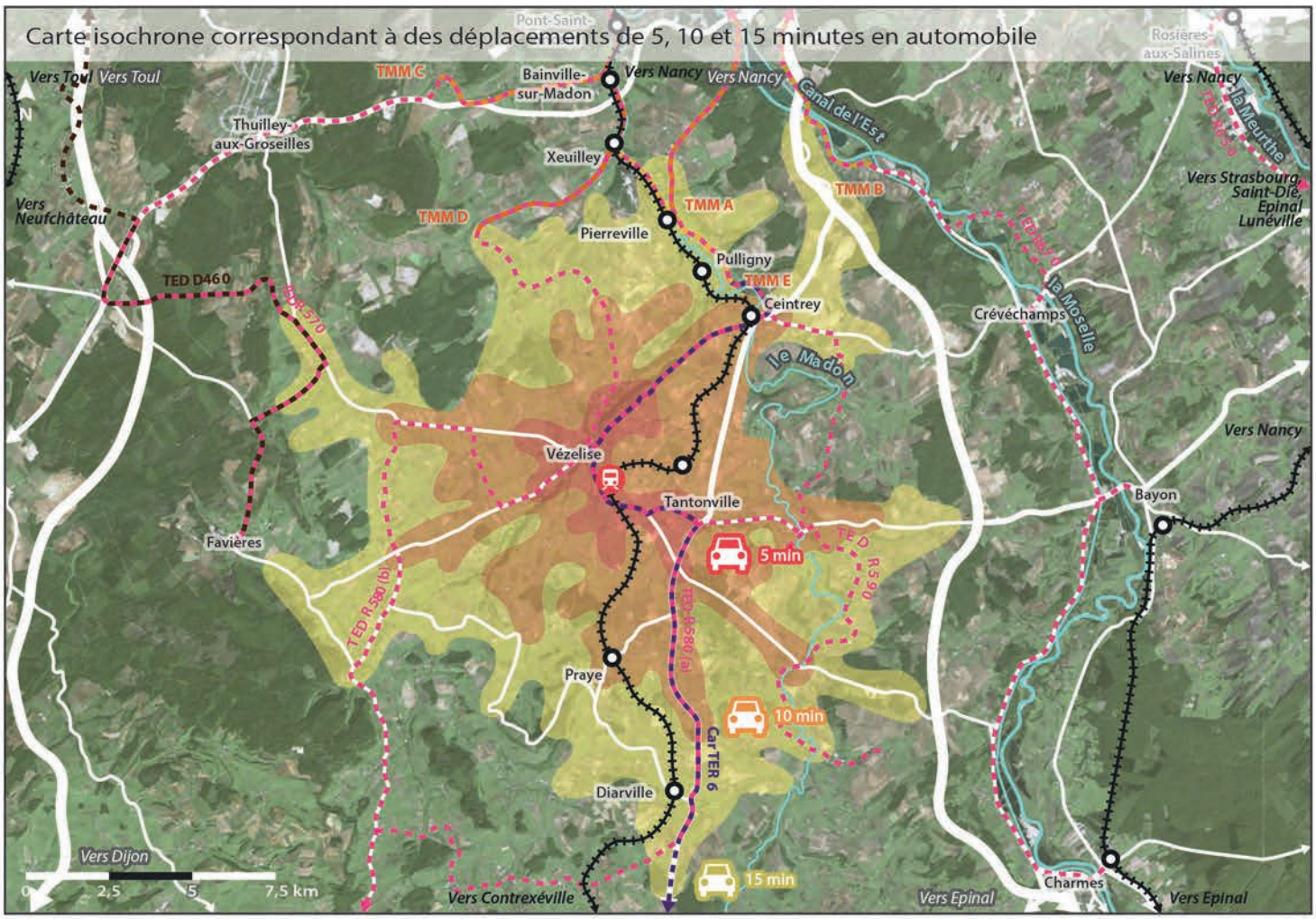
> Les commerces les plus proches de la halte sont un supermarché dans l'avenue Jacques Leclerc et un magasin de bricolage au sud, tous deux accessibles en une dizaine de minutes de marche. Une entreprise est également installée à l'est des voies ferrées, à proximité de la halte.

> Vézelise, Omelmont, Quevilloncourt, Vroncourt et les entrées de Houdreville, de Forcelles-Saint-Gorgon et de Tantonville accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 13 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Vézelise.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne à la demande du réseau TED D460.
- Ligne de car TER Grand Est 6.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parking de la halte, proposant une quinzaine de places non-matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Des arrêts éloignés de la halte

Desserte (arrêts situés à une distance de 1 à 1,5 kilomètre de la halte)

TED R580 (arrêts « Maréchal Foch/MJC/Caisse d'Epargne»)
3 arrêts de 17h41 à 19h25 en direction de Fécocourt/Grimonviller.
3 arrêts de 13h00 à 18h23 en direction de Haroué/Grimonviller.
5 arrêts de 6h39 à 13h32 en direction de Nancy.

Car TER 6 (arrêt «Jacques Leclerc»)
6 arrêts de 6h38 à 19h43 en direction de Contrexéville.
5 arrêts de 7h00 à 18h28 en direction de Nancy.

Correspondances possibles

> Arrêts R580 direction Fécocourt/Grimonviller: 17h41, 18h25, 19h25.
> Arrêts R580 direction Haroué/Grimonviller: 13h00, 17h38, 18h23.
> Arrêts R580 direction Nancy: 6h39, 6h56, 7h14, 8h45, 13h32.

> Arrêts Car TER 6 direction Contrexéville: 6h38, 7h15, 13h13, 17h43, 18h43, 19h43.
> Arrêts Car TER 6 direction Nancy: 6h47, 7h47, 11h17, 13h32, 18h15.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Au carrefour de plusieurs routes, une bonne accessibilité automobile

> Situées au carrefour de plusieurs routes départementales, Vézelise et par extension la halte bénéficient d'une bonne accessibilité routière sur un espace s'étendant presque de l'A31 à l'ouest à la N57 à l'est et de Pierreville au nord jusqu'à Diarville au sud.

> Trois axes routiers structurants: la D913 vers Flavigny au nord et Mirecourt au sud, les D9/D904 vers Bayon à l'est et Colombey à l'ouest et la D5 vers Ceintrey au nord-est et Favières à l'ouest.

> L'offre de stationnement à proximité de la halte est très limitée, se résumant essentiellement au parking situé à l'entrée de la halte, proposant une quinzaine de places non-matérialisées.

Environ 13 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Vézelise (1455 hab.), Pulligny (1185 hab.), Ceintrey (919 hab.) et Tantonville (641 hab.).

Au nord-est, seule l'entrée de Flavigny-sur-Moselle est accessible en quinze minutes en voiture.

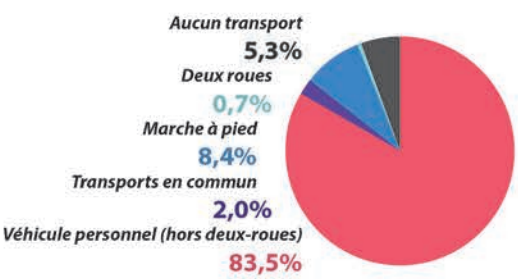
6 autres haltes se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Vézelise.

Modes de transport des actifs et projets

Les transports en commun peu utilisés, la marche à pied sollicitée

Vézelise

> Actifs ayant un emploi: 556 (62% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 662.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 399 (72%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



INSEE 2018, Données 2014

> **La part des véhicules personnels, bien qu'élevée, est plus faible que dans les communes aux alentours** (83,5%, contre 88,0% pour Tantonville et 90,8% pour Ceintrey). Ceci peut notamment s'expliquer par la présence de nombreux emplois sur la commune.

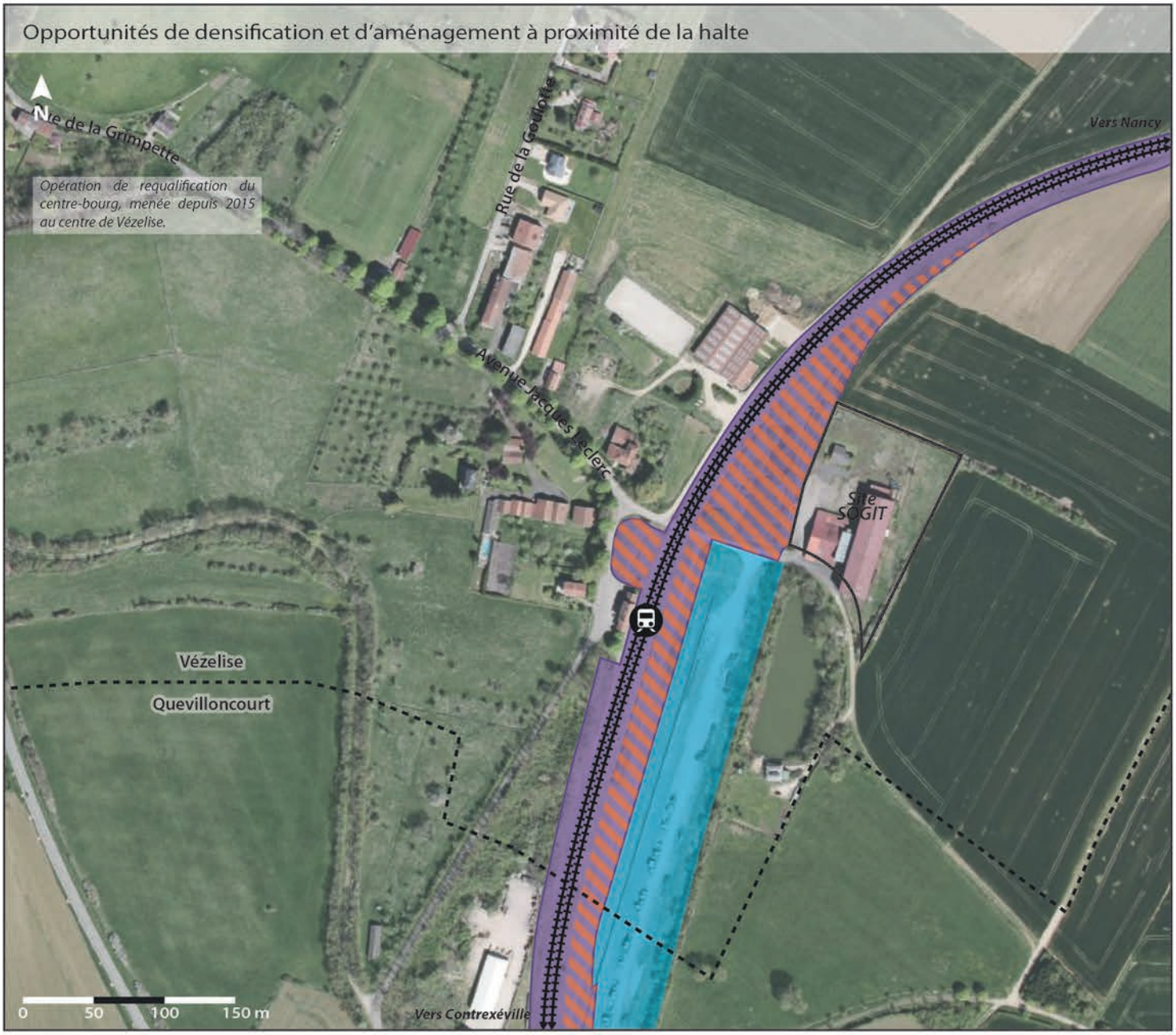
> **La part des transports en commun est quant à elle très faible** (2,0%), l'offre sur la commune étant assez modeste. L'offre est relativement semblable à celle de Ceintrey, où la part des transports collectifs est identique en 2014 (2,0%). **Ces chiffres sont toutefois antérieurs à l'arrêt des liaisons ferroviaires** sur la ligne TER.

> **La part de la marche à pied est assez élevée** (8,4%), s'expliquant en partie par les nombreux emplois présents sur la commune et la proximité des lieux de travail et de résidence, grâce notamment à un bâti dense dans le centre de Vézelise.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Communes de Vézelise et de Quevilloncourt, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains ferroviaires appartenant au Ministère de la Défense, friche potentiellement mutable.
- Terrains SNCF, voies ferrées n'accueillant plus de trains TER.
- Friches ferroviaires appartenant à la SNCF: anciennes voies de service ou terrains non-bâtis, potentiellement transformables à moyen ou long terme.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Vézelise.

- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

De vastes friches ferroviaires, mais un secteur isolé du reste de Vézelise et donc difficilement densifiable

> **Le site de la halte de Vézelise se caractérise par un très large faisceau ferroviaire, dont une partie est à l'état de friche**. De vastes terrains non-bâtis ou couverts par d'anciennes voies ferrées (voies de service notamment) sont ainsi potentiellement mutables à proximité immédiate de la halte. Toutefois, cette emprise ferroviaire est divisée en deux propriétés distinctes, l'une appartenant à la SNCF et l'autre, à l'est, au Ministère de la Défense.

> Le secteur de la halte, isolé du reste de Vézelise, présente néanmoins assez peu d'opportunités foncières. Quelques maisons individuelles ont été construites récemment le long de la rue de la Goulotte, mais les possibilités de densification du secteur, majoritairement agricole, demeurent limitées.

Dynamiques actuelles du secteur

Une situation de stagnation démographique combinée à une vacance des logements très élevée et en hausse

> Entre 2009 et 2014, **une stagnation démographique**:

-0,1%/an pour Vézelise.

> **Une absence de dynamisme démographique et un taux très élevé de logements vacants** en 2014:

17,2% pour Vézelise.

> Les constructions neuves de logements ont été modérées et assez diffuses au cours des dernières années à Vézelise. Il s'agit essentiellement de maisons individuelles bâties le long des rues et routes principales, notamment à l'ouest et au nord-est de la commune au sein de secteurs résidentiels pavillonnaires existants.

> En parallèle, la vacance des logements a fortement progressé en quelques années, passant de 14,0 à 17,2% entre 2009 et 2014. Cette vacance touche notamment les logements anciens du centre de Vézelise. Une opération de revitalisation du centre-bourg est menée depuis 2015 par la commune, avec également la réalisation d'études par l'EPFL.

> Le secteur de la halte, isolé, a très peu évolué au cours des dernières années, avec la construction de seulement quelques logements individuels ou mitoyens dans la rue de la Goulotte.

Halte de Tantonville

Tantonville

Population 2014 : 641 hab.

Voyageurs annuels

387 v. *(2015)*

TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent <> Contrexéville

Cars journaliers:
> Direction Contrexéville: **3**
> Direction Nancy (direct): **2**

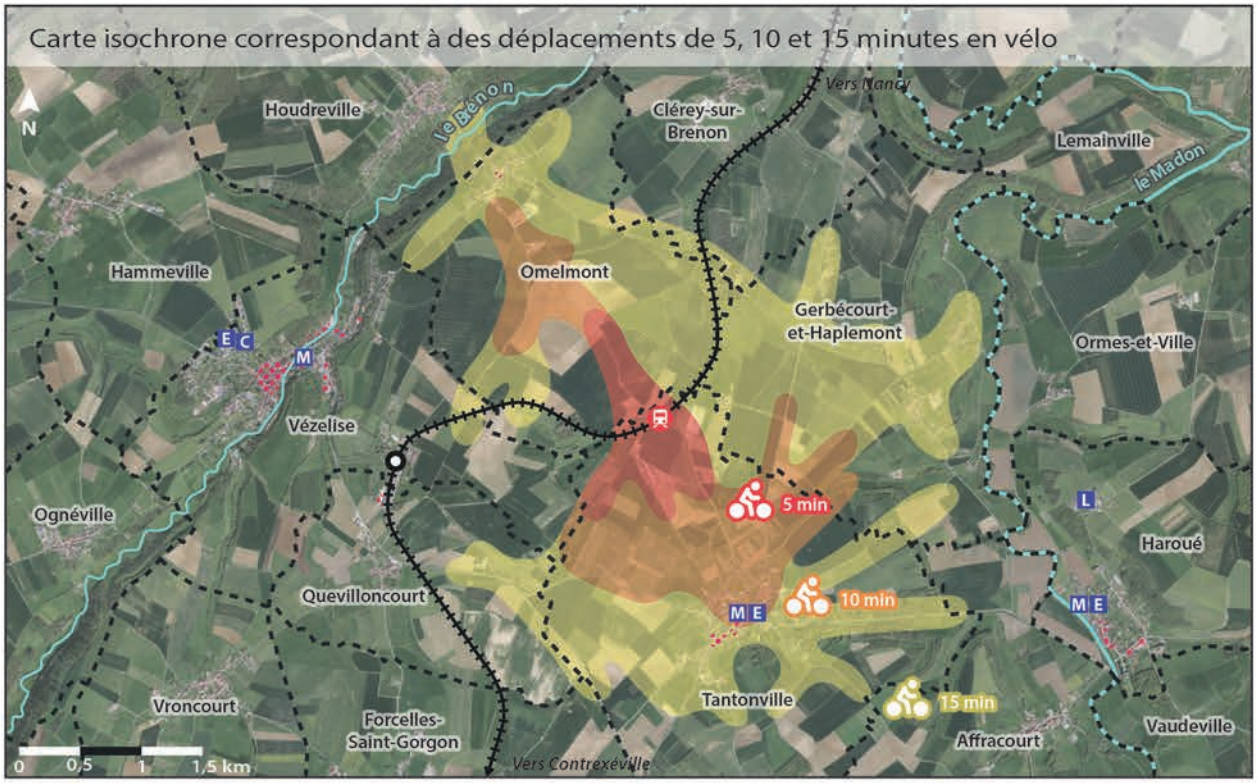
(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

< 10
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.

Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 1000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Tantonville.
- Voies ferrées.
- Halte de Vézelise.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- C Collège.
- L Lycée (CFA).

Accessibilité en modes actifs

Une halte très isolée

> **La halte de Tantonville, située à mi-chemin entre Tantonville et Omelmont, est très isolée**. Aucun commerce ni activité ne se trouve à un quart d'heure de marche de la halte, tandis que les deux villages ne sont accessibles qu'en 10 à 15 minutes de vélo.

> **Les voies ferrées peuvent constituer un effet de barrière** pour les déplacements en modes actifs.

> Il n'existe **aucun aménagement pour modes actifs au sein et entre les communes**. Les déplacements se font sur les chemins ou le long de la route, sans trottoirs ni aménagement dans les zones non-bâties.

> **Tantonville, Omelmont et Gerbécourt-et-Haplemont accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un très faible niveau d'équipement

> La halte:

-Etat général très moyen, très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

-La halte n'est plus desservie par aucun train.

> Espaces publics:

-Un espace en terre et en gravier, abimé et situé sur le bord de la rue de la Gare, permet le stationnement de quelques véhicules à côté de la halte.

-Voirie dans un état très moyen, aucun trottoir dans le secteur de la halte.

-La traversée des voies se fait à niveau par la rue de la Gare.

Transport en commun et halte

La halte non-desservie et des arrêts de transport en commun très éloignés

Desserte (arrêts situés à Tantonville, à environ 2 kilomètres):

TED R580 (arrêts « Ourches/Bourlemont/Carlingford »)
4 arrêts de 13h10 à 19h25 en direction de Haroué/Grimonviller.
4 arrêts de 6h42 à 13h21 en direction de Nancy.

Car TER 6 (arrêt «Louis Pasteur»)
3 arrêts de 17h49 à 19h49 en direction de Contrexéville.
2 arrêts de 6h41 à 7h41 en direction de Nancy.

> La halte n'est plus desservie par aucune ligne de transport en commun et se trouve très éloignée des arrêts les plus proches, situés au sein du village.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 10 et 1000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Moins de 10 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 1000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Les voies ferrées peuvent représenter un effet de coupure pour les déplacements en modes actifs, tout comme la faible densité de routes et de chemins dans le secteur.

Aucune activité à proximité de la halte

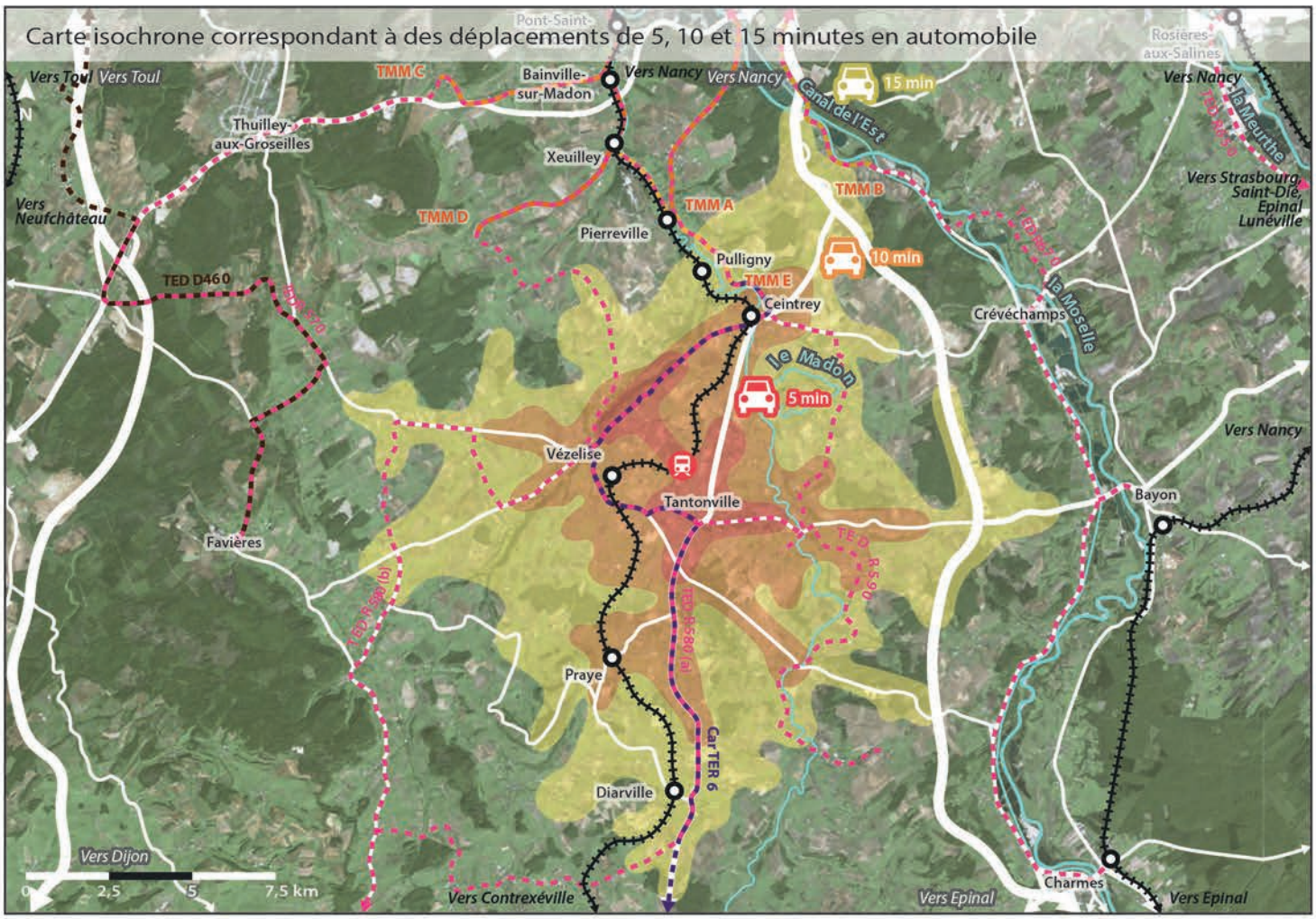
> Aucun commerce, service ou équipement, à l'exception de la déchetterie et du site électrique, ne se trouve à moins de 15 minutes de marche de la halte.

> Tantonville, Omelmont, Gerbécourt-et-Haplemont et l'entrée d'Houdreville accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 12 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Tantonville.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne à la demande du réseau TED D460.
- Ligne de car TER Grand Est 6.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Stationnement possible, sans places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Des arrêts éloignés de la halte

Desserte (arrêts situés à Tantonville, à 2 kilomètres de la halte)

TED R580 (arrêts « Ourches/Bourlemont/Carlingford »)
4 arrêts de 13h10 à 19h25 en direction de Haroué/Grimonviller.
4 arrêts de 6h42 à 13h21 en direction de Nancy.

Car TER 6 (arrêt «Louis Pasteur»)
3 arrêts de 17h49 à 19h49 en direction de Contrexéville.
2 arrêts de 6h41 à 7h41 en direction de Nancy.

Correspondances possibles

> Arrêts R580 direction Haroué/Grimonviller: 13h10, 17h47, 18h33, 19h24.
> Arrêts R580 direction Nancy: 6h42, 7h03, 8h34, 13h21.

> Arrêts Car TER 6 direction Contrexéville: 17h49, 18h49, 19h49.
> Arrêts Car TER 6 direction Nancy: 6h41, 7h41.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une bonne accessibilité, de Flavigny à Diarville

> La halte de Tantonville est relativement accessible depuis une vaste zone s'étendant de Laneuveville-devant-Bayon à l'est, Flavigny-sur-Moselle au nord, Goviller à l'ouest et Diarville au sud, ces communes se trouvant toutes à un quart d'heure ou moins de la halte en voiture.

> Deux axes routiers structurants: la D913 vers Flavigny au nord et Mirecourt au sud et les D9/D904 vers Bayon à l'est et Colombey à l'ouest.

> La halte ne dispose pas d'un véritable parking, mais seulement de quelques espaces en terre ou en gravier le long des routes, permettant à quelques véhicules de stationner à proximité de la halte et des deux habitations.

Environ 12 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Flavigny-sur-Moselle (1717 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes), Vézelise (1455 hab.), Pulligny (1185 hab.) et Ceintrey (919 hab.).

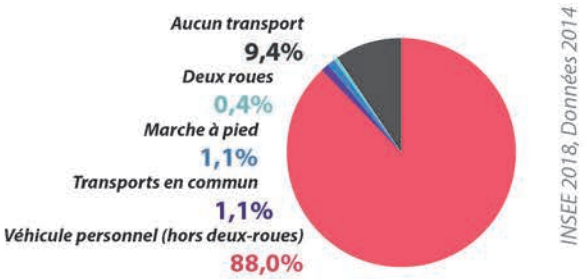
5 autres haltes se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Tantonville.

Modes de transport des actifs et projets

La voiture largement dominante, mais un grand nombre d'actifs ne se déplaçant pas

Tantonville

> Actifs ayant un emploi: 276 (71% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 81.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 237 (86%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



INSEE 2018, Données 2014

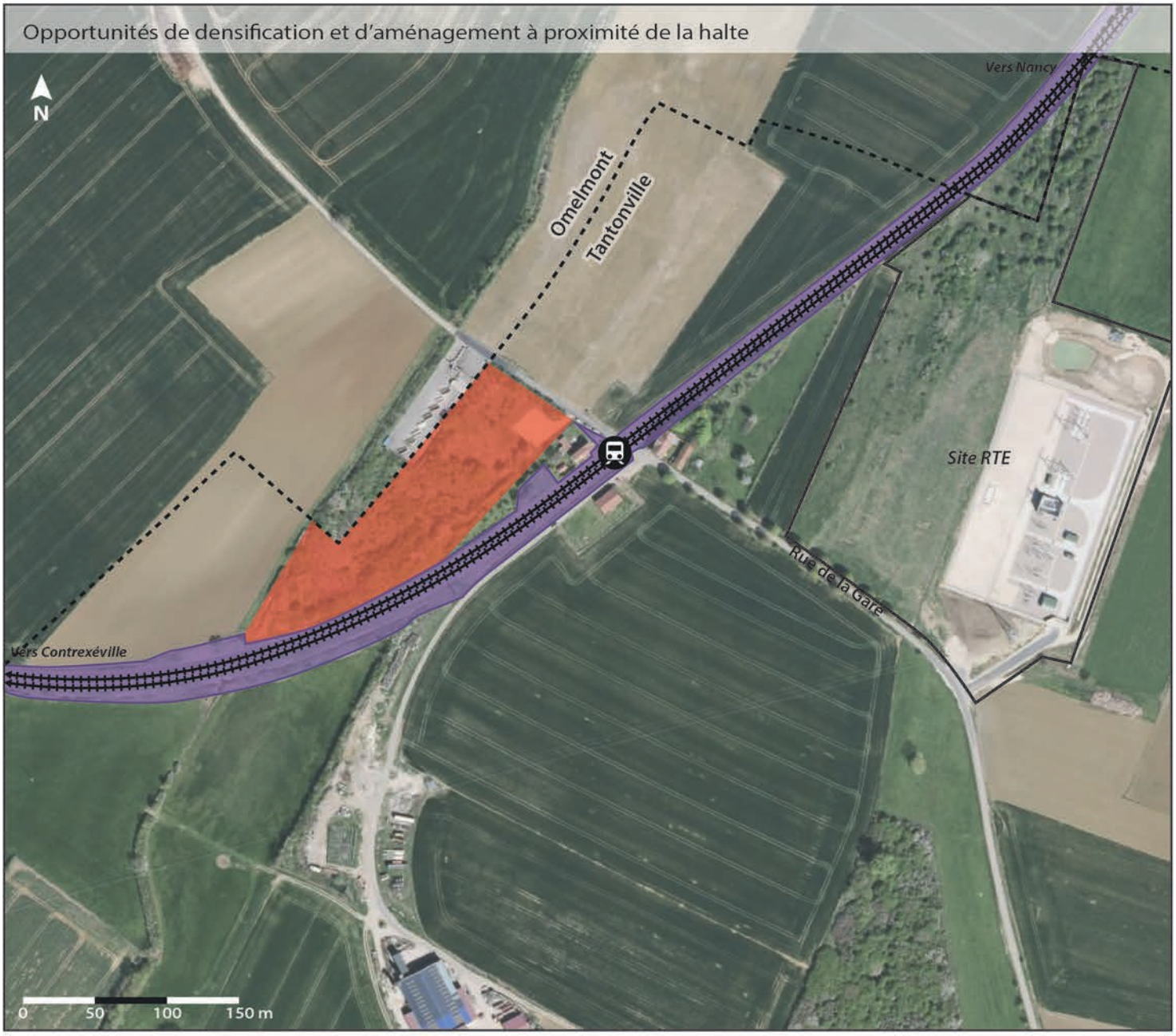
> **Les véhicules personnels sont le mode de transport le plus largement utilisé** (88,0%), très loin devant les transports en commun et la marche à pied (1,1%). La bonne accessibilité routière de la commune et la faible desserte en transport en commun peuvent en partie expliquer ces chiffres. **Ces chiffres sont toutefois antérieurs à l'arrêt des liaisons ferroviaires** sur la ligne TER.

> **La part des actifs déclarant n'avoir aucun transport est particulièrement élevée** (9,4%), étant bien plus forte que dans les autres communes du secteur (5,3% pour Vézelise, 2,5% pour Ceintrey), malgré un nombre d'emplois sur la commune très modéré.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Communes de Tantonville et d'Omelmont, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Parcelle appartenant à la communauté de communes du Pays du Saintois, potentiellement aménageable pour l'accueil d'activités économiques.
- Terrains SNCF, voies ferrées n'accueillant plus de trains TER.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Tantonville.

- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Une halte très isolée, sans réelle opportunité foncière à proximité

> **La halte de Tantonville est très isolée du reste de la commune**, étant par conséquent entourée par de vastes surfaces agricoles, une installation électrique et la déchetterie intercommunale. Le secteur tout entier ne présente donc pas de véritable opportunité de densification.

> Une grande parcelle appartenant à l'intercommunalité, située entre la halte et la déchetterie, pourrait potentiellement accueillir une activité économique au regard du plan local d'urbanisme approuvé en 2007. Ce terrain constitue toutefois l'une des seules opportunités du secteur.

Dynamiques actuelles du secteur

Absence de dynamisme démographique et taux très élevé de logements vacants

> Entre 2009 et 2014, **une légère perte d'habitants**:

-0,4%/an pour Tantonville.

> **Un déclin démographique et un taux très élevé de logements vacants** en 2014:

15,0% pour Tantonville.

> Les constructions récentes de logements à Tantonville ont été réalisées de manière assez diffuse et ont essentiellement porté sur des maisons individuelles. Sans réel dynamisme démographique, le développement résidentiel de la commune est relativement limité, ce phénomène étant de surcroît renforcé par le grand nombre de logements vacants, avec une augmentation assez nette de leur nombre entre 2009 et 2014, le taux de vacance passant ainsi de 8,9 à 15,0% sur cette période.

> Totalement isolé du reste de la commune, le secteur de la halte est par conséquent très difficilement densifiable, se trouvant en zone agricole sans continuité du bâti avec le reste de Tantonville. Ce dernier est, de plus, encore densifiable au sein de l'enveloppe bâtie, tandis que la vacances des logements est assez élevée.

Halte de Ceintrey

Ceintrey

Population 2014 : 919 hab.

Voyageurs annuels

4 795 v. *(2015)*

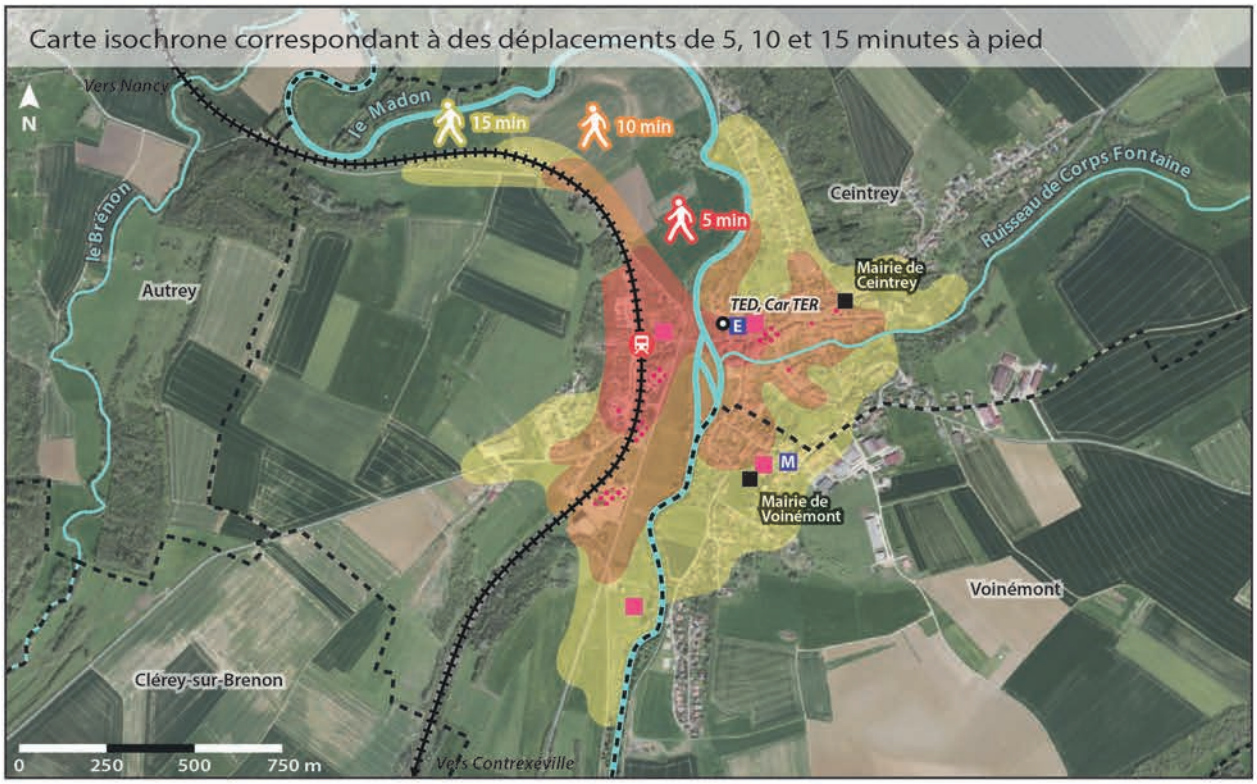
TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent <> Contrexéville

Cars journaliers:
> Direction Contrexéville: **5**
> Direction Nancy (direct): **5**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 700 à 800 habitants *à moins de 15 minutes à pied de la halte.*



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 1500 à 1700 habitants *à moins de 15 minutes en vélo de la halte.*

Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Ceintrey.
- Voies ferrées.
- Autres haltes du territoire.
- TED, Car TER — Arrêt desservi par les lignes TED et TER (car).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte peu éloignée du centre, mais peu visible

> **La halte se trouve à l'écart mais n'est que moyennement distante du centre de Ceintrey**, à environ 300 mètres à l'ouest de l'école et des commerces (entre 5 et 10 minutes de marche). Elle souffre néanmoins d'un manque de visibilité. Toutefois, plusieurs commerces et activités (entreprises) se situent à proximité immédiate de la halte.

> **Le relief à l'ouest et le Madon à l'est représentent deux importants effets de barrière** pour les déplacements en modes actifs.

> Il n'existe **pas d'aménagement pour modes actifs au sein et entre les communes**. Les déplacements se font le long de la route, sans trottoirs ni aménagement dans les zones non-bâties. Au centre de Ceintrey, les trottoirs sont parfois peu larges et il n'existe pas de passage protégé permettant de traverser la route de Tantonville à hauteur de la halte.

> **Ceintrey, Voinémont, Autrey et l'entrée sud de Pulligny accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un très faible niveau d'équipement

> La halte:

-Etat général très moyen, très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

-La halte n'est plus desservie par aucun train.

> Espaces publics:

-Un parking d'environ 25 places, dont seulement 7 sont matérialisées, se trouve à l'ouest de la halte. La majorité des places sont en gravier, sans aménagement spécifique.

-Voirie dans un état moyen, absence de trottoirs et de passages piétons dans les environs de la halte.

-La traversée des voies se fait à niveau pour les piétons, directement par la halte.

Transport en commun et halte

Aucun arrêt de transport en commun à la halte de Ceintrey

Desserte (arrêt «Groupe scolaire» à 300 mètres de la halte):

TED R580
4 arrêts de 12h53 à 19h15 en direction de Haroué/Grimonviller.
4 arrêts de 6h48 à 13h40 en direction de Nancy.

TED R590
1 arrêt à 18h30 en direction de Germonville.
2 arrêts à 6h40 et 8h45 en direction de Nancy.

Car TER 6
5 arrêts de 7h02 à 19h30 en direction de Contrexéville.
5 arrêts de 7h00 à 18h28 en direction de Nancy.

> La halte n'est plus desservie par aucune ligne de transport en commun.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 700 et 1700 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

De 700 à 800 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 1500 à 1700 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Le relief, les voies ferrées et l'hydrographie constituent les principaux freins pour les déplacements en modes actifs, notamment en direction des communes voisines.

Plusieurs activités à proximité de la halte

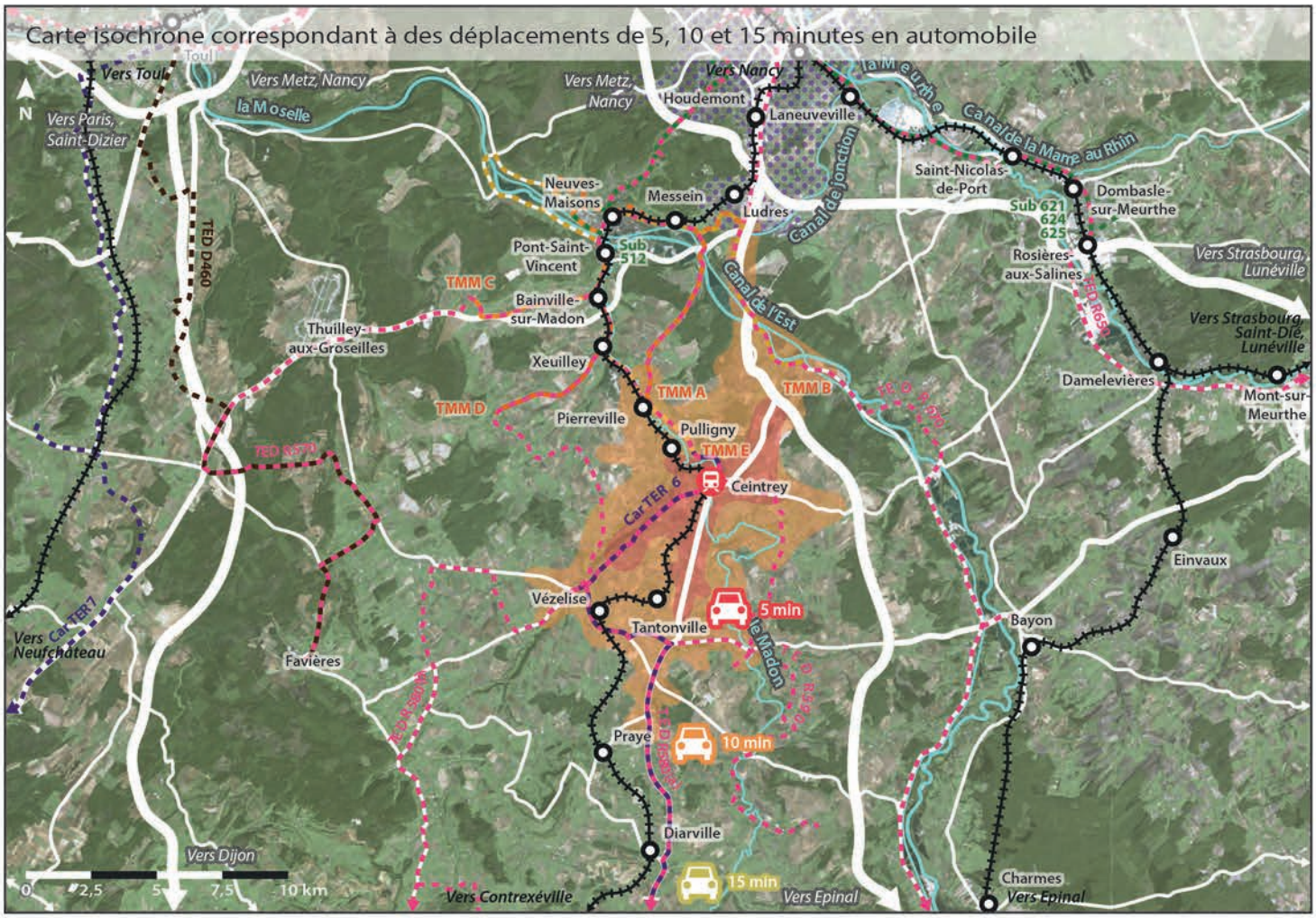
> Plusieurs commerces et entreprises se trouvent à proximité immédiate de la halte, tandis que la plupart des commerces, services et équipements sont accessibles en moins de 15 minutes de marche depuis celle-ci.

> Ceintrey, Voinémont, Autrey, le sud de Pulligny et l'entrée nord de Clérey-sur-Brenon accessibles en 15 minutes en vélo.

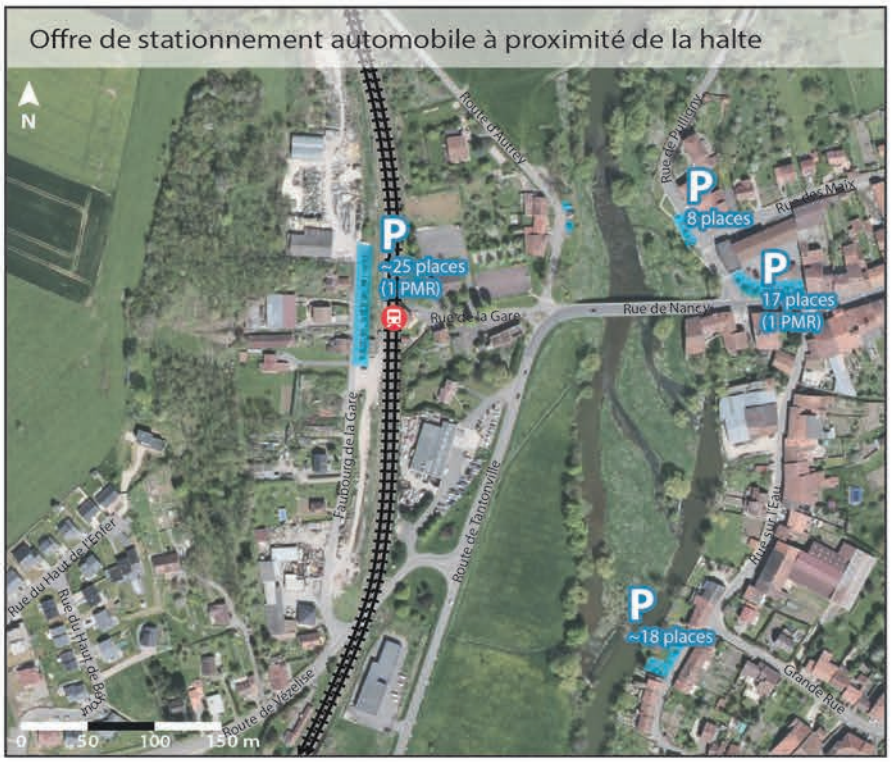
Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018



Sources: Géoportail, 2018

Environ 26 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Ceintrey.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne à la demande du réseau TED D460.
- Lignes de car TER Grand Est 6 et 7.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings, dont celui du faubourg de la Gare, proposant environ 25 places et un emplacement PMR.
- Stationnement possible, sans places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Une desserte uniquement assurée par des cars

Desserte (arrêt «Groupe scolaire» à 300 mètres de la halte)

TED R580
4 arrêts de 12h53 à 19h15 en direction de Haroué/Grimonviller.
4 arrêts de 6h48 à 13h40 en direction de Nancy.

TED R590
1 arrêt à 18h30 en direction de Germonville.
2 arrêts à 6h40 et 8h45 en direction de Nancy.

Car TER 6
5 arrêts de 7h02 à 19h30 en direction de Contrexéville.
5 arrêts de 7h00 à 18h28 en direction de Nancy.

> Les correspondances prises en comptes sont réalisables sans changement d'arrêt, dans un délai de 0 à 20 minutes.

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED R580, départ en car TER 6 (toutes directions confondues): **8 correspondances/jour**, de 6h48 (arrivée TED) à 19h30 (départ car TER).

> Arrivée en car TED R590, départ en car TER 6 (toutes directions confondues): **3 correspondances/jour**, de 6h40 (arrivée TED) à 18h30 (départ car TER).

> Arrivée en car TER 6, départ en car TED R580 (toutes directions confondues): **2 correspondances/jour**, de 7h00 (arrivée car TER) à 7h05 (départ TED).

> Arrivée en car TER 6, départ en car TED R590 (toutes directions confondues): **1 correspondance/jour**, arrivée car TER à 18h28, départ TED à 18h30.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés. D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une très bonne accessibilité routière et autoroutière

> La halte de Ceintrey bénéficie d'une très bonne accessibilité routière grâce à la proximité de la D913 la reliant rapidement à la N57/A330. Le sud de la Métropole du Grand Nancy (Ludres) se trouve ainsi à moins d'un quart d'heure de la halte. Neuves-Maisons et certaines communes du Grand Nancy sont par ailleurs accessibles en une vingtaine de minutes en voiture depuis Ceintrey.

> Quatre axes routiers structurants: la D913 vers Nancy au nord et Mirecourt au sud, la N57/A330 vers Nancy au nord (demi-échangeur), la D50G/D50B vers Neuves-Maisons au nord-ouest et la D9 vers Colombey à l'ouest.

> Le parking du faubourg de la Gare, disposant d'environ 25 places de stationnement (dont un emplacement PMR) et situé à l'ouest de la halte constitue la principale offre de stationnement à proximité de cette dernière. Les places ne sont toutefois pas toutes matérialisées.

Environ 26 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Ludres (6435 hab.), Richardménil (2366 hab.), Fléville-devant-Nancy (2323 hab.) et Flavigny-sur-Moselle (1717 hab.).

Seules les entrées de Vandoeuvre-lès-Nancy et Houdemont sont accessibles en 15 minutes en voiture depuis Ceintrey.

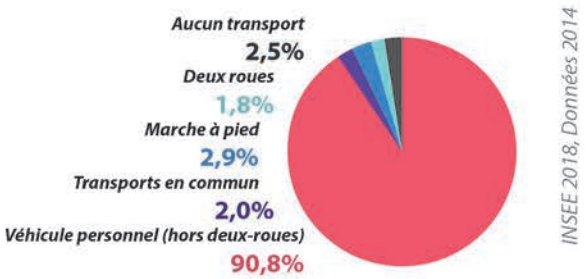
Environ 10 autres gares et haltes (dont 3 en service) se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Ceintrey.

Modes de transport des actifs et projets

Un recours très élevé aux véhicules personnels

Ceintrey

> Actifs ayant un emploi: 449 (76% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 137.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 394 (88%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Le recours aux véhicules personnels est très élevé** (90,8%), la commune bénéficiant d'une bonne accessibilité routière depuis les communes environnantes mais également depuis le sud de l'agglomération nancéienne, grâce notamment à un accès rapide à la N57/A330 au nord-est.

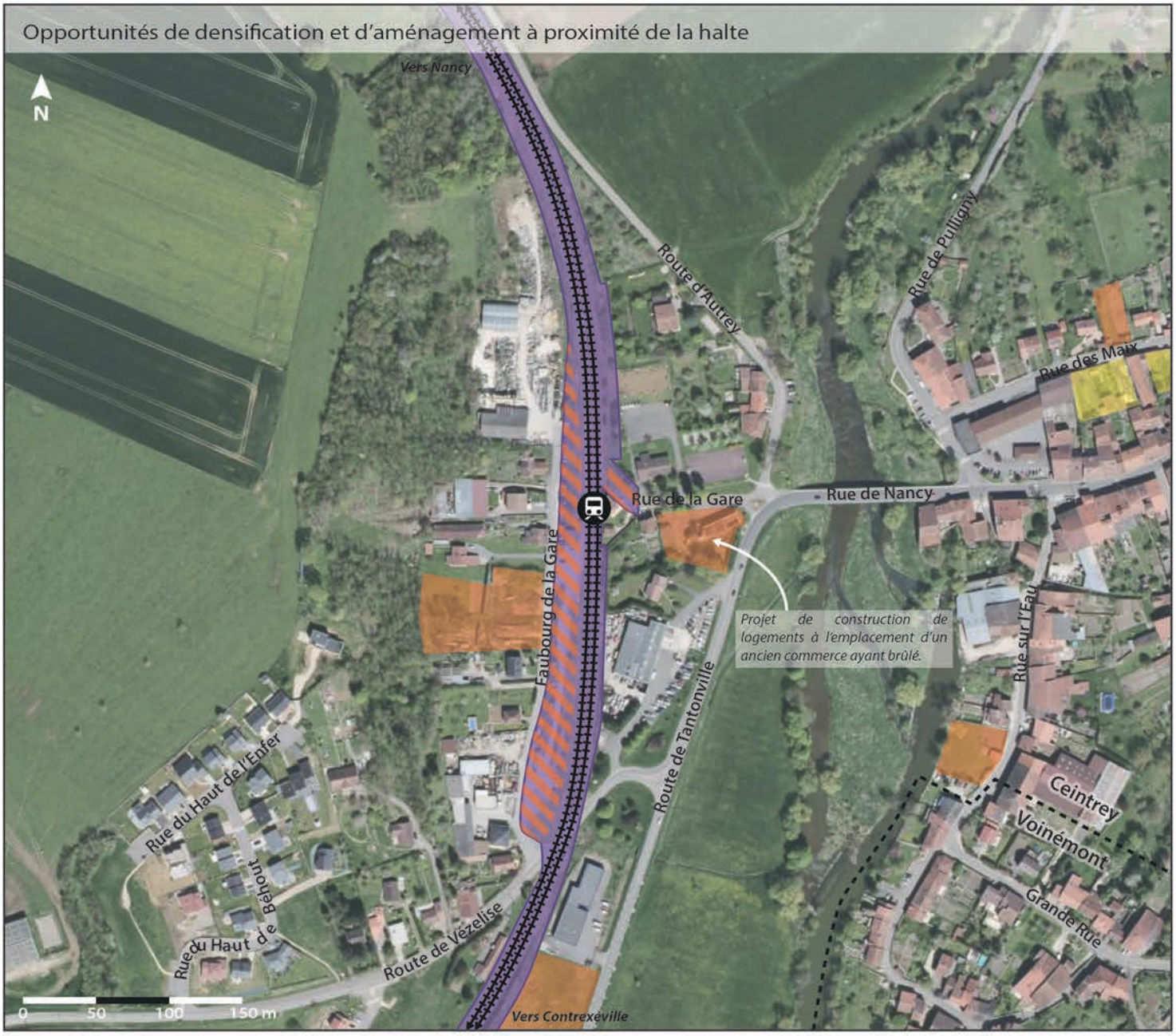
> **La part des transports en commun est très faible** (2,0%), l'offre étant assez faible sur la commune. **Ces chiffres sont par ailleurs antérieurs à l'arrêt des liaisons ferroviaires** sur la ligne TER.

> La part des modes actifs est très limitée (2,9% pour la marche, 1,8% pour tous les types de deux-roues), un grand nombre d'actifs travaillant hors de la commune et les cheminements à l'extérieur de celle-ci étant relativement complexes à pied ou en vélo.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Ceintrey, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains faiblement ou non-bâtis potentiellement mutables à court ou moyen terme.
- Terrains faiblement bâtis, potentiellement densifiables à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF, voies ferrées n'accueillant plus de trains TER.
- Terrains SNCF inoccupés et très faiblement bâtis, potentiellement mutables.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Ceintrey.

- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Quelques opportunités foncières à proximité de la halte, dont une longue bande de terrains SNCF

> **La bande de terrains SNCF, située à l'ouest de la halte et longeant les voies ferrées** sur environ 250 mètres est actuellement inoccupée et très faiblement bâtie. Cette zone est ainsi potentiellement mutable, bien que difficilement densifiable à cause de sa grande proximité avec les voies ferrées et sa largeur modérée. Néanmoins, cette bande pourrait permettre la réalisation d'aménagements liés à la halte, à l'instar du parking qu'elle accueille déjà au nord.

> Il existe par ailleurs **plusieurs terrains de moyenne taille à proximité** de la halte, dont celui de l'ancienne auberge ayant brûlé et sur lequel sont menées des réflexions sur un projet de logements.

> Plusieurs autres parcelles sont potentiellement densifiables au sein du tissu bâti du centre de Ceintrey, mais sont néanmoins plus éloignées de la halte et séparées de celle-ci par le large lit du Madon.

Dynamiques actuelles du secteur

Une croissance démographique marquée et la construction récente de logements peu éloignés de la halte

> Entre 2009 et 2014, **une croissance démographique soutenue**:

+2,7%/an pour Ceintrey.

> **Un important gain de population et un taux très moyen de logements vacants** en 2014:

6,4% pour Ceintrey.

> Au cours des dernières années, la construction de nouveaux logements s'est concentrée au sein de deux principaux secteurs en extension que sont les sorties de village au nord-est (rue du Mont) et au sud-ouest de la commune (route de Vézelise). Les logements construits sont essentiellement des maisons inviduelles, notamment à proximité de la halte dans les nouvelles rues du Haut de Béhout et du Haut de l'Enfer et dans le chemin de Clérey.

> Les nouvelles opportunités foncières dans le secteur de la halte sont toutefois désormais relativement ponctuelles, les zones résidentielles récentes étant presque remplies. Le plus grand nombre de terrains constructibles libres se trouve ainsi aujourd'hui dans la rue du Mont, au nord-est de la commune.

Halte de Pulligny-Autrey

Pulligny, Autrey

Population 2014 :
1 185 hab. (Pulligny), 177 hab. (Autrey)

Voyageurs annuels

885 v. *(2015)*

TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent <> Contrexéville

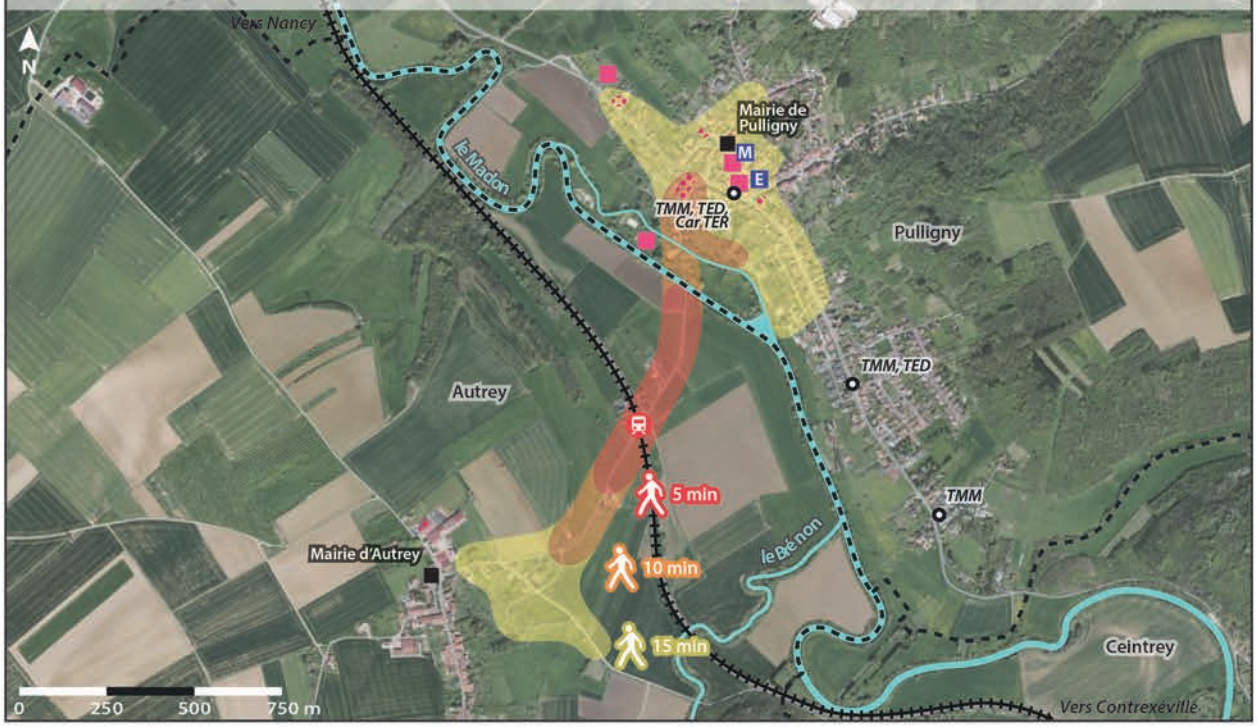
Cars journaliers:
> Direction Praye: **1**
> Direction Pont-Saint-Vincent: **1**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 400 à 600
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.

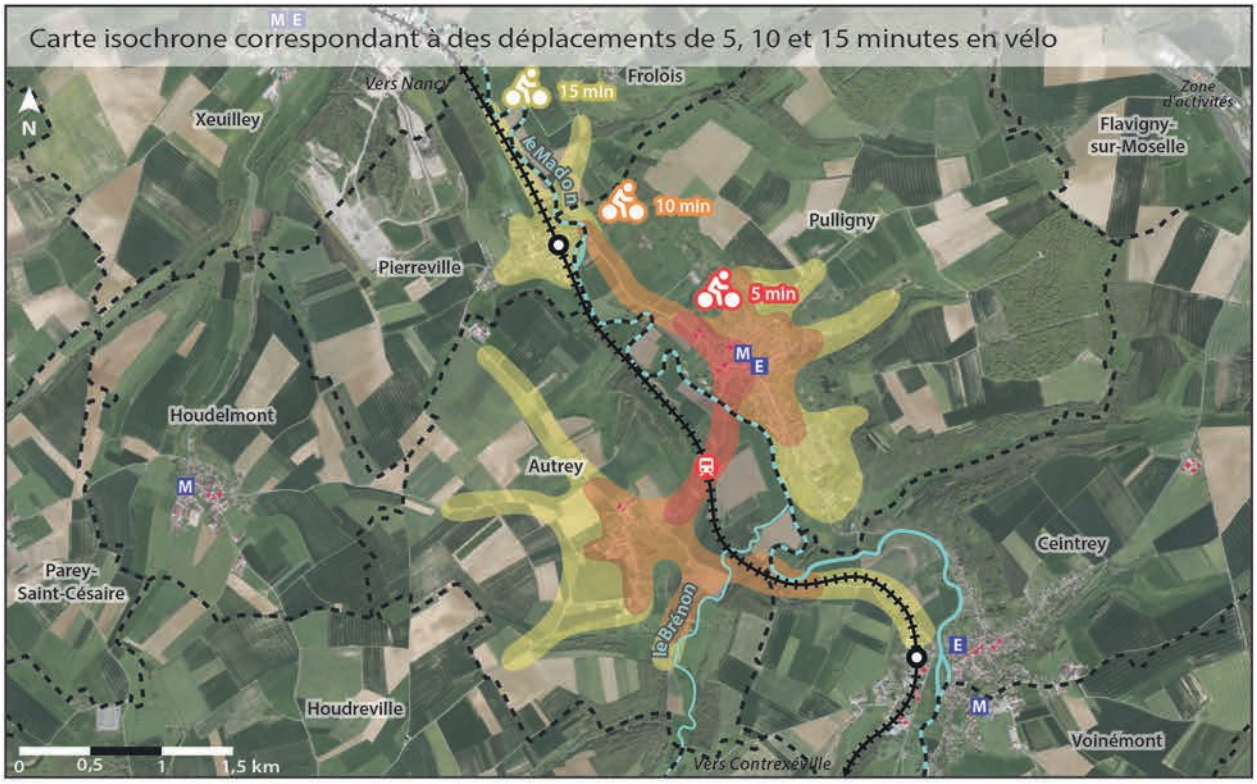
Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes à pied



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 1700
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en vélo



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Pulligny - Autrey.
- Voies ferrées.
- Autres haltes du territoire.
- TMM, TED, Car TER — Arrêt desservi par les lignes T'MM, TED et/ou TER (car).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte isolée de Pulligny et d'Autrey

> **La halte est isolée en zone très faiblement bâtie**, à environ 750 mètres des centres de Pulligny et d'Autrey. La plupart des commerces et équipements de Pulligny se trouvent à un quart d'heure de marche de la halte. De plus, la halte n'est plus desservie par aucune ligne de transport en commun.

> **Les déplacements sont restreints à l'unique voie reliant Pulligny à Autrey**, à savoir la rue de Pulligny. Le relief limite également très fortement les déplacements en modes actifs depuis la halte en direction d'Autrey.

> Il n'existe **pas d'aménagement pour modes actifs au sein et entre les communes**. Les déplacements se font le long de la route, sans trottoirs ni aménagement. Les ponts franchissant le Madon sont de surcroît très étroits, sans véritables trottoirs. Rejoindre la halte depuis Pulligny peut ainsi s'avérer dangereux.

> **Pulligny, Autrey, Pierreville et l'entrée nord de Ceintrey accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un très faible niveau d'équipement

> La halte:

-Etat général très moyen, très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

-La halte n'est plus desservie par aucun train.

> Espaces publics:

-La halte ne dispose d'aucun espace de stationnement formel à proximité.

-Voirie dans un état moyen, absence de trottoirs.

-La traversée des voies se fait à niveau par la rue de Pulligny.

Transport en commun et halte

Des arrêts de transport en commun éloignés de la halte et desservant exclusivement Pulligny

Desserte (arrêt «Foyer culturel» à 850 mètres de la halte):

TED R580
4 arrêts de 12h48 à 19h09 en direction de Haroué/Grimonviller.
4 arrêts de 6h53 à 13h45 en direction de Nancy.

TED R590
1 arrêt à 18h25 en direction de Germonville.
2 arrêts à 6h45 et 8h50 en direction de Nancy.

Car TER 6
1 arrêt à 18h40 en direction de Praye.
1 arrêt à 6h46 en direction de Pont-Saint-Vincent.

T'MM+ (Transport à la demande, Pulligny uniquement)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

T'MM Ligne E
3 arrivées de 10h55 à 17h00 en provenance de Neuves-Maisons.
(4 arrêts à l'arrêt «Tricourt», à 1,5 kilomètre de la halte)
4 arrêts de 7h55 à 17h07 en direction de Neuves-Maisons.
(5 départs à l'arrêt «Tricourt», à 1,5 kilomètre de la halte)

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 400 et 1700 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

De 400 à 600 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 1700 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Les déplacements en modes actifs sont principalement contraints par le relief et l'hydrographie, la halte se situant en contrebas des villages de Pulligny et d'Autrey.

Une halte isolée des activités

> Les commerces, services et équipements les plus proches de la halte se trouvent à Pulligny, à environ 10 à 15 minutes de marche de celle-ci.

> Pulligny, Autrey, Pierreville, l'entrée sud de Frolois et l'entrée nord de Ceintrey accessibles en 15 minutes en vélo.

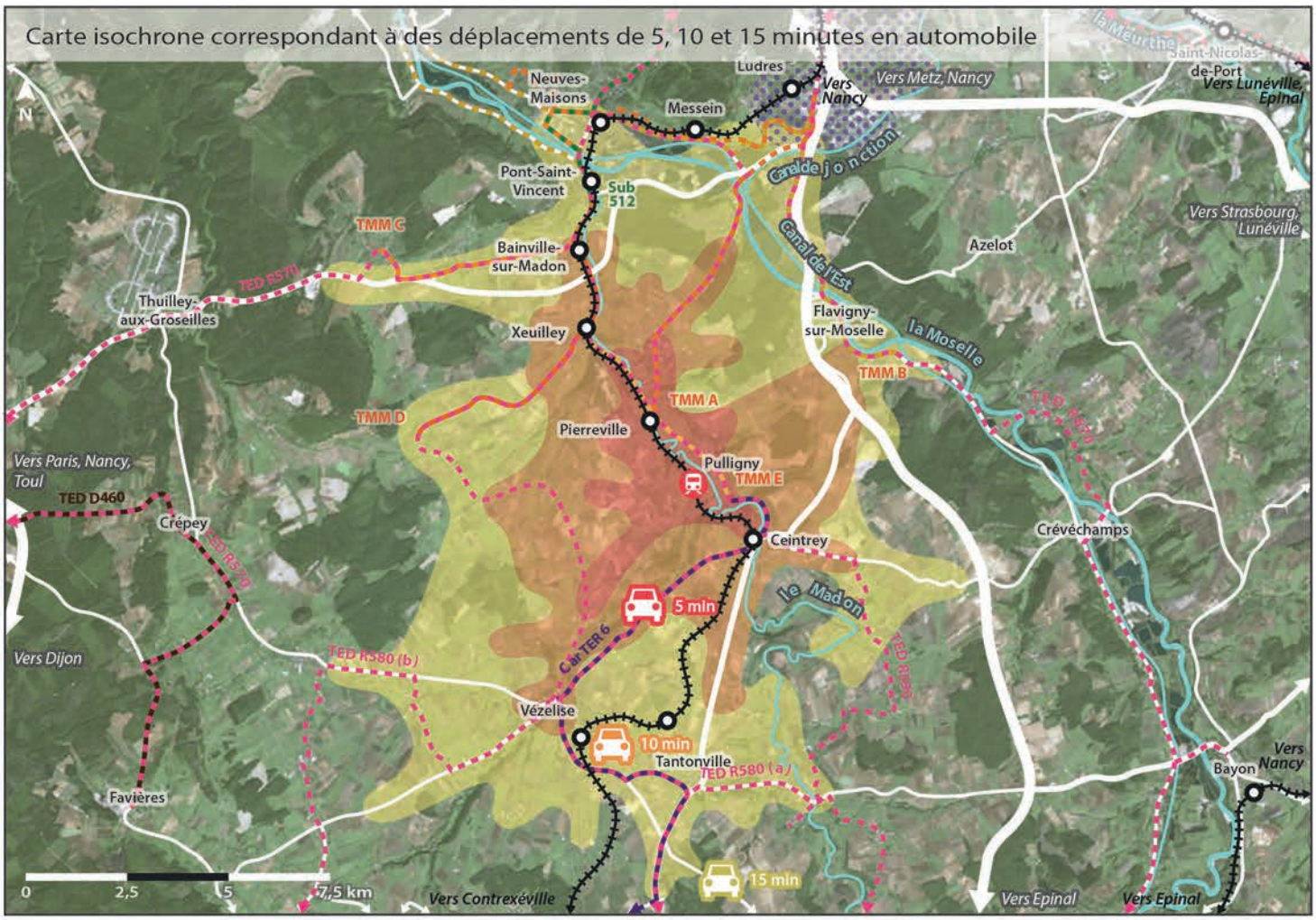
Aucun projet sur la halte, mais une étude sur les mobilités actives

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

> Conduite d'une étude sur les mobilités actives à l'échelle de l'ensemble du territoire de Moselle et Madon.

Quelles capacités de report modal?

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en automobile



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Offre de stationnement automobile à proximité de la halte

Sources: Géoportail, 2018

Environ 22 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Pulligny - Autrey.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne à la demande du réseau TED D460.
- Ligne de car TER Grand Est 6.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Espace couvert de gravier, accueillant du stationnement informel.

Correspondances et intermodalité

La halte desservie par aucune ligne de transport en commun

Desserte (arrêt «Foyer culturel» à 850 mètres de la halte)

TED R580
4 arrêts de 12h48 à 19h09 en direction de Haroué/Grimonviller.
4 arrêts de 6h53 à 13h45 en direction de Nancy.

TED R590
1 arrêt à 18h25 en direction de Germonville.
2 arrêts à 6h45 et 8h50 en direction de Nancy.

Car TER 6
1 arrêt à 18h40 en direction de Praye.
1 arrêt à 6h46 en direction de Pont-Saint-Vincent.

T'MM+ (Transport à la demande, Pulligny uniquement)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

T'MM Ligne E
3 arrivées de 10h55 à 17h00 en provenance de Neuves-Maisons.
(4 arrêts à l'arrêt «Tricourt», à 1,5 kilomètre de la halte)
4 arrêts de 7h55 à 17h07 en direction de Neuves-Maisons.
(5 départs à l'arrêt «Tricourt», à 1,5 kilomètre de la halte)

Correspondances possibles avec le car TER 6

Arrivée TED R590 à 18h25 (dir. Germonville) ; départ TER 6 à 18h40 (dir. Praye).

Arrivée TED R590 à 6h45 (dir. Nancy); départ TER 6 6h46 (dir. Pont-Saint-Vincent).

Arrivée TER 6 à 6h46 (dir. Pont-Saint-Vincent); départ TED R580 à 6h53 (dir. Nancy).

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une bonne accessibilité locale

> La halte de Pulligny - Autrey occupe une position relativement centrale entre Neuves-Maisons au nord et Tantonville au sud, se trouvant à moins d'un quart d'heure des deux communes. Ce territoire possède néanmoins une grande densité de haltes et de gares.

> Trois axes routiers structurants: la D913 vers Flavigny au nord et Diarville au sud, la D50B vers Neuves-Maisons au nord et Vézelise au sud, la D115B vers Ludres au nord-est.

> Il n'existe aucune offre de stationnement à proximité de la halte. Quelques véhicules peuvent toutefois stationner de manière informelle sur un petit espace en gravier au sud de la halte, sur le bas-côté de la rue de Pulligny.

Environ 22 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Neuves-Maisons (7023 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes), Pont-Saint-Vincent (1901), Messein (1885 hab., mais toute la commune n'est pas accessible) et Flavigny-sur-Moselle (1717 hab.).

L'autoroute permet de traverser Richardménil mais pas de rejoindre la commune en moins de 15 minutes.

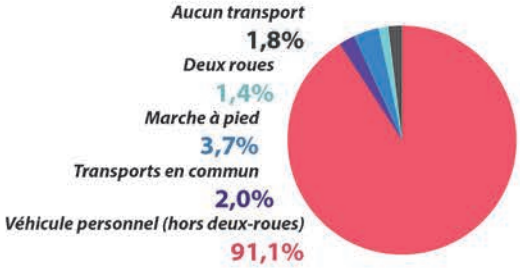
Environ 8 autres gares et haltes (dont 2 en service) se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Pulligny - Autrey.

Modes de transport des actifs et projets

Un usage presque exclusif des véhicules personnels pour les déplacements domicile-travail

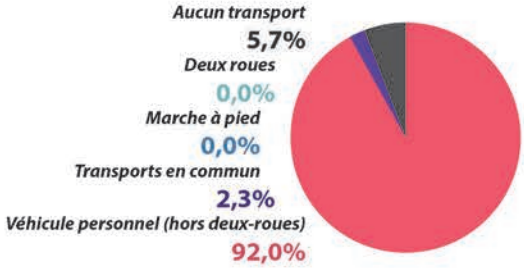
Pulligny

> Actifs ayant un emploi: 557 (68% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 114.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 496 (89%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



Autrey

> Actifs ayant un emploi: 88 (71% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 17.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 77 (88%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



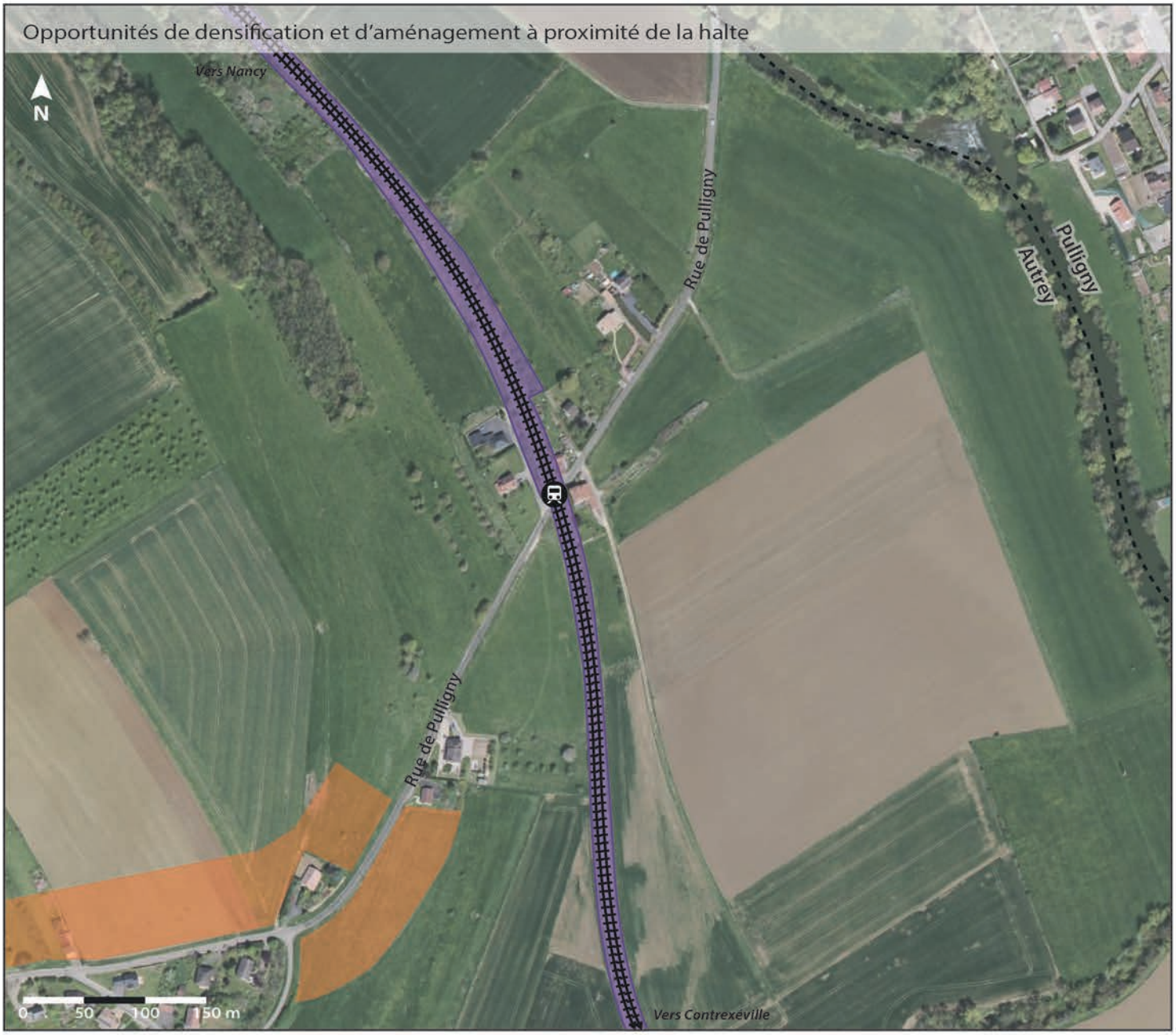
INSEE 2018, Données 2014

> A Pulligny comme à Autrey, **la part des véhicules personnels dans les déplacements domicile-travail est très élevée** (91,1 et 92,0%), avec une **utilisation très faible des transports en commun** (2,0 et 2,3%). Ceci peut notamment s'expliquer par la bonne accessibilité routière des deux communes et la faible desserte en transport en commun. **Ces chiffres sont toutefois à nuancer**, car antérieurs à l'arrêt des liaisons ferroviaires sur la ligne TER et à la refonte du réseau T'MM.

> A Pulligny mais surtout à Autrey, un très faible recours à la marche et au vélo, beaucoup d'actifs travaillant hors de leur commune.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.



Sources: Géoportail, Cadastre, Communes de Pulligny et d'Autrey, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement constructibles, en continuité du tissu bâti existant d'Autrey.
- Terrains SNCF, voies ferrées n'accueillant plus de trains TER.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Pulligny - Autrey.
- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Une halte isolée, à l'écart des tissu bâtis de Pulligny et d'Autrey

> **La halte est située dans un secteur très peu dense et isolé du reste de la commune d'Autrey**, se trouvant au sud-ouest. Par conséquent, il n'existe pas de réelles opportunités de densification à proximité immédiate de la halte, cette zone n'étant de surcroît pas constructible au regard de la carte communale approuvée en 2008.

> Plusieurs parcelles sont en revanche constructibles le long de la rue de Pulligny, en continuité du tissu bâti existant d'Autrey et en direction de la halte. Ainsi, le développement résidentiel futur de la commune pourrait potentiellement amoindrir l'effet d'isolement de la halte.

Dynamiques actuelles du secteur

Un contexte démographique peu dynamique et une halte isolée des secteurs résidentiels

> Entre 2009 et 2014, **une absence de dynamisme démographique**:

-0,5%/an pour Pulligny.

+0,3%/an pour Autrey.

> **Une perte d'habitants et une faible croissance démographique, ainsi qu'un taux modéré voire élevé de logements vacants** en 2014:

7,3% pour Pulligny.

10,1% pour Autrey.

> A Pulligny comme à Autrey, les logements neufs consistent essentiellement en des maisons individuelles. Celles-ci se situent au sein de lotissements dans le quartier du Tricourt ou le long de la route de Ceintrey pour Pulligny, ou le long de la rue de Pulligny en direction de la halte pour Autrey.

> Isolée au sein de terres agricoles et entourée de seulement quelques habitations, la halte se situe à l'extérieur des secteurs en développement de Pulligny et d'Autrey. Toutefois, le développement récent et futur d'Autrey, tel que permis par sa carte communale, se concentre le long de la rue de Pulligny, en direction de la halte située en contrebas du village.

Halte de Pierreville

Pierreville

Population 2014 : 318 hab.

Voyageurs annuels

1 905 v. *(2015)*

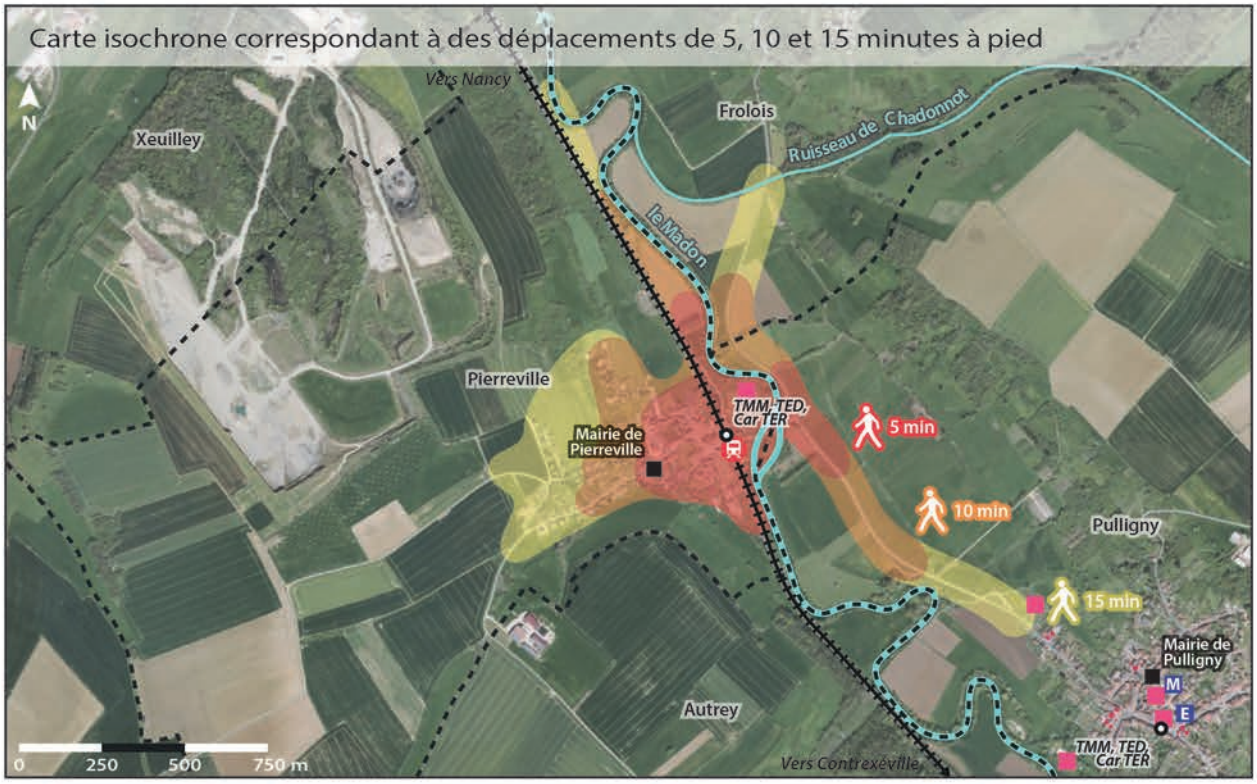
TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent <> Contrexéville

Cars journaliers:
> Direction Praye: **1**
> Direction Pont-Saint-Vincent: **1**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

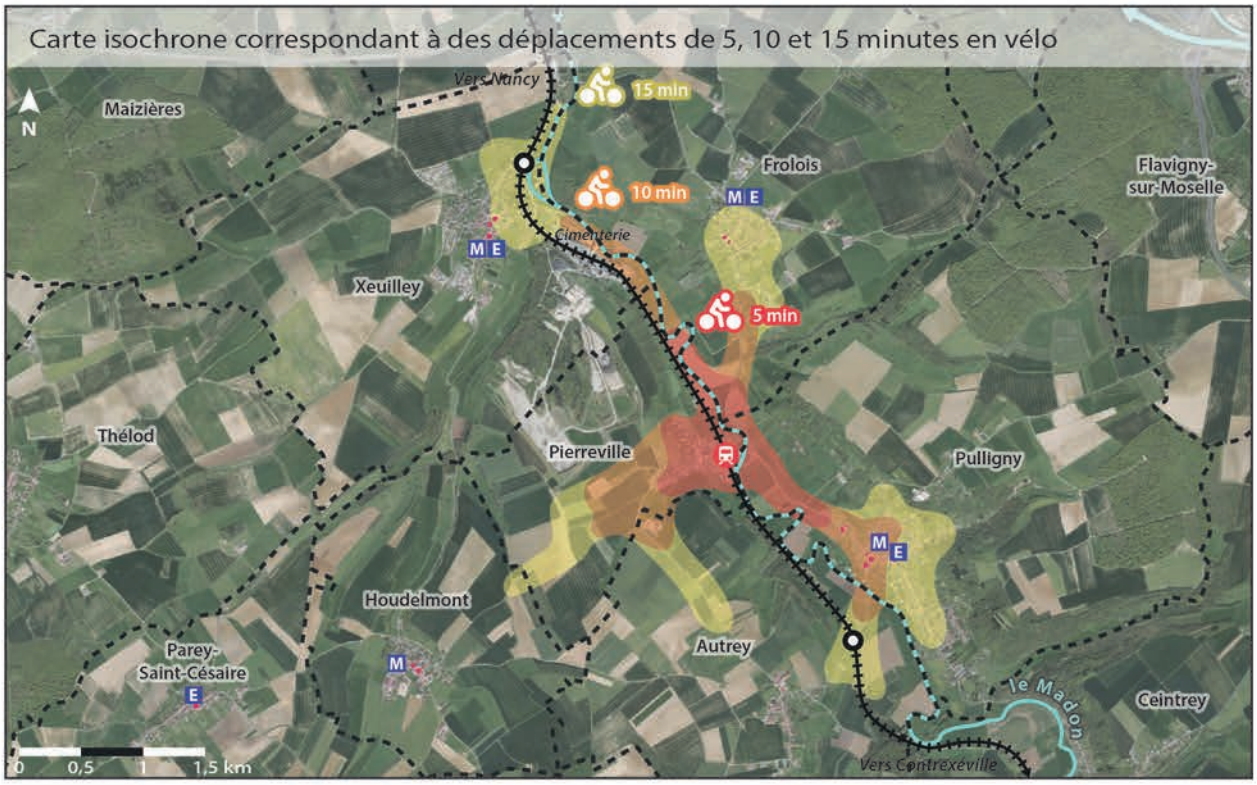
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 320
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 2500
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Pierreville.
- Voies ferrées.
- Autres haltes du territoire.
- TMM, TED, Car TER — Arrêt desservi par les lignes T'MM, TED et/ou TER (car).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Peu d'activités et d'équipements à proximité

> **La halte est proche du centre de Pierreville**, mais ce dernier ne propose aucun commerce ou équipement particulier. L'école est également fermée.

> **L'effet de coupure que constitue le Madon est attenué** par le franchissement proche de la halte (route de Xeuilley), permettant de rejoindre Pulligny et Frolois. Le relief ralentit toutefois les déplacements vers l'ouest.

> Il n'existe **pas d'aménagement pour modes actifs au sein de la commune**: les déplacements se font sur les trottoirs lorsqu'ils existent dans les zones bâties, sur les chemins ou le long de la chaussée entre les villages, sans cheminement sécurisé. Il n'y a ni trottoir ni passage piéton devant la halte (place de la Gare).

> **Pierreville, l'est de Xeuilley, le sud de Frolois et une grande partie de Pulligny accessibles en 15 minutes** en vélo.

Une halte très faiblement équipée

> La halte:

-Etat général très moyen, très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

-La halte n'est plus desservie par aucun train.

> Espaces publics:

-La halte ne dispose d'aucun parking, la place de la Gare accueillant uniquement un arrêt et une aire de retournement pour les bus et quelques places non-matérialisées devant les habitations.

-Voirie dans un état correct. Absence de trottoirs sur la place de la Gare.

-La traversée des voies se fait à niveau par la place de la Gare.

Transport en commun et halte

Deux arrêts de transport en commun à proximité immédiate de la halte, une offre TER exclusivement routière

Desserte (arrêts à proximité immédiate de la halte):

TED R580
4 arrêts de 12h46 à 19h07 en direction de Haroué/Grimonviller.
4 arrêts de 6h55 à 13h47 en direction de Nancy.

TED R590
1 arrêt à 8h53 en direction de Nancy.

Car TER 6
1 arrêt à 18h36 en direction de Praye.
1 arrêt à 6h50 en direction de Pont-Saint-Vincent.

T'MM+ (Transport à la demande)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

T'MM Ligne A
7 arrivées de 8h33 à 18h23 en provenance de Chaligny/Neuves-Maisons.
7 départs de 6h45 à 17h15 en direction de Chaligny/Neuves-Maisons.

T'MM Ligne E
4 arrêts de 10h52 à 17h33 en direction de Pulligny.
5 arrêts de 7h21 à 17h10 en direction de Neuves-Maisons.
Projet de mise en accessibilité des arrêts «Route de Xeuilley» de la ligne E.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 320 et 2500 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 320 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 2500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Les déplacements en modes actifs sont très fortement contraints le long d'un couloir nord-sud par les voies ferrées à l'ouest et le Madon à l'est.

Peu de commerces et services à proximité

> La halte se situe à proximité immédiate du centre de Pierreville, mais ce dernier dispose de très peu d'activités et d'équipements. Les commerces les plus proches se trouvent à Pulligny, à plus d'un quart d'heure de marche.

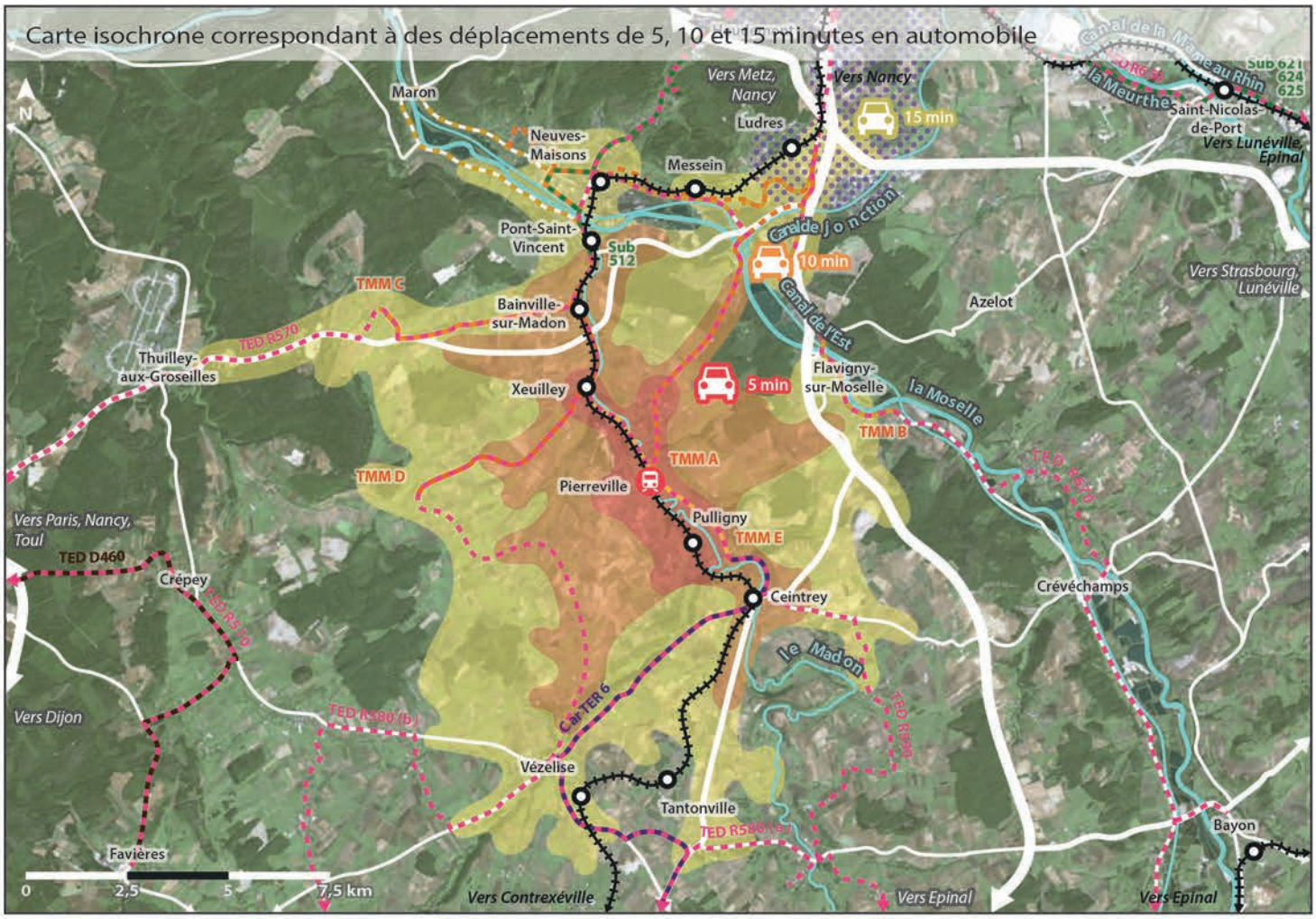
> Pierreville, Pulligny et une partie de Xeuilley et de Frolois accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet sur la halte, mais une étude sur les mobilités actives

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

> Conduite d'une étude sur les mobilités actives à l'échelle de l'ensemble du territoire de Moselle et Madon.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 30 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Pierreville.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne à la demande du réseau TED D460.
- Ligne de car TER Grand Est 6.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings du centre de Pierreville, dont les places ne sont pas toutes matérialisées.
- Stationnement possible le long de la chaussée, avec ou sans places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

La halte desservie par plusieurs lignes, mais une faible desserte du car TER 6

Desserte de la halte («Route de Xeuilley» ou «Place de la Gare»)

TED R580
4 arrêts de 12h46 à 19h07 en direction de Haroué/Grimonviller.
4 arrêts de 6h55 à 13h47 en direction de Nancy.

TED R590
1 arrêt à 8h53 en direction de Nancy.

Car TER 6
1 arrêt à 18h36 en direction de Praye.
1 arrêt à 6h50 en direction de Pont-Saint-Vincent.

T'MM+ (Transport à la demande)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

T'MM Ligne A
7 arrivées de 8h33 à 18h23 en provenance de Chaligny/Neuves-Maisons.
7 départs de 6h45 à 17h15 en direction de Chaligny/Neuves-Maisons.

T'MM Ligne E
4 arrêts de 10h52 à 17h33 en direction de Pulligny.
5 arrêts de 7h21 à 17h10 en direction de Neuves-Maisons.
Projet de mise en accessibilité des arrêts «Route de Xeuilley» de la ligne E.

Correspondances possibles avec le car TER 6

Arrivée T'MM A à 18h23; départ TER 6 à 18h36 (dir. Praye).

Arrivée TER 6 à 6h50 (dir. Pont-Saint-Vincent); départs TED R580 à 6h55 (dir. Nancy), T'MM A à 7h20 (dir. Neuves-Maisons), T'MM E à 7h21 (dir. Neuves-Maisons).

Arrivée TER 6 à 19h07 (dir. Praye) ; départ TED R580 à 19h07 (dir. Saint-Firmin).

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une bonne accessibilité locale entre Vézelise et Ludres

> La halte de Pierreville bénéficie d'une bonne accessibilité routière depuis une grande partie du territoire de Moselle et Madon. Par ailleurs, Ludres, Thuilley-aux-Groseilles et Vézelise se trouvent à environ un quart d'heure en voiture de la halte.

> Quatre axes routiers structurants: les D974/D50B/D913 vers Neuves-Maisons au nord et Tantonville au sud, la D5 vers Favières à l'ouest, la D331 vers Thuilley à l'ouest et Ludres au nord, la D115B vers Ludres au nord.

> Les possibilités de stationnement à proximité de la halte sont très limitées, avec seulement quelques places et petits parkings disséminés au sein du village, servant également au stationnement des habitants.

Environ 30 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Neuves-Maisons (7023 hab.), Ludres (6436 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes), Richardménil (2366 hab.) et Pont-Saint-Vincent (1901 hab.).

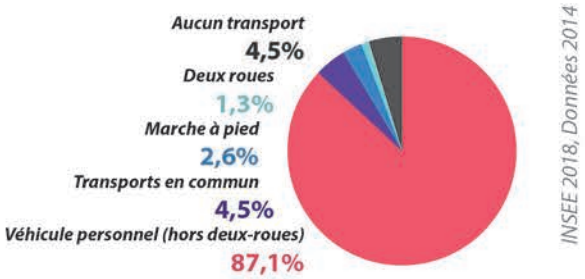
Environ 9 autres gares et haltes (dont 4 en service) se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Pierreville.

Modes de transport des actifs et projets

La voiture très largement utilisée pour les déplacements des actifs

Pierreville

> Actifs ayant un emploi: 155 (70% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 23.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 141 (91%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part des véhicules personnels est très élevée** (87,1%) pour les déplacements domicile-travail: la commune bénéficie d'une bonne desserte routière, tandis que l'offre de transport en commun, bien que diversifiée, reste tout de même relativement limitée pour les déplacements des actifs.

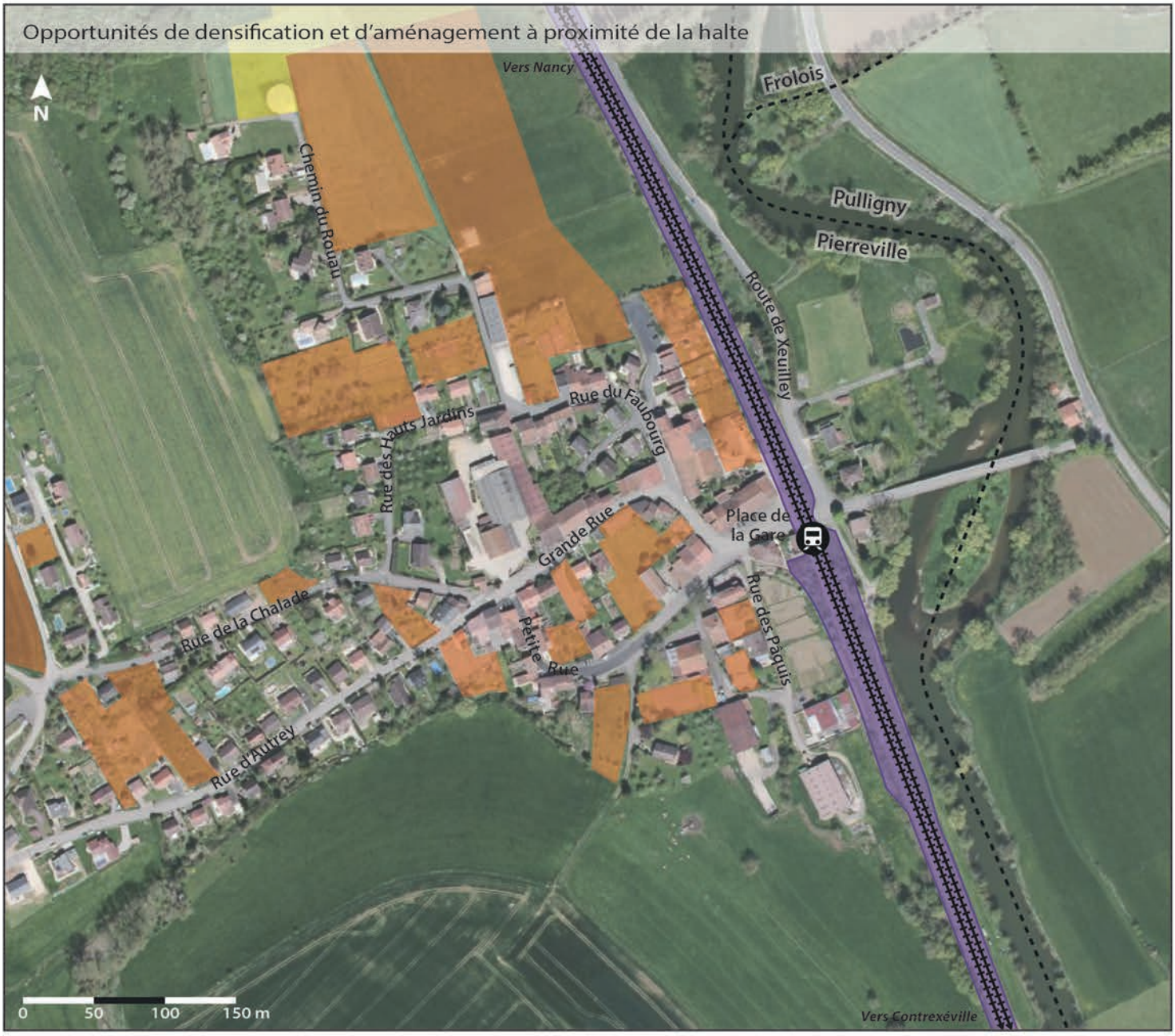
> **La part des transports collectifs est faible** (4,5%), mais néanmoins plus élevée que dans les communes voisines (2,1% pour Xeuilley, 2,0% pour Pulligny). **Ces chiffres sont toutefois à nuancer**, car antérieurs à l'arrêt des liaisons ferroviaires sur la ligne TER et à la refonte du réseau T'MM.

> La part des modes actifs est très peu élevée, la commune disposant de peu d'emplois et les cheminements entre les différentes communes du secteur n'étant pas sécurisés ni aménagés pour les piétons et les cyclistes.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Pierreville, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-construits au sein du tissu bâti (dents creuses) ou classés 1AU au PLU (en extension), potentiellement mutables à court ou moyen terme.
- Terrains non-bâtis classés 2AU au PLU, potentiellement constructibles à long terme.
- Terrains SNCF, voies ferrées n'accueillant plus de trains TER.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Pierreville.

- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

De très nombreuses opportunités de densification au centre de Pierreville

> Le centre de Pierreville, situé à côté de la halte, présente **de très nombreuses parcelles non-bâties potentiellement densifiables à court terme**, celles-ci formant par ailleurs des dents creuses au sein du tissu bâti existant. Ces terrains libres sont présents à la fois dans le centre ancien et dans les secteurs pavillonnaires plus récents, notamment à l'ouest de la commune.

> **D'autres vastes zones en extension** ont également vocation à être urbanisées à court terme, au regard de leur classement 1AU dans le PLU approuvé en 2011. Pour autant, les parcelles d'ores-et-déjà disponibles au sein du tissu bâti offrent d'importantes opportunités de densification et donc d'apport de population à proximité de la halte.

> Au nord, une seconde zone d'urbanisation future, classée 2AU, est également destinée à accueillir des logements à long terme.

Dynamiques actuelles du secteur

Une absence de dynamisme démographique, mais de nombreuses opportunités foncières

> Entre 2009 et 2014, **une érosion démographique**:

-0,6%/an pour Pierreville.

> **Une perte de population et un taux modéré de logements vacants** en 2014:

7,7% pour Pierreville.

> Les constructions récentes de logements à Pierreville ont principalement pris place à l'ouest de la commune, dans un secteur en hauteur et éloigné de la halte, sous la forme de maisons individuelles.

> Le centre de la commune et par conséquent le secteur de la halte, présentent néanmoins de très nombreux terrains potentiellement densifiables. Plusieurs zones classées 1AU au PLU, urbanisables à court terme, se trouvent également en continuité du tissu bâti existant.

> Dans la situation actuelle, la densification du secteur de la halte serait aisément réalisable au regard des nombreuses parcelles constructibles, mais serait favorisée par une situation démographique plus dynamique.

Halte de Xeuilley

Xeuilley

Population 2014 : 796 hab.

Voyageurs annuels

4 671 v. *(2015)*

TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent <> Contrexéville

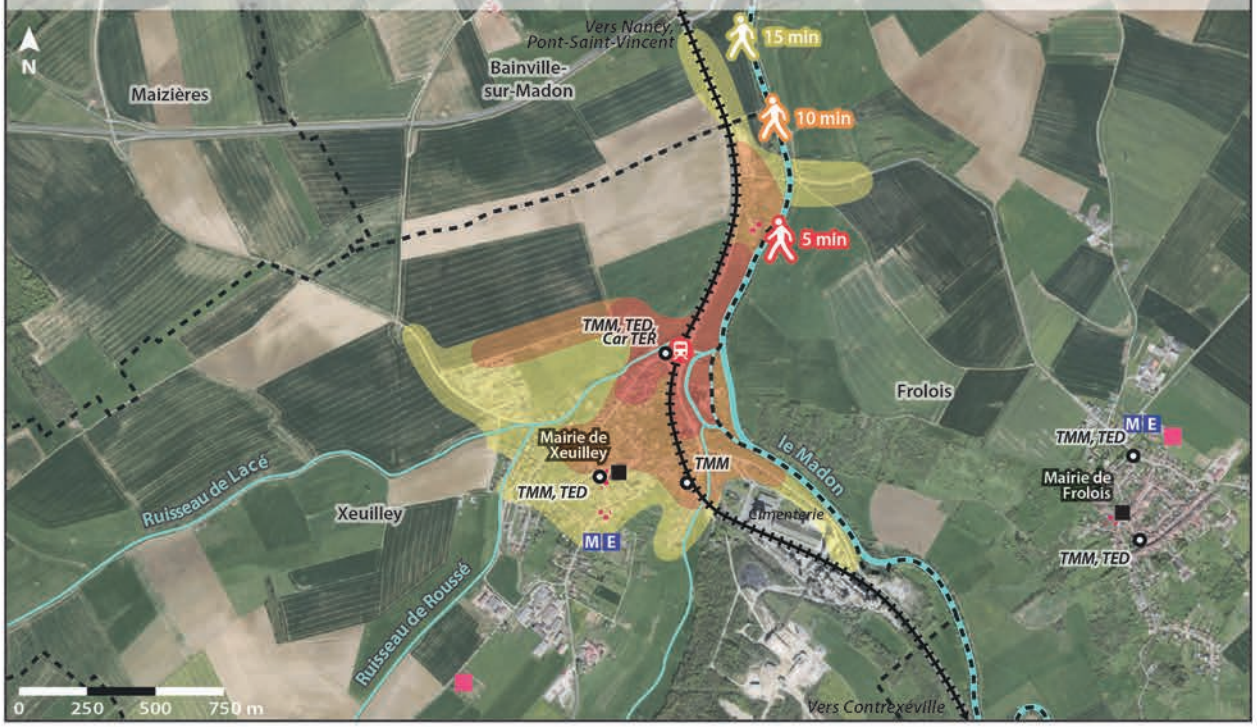
Cars journaliers:
> Direction Praye: **1**
> Direction Pont-Saint-Vincent: **1**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 700
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.

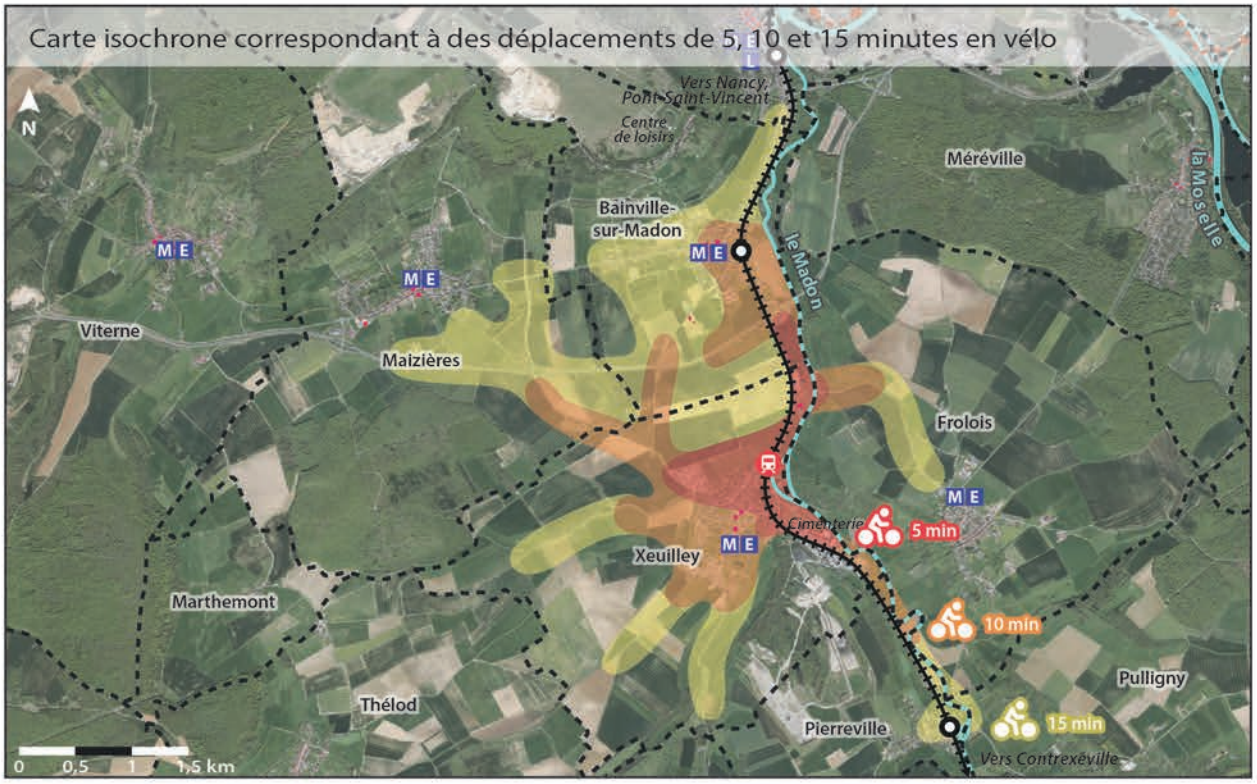
Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes à pied



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 2000 à 2400
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en vélo



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Xeuilley.
- Voies ferrées.
- Autres haltes du territoire.
- TMM, TED, Car TER — Arrêt desservi par les lignes T'MM, TED et/ou TER (car).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voies cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- L — Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte située en contrebas de Xeuilley

> **La halte de Xeuilley est relativement isolée** par rapport au centre de la commune, en se situant en contrebas du coeur ancien. Elle se trouve à un quart d'heure de marche des commerces, services et équipements. La halte est toutefois desservie par les lignes de transport en commun.

> **Les voies ferrées et le Madon forment une barrière** vers l'est, empêchant notamment de rejoindre Frolois en moins de 40 minutes à pied. **Le relief** constitue également un frein aux déplacements entre la halte et le reste de la commune de Xeuilley.

> Il n'existe **pas d'aménagement pour modes actifs au sein de la commune**: les déplacements se font sur les trottoirs (parfois peu larges) dans les zones bâties, sur les chemins ou le long de la chaussée entre les villages, sans cheminement sécurisé.

> **Xeuilley, Bainville-sur-Madon, Pierreville et les entrées de Pont-Saint-Vincent, Frolois et Maizières accessibles en 15 minutes** en vélo.

Une halte très faiblement équipée

> La halte:

-Etat général très moyen, très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

-La halte n'est plus desservie par aucun train.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: revêtement en gravier, état général très moyen, salissant. Places non-matérialisées, espace en grande partie réservé à l'arrêt de bus.

-Voirie dans un état moyen. Trottoirs peu larges.

-La traversée des voies se fait à niveau par la rue de la Gare. Les espaces latéraux destinés aux piétons sont très peu larges et encombrés, pouvant par conséquent s'avérer dangereux.

Transport en commun et halte

La halte desservie par plusieurs lignes de transport en commun, mais sans train

Desserte:

TED R580 (Desserte de la halte)
3 arrêts de 17h21 à 19h06 en direction de Fécocourt/Grimonviller.
4 arrêts de 7h03 à 9h08 en direction de Nancy.

T'MM Ligne D (Desserte de la halte)
4 arrêts de 9h27 à 17h30 en direction de Thélod/Marthemont.
4 arrêts de 7h24 à 17h11 en direction de Neuves-Maisons.

Car TER 6 (Desserte de la halte)
1 arrêt à 18h31 en direction de Praye.
1 arrêt à 6h55 en direction de Pont-Saint-Vincent.

T'MM+ (Transport à la demande)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

T'MM Ligne E (Arrêt «Cités», à 500m à pied au sud)
4 arrêts de 10h49 à 17h31 en direction de Pulligny.
5 arrêts de 7h23 à 17h13 en direction de Neuves-Maisons.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 700 et 2400 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 700 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 2000 à 2400 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Les déplacements en modes actifs sont fortement restreints par le relief en direction du centre de Xeuilley au sud-ouest et par le double faisceau formé par les voies ferrées et le Madon à l'est.

Une halte moyennement accessible

> Le relief limite sensiblement les déplacements à pied, la plupart des commerces, services et équipements de la commune n'étant accesibles qu'en un quart d'heure depuis la halte.

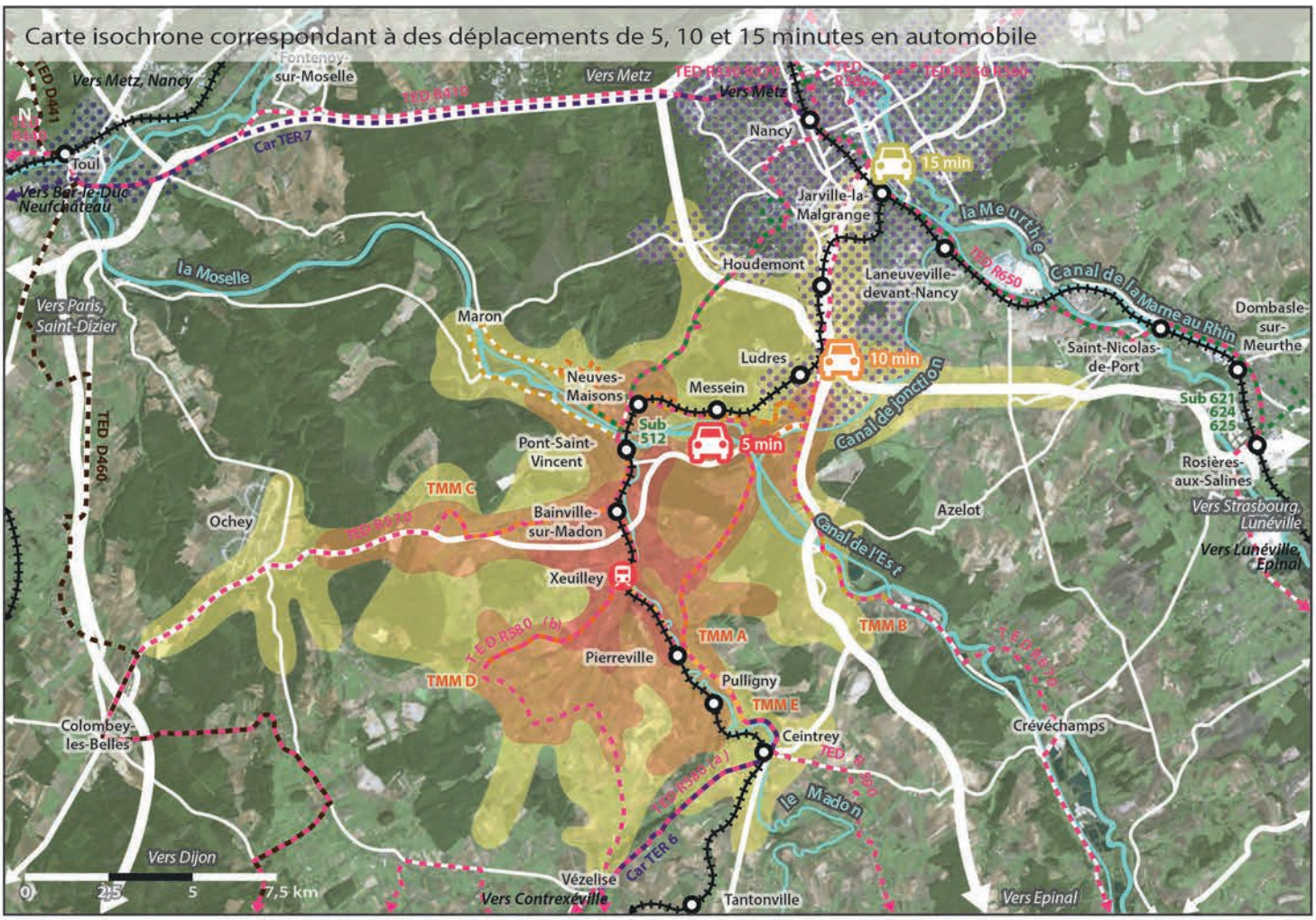
> Xeuilley, Pierreville, Bainville-sur-Madon et les entrées de Pont-Saint-Vincent, Frolois et Maizirères accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet sur la halte, mais une étude sur les mobilités actives

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

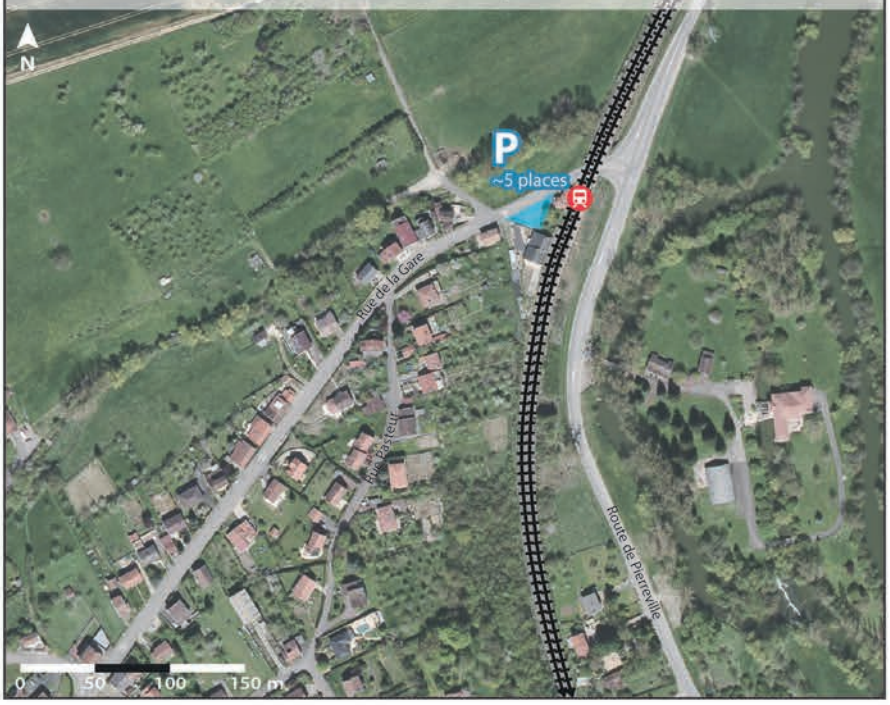
> Conduite d'une étude sur les mobilités actives à l'échelle de l'ensemble du territoire de Moselle et Madon.

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en automobile



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Offre de stationnement automobile à proximité de la halte



Sources: Géoportail, 2018

Environ 45 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Xeuilley.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED.
- Lignes de car TER Grand Est 6 et 7.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Movia (2 lignes).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parking de la halte de Xeuilley, disposant d'une dizaine de places non-matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Quelques arrêts journaliers à la halte, mais une desserte TER très faible

Desserte de la halte

TED R580
3 arrêts de 17h21 à 19h06 en direction de Fécocourt/Grimonviller.
4 arrêts de 7h03 à 9h08 en direction de Nancy.

T'MM Ligne D
4 arrêts de 9h27 à 17h30 en direction de Thélod/Marthemont.
4 arrêts de 7h24 à 17h11 en direction de Neuves-Maisons.

Car TER 6
1 arrêt à 18h31 en direction de Praye.
1 arrêt à 6h55 en direction de Pont-Saint-Vincent.

T'MM+ (Transport à la demande)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

Arrêt «Cités» (à 10 minutes de marche)

T'MM Ligne E
4 arrêts de 10h49 à 17h31 en direction de Pulligny.
5 arrêts de 7h23 à 17h13 en direction de Neuves-Maisons.

Correspondances possibles avec le car TER 6

Arrivée TED R580 à 18h06 (dir. Aboncourt); départ TER 6 à 18h31 (dir. Praye).

Arrivée TER 6 à 6h55 (dir. Pont-Saint-Vincent); départs TED R580 à 7h03 (dir. Nancy), T'MM D à 7h24 (dir. Neuves-Maisons), T'MM E à 7h23 (dir. Neuves-Maisons).

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une position centrale entre Vézelise et Neuves-Maisons

> La halte de Xeuilley profite de la proximité de la D331, offrant une bonne accessibilité routière depuis le sud de l'agglomération nancéienne. Elle est également accessible depuis l'ouest et le sud du territoire, Vézelise et Colombey se trouvant à une vingtaine de minutes de la halte.

> Trois axes routiers structurants: la D331 vers Nancy au nord-ouest et Colombey à l'est, les D50/D974 vers Vézelise au sud et Vandoeuvre au nord et l'A330 vers Nancy au nord.

> L'offre de stationnement aux abords de la halte est très restreinte, se limitant à un parking d'environ 5 places de stationnement, sans place matérialisée et dont la surface est en partie réservée à l'arrêt de bus. Les rues aux alentours ne de disposent pas de places de stationnement.

Environ 45 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Neuves-Maisons (7023 hab.), Chaligny (2894 hab.) et Richardménil (2366 hab.).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Vandoeuvre-lès-Nancy (29 721 hab., mais seul l'est de la commune est accessible en 15 minutes), Ludres (6436 hab.) et Fléville (2323 hab.).

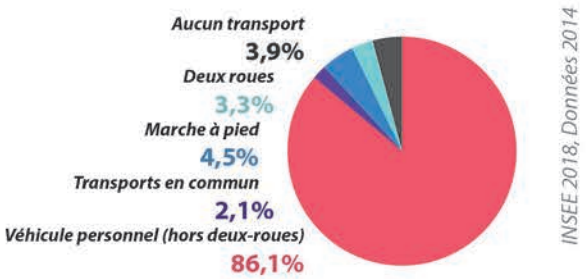
Environ 9 autres gares et haltes (dont 5 en service) se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Xeuilley.

Modes de transport des actifs et projets

Les transports en commun très peu utilisés pour se rendre au travail

Xeuilley

> Actifs ayant un emploi: 343 (64% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 164.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 290 (85%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



INSEE 2018, Données 2014

> **Les véhicules personnels sont très fortement utilisés dans les déplacements domicile-travail** (86,1%), la commune bénéficiant d'une bonne accessibilité routière et la desserte en transport en commun étant moyenne.

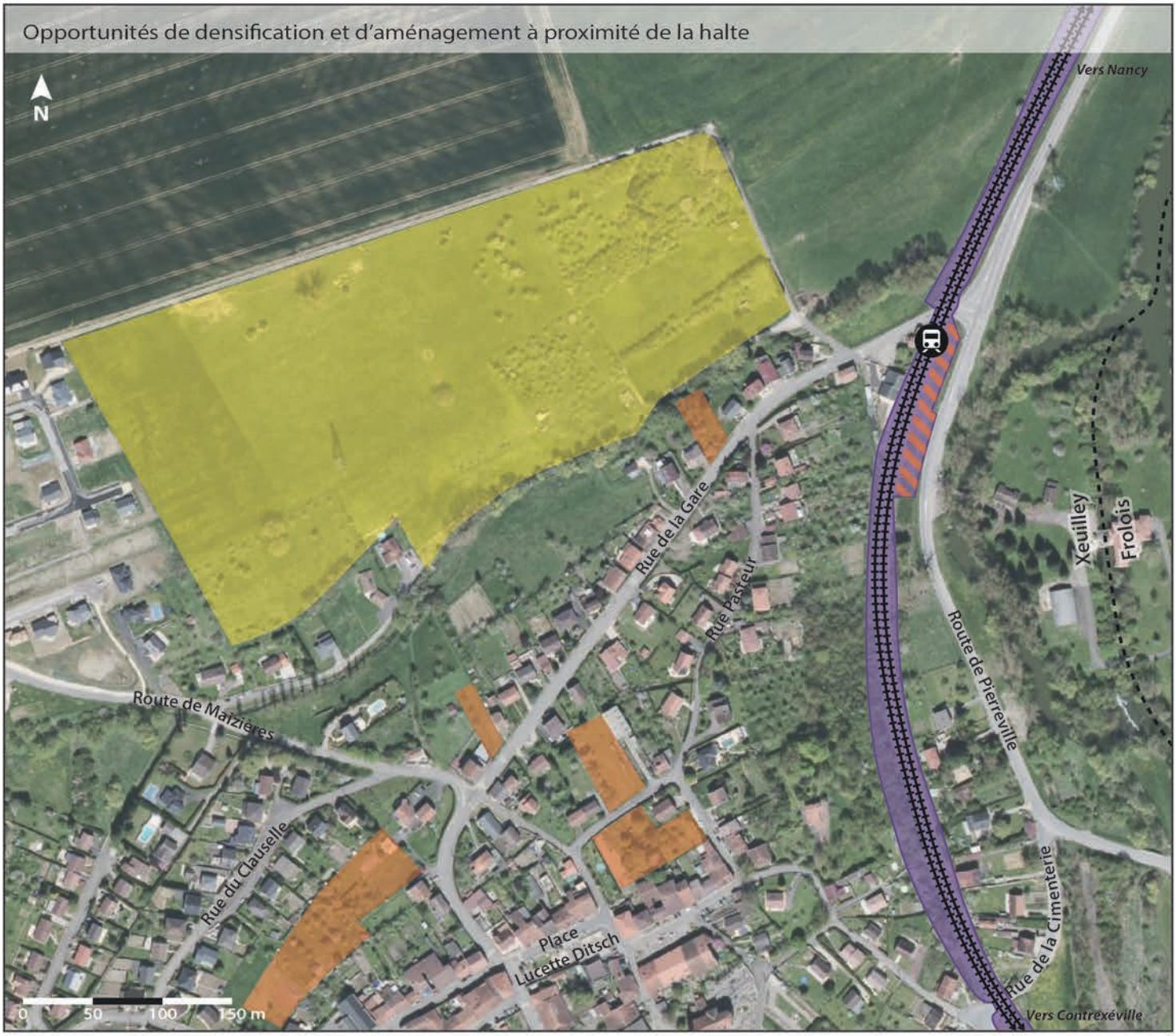
> **La part des transports collectifs est très faible** (2,1%), l'offre sur la commune étant assez limitée. **Ces chiffres sont toutefois à nuancer**, car antérieurs à l'arrêt des liaisons ferroviaires sur la ligne TER et à la refonte du réseau T'MM.

> La part des modes actifs est faible (4,5% pour la marche, 3,3% pour l'ensemble des deux roues), mais néanmoins plus élevée que dans certaines communes aux alentours (3,8% et 1,3% pour Bainville à titre d'exemple). Ceci peut potentiellement s'expliquer par la présence de quelques emplois à proximité du centre de Xeuilley et de la cimenterie à l'est de la commune.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Xeuilley, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis en situation de dents creuses, potentiellement densifiables à court ou moyen terme.
- Ensemble de parcelles non-bâties, destinées à être construites à moyen ou long terme (zone 2AU du PLU), en continuité d'un lotissement en cours de réalisation.
- Terrains SNCF, voies ferrées n'accueillant plus de trains TER.
- Terrains SNCF inoccupés, potentiellement aménageables.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Xeuilley.
- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

De nombreuses opportunités de densification et une extension pavillonnaire prévue près de la halte

> L'emprise ferroviaire, peu large, présente une **bande inoccupée d'environ 15 mètres sur 110 mètres de long**, potentiellement aménageable. Les opportunités à l'ouest des rails sont en effet plus restreintes, le parking étant de très petite superficie.

> **Le tissu bâti existant est encore densifiable**, notamment au centre de la commune avec un certain nombre de parcelles non-bâties le long des rues, présentant des situations de dents creuses. Plusieurs parcelles sont ainsi non-construites le long de la rue de la Gare, reliant le centre de Xeuilley à la halte.

> Plusieurs **lotissements pavillonnaires** sont en construction au nord-ouest et au sud-ouest de la commune, à l'opposé de la halte par rapport au centre ancien. Toutefois, une vaste zone à urbaniser à long terme (classée 2AU au PLU approuvé en 2016) s'inscrit en continuité d'un nouveau lotissement, et ce jusqu'à la halte à l'est. La construction de logements sur ce secteur apporterait une importante population dans le secteur de la halte.

Dynamiques actuelles du secteur

Une croissance démographique marquée, mais un développement aujourd'hui éloigné de la halte

> Entre 2009 et 2014, **un gain de population assez marqué** (se poursuivant depuis 2014 par la construction de nombreux logements):

+0,6%/an pour Xeuilley.

> **Une situation de croissance démographique et un faible taux de logements vacants** en 2014:

5,1% pour Xeuilley.

> Au cours des dernières années, la construction de logements a principalement consisté en la réalisation de maisons individuelles et mitoyennes en continuité du centre ancien (rue de la Libération notamment), mais aussi et surtout au sein de nouveaux lotissements pavilonnaires au sud-ouest et au nord-ouest de la commune, loin du secteur de la halte. Cet apport conséquent de population à l'ouest de Xeuilley a néanmoins renforcé le caractère excentré de la halte, située à l'extrémité nord-est des zones bâties.

> La vaste zone classée 2AU dans le PLU de Xeuilley, actuellement non-bâtie, se place en continuité du grand lotissement pavillonnaire en construction le long de la route de Maizières. Destinée à être construite à long terme, cette zone en extension rejoindrait la halte à l'est, induisant alors l'arrivée d'un grand nombre d'habitants dans ce secteur et atténuant ainsi alors la situation excentrée de la halte.

Halte de Bainville-sur-Madon

Bainville-sur-Madon

Population 2014 : 1392 hab.

TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent <> Contrexéville

Voyageurs annuels

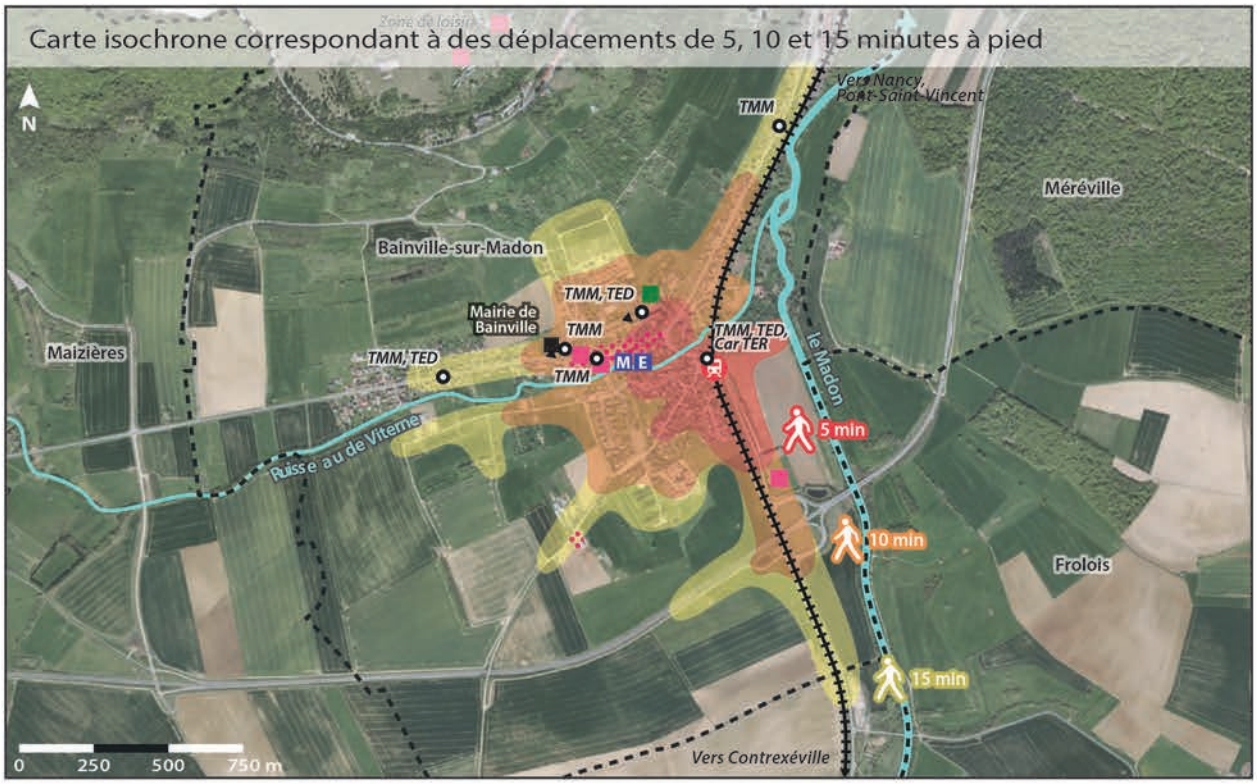
3 024 v. *(2015)*

Cars journaliers:
> Direction Praye: **1**
> Direction Pont-Saint-Vincent: **1**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

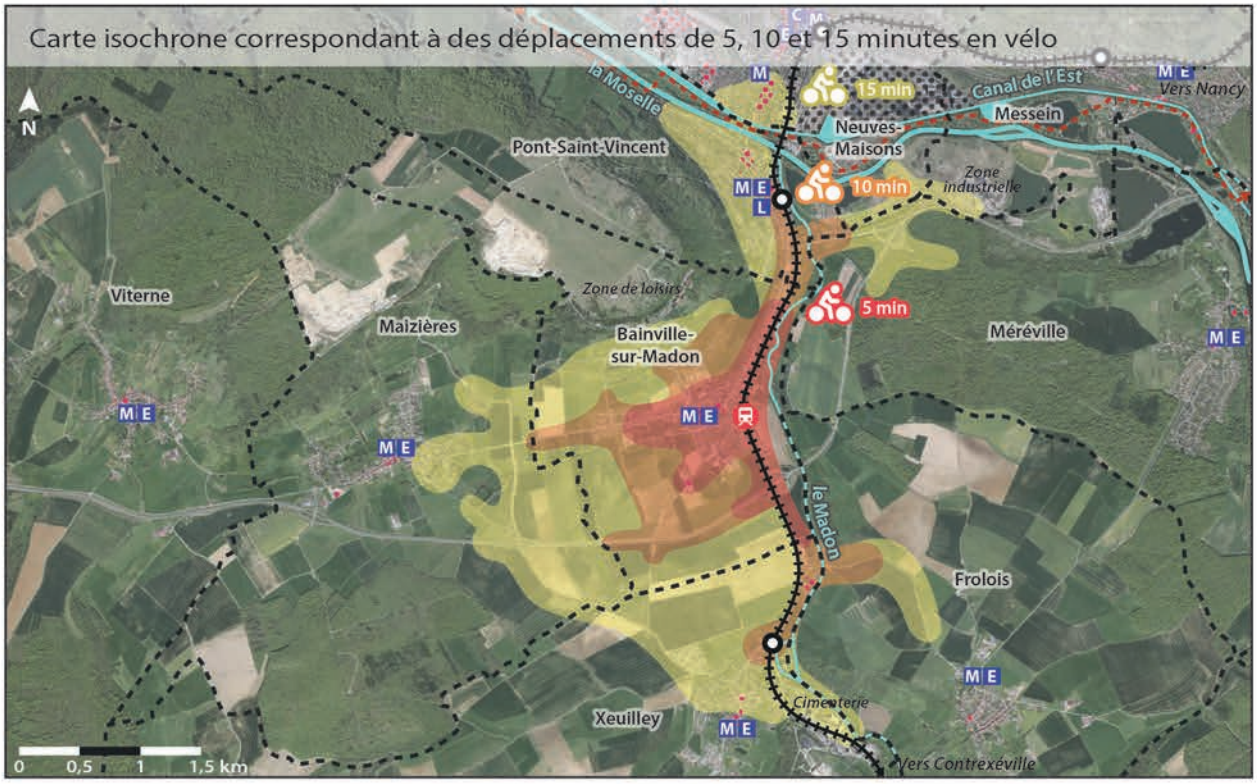
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 1200
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 4000 à 4500
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Bainville-sur-Madon.
- Voies ferrées.
- Autres haltes du territoire.
- TMM, TED, Car TER — Arrêt desservi par les lignes T'MM, TED et/ou TER (car).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voies cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Aciéries de Neuves-Maisons (site SAM - Riva).
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle. E Ecole élémentaire. C Collège. L Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé (USLD).

Accessibilité en modes actifs

Une halte peu éloignée du centre de Bainville

> **La halte de Bainville est légèrement excentrée mais peu éloignée** du centre de la commune. Elle se trouve à moins de 10 minutes de marche de l'ensemble des activités et écoles du secteur central, et à moins d'un quart d'heure de la quasi-totalité des activités (à l'exception du plateau), équipements et arrêts de transport en commun de la commune.

> **Les principales barrières** pour les déplacements actifs **sont les voies ferrées et le Madon à l'est et le relief** au nord-ouest.

> Il n'existe **pas d'aménagements pour modes actifs au sein de la commune**: les déplacements se font sur les trottoirs dans les zones bâties, sur les chemins ou le long de la chaussée entre les villages, sans cheminement sécurisé.

> **Bainville-sur-Madon, le nord de Xeuilley, une grande partie de Pont-Saint-Vincent et les entrées de Neuves-Maisons et de Maizières accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un état moyen et un très faible niveau d'équipement

> La halte:

-Etat général moyen, très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

-La halte n'est plus desservie par aucun train.

> Espaces publics:

-Le parking de la halte, en gravier, est peu capacitaire et salissant par temps de pluie. Les places ne sont pas matérialisées.

-Voirie dans un état très moyen. Absence de passages piétons à proximité de la halte, trottoirs en partie envahis par la végétation.

-La traversée des voies se fait à niveau par la rue de la Gare, dans un virage engendrant un manque de visibilité pour tous les types d'usagers (piétons, cyclistes, automobilistes...).

Transport en commun et halte

Une offre diversifiée, mais une desserte routière TER très faible

Desserte:

TED R580 (Desserte de la halte)
4 arrêts de 12h41 à 19h02 en direction d'Aboncourt.
3 arrêts de 17h17 à 19h02 en direction de Fécocourt.
7 arrêts de 7h05 à 13h52 en direction de Nancy.

T'MM Ligne D (Desserte de la halte)
4 arrêts de 9h24 à 17h25 en direction de Thélod/Marthemont.
4 arrêts de 7h30 à 17h14 en direction de Neuves-Maisons.

T'MM Ligne E (Desserte de la halte)
4 arrêts de 10h44 à 17h26 en direction de Pulligny.
5 arrêts de 7h28 à 17h18 en direction de Neuves-Maisons.

Car TER 6 (Desserte de la halte)
1 arrêt à 18h27 en direction de Praye.
1 arrêt à 6h59 en direction de Pont-Saint-Vincent.

T'MM+ (Transport à la demande)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

TED R570 (Arrêt «Parisot», à 400m à pied au nord-ouest, ou desserte de la halte en direction de Nancy)
2 arrêts à 18h03 et 19h03 en direction de Favières.
3 arrêts de 7h04 à 8h57 en direction de Nancy.

T'MM Ligne C (Arrêts «Parisot», «Mairie» ou «Eglise» à 300 ou 500m)
9 arrêts de 8h04 à 18h29 en direction de Viterne.
9 arrêts de 7h01 à 17h26 en direction de Vandoeuvre/Neuves-Maisons.

Projet de mise en accessibilité de l'arrêt «Gare» des lignes C, D et E en direction de Neuves-Maisons.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 1200 et 4500 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 1200 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 4000 à 4500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Les déplacements en modes actifs sont très fortement contraints par le Madon et les voies ferrées à l'est et le relief au nord-ouest.

Une halte légèrement à l'écart, mais accessible

> A l'exception du plateau, l'ensemble des activités, équipements et arrêts de transport en commun de Bainville se trouvent à moins de 15 minutes de marche de la halte.

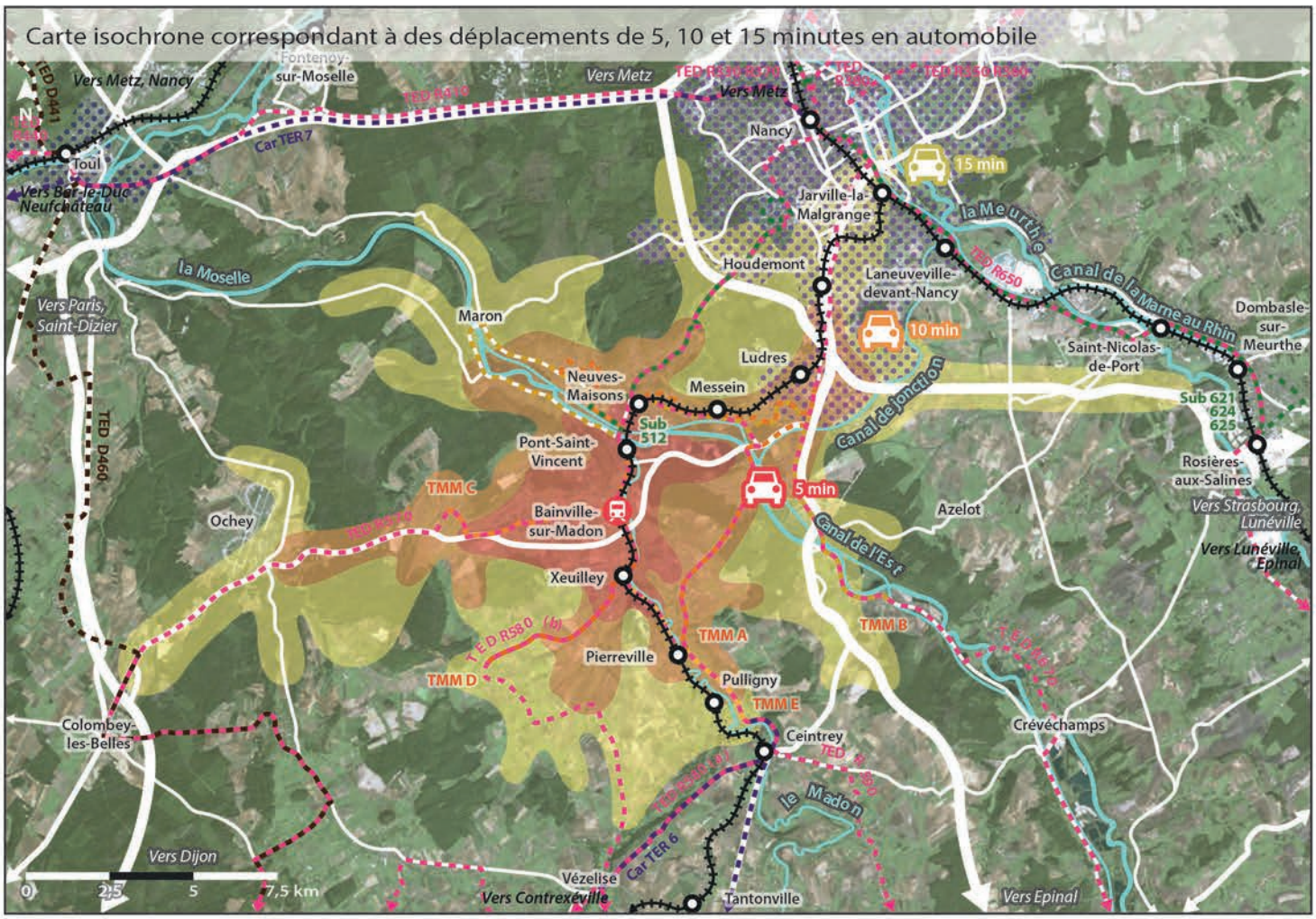
> Bainville-sur-Madon, Pont-Saint-Vincent et les entrées de Maizières, Xeuilley et Neuves-Maisons accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet sur la halte, mais une étude sur les mobilités actives

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

> Conduite d'une étude sur les mobilités actives à l'échelle de l'ensemble du territoire de Moselle et Madon.

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en automobile



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Offre de stationnement automobile à proximité de la halte

Sources: Géoportail, 2018

Environ 55 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Bainville-sur-Madon.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED.
- Lignes de car TER Grand Est 6 et 7.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Movia (2 lignes).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings de la halte (sans places matérialisées) et du centre de Bainville.
- Stationnement possible le long de la chaussée, avec ou sans places matérialisées.
- Parkings du Centre Jacques Parisot (USLD).

Correspondances et intermodalité

La halte desservie ou à proximité de plusieurs lignes, mais une très faible offre TER

Desserte de la halte

TED R580
4 arrêts de 12h41 à 19h02 en direction d'Aboncourt.
3 arrêts de 17h17 à 19h02 en direction de Fécocourt.
7 arrêts de 7h05 à 13h52 en direction de Nancy.

T'MM Ligne D
4 arrêts de 9h24 à 17h25 en direction de Thélod/Marthemont.
4 arrêts de 7h30 à 17h14 en direction de Neuves-Maisons.

T'MM Ligne E
4 arrêts de 10h44 à 17h26 en direction de Pulligny.
5 arrêts de 7h28 à 17h18 en direction de Neuves-Maisons.

Car TER 6
1 arrêt à 18h27 en direction de Praye.
1 arrêt à 6h59 en direction de Pont-Saint-Vincent.

T'MM+ (Transport à la demande)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

Arrêts «Parisot»/«Mairie»/«Eglise» (de 5 à 10 minutes de marche)

TED R570
2 arrêts à 18h03 et 19h03 en direction de Favières.
3 arrêts de 7h04 à 8h57 en direction de Nancy.

T'MM Ligne C
9 arrêts de 8h04 à 18h29 en direction de Viterne.
9 arrêts de 7h01 à 17h26 en direction de Vandoeuvre/Neuves-Maisons.

Projet de mise en accessibilité de l'arrêt «Gare» des lignes C, D et E en direction de Neuves-Maisons.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une bonne accessibilité liée à la proximité des infrastructures routières

> La halte de Bainville-sur-Madon bénéficie d'une bonne accessibilité routière, grâce notamment à la proximité d'un échangeur de la D331, permettant de rejoindre rapidement le pôle nancéien au nord-est et Colombey à l'ouest. Les déplacements vers et depuis le nord-ouest sont en revanche fortement contraints par le relief.

> Trois axes routiers principaux: la D331 vers Colombey à l'ouest et Nancy au nord-est, les D974/D50 vers Vandoeuvre au nord et Vézelise au sud et l'A330 vers Nancy et l'A33 au nord-est.

> L'offre de stationnement aux alentours de la halte est très limitée, avec la présence uniquement d'un petit parking d'une quinzaine de places non-matérialisées. Il existe un plus grand nombre de places le long de la rue Jacques Callot ou tout autour du Centre Jacques Parisot, au nord-ouest de la commune. Un emplacement réservé à l'angle des rues Jacques Callot et de la Gare a vocation à accueillir un espace de stationnement.

Environ 55 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Neuves-Maisons (7023 hab.), Chaligny (2894 hab.) et Richardménil (2366 hab.).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Vandoeuvre-lès-Nancy (29 721 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes), Jarville-la-Malgrange (9301 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes) et Ludres (6436 hab.).

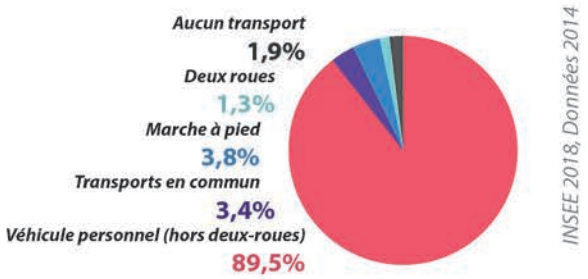
Environ 9 autres gares et haltes (dont 6 en service) se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Bainville-sur-Madon.

Modes de transport des actifs et projets

La voiture très largement dominante

Bainville-sur-Madon

> Actifs ayant un emploi: 524 (64% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 460.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 459 (88%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part des véhicules personnels pour les déplacements domicile-travail est très largement dominante** (89,5%), la commune bénéficiant notamment d'une bonne accessibilité routière. Nancy se trouve ainsi à une vingtaine de minutes en voiture de Bainville.

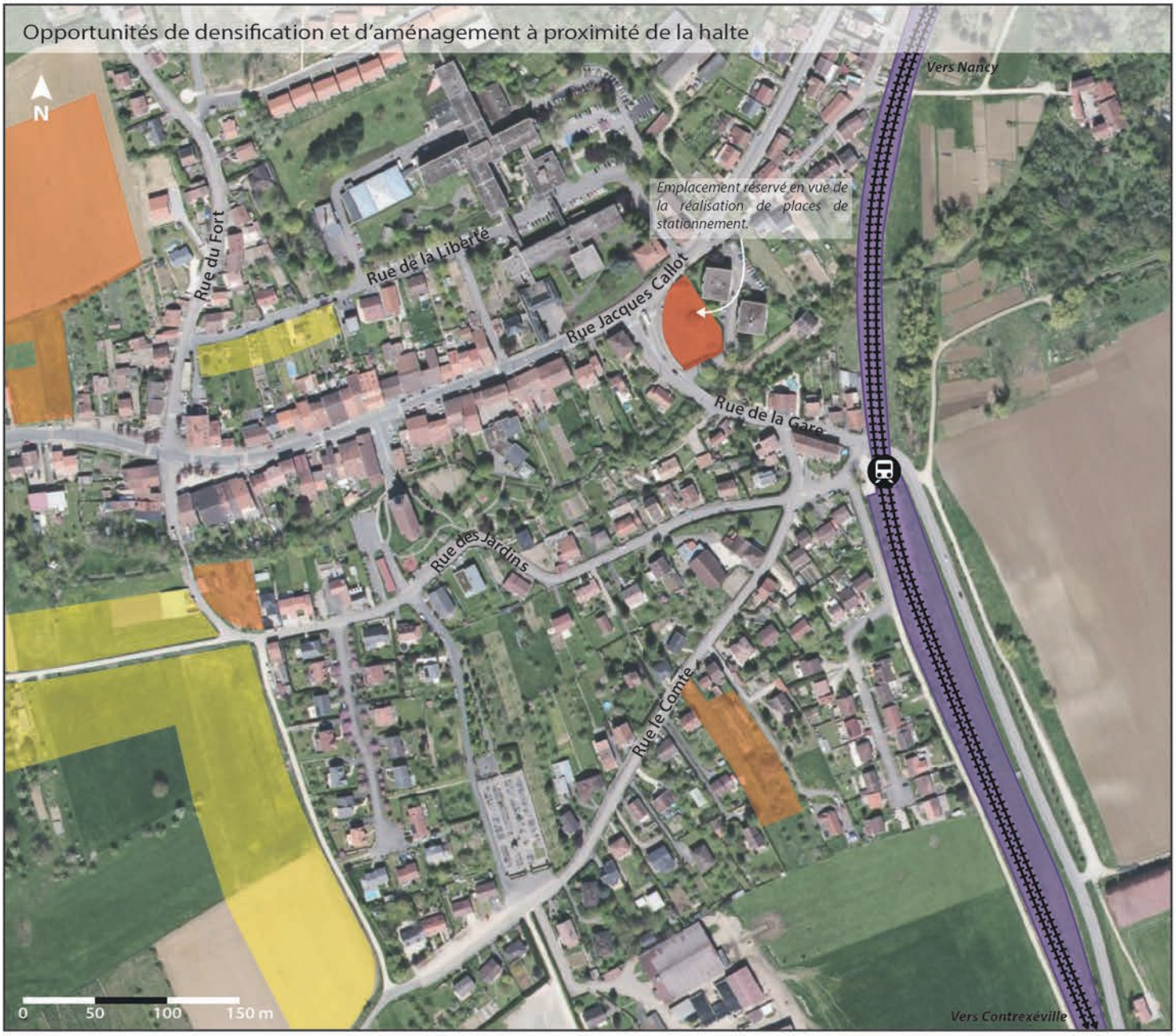
> **Les transports en commun sont quant à eux très peu utilisés** (3,4%), la desserte TER étant très faible. **Ces chiffres sont toutefois à nuancer**, car antérieurs à l'arrêt des liaisons ferroviaires sur la ligne TER et à la refonte du réseau T'MM.

> La part des modes actifs est très faible (3,8% pour la marche, 1,3% pour les deux roues), pouvant potentiellement s'expliquer par le grand nombre d'actifs travaillant hors de la commune (88%) et l'absence de cheminements sécurisés entre les communes du secteur.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Bainville-sur-Madon, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Parcelle appartenant à la commune de Bainville-sur-Madon faisant l'objet d'un emplacement réservé pour la création d'un espace de stationnement.
- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables à court ou moyen terme. Au nord-ouest: zone classée 1AU au PLU.
- Terrains faiblement ou non-bâtis potentiellement mutables à moyen ou long terme. A l'ouest: zones classées 2AU ou 3AU au PLU.
- Terrains SNCF, voies ferrées n'accueillant plus de trains TER.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Bainville-sur-Madon.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Très peu d'opportunités foncières à proximité de la halte

> **Le secteur de la halte présente peu d'opportunités foncières**, étant bordé à l'est par des terres agricoles et à l'ouest par des terrains déjà bâtis. Seuls quelques terrains situés dans la rue le Comte pourraient potentiellement être bâtis. A l'intersection de la rue de la Gare et de la rue Jacques Callot, une grande parcelle fait l'objet d'un emplacement réservé pour la réalisation d'un parking.

> **Les principales zones densifiables sont assez éloignées de la halte à l'échelle de la commune**. Au nord, un lotissement de maisons individuelles et mitoyennes est en cours de réalisation, tandis que de grands terrains au nord-ouest et à l'ouest sont classés en zones 1AU, 2AU et 3AU au PLU approuvé en 2014 et destinés à accueillir des logements.

> L'emprise ferroviaire, peu large, ne présente pas de réelles opportunités d'aménagement.

Dynamiques actuelles du secteur

Une légère croissance démographique, des secteurs à urbaniser éloignés de la halte

> Entre 2009 et 2014, **une légère croissance démographique:**

+0,3%/an pour Bainville-sur-Madon.

> **Un léger gain de population et un taux modéré de logements vacants** en 2014:

7,3% pour Bainville-sur-Madon.

> Les logements construits au cours des dernières années à Bainville-sur-Madon portent principalement sur des maisons individuelles ou mitoyennes au sein de lotissements en extension: à l'ouest dans la rue des Acacias, ou encore au nord dans la rue du Fort.

> Au centre de la commune, quelques maisons ont également été construites sur les rares parcelles disponibles, à l'instar des logements de la rue de la Liberté. Les opportunités foncières sont toutefois très limitées dans ce secteur comme dans celui de la halte.

> Le développement à court, moyen et long terme de la commune (zones 1AU, 2AU, 3AU du PLU) est désormais principalement prévu à l'ouest et au nord-ouest, en extension. Le secteur de la halte se retrouve par conséquent à l'écart de ces secteurs ayant vocation à être urbanisés, cette situation pouvant engendrer son isolement par rapport au reste de la commune.

Gare de Pont-Saint-Vincent

Pont-Saint-Vincent

Population 2014 : 1 901 hab.

Voyageurs annuels

64 121 v. *(2015)*

TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent
TER Ligne 6 (Car) Nancy <> Pont-Saint-Vincent <> Contrexéville

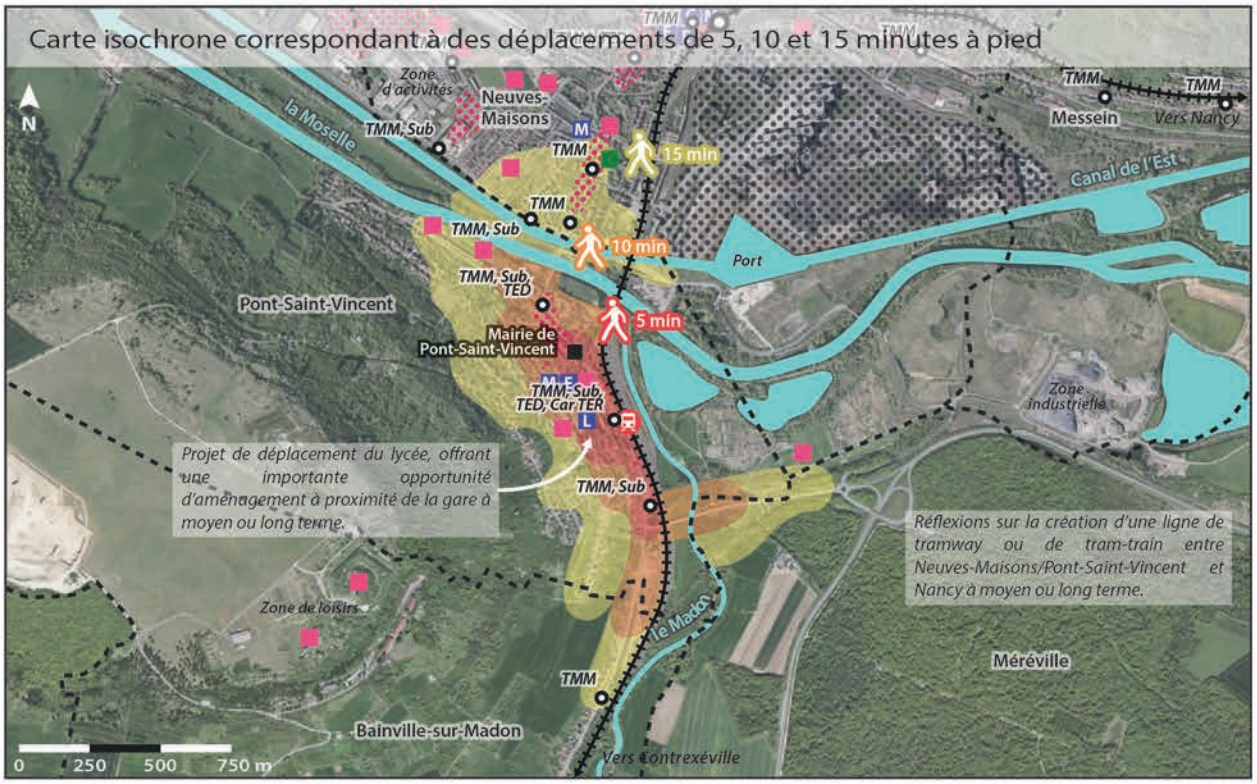
Trains journaliers:
> En provenance de Nancy: **19**
> Direction Nancy: **19**

Cars journaliers:
> Direction Contrexéville: **1**
> En provenance de Praye: **1**
> Direction Praye: **1**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

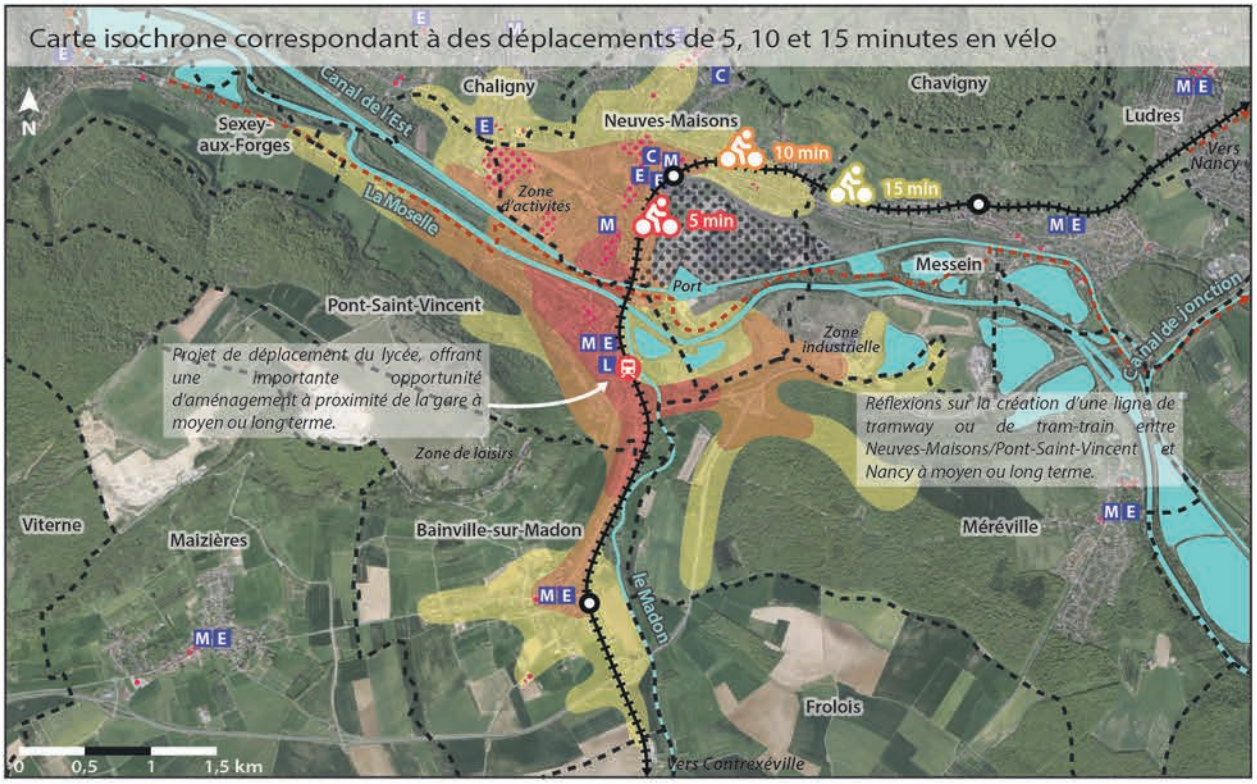
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 2500
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 9500 à 10 000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Gare de Pont-Saint-Vincent.
- Voies ferrées.
- Autres gares et haltes du territoire.
- *TMM, Sub, TED, Car TER* — Arrêt desservi par les lignes T'MM, Sub, TED et/ou TER (car).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voies cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Aciéries de Neuves-Maisons (site SAM - Riva).
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle. C Collège.
- E Ecole élémentaire. L Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé (clinique).

Accessibilité en modes actifs

Une gare légèrement éloignée du centre-ville

> La gare de Pont-Saint-Vincent se trouve à environ 300 mètres au sud du centre de la commune, **à moins de 10 minutes de la plupart des commerces et services, et à proximité immédiate des établissements scolaires**, dont le lycée technique.

> **Les voies ferrées forment un important effet barrière** derrière la gare, restreignant fortement les déplacements en modes actifs vers l'est.

> Il n'existe **pas d'aménagements cyclables au sein de la commune, à l'exception de la voie longeant la Moselle** (Boucles de la Moselle), vers Toul à l'ouest et Nancy au nord-est.

> **Les communes de Pont-Saint-Vincent, Neuves-Maisons, Bainville-sur-Madon et l'entrée de Chaligny accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un bon état général, mais vieillissant

> La gare:

-Un état général et un niveau d'équipement corrects, mais vieillissants.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

> Espaces publics:

-Parking de la gare: état général moyen, places partiellement matérialisées.

-A l'exception du parking de la gare, voirie en très bon état dans la rue Jean Jaurès, création récente d'un nouveau trottoir (étroit) à l'est.

-Le franchissement des voies vers l'est ne s'effectue que par le pont routier à 350 mètres au sud de la gare.

Transport en commun et gare

La gare desservie par toutes les lignes de transport en commun du secteur

Desserte:

TED R570 (Desserte de la gare)
2 arrêts à 18h01 et 19h01 en direction de Favières.
3 arrêts de 7h06 à 8h59 en direction de Nancy.

TED R580 (Desserte de la gare)
7 arrêts de 12h38 à 18h59 en direction de Fécocourt/Grimonviller.
7 arrêts de 7h09 à 13h55 en direction de Nancy.

Sub 512 (Desserte de la gare)
15 arrivées de 5h30 à 20h30 depuis Vandoeuvre/Villers.
16 départs de 5h30 à 20h10 en direction de Vandoeuvre/Villers.

Car TER 6 (Desserte de la gare)
1 arrêt à 6h46 en direction de Contrexéville.
1 arrivée à 7h04 en provenance de Praye.
1 départ à 18h22 en direction de Praye.

T'MM+ (Transport à la demande)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

T'MM Ligne A (Desserte de la gare)
2 arrêts à 7h35 et 7h41 en direction du Collège Callot.
2 arrêts à 17h13 en direction de Méréville et Pierreville.

T'MM Ligne B (Desserte de la gare)
6 arrivées de 7h40 à 18h19 en provenance de Flavigny.
1 départ à 7h38 en direction de Sexey-aux-Forges
5 départs de 8h15 à 17h52 en direction de Flavigny.

T'MM Ligne C (Desserte de la gare)
9 arrêts de 7h59 à 18h24 en direction de Viterne.
9 arrêts de 7h06 à 17h31 en direction de Vandoeuvre.

T'MM Ligne D (Desserte de la gare)
4 arrêts de 9h20 à 17h19 en direction de Thélod/Marthemont.
4 arrêts de 7h35 à 17h18 en direction de Neuves-Maisons.

T'MM Ligne E (Desserte de la gare)
4 arrêts de 10h40 à 17h19 en direction de Pulligny.
5 arrêts de 7h35 à 17h22 en direction de Neuves-Maisons.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 2500 et 10 000 habitants à 15 minutes de la gare en modes actifs

Environ 2500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la gare.

Entre 9500 à 10 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la gare.

> Les déplacements en modes actifs depuis et vers la gare se concentrent principalement le long de la D974, le relief à l'ouest et les voies ferrées à l'est constituant de fortes barrières.

Une gare à l'écart du centre-ville, mais proche du lycée

> La gare se trouve **à moins de 10 minutes à pied de presque tous les commerces de la commune, mais se situe en face du lycée de la Tournelle.**

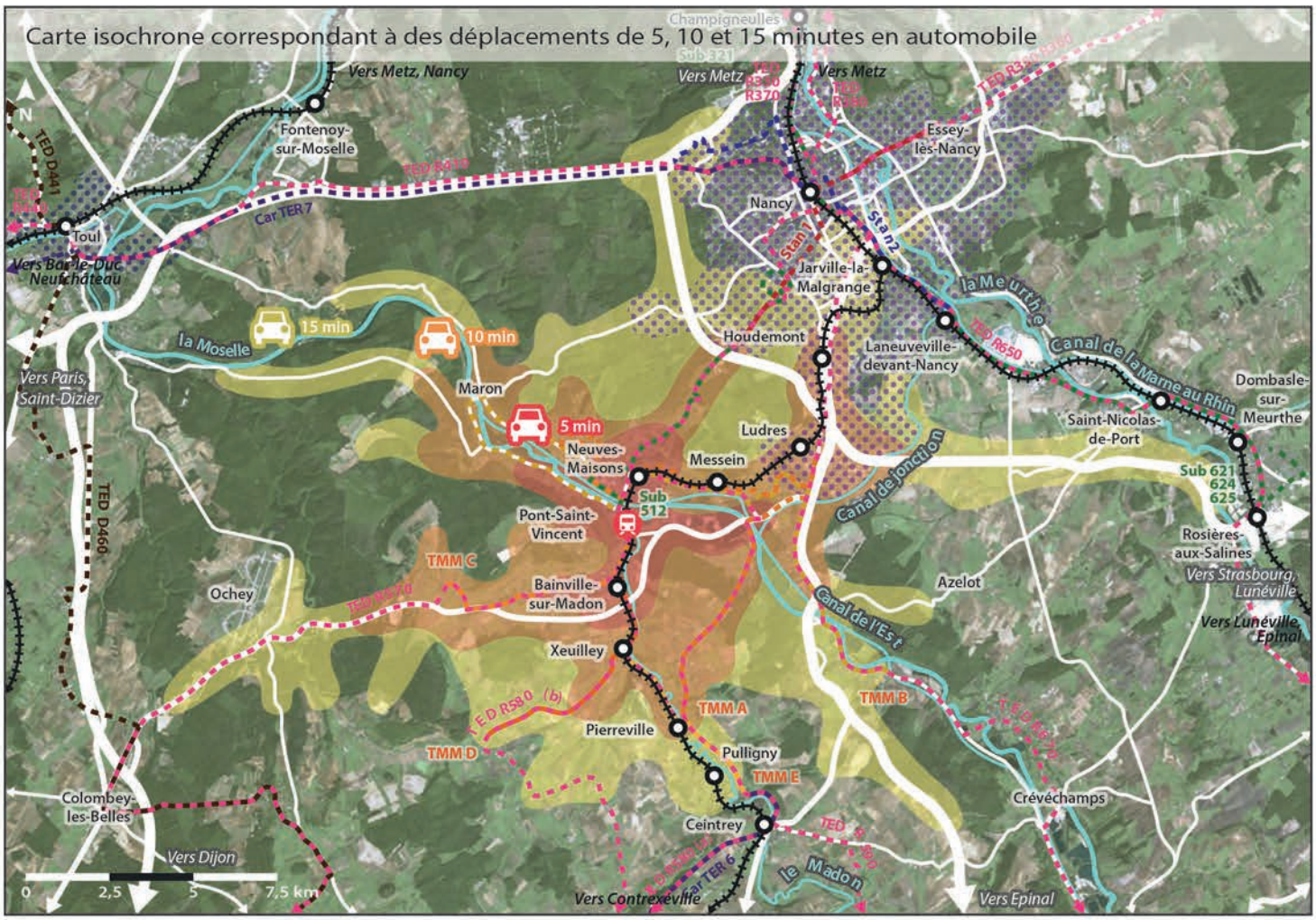
> Une grande partie des établissements scolaires, commerces et services de Pont-Saint-Vincent, Bainville-sur-Madon et de Neuves-Maisons accessibles en 10 minutes en vélo.

Des réflexions sur un projet de tram-train vers Nancy

> Des réflexions existent au sujet de la possibilité de réaliser une ligne de tramway ou de tram-train entre Neuves-Maisons et/ou Pont-Saint-Vincent et Nancy à moyen ou long terme. Toutefois, aucun tracé précis ou modalités de réalisation n'ont encore été déterminés.

> Conduite d'une étude sur les mobilités actives à l'échelle de l'ensemble du territoire de Moselle et Madon.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 85 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Transports en commun

- Gare de Pont-Saint-Vincent.
- Voies ferrées (transport voyageurs uniquement).
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED.
- Lignes de car TER Grand Est 6 et 7.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Lignes structurantes 1 (tram) et 2 (bus) du réseau Stan.
- Périmètre des autres lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Movia (2 lignes).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings gratuits à proximité de la gare. Les places du sud du parking de la gare ne sont pas matérialisées.
- Stationnement possible le long de la chaussée, avec ou sans places matérialisées. Le stationnement au centre-ville est à durée limitée (zone bleue).

Correspondances et intermodalité

La gare desservie par de nombreuses lignes et plusieurs réseaux de transport en commun

Desserte de la gare

TED R570
2 arrêts à 18h01 et 19h01 en direction de Favières.
3 arrêts de 7h06 à 8h59 en direction de Nancy.

TED R580
7 arrêts de 12h38 à 18h59 en direction de Fécocourt/Grimonviller.
7 arrêts de 7h09 à 13h55 en direction de Nancy.

Sub 512
15 arrêts de 5h20 à 19h56 en direction de Pont-Saint-Vincent.
10 arrêts de 6h38 à 19h18 en direction de Chaligny.
24 arrêts de 5h41 à 20h20 en direction de Vandoeuvre/Villers.

Car TER 6
1 arrêt à 6h46 en direction de Contrexéville.
1 arrivée à 7h04 en provenance de Praye.
1 départ à 18h22 en direction de Praye.

T'MM+ (Transport à la demande)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

T'MM Ligne A
2 arrêts à 7h35 et 7h41 en direction du Collège Callot.
2 arrêts à 17h13 en direction de Méréville et Pierreville.

T'MM Ligne B
6 arrivées de 7h40 à 18h19 en provenance de Flavigny.
1 départ à 7h38 en direction de Sexey-aux-Forges
5 départs de 8h15 à 17h52 en direction de Flavigny.

T'MM Ligne C
9 arrêts de 7h59 à 18h24 en direction de Viterne.
9 arrêts de 7h06 à 17h31 en direction de Vandoeuvre.

T'MM Ligne D
4 arrêts de 9h20 à 17h19 en direction de Thélod/Marthemont.
4 arrêts de 7h35 à 17h18 en direction de Neuves-Maisons.

T'MM Ligne E
4 arrêts de 10h40 à 17h19 en direction de Pulligny.
5 arrêts de 7h35 à 17h22 en direction de Neuves-Maisons.

TER Ligne 6
19 arrivées de 6h17 à 21h17 en provenance de Nancy.
19 départs de 6h44 à 20h44 en direction de PNancy.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une bonne accessibilité, facilitée par un accès rapide à l'autoroute

> La gare de Pont-Saint-Vincent bénéficie d'une bonne accessibilité depuis toute la partie sud-ouest de l'agglomération nancéienne. La proximité de la D331 permet un accès rapide au réseau autoroutier, améliorant fortement l'accessibilité de la gare pour les déplacements de plus de 10 minutes.

> Quatre axes routiers principaux: la D121 vers Toul au nord-ouest, la D331 vers Colombey au sud-ouest, l'A330/N57 vers Epinal au sud et Nancy au nord et l'A31 et l'A33 vers Metz au nord et Lunéville à l'est (pour les déplacements de plus de 15 minutes notamment).

> L'offre de stationnement à proximité de la gare de Pont-Saint-Vincent est plutôt limitée, son parking n'offrant qu'environ 45 places en contrebas de la rue Jean Jaurès. Quelques places de stationnement (à durée limitée au centre-ville) et petits parkings se trouvent dans le secteur, mais sont principalement destinés aux équipements, commerces, services et riverains.

Environ 85 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Neuves-Maisons (7023 hab.), Chaligny (2894 hab.) et Richardménil (2366 hab.).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Vandoeuvre-lès-Nancy (29 721 hab.), Villers-lès-Nancy (14 224 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes) et Jarville-la-Malgrange (9301 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes).

Seule la zone de la Sapinière est accessible à Laxou.

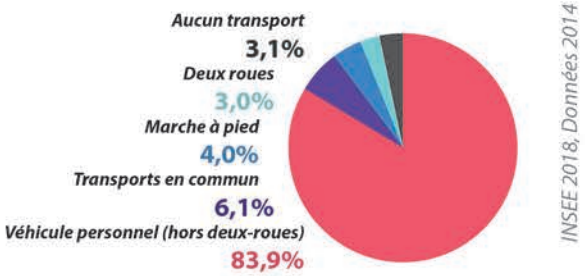
Environ 9 autres gares et haltes (dont 5 en service) se situent à moins de 15 minutes en voiture de la gare de Pont-Saint-Vincent.

Modes de transport des actifs et projets

Une utilisation modeste des transports collectifs

Pont-Saint-Vincent

> Actifs ayant un emploi: 781 (65% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 278.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 676 (87%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part des véhicules personnels dans les déplacements domicile-travail est élevée** (83,9%), ceci étant notamment lié à la bonne accessibilité routière de Pont-Saint-Vincent, les communes du sud-ouest de la Métropole du Grand Nancy étant accessibles rapidement en voiture.

> **A l'inverse, la part des transports en commun est modeste** (6,1%) au regard de l'offre diversifiée sur la commune. Toutefois, ces chiffres sont antérieurs à la refonte du réseau T'MM et à la restructuration de la ligne TER.

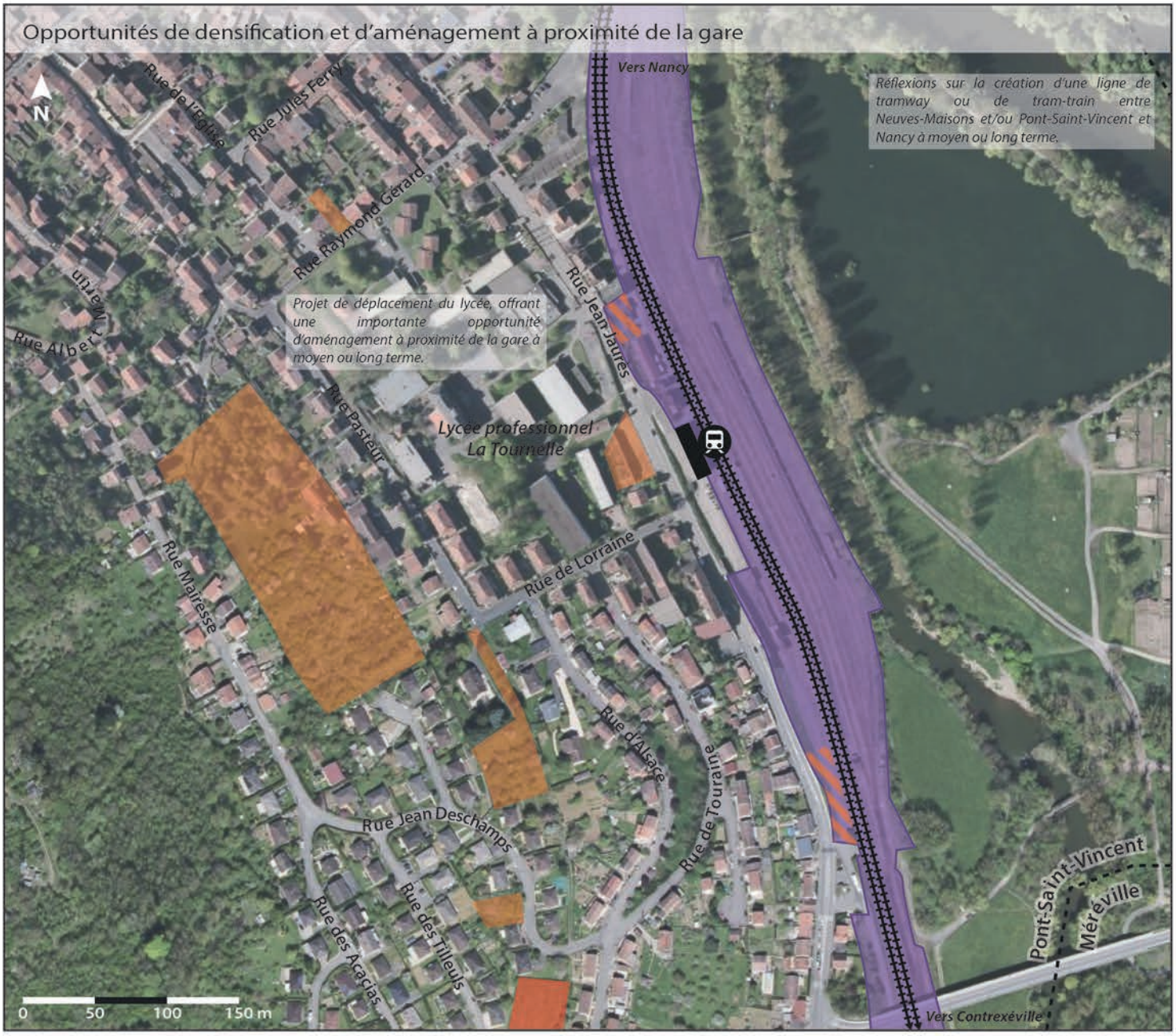
> La part des modes actifs est plutôt modeste (4,0% pour la marche, 3,0% pour les deux-roues), la commune s'étalant de manière linéaire de Sexey-aux-Forges à Bainville-sur-Madon, l'hydrographie et le relief renforçant de surcroît l'éloignement des zones d'emploi et d'habitat.

Des réflexions sur un projet de tram-train vers Nancy

> Un projet de tramway ou de tram-train reliant Neuves-Maisons et/ou Pont-Saint-Vincent à Nancy à moyen ou long terme est en réflexion.

> Conduite d'une étude sur les mobilités actives à l'échelle de l'ensemble du territoire de Moselle et Madon.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Pont-Saint-Vincent, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Parcelle appartenant à la commune de Pont-Saint-Vincent, potentiellement densifiable.
- Terrains non-bâtis potentiellement mutables à court ou moyen terme. Face à la gare: ancienne station-service, projet de médipôle incertain.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire. Large faisceau lié à l'activité de fret, aux voies de service et aux bâtiments techniques.
- Terrains SNCF faiblement occupés, potentiellement aménageables.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées (voyageurs uniquement).
- Gare de Pont-Saint-Vincent.
- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Peu d'opportunités à court terme sur l'emprise SNCF, quelques terrains densifiables dans le quartier de la gare

> Bien qu'étant large, **l'emprise ferroviaire, appartenant à la SNCF, présente assez peu d'opportunités foncières**. En effet, une grande partie du faisceau est actuellement dédiée aux trains de marchandises, aux voies de services et aux bâtiments techniques. Toutefois, quelques petits terrains, situés en marge du faisceau, seraient potentiellement transformables. Ils présentent tous les deux l'avantage d'être très faiblement occupés et de se trouver à proximité de la gare (au nord) ou du terminus de bus (au sud).

> Quelques petits terrains non-bâtis, en situation de dents creuses, pourraient potentiellement être construits, sans pour autant permettre une réelle densification du secteur. Néanmoins, un vaste coeur d'îlot à l'ouest, entre les rues Mairesse et Pasteur, est inscrit en zone à urbaniser au PLU approuvé en 2007, et serait par conséquent densifiable.

> Il existe un projet de déplacement du lycée professionnel La Tournelle, libérant potentiellement une importante emprise foncière à proximité de la gare.

> La commune est propriétaire d'un terrain d'environ 4000m² entre les rues des Tilleuls et d'Alsace, pouvant également permettre la construction de logements.

Dynamiques actuelles du secteur

Une démographie à la baisse et des opportunités de densification limitées autour de la gare

> Entre 2009 et 2014, **une situation de déclin démographique:**

-1,0%/an pour Pont-Saint-Vincent.

> **Une baisse de population marquée et un taux de logements vacants assez élevé** en 2014:

9,0% pour Pont-Saint-Vincent.

> Les constructions récentes de logements ont principalement pris la forme de maisons individuelles ou mitoyennes réalisées de manière ponctuelle, au sein de zones résidentielles existantes, et notamment au nord-ouest de la commune.

> Le centre-ville de Pont-Saint-Vincent et le quartier de la gare ont ainsi très peu évolué au cours des dernières années, avec un nombre limité de terrains libres et un relief marqué contraignant.

> Il existe néanmoins encore quelques terrains libres, notamment entre les rues Pasteur et Mairesse, permettant une potentielle densification du secteur, bien que limitée.

Halte de Neuves-Maisons

Neuves-Maisons

Population 2014 :
7023 hab.

Voyageurs annuels

59 201 v. *(2015)*

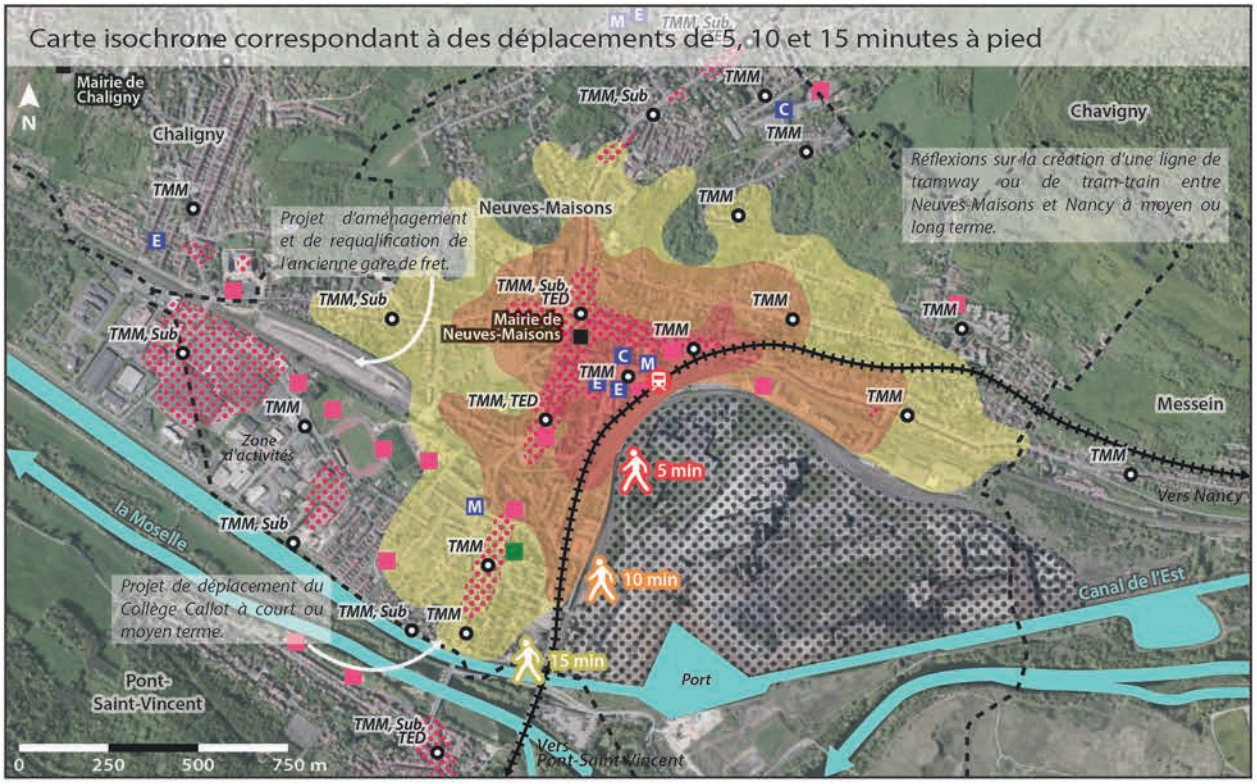
TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent

Trains journaliers:
> Direction Pont-Saint-Vincent: **19**
> Direction Nancy: **19**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

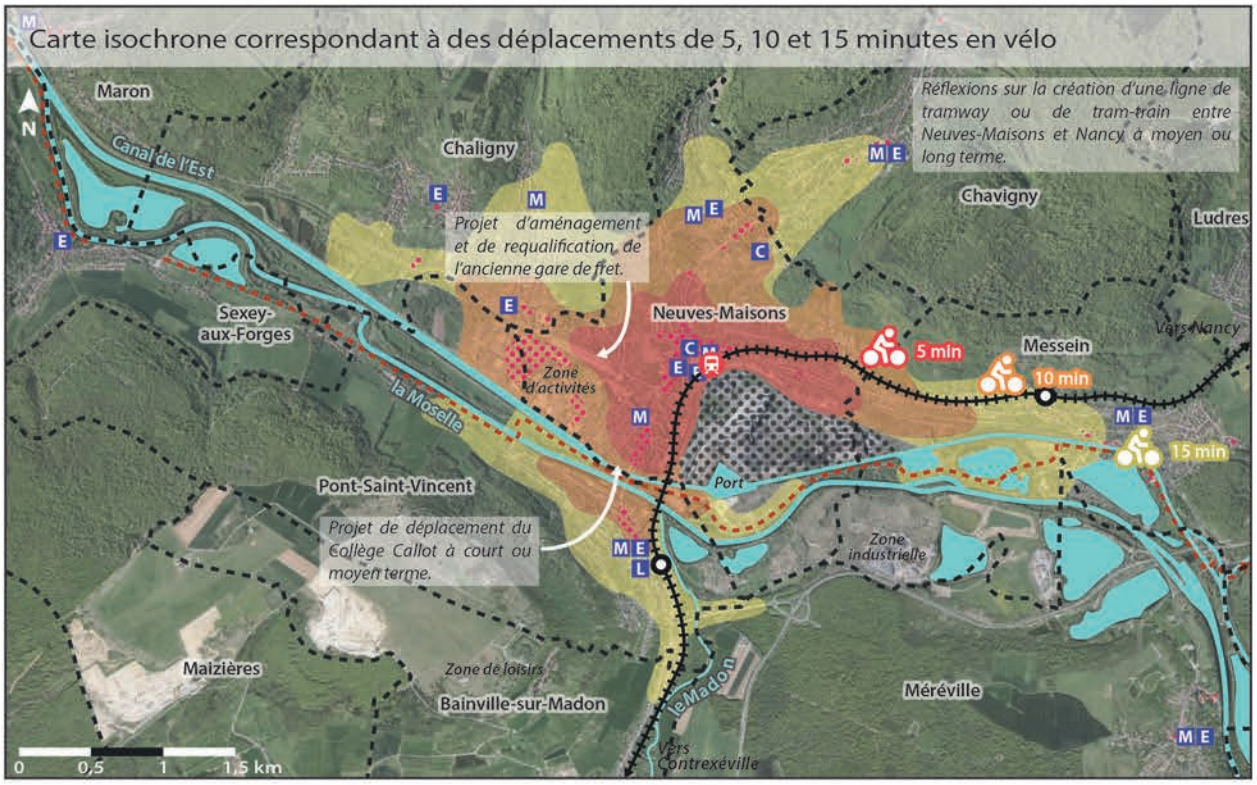
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 4000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 11 000 à 12 000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Neuves-Maisons.
- Voies ferrées.
- Autres gares et haltes du territoire.
- TMM, Sub, TED — Arrêt desservi par les lignes T'MM, Sub et/ou TED.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voies cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Aciéries de Neuves-Maisons (site SAM - Riva).
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle. C Collège.
- E Ecole élémentaire. L Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé (clinique).

Accessibilité en modes actifs

Une halte à proximité du centre-ville

> **La halte de Neuves-Maisons se situe au centre de la commune**, à proximité immédiate des commerces, services et équipements du centre-ville. Plusieurs établissements scolaires de l'école maternelle au collège se trouvent sur la place Ernest Poirson, à quelques mètres de l'entrée de la halte, qui est toutefois assez peu visible.

> **Les voies ferrées** (fret et voyageurs) et le site des aciéries forment une forte barrière pour les déplacements vers l'est et le sud.

> Il n'existe **pas d'aménagement cyclable** au sein de Neuves-Maisons, la seule voie réservée aux modes actifs étant la voie cyclable longeant la Moselle et le canal (itinéraire des Boucles de la Moselle), vers Nancy à l'est et Toul à l'ouest.

> **Neuves-Maisons, Pont-Saint-Vincent, une grande partie de Messein et les entrées de Chaligny et Chavigny accessibles en 15 minutes** en vélo.

Une halte peu visible et un faible niveau d'équipement

> La halte:

-Surélevée par rapport à la rue, la halte souffre d'un manque de visibilité et d'un faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR et accès aux quais uniquement par les escaliers.

-Aucun stationnement vélo.

> Espaces publics:

-La place Ernest Poirson est en bon état général et propose un grand nombre de places de stationnement. L'entrée de la halte est toutefois peu visible depuis la place.

-Voirie dans un état correct. Trottoirs néanmoins parfois très étroits, et notamment devant l'entrée de la halte.

-La traversée des voies se fait par un tunnel, menant également à un chemin débouchant sur la rue des Fourrières à l'est.

Transport en commun et halte

Une très forte desserte du secteur par plusieurs réseaux

Desserte:

TED R570 (Arrêt «Point Central», à 350m à pied au nord-ouest)
2 arrêts à 17h56 et 18h56 en direction de Favières.
3 arrêts de 7h12 à 9h05 en direction de Nancy.

TED R580 (Arrêt «Point Central»)
7 arrêts de 12h33 à 18h54 en direction de Fécocourt/Grimonviller.
7 arrêts de 7h15 à 14h01 en direction de Nancy.

TED R590 (Arrêt «Point Central»)
3 arrêts de 17h04 à 19h04 en direction de Frolois/Germonville.
4 arrêts de 7h10 à 13h45 en direction de Nancy.

Sub 512 (Arrêt «Point Central»)
15 arrêts de 5h20 à 19h56 en direction de Pont-Saint-Vincent.
10 arrêts de 6h38 à 19h18 en direction de Chaligny.
24 arrêts de 5h41 à 20h20 en direction de Vandoeuvre/Villers.

T'MM+ (Transport à la demande)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

T'MM Ligne A (Arrêt «Gare», à 150 à pied au nord)
6 arrêts de 7h26 à 17h56 en direction de Chaligny.
1 arrêt à 7h40 en direction du Collège Callot.
7 arrêts de 7h52 à 17h42 en direction de Messein/Pierreville.

T'MM Ligne B (Arrêt «Gare»)
6 arrêts de 7h14 à 17h53 en direction de Pont-Saint-Vincent.
1 arrêt à 7h38 en direction du Collège Callot.
7 arrêts de 6h16 à 18h18 en direction de Flavigny.

T'MM Ligne C (Arrêt «Point Central»)
9 arrêts de 7h48 à 18h13 en direction de Viterne.
9 arrêts de 7h17 à 17h42 en direction de Vandoeuvre.

T'MM Ligne D (Arrêt «Point Central»)
5 arrêts de 9h10 à 17h12 en direction de Thélod/Marthemont.
1 arrêt à 17h46 en direction de Cap Filéo.
4 arrêts de 10h18 à 17h28 en direction de Haut de Presse.
1 arrêt à 7h42 en direction du Collège Callot.

T'MM Ligne E (Arrêt «Point Central»)
4 arrêts de 10h33 à 17h11 en direction de Pulligny.
4 arrêts de 8h17 à 17h29 en direction de Cap Filéo.
1 arrêt à 7h43 en direction du Collège Callot.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 4000 et 12 000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 4000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 11 000 à 12 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Le relief au nord et les voies ferrées à l'est limitent très fortement les déplacements en modes actifs depuis la halte de Neuves-Maisons.

Une halte proche des services du centre-ville

> La halte est située à proximité immédiate du centre de Neuves-Maisons, à un moins d'un quart d'heure de marche de la plupart des commerces et services du centre-ville, des arrêts de transport en commun et des établissements scolaires.

> Neuves-Maisons, Pont-Saint-Vincent et une partie de Messein, Chaligny et Chavigny accessibles en 15 minutes en vélo.

Plusieurs projets sur la commune

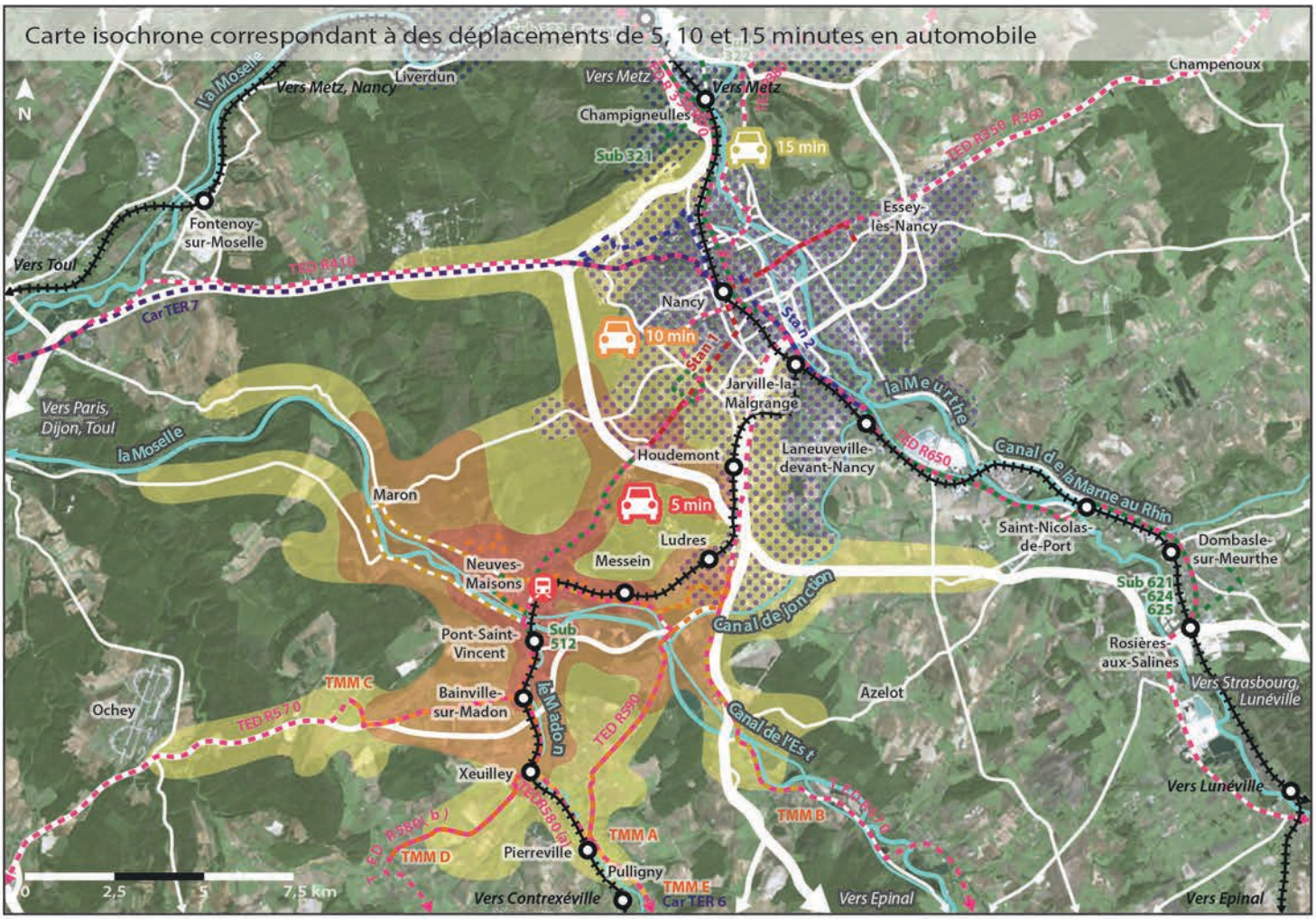
> Il existe plusieurs projets sur la commune, à l'instar de l'aménagement du site de l'ancienne gare de fret ou du déplacement du Collège Callot.

> Des réflexions existent au sujet d'un possible tramway ou tram-train vers Nancy, envisagé à moyen ou long terme.

> Conduite d'une étude sur les mobilités actives à l'échelle de l'ensemble du territoire de Moselle et Madon.

Quelles capacités de report modal?

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en automobile



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Offre de stationnement automobile à proximité de la halte

Sources: Géoportail, 2018

Environ 60 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Neuves-Maisons.
- Voies ferrées (transport voyageurs uniquement).
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED.
- Lignes de car TER Grand Est 6 et 7.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Lignes structurantes 1 (tram) et 2 (bus) du réseau Stan.
- Périmètre des autres lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Le Sit (4 lignes régulières, 3 semi-régulières).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings du centre-ville de Neuves-Maisons. Le parking de la place Ernest Poirson est à stationnement libre, tandis que certaines autres zones de stationnement du secteur sont à durée limitée.
- Stationnement possible le long de la chaussée. Les places ne sont pas toutes matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Une offre conséquente de transport en commun à proximité de la halte

Arrêt «Point Central» (à 5 minutes de marche de la halte)

TED R570
2 arrêts à 17h56 et 18h56 en direction de Favières.
3 arrêts de 7h12 à 9h05 en direction de Nancy.

TED R580
7 arrêts de 12h33 à 18h54 en direction de Fécocourt/Grimonviller.
7 arrêts de 7h15 à 14h01 en direction de Nancy.

TED R590
3 arrêts de 17h04 à 19h04 en direction de Frolois/Germonville.
4 arrêts de 7h10 à 13h45 en direction de Nancy.

Sub 512
15 arrêts de 5h20 à 19h56 en direction de Pont-Saint-Vincent.
10 arrêts de 6h38 à 19h18 en direction de Chaligny.
24 arrêts de 5h41 à 20h20 en direction de Vandoeuvre/Villers.

T'MM Ligne C
9 arrêts de 7h48 à 18h13 en direction de Viterne.
9 arrêts de 7h17 à 17h42 en direction de Vandoeuvre.

T'MM Ligne D
5 arrêts de 9h10 à 17h12 en direction de Thélod/Marthemont.
1 arrêt à 17h46 en direction de Cap Filéo.
4 arrêts de 10h18 à 17h28 en direction de Haut de Presse.
1 arrêt à 7h42 en direction du Collège Callot.

T'MM Ligne E
4 arrêts de 10h33 à 17h11 en direction de Pulligny.
4 arrêts de 8h17 à 17h29 en direction de Cap Filéo.
1 arrêt à 7h43 en direction du Collège Callot.

Arrêt «Gare» (à moins de 5 minutes de marche de la halte)

T'MM Ligne A
6 arrêts de 7h26 à 17h56 en direction de Chaligny.
1 arrêt à 7h40 en direction du Collège Callot.
7 arrêts de 7h52 à 17h42 en direction de Messein/Pierreville.

T'MM Ligne B
6 arrêts de 7h14 à 17h53 en direction de Pont-Saint-Vincent.
1 arrêt à 7h38 en direction du Collège Callot.
7 arrêts de 6h16 à 18h18 en direction de Flavigny.

T'MM+ (Transport à la demande)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

TER Ligne 6
19 arrêts de 6h47 à 20h47 en direction de Nancy.
19 arrêts de 6h14 à 21h14 en direction de Pont-Saint-Vincent.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une accessibilité moyenne, au sud-ouest de l'agglomération nancéienne

> La halte de Neuves-Maisons, implantée dans la vallée de la Moselle, se trouve sur un site contraint à l'échelle locale, à cause notamment de l'hydrographie et du relief. En revanche, un grand nombre de communes de Moselle et Madon et le sud-ouest du Grand Nancy se trouvent à moins d'un quart d'heure en voiture de la halte.

> Quatre axes routiers principaux: la D909 vers Toul à l'ouest, la D974 vers Vandoeuvre au nord, la D331 vers Colombey à l'ouest et Ludres à l'est et les autoroutes A31/A33/A330 vers Lunéville à l'est et le Bassin de Pompey au nord pour les déplacements de plus de 15 minutes.

> La halte dispose de plusieurs parkings à proximité, étant pour la plupart également destinés aux riverains et clients des commerces du centre-ville. Les parkings de la place Ernest Poirson et de la rue du Général Thiry sont à stationnement libre (environ 120 places au total), tandis que plusieurs places des rues Capitaine Caillon et Roger Salengro sont à durée limitée.

Environ 60 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Neuves-Maisons (7023 hab.), Chaligny (2894 hab.) et Richardménil (2366 hab.).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Vandoeuvre-lès-Nancy (29 721 hab., mais seul le sud de la commune est accessible), Villers-lès-Nancy (14 224 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes) et Ludres (6436 hab.).

Seule la zone de la Sapinière est accessible à Laxou.

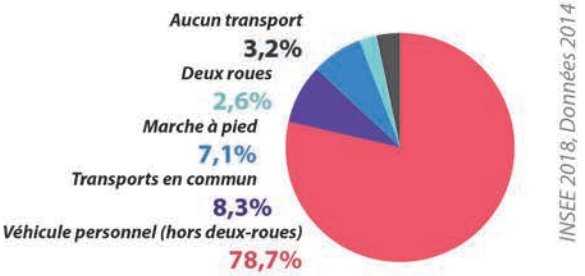
Environ 7 autres gares et haltes (dont 4 en service) se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Neuves-Maisons.

Modes de transport des actifs et projets

Les transports collectifs modérément utilisés au regard de l'offre sur la commune

Neuves-Maisons

> Actifs ayant un emploi: 2894 (64% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 2565.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 2196 (76%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Les véhicules personnels restent très largement dominants dans les déplacements domicile-travail** (78,7%), malgré une offre diversifiée de transport en commun. Ceci peut s'expliquer par la bonne accessibilité automobile du plateau de Brabois et de Ludres. Cette part modale est néanmoins inférieure à celles des communes voisines (89,7% pour Messein, 83,9% pour Pont-Saint-Vincent).

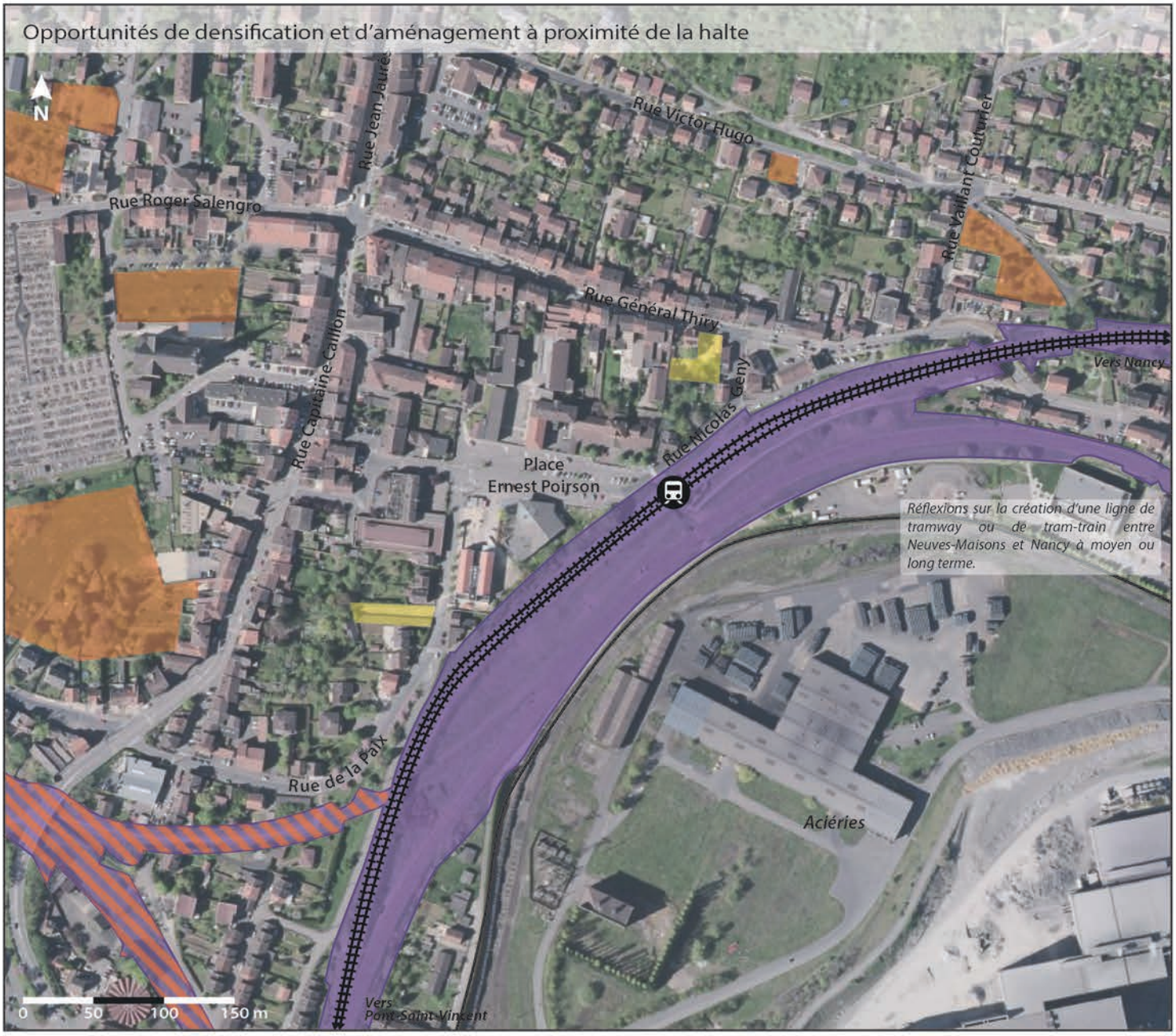
> **La part des transports en commun est moyenne au regard de l'offre disponible** (8,3%), Ludres et Vandoeuvre étant toutes deux accessibles en transport collectif.

> La part de la marche à pied est plus élevée (7,1%) que dans les communes voisines, grâce notamment à la proximité de nombreux emplois au centre-ville.

Des réflexions sur un projet de tram-train vers Nancy

> Un projet de tramway ou de tram-train reliant Neuves-Maisons à Nancy à moyen ou long terme est en cours de réflexion. Son tracé et ses modalités de réalisation ne sont toutefois pas définis.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Neuves-Maisons , 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties de petite ou moyenne surface, potentiellement mutables.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires (transport de voyageurs et fret).
- Voies ferrées désaffectées conduisant au site de l'ancienne gare de fret à l'ouest. Emprise permettant la réalisation de nouvelles voiries et/ou de création d'une ligne de transport en commun.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées (voyageurs uniquement).
- Halte de Neuves-Maisons.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Peu de possibilités de densification dans le secteur, mais des anciennes voies ferrées potentiellement mutables

> Il existe **assez peu de terrains présentant de réelles possibilités de densification** à proximité de la halte de Neuves-Maisons. Les quelques parcelles libres sont des dents creuses ou des coeurs d'îlots proches du centre-ville, sans pour autant permettre un fort apport de population ou d'activités dans le secteur.

> La halte est bordée au sud-est par l'usine SAM et les voies ferrées dédiées au fret, présentant une très faible mutabilité à court ou moyen terme.

> **Les anciennes voies ferrées**, rejoignant le site de l'ancienne gare de fret à l'ouest, présentent une opportunité d'aménagement de nouvelles rues ou de voies dédiées aux transports en commun, reliant le secteur de la halte à une zone ayant vocation à être urbanisée. Les voies désaffectées se poursuivent également ensuite à l'ouest en direction de Toul.

Dynamiques actuelles du secteur

Des dynamiques immobilières éloignées du secteur de la halte

> Entre 2009 et 2014, **un baisse de la population assez marquée:**

-0,5%/an pour Neuves-Maisons.

> **Un déclin démographique et un taux de logements vacants modérément élevé** en 2014:

6,9% pour Neuves-Maisons.

> Au cours des dernières années, les constructions de logements se sont principalement déroulées au nord et à l'ouest de la commune, sous forme de maisons individuelles au sein de lotissements résidentiels ou à travers la construction d'immeubles, à l'instar du programme récent de la Filature.

> Déjà densément bâti, le centre-ville se trouve par conséquent à l'écart des dynamiques immobilières de la commune, avec des possibilités de densification relativement limitées, notamment dans le secteur de la halte.

> Le tracé des anciennes voies ferrées assure la liaison entre le quartier de la halte et la future zone en développement correspondant à l'ancienne gare de fret.

Halte de Messein

Messein

Population 2014 :
1 885 hab.

Voyageurs annuels

21 826 v. *(2015)*

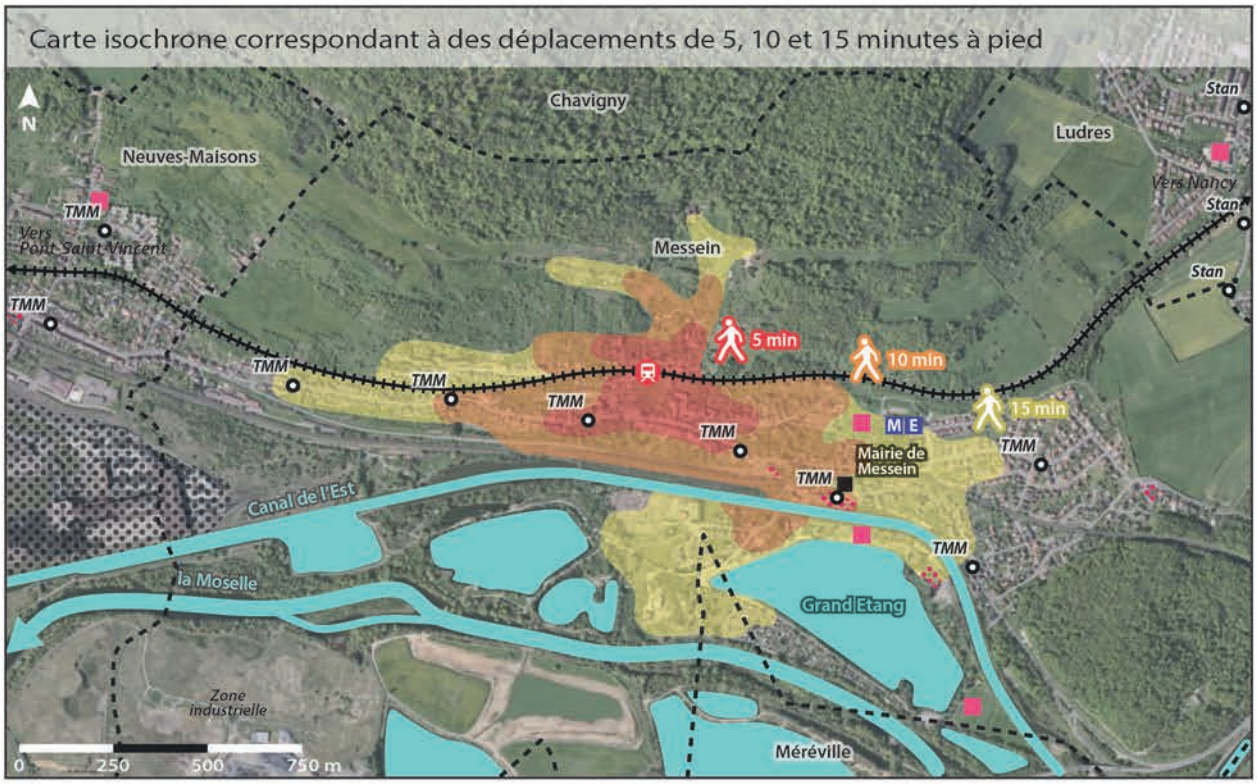
TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent

Trains journaliers:
> Direction Pont-Saint-Vincent: **17**
> Direction Nancy: **18**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 1200
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 5000 à 5500
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Messein.
- Voies ferrées.
- Autres gares et haltes du territoire.
- *TMM, Stan* — Arrêt desservi par les lignes T'MM ou Stan.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voies, pistes et bandes cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Aciéries de Neuves-Maisons (site SAM - Riva).
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle. C Collège.
- E Ecole élémentaire. L Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte isolée et peu accessible

> **La halte de Messein, située sur les hauteurs de la commune, est à l'écart** des équipements, services et commerces. Elle se trouve à environ 10 à 15 minutes de marche du centre de Messein.

> **Le relief, les voies ferrées et l'hydrographie constituent d'importants effets de barrière**, limitant très fortement les déplacements vers le nord et le sud.

> Il n'existe **pas d'aménagement cyclable** au sein de la commune, **à l'exception de la voie longeant le canal de l'Est** (Boucles de la Moselle). La circulation en modes actifs vers Ludres ou Neuves-Maisons se fait sur les trottoirs ou sur la chaussée.

> **Messein et le centre-ville de Neuves-Maisons accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un très faible niveau d'équipement

> La halte:

-Malgré un ancien bâtiment voyageurs bien entretenu, la halte est dans un état général moyen et très faiblement équipée.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucun stationnement vélo.

> Espaces publics:

-La halte ne dispose d'aucun parking. Seules deux places sont matérialisées dans la rue de la Gare.

-Voirie dans un état moyen. Trottoirs étroits voire inexistants, absence de passages piétons.

-La traversée des voies se fait à niveau ou par le tunnel pour piétons à 45 mètres à l'est de la halte.

Transport en commun et halte

Des lignes de transport en commun ne desservant pas la halte

Desserte:

T'MM Ligne A (Arrêt «Marronniers» à 250m au sud-ouest)
7 arrêts de 7h16 à 17h46 en direction de Neuves-Maisons.
7 arrêts de 8h02 à 17h52 en direction de Pierreville/Méréville.

T'MM Ligne B (Arrêt «Mairie» à 650m au sud-est)
7 arrêts de 6h20 à 18h22 en direction de Flavigny.
7 arrêts de 7h10 à 17h49 en direction de Pont-Saint-Vincent.

T'MM+ (Transport à la demande)
Service dédié aux personnes handicapées ou âgées de plus de 70 ans.

> L'arrêt «Marronniers» (Ligne A) est accessible en moins de 5 minutes de marche depuis la halte. L'arrêt «Mairie» (Ligne B) se trouve à environ 10 minutes à pied.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 1200 et 5500 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 1200 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 5000 à 5500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Le relief, les voies ferrées et l'hydrographie restreignent les déplacements en modes actifs à un couloir est-ouest vers Ludres et Neuves-Maisons.

Une halte isolée

> La halte se trouve à une dizaine de minutes de marche du centre de Messein et à environ un quart d'heure des écoles de la commune.

> Messein, le centre-ville de Neuves-Maisons et l'entrée de Ludres accessibles en 15 minutes en vélo.

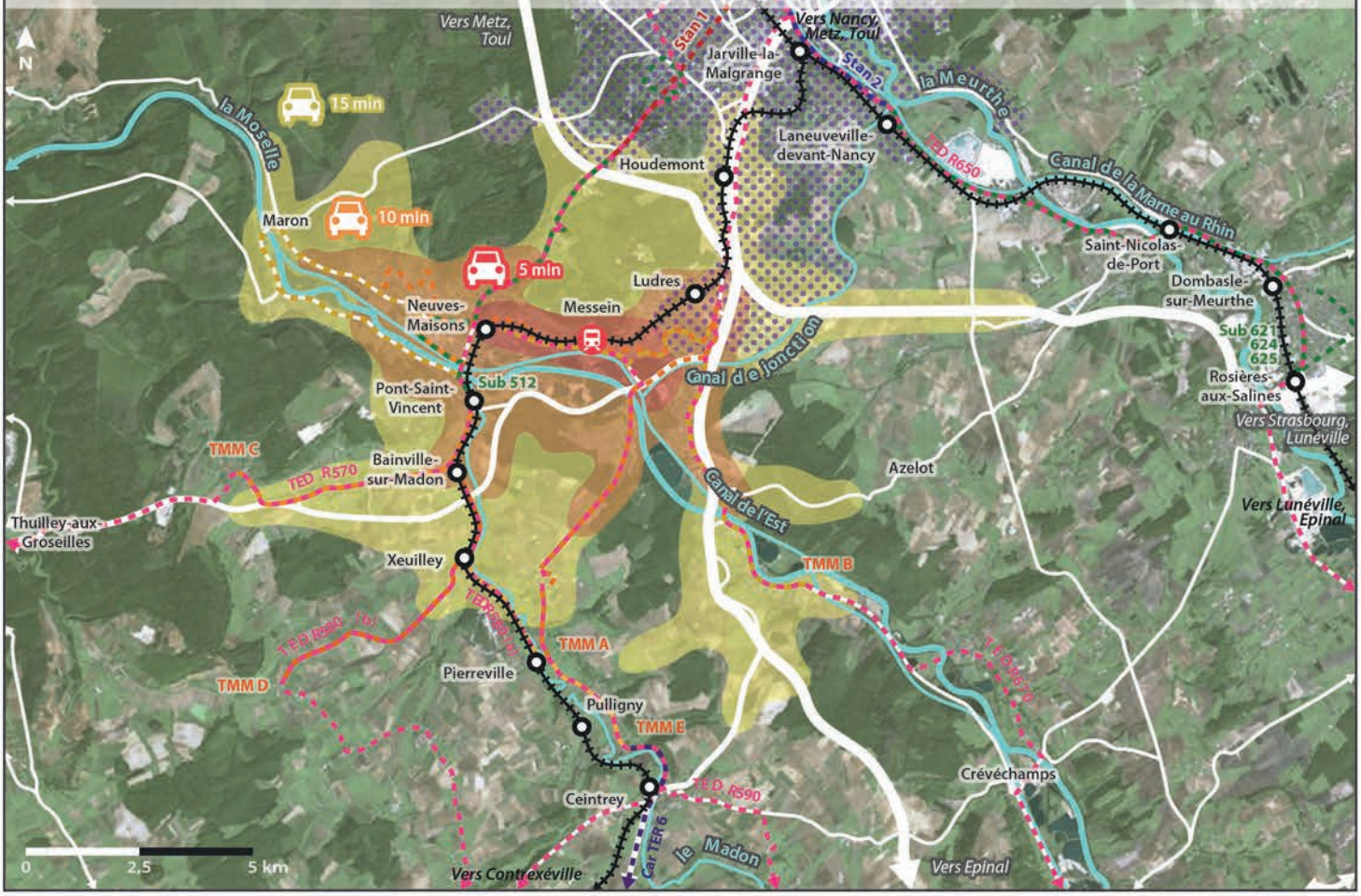
Aucun projet sur la halte, mais une étude sur les mobilités actives

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

> Conduite d'une étude sur les mobilités actives à l'échelle de l'ensemble du territoire de Moselle et Madon.

Quelles capacités de report modal?

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en automobile



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Offre de stationnement automobile à proximité de la halte

Sources: Géoportail, 2018

Environ 32 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Messein.
- Voies ferrées (transport voyageurs uniquement).
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED.
- Ligne de car TER Grand Est 6.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Lignes structurantes 1 (tram) et 2 (bus) du réseau Stan.
- Périmètre des autres lignes régulières du réseau Stan.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings à proximité de la halte, à destination principalement des habitants.
- Stationnement possible le long de la chaussée. Les places ne sont pas toutes matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Des arrêts distincts et à l'écart de la halte

T'MM Ligne A
Arrêt «Marronniers» situé à 250m au sud-ouest de la halte.

T'MM Ligne B
Arrêt «Mairie» situé à 650m au sud-est de la halte.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt T'MM à la halte (5 minutes pour la ligne A, 10 minutes pour la ligne B) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Messein (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 15 et 25 minutes (ligne A) ou 20 et 30 minutes (ligne B).

Ne sont calculées que les correspondances avec les trains arrivant ou partant pour Nancy. Les correspondances avec un train partant pour Pont-Saint-Vincent ne sont, par exemple, pas prises en compte.

Correspondances possibles

> Arrivée en bus T'MM, départ en train TER (vers Nancy):
7 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée T'MM: 6h20 ; Dernier départ TER: 18h21
> Correspondances incertaines (délai T'MM/TER entre 10 et 15 min (A) ou entre 15 et 20 min (B)): **2/jour**

> Arrivée en train TER (depuis Nancy), départ en bus T'MM:
7 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TER: 7h11 ; Dernier départ T'MM: 14h39
> Correspondances incertaines (délai TER/T'MM entre 10 et 15 min (A) ou entre 15 et 20 min (B)): **1/jour**

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une accessibilité limitée et une très faible offre de stationnement

> La halte de Messein se situe sur un site contraint, entre un relief marqué au nord ainsi que les voies ferrées et la Moselle au sud, restreignant fortement les déplacements. Ainsi, seules les communes de Moselle et Madon et l'entrée sud de la Métropole du Grand Nancy sont accessibles en un quart d'heure en voiture depuis la halte.

> Quatre axes routiers principaux: la D331 vers Thuilley-aux-Groseilles à l'ouest, la D909 vers Toul au nord-ouest, l'A330 vers Nancy au nord et Epinal au sud et l'A33 vers Metz au nord et Lunéville à l'est.

> La halte ne possède aucun parking, n'étant dotée que de deux places de stationnement devant son entrée. Les rues aux alentours, très étroites, ne disposent pas non plus de nombreuses places. Néanmoins, un parking de 17 places dans la rue de la Gare et un autre de 27 places dans la rue du Château offrent une quarantaine de places dans le secteur, celles-ci étant toutefois principalement utilisées par les riverains.

Environ 32 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Neuves-Maisons (7023 hab.), Ludres (6435 hab., mais toute la commune n'est pas accessible) et Chaligny (2894 hab.).

Seules les entrées de Vandoeuvre-lès-Nancy et Houdemont sont accessibles en 15 minutes en voiture.

Environ 6 autres gares et haltes (dont 4 en service) se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Messein.

Modes de transport des actifs et projets

Les véhicules personnels très fortement utilisés dans les déplacements domicile-travail

Messein

> Actifs ayant un emploi: 841 (68% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 812.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 730 (87%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:

> **Les véhicules personnels sont très largement dominants** dans les déplacements domicile-travail, avec une part s'élevant à 89,7%. L'accessibilité du pôle de Ludres et de Brabois en 10 à 15 minutes en voiture peut expliquer cette forte utilisation des véhicules personnels.

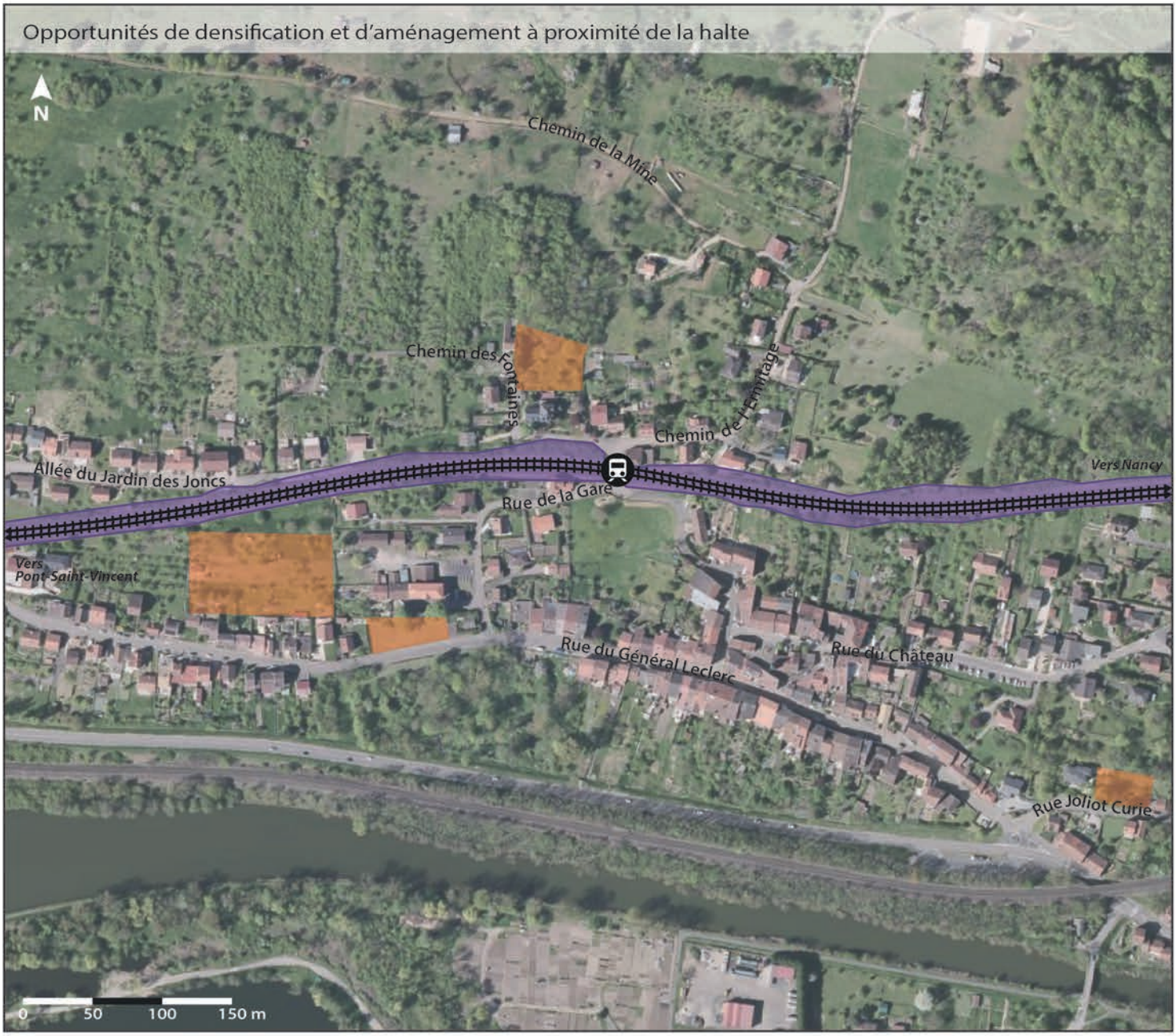
> **La part des transports en commun est quant à elle faible** (4,1%), malgré une offre ferroviaire et routière à destination de Ludres et de Neuves-Maisons. Il n'existe toutefois pas de ligne de bus directe entre Messein et le centre de l'agglomération nancéienne.

> Les modes actifs sont très faiblement utilisés, Neuves-Maisons n'étant accessible qu'en 10 à 15 minutes en vélo et la zone d'activités du Breuil se trouvant à plus de 15 minutes de marche ou de vélo du centre de Messein.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Messein, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables à court ou moyen terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Messein.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Un site contraint et très peu d'opportunités à proximité de la halte

> **Le site de la halte de Messein présente très peu d'opportunités foncières**, le quartier se caractérisant notamment par un bâti ancien relativement dense. Les espaces non-construits, qu'ils soient boisés ou non, sont pour la plupart classés en zone naturelle au PLU, à l'instar du terrain situé en face de l'entrée sud de la halte.

> Quelques parcelles en dents creuses pourraient potentiellement être densifiées, sans permettre pour autant un réel apport de population dans le quartier.

> Des jardins situés entre la rue du Général Leclerc et les voies ferrées, à l'ouest de la halte, pourraient potentiellement faire l'objet d'une densification.

Dynamiques actuelles du secteur

Le quartier de la halte à l'écart des secteurs dynamiques de la commune

> Entre 2009 et 2014, **une situation de croissance démographique:**

+1,3%/an pour Messein.

> **Un gain de population accompagné d'un taux modéré de logements vacants** en 2014:

6,8% pour Messein.

> Le développement récent de Messein a principalement eu lieu à l'est de la commune, à travers notamment la construction de maisons individuelles et de petits collectifs au sein de lotissements. Ce secteur profite d'une proximité avec Ludres (à environ 500 mètres à l'est) et de la présence des écoles maternelle et élémentaire.

> Un projet en cours de réalisation et portant sur un lotissement d'environ 35 lots, destiné à accueillir des maisons individuelles, se trouve sur le site des Milleries, à l'extrémité est de la commune, au contact des zones résidentielles de Ludres.

> Le secteur de la halte se trouve donc à l'écart des dynamiques immobilières de la commune, étant très fortement contraint par le relief marqué et un bâti ancien et dense.

Halte de Ludres

Ludres

Population 2014 :
6 435 hab.

Voyageurs annuels

15 305 v. *(2015)*

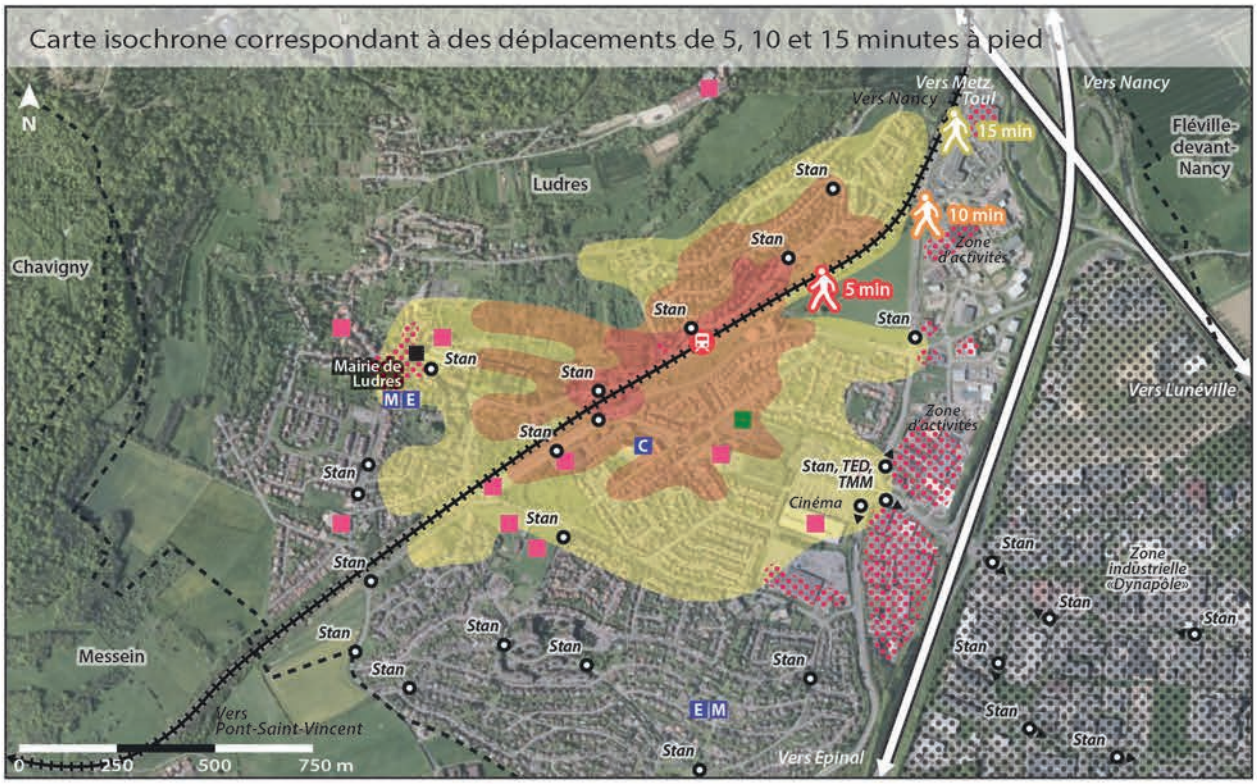
TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent

Trains journaliers:
> Direction Pont-Saint-Vincent: **19**
> Direction Nancy: **19**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

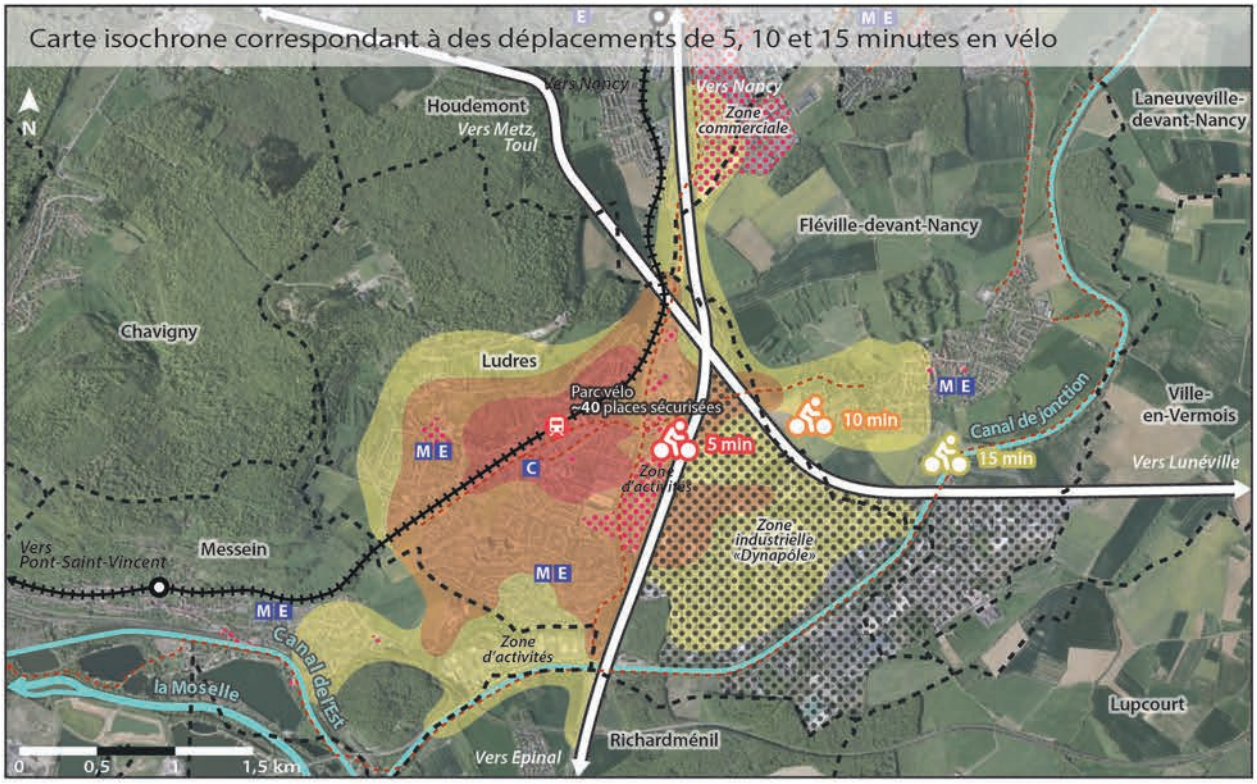
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 1800 à 2000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 7500
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Ludres.
- Voies ferrées.
- Autres haltes du territoire.
- *Stan, TED, TMM* — Arrêt desservi par les lignes Stan, TED et T'MM.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Autoroutes A33 et A330, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voies et pistes cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Zone industrielle du Dynapôle.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle. E Ecole élémentaire. C Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé (maison médicale).

Accessibilité en modes actifs

Une halte excentrée mais pas isolée

> **La halte de Ludres se trouve dans un secteur plutôt résidentiel et légèrement éloigné du centre-ville et des zones d'activités**. Elle demeure toutefois accessible et se trouve à environ un quart d'heure de marche du centre ancien de la commune et du cinéma au sud-est.

> **Le relief au nord et les voies ferrées** constituent des freins pour les déplacements en modes actifs.

> La commune de Ludres possède **plusieurs voies cyclables sécurisées** la reliant à Vandoeuvre au nord et à Fléville à l'est. **La voie longeant le canal et la Moselle** permet quant à elle de rejoindre Toul à l'ouest et Nancy au nord.

> **L'ensemble de la commune de Ludres et les entrées de Messein, Richardménil, Fléville-devant-Nancy et Houdemont accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un bon état général et un niveau d'équipement moyen

> La halte:

-Un bon état général, avec des abris modernes et un ancien bâtiment voyageurs reconverti et entretenu. Niveau d'équipement moyen.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Parc à vélo sécurisé «VéloStan'Park» accessible sur abonnement.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: bon état général, arrêt de bus à proximité immédiate.

-Voirie dans un état correct. Trottoirs étroits voire inexistants dans la rue de la Gare à l'ouest de la halte.

-Un tunnel accessible aux piétons et cyclistes permet de franchir les voies ferrées à environ 200 mètres au sud-ouest de la halte. Au sud des voies, cette dernière n'est toutefois pas indiquée à l'entrée du tunnel.

Transport en commun et halte

La halte uniquement desservie par les lignes du réseau Stan

Desserte:

Stan Ligne 14 (Arrêt «Ludres Gare», devant la halte)
34 arrivées de 6h21 à 21h31 en provenance de Nancy Centre de Congrès Prouvé.
34 arrêts de 5h32 à 21h02 en direction de Nancy Centre de Congrès Prouvé.

Stan Ligne 17 (Arrêt «Collège Monod», à 250 mètres à l'ouest)
30 arrivées de 7h11 à 20h06 en provenance de Villers Jardin Botanique.
30 arrêts de 6h40 à 19h40 en direction de Villers Jardin Botanique.

TED R670 (Arrêt «Cinéma», à 950 m à pied à l'est)
8 arrêts de 8h56 à 19h39 en direction de Flavigny/Bayon/Charmes.
7 arrêts de 7h16 à 15h32 en direction de Nancy.

T'MM Ligne A (Arrêt «Cinéma»)
6 arrêts de 7h05 à 17h35 en direction de Chaligny.
6 arrêts de 8h13 à 18h03 en direction de Pierreville.

T'MM Ligne B (Arrêt «Cinéma»)
6 arrêts de 6h29 à 18h31 en direction de Flavigny.
6 arrêts de 7h01 à 17h40 en direction de Pont-Saint-Vincent.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 1800 et 7500 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

De 1800 à 2000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 7500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Le relief, les voies ferrées et le réseau autoroutier représentent des freins et barrières pour les déplacements en modes actifs, notamment vers l'ouest et l'est.

Un secteur riche en activités et en équipements

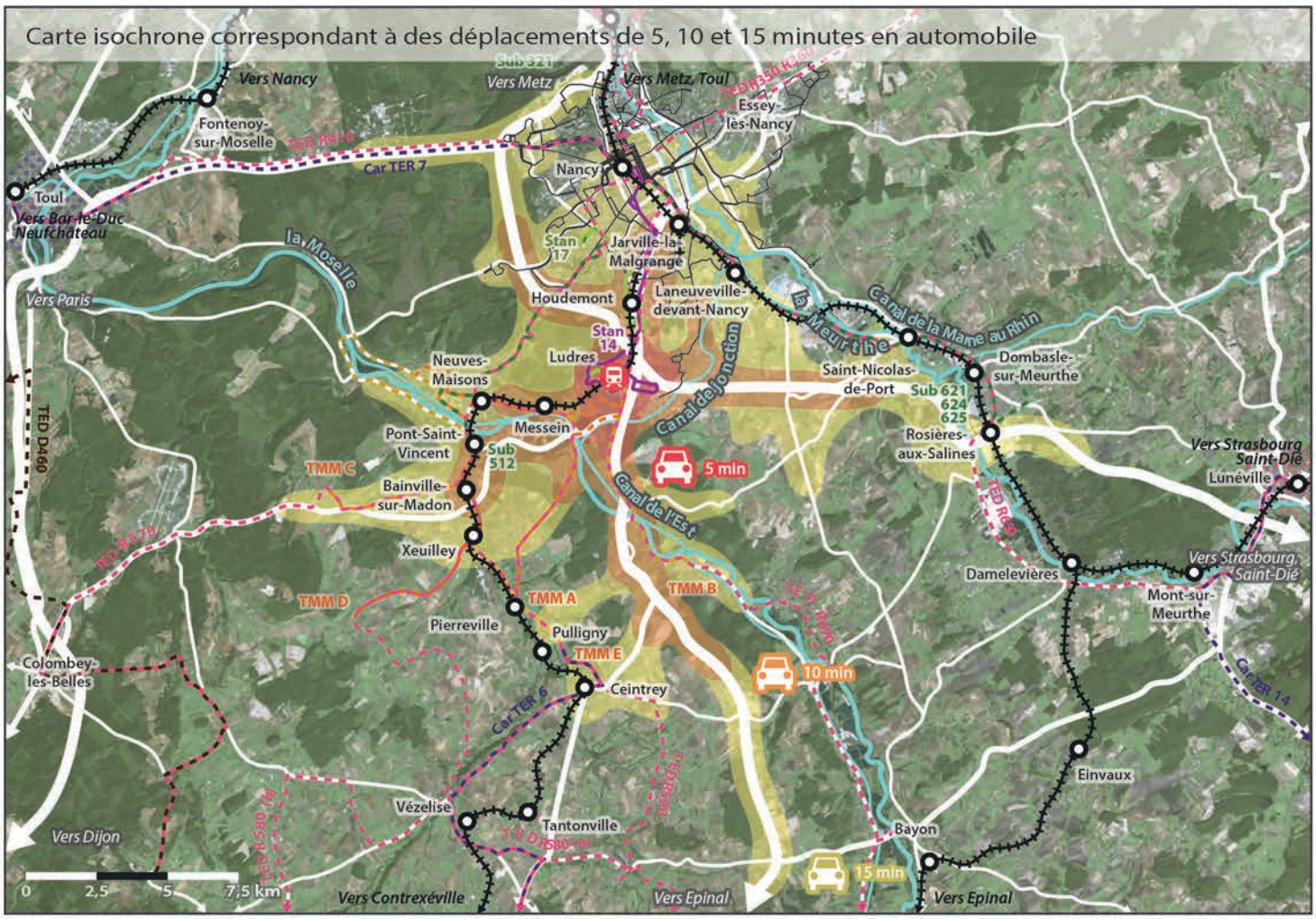
> La halte se trouve à moins d'un quart d'heure à pied du centre-ville de Ludres, de plusieurs équipements, établissements scolaires, activités et du cinéma. Par ailleurs, une grande partie du Dynapôle et le sud de la zone commerciale d'Houdemont se situent à environ quinze minutes en vélo de la halte.

> La quasi-totalité de Ludres, l'entrée est de Messein, le nord de Richardménil, l'ouest de Fléville et le sud d'Houdemont accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 170 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Ludres.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED.
- Lignes de car TER Grand Est.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Lignes régulières du réseau Stan desservant le secteur de la halte de Ludres (lignes 14 et 17).
- Autres lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Lunéo.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Movia.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings situés à proximité de la halte. Au sud, parkings gratuits réservés en priorité aux équipements du secteur (Espace Chaudeau, cinéma...)
- Stationnement possible le long de la chaussée, avec places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

La halte desservie par le réseau Stan, les autres arrêts éloignés

Arrêt «Cinéma» (à 15 minutes de marche de la halte)

TED R670
8 arrêts de 8h56 à 19h39 en direction de Flavigny/Bayon/Charmes.
7 arrêts de 7h16 à 15h32 en direction de Nancy.

T'MM Ligne A
6 arrêts de 7h05 à 17h35 en direction de Chaligny.
6 arrêts de 8h13 à 18h03 en direction de Pierreville.

T'MM Ligne B
6 arrêts de 6h29 à 18h31 en direction de Flavigny.
6 arrêts de 7h01 à 17h40 en direction de Pont-Saint-Vincent.

Arrêt «Collège Monod» (à 5 minutes de marche de la halte)

Stan Ligne 17
30 arrivées de 7h11 à 20h06 en provenance de Villers Jardin Botanique.
30 arrêts de 6h40 à 19h40 en direction de Villers Jardin Botanique.

Desserte de la halte

Stan Ligne 14
34 arrivées de 6h21 à 21h31 en provenance de Nancy Centre de Congrès Prouvé.
34 arrêts de 5h32 à 21h02 en direction de Nancy Centre de Congrès Prouvé.

TER Ligne 6
19 arrêts de 6h55 à 20h55 en direction de Nancy.
19 arrêts de 6h07 à 21h07 en direction de Pont-Saint-Vincent.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une très bonne accessibilité autoroutière et une offre de stationnement conséquente dédiée à plusieurs usages

> La halte de Ludres, située entre les coteaux et les voies ferrées, bénéficie d'une accessibilité moyenne pour les déplacements très courts. En revanche, son accessibilité routière et autoroutière est très bonne, notamment pour les déplacements d'au moins un quart d'heure. La halte se trouve ainsi à environ 5 minutes en voiture des échangeurs de l'A33 et de l'A330.

> Trois axes routiers principaux: l'A330 vers Nancy au nord et Epinal au sud, l'A33 vers Lunéville à l'est et Nancy/Toul à l'ouest et la D331 vers Thuilley-aux-Groseilles au sud-ouest.

> La halte dispose de son propre parking dédié, d'une quarantaine de places et desservi par la ligne 14 du réseau Stan. Un autre parking d'une vingtaine de places se trouve également à environ 250 mètres au sud-ouest. Par ailleurs, de nombreux parkings de très grande capacité, gratuits mais réservés prioritairement aux grands équipements du secteur (Espace Chaudeau, cinéma...), se trouvent au sud des voies ferrées.

Environ 170 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Saint-Nicolas-de-Port (7573 hab.), Neuves-Maisons (7023 hab.) et Chaligny (2894 hab.).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Nancy (104 321 hab., mais seul le sud de la commune est accessible en 15 minutes), Vandoeuvre-lès-Nancy (29 721 hab.) et Villers-lès-Nancy (14 224 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes).

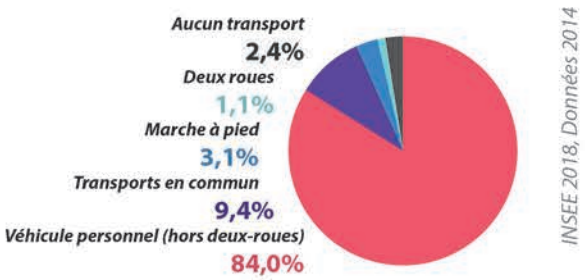
Seule la zone de la Sapinière est accessible à Laxou.

Modes de transport des actifs et projets

Une forte utilisation de la voiture, mais les transports en commun également sollicités

Ludres

> Actifs ayant un emploi: 2812 (65% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 6758.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 2289 (81%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part des véhicules personnels dans les déplacements domicile-travail est très élevée** (84,0%), ceci s'expliquant en partie par la très bonne accessibilité routière de la commune, avec notamment la proximité de deux autoroutes.

> **La part des transports en commun est toutefois elle aussi élevée** (9,4%), Ludres bénéficiant des bus urbains du réseau Stan et des trains TER pour rejoindre rapidement le centre de l'agglomération nancéienne.

> Le recours aux modes actifs est quant à lui assez faible, avec des parts modales s'élevant à seulement 3,1% pour la marche et 1,1% pour les deux-roues. L'une des explications possibles peut être la grande part d'actifs travaillant à l'extérieur de la commune, combinée au caractère excentré de cette dernière par rapport au reste de l'agglomération.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Ludres, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Zone non-bâtie potentiellement constructible à moyen ou long terme, classée 2AU au PLU de la commune de Ludres.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF désaffectés et non-bâtis, potentiellement aménageables au regard de leur superficie et de leur emplacement au sud de la halte.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Ludres.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Peu de possibilités de densification à court terme, mais une vaste zone potentiellement aménageable

> Insérée au sein d'un tissu relativement densément bâti, **la halte se trouve dans un secteur sans réelle opportunité de densification à court terme.** Tandis que les zones constructibles au nord de la halte sont d'ores-et-déjà totalement couvertes par des maisons individuelles, le sud de la halte est lui aussi aménagé, accueillant de l'habitat, des établissements scolaires, des équipements et des activités économiques. Les quelques terrains non-construits sont en l'occurence des zones agricoles ou naturelles.

> D'anciennes voies ferrées désaffectées longent néanmoins les voies ferrées en service et constituent ainsi une large et longue bande de terrains potentiellement aménageable, jouissant notamment d'un accès à la halte et d'une pente au sud-ouest rejoignant la route de Fléville et l'avenue du Chaudeau.

> Une très vaste zone non-construite et partiellement boisée, située au nord-ouest de la halte et séparant le centre-ville de la commune et le quartier de la halte, est classée comme zone 2AU au PLU de Ludres. En cas d'ouverture à l'urbanisation à moyen ou long terme, ce secteur aurait vocation à devenir une zone d'habitat et permettrait par conséquent un important apport de population à proximité de la halte.

Dynamiques actuelles du secteur

Au sud des voies, un secteur assez récemment aménagé, mais peu d'opportunités actuellement

> Entre 2009 et 2014, **une légère érosion démographique:**

-0,3%/an pour Ludres.

> **Une légère perte d'habitants, mais un très faible taux de logements vacants** en 2014:

2,2% pour Ludres.

> Constitué essentiellement de lotissements pavillonnaires, le secteur au nord de la halte a très peu évolué au cours des dernières décennies, présentant encore aujourd'hui assez peu d'opportunités foncières. Le sud des voies ferrées a quant à lui fait l'objet de nombreux projets de construction de logements (maisons inviduelles, petits collectifs...) et d'implantation d'activités et d'équipements depuis le début des années 2000, n'offrant aujourd'hui plus d'importante opportunité de densification.

> Les vastes terrains en grande partie boisés situés à l'ouest de la halte, classés zone 2AU au PLU, représentent désormais l'une des rares possibilités de densification du secteur, offrant par ailleurs la possibilité de renforcer l'accessibilité de la halte depuis le centre-ville de Ludres. Par ailleurs, quelques terrains non-construits (à l'instar de la friche ferroviaire) pourraient potentiellement permettre d'améliorer les connexions entre le sud des voies ferrées et la halte.

Halte d'Houdemont

Houdemont

Population 2014 :
2 222 hab.

Voyageurs annuels

5 141 v. *(2015)*

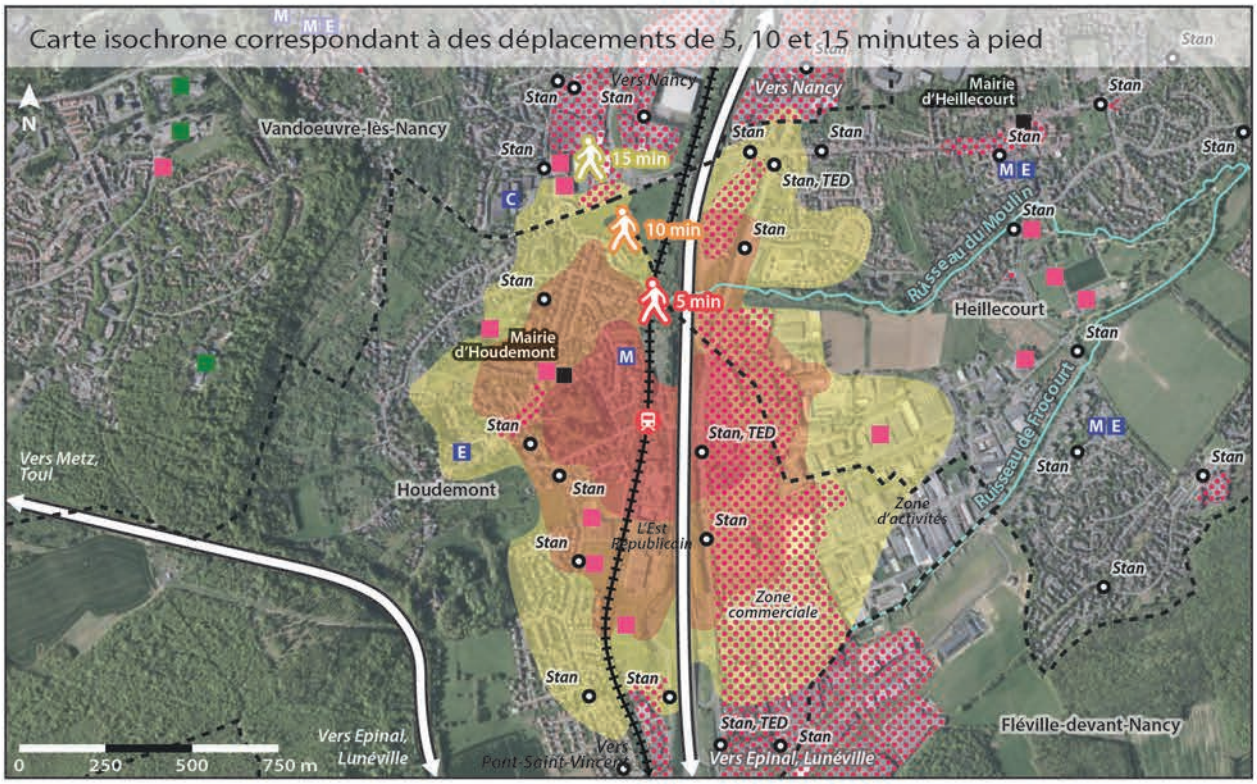
TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent

Trains journaliers:
> Direction Pont-Saint-Vincent: **17**
> Direction Nancy: **18**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

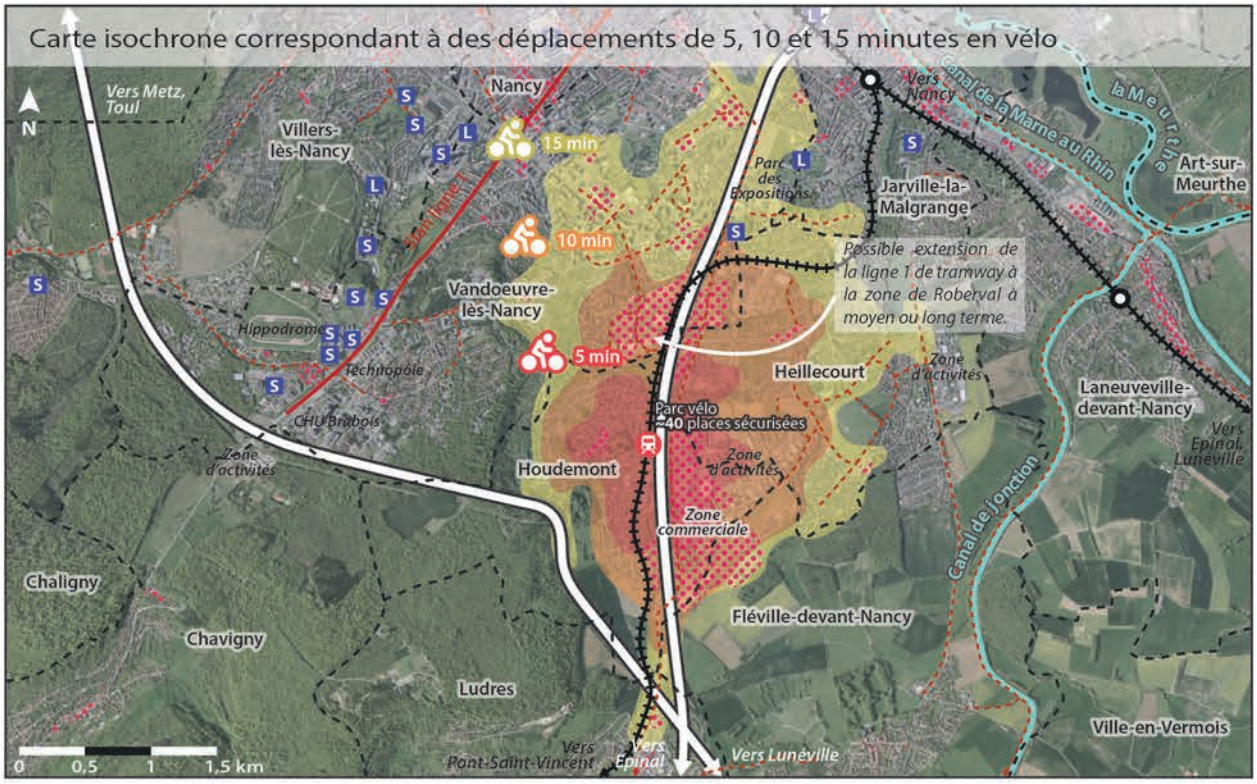
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 2000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 17 000 à 18 000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte d'Houdemont.
- Voies ferrées.
- Autres haltes du territoire.
- Stan, TED — Arrêt desservi par les lignes Stan et TED.
- Ligne 1 du réseau Stan.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Autoroutes A33 et A330, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voies, pistes et bandes cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- C Collège.
- L Lycée.
- S Enseignement supérieur.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé.

Accessibilité en modes actifs

Une halte à proximité de nombreuses activités

> Située en secteur résidentiel à l'est d'Houdemont, **la halte bénéficie de la proximité de très nombreux commerces et activités**. Ainsi, une grande partie des zones habitées et de la zone d'activités de la Porte Sud se trouve à moins d'un quart d'heure de marche de la halte.

> **Le relief à l'ouest, l'autoroute et les voies ferrées** représentent de forts effets de barrière pour les déplacements en modes actifs.

> **Un réseau assez dense de voies et de bandes cyclables** permet de rejoindre rapidement Nancy au nord ou Ludres au sud en vélo. Néanmoins, à l'exception de quelques itinéraires, le maillage cyclable présente de **nombreuses discontinuités.**

> **Houdemont, Heillecourt et l'est de Vandoeuvre accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un état général et un niveau d'équipement moyens

> La halte:

-Etat général moyen, mais présence d'indications visuelles récentes localisant les arrêts de bus les plus proches. Niveau d'équipement moyen.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Parc à vélo sécurisé «VéloStan'Park» accessible sur abonnement.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: parking-relais neuf, présence d'une signalétique détaillée sur les possibilités d'intermodalité.

-Voirie en bon état, passages piétons de part et d'autre de la halte.

-La traversée des voies se fait à niveau par la rue de la Gare.

Transport en commun et halte

Plusieurs lignes et réseaux de transport en commun desservant les environs de la halte

Desserte:

Stan Ligne 7 (Arrêt «Montauban», à 300 mètres à l'ouest)
30 arrêts de 6h05 à 21h52 en provenance de Dommartemont.
30 arrêts de 5h20 à 21h20 en direction de Dommartemont.

Stan Ligne 17 (Arrêt «Montauban»)
30 arrêts de 6h53 à 19h48 en direction de Ludres Marvingt.
30 arrêts de 7h00 à 19h58 en direction de Villers Jardin Botanique.

Stan Ligne 14 (Arrêt «Houdemont Gare», à 200 mètres à l'est)
34 arrêts de 5h57 à 21h16 en direction de Ludres.
34 arrêts de 5h44 à 21h15 en direction de Nancy Centre de Congrès Prouvé.

TED R670 (Arrêt «Houdemont Gare»)
8 arrêts de 8h51 à 19h34 en direction de Flavigny/Bayon/Charmes.
7 arrêts de 7h22 à 15h37 en direction de Nancy.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 2000 et 18 000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 2000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

De 17 000 à 18 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Le relief, les voies ferrées et le réseau autoroutier représentent un fort effet de barrière pour les déplacements en modes actifs, notamment vers l'ouest (relief) et le sud.

Une halte à proximité immédiate de la zone d'activités

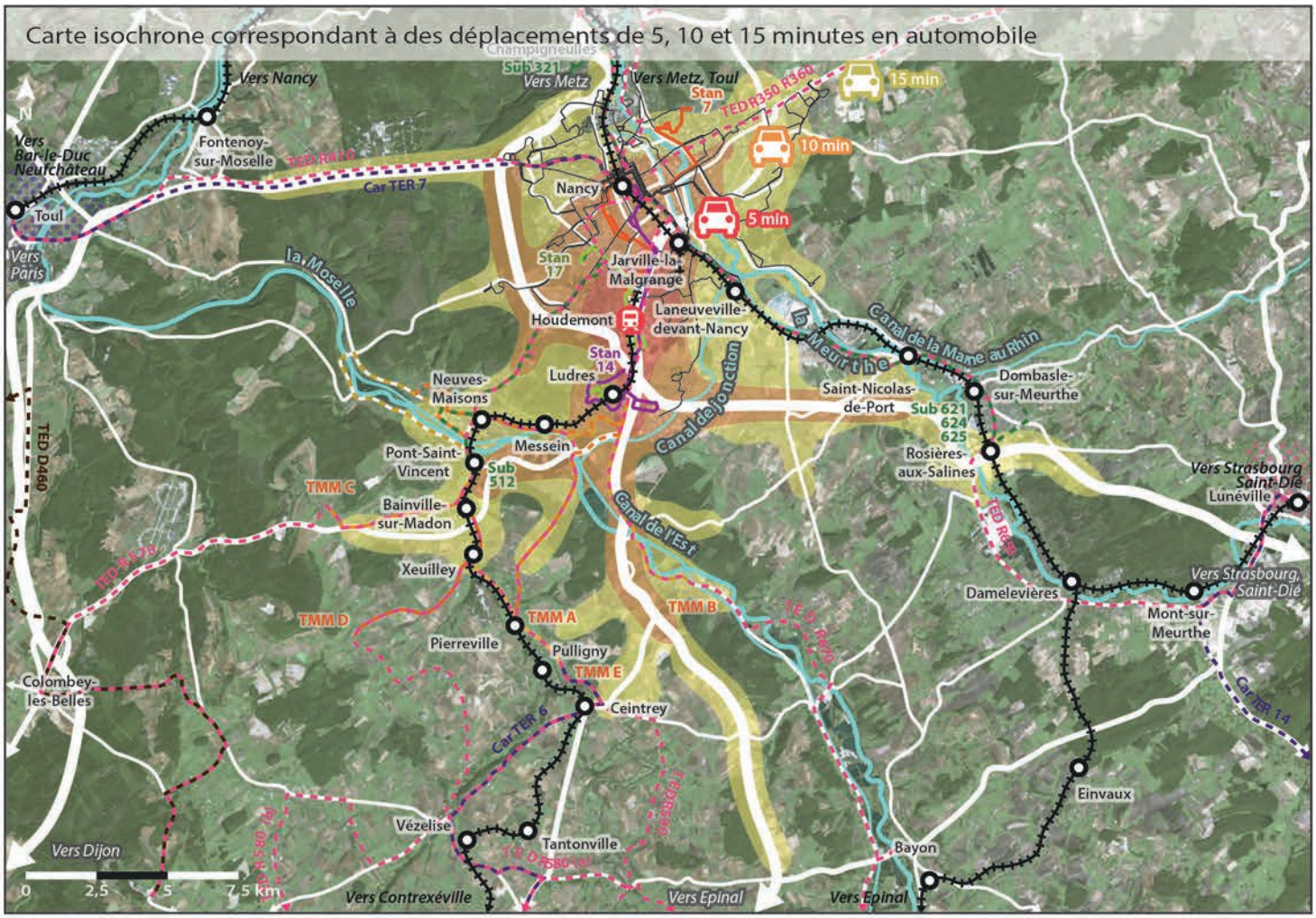
> Grâce à un franchissement au-dessus de l'A330, la halte d'Houdemont se trouve à proximité immédiate de nombreux commerces, activités et équipements. Plusieurs établissements scolaires et commerces de proximité se situent par ailleurs à moins de quinze minutes de marche de la halte.

> Houdemont, Heillecourt, l'est de Vandoeuvre, l'entrée est du plateau de Brabois et le nord de Ludres accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 260 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte d'Houdemont.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes à la demande du réseau TED.
- Lignes de car TER Grand Est.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Lignes régulières du réseau Stan desservant le secteur de la halte d'Houdemont (lignes 7, 14 et 17).
- Autres lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Lunéo.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Movia.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings du centre d'Houdemont. Le parking de la halte, récent, dispose d'une borne de recharge pour véhicules électriques.
- Stationnement possible le long de la chaussée, avec places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Une forte desserte du secteur par le réseau Stan

Arrêt «Houdemont Gare» (à 5 minutes de marche de la halte)

TED R670
8 arrêts de 8h51 à 19h34 en direction de Flavigny/Bayon/Charmes.
7 arrêts de 7h22 à 15h37 en direction de Nancy.

Stan Ligne 14
34 arrêts de 5h57 à 21h16 en direction de Ludres.
34 arrêts de 5h44 à 21h15 en direction de Nancy Centre de Congrès Prouvé.

Arrêt «Montauban» (à 5 minutes de marche de la halte)

Stan Ligne 7
30 arrêts de 6h05 à 21h52 en provenance de Dommartemont.
30 arrêts de 5h20 à 21h20 en direction de Dommartemont.

Stan Ligne 17
30 arrêts de 6h53 à 19h48 en direction de Ludres Marvingt.
30 arrêts de 7h00 à 19h58 en direction de Villers Jardin Botanique.

TER Ligne 6
18 arrêts de 6h59 à 20h59 en direction de Nancy.
17 arrêts de 6h02 à 21h02 en direction de Pont-Saint-Vincent.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une très bonne accessibilité autoroutière et un nouveau parking dédié

> Grâce à sa proximité avec les autoroutes A330 et A33, la halte bénéficie d'une très bonne accessibilité routière, notamment pour les déplacements de plus de 15 minutes. Par ailleurs, la quasi-totalité des communes de la Métropole du Grand Nancy se situent à moins d'un quart d'heure en voiture de la halte.

> Quatre axes routiers principaux: l'A330 vers Nancy au nord et Epinal au sud, l'A33 vers Lunéville à l'est, l'A31 vers Toul à l'ouest et la D331 vers Thuilley-aux-Groseilles au sud-ouest.

> Le parking de la halte, récemment construit, permet le stationnement d'une vingtaine de véhicules et la recharge de deux voitures électriques. Son accès est gratuit et un plan indique à son entrée la localisation des arrêts de transport en commun les plus proches. Au centre d'Houdemont, quelques parkings offrent également des possibilités de stationnement. Enfin, plusieurs très grands parkings, dont ceux de l'Est Républicain et des grandes surfaces commerciales, se trouvent dans le secteur.

Environ 260 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Saint-Nicolas-de-Port (7573 hab.), Neuves-Maisons (7023 hab.) et Chaligny (2894 hab.).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Nancy (104 321 hab.), Vandoeuvre-lès-Nancy (29 721 hab.) et Villers-lès-Nancy (14 224 hab.).

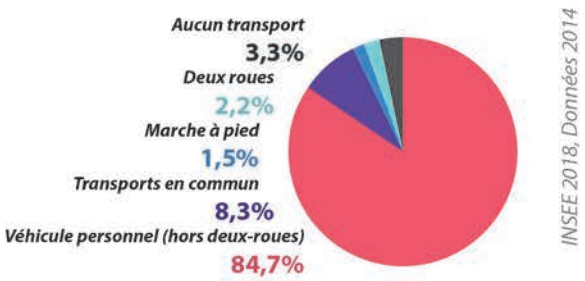
Une grande partie des habitants se trouvant à moins de 15 minutes en voiture de la halte se situent au sein de la Métropole du Grand Nancy, qui dispose par ailleurs de 3 autres haltes (hors Nancy).

Modes de transport des actifs et projets

Une desserte routière favorisant le recours aux véhicules personnels

Houdemont

> Actifs ayant un emploi: 922 (64% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 2106.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 790 (86%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Les véhicules personnels sont très fortement utilisés par les actifs** (84,7%), la commune bénificiant d'une très bonne accessibilité routière. La plupart des communes de la Métropole sont ainsi accessibles en 15 à 20 minutes en voiture depuis Houdemont.

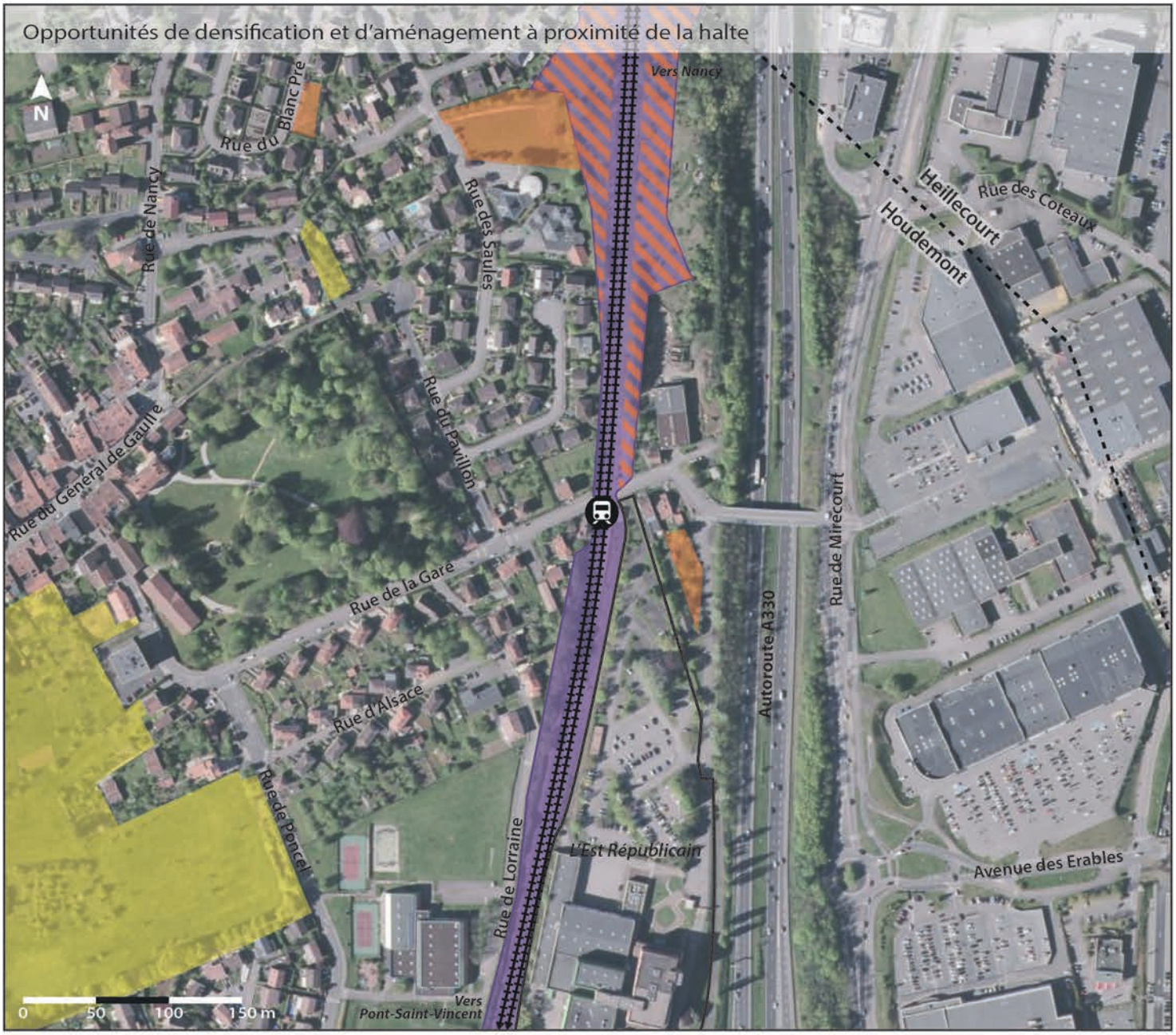
> **Le recours aux transports en commun est néanmoins lui aussi relativement élevé** (8,3%). La commune est desservie par plusieurs lignes du réseau Stan et se trouve à une dizaine de minutes en train du centre de Nancy. Le TER est, à ce titre, largement compétitif par rapport aux bus pour rejoindre rapidement la gare de Nancy.

> De nombreux actifs travaillant hors de la commune, la part des modes actifs est ainsi assez faible malgré la proximité de plusieurs zones d'activités.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune d'Houdemont, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou aménageables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties, potentiellement mutables. A l'ouest, zone classée 2AU au PLU, avec la construction éventuelle de logements à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF inoccupés et non-bâtis, potentiellement mutables.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte d'Houdemont.
- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Quelques petites possibilités d'aménagement à proximité de la halte et une zone 2AU peu éloignée

> La halte se trouve à l'interface entre un secteur majoritairement résidentiel, à l'ouest, et la zone d'activités à l'est, dont elle est séparée par l'autoroute A330. Au sud de la halte, une vaste emprise est réservée aux installations de l'Est Républicain, entre les voies ferrées et l'autoroute. A ce titre, **les possibilités d'aménagement et de densification sont assez restreintes à proximité immédiate de la halte**.

> Néanmoins, quelques petites parcelles non-bâties ainsi que des terrains SNCF inoccupés, au nord de la halte, pourraient permettre la réalisation d'aménagements ou d'équipements, sans pour autant offrir de réelles possibilités de densification à cause d'une relativement faible largeur.

> Au sud-ouest, une vaste zone agricole, située entre le centre d'Houdemont et les quartiers résidentiels plus au sud, est classée 2AU au PLU de la commune. Ayant vocation à accueillir de nouveaux logements, cette zone permettrait ainsi à terme une densification du secteur de la halte, se situant à moins de 500 mètres de celle-ci.

Dynamiques actuelles du secteur

Une vaste zone potentiellement urbanisable, mais un contexte démographique moyennement favorable

> Entre 2009 et 2014, **une perte d'habitants marquée:**

-1,5%/an pour Houdemont.

> **Un déclin démographique, mais un faible taux de logements vacants** en 2014:

4,1% pour Houdemont.

> Le développement résidentiel d'Houdemont a été relativement limité au cours des deux dernières décennies, avec une grande extension pavillonnaire réalisée au sud de la commune à partir des années 1990 jusqu'au début des années 2000. Depuis, les constructions de logements sont plus ponctuelles, au sein de secteurs pavillonnaires ou de dents creuses. Les opportunités foncières à court terme sont ainsi assez limitées, notamment dans les environs de la halte.

> L'une des dernières grandes zones urbanisables à proximité du secteur de la halte se trouve à environ 400 mètres à l'ouest de cette dernière, étant classée 2AU au PLU communal. Malgré un faible taux de logements vacants, la perte de population que connait la commune représente un frein potentiel à l'ouverture à l'urbanisation à court terme de l'ensemble de cette zone.

Halte de Jarville-la-Malgrange

Jarville-la-Malgrange

Population 2014 : 9 301 hab.

Voyageurs annuels

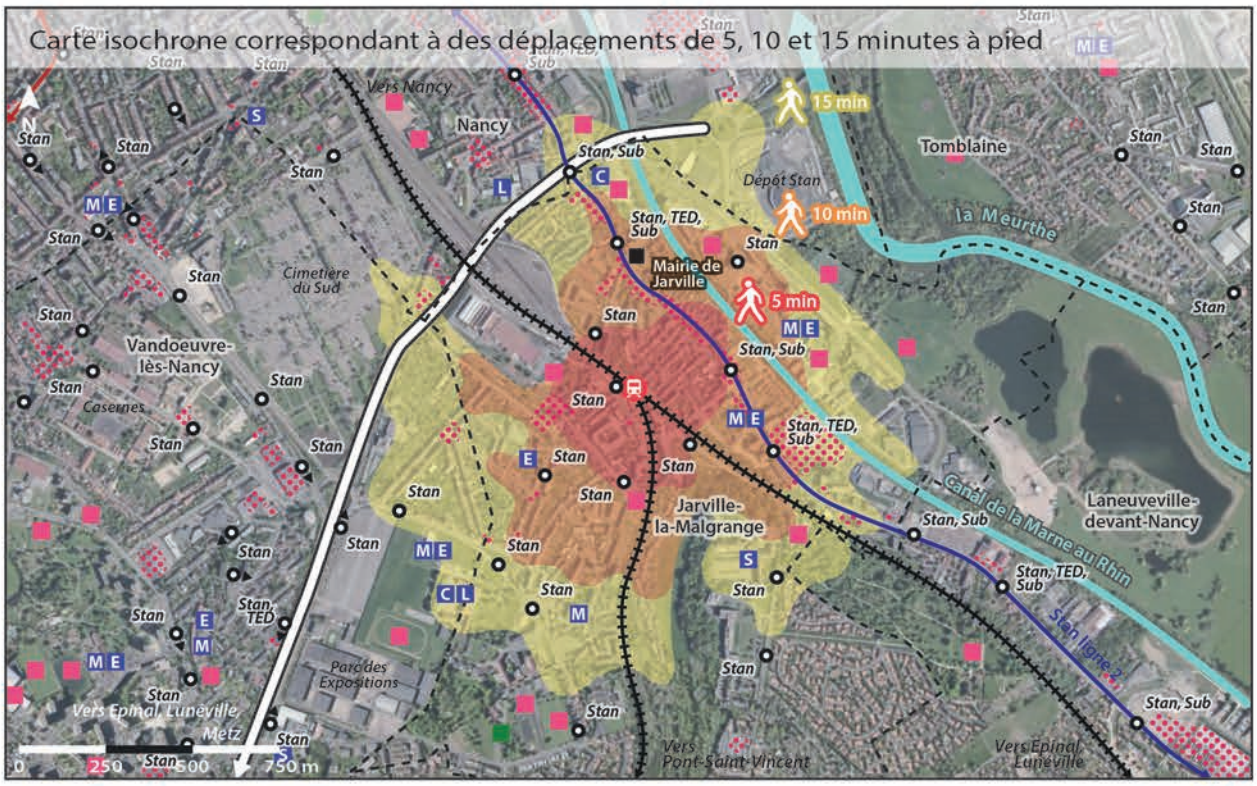
25 181 v. *(2015)*

TER Ligne 6 Nancy <> Pont-Saint-Vincent
TER Ligne 12 Nancy <> Lunéville
TER Ligne 29 (Lunéville) <> Nancy <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Pont-Saint-Vincent: **17**
> Direction Lunéville: **13**
> Direction Nancy: **31** *(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)*

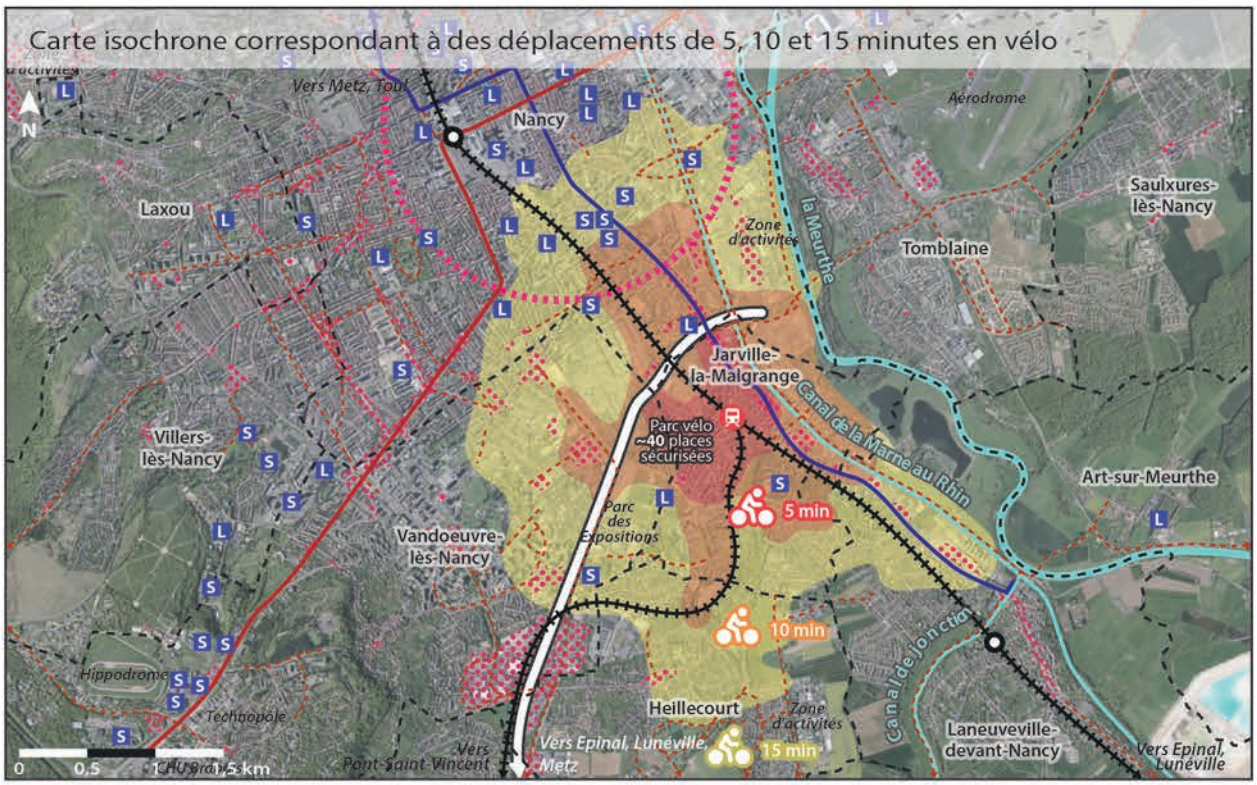
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 9000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 40 000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Jarville-la-Malgrange.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Stan, TED, Sub — Arrêt desservi par les lignes Stan, TED et Sub.
- Ligne 1 du réseau Stan.
- Ligne 2 du réseau Stan.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voie rapide, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voies, pistes et bandes cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Centre de l'agglomération nancéienne, forte concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- C Collège.
- L Lycée.
- S Enseignement supérieur.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé.

Accessibilité en modes actifs

Une halte située en milieu très urbain

> Bien qu'étant située en retrait par rapport à la rue de la République, **la halte de Jarville-la-Malgrange se trouve à moins d'un quart d'heure de marche de l'ensemble du centre-ville de la commune** et de la plupart des équipements et établissements scolaires de cette dernière. Plusieurs arrêts de bus, dont ceux de la ligne 2 du réseau Stan, sont également situés à proximité.

> **Les voies ferrées, la Meurthe et la voie rapide** constituent des effets de coupure pour les déplacements en modes actifs. L'effet barrière du canal est quant à lui atténué par plusieurs franchissements au centre de Jarville.

> **Un réseau assez dense de voies et de bandes cyclables** permet de rejoindre rapidement Nancy au nord-ouest en vélo. Néanmoins, le maillage cyclable présente de **nombreuses discontinuités.**

> **Jarville-la-Malgrange, l'est de Vandoeuvre, le sud-est de Nancy, le nord-ouest de Laneuveville et le nord d'Heillecourt accessibles en 15 minutes** en vélo.

Des quais en très bon état, mais un état général moyen

> La halte:

-Etat général et niveau d'équipement plutôt moyens. Quais en très bon état, mais présence d'espaces résiduels en friche et de cheminements grillagés peu qualitatifs.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Parc à vélo sécurisé «VéloStan'Park» accessible sur abonnement.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: état général correct, capacité moyenne.

-Voirie en bon ou moyen état selon les secteurs. Présence d'un passage protégé et d'arrêts de bus devant la halte.

-La halte n'est pas indiquée depuis l'entrée de la passerelle située dans la rue du Maréchal Foch et permettant de rejoindre la rue de la Gare.

Transport en commun et halte

Deux lignes urbaines à proximité de la halte, plusieurs autres lignes au centre de la commune

Desserte:

Stan Ligne 12 (Arrêt «Jarville Gare»)
34 arrêts de 5h43 à 21h12 en direction d'Heillecourt.
35 arrêts de 5h44 à 21h14 en direction de Nancy Centre de Congrès Prouvé.

Stan Ligne 10 (Arrêt «Evrard», à 250 mètres au sud)
50 arrêts de 7h07 à 22h36 en direction de Jarville Californie.
50 arrêts de 5h20 à 21h05 en direction de Nancy Pôle de Santé.

TED R650 (Arrêt «Jarville Mairie», à 500 mètres au nord)
8 arrêts de 8h11 à 19h01 en direction de Lunéville.
8 arrêts de 7h24 à 19h12 en provenance de Lunéville.

Le Sub 621, 624, 625 (Arrêt «Jarville Mairie»)
6 arrêts de 7h58 à 17h38 en direction de Dombasle.
6 arrêts de 7h21 à 16h58 en provenance de Dombasle.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 9000 et 40 000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 9000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 40 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Les voies ferrées et la voie rapide représentent un frein pour les modes actifs, en particulier vers l'ouest. A l'est, la Meurthe constitue quant à elle une véritable barrière entre Jarville et Tomblaine.

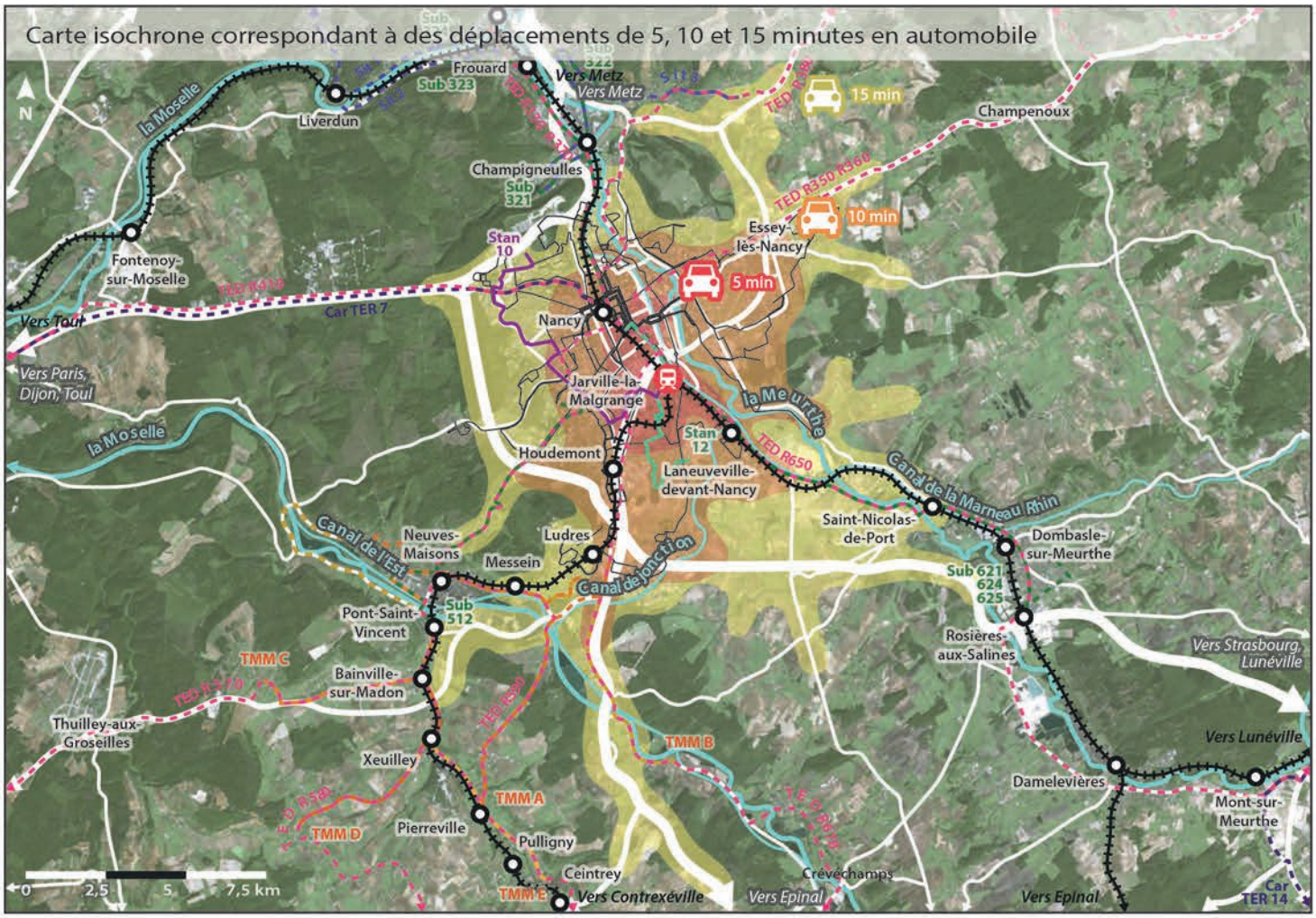
Une halte urbaine proche des activités

> Etant implantée à proximité du centre de Jarville, la halte se situe à proximité immédiate de nombreuses activités, équipements et établissements scolaires. Le centre de Nancy est par ailleurs accessible en une quinzaine de minutes en vélo.

> Jarville, l'est de Vandoeuvre, le sud-est et une partie du centre-ville de Nancy, le nord-ouest de Laneuveville et le nord d'Heillecourt accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 270 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Jarville-la-Malgrange.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes de car TER Grand Est.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Lignes régulières 1, 2 et 3 du réseau Le Sit.
- Lignes régulières du réseau Stan desservant le secteur de la halte de Jarville-la-Malgrange (lignes 10 et 12).
- Autres lignes régulières du réseau Stan.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings à proximité de la halte de Jarville, avec ou sans places matérialisées.
- Stationnement possible le long de la chaussée, avec places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Deux lignes Stan à proximité de la halte, les autres lignes et réseaux au centre-ville de Jarville

Stan Ligne 12 (Arrêt «Jarville Gare»)
34 arrêts de 5h43 à 21h12 en direction d'Heillecourt.
35 arrêts de 5h44 à 21h14 en direction de Nancy Centre de Congrès Prouvé.

Stan Ligne 10 (Arrêt «Evrard», à 5 minutes de marche)
50 arrêts de 7h07 à 22h36 en direction de Jarville Californie.
50 arrêts de 5h20 à 21h05 en direction de Nancy Pôle de Santé.

TED R650 (Arrêt «Jarville Mairie», à 10 minutes de marche)
8 arrêts de 8h11 à 19h01 en direction de Lunéville.
8 arrêts de 7h24 à 19h12 en provenance de Lunéville.

Le Sub 621, 624, 625 (Arrêt «Jarville Mairie»)
6 arrêts de 7h58 à 17h38 en direction de Dombasle.
6 arrêts de 7h21 à 16h58 en provenance de Dombasle.

Stan Ligne 2 (Arrêt «Jarville Mairie»)
Fréquence de 7 minutes de 7h00 à 19h00.
Fréquence de 10 minutes de 6h00 à 6h50 et de 19h10 à 21h40.
Fréquence de 15 minutes de 4h30 à 6h00.
Fréquence de 30 minutes de 22h00 à 23h30.
(horaires des départs dans les deux sens)

TER Ligne 6
18 arrêts de 7h04 à 21h04 en direction de Nancy.
17 arrêts de 5h57 à 20h57 en direction de Pont-Saint-Vincent.

TER Ligne 12
(dont services communs aux lignes 12 et 29)
13 arrêts de 6h24 à 20h24 en direction de Nancy.
13 arrêts de 6h36 à 21h36 en direction de Lunéville.

TER Ligne 29
9 arrêts de 6h27 à 19h29 en direction de Nancy.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une halte aisément accessible depuis toute la Métropole du Grand Nancy

> Située en milieu urbain, la halte bénéficie d'une très bonne accessibilité automobile depuis une grande partie de la Métropole du Grand Nancy, et notamment depuis les communes de l'est et du sud de l'agglomération. Les autoroutes A330 et A33 facilitent toutefois grandement les déplacements vers l'est et le sud pour les déplacements de plus de 15 minutes.

> Trois axes routiers principaux: l'A330 vers Epinal au sud, l'A33 vers Lunéville à l'est et vers l'A31 au nord-ouest et la D674 vers Bouxières-aux-Chênes au nord.

> L'offre de stationnement à proximité de la halte est relativement limitée: le parking principal de celle-ci dispose en effet d'une trentaine de places non-matérialisées, tandis que quelques petits espaces de stationnement existent également à l'entrée nord de la halte et dans la rue du Maréchal Foch. Au centre-ville, les plus nombreuses places de stationnement, sous forme de parkings ou le long de la chaussée, sont quant à elles plutôt à destination des résidents et des commerces.

Environ 270 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Saint-Nicolas-de-Port (7573 hab.), Varangéville (3782 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes) et Richardménil (2366 hab.).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Nancy (104 321 hab.), Vandoeuvre-lès-Nancy (29 721 hab.) et Villers-lès-Nancy (14 224 hab.).

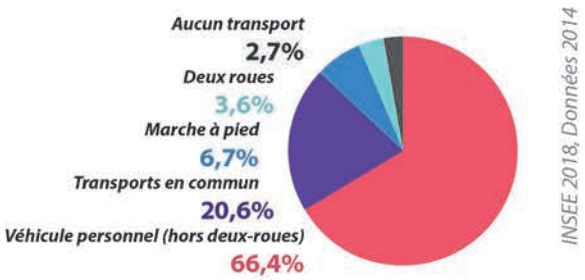
Une grande partie des habitants se trouvant à moins de 15 minutes en voiture de la halte se situent au sein de la Métropole du Grand Nancy, qui dispose par ailleurs de 3 autres haltes (hors Nancy). La ligne 2 du réseau Stan permet par ailleurs de connecter Jarville et le centre de Nancy avec une fréquence de passage élevée.

Modes de transport des actifs et projets

Une très forte utilisation des transports en commun par les actifs

Jarville-la-Malgrange

> Actifs ayant un emploi: 3409 (57% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 2737.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 2855 (84%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **La part des transports en commun dans les déplacements domicile-travail est très élevée** (20,6%), la commune bénéficiant d'une desserte par plusieurs lignes du réseau Stan, dont la ligne 2 bénéficiant d'une forte fréquence de passage en connectant le centre de Jarville au centre de Nancy. Par conséquent, **la part de l'automobile est relativement modérée, bien que toujours largement majoritaire** (66,4%).

> Les parts de la marche à pied (6,7%) et de l'ensemble des deux-roues (3,6%) s'expliquent quant à elles par la présence de nombreux emplois sur la commune et la proximité avec Nancy.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Jarville-la-Malgrange, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains très faiblement ou non-bâtis potentiellement densifiables ou aménageables à court ou moyen terme.
- Terrains faiblement bâtis ou inocuppés potentiellement mutables à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires.
- Terrains SNCF inoccupés et non-bâtis, potentiellement mutables.
- Ancienne voie ferrée dont l'emprise peut permettre la réalisation de nouvelles voies de circulation, ferrées ou non.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Jarville-la-Malgrange.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Des possibilités de densification assez limitées, mais une ancienne emprise ferroviaire potentiellement mutable

> Il existe assez peu d'opportunités foncières à proximité immédiate de la halte: quelques petites parcelles faiblement ou non-bâties pourraient ainsi faire l'objet d'une densification ou d'un aménagement, notamment à l'est des voies ferrées, sans pour autant permettre une réelle densification du secteur. A l'intersection des deux axes ferrés, quelques petits bâtiments très faiblement occupés pourraient par ailleurs potentiellement muter à moyen ou long terme, offrant alors des possibilités de réaménagement de la halte.

> Les terrains SNCF, représentant pourtant une vaste emprise, ne présentent que très peu d'opportunités foncières, celles-ci ne résidant que dans quelques franges et espaces résiduels. Une petite bande de terrain pourrait ainsi permettre un agrandissement du parking à l'ouest de la halte.

> L'emprise de l'ancienne voie ferrée, d'axe nord-sud, présente la particularité de rejoindre le faisceau ferroviaire au sud en traversant la halte par un tunnel tout en étant connectée à niveau à la rue de la République au nord. La section au nord des voies ferrées fait à ce titre l'objet d'un emplacement réservé au PLU de Jarville-la-Malgrange, offrant la possibilité de réutiliser ces terrains à long terme en vue de la réalisation de nouvelles voies, ferrées ou non.

Dynamiques actuelles du secteur

Une densification du secteur davantage tournée vers la rue de la République que vers la halte

> Entre 2009 et 2014, **une légère érosion démographique:**

-0,2%/an pour Jarville-la-Malgrange.

> **Une diminution de la population combinée à un taux élevé de logements vacants** en 2014:

9,0% pour Jarville-la-Malgrange.

> Le secteur de la halte a fait l'objet d'une densification au cours des dernières années à travers plusieurs opérations de construction de logements collectifs dans le centre de Jarville-la-Malgrange, notamment le long de la rue de la République. Cet axe est néanmoins desservi par plusieurs lignes de bus du réseau Stan, dont la ligne 2 depuis 2013. Il s'agit donc avant tout d'une densification du secteur central de Jarville plus qu'un apport de population centré sur la halte. Ainsi, très peu de nouvelles constructions ont pris place au sud-ouest de celle-ci au cours de la dernière décennie.

> Il existe assez peu de possibilités de densification du quartier de la halte à court terme, mais certaines grandes emprises, à l'instar des grands entrepôts au nord-ouest ou encore de l'ancienne voie ferrée pourraient potentiellement évoluer à long terme, offrant alors des opportunités de densification ou d'amélioration de l'accessibilité de la halte depuis les secteurs résidentiels et d'activités existants.

Halte de Bayon

Bayon, Virecourt

Population 2014 :
1 608 hab. (Bayon), 464 hab. (Virecourt)

Voyageurs annuels

147 468 v. *(2015)*

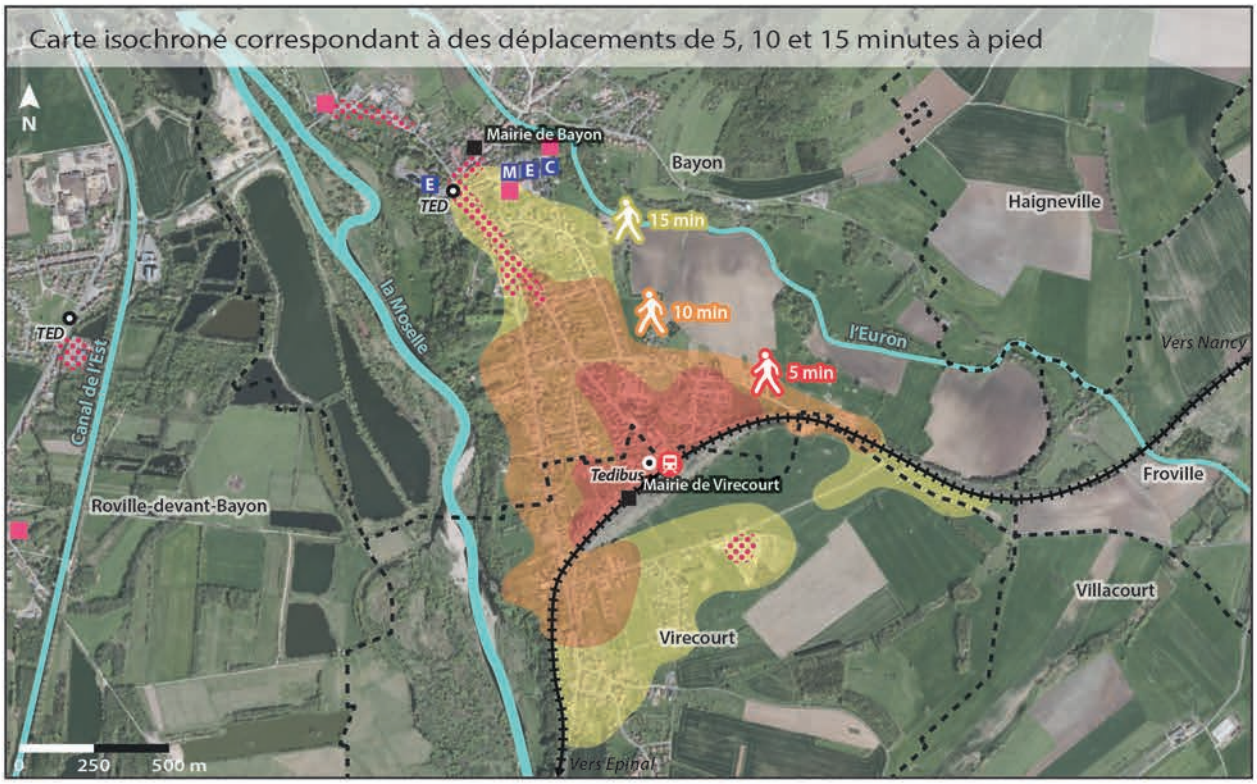
TER Ligne 4 Nancy <> Epinal <> Remiremont

Trains journaliers:
> Direction Epinal: **27**
> Direction Nancy: **28**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

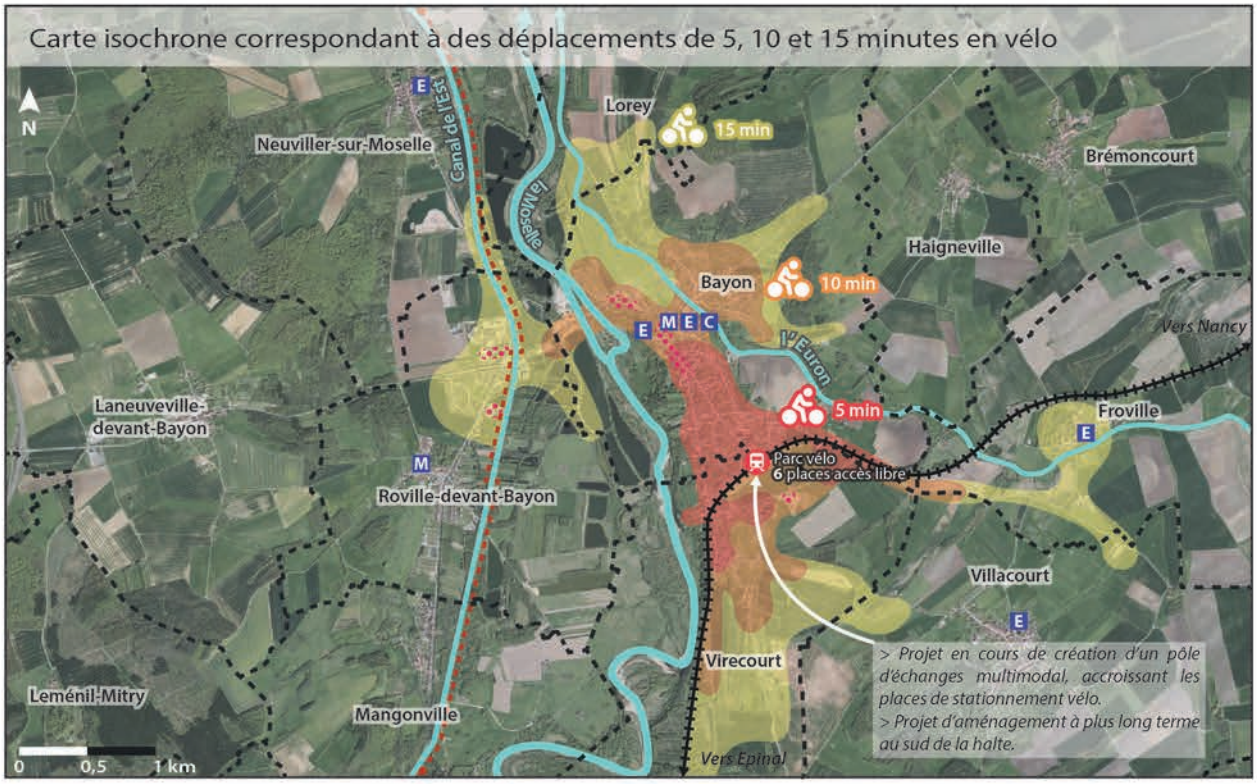
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 1000 à 1500
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 2200 à 2600
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Bayon, située sur Virecourt et Bayon.
- Voies ferrées.
- TED — Arrêt desservi par la ligne régulière R670 du réseau TED.
- Tedibus — Arrêt desservi par le service Tedibus du Pays du Lunévillois (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voie cyclable.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte à l'écart des activités, mais pas isolée

> **La halte de Bayon se trouve au sud de la commune**, à la frontière avec Virecourt. Elle se situe à environ 800 mètres (15 minutes de marche) au sud du centre de Bayon, qui concentre la plupart des activités.

> **Aucun aménagement particulier pour les modes actifs** : circulation sur la chaussée ou sur des trottoirs dans les zones bâties.

> Les voies ferrées au sud et la Moselle à l'ouest : un important effet barrière pour les déplacements. Au nord de Bayon, la rue de la Moselle présente par ailleurs une pente assez importante.

> **Bayon, Virecourt, Froville et le quartier des Vieux Frères à Roville-devant-Bayon accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Le long du canal de l'Est : une piste cyclable permettant de faciliter et de sécuriser les déplacements vers Neuviller-sur-Moselle au nord ou Bainville-aux-Miroirs au sud pour les trajets de plus de 15 minutes.

Un état général moyen mais en cours d'amélioration

> La halte:

-Un aspect général plutôt correct, mais un niveau d'équipement moyen. Réaménagement à venir.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Présence d'un abri à vélo non-sécurisé de 6 places, peu visible, en mauvais état et envahi par la végétation. Réaménagement à venir.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: revêtement abîmé, formation de trous. Réaménagement à venir avec le projet de pôle d'échanges multimodal.

-Voirie dans un état moyen. La présence d'arbres et de bancs sur les trottoirs offre néanmoins un cadre agréable.

-Avenue de Bayon: des trottoirs encombrés par le stationnement, les arbres, panneaux, lampadaires... **Circulation piétonne complexe.**

Transport en commun et halte

Le service TED au centre de Bayon, mais éloigné de la halte

Desserte:

TED R670
7 arrêts de 9h40 à 20h18 en direction de Charmes.
7 arrêts de 6h35 à 14h52 en direction de Nancy.

Tedibus du Pays Lunévillois (Transport à la demande)
Desserte de la halte.

> L'arrêt « Place du Château », au centre de Bayon, se situe à un kilomètre de la halte, soit plus d'un quart d'heure de marche.

Population, activités et projets

Entre 1000 et 2600 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Entre 1000 et 1500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 2200 et 2600 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Une accessibilité fortement limitée par la Moselle et le canal à l'ouest.

Une halte éloignée des commerces et services

> **Aucun service ni commerce à proximité immédiate** de la halte, ceux-ci se trouvant à environ quinze minutes à pied de celle-ci.

> **Installation récente de la maison des services de la communauté de communes Meurthe, Mortagne, Moselle et de la mairie de Virecourt**, renforçant l'offre de services du secteur. Le nouveau bâtiment est malgré tout relativement distant de la rue (grille, portail, noue…).

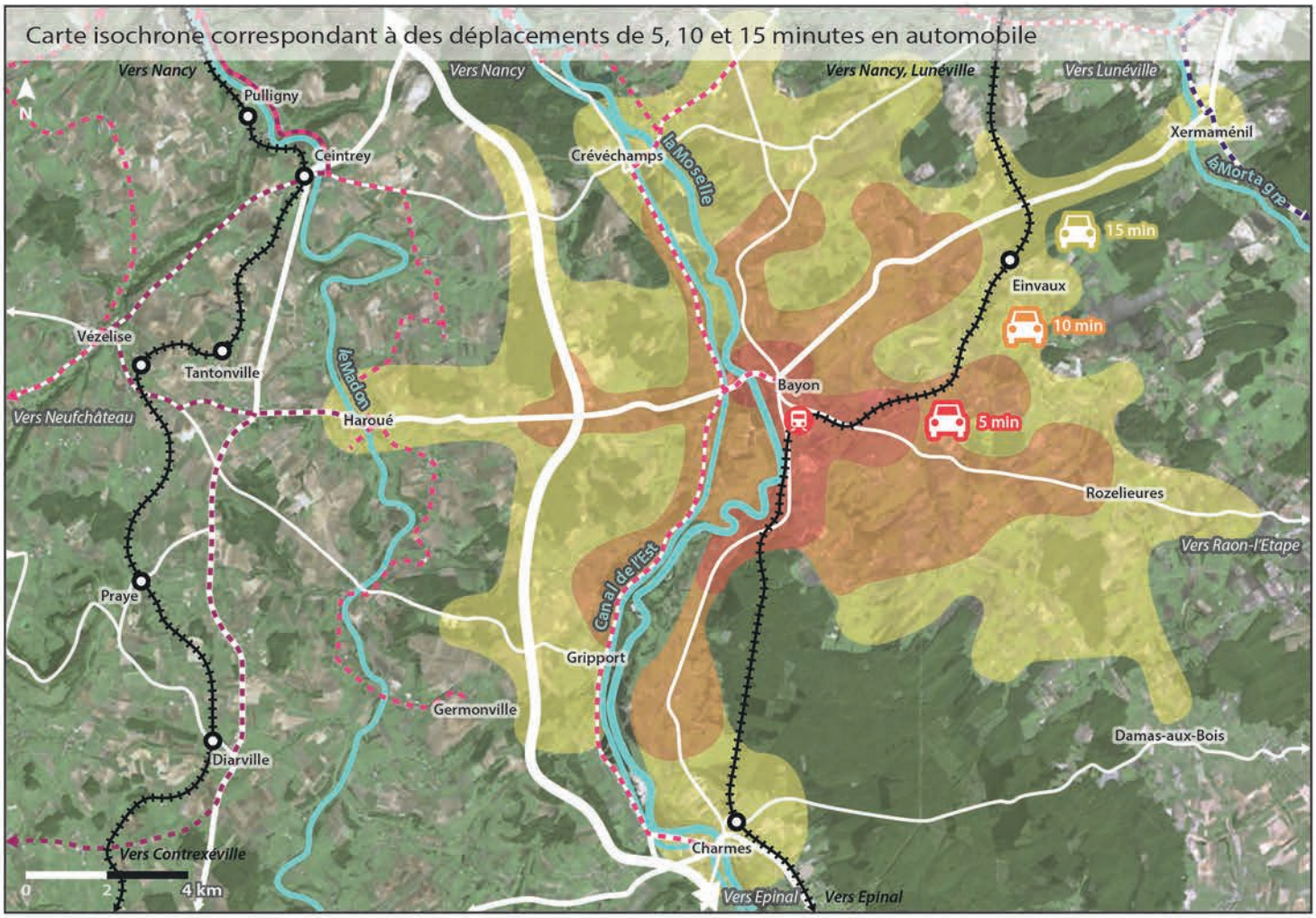
La halte au coeur de plusieurs projets

> A Bayon, un emplacement réservé à l'est de la gare a vocation à accueillir un équipement, tandis que des cheminements pour modes actifs pourraient être réalisés sur les axes reliant la gare au centre-bourg.

> A Virecourt, un projet en cours de création de pôle d'échanges multimodal doit accroître les capacités de stationnement vélo.

> A Virecourt, une traversée nord-sud des voies à hauteur de la halte et une nouvelle zone alliant artisanat, équipements, commerces et stationnement à l'emplacement des actuelles friches SNCF pourraient voir le jour à moyen terme.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 16 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Bayon.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne de car TER Grand Est 14.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parking de la halte, dont les places ne sont pas matérialisées.
- Terrain inoccupé en continuité du parking de la halte, utilisé comme zone de stationnement en cas de saturation.
- Stationnement possible le long de la chaussée. Les places ne sont plus matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Des correspondances compliquées

TED R670
Arrêt situé à un kilomètre de la halte (15 minutes de marche).

Tedibus du Pays Lunévillois
Desserte de la halte.

> Des correspondances compliquées avec le réseau TER: éloignement de l'arrêt TED.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt TED à la halte (15 minutes) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Bayon (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 25 et 35 minutes.

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED, départ en train TER:
9 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TED: 7h40 ; Dernier départ TER: 20h49

> Arrivée en train TER, départ en car TED:
10 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TER: 9h19 ; Dernier départ TED: 18h40

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Des déplacements contraints par la Moselle

> Une accessibilité bien plus forte à l'est de la Moselle et du canal, qui constituent un important effet de barrière.

> 5 axes routiers structurants : la N57 (vers Nancy et Epinal), la D570 (vers Charmes et Richardménil), la D112 (vers Art-sur-Meurthe et Charmes), la D9 (vers Vézelise et Lunéville) et la D22 (vers Baccarat).

> A l'échelle du quartier de la halte de Bayon, l'offre de stationnement consiste en un parking informel d'environ 80 places devant la halte (dans l'attente du futur pôle d'échanges multimodal). Stationnement «sauvage» dans les rues aux alentours en cas de saturation du parking.

Environ 16 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

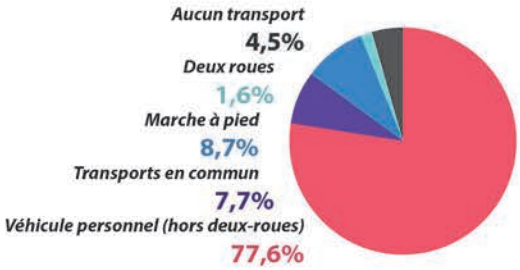
Les plus grosses communes accessibles sont Charmes (4683 hab.), Bayon (1608 hab.) et Roville-devant-Bayon (801 hab.).

Modes de transport des actifs et projets

Les transports en commun relativement sollicités

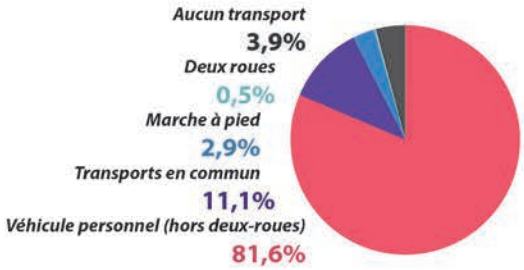
Bayon

> Actifs ayant un emploi: 632 (70% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 560.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 459 (73%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



Virecourt

> Actifs ayant un emploi: 207 (67% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 55.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 185 (89%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



INSEE 2018, Données 2014

> **A Bayon comme à Virecourt, une relativement forte utilisation des transports en commun** (7,7% et 11,1%) au regard de l'offre.

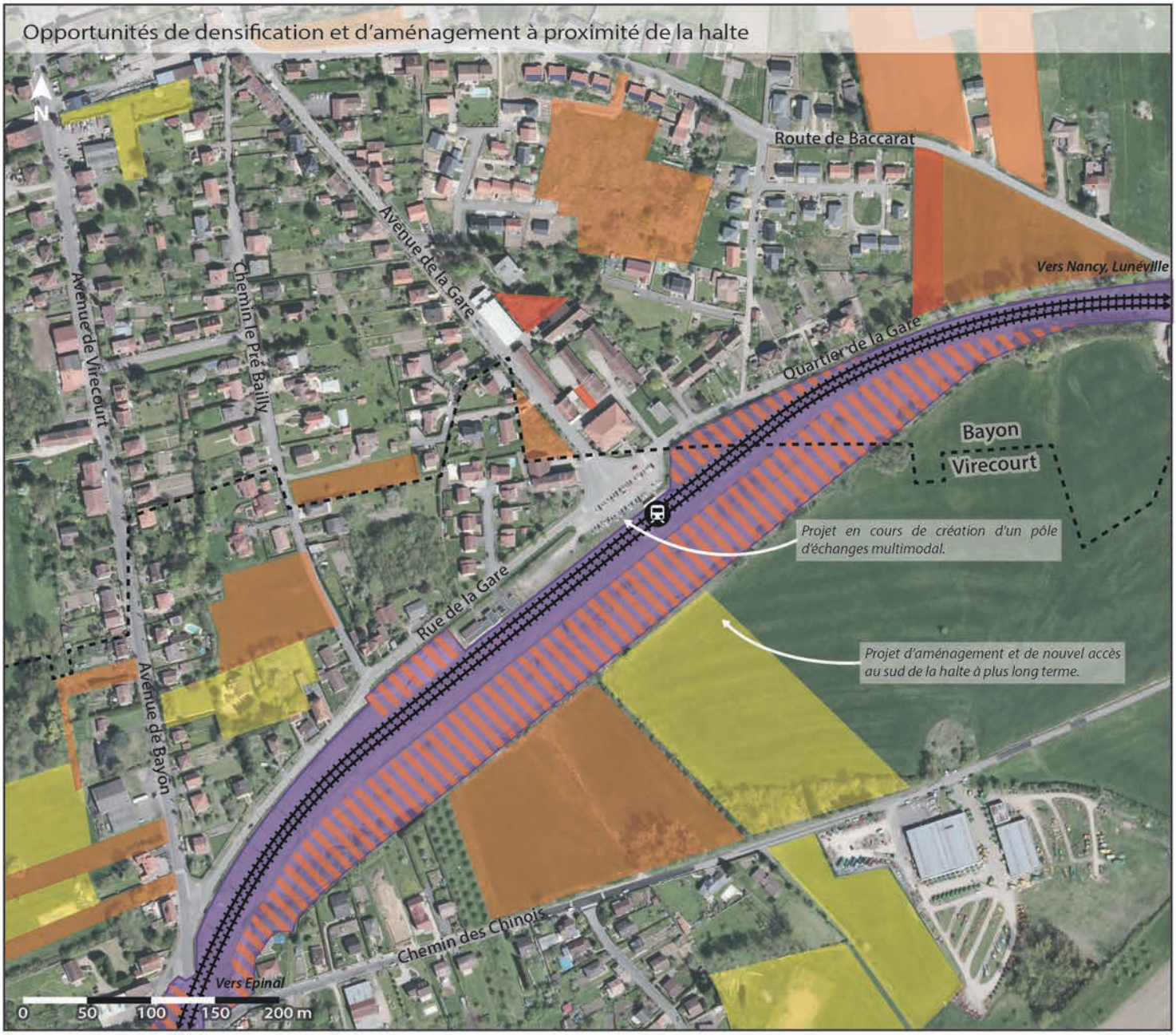
> Les habitants des communes situées à l'est de la Moselle semblent suivre cette pratique (7,3% pour Villacourt, 9,7% pour Froville, contre 4,4% pour Roville-devant-Bayon et 3,9% pour Laneuveville-devant-Bayon).

> La part de la marche à pied est relativement élevée à Bayon (8,7%), ceci pouvant s'expliquer par la présence de nombreux emplois à sur la commune et en particulier au centre de celle-ci.

Un projet de pôle d'échanges pouvant favoriser le report modal

> Le projet de pôle d'échanges multimodal en remplacement du parking actuel de la halte permettra un accroissement du nombre de places de stationnement (de 80 à 100 places environ), avec notamment la création de 3 places PMR. L'accès à la halte et le stationnement vélo doivent également faire l'objet d'un réaménagement.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Communes de Bayon et de Virecourt, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains aisément mutables appartenant à la collectivité (commune ou EPCI), hors voirie.
- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF désaffectés, potentiellement mutables. Intérêt particulier lié à la proximité avec la halte.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Bayon, située principalement sur Virecourt.
- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

D'importantes opportunités foncières

> Une emprise ferroviaire large, n'étant que partiellement occupée : **un foncier conséquent et potentiellement mutable** à proximité de la halte. Ces terrains pourraient faire l'objet d'un projet mixte (activités, équipements, stationnement…) et de la création d'un nouvel accès à la halte par le sud.

> Au nord des voies, un ensemble de parcelles non-bâties potentiellement mutables, mais éclatées au sein du tissu bâti existant : en front de rue ou en fond de terrain. Au nord-est, la plus grande zone non-bâtie, de forme triangulaire, fait l'objet d'un emplacement réservé pour la création d'un équipement.

> Au sud des voies, de vastes terrains agricoles en continuité du tissu bâti pourraient muter à moyen ou long terme, selon les opportunités de densification du faisceau de terrains SNCF. Cette perspective est inscrite dans le projet de PLU de Virecourt.

Dynamiques actuelles du secteur

Des dynamiques immobilières et démographiques favorisant la densification du tissu existant

> Entre 2009 et 2014, **une croissance démographique modérée et inégalement répartie**:

+1,1%/an pour Bayon.

+0,2%/an pour Virecourt.

> Malgré cela, **un taux élevé de logements vacants** en 2014:

12,0% pour Bayon.

8,6% pour Virecourt.

> Au cours des dernières années, une construction immobilière orientée vers les maisons individuelles, principalement au sein de l'enveloppe bâtie, notamment à proximité de la halte. Phénomène de comblement de dents creuses, avec la construction d'un lotissement entre la route de Baccarat et l'avenue de la Gare pour Bayon ou encore la construction de maisons individuelles sur le chemin des Chinois pour Virecourt.

> Il existe plusieurs projets publics en cours de réflexion ou de réalisation dans le quartier de la halte: création d'un pôle d'échanges multimodal, installation récente de la mairie de Virecourt et de la maison des services de la communauté de communes Meurthe, Mortagne, Moselle, projets d'aménagement au sud des voies...

> Les dynamiques actuelles et la structuration du tissu bâti des communes de Virecourt et de Bayon semblent donc favorables à la poursuite de la densification du secteur de la halte ferroviaire.

Halte d'Einvaux

Einvaux

Population 2014 :
330 hab.

Voyageurs annuels

9 020 v. *(2015)*

TER Ligne 4 Nancy <> Epinal <> Remiremont

Trains journaliers:
> Direction Epinal: **10**
> Direction Nancy: **13**

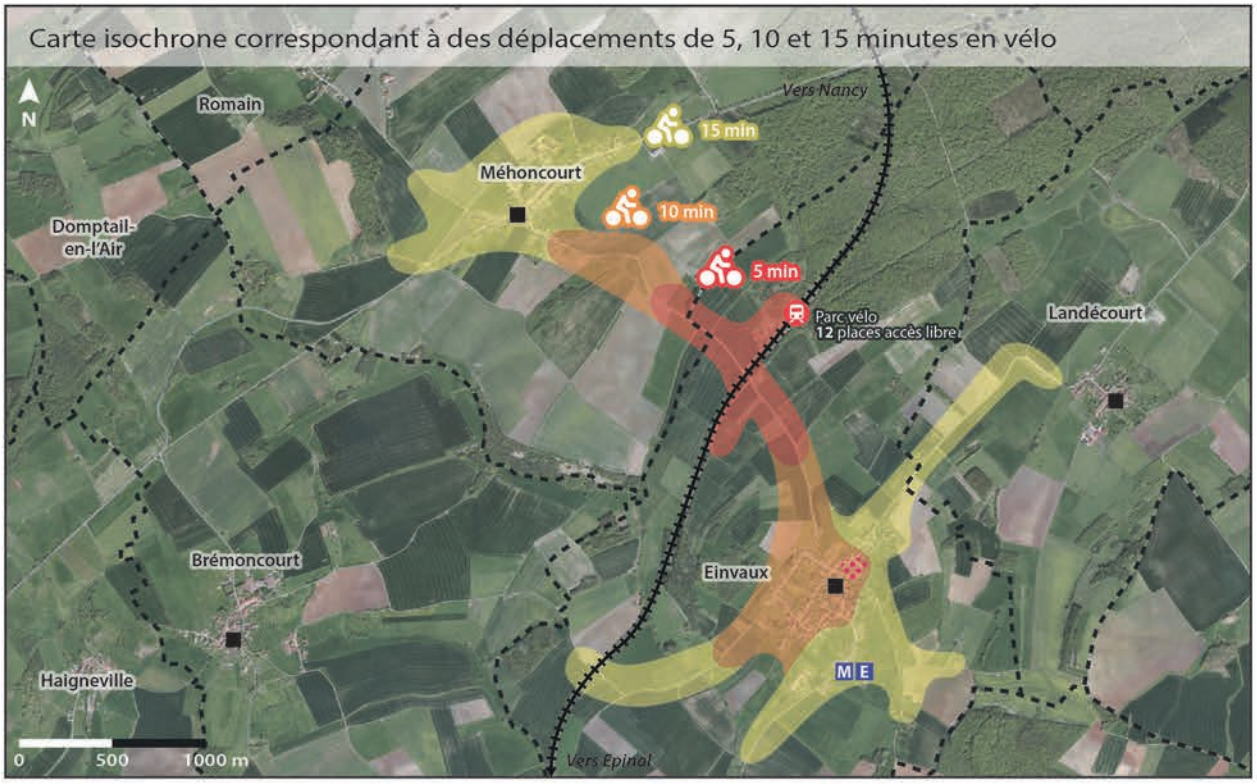
(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 15 à 25
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.

Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 550 à 600
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte d'Einvaux, à l'écart du centre d'Einvaux et de Méhoncourt.
- Voies ferrées.
- *Tedibus* — Arrêt desservi par le service Tedibus du Pays du Lunévillois (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.

Accessibilité en modes actifs

Une halte très isolée

> **Une halte très isolée d'Einvaux et Méhoncourt**, à plus d'un kilomètre et demi du centre de chaque commune (soit environ 10 à 15 minutes de vélo).

> **Aucun aménagement pour les modes actifs** : circulation sur la chaussée, aux voies relativement étroites.

> Une zone peu dense et agricole, sans autre barrière que les voies ferrées.

> **Einvaux et Méhoncourt accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Les déplacements, tous modes confondus, ne peuvent être effectués que sur les routes départementales et les chemins ruraux.

Un accès dangereux à la halte en modes actifs

> La halte:

-Des installations dans un état structurel relativement correct, mais souffrant d'un manque d'entretien: végétation, mousse...

-Pas d'accessibilité PMR.

-Un abri à vélo non-sécurisé de 12 emplacements, assez visible à l'entrée de la halte, mais très peu entretenu.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: revêtement très abîmé et non-stabilisé, formation de trous.

-Revêtement de la chaussée en bon état, mais fortement sali par le passage de véhicules agricoles et d'entretien.

-Les routes départementales ne possèdent aucun trottoir, sont relativement étroites et autorisent une vitesse de circulation automobile élevée. **La circulation à pied ou en vélo est dangereuse, en particulier dans les virages à faible visibilité.**

Transport en commun et halte

Une desserte assurée uniquement par le service de transport à la demande

Desserte:

Aucune ligne régulière ne dessert Méhoncourt et Einvaux.

Tedibus du Pays Lunévillois (Transport à la demande)
Desserte de la halte.

> L'arrêt de car le plus proche est «Place du Château» à Bayon, desservi par la ligne R670 du réseau TED, à environ 8 kilomètres de la halte d'Einvaux et à un kilomètre de la halte de Bayon.

Population, activités et projets

Entre 15 et 600 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Entre 15 et 25 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 550 et 600 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Une halte éloignée des centres de Méhoncourt et d'Einvaux, dans une zone peu densément peuplée.

Une très faible offre de commerces et de services

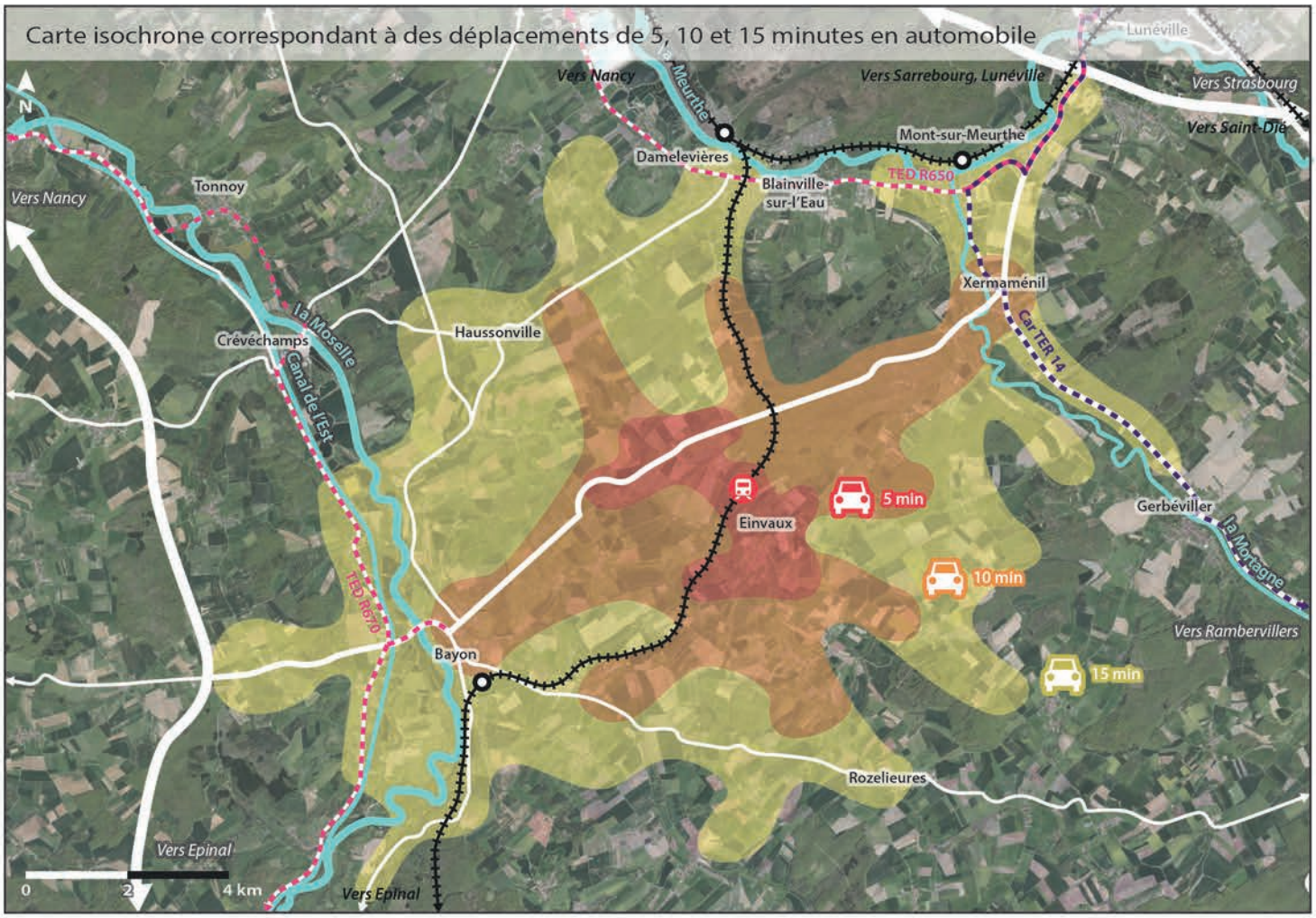
> **Aucun service ni commerce à proximité immédiate** de la halte.

> **Très peu de services et de commerces à Einvaux et Méhoncourt**. L'école primaire d'Einvaux (maternelle et élémentaire) se situe au sud de la commune, à l'opposé de la halte.

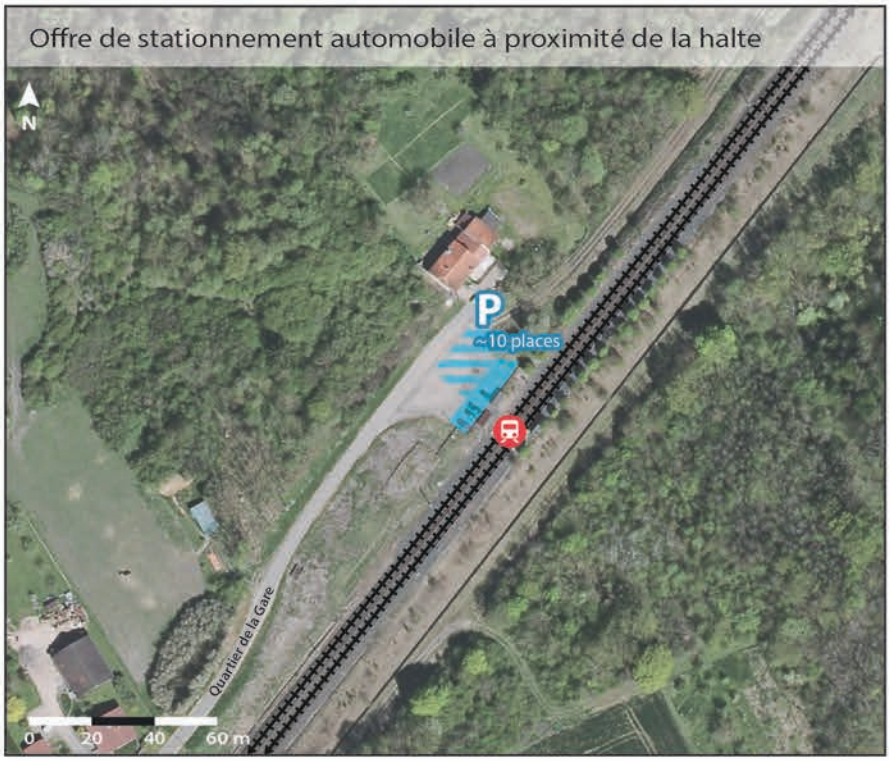
Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018



Sources: Géoportail, 2018

Environ 14 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte d'Einvaux.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED R650 et R670.
- Ligne de car TER Grand Est 14.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parking de la halte, aux places non-matérialisées. Environ 10 voitures peuvent stationner devant l'entrée. D'autres véhicules peuvent potentiellement se garer sur les marges à proximité.
- Espaces inoccupés à proximité du parking, pouvant offrir quelques places informelles supplémentaires.

Correspondances et intermodalité

Aucune ligne routière régulière

Tedibus du Pays Lunévillois
Desserte de la halte.

> Aucune ligne régulière de transport en commun ne dessert les communes de Méhoncourt et d'Einvaux.

Correspondances possibles

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

Accessibilité automobile et report modal

Une halte à l'écart des grands axes de circulation

> L'hydrographie ne représente pas une réelle barrière pour les déplacements, mais la faible largeur et la sinuosité des routes peuvent être sources de ralentissement.

> Un axe routier structurant : la D9, vers Lunéville au nord-est et vers Bayon et Epinal (via la N57) au sud-ouest.

> Devant la halte d'Einvaux, l'offre de stationnement consiste en un petit parking d'environ 10 places de stationnement non-matérialisées, avec des possibilités de stationnement supplémentaires au regard de l'espace libre disponible.

Environ 14 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

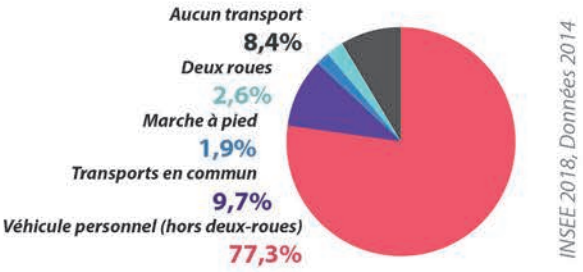
Les plus grosses communes sont Damelevières (3165 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes), Bayon (1608 hab.) et Mont-sur-Meurthe (1119 hab.).

Modes de transport des actifs et projets

Malgré l'isolement de la halte d'Einvaux, un recours élevé aux transports en commun

Einvaux

> Actifs ayant un emploi: 156 (72% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 50.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 129 (83%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Malgré l'absence d'une offre routière de transport en commun, un recours élevé aux transports collectifs** (9,7%), pouvant s'expliquer en partie par la proximité avec la halte de Bayon et la gare de Blainville-Damelevières. Toutes deux présentent un plus grand nombre d'arrêts journaliers que la halte d'Einvaux.

> **Un constat à nuancer**, la part des transports en commun pour se rendre au travail pour les habitants de Méhoncourt ne s'élevant qu'à 4,3%.

> Une grande part (8,4%) d'actifs déclarant n'utiliser aucun transport pour se rendre sur leur lieu de travail.

> Les zones bâties des communes étant distantes les unes des autres, le recours à la marche à pied est relativement faible (1,9%).

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune d'Einvaux, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement mutables à court ou moyen terme. Possibilités de densification très faibles, mais aménagements possibles.
- Terrains occupés mais faiblement ou non-bâtis pouvant faire l'objet d'un projet à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF désaffectés, potentiellement mutables.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte d'Einvaux.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Très peu d'opportunités à proximité de la halte

> Le site de la halte d'Einvaux, situé en contrebas du quartier de la Gare, présente très peu d'opportunités d'aménagement à cause d'une topographie très contraignante. **Les possibilités de densification du secteur sont par conséquent très faibles.** Les terrains inoccupés et potentiellement mutables pourraient néanmoins permettre une amélioration des équipements liés à la halte (accès, stationnement...).

> En étant très éloigné du centre d'Einvaux et de Méhoncourt, le site s'inscrit au sein d'un tissu agricole et forestier ne favorisant pas une densification des abords de la halte.

Dynamiques actuelles du secteur

Un secteur sans réelle dynamique immobilière à l'heure actuelle

> Entre 2009 et 2014, **une croissance démographique très modérée**, voire négative pour Méhoncourt:

+0,2%/an pour Einvaux.

-1,3%/an pour Méhoncourt.

> Un très faible dynamisme démographique, accompagné d'**un taux élevé de logements vacants** en 2014 à Méhoncourt mais plus particulièrement à Einvaux:

16,5% pour Einvaux.

7,8% pour Méhoncourt.

> A Méhoncourt et en particulier à Einvaux, une enveloppe bâtie pouvant encore être densifiée par le comblement de dents creuses. Le site de la halte d'Einvaux se situe à l'écart de ces secteurs densifiables, et présente par conséquent un intérêt limité. Le taux élevé de logements vacants renforce cette situation, offrant des possibilités de réhabilitation ou de reconstruction.

> Il n'existe aujourd'hui aucune opération de lotissement ou d'aménagement sur les communes d'Einvaux et de Méhoncourt.

> Le faible dynamisme démographique, le taux de vacance des logements existants et l'isolement de la halte d'Einvaux par rapport à Méhoncourt et Einvaux ne favorisent pas une densification de ce secteur. En revanche, le site de la halte offre quelques opportunités d'aménagement pouvant améliorer les équipements de la halte et le stationnement à proximité de celle-ci.

Gare de Blainville - Damelevières

Damelevières

Population 2014 :
3 165 hab.

Voyageurs annuels

292 786 v. *(2015)*

TER Ligne 1 (Lunéville) <> Nancy <> Metz
TER Ligne 4 Nancy <> Epinal <> Remiremont
TER Ligne 12 Nancy <> Lunéville
TER Ligne 29 (Lunéville) <> Nancy <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Lunéville: **16**
> Direction Nancy: **32**
> Direction Epinal: **17**

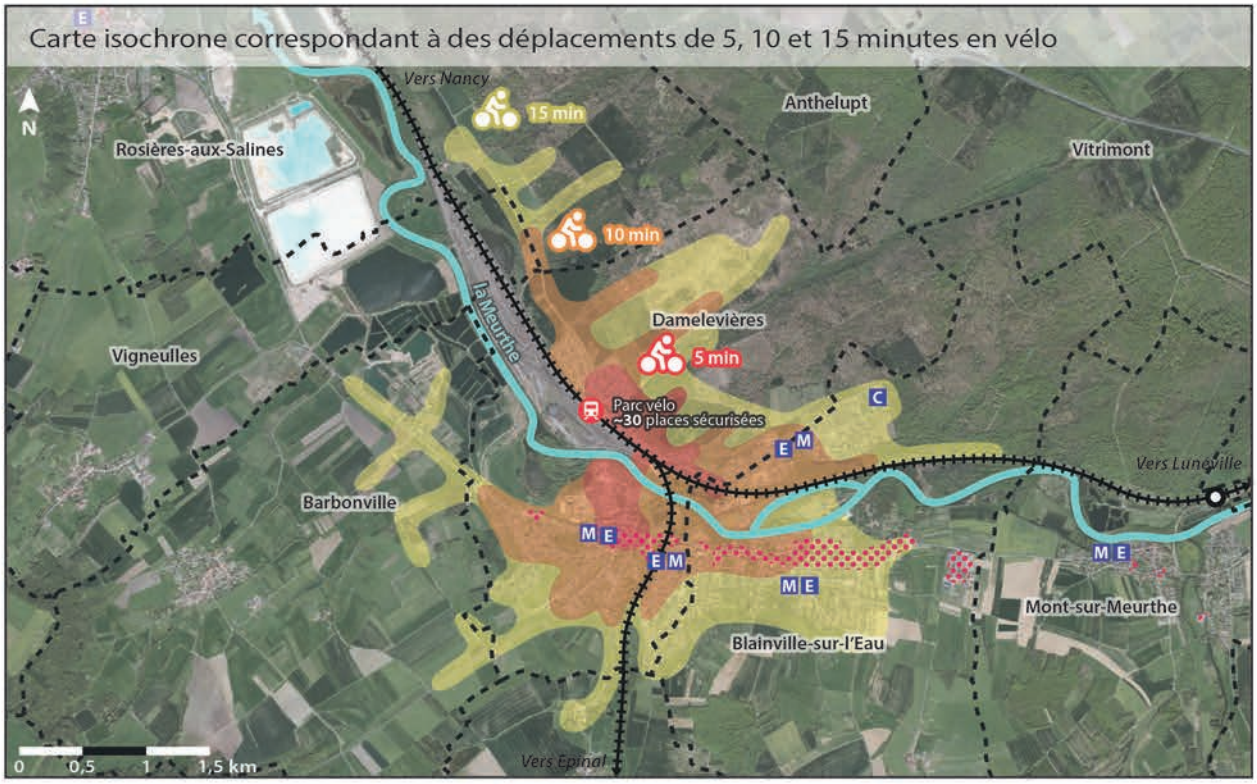
(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 1800 à 2000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la gare.

Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 7000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Gare de Blainville - Damelevières.
- Voies ferrées.
- Halte de Mont-sur-Meurthe.
- TED — Arrêt desservi par la ligne régulière R650 du réseau TED.
- Tedibus — Arrêt desservi par le service Tedibus du Pays du Lunévillois (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une accessibilité limitée par des effets de coupure

> La gare est facilement accessible depuis la route de Dombasle, bien qu'étant en retrait par rapport à celle-ci. En revanche, **le quartier de la gare est excentré à l'échelle de la commune**, se situant à près d'un kilomètre de la route départementale 1, qui constitue l'artère principale de Blainville et Damelevières.

> **Aucun aménagement particulier pour les modes actifs** : circulation sur la chaussée dans les zones non-bâties, ou sur les trottoirs en zone urbanisée lorsque ceux-ci sont assez larges. Les trottoirs des ponts enjambant la Meurthe et les voies ferrées sont assez étroits.

> Les voies ferrées (3 branches) et la Meurthe génèrent un **profond effet de coupure** entre les quartiers du nord et du sud de Blainville et de Damelevières.

> **Blainville et Damelevières accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Aucun aménagement pour les modes actifs sur les axes structurants (D1, D110, route de Dombasle...).

Une gare en bon état et bien équipée

> La gare:

-Un aspect général correct et un bon niveau d'équipement.

-Accessibilité PMR partielle.

-Abri vélo sécurisé d'une trentaine de places, accessible gratuitement avec la carte SimpliCités.

> Espaces publics:

-L'esplanade de la gare est en bon état, et possède plusieurs places de dépose-minute ou réservées aux clients du guichet de la gare.

-Le parking de covoiturage (au nord) possède un revêtement en gravier assez abimé. L'accès à la gare n'est pas indiqué depuis ce parking, pourtant situé à proximité.

-Les trottoirs aux alentours de la gare sont encombrés par le stationnement de véhicules en cas de saturation des parkings, entraînant **une gêne pour les piétons**.

Transport en commun et gare

Une ligne TED à un kilomètre de la gare

Desserte:

TED R650
8 arrêts de 8h56 à 19h36 en direction de Lunéville.
8 arrêts de 6h35 à 18h26 en direction de Nancy.

Tedibus du Pays Lunévillois (Transport à la demande)
Arrêt situé à proximité de la halte.

> L'arrêt « Damelevières Lorraine », le plus proche de la gare, se situe à un kilomètre de celle-ci.

> La ligne R650 du réseau TED relie Nancy à Lunéville, à l'instar des lignes 1, 12 et 29, desservant toutes plusieurs fois par jour la gare de Blainville - Damelevières.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 1800 et 7000 habitants à 15 minutes de la gare en modes actifs

Entre 1800 et 2000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la gare.

Environ 7000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la gare.

> Une accessibilité difficile à améliorer en profondeur, à cause notamment d'effets de coupure très marqués.

Une gare à l'écart des commerces et services

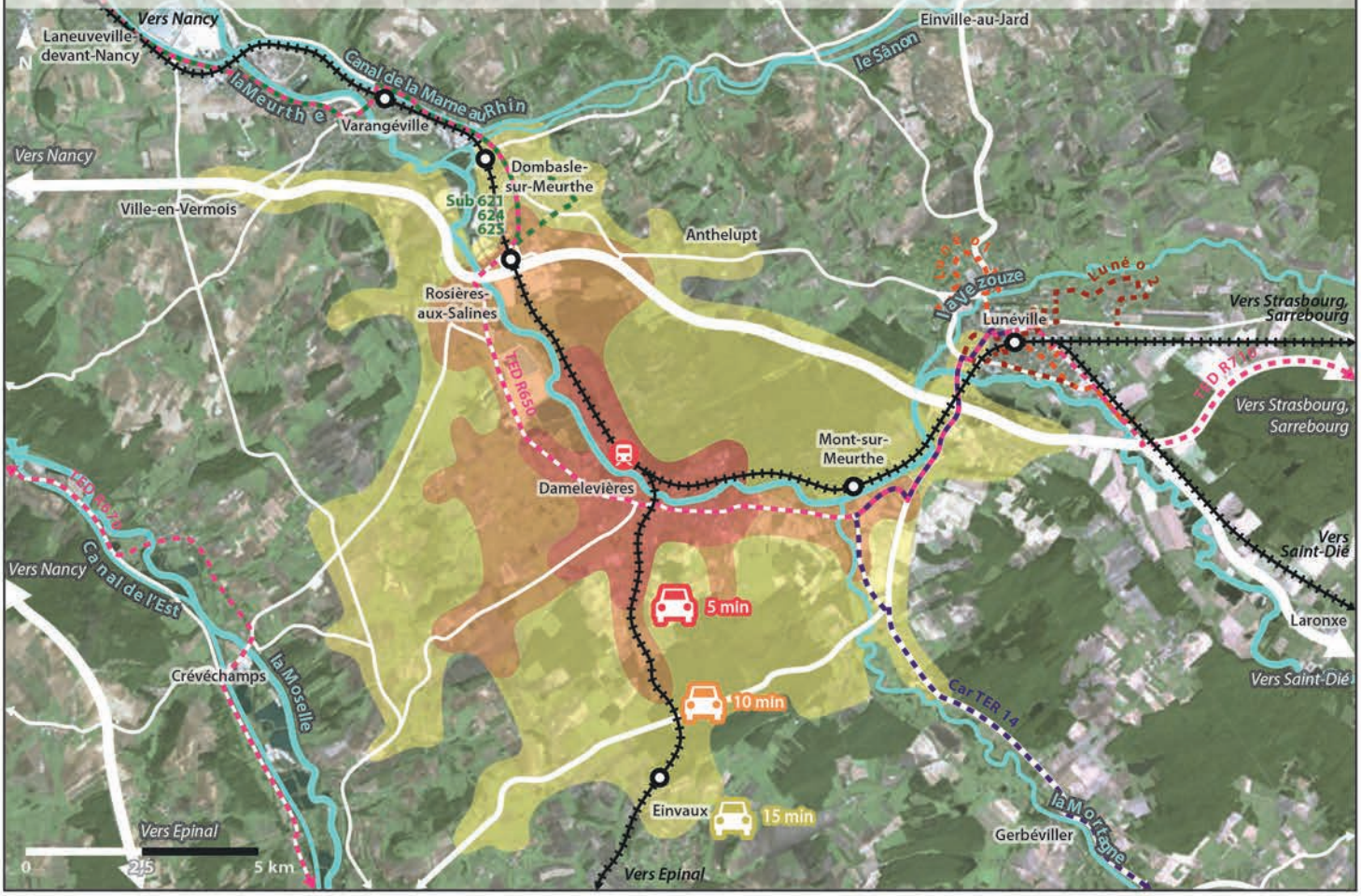
> **La gare est à un kilomètre de l'axe principal de Blainville et Damelevières** (rues du Maréchal de Lattre de Tassigny et de Lorraine), et par conséquent de ses services et commerces.

> En revanche, presque tous les commerces, services, équipements et écoles de Blainville et de Damelevières sont accessibles depuis la gare en 15 minutes pour un cycliste.

Aucun projet connu sur la gare

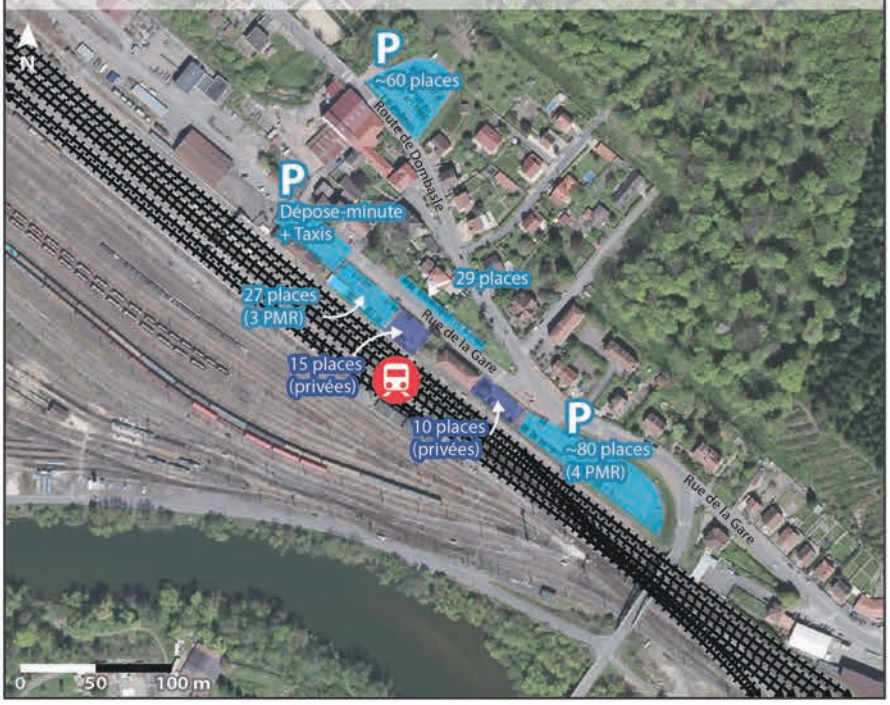
> Il n'existe actuellement aucun projet portant sur la gare de Blainville - Damelevières.

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en automobile



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Offre de stationnement automobile à proximité de la gare



Sources: Géoportail, 2018

Environ 26 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Transports en commun

- Gare de Blainville - Damelevières.
- Voies ferrées (transport voyageurs uniquement).
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED R650, R670 et R710.
- Ligne de car TER Grand Est 14.
- Lignes 1 et 2 du réseau Lunéo.
- Lignes régulières du réseau Le Sub 621, 624 et 625.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings à proximité de la gare, proposant près de 200 places gratuites. Quelques emplacements destinés au dépose-minute (zone bleue) et aux taxis se trouvent devant la gare.
- Parkings privés SNCF, dont les places sont réservées aux agents de la société.

Correspondances et intermodalité

Des correspondances compliquées

TED R650
Arrêt situé à un kilomètre de la gare (15 minutes de marche).

Tedibus du Pays Lunévillois
Arrêt situé rue de la Gare, à environ 250 mètres de celle-ci.

> Des correspondances compliquées avec le réseau TER: éloignement de l'arrêt TED.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt TED à la gare (15 minutes) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Damelevières (gare ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou gare) doit donc être compris entre 25 et 35 minutes.

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED, départ en train TER:
13 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TED: 6h35 ; Dernier départ TER: 20h03

> Correspondances incertaines (délai TED/TER entre 20 et 25 min): **6/jour**

> Arrivée en train TER, départ en car TED:
11 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TER: 6h03 ; Dernier départ TED: 19h36

> Correspondances incertaines (délai TER/TED entre 20 et 25 min): **6/jour**

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une gare accessible, entre Varangéville et Lunéville

> La gare de Damelevières est particulièrement accessible depuis le sud grâce à un réseau de routes départementales reliant la Meurthe à la Moselle. En revanche, la Meurthe et les voies ferrées peuvent constituer une barrière pour les déplacements vers ou depuis le nord.

> 3 axes routiers structurants: la D1 longeant la Meurthe du sud de Lunéville à Dombasle, la D9 en direction de Bayon et la N333/A33 vers Nancy à l'ouest et Strasbourg à l'est, en particulier pour les déplacements de plus de 15 minutes.

> De très nombreux parkings sont situés à proximité de la gare de Damelevières, proposant environ 200 places de stationnement, ainsi que des emplacements destinés aux taxis et au stationnement de courte durée à l'entrée de la gare. Malgré cela, la situation de quasi-impasse de la rue de la gare peut provoquer une congestion du secteur en cas de saturation des parkings.

Environ 26 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Les plus grosses communes sont Dombasle-sur-Meurthe (9904 hab.), Blainville-sur-l'Eau (3974 hab.), Damelevières (3165 hab.) et Rosières-aux-Salines (2869 hab.).

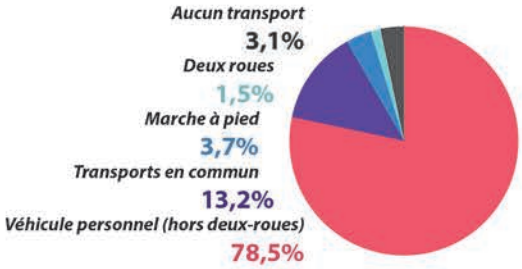
Seule l'entrée de Lunéville est accessible en 15 minutes en voiture depuis la gare de Blainville - Damelevières.

Modes de transport des actifs et projets

Une part élevée de déplacements en transports en commun, mais la voiture toujours dominante

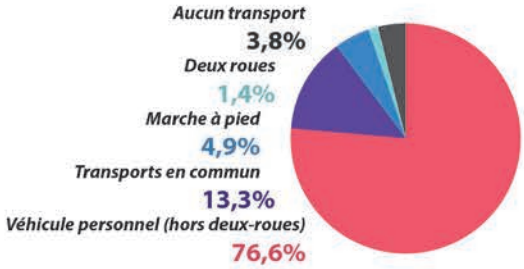
Damelevières

> Actifs ayant un emploi: 1330 (68% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 481.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 1108 (83%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



Blainville-sur-l'Eau

> Actifs ayant un emploi: 1630 (64% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 1001.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 1288 (79%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:

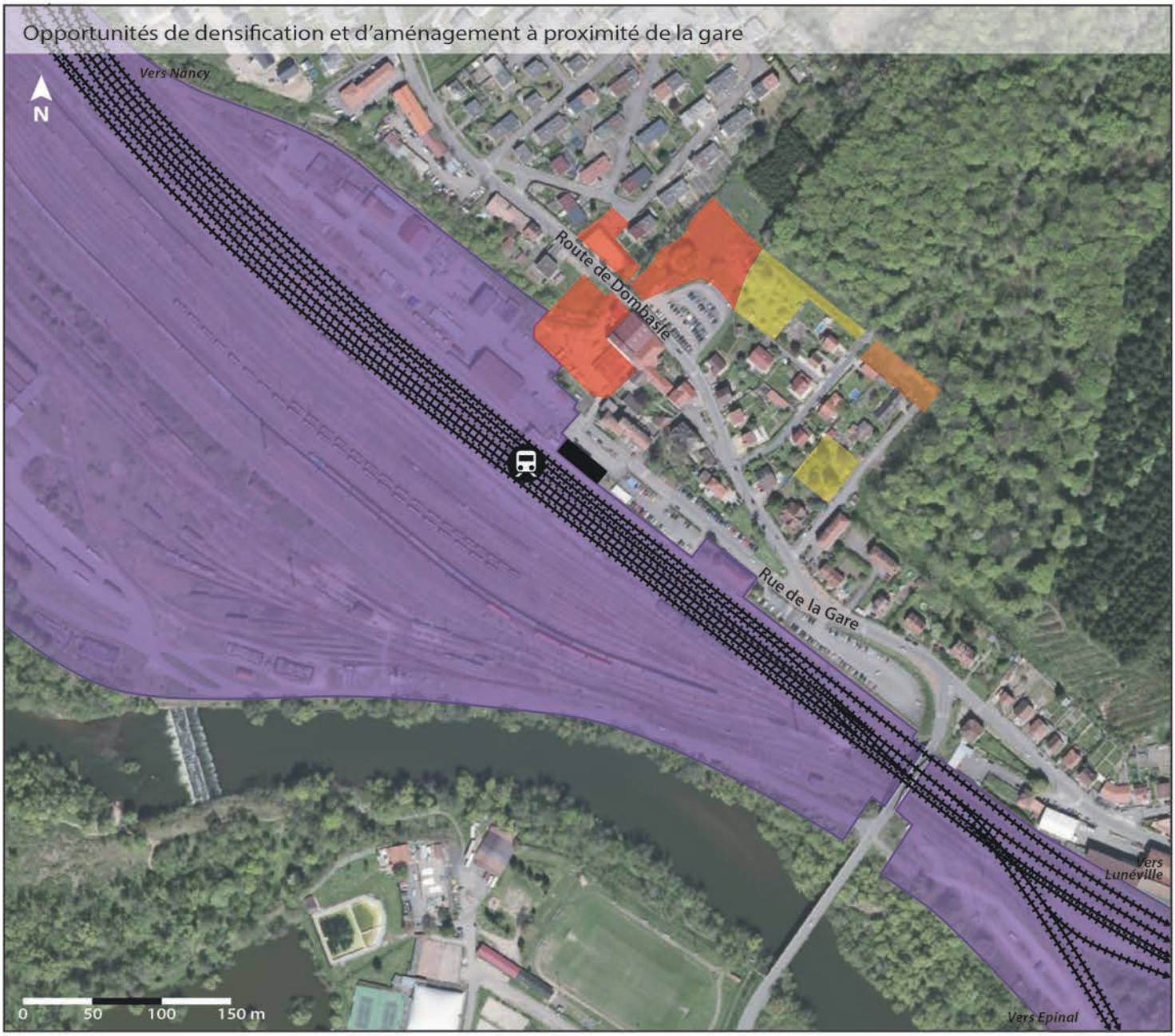


INSEE 2018, Données 2014

> **Les transports en commun sont assez fortement utilisés** à Blainville comme à Damelevières (13,3 et 13,2%), confirmant la très bonne fréquentation de la gare. Cette part des transports collectifs est par exemple bien moins élevée à Dombasle (8,7%), disposant d'une offre plus diversifiée (TER, TED, Sub). **En revanche, la part des déplacements automobiles reste élevée** (78,5% pour Damelevières, 76,6% pour Blainville), celle-ci pouvant être liée à la bonne accessibilité routière des deux communes (N333/A33 vers Nancy notamment).

Aucun projet connu sur la gare

> Il n'existe actuellement aucun projet portant sur la gare de Blainville - Damelevières.



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Damelevières, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains potentiellement mutables appartenant à la commune de Damelevières, peu ou non-bâtis. Situés en continuité de la voirie ou de parkings existants et pouvant présenter des opportunités d'aménagement (création de nouveaux cheminements par exemple) à moyen terme.
- Terrain non-bâti potentiellement densifiable ou mutable à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF dédiés à l'exploitation ferroviaire. Très large faisceau lié à l'activité de transport de fret et à la situation de point de bifurcation de la gare.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Gare de Blainville - Damelevières.

Opportunités foncières à proximité de la gare

Un site contraint et peu d'opportunités foncières à court ou moyen terme

> Les terrains SNCF, possédant un **très grand nombre de voies** (transport de passagers et de fret, voies de service...) et d'installations techniques, présentent peu d'opportunités de mutation à court ou moyen terme. Ce faisceau de voies, très large, constitue de surcroît en lui-même un effet de barrière entre le nord et le sud de la commune de Damelevières. Le pont routier de la D110 est le seul franchissement sur le territoire communal.

> La commune de **Damelevières est propriétaire de plusieurs terrains reliés à la route de Dombasle**, en continuité du parking «covoiturage» au nord ou le long de l'espace Maurice Villaume. Ceux-ci pourraient permettre la création de nouveaux cheminements ou un agrandissement des parkings en cas de saturation de ceux existants. Les terrains entourant l'espace Maurice Villaume présentent l'avantage d'être connectés à la gare au sud et à la route de Dombasle au nord.

> Il existe **assez peu d'autres terrains libres** ou peu densément bâtis à proximité de la gare, un nouveau quartier pavillonnaire ayant notamment été bâti le long de la route de Dombasle, à l'ouest de la gare.

Dynamiques actuelles du secteur

Une construction soutenue de maisons individuelles, mais un manque de nouvelles opportunités près de la gare

> Entre 2009 et 2014, **une croissance démographique moyenne**, mais soutenue par la création de nombreux nouveaux logements:

+0,9%/an pour Damelevières.

-0,3%/an pour Blainville-sur-l'Eau.

> **Un taux modéré de logements vacants** pour Damelevières en 2014, mais une vacance plus élevée à Blainville:

6,1% pour Damelevières.

8,9% pour Blainville-sur-l'Eau.

> La construction immobilière au cours de ces dernières années a principalement consisté, à Damelevières comme à Blainville, en la réalisation de maisons individuelles (et quelques maisons mitoyennes) au sein de lotissements situés le long des principaux axes routiers et en continuité du tissu bâti existant.

> Le long de la route de Dombasle, au nord-ouest de la gare, plus d'une centaine de nouvelles maisons ont été construites depuis le milieu des années 2000, représentant un important apport de population à proximité de la gare. Cette zone est toutefois aujourd'hui totalement bâtie et entourée par la forêt, n'offrant plus d'opportunité de construction.

> Il n'existe plus d'importants terrains libres dans ce secteur, limitant les possibilités de densification. A l'est, au nord de Blainville notamment, certaines zones non-bâties pourraient toutefois encore présenter des opportunités de densification de l'enveloppe urbaine.

Halte de Rosières

Dombasle-sur-Meurthe

Population 2014 :
9 904 hab. (Dombasle), 2 869 hab. (Rosières)

Voyageurs annuels

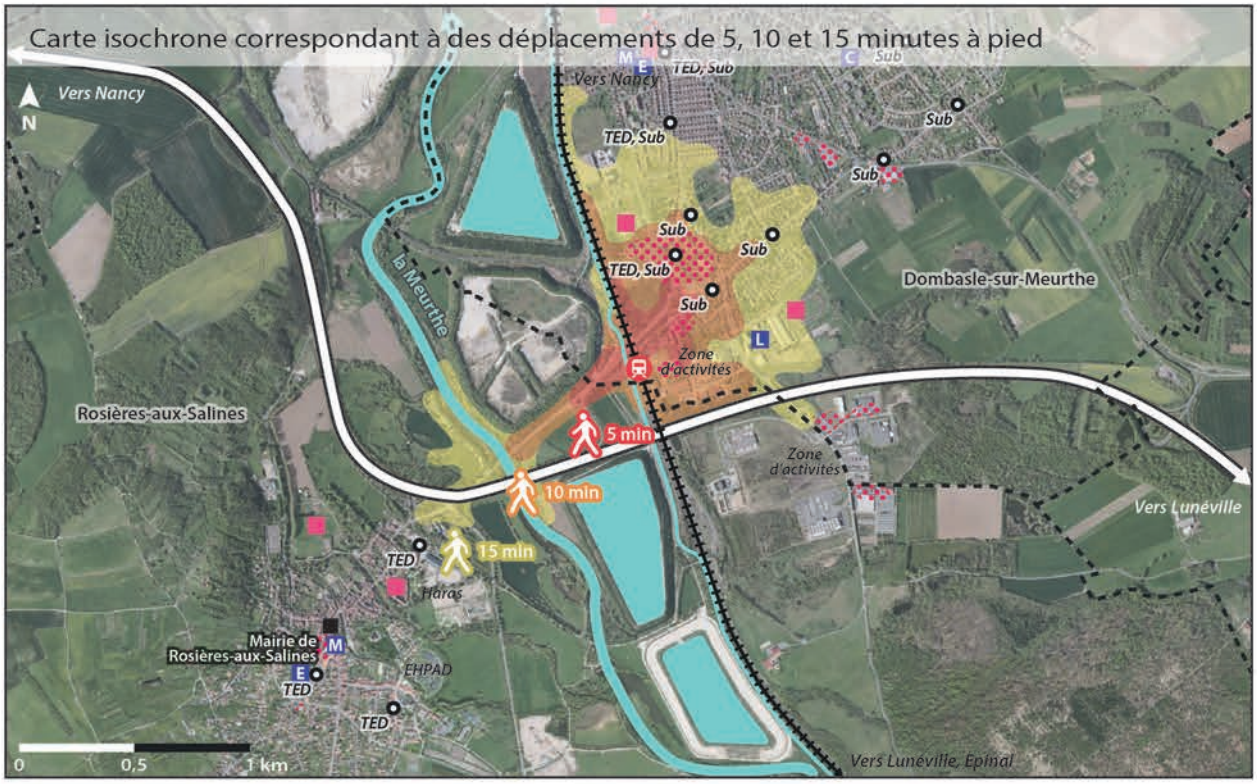
125 135 v. *(2015)*

TER Ligne 1 (Lunéville) <> Nancy <> Metz
TER Ligne 12 Nancy <> Lunéville
TER Ligne 29 (Lunéville) <> Nancy <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Lunéville: **16**
> Direction Nancy: **16**
(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

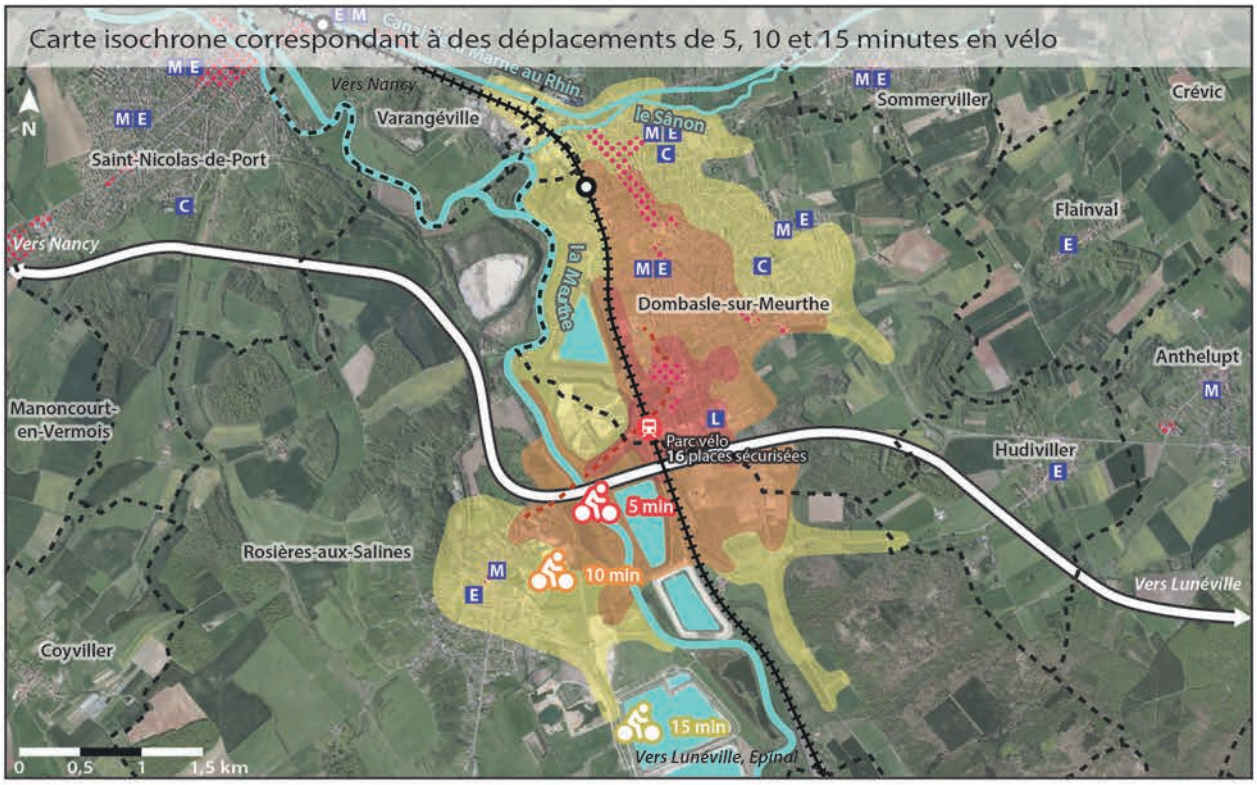
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 1000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 10 000 à 11 000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Rosières-aux-Salines.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- *TED, Sub* — Arrêt desservi par la ligne régulière R650 du réseau TED ou par les lignes 621, 624 et 625 du réseau Le Sub.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Autoroute A33 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Nouvelle voie pour modes actifs, reliant Rosières à Dombasle.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- L — Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte isolée du centre de Rosières-aux-Salines

> **La halte de Rosières-aux-Salines, située à Dombasle, est séparée de Rosières par d'importantes barrières** que sont les voies ferrées, l'A33, la Meurthe et les bassins de décantation. Ainsi, seule l'entrée de Rosières est accessible en 15 minutes de marche.

> **Une nouvelle «voie douce»** relie néanmoins l'entrée de Rosières à Dombasle. En revanche, le franchissement du pont enjambant les voies ferrées est compliqué: les trottoirs sont étroits. Les escaliers descendant vers la halte sont peu praticables en vélo (absence de rampe).

> **Une grande partie de Dombasle et le nord de Rosières-aux-Salines accessibles en 15 minutes** en vélo.

> La halte est très mal indiquée en provenance de Rosières: le panneau indiquant l'accès à la halte par les escaliers n'est pas orienté dans le bon sens.

Un réaménagement récent du parking de la halte

> La halte:

-Un aspect général plutôt correct, mais un niveau d'équipement moyen.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Le réaménagement récent du parking de la halte a permis la réalisation de 16 emplacements vélo couverts et sécurisés.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: état neuf suite au réaménagement récent, avec agrandissement et création de deux emplacements de recharge pour véhicules électriques.

-Voirie dans un état neuf. En revanche, le revêtement du chemin menant aux escaliers, sous le pont, est dans un état moyen (surface en terre au pied des escaliers).

-Avenue des Vosges: la halte n'est pas indiquée à l'intersection avec la rue Clémenceau.

Transport en commun et halte

Une bonne desserte du secteur, mais une halte isolée

Desserte:

TED R650
3 arrêts de 8h43 à 17h58 en direction de Lunéville.
4 arrêts de 6h51 à 18h42 en direction de Nancy.

Le Sub 621, 624, 625 (arrêt Saulcy)
33 arrêts de 6h26 à 20h47 en provenance de Nancy ou de Laneuveville-devant-Nancy.
18 arrêts/départs de 5h30 à 19h48 en direction de Nancy. 33 arrêts/départs en prenant en compte d'autres arrêts à proximité.

> L'arrêt « Saulcy », desservi par les lignes TED R650 et Le Sub 621, 624 et 625, se situe à environ 600 mètres au nord de la halte.

> La halte de Rosières est relativement éloignée des arrêts de bus ou de car, malgré la proximité de ces lignes et leur grand nombre d'arrêts quotidiens.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 1000 et 11 000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 1000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 10 000 et 11 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Séparée de Rosières par de nombreux barrières physiques, la halte est davantage accessible depuis Dombasle, qui possède une autre halte plus au nord de la commune.

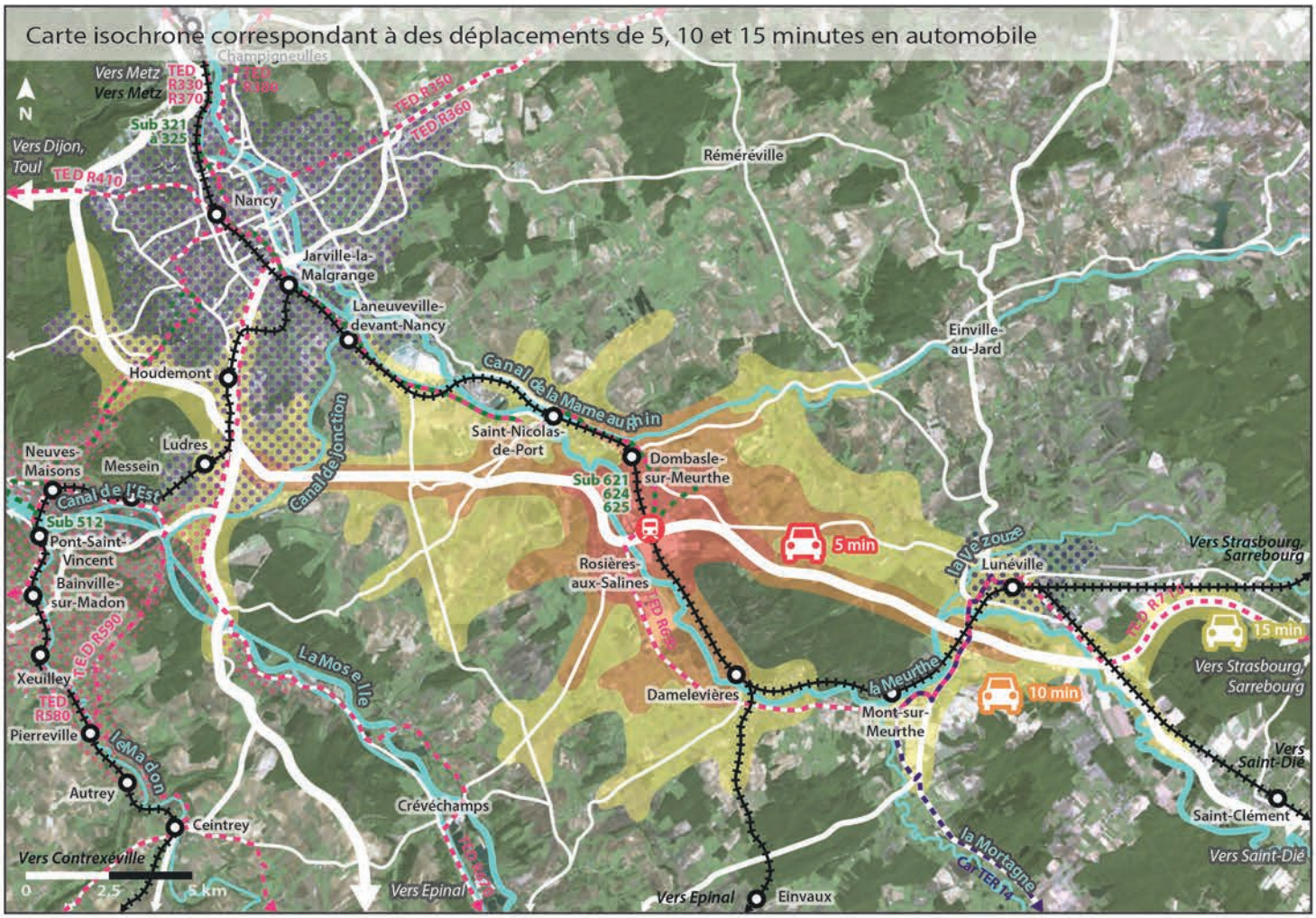
Proximité d'activités

> La halte de Rosières présente l'avantage d'être **située à proximité immédiate de la zone d'activités Clémenceau, d'un lycée professionnel et d'un échangeur de l'autoroute A33**.

> Plusieurs commerces et activités sont accessibles en 15 minutes de marche, tandis qu'un qu'une grande partie de Dombasle et de Rosières se situe à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

Un réaménagement récent

> Le réaménagement récent du parking de la halte a permis un agrandissement de celui-ci, la création de 16 emplacements sécurisés pour vélos ainsi que l'aménagement de deux places permettant la recharge de véhicules électriques. Certains trottoirs de l'avenue des Vosges ont également été repris.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 60 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Rosières-aux-Salines.
- Voies ferrées (transport voyageurs uniquement).
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne de car TER Grand Est 14.
- Lignes régulières du réseau Le Sub Nord, Est, Ouest.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Périmètre des lignes régulières du réseau Lunéo (2 lignes).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parking de la halte, récemment réaménagé et agrandi. 92 places de stationnement, dont 2 places PMR et 2 bornes de recharge pour véhicules électriques.
- Stationnement possible le long de la chaussée. Les places ne sont pas toutes matérialisées dans l'avenue des Vosges.

Correspondances et intermodalité

Des correspondances avec deux réseaux de TC

TED R650
Arrêt situé à environ 600m de la halte (10 minutes de marche).

Le Sub 621, 624, 625
Arrêt situé à environ 600m de la halte (10 minutes de marche).

> Plusieurs arrêts desservis par les bus du réseau Le Sub situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt le plus proche à la halte (10 minutes) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Rosières/Dombasle-Saulcy (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 20 et 30 minutes.

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED, départ en train TER: **2 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TED: 8h43 ; Dernier départ TER: 19h08
> Correspondances incertaines (délai TED/TER entre 15 et 20 min): **3/jour**

> Arrivée en bus Sub, départ en train TER: **7 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée Sub: 6h25; Dernier départ TER: 19h16
> Correspondances incertaines (délai Sub/TER entre 15 et 20 min): **1/jour**

> Arrivée en train TER, départ en car TED: **2 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TER: 8h08 ; Dernier départ TED: 18h42
> Correspondances incertaines (délai TER/TED entre 15 et 20 min): **0**

> Arrivée en train TER, départ en bus Sub: **19 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TER: 6h52 ; Dernier départ Sub: 19h48
> Correspondances incertaines (délai TER/Sub entre 15 et 20 min): **4/jour**

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une très bonne accessibilité autoroutière

> La halte de Rosières-aux-Salines bénéficie d'une très bonne accessibilité autoroutière, se trouvant à proximité immédiate d'un échangeur. Le sud de l'agglomération nancéienne et une partie de Lunéville sont ainsi accessibles en un quart d'heure en voiture depuis la halte de Rosières-aux-Salines. Le réseau de routes départementales permet également de rejoindre Saint-Nicolas-de-Port et Damelevières en une dizaine de minutes.

> Un axe routier structurant: l'autoroute A33 (prolongée par la N333 à l'est), permettant de rejoindre très rapidement Lunéville et la périphérie sud-ouest de Nancy.

> Le parking de la halte a fait l'objet d'un réaménagement récent, doublant le nombre de places disponibles (d'environ 45 à 90 places), avec 2 emplacements PMR et 2 bornes de recharge pour véhicules électriques. Création également de 16 places sécurisées pour vélos.

Environ 60 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Lunéville (19 325 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes), Dombasle-sur-Meurthe (9904 hab.) et Saint-Nicolas-de-Port (7573 hab.).

Seules les entrées de Vandoeuvre-lès-Nancy, Laneuveville-devant-Nancy ou encore Houdemont sont accessibles en 15 minutes en voiture.

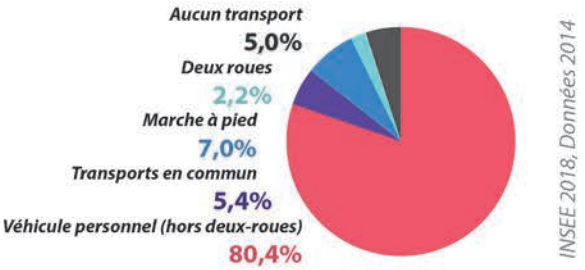
Environ 8 autres gares et haltes se situent à moins de 15 minutes en voiture de la halte de Rosières-aux-Salines.

Modes de transport des actifs et projets

Les transports en commun assez peu sollicités

Rosières-aux-Salines

> Actifs ayant un emploi: 1157 (63% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 981.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 878 (76%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Les véhicules personnels restent très largement dominants dans les déplacements domicile-travail** (80,4%). La proximité de l'échangeur de l'A33 favorise notamment les déplacements automobiles vers Lunéville et Nancy.

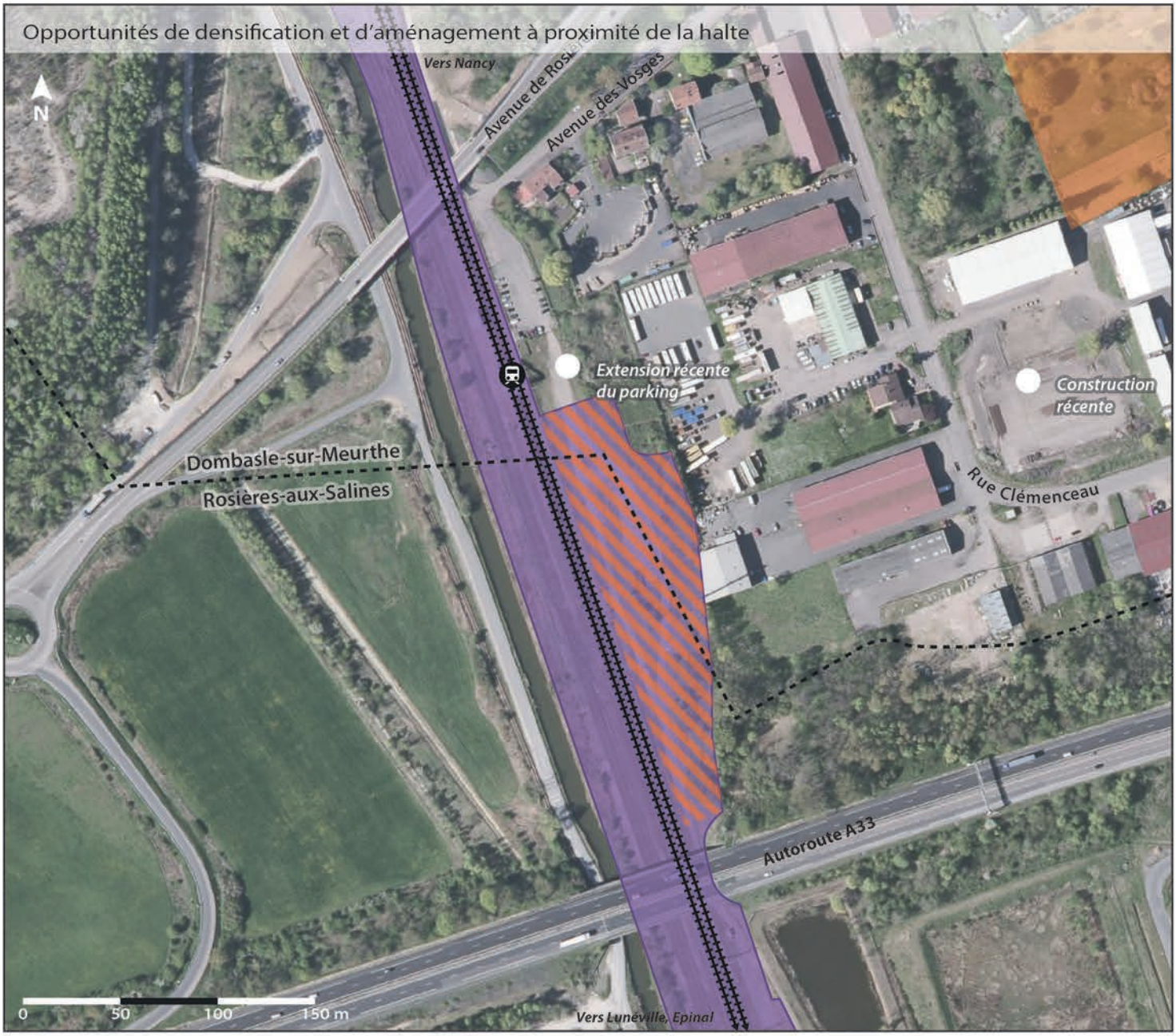
> Seuls 5,4% des actifs déclarent se rendre au travail en transports en commun. Les effets de coupure (Meurthe, voies ferrées, bassins...) peuvent en partie expliquer le faible recours aux transports collectifs, malgré la proximité de plusieurs réseaux au sud de Dombasle-sur-Meurthe (halte, TED, Sub).

> Bien que la halte soit accessible assez facilement depuis la partie sud de Dombasle, la commune possède sa propre halte à environ 2 kilomètres au nord.

Le parking de la halte récemment réaménagé

> Aucun nouveau projet n'est prévu à court terme sur la halte.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Communes de Dombasle-sur-Meurthe et Rosières-aux-Salines, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables, à l'arrière de maisons existantes.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF désaffectés, potentiellement mutables.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Rosières-aux-Salines, située à Dombasle.

- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Peu de possibilités de densification, mais des aménagements possibles

> La halte de Rosières-aux-Salines est bordée à l'ouest par un canal et à l'est par la zone d'activités Clémenceau, dont les quelques terrains disponibles ont vocation à permettre le devéloppement futur des entreprises présentes. Cette zone s'inscrit au sein du parc d'activités à cheval sur les communes de Rosières et Dombasle, de part et d'autre de l'échangeur de l'A33. Ainsi, il existe **peu de terrains permettant une densification du secteur de la halte.**

> De grands terrains appartenant à la SNCF, aujourd'hui inoccupés, offrent d'**importantes opportunités dans le prolongement du parking de la halte**, justement récemment agrandi vers le sud. Si un aménagement relatif à la halte était réalisé à moyen ou long terme sur ces terrains, une liaison avec le coude de la rue Clémenceau améliorerait fortement l'accessibilité et la visibilité de la halte depuis l'échangeur autoroutier.

> Le site de la halte de Rosières ne semble donc pas présenter de réelles possibilités de densification, mais offre des opportunités d'aménagement intéressantes au vu de la proximité de l'échangeur autoroutier de l'A33, situé à 500 mètres à l'est.

Dynamiques actuelles du secteur

Un secteur à l'écart des dynamiques immobilières, mais des opportunités liées à l'échangeur autoroutier

> Entre 2009 et 2014, **une légère croissance démographique:**

+0,2%/an pour Rosières-aux-Salines.

> **Un léger dynamisme démographique accompagné par un nombre modéré de logements vacants** en 2014:

7,0% pour Rosières-aux-Salines.

> Les constructions récentes sur la commune de Rosières-aux-Salines se concentrent au sein ou en continuité du tissu bâti existant, dont la halte est séparée par la Meurthe, les bassins de décantation ou encore l'autoroute. Le secteur de la halte ne fait pas l'objet d'une densification résidentielle, à cause notamment des contraintes physiques et de l'isolement de la halte par rapport au reste de la commune.

> La halte de Rosières-aux-Salines se situe sur la commune de Dombasle-sur-Meurthe, au sud des zones résidentielles et à proximité des zones d'activités profitant de l'échangeur autoroutier. De plus, le centre-ville de Dombasle est desservi par une autre halte ferroviaire à environ 2 kilomètres au nord de la halte de Rosières.

> A l'écart des grands secteurs résidentiels de Dombasle et Rosières, la halte présente comme principal avantage de se trouver à proximité de l'échangeur de l'A33.

Halte de Dombasle

Dombasle-sur-Meurthe

Population 2014 :
9 904 hab.

Voyageurs annuels

310 115 v. *(2015)*

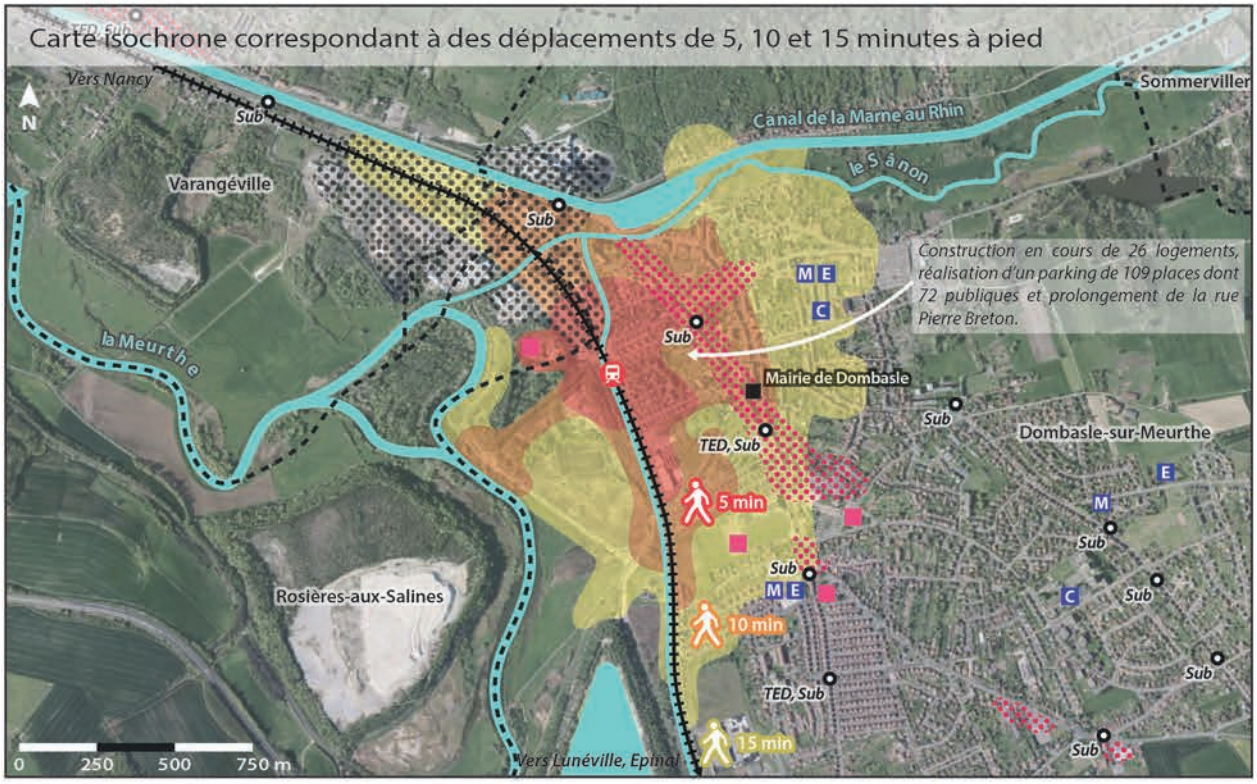
TER Ligne 1 (Lunéville) <> Nancy <> Metz
TER Ligne 11 Nancy <> Saint-Dié
TER Ligne 12 Nancy <> Lunéville
TER Ligne 29 (Lunéville) <> Nancy <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Lunéville: **25**
> Direction Nancy: **21**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

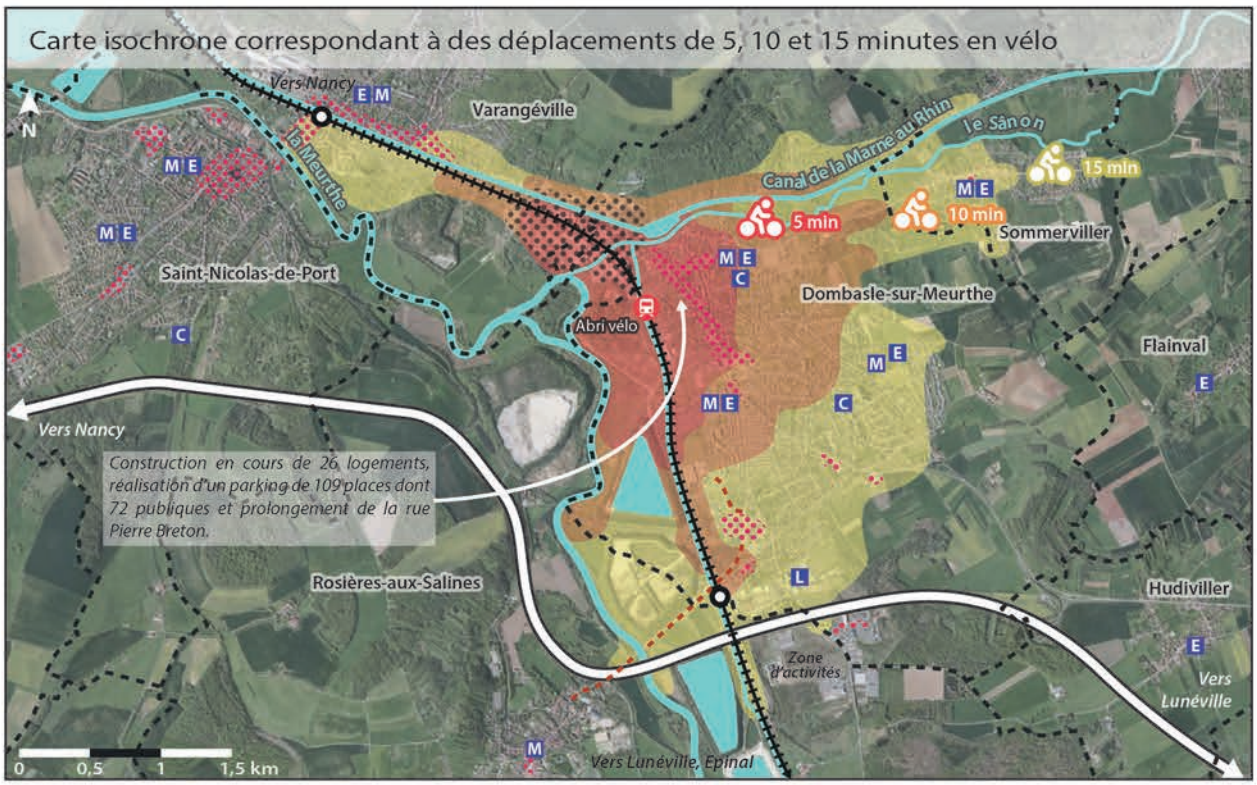
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 2800 à 3000 habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 11 000 à 12 000 habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Dombasle-sur-Meurthe.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- *TED, Sub* — Arrêt desservi par la ligne régulière R650 du réseau TED ou par les lignes 621, 624 et 625 du réseau Le Sub.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Autoroute A33 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Nouvelle voie pour modes actifs, reliant Rosières à Dombasle.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Parc industriel (usine Solvay), sur Dombasle, Varangéville et Rosières.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- C Collège.
- L Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte proche du centre-ville

> **Une halte proche du centre-ville**, à environ 350 mètres à pied (5 minutes) de la rue Gabriel Péri, artère principale de la commune concentrant un grand nombre de commerces et de services. Un projet d'aménagement est en cours entre la rue Gabriel Péri et la rue Pierre Breton.

> La Meurthe et les voies ferrées, de véritables barrières pour les déplacements vers l'ouest.

> **Une «voie douce»** connecte le sud de Dombasle à Rosières, mais ne rejoint pas la halte de Dombasle. Aux abords de celle-ci, il existe des bandes cyclables, dont une sécurisée dans la rue Estienne d'Orves, ainsi qu'une zone de rencontre.

> **Une grande partie de Dombasle, l'entrée de Sommerviller et le quartier de la gare de Varangéville accessibles en 15 minutes** en vélo.

Réaménagement récent et création d'un nouveau parking

> La halte:

-Un état général correct, malgré l'aspect plutôt moyen de l'ancien bâtiment voyageurs désaffecté.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Le parking de la halte a fait l'objet d'un réaménagement récent et s'accompagne de la création d'un nouveau parking au nord de 50 places (dont 2 PMR), avec pose d'une passerelle piétonne de jonction. Création d'abris à vélos sécurisés.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: état neuf suite au réaménagement récent, création d'un nouveau parking au nord. Création de 2 places PMR et de 2 bornes de recharge pour véhicules électriques devant la halte.

-Voirie dans un état correct, voire en état neuf dans la zone réaménagée.

-Il n'existe pas de trottoirs ni de cheminement sécurisé à l'ouest des voies ferrées (Chemin de la Rigole notamment).

Transport en commun et halte

Un secteur bien desservi, mais un éloignement des arrêts de la halte

Desserte:

TED R650 (arrêt Marché)
3 arrêts de 8h39 à 17h54 en direction de Lunéville.
4 arrêts de 6h55 à 18h45 en direction de Nancy.

Le Sub 621, 624, 625 (arrêts Solvay/Point Central)
33 arrêts de 6h21 à 20h43 en provenance de Nancy ou de Laneuveville-devant-Nancy.
33 arrêts de 5h35 à 19h53 en direction de Nancy (arrêts Solvay, Point Central ou Marché).

> L'arrêt « Marché », desservi par les lignes TED R650 et Le Sub 621, 624 et 625, se situe à environ 700 mètres à pied au sud-est de la halte. L'arrêt «Point Central», plus proche de la halte (500 mètres), n'est en revanche desservi que par les lignes Le Sub.

> Il n'existe toutefois pas de jalonnement spécifique visant à indiquer la halte depuis les arrêts de bus (Point Central ou Marché), et inversement.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 2800 et 12 000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Entre 2800 et 3000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 11 000 et 12 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> La halte se situe à proximité du centre-ville de Dombasle, mais son accessibilité pourrait toutefois être renforcée depuis la rue Gabriel Péri.

Une halte peu éloignée des commerces et services

> Bien qu'étant située en retrait de la rue Gabriel Péri, **la halte se trouve à moins de 15 minutes de marche d'une grande partie des commerces, services, équipements et établissements scolaires du centre de Dombasle.**

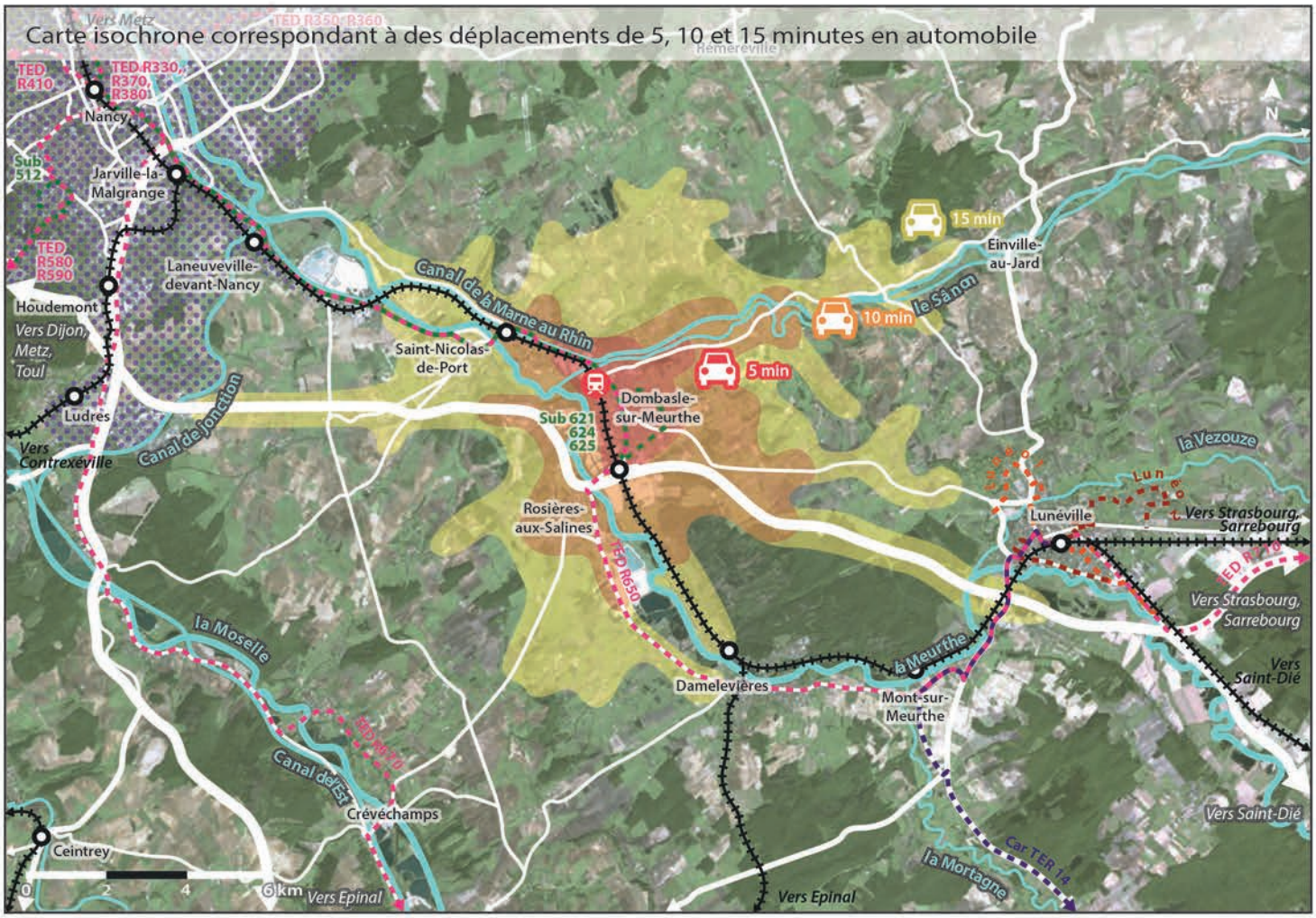
> Presque toute la commune de Dombasle est accessible en 15 minutes en vélo depuis la halte.

Un réaménagement récent et un projet en cours

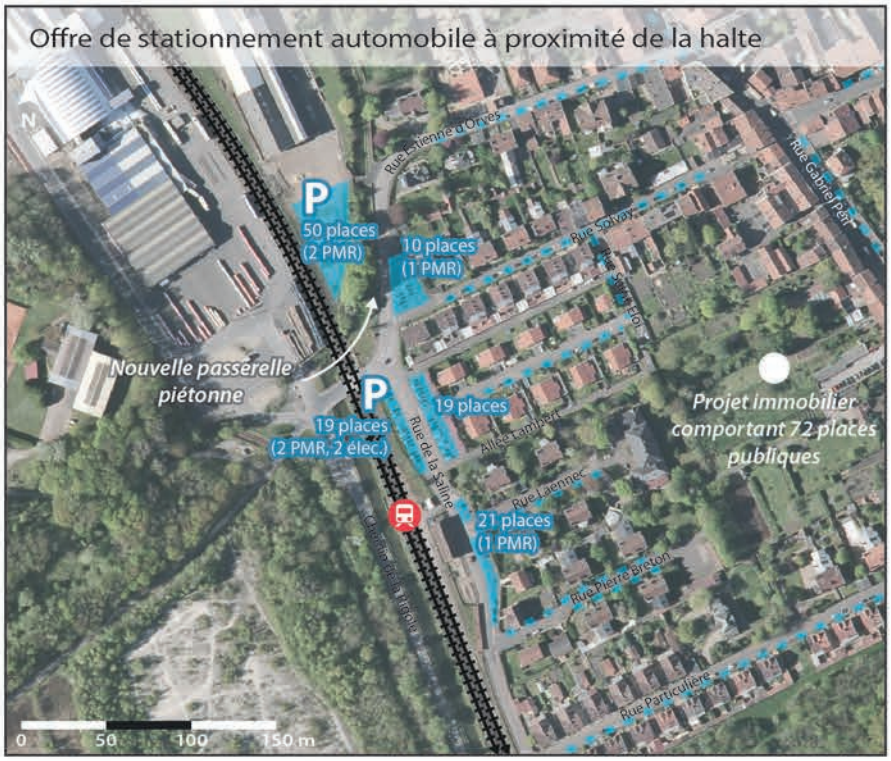
> Un nouveau parking de 50 places de stationnement (dont 2 PMR) a été créé au nord de la halte, tandis que le parking se trouvant à l'entrée de celle-ci a également fait l'objet d'un réaménagement. Deux places PMR et deux bornes de recharge pour véhicules électriques ont été installées devant la halte.

> Un projet de construction de 26 logements et d'un parking de 109 places (dont 72 publiques) est en cours de réalisation entre la rue Gabriel Péri et la rue Pierre Breton prolongée.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018



Sources: Géoportail, 2018

Environ 32 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Dombasle-sur-Meurthe.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne de car TER Grand Est 14.
- Lignes régulières du réseau Le Sub Nord, Est, Ouest.
- Lignes 1 et 2 du réseau Lunéo.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings de la halte, offrant 119 places, dont 6 pour PMR et 2 bornes de recharge pour véhicules électriques. Création du parking au nord et réaménagement du parking de la halte en 2018.
- Stationnement possible le long de la chaussée. Réaménagement récent des rues Solvay et Saint-Eloi.

Correspondances et intermodalité

Le centre-ville desservi par plusieurs lignes

TED R650
Arrêt situé à environ 700m de la halte (10 minutes de marche).

Le Sub 621, 624, 625
Arrêt situé à environ 500m de la halte (5 minutes de marche).

> Plusieurs arrêts desservis par les bus du réseau Le Sub situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt le plus proche à la halte (10 minutes pour TED, 5 minutes pour le Sub) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Dombasle (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 20 et 30 minutes (TED) ou 15 et 25 minutes (Sub).

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED, départ en train TER: **6 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TED: 8h39 ; Dernier départ TER: 19h11
> Correspondances incertaines (délai TED/TER entre 15 et 20 min): **5/jour**

> Arrivée en bus Sub, départ en train TER: **17 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée Sub: 6h21; Dernier départ TER: 19h49
> Correspondances incertaines (délai Sub/TER entre 10 et 15 min): **14/jour**

> Arrivée en train TER, départ en car TED: **2 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TER: 8h11 ; Dernier départ TED: 8h39
> Correspondances incertaines (délai TER/TED entre 15 et 20 min): **1/jour**

> Arrivée en train TER, départ en bus Sub: **16 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TER: 6h11 ; Dernier départ Sub: 19h08
> Correspondances incertaines (délai TER/Sub entre 10 et 15 min): **10/jour**

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une accessibilité autoroutière moyenne

> La halte de Dombasle, située à proximité du centre-ville, est aisément accessible depuis Saint-Nicolas-de-Port et Rosières-aux-Salines, qui possèdent néanmoins déjà une gare ou une halte. En revanche, son éloignement d'un échangeur autoroutier (A33) limite fortement son accessibilité depuis Lunéville ou Nancy (déplacement supérieur à 15 minutes).

> Deux axes routiers structurants: l'autoroute A33 (prolongée par la N333 à l'est), facilitant surtout les déplacements de plus de 15 minutes, et la D2 (vers Art-sur-Meurthe à l'ouest et Einville-au-Jard à l'est).

> Les abords de la halte ont fait l'objet d'un réaménagement récent, avec la reprise du parking longeant les voies ferrées (création d'une place PMR supplémentaire et de deux bornes de recharge pour véhicules électriques). Au nord, à l'entrée du site Solvay, un nouveau parking de 50 places (dont 2 PMR) a été créé, ainsi qu'une passerelle assurant la jonction avec la rue Estienne d'Orves. Au total, il existe près de 120 places à proximité de la halte, dont 6 pour PMR.

Environ 32 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Dombasle-sur-Meurthe (9904 hab.), Saint-Nicolas-de-Port (7573 hab.) et Varangéville (3782 hab.).

Les communes les plus peuplées ont toutefois déjà toutes une gare ou une halte.

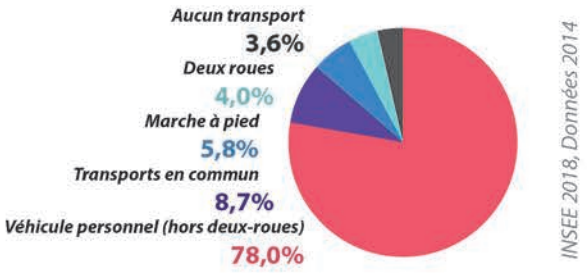
Seule l'entrée sud de Lunéville (échangeur de la N333) est accessible en 15 minutes.

Modes de transport des actifs et projets

Une utilisation moyenne des transports en commun, malgré une offre conséquente

Dombasle-sur-Meurthe

> Actifs ayant un emploi: 4025 (66% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 2863.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 2951 (73%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



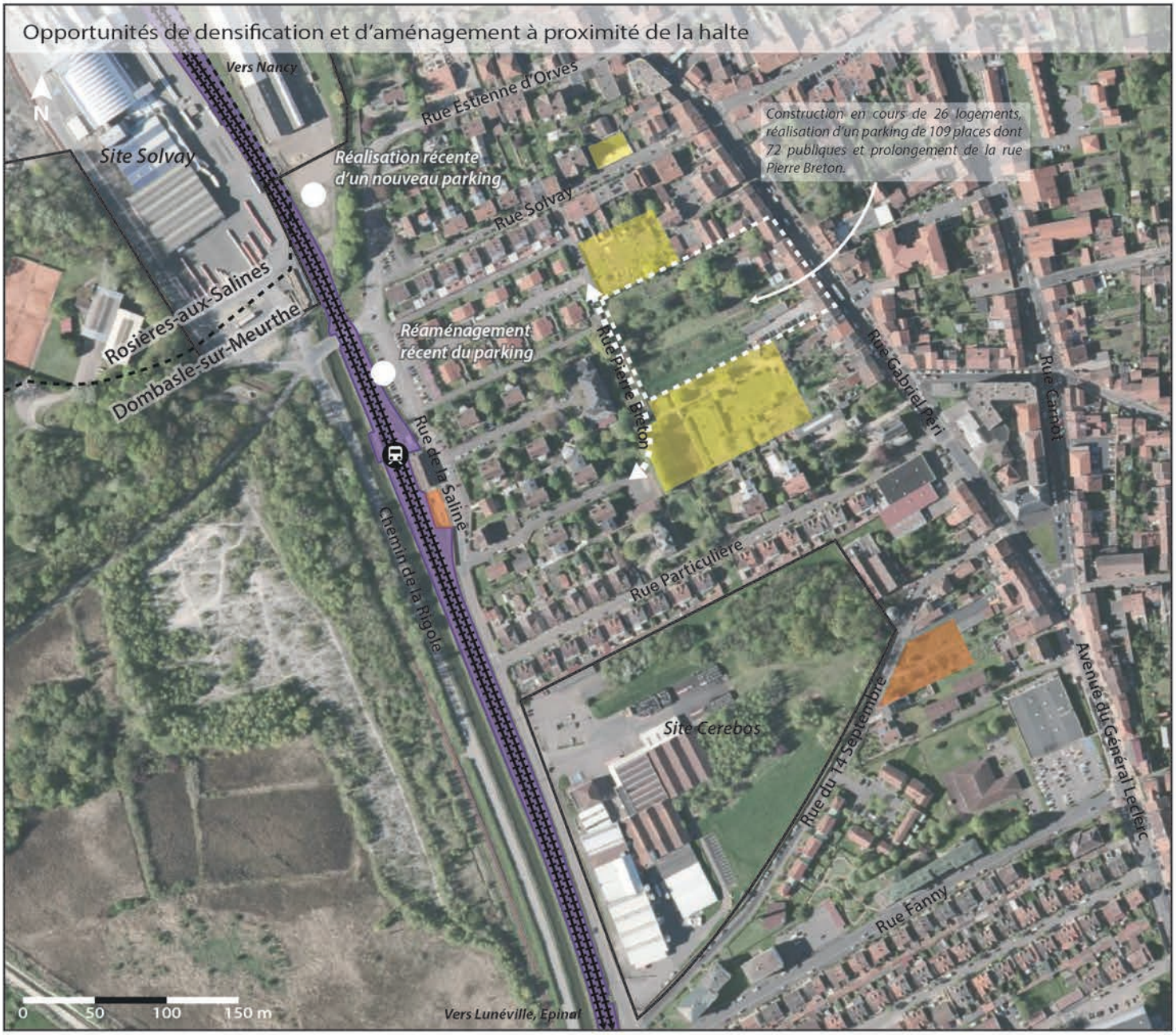
> **La part des véhicules personnels est assez élevée (78,0%) pour les déplacements domicile-travail. Les transports en commun représentent 8,7%** des modes utilisés, malgré une offre assez développée (trains, cars, bus suburbains). Ce taux est bien plus élevé qu'à Rosières-aux-Salines (5,4%) mais sensiblement plus faible qu'à Varangéville (12,2%).

> Les parts de la marche à pied (5,8%), des deux-roues (4,0%) et de l'absence de transport (3,6%) ne sont toutefois pas négligeables, la commune concentrant un important nombre d'emplois, notamment le long de la rue Gabriel Péri et de l'avenue du Général Leclerc (D400).

Un réaménagement récent des parkings de la halte

> Aucun nouveau projet n'est prévu à court terme sur la halte.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Dombasle-sur-Meurthe, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme. Devant la halte, le petit terrain inoccupé pourrait permettre la création d'un équipement relatif à la halte (stationnement, amélioration de l'accessibilité...).
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen terme.
- Terrains SNCF dédiés à l'exploitation ferroviaire. Faisceau peu large, entre un bras canalisé de la Meurthe et la rue de la Saline. Absence d'opportunités de mutation.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Dombasle-sur-Meurthe.
- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Malgré un manque d'opportunités à proximité de la halte, quelques aménagements récents ou en cours

> **La halte de Dombasle-sur-Meurthe est située sur un site relativement contraint, où les possibilités de densification sont assez réduites**. Les sites industriels Solvay (au nord) et Cerebos (au sud), le faisceau ferroviaire à niveau et le bras canalisé de la Meurthe restreignent ainsi fortement l'urbanisation du secteur.

> Le faisceau ferroviaire, assez mince, ne présente pas d'opportunités de mutation, aucune friche SNCF ne se trouvant à proximité. En revanche, **quelques aménagements relatifs à la halte ont pu être réalisés dernièrement**, à l'instar de la requalification du parking jouxtant l'entrée de la halte ou la création d'un nouveau parking public à l'entrée du site Solvay. Le petit terrain non-bâti situé entre l'ancien bâtiment voyageurs de la halte et l'abri à vélos, servant actuellement au stockage de débris, pourrait ainsi lui aussi potentiellement évoluer à court ou moyen terme.

> Entre la halte et la rue Gabriel Péri, qui constitue l'artère principale de Dombasle (avec l'avenue du Général Leclerc dans le prolongement), quelques grands terrains non-bâtis à l'arrière des habitations pourraient présenter des opportunités de densification à moyen terme.

> Dans cette logique, **un programme de 26 logements et de places de stationnement est actuellement en cours de réalisation** entre la rue Pierre Breton et la rue Gabriel Péri.

Dynamiques actuelles du secteur

Une stagnation démographique mais de nombreuses opportunités de densification à l'échelle communale

> Entre 2009 et 2014, **un manque de dynamisme démographique pour la commune:**

-0,4%/an pour Dombasle-sur-Meurthe.

> **Un faible déclin démographique et un taux moyen de logements vacants** en 2014:

8,0% pour Dombasle-sur-Meurthe.

> Les réalisations immobilières récentes portent principalement sur des maisons individuelles, en continuité ou directement au sein du tissu bâti existant, qui possède encore un grand nombre de dents creuses. Quelques petits collectifs ont néanmoins permis de densifier le secteur du centre-ville (rue Gabriel Péri, rue du Tivoli...).

> Il existe aujourd'hui peu de terrains libres dans le secteur de la halte de Dombasle. Une grande zone non-bâtie, entre les rues Pierre Breton et Gabriel Péri, fait néanmoins l'objet d'un projet de construction de 26 logements et de 109 places de stationnement (dont 72 places publiques).

> De vastes sites industriels (Solvay au nord, Cerebos au sud) se trouvent à proximité immédiate de la halte et plus largement du centre-ville. Ces espaces pourraient représenter des opportunités à moyen ou long terme, à l'instar de la pointe sud du terrain Solvay ayant permis l'aménagement d'un parking d'une cinquantaine de places.

Gare de Varangéville - Saint-Nicolas

Varangéville

Population 2014 :
3 782 hab.

Voyageurs annuels

253 183 v. *(2015)*

TER Ligne 1 (Lunéville) <> Nancy <> Metz
TER Ligne 4 Nancy <> Epinal <> Remiremont
TER Ligne 12 Nancy <> Lunéville
TER Ligne 29 (Lunéville) <> Nancy <> Bar-le-Duc

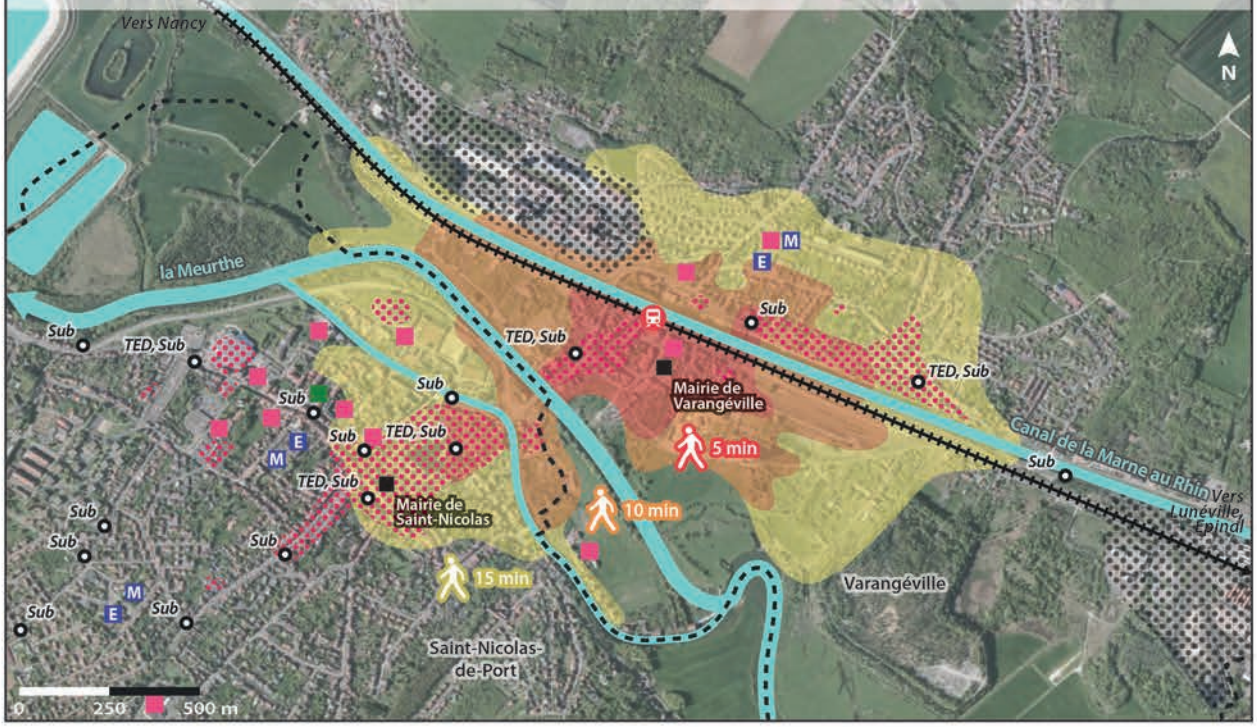
Trains journaliers:
> Direction Lunéville: **16**
> Direction Nancy: **31**
> Direction Epinal: **16**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 4000 à 4500
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la gare.

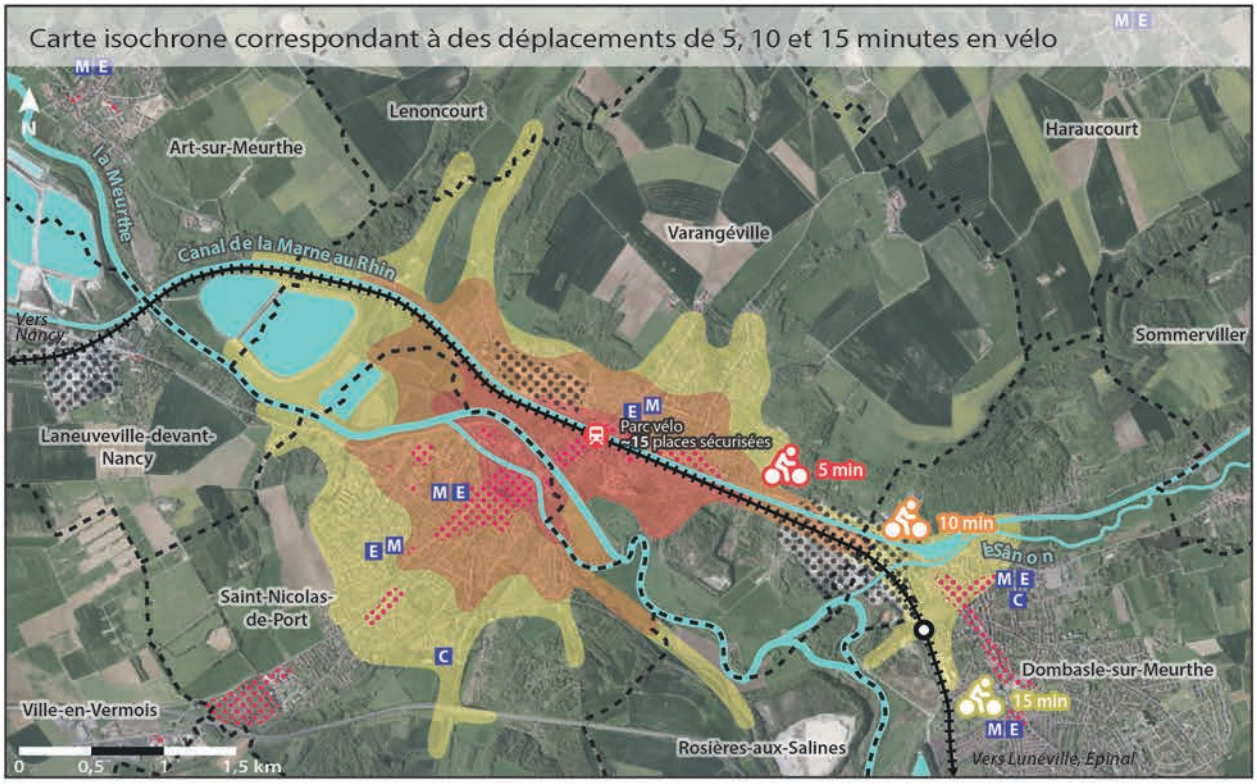
Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes à pied



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 11 000 à 12 000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la gare.

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en vélo



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Gare de Varangéville - Saint-Nicolas.
- Voies ferrées.
- Halte de Dombasle-sur-Meurthe.
- *TED, Sub* — Arrêt desservi par la ligne régulière R650 du réseau TED ou par les lignes 621, 624 et 625 du réseau Le Sub.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Sites industriels (Novacarb, Saline de Varangéville, Solvay).
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle. E Ecole élémentaire. C Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé (hôpital).

Accessibilité en modes actifs

Une gare soumise à des contraintes d'accessibilité

> La gare se situe entre Varangéville et Saint-Nicolas-de-Port, à environ 700m du centre de chaque commune. **Le quartier de la gare possède néanmoins plusieurs commerces et services, desservis par un arrêt de bus et de car** à 200 mètres à l'ouest de la gare (rue Gabriel Péri). La gare est bien indiquée depuis les rues principales.

> La Meurthe, le Canal de la Marne au Rhin et les voies ferrées ont un fort effet barrière, donnant au quartier de la gare une situation presque insulaire.

> L'accès en modes actifs depuis Saint-Nicolas-de-Port se fait par les trottoirs, sans aménagement spécifique pour les cyclistes. En revanche, une **passerelle accessible aux piétons, vélos et PMR permet de connecter aisément la gare au nord de Varangéville.**

> **Une grande partie de Saint-Nicolas-de-Port, Varangéville et l'entrée nord de Dombasle accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un bon niveau d'équipement et un réaménagement récent

> La gare:

-Un bon état général et un très bon niveau d'équipement.

-Accessibilité PMR partielle. Projet de mise en accessibilité.

-Le parking de la gare a été récemment agrandi à l'est, avec la création de 35 nouvelles places, dont 2 réservées à la recharge des véhicules électriques. Présence d'un abri à vélos sécurisé.

> Espaces publics:

-Parking de la gare: Bon état général, état neuf pour l'extension à l'est. Eclairage récent et alignement d'arbres assez qualitatif visuellement.

-Voirie dans un état moyen et trottoirs très étroits au sud de la rue Carnot.

- De nombreux passages piétons permettent de sécuriser les traversées dans les rues Carnot et Colonel Fabien.

Transport en commun et gare

Deux arrêts de transport en commun situés à proximité de la gare

Desserte:

TED R650 (arrêt Monument)
3 arrêts de 8h28 à 17h43 en direction de Lunéville.
4 arrêts de 7h08 à 18h56 en direction de Nancy.

Le Sub 621, 624, 625 (arrêts Monument/Port)
33 arrêts de 6h13 à 20h34 en direction de Dombasle.
33 arrêts de 5h43 à 20h01 en direction de Nancy.

> L'arrêt «Monument», situé à environ 200 mètres à l'ouest de la gare, est desservi par les cars TED et les bus suburbains. A 400 mètres au nord-est, à l'extrémité de la passerelle piétonne, l'arrêt «Port» n'est quant à lui desservi que par le réseau Le Sub.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 4000 et 12 000 habitants à 15 minutes de la gare en modes actifs

Entre 4000 et 4500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la gare.

Entre 11 000 et 12 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la gare.

> L'accessibilité de la gare reste très fortement contrainte par l'hydrographie et le faisceau ferroviaire. La passerelle piétonne améliore grandement la liaison entre les deux secteurs de Varangéville.

Les commerces et services facilement accessibles

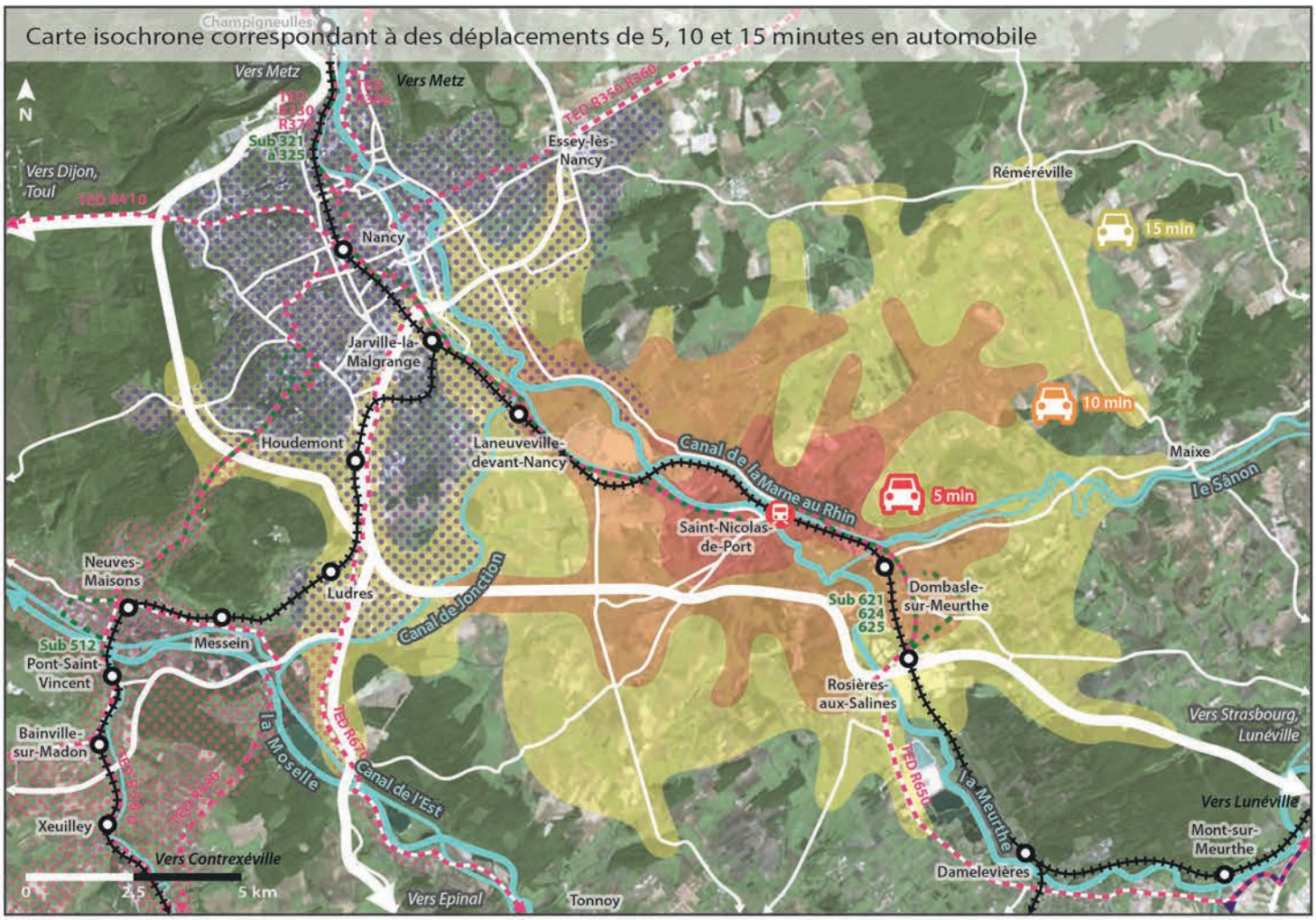
> **Une partie des commerces et services de Varangéville et de Saint-Nicolas sont accessibles en 15 minutes de marche depuis la gare**. Le quartier de la gare concentre lui-même quelques commerces et services.

> La plupart des établissements scolaires, services et commerces de Varangéville et Saint-Nicolas se trouvent à moins de 15 minutes de la gare pour un cycliste, à l'exception du nouveau centre commercial au sud-ouest de Saint-Nicolas.

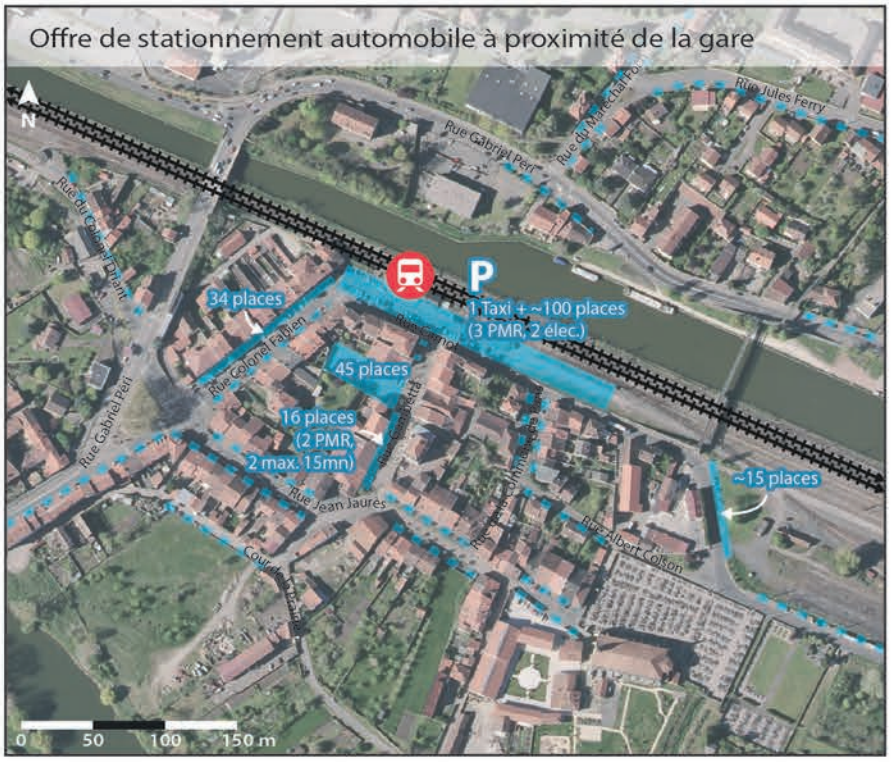
Une extension récente du parking de la gare

> Une extension du parking à l'est a été réalisée récemment, créant 35 nouvelles places, dont 2 places équipées d'une borne de recharge pour véhicules électriques.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018



Sources: Géoportail, 2018

Environ 60 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Transports en commun

- Gare de Varangéville - Saint-Nicolas.
- Voies ferrées (transport voyageurs uniquement).
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Ligne de car TER Grand Est 14.
- Lignes régulières du réseau Le Sub Nord, Est, Ouest.
- Périmètre des lignes régulières du réseau Stan.
- Périmètre des lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings, dont celui de la gare, récemment étendu vers l'est et proposant une centaine de places, dont 3 places PMR, 2 bornes de recharge pour véhicules électriques et un emplacement taxi.
- Places de stationnement le long de la chaussée, le plus souvent matérialisées dans le secteur de la gare.

Correspondances et intermodalité

Des arrêts proches, facilitant les correspondances

TED R650
Arrêt situé à environ 200m de la gare (5 minutes de marche).

Le Sub 621, 624, 625
Arrêt situé à environ 200m de la gare (5 minutes de marche).

> Les arrêts «Monument» (TED et Sub) et «Port» (Sub) se trouvent tous les deux à 5 minutes à pied de la gare.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt le plus proche de la gare (5 minutes) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Varangéville (gare ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou gare) doit donc être compris entre 15 et 25 minutes.

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED, départ en train TER: **10 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TED: 7h08 ; Dernier départ TER: 19h14
> Correspondances incertaines (délai TED/TER entre 10 et 15 min): **1/jour**

> Arrivée en bus Sub, départ en train TER: **52 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée Sub: 6h13; Dernier départ TER: 20h14
> Correspondances incertaines (délai Sub/TER entre 10 et 15 min): **23/jour**

> Arrivée en train TER, départ en car TED: **6 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TER: 6h45 ; Dernier départ TED: 18h56
> Correspondances incertaines (délai TER/TED entre 10 et 15 min): **2/jour**

> Arrivée en train TER, départ en bus Sub: **51 correspondances/jour.**
En correspondance, première arrivée TER: 6h30 ; Dernier départ Sub: 20h34
> Correspondances incertaines (délai TER/Sub entre 10 et 15 min): **22/jour**

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une position presque centrale entre Nancy et Lunéville

> La gare est aisément accessible depuis une zone s'étendant du sud-est de l'agglomération nancéienne à Réméréville au nord-est et Azelot au sud-ouest. Cet axe allant de Réméréville à Azelot n'est de surcroît desservi par aucune ligne ferroviaire, favorisant le report modal sur l'axe ferroviaire perpendiculaire, et en particulier la gare de Varangéville.

> 3 axes routiers structurants: la D2 reliant Einville-au-Jard à Tomblaine, la D1 et la D115 vers Azelot et Tonnoy (prolongées au nord par un réseau de petites routes vers Réméréville, et l'autoroute A33 (prolongée par la N333, vers Lunéville à l'ouest et Nancy à l'est).

> Le quartier de la gare de Varangéville propose plus de 200 places de stationnement gratuites, réparties dans un ensemble de parkings, dont celui de la gare ayant fait l'objet d'une extension récente. Près de 5 places PMR et 2 bornes de recharge pour véhicules électriques se trouvent proches de la gare. Les nombreuses places situées le long de la chaussée permettent d'accroître cette capacité de stationnement.

Environ 60 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Dombasle-sur-Meurthe (9904 hab.), Saint-Nicolas-de-Port (7573 hab.) et Varangéville (3784 hab.).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Jarville-la-Malgrange (9301 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes), Tomblaine (8242 hab.) et Ludres (6436 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes).

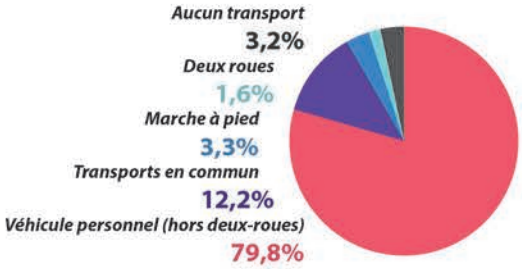
Environ 6 autres gares et haltes se situent à moins de 15 minutes en voiture de la gare de Varangéville - Saint-Nicolas.

Modes de transport des actifs et projets

Un recours modéré aux transports en commun, en partie lié à une bonne accessibilité automobile

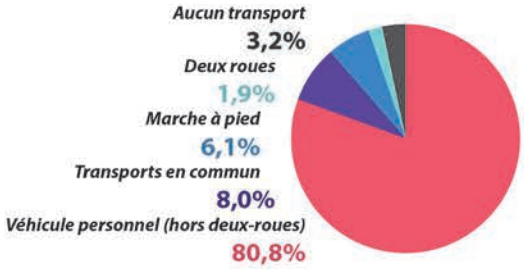
Varangéville

> Actifs ayant un emploi: 1521 (62% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 714.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 1334 (88%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



Saint-Nicolas-de-Port

> Actifs ayant un emploi: 3062 (64% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 1963.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 2515 (82%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



INSEE 2018, Données 2014

> Malgré une offre conséquente de transports en commun principalement à destination de Lunéville et Nancy (TER, Le Sub, TED), **la part des véhicules personnels (automobile, camionnette...) reste très élevée, à Varangéville comme à Saint-Nicolas** (79,8% et 80,8%). **La part des transports en commun est par conséquent relativement modeste** (12,2% et 8,0%). La très bonne accessibilité automobile du sud et de l'est de l'agglomération nancéienne (sans liaison ferroviaire directe depuis Varangéville) pourrait en être l'une des explications.

Une extension récente du parking de la gare

> Extension récente à l'est de la gare, créant 35 nouvelles places, dont 2 dotées d'une borne de recharge pour véhicules électriques.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Varangéville, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme. Il s'agit de quelques dents creuses de petite ou moyenne superficie.
- Dents creuses faiblement ou non-bâties pouvant présenter des opportunités de densification ou de réalisation d'aménagements en rapport avec la gare (stationnement, accessibilité, services...).
- Terrains SNCF dédiés à l'exploitation ferroviaire. Vaste zone dédiée au fret à l'est de la gare, à l'extrémité de l'extension récente du parking.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Gare de Varangéville - Saint-Nicolas.
- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la gare

Un nombre limité de terrains densifiables à proximité immédiate de la gare

> Le faisceau de voies ferrées, s'élargissant fortement à l'est afin de pouvoir accueillir des activités de fret, ne présente **plus de réelles opportunités de mutation à court terme sans réduire l'espace dédié au fret**. L'extension récente du parking a ainsi remplacé l'un des derniers espaces non-bâtis et inoccupés à proximité de la gare.

> Malgré un site restreint entre le canal et la Meurthe, le quartier de la gare de Varangéville présente **quelques possibilités de densification** et/ou d'aménagement, exclusivement en comblement de dents creuses. Ces terrains sont néanmoins de taille plutôt moyenne voire petite.

> Bien que le quartier de la gare soit relativement limité en termes d'opportunités foncières, la **passerelle piétonne enjambant les voies ferrées et reliant le quartier au reste de Varangéville** permet de connecter aisément la gare au nord de la commune. Ce secteur présente quant à lui davantage de possibilités de densification, avec notamment un tissu urbain moins densément bâti et des coeurs d'îlots de grande taille.

> Certaines grandes parcelles entre la rue Gabriel Péri et le canal pourraient, de même, faire l'objet d'une densification à court, moyen ou long terme.

Dynamiques actuelles du secteur

Un contexte démographique délicat et la gare à l'écart des secteurs les plus dynamiques

> Entre 2009 et 2014, **un réel manque de dynamisme démographique**, en particulier pour Varangéville:

-1,2%/an pour Varangéville

-0,3%/an pour Saint-Nicolas-de-Port

> **Une baisse de la population combinée à un taux élevé de logements vacants** :

9,9% pour Varangéville

11,1% pour Saint-Nicolas-de-Port

> Au cours des dernières années, les constructions neuves à Varangéville comme à Saint-Nicolas-de-Port ont principalement consisté en des maisons individuelles, au sein de lotissements existants ou en comblement de dents creuses le long des principaux axes.

> Déjà relativement densément bâti et situé dans une zone relativement restreinte, le quartier de la gare est à l'écart des zones les plus attractives pour la construction de logements neufs, limitant les possibilités de densification du secteur. Celle-ci ne peut passer que par le comblement de quelques dents creuses ou la réhabilitation de logements vacants ou peu attractifs.

> A l'heure actuelle, le déclin démographique et le taux assez élevé de logements vacants dans les deux communes peuvent constituer un frein aux quelques opportunités de densification du secteur.

Halte de Laneuveville-devant-Nancy

Laneuveville-devant-Nancy

Population 2014 : 6 225 hab.

Voyageurs annuels

9 043 v. *(2015)*

TER Ligne 12 Nancy <> Lunéville
TER Ligne 29 (Lunéville) <> Nancy <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Lunéville: **13**
> Direction Nancy: **13**

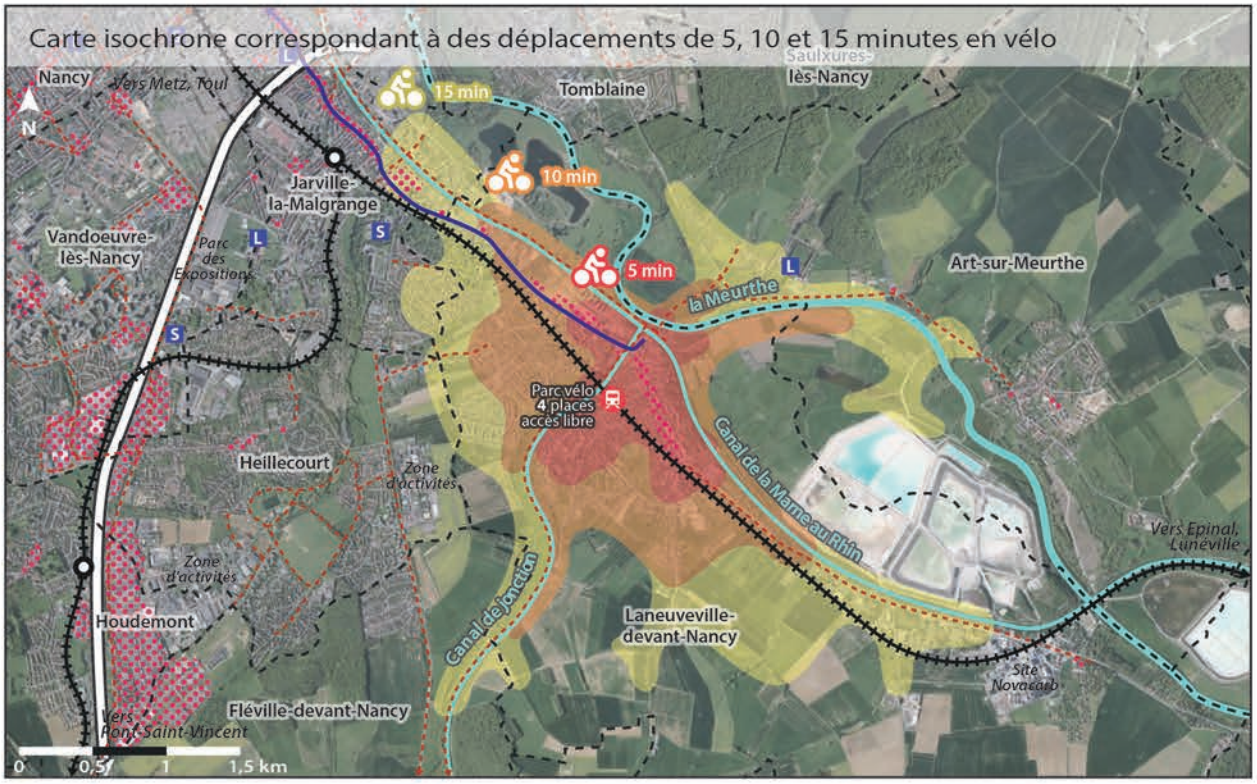
(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 3000 à 3500
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.

Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 7500
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Laneuveville-devant-Nancy.
- Voies ferrées.
- Autres haltes du territoire.
- Stan, TED, Sub — Arrêt desservi par les lignes Stan, TED et/ou Sub.
- Ligne 2 du réseau Stan.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voie rapide, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voies, pistes et bandes cyclables.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- C Collège.
- L Lycée.
- S Enseignement supérieur.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte en entrée d'agglomération

> La halte de Laneuveville se trouve en retrait par rapport à l'axe principal de la commune (D400), souffrant notamment d'un **manque de visibilité**. Elle bénéficie néanmoins de la **proximité de la plupart des commerces**, établissements scolaires et équipements du centre de la commune, tandis que plusieurs arrêts de la ligne 2 du réseau Stan se trouvent à moins de dix minutes de marche de la halte.

> **Les voies ferrées et surtout les canaux de jonction et de la Marne au Rhin** représentent d'importants effets de coupure pour les déplacements à pied ou en vélo.

> **Plusieurs voies cyclables**, longeant les canaux, permettent de rejoindre Ludres au sud ou Nancy au nord-ouest. A l'exception de ces voies, **le maillage cyclable est toutefois très peu dense et souffre de discontinuités** dans cette partie de l'agglomération.

> **Laneuveville-devant-Nancy, l'ouest d'Art-sur-Meurthe et les entrées est de Jarville-la-Malgrange accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un état général très moyen

> La halte:

-Etat général très moyen: quais en gravier, espaces inoccupés grillagés. Niveau d'équipement moyen.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Un abri à vélo non-sécurisé équipé de 4 arceaux se trouve à l'entrée ouest de la halte.

> Espaces publics:

-La halte ne dispose pas d'un parking propre, mais partage un espace de stationnement avec les résidences à l'ouest, tandis que quelques places se trouvent le long de la chaussée dans la rue de la Gare à l'est.

-Voirie en bon ou moyen état selon les secteurs.

-La traversée des voies s'effectue par la passerelle de la halte ou par la rue du Général Leclerc à 150 mètres au sud.

-La halte est indiquée par de petits panneaux discrets depuis la rue du Général Patton et est par conséquent assez peu visible depuis le centre de Laneuveville.

Transport en commun et halte

Un secteur desservi par plusieurs réseaux et lignes de transport en commun, dont la ligne 2 du réseau Stan

Desserte:

Stan Ligne 15 (Arrêt «Laneuveville Gare», terminus)
34 départs de 5h30 à 21h00 en direction de Villers Jardin Botanique.
34 arrivées de 5h59 à 21h30 en provenance de Villers Jardin Botanique.

Stan Ligne 2 (Terminus «Laneuveville Centre» à 500 mètres au nord)
Fréquence de 7 minutes de 7h00 à 19h00.
Fréquence de 10 minutes de 6h00 à 6h50 et de 19h10 à 21h40.
Fréquence de 15 minutes de 4h30 à 6h00.
Fréquence de 30 minutes de 22h00 à 23h30.
(horaires des départs dans les deux sens)

TED R650 (Arrêt «Laneuveville Mairie», à 250 mètres à l'est)
8 arrêts de 8h17 à 19h08 en direction de Lunéville.
8 arrêts de 7h18 à 19h06 en provenance de Lunéville.

Le Sub 621, 624, 625 (Arrêt «Laneuveville Mairie»)
33 arrêts de 6h04 à 20h20 en direction de Dombasle.
33 arrêts de 5h58 à 20h15 en provenance de Dombasle.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 3000 et 7500 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

De 3000 à 3500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 7500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Le canal de jonction et le canal de la Marne au Rhin restreignent très fortement les déplacements à pied mais aussi à vélo vers le nord-est et l'ouest depuis la halte. L'effet de coupure des voies ferrées est quant à lui relativement limité grâce à différents franchissements situés à proximité de la halte.

Une halte en retrait mais pas isolée

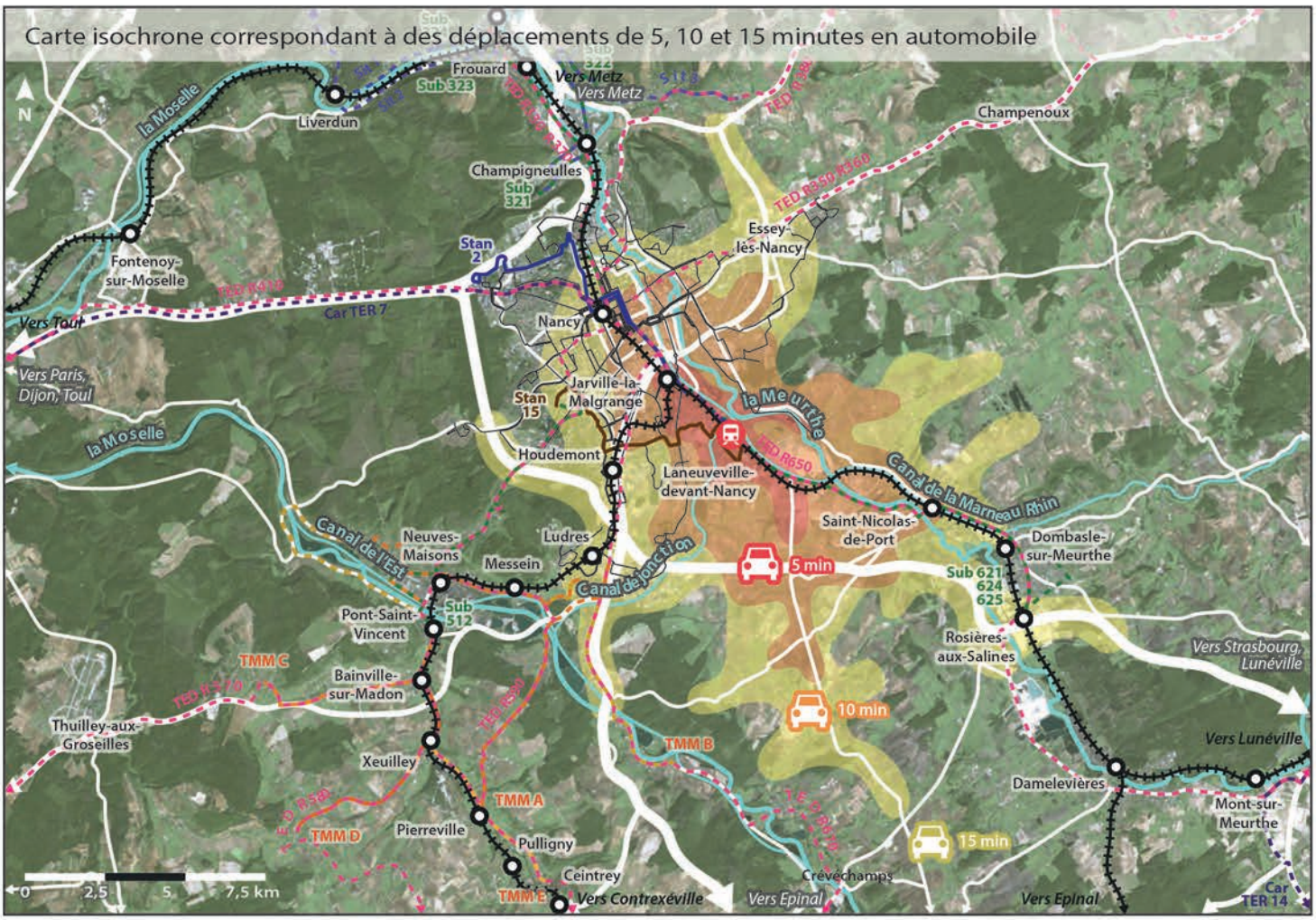
> La halte se trouve à moins de quinze minutes de marche de la plupart des activités et équipements du centre de Laneuveville. En revanche, très peu d'autres équipements, établissements ou activités supplémentaires sont accessibles en un quart d'heure en vélo, à l'exception de l'entrée du site Novacarb au sud-est.

> Laneuveville, la partie ouest d'Art-sur-Meurthe et les entrées est de Jarville (rue Galtier et secteur Montaigu) accessibles en 15 minutes en vélo.

Aucun projet connu sur la halte

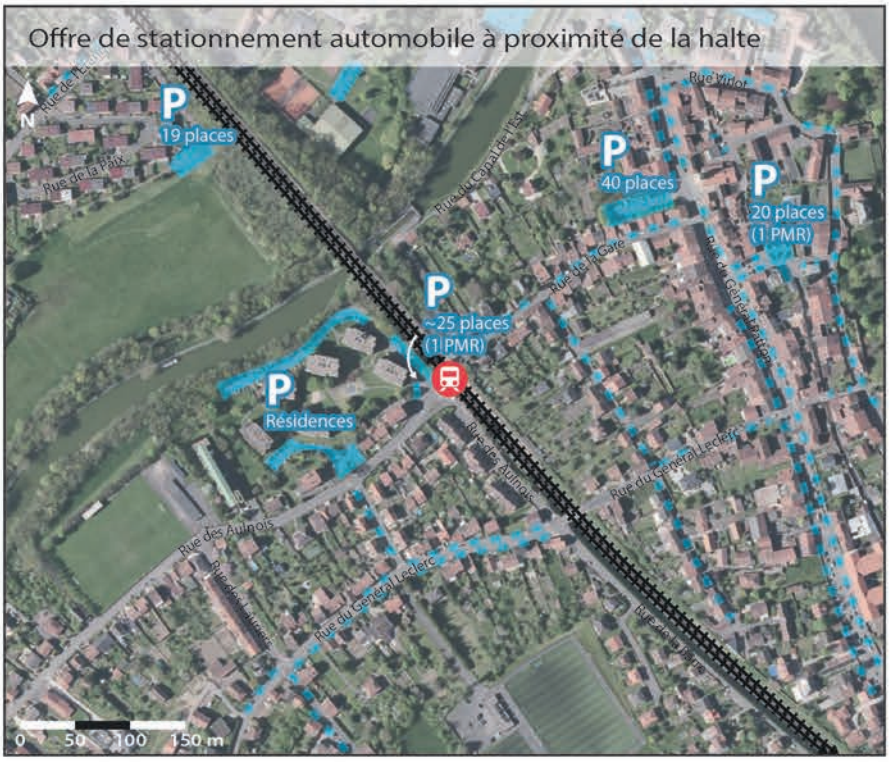
> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Carte isochrone correspondant à des déplacements de 5, 10 et 15 minutes en automobile



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Offre de stationnement automobile à proximité de la halte



Sources: Géoportail, 2018

Environ 200 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Laneuveville-devant-Nancy.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED.
- Lignes de car TER Grand Est.
- Lignes régulières du réseau Le Sub.
- Lignes régulières du réseau T'MM (5 lignes).
- Lignes régulières 1, 2 et 3 du réseau Le Sit.
- Lignes régulières du réseau Stan desservant le secteur de la halte de Laneuveville (lignes 2 et 15).
- Autres lignes régulières du réseau Stan.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings du centre de Laneuveville-devant-Nancy. A l'ouest de la halte, stationnement destiné aux résidents du secteur.
- Stationnement possible le long de la chaussée, avec ou sans places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Une forte desserte par les réseaux Stan et Sub en entrée d'agglomération

Stan Ligne 15 (Arrêt «Laneuveville Gare», terminus)
34 départs de 5h30 à 21h00 en direction de Villers Jardin Botanique.
34 arrivées de 5h59 à 21h30 en provenance de Villers Jardin Botanique.

Stan Ligne 2 (Terminus «Laneuveville Centre» à 10 minutes de marche)
Fréquence de 7 minutes de 7h00 à 19h00.
Fréquence de 10 minutes de 6h00 à 6h50 et de 19h10 à 21h40.
Fréquence de 15 minutes de 4h30 à 6h00.
Fréquence de 30 minutes de 22h00 à 23h30.
(horaires des départs dans les deux sens)

TED R650 (Arrêt «Laneuveville Mairie», à 5 minutes de marche)
8 arrêts de 8h17 à 19h08 en direction de Lunéville.
8 arrêts de 7h18 à 19h06 en provenance de Lunéville.

Le Sub 621, 624, 625 (Arrêt «Laneuveville Mairie»)
33 arrêts de 6h04 à 20h20 en direction de Dombasle.
33 arrêts de 5h58 à 20h15 en provenance de Dombasle.

TER Ligne 12
(dont services communs aux lignes 12 et 29)
13 arrêts de 6h20 à 20h20 en direction de Nancy.
13 arrêts de 6h39 à 21h39 en direction de Lunéville.

TER Ligne 29
9 arrêts de 6h22 à 19h24 en direction de Nancy.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une bonne accessibilité depuis le secteur sud-est de l'agglomération

> La halte de Laneuveville se trouve à l'entrée sud-est de la Métropole du Grand Nancy et est par conséquent principalement accessible depuis l'est de l'agglomération, d'Essey-lès-Nancy au nord à Rosières-aux-Salines au sud-est et Ferrières au sud.

> Quatre axes routiers principaux: la D674 vers Lay-Saint-Christophe au nord, la D400 vers Dombasle à l'est, la D112 vers Ferrières au sud et l'A33 vers Lunéville pour les déplacements de plus de 15 minutes.

> L'offre de stationnement à proximité de la halte est relativement limitée, les places du secteur étant essentiellement dédiées aux résidents des petits immeubles à l'ouest de la halte. De même, les places le long de la chaussée sont elles-aussi principalement destinées aux habitants du quartier. A l'est des voies, il existe plusieurs parkings de moyenne capacité à proximité des habitations et des activités du centre de Laneuveville.

Environ 200 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Hors Grand Nancy, les plus grosses communes sont Saint-Nicolas-de-Port (7573 hab.), Varangéville (3782 hab.) et Rosières-aux-Salines (2869 hab.).

Au sein de la Métropole du Grand Nancy, les plus grosses communes accessibles sont Nancy (104 321 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes), Vandoeuvre-lès-Nancy (29 721 hab.) et Villers-lès-Nancy (14 224 hab., mais seul l'est de la commune est accessible).

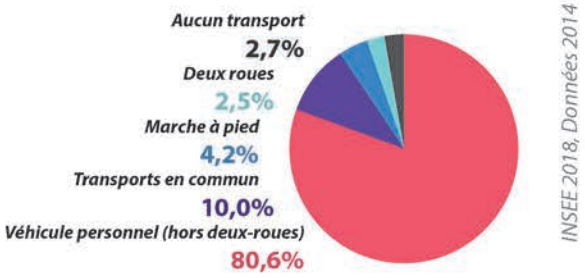
Une grande partie des habitants se trouvant à moins de 15 minutes en voiture de la halte se situent au sein de la Métropole du Grand Nancy, qui dispose par ailleurs de 3 autres haltes (hors Nancy). La ligne 2 du réseau Stan permet par ailleurs de rejoindre le centre de Nancy depuis Laneuveville avec une fréquence de passage élevée.

Modes de transport des actifs et projets

La voiture prédominante et les transports en commun modérément utilisés au regard de l'offre

Laneuveville-devant-Nancy

> Actifs ayant un emploi: 2637 (66% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 1229.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 2194 (83%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



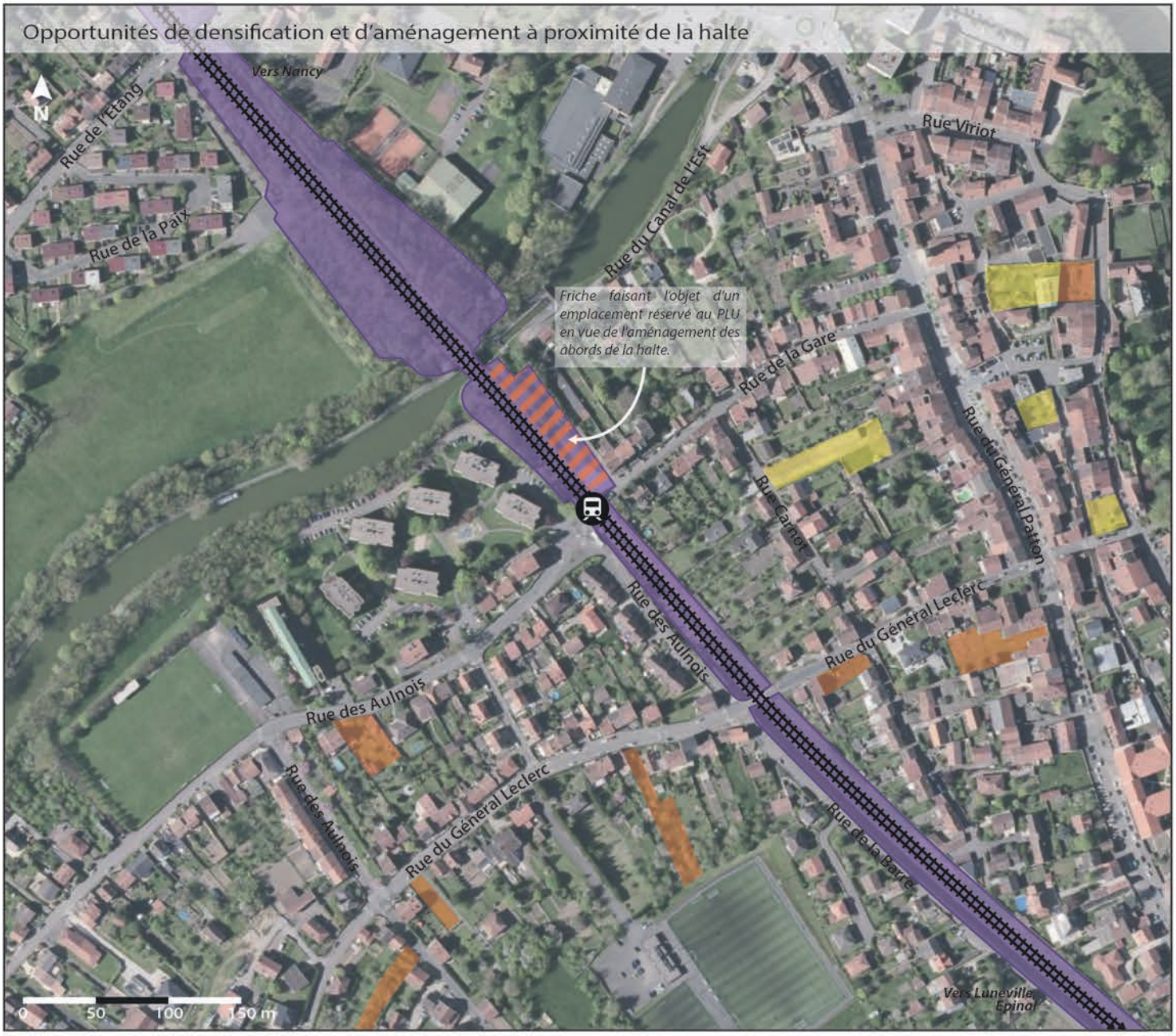
> **Les véhicules personnels sont fortement utilisés par les actifs** (80,6%), malgré la proximité de Nancy et la desserte de la commune par les transports en commun, dont la ligne 2 du réseau Stan.

> **La part des transports en commun est à ce titre assez modérée** (10,0%) au regard de l'offre disponible, ce taux étant même deux fois moins important qu'à Jarville-la-Malgrange (20,6%).

> La part des modes actifs est également très modérée (4,2% pour la marche, 2,5% pour tous les types de deux roues), un grand nombre d'actifs travaillant notamment hors de la commune.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Laneuveville-devant-Nancy, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables à court terme.
- Parcelles faiblement bâties potentiellement densifiables ou aménageables à court ou moyen terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires.
- Terrain inoccupé accueillant auparavant l'ancien bâtiment voyageurs, désormais démoli. Zone faisant l'objet d'un emplacement réservé au PLU de Laneuveville-devant-Nancy pour l'aménagement des abords de la halte.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Laneuveville-devant-Nancy.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Des opportunités de densification assez limitées, mais une possibilité d'aménagement des abords de la halte

> Les opportunités foncières dans le secteur de la halte de Laneuveville-devant-Nancy sont assez limitées et ponctuelles, se résumant principalement à quelques dents creuses inscrites au sein du tissu bâti existant. Le potentiel de densification du quartier de la halte est à ce titre assez modéré à court terme.

> Le terrain de l'ancien bâtiment voyageurs de la halte, situé en impasse à l'extrémité ouest de la rue de la gare, est actuellement inoccupé et grillagé, au contact immédiat de la halte et des quais. Cet espace fait l'objet d'un emplacement réservé au PLU de la commune de Laneuveville, en vue de l'aménagement des abords de la halte. Ce terrain présente notamment l'avantage d'être connecté au nord à la rue du Canal de l'Est, où se trouve un franchissement du canal de jonction.

Dynamiques actuelles du secteur

Un important développement résidentiel à l'échelle de la commune

> Entre 2009 et 2014, **une croissance démographique marquée** (s'accélérant même depuis 2014):

+0,7%/an pour Laneuveville-devant-Nancy.

> **Un important gain de population et un taux modéré de logements vacants** en 2014:

6,9% pour Laneuveville-devant-Nancy.

> La commune de Laneuveville-devant-Nancy fait l'objet d'un important apport de population depuis moins d'une décennie grâce à la construction de nombreux nouveaux logements, notamment sur le site Sainte-Valdrée au nord, devant accueillir à terme 800 logements et se situant à proximité immédiate de la ligne 2 du réseau Stan. Le centre-ville de la commune accueille également de nouveaux immeubles de logement et maisons mitoyennes et individuelles contribuant à une densification le long de la rue du Général Patton.

> A l'ouest des voies ferrées, quelques terrains non-bâtis et certaines longues parcelles pourraient potentiellement être densifiés à travers la construction de maisons mitoyennes ou invidiuelles, à l'instar de quelques nouveaux programmes tels que celui se trouvant à l'angle des rues de la Barre et du Général Leclerc.

> Les opportunités foncières actuelles sont ainsi principalement ponctuelles aux environs immédiats de la halte. Toutefois, le nouveau secteur d'habitat et d'activités de Sainte-Valdrée, situé à environ 500 mètres au nord, provoque un apport conséquent de population à l'échelle de la commune.

Halte de Thiaville

Thiaville-sur-Meurthe

Population 2014 :
546 hab.

Voyageurs annuels

1 455 v. *(2015)*

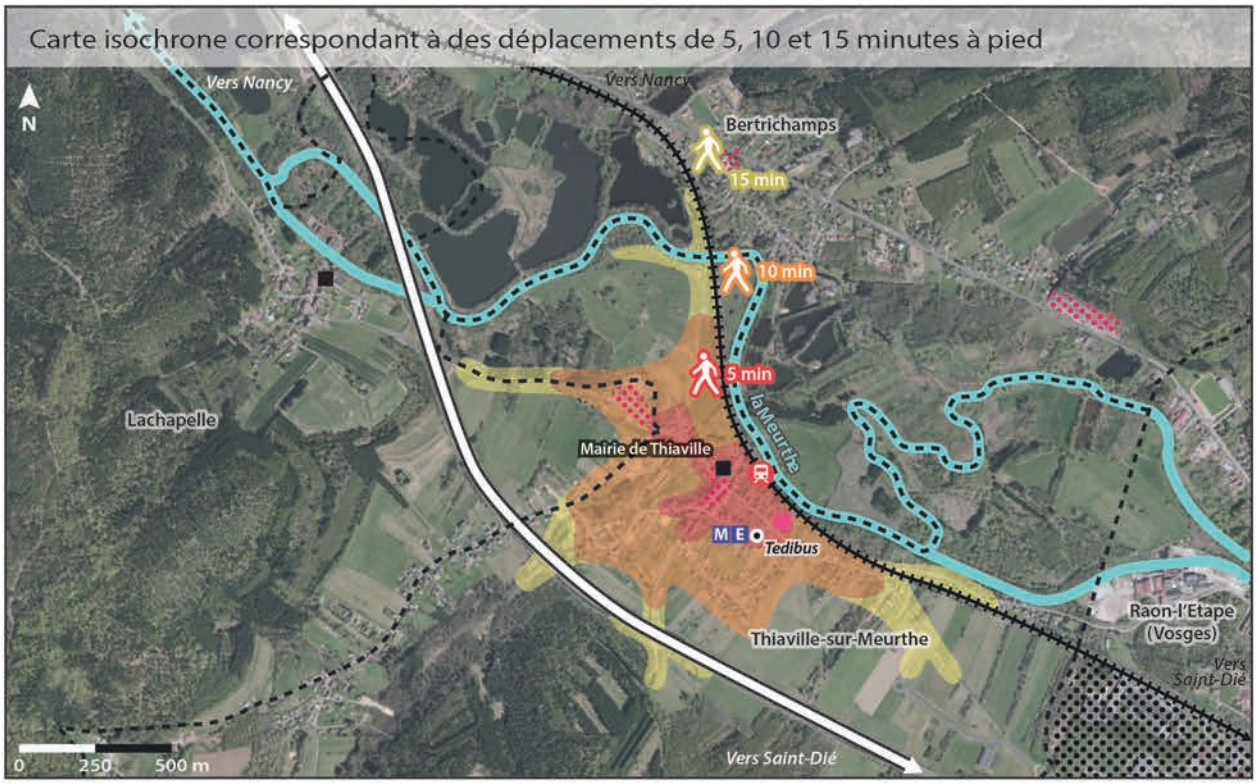
TER Ligne 11 Nancy <> Saint-Dié-des-Vosges

Trains journaliers:
> Direction Saint-Dié: **5**
> Direction Nancy: **6**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

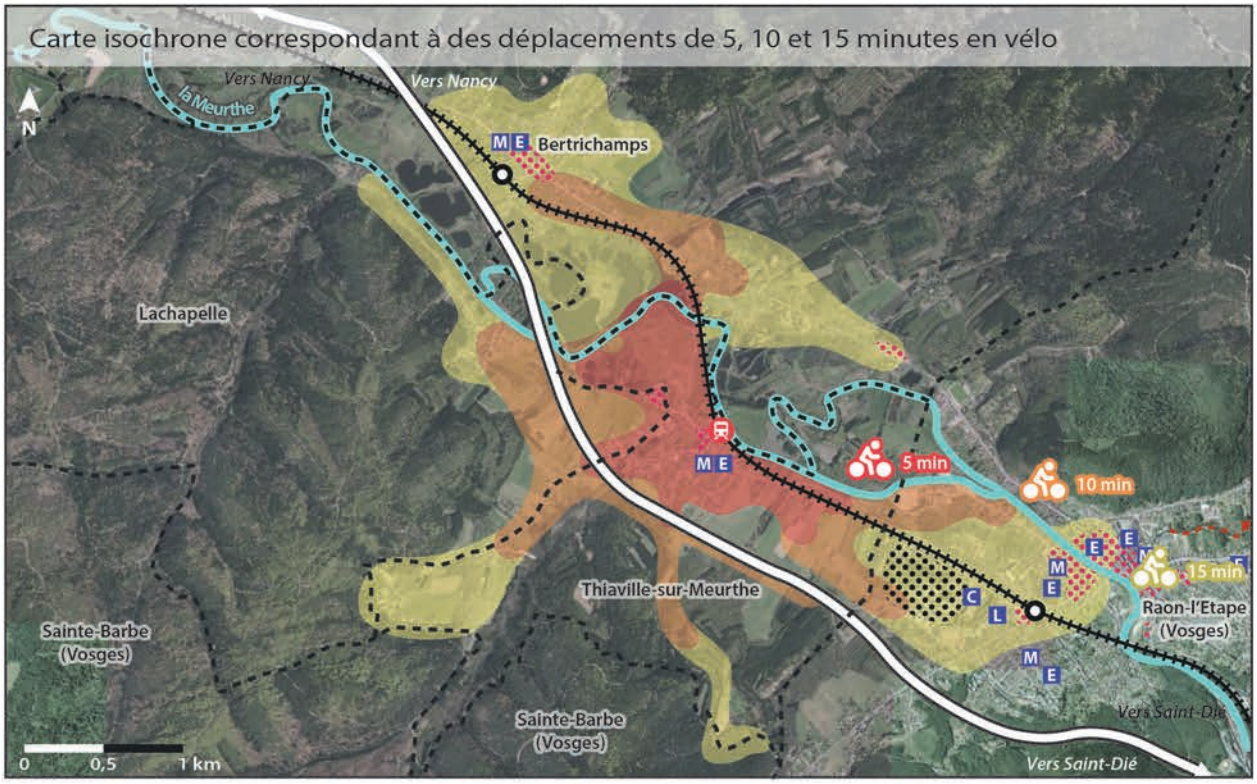
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 450
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 2500 à 3000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Thiaville.
- Voie ferrée (voie unique).
- Autres haltes et gares du territoire.
- *Tedibus* — Arrêt desservi par le service Tedibus du Pays du Lunévillois (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Route N59 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Voie cyclable.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Parc d'activités de Raon-l'Etape.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- L — Lycée.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte proche du centre, mais peu visible

> **Une halte à proximité immédiate du centre de Thiaville-sur-Meurthe**, où se trouvent quelques commerces et la mairie, non loin des autres services et équipements tels que la salle de sports et l'école primaire au sud.

> **Une très faible visibilité**: la halte n'est accessible que par un chemin étroit relié à la rue de la Gare, en impasse.

> **Aucun aménagement particulier pour les modes actifs** : circulation sur les trottoirs.

> Un environnement très contraignant pour les déplacements en modes actifs. Le relief, la Meurthe, les plans d'eau et la N59 forment un fort effet barrière.

> **Thiaville-sur-Meurthe, Bertrichamps et la partie ouest de Raon-l'Etape accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Aucun aménagement pour les modes actifs sur les D158 et D159, axes structurants à l'échelle de Thiaville-sur-Meurthe.

Un manque de visibilité et d'accessibilité

> La halte:

- Une halte en état correct, mais invisible depuis la rue de la Gare et le centre de Thiaville-sur-Meurthe. Très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR et le chemin d'accès à la halte est très difficilement praticable pour les personnes à mobilité réduite.

-Aucune offre de stationnement vélo.

> Espaces publics:

-Aucun parking propre à la halte, elle-même éloignée de la rue.

-Malgré des panneaux à l'entrée du chemin menant à la halte et de la rue de la Gare, celle-ci est presque invisible depuis le centre de la commune.

-Le faible nombre de passages piétons, la sinuosité des rues et des routes et l'absence de trottoirs dans les zones moins denses rendent les **déplacements à pied ou en vélo relativement dangereux**.

Transport en commun et halte

Une desserte assurée uniquement par le service de transport à la demande

Desserte:

Aucune ligne régulière ne dessert Thiaville-sur-Meurthe.

Tedibus du Pays Lunévillois (Transport à la demande)
Arrêt situé dans la rue d'Alsace.

> L'arrêt de Tedibus se situe à environ 400 mètres de la halte. La présence de cette dernière n'est pas signalée.

Population, activités et projets

Entre 450 et 3000 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 450 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 2500 et 3000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

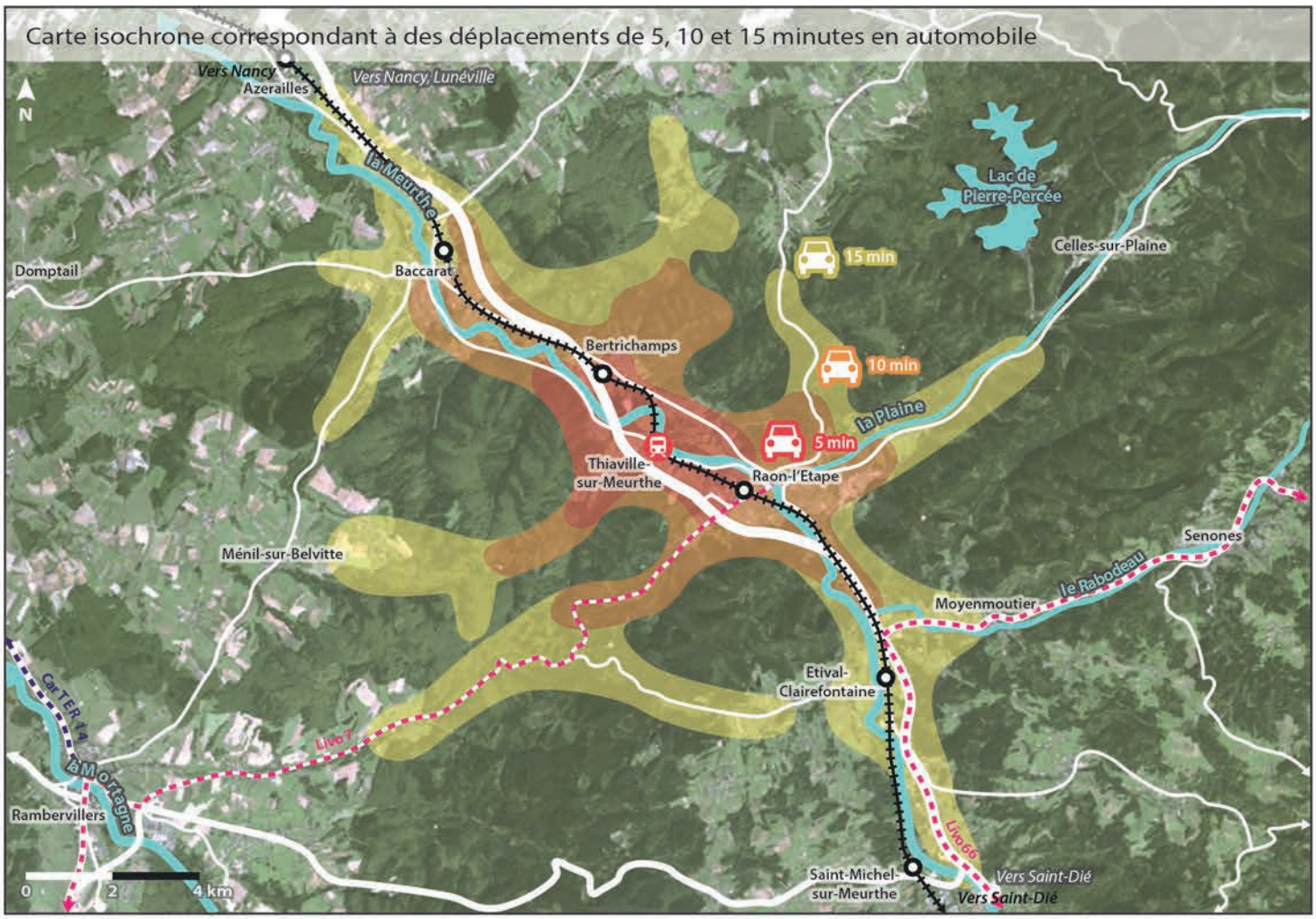
> La halte est accessible en 15 minutes en vélo depuis Bertrichamps et une partie de Raon-l'Etape, mais ces deux communes possèdent respectivement une halte et une gare, toutes deux mieux desservies par les trains TER.

Proximité de quelques commerces et services

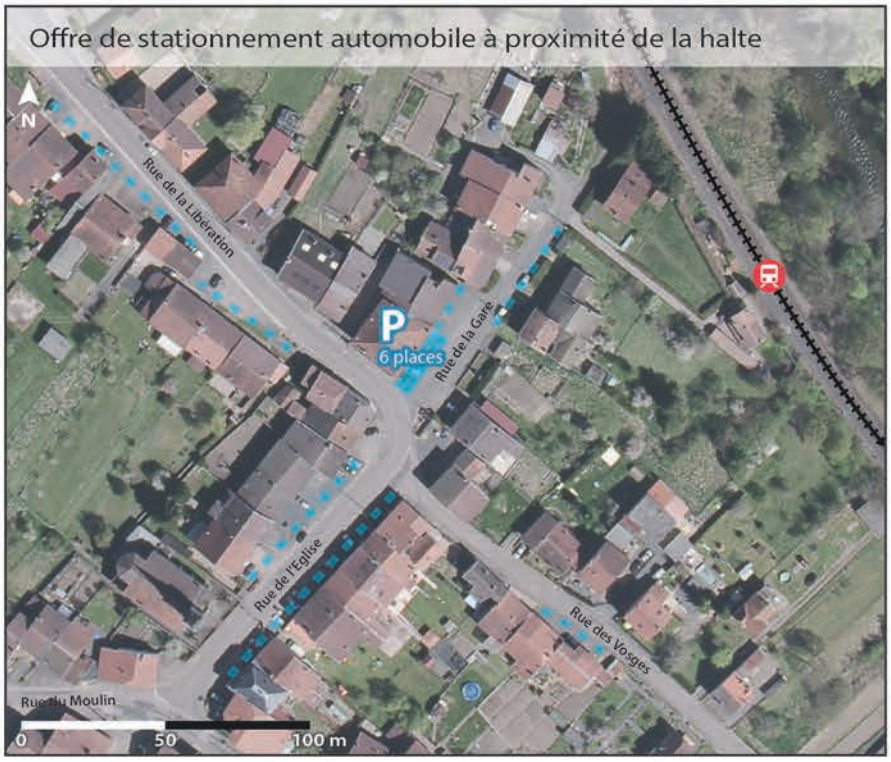
> **La halte se situe à moins de 5 minutes de marche de presque tous les services, commerces et équipements** de Thiaville-sur-Meurthe.

Aucun projet connu sur la halte

> Il n'existe actuellement aucun projet portant sur la halte de Thiaville-sur-Meurthe.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018



Sources: Géoportail, 2018

Environ 19 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Thiaville.
- Voie ferrée.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau Livo 7 et 66.
- Ligne de car TER Grand Est 14.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parking de la mairie de Thiaville-sur-Meurthe, avec 6 places matérialisées. Situé à 130 mètres de l'entrée de la halte.
- Stationnement possible sur les anciens usoirs, sans place matérialisée.

Correspondances et intermodalité

Aucune ligne routière régulière

Tedibus du Pays Lunévillois
Arrêt situé à 400 mètres de la halte (5 minutes de marche).

> Aucune ligne régulière de transport en commun ne dessert la commune de Thiaville-sur-Meurthe.

Correspondances possibles

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

Accessibilité automobile et report modal

Des déplacements restreints par le relief

> Les déplacements automobiles se concentrent principalement, le long de la vallée de la Meurthe, le relief et l'hydrographie restreignant fortement les déplacements vers le nord-est (Badonviller) et le sud-ouest (Rambervillers).

> Le principal axe de circulation est le faisceau formé par la N59 et les routes départementales le long de la Meurthe, reliant Lunéville au nord-ouest à Saint-Dié-des-Vosges au sud-est.

> La D159 et la D159B offrent l'accès le plus rapide à Rambervillers au sud-ouest pour les déplacements de plus de 15 minutes.

> Du point de vue du stationnement automobile, le centre de Thiaville-sur-Meurthe se caractérise par la présence de larges usoirs, offrant un nombre assez élevé de places, bien que celles-ci ne soient pas matérialisées. A proximité de la halte, le parking de la mairie n'offre que 6 places matérialisées.

Environ 19 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Raon-l'Etape (6421 hab.) et Baccarat (4460 hab.).

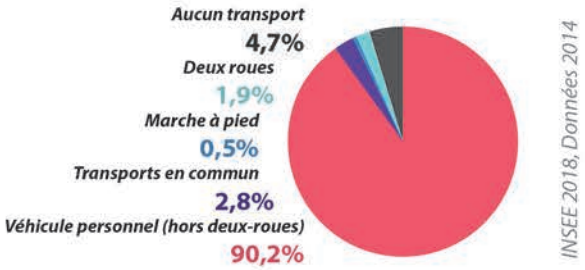
Les communes d'Etival-Clairefontaine (2605 hab.) et de Moyenmoutier (3274 hab.) ne sont que partiellement accessibles en voiture en 15 minutes.

Modes de transport des actifs et projets

Un recours très important aux véhicules personnels

Thiaville-sur-Meurthe

> Actifs ayant un emploi: 208 (63% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 70.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 176 (85%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Une très forte utilisation des véhicules personnels pour les déplacements domicile-travail** (90,2%). Un constat assez similaire à celui de Bertrichamps, ces deux communes présentant une grande proximité et des similarités: site contraint, absence d'offre routière de transport en commun, proximité de la N59 en 2x2 voies.

> **Un recours très faible aux transports en commun** (2,8%), les trains TER constituant la seule offre sur Thiaville-sur-Meurthe (hors Tedibus).

> **Un constat relativement similaire dans les autres communes du secteur**: la marche à pied n'occupe une place plus importante que dans les communes de Baccarat et de Raon-l'Etape. La concentration des emplois dans ces pôles favorise le recours à la marche pour les habitants de ces communes.

Aucun projet connu sur la halte

> Il n'existe aucun projet connu portant sur la halte de Thiaville-sur-Meurthe.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Thiaville-sur-Meurthe, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains aisément mutables appartenant à la commune, hors voirie. Densification ou aménagements possibles selon les secteurs.
- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme, au sein du tissu urbain.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet de construction (dents creuses et coeurs d'îlots) ou d'aménagement en rapport avec la halte et son accessibilité.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.

Infrastructures ferroviaires

- Voie ferrée.
- Halte de Thiaville.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Des opportunités foncières principalement en coeur d'îlots ou en renouvellement

> Malgré sa proximité géographique, la halte de Thiaville-sur-Meurthe est difficilement accessible depuis le centre de la commune à cause de son manque de visibilité et de la faible largeur de son chemin d'accès. **Les terrains non-bâtis situés à proximité et appartenant pour certains à la commune pourraient permettre des aménagements visant à renforcer son accessibilité.**

> Certaines dents creuses et terrains non-construits au coeur de Thiaville-sur-Meurthe peuvent présenter des opportunités de densification à moins de 300 mètres de la halte.

> Les terrains de la SNCF ne présentent pas d'opportunité particulière d'aménagement ou de construction dans le secteur, étant organisés de manière linéaire autour de la voie ferrée, sans friche importante. A proximité de la halte, leur largeur n'atteint ainsi que 20 à 30 mètres.

Dynamiques actuelles du secteur

Des opportunités foncières et immobilières au sein ou à proximité du centre de la commune

> Entre 2009 et 2014, **une forte croissance démographique liée à une construction soutenue de logements sur cette période:**

+2,6%/an pour Thiaville-sur-Meurthe.

> Une croissance démographique à nuancer, avec un **taux de vacance des logements assez élevé** en 2014:

10,1% pour Thiaville-sur-Meurthe.

> En plus de la construction ponctuelle de logements individuels, le lotissement des Grands Faings, d'une quinzaine de logements, a permis de densifier le secteur central de Thiaville-sur-Meurthe, tout en permettant un important apport de population à la commune. La rue du Près de la Scie, à l'ouest, est également en cours de densification au fil de la construction diffuse de maisons individuelles.

> Les constructions neuves sont majoritairement des maisons individuelles, à l'exception du lotissement des Grands Faings (maisons mitoyennes).

> Une densification du tissu bâti de Thiaville-sur-Meurthe semble donc en cours, les propriétés foncières de la commune offrant par ailleurs des opportunités de construction et d'aménagement à proximité de la halte.

Halte de Bertrichamps

Bertrichamps

Population 2014 :
1 084 hab.

Voyageurs annuels

5 444 v. *(2015)*

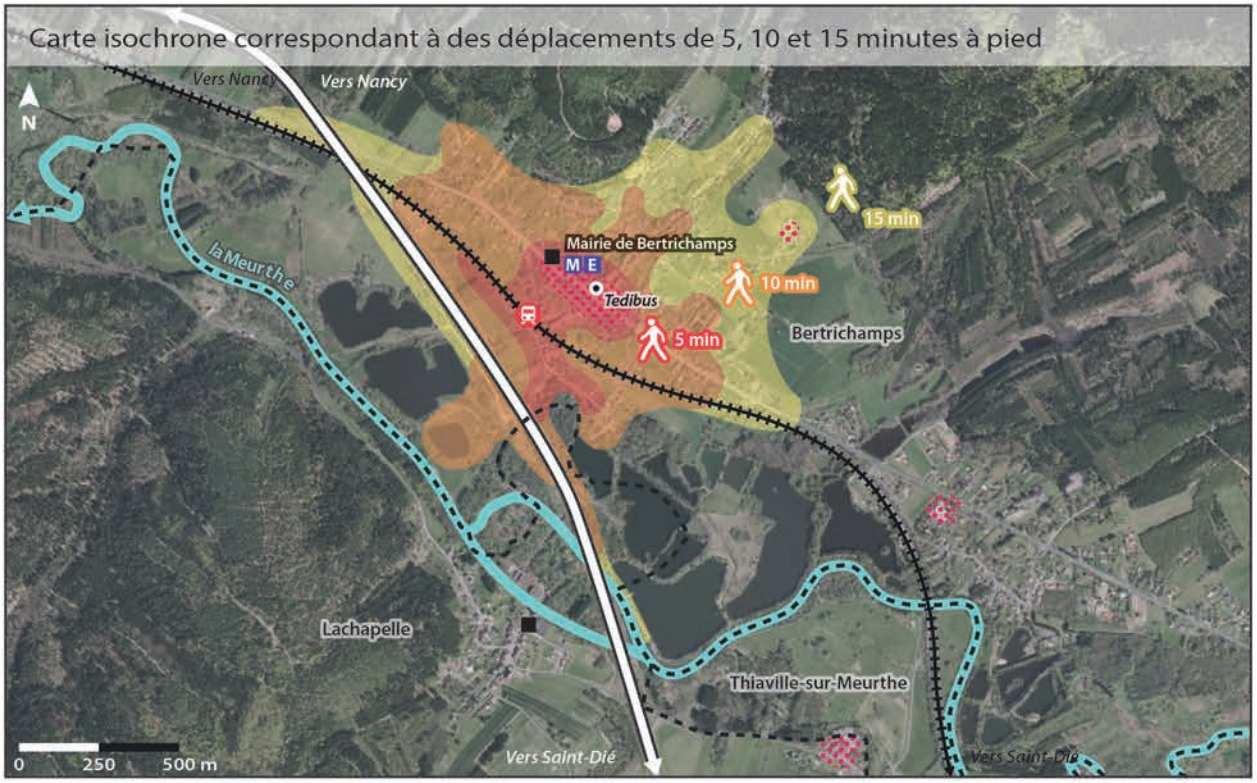
TER Ligne 11 Nancy <> Saint-Dié-des-Vosges

Trains journaliers:
> Direction Saint-Dié: **7**
> Direction Nancy: **7**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

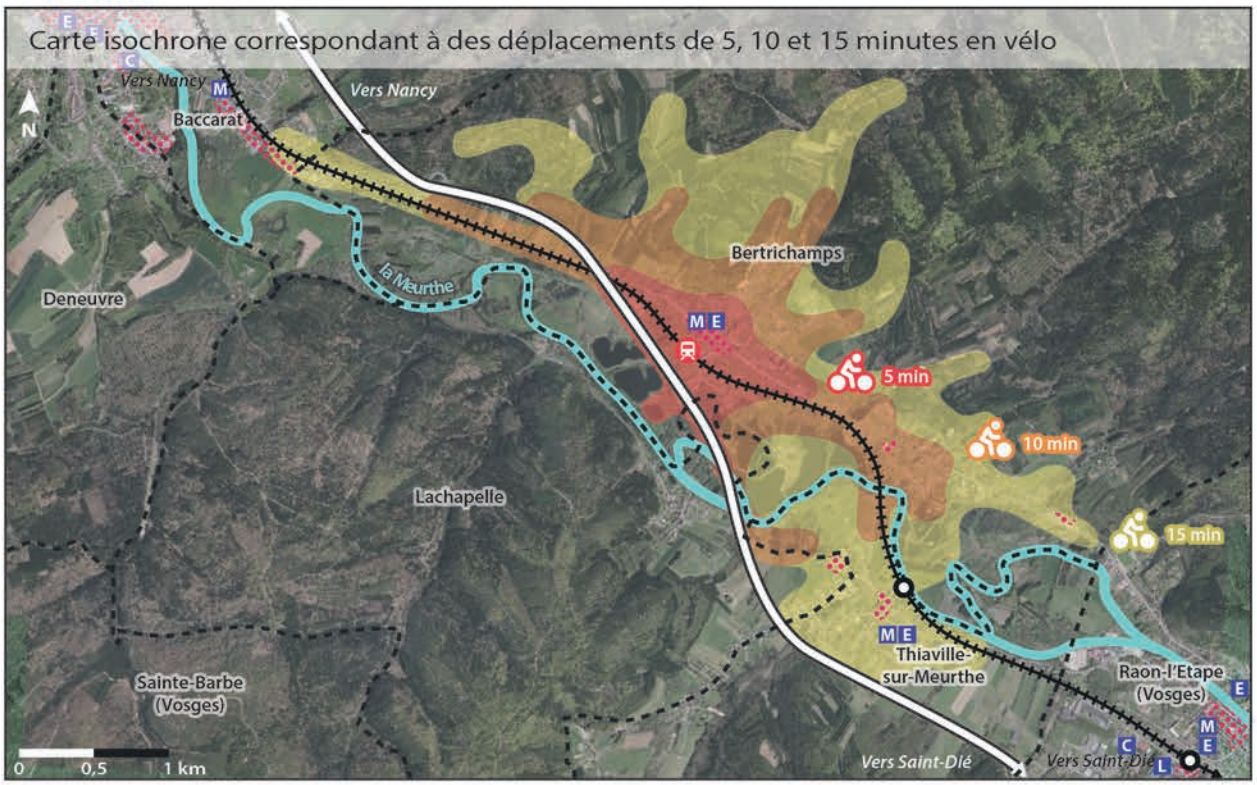
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 800
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 1300 à 1500
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Bertrichamps.
- Voie ferrée (voie unique).
- Autres haltes et gares du territoire.
- *Tedibus* — Arrêt desservi par le service Tedibus du Pays du Lunévillois (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Route N59 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- C Collège.
- L Lycée.

Limites communales.

Accessibilité en modes actifs

Une halte située au centre de Bertrichamps...

> **Une halte à proximité immédiate de la rue principale de Bertrichamps**, où se concentrent la plupart des commerces et services de la commune.

> **Aucun aménagement particulier pour les modes actifs** : circulation sur la chaussée ou sur des trottoirs étroits à proximité de la halte.

> Un environnement très contraignant pour les déplacements en modes actifs. Le relief, la Meurthe, les plans d'eau et la N59 forment un fort effet barrière.

> **Bertrichamps, le centre de Thiaville-sur-Meurthe (dont la halte) et l'entrée sud-est de Baccarat accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Aucun aménagement pour les modes actifs sur la D590, axe de circulation structurant entre Raon-l'Etape et Baccarat.

... mais très peu visible

> La halte:

- Un état général plutôt correct, mais une très faible visibilité depuis la rue et le centre de Bertrichamps: la présence de la halte n'est pas indiquée. Très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucune offre de stationnement vélo.

> Espaces publics:

-Aucun parking propre à la halte.

-La traversée des voies se fait à niveau, directement sur la rue Théodore Chachay.

-Les trottoirs sont étroits et il n'existe pas de passage piéton à proximité de la halte. Malgré une circulation automobile relativement faible dans ce secteur, **le manque de visibilité lié au virages peut s'avérer dangereux pour les piétons et cyclistes**.

Transport en commun et halte

Une desserte assurée uniquement par le service de transport à la demande

Desserte:

Aucune ligne régulière ne dessert Bertrichamps.

Tedibus du Pays Lunévillois (Transport à la demande)
Arrêt situé dans la rue du Général Leclerc (D590).

> L'arrêt de Tedibus se situe à environ 250 mètres de la halte, mais aucune signalétique n'indique la présence de cette dernière.

Population, activités et projets

Entre 800 et 1500 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 800 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 1300 et 1500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> Une accessibilité restreinte liée aux contraintes physiques, mais une proximité avec le centre de Bertrichamps, où se concentrent la plupart des activités de la commune.

Une grande proximité des commerces et services

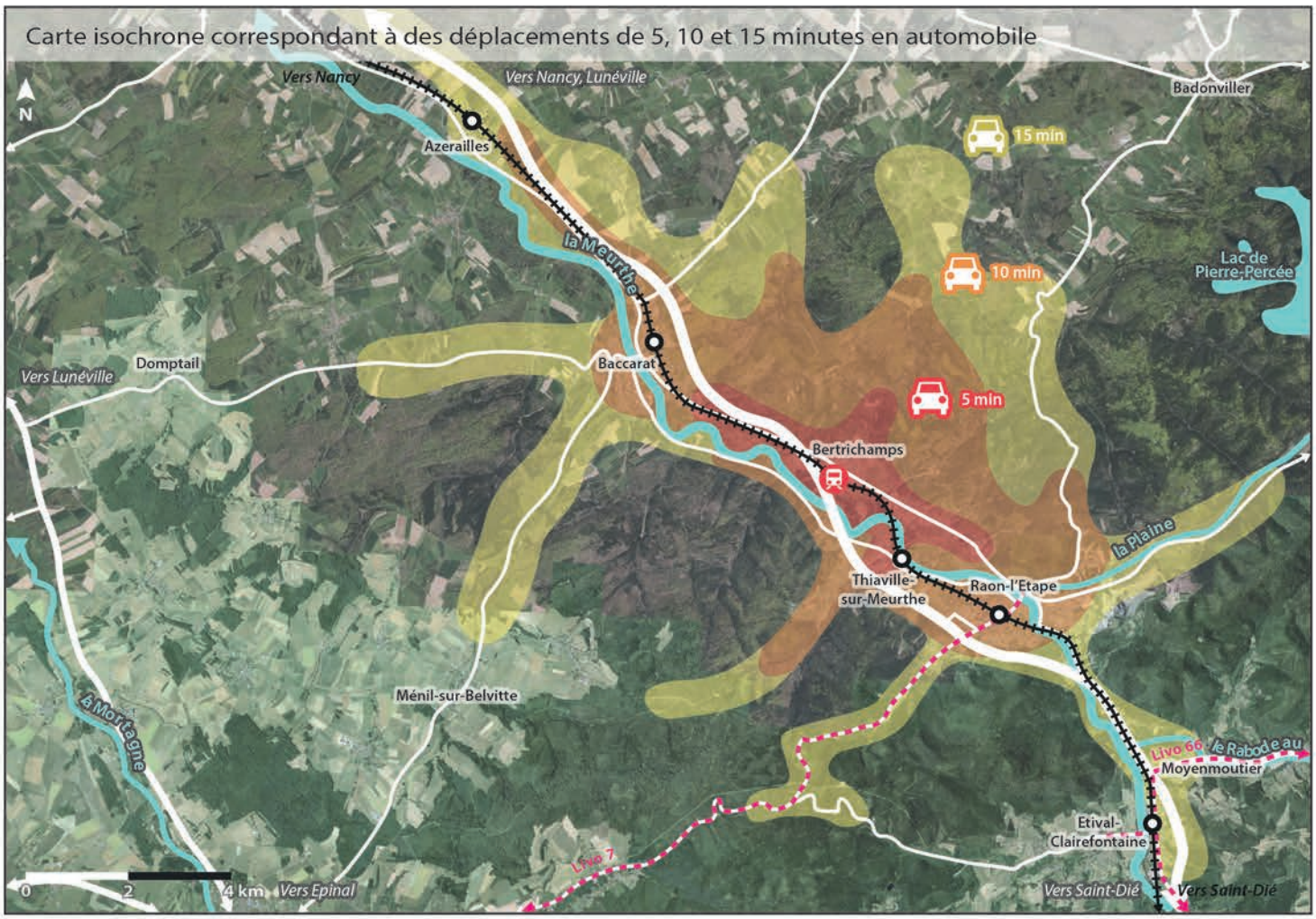
> **La halte bénéficie d'une grande proximité avec le centre de Bertrichamps**, concentrant une grande partie des commerces, services et équipements de la commune dans un rayon de 300 mètres autour de la halte.

> Toute cette zone est accessible en 5 minutes de marche depuis la halte.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 16 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Bertrichamps.
- Voie ferrée.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau Livo 7 et 66.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Principal parking du centre de Bertrichamps, dont les places ne sont pas matérialisées. Situé à près de 300 mètres de la halte.
- Stationnement possible le long de la chaussée ou sur les anciens usoirs, sans places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Aucune ligne routière régulière

Tedibus du Pays Lunévillois
Arrêt situé à 250 mètres de la halte (moins de 5 minutes de marche).

> Aucune ligne régulière de transport en commun ne dessert la commune de Bertrichamps.

Correspondances possibles

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

Accessibilité automobile et report modal

La vallée de la Meurthe comme couloir de circulation

> Les déplacements automobiles sont très fortement restreints par le relief et l'hydrographie, avec une concentration des infrastructures de transport en fond de vallée vers Saint-Dié au sud-est et Lunéville au nord-ouest.

> Le principal axe de circulation est le faisceau formé par la N59 et les routes départementales le long de la Meurthe, reliant Lunéville au nord-ouest à Saint-Dié-des-Vosges au sud-est.

> Il n'existe pas d'offre de stationnement à proximité de la halte, mais le centre de Bertrichamps est doté de nombreuses places le long de la chaussée, sur les anciens usoirs ou sur le parking d'environ 25 places de la rue du Moulin. Il n'existe en revanche aucune signalétique indiquant la proximité de la halte.

Environ 16 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Raon-l'Etape (6421 hab.) et Baccarat (4460 hab.).

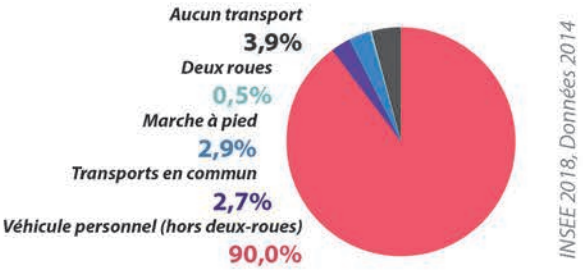
Seules les entrées de Moyenmoutier (3274 hab.) et Etival-Clairefontaine (2605 hab.) sont accessibles en 15 minutes en voiture.

Modes de transport des actifs et projets

La voiture largement privilégiée dans les déplacements domicile-travail

Bertrichamps

> Actifs ayant un emploi: 407 (63% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 120.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 352 (86%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Une très forte utilisation des véhicules personnels pour les déplacements domicile-travail** (90,0%). Celle-ci pourrait s'expliquer par la topographie ne facilitant pas le recours aux autres modes de déplacement, la présence d'une infrastructure routière capacitaire (N59) et l'absence d'une offre de transport en commun autre que celle des trains TER.

> **Un recours très faible aux transports en commun** (2,7%), les trains TER constituant la seule offre sur Bertrichamps (hors Tedibus).

> **Un constat relativement similaire dans les autres communes du secteur**: la part des transports en commun ne représente que 1,7% pour Etival-Clairefontaine, 3,2% pour Raon-l'Etape et 5,5% pour Baccarat. Pour ces deux dernières communes, la **part de la marche à pied** est toutefois élevée, étant liée à la proximité des emplois. Elle ne s'élève à Bertrichamps qu'à **2,9%**.

Aucun projet connu sur la halte, mais une visibilité pouvant être améliorée

> Il n'existe aucun projet connu portant sur la halte de Bertrichamps.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Bertrichamps, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains aisément mutables appartenant à la commune, hors voirie. Densification ou aménagements possibles selon les secteurs.
- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme, en continuité ou au sein du tissu bâti existant.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet de densification ou d'aménagement lié à la halte à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF désaffectés, potentiellement mutables.

Infrastructures ferroviaires

- Voie ferrée.
- Halte de Bertrichamps.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Des opportunités foncières au sein du tissu bâti existant

> Le site de la halte s'inscrit en continuité du tissu bâti du centre de Bertrichamps. Celui-ci présente des **opportunités de densification, à travers la présence de dents creuses ou de coeurs d'îlots vastes et peu denses** à proximité de la halte.

> Les terrains appartenant à la SNCF sont relativement limités, se restreignant au faisceau ferroviaire autour de la voie unique. Les évolutions possibles se concentrent principalement au contact de la halte et pourraient porter sur des aménagements relatifs au stationnement ou à l'accessibilité de la halte, sans réelle opportunité de densification.

> Au sud des voies, les nombreuses propriétés foncières de la commune et le caractère non-bâti des terrains proches de la halte peuvent offrir des opportunités à moyen ou long terme. La proximité de la N59 à l'ouest limite toutefois les possibilités de densification du secteur.

Dynamiques actuelles du secteur

Un dynamisme démographique modeste et une construction immobilière diffuse

> Entre 2009 et 2014, **une croissance démographique très modeste**:

+0,2%/an pour Bertrichamps.

> Un faible dynamisme démographique et un **taux de vacance des logements modéré** en 2014:

7,0% pour Bertrichamps.

> La construction de nouveaux logements est relative diffuse le long des axes routiers et en particulier de la D590. Une densification peut toutefois être observée à une échelle plus large le long de cette artère d'environ 3 kilomètres entre l'entrée nord-ouest de Bertrichamps et le site du Clairupt au sud-est.

> Les constructions neuves portent principalement sur des maisons individuelles en retrait par rapport à la rue.

> La structure des îlots du centre ancien de Bertrichamps permet une densification pouvant prendre la forme de constructions nouvelles en lieu et place de dents creuses ou au coeur de certains îlots. En cas de densification des terrains situés entre les rues Jean Baptiste Boury, du Bac et du Général Leclerc, la création d'une nouvel accès à l'est de la halte pourrait fortement renforcer son accessibilité.

Gare de Baccarat

Baccarat

Population 2014 :
4 460 hab.

Voyageurs annuels

144 050 v. *(2015)*

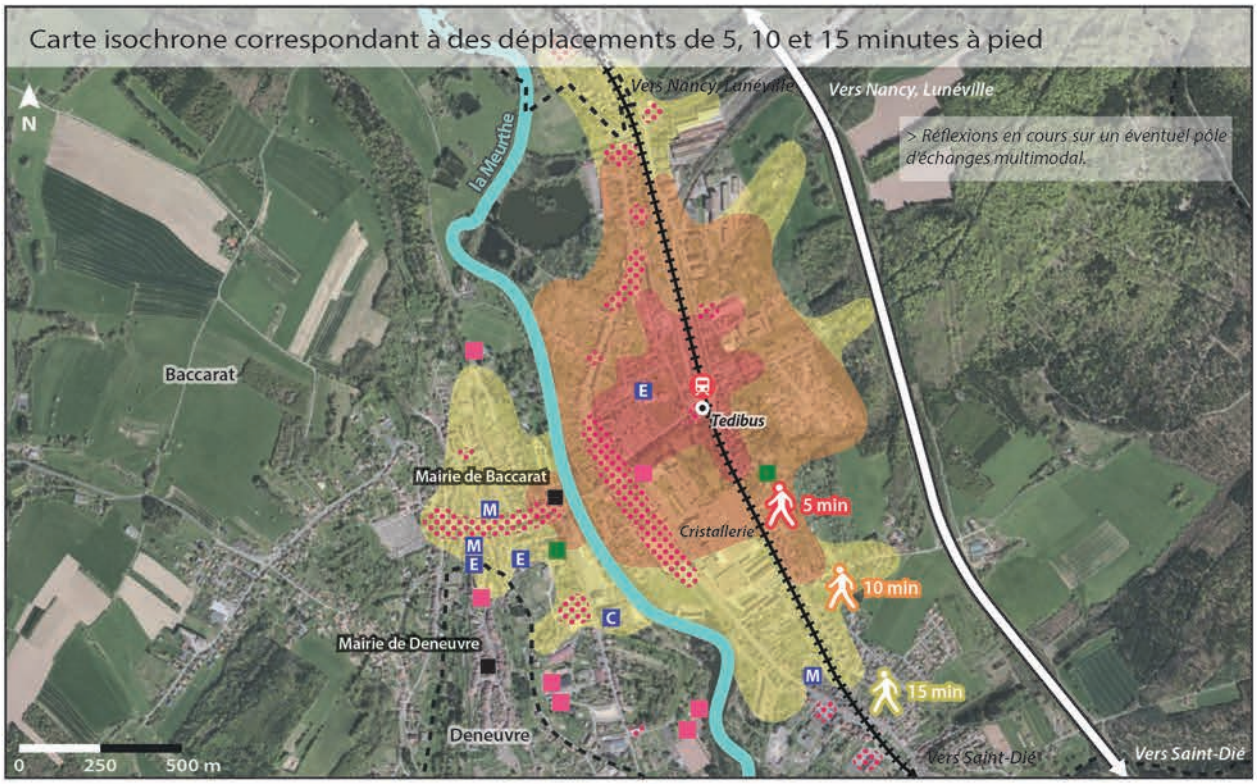
TER Ligne 11 Nancy <> Saint-Dié-des-Vosges

Trains journaliers:
> Direction Saint-Dié: **16**
> Direction Nancy: **16**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

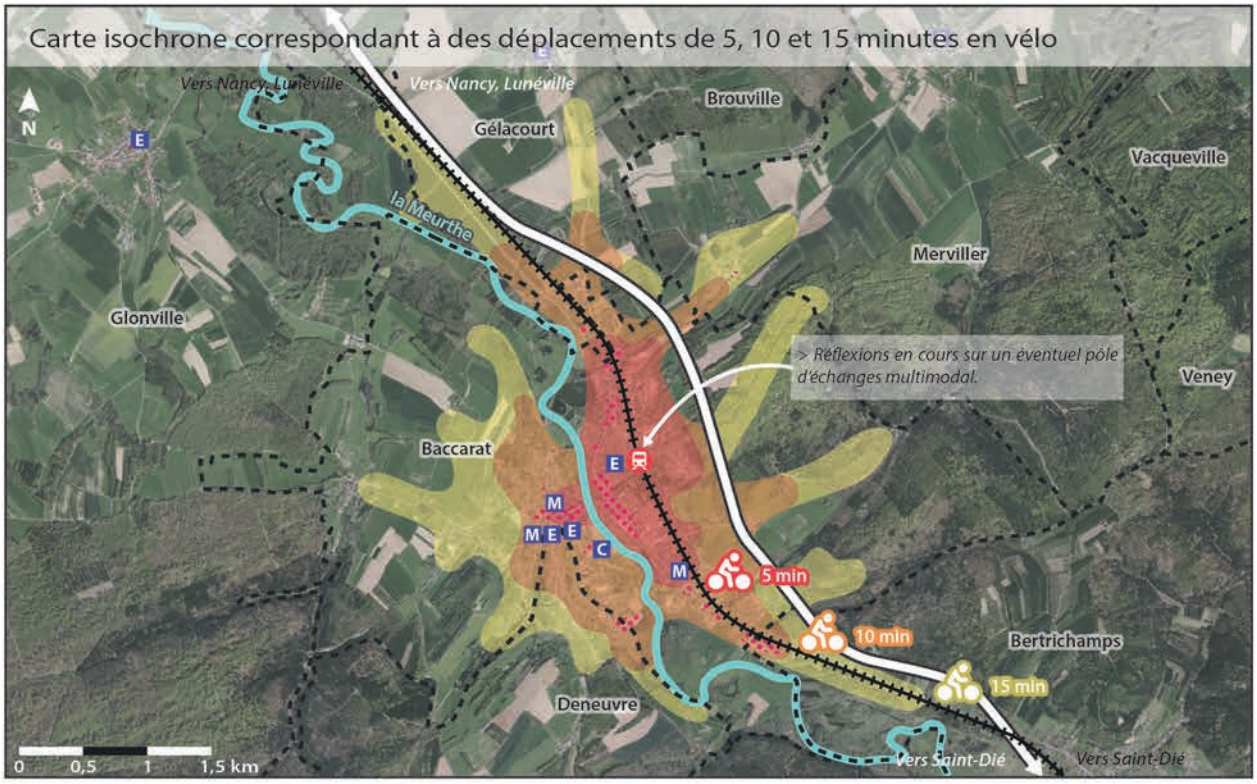
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 3000 à 3500
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 5000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Gare de Baccarat.
- Voies ferrées.
- *Tedibus* — Arrêt desservi par le service Tedibus du Pays du Lunévillois (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Route N59 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé.

Accessibilité en modes actifs

Gare excentrée et fortes contraintes physiques

> **Une gare excentrée mais pas non plus isolée**: située à environ 300 mètres à l'est de la rue de la Division Leclerc, elle se trouve à 5 minutes de marche de nombreux commerces. En revanche, le centre-ville de Baccarat est à 15 minutes à pied de la gare.

> **Aucun aménagement particulier pour les modes actifs** : circulation sur la chaussée ou sur les trottoirs lorsque ceux-ci sont assez larges.

> **Les voies ferrées à l'est et la Meurthe à l'ouest**, deux forts effets de barrière au centre de Baccarat. **Le relief** limite également fortement les déplacements vers l'est et l'ouest.

> **Baccarat et Deneuvre accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Aucun aménagement pour les modes actifs sur la D590, axe structurant en fond de vallée.

Une gare en bon état mais sans offre de stationnement vélo

> La gare:

-Un aspect général correct et un très bon niveau d'équipement.

-Accessibilité PMR partielle.

-Aucune offre de stationnement vélo.

> Espaces publics:

-Parkings de la gare: état correct. A l'est de la gare: parkings récents, revêtement en bon état.

-Voirie en état correct, plusieurs passages piétons à proximité de la gare, quelques espaces verts entretenus.

-Rue du Général Louvillois: trottoir nord pavé et relativement large, mais **trottoir sud plus étroit et servant au stationnement automobile** le long de la chaussée.

Transport en commun et gare

Une desserte assurée uniquement par le service de transport à la demande

Desserte:

Aucune ligne régulière ne dessert Baccarat.

Tedibus du Pays Lunévillois (Transport à la demande)
Plusieurs arrêts à Baccarat, dont un arrêt aménagé juste devant la gare.

> L'arrêt de Tedibus se situe sur la place de la Gare, à proximité immédiate de cette dernière.

Population, activités et projets

Entre 3000 et 5000 habitants à 15 minutes de la gare en modes actifs

Entre 3000 et 3500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la gare.

Environ 5000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la gare.

> Des déplacements vers l'est et l'ouest très fortement contraints par les contraintes physiques (relief, hydrographie) et les infrastructures (voies ferrées, N59).

Des commerces et services à proximité de la gare

> **Un bar-restaurant est situé juste au sud de la gare**, dans la rue du Général Rouvillois.

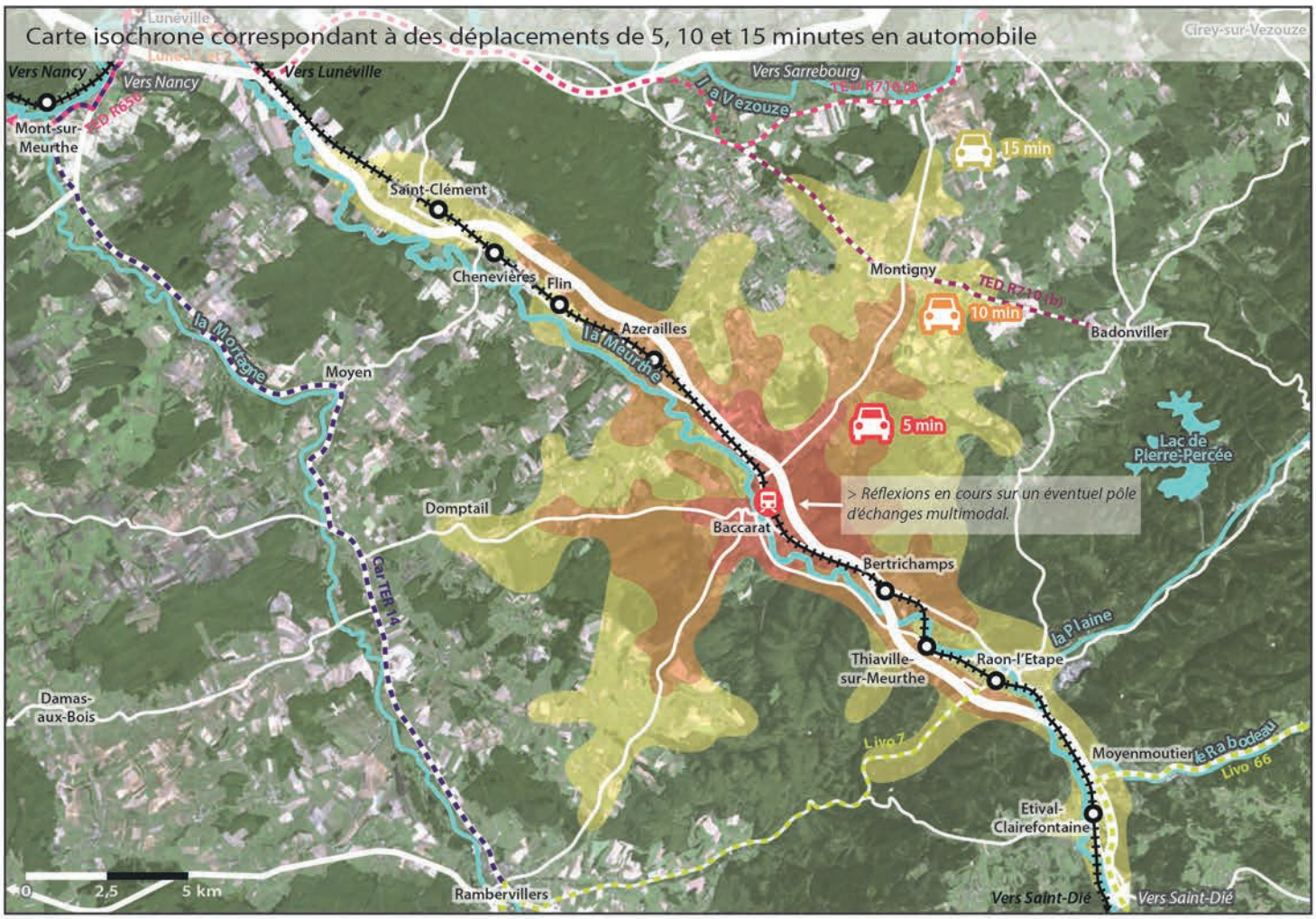
> **De nombreux services et commerces** de la rue de la Division Leclerc sont accessibles en 5 minutes de marche depuis la gare, tandis qu'une grande partie du centre-ville de Baccarat se situe à environ 5 minutes de vélo de celle-ci.

> Tous les établissements scolaires de la commune se trouvent à moins de 10 minutes en vélo ou 15 minutes de marche de la gare.

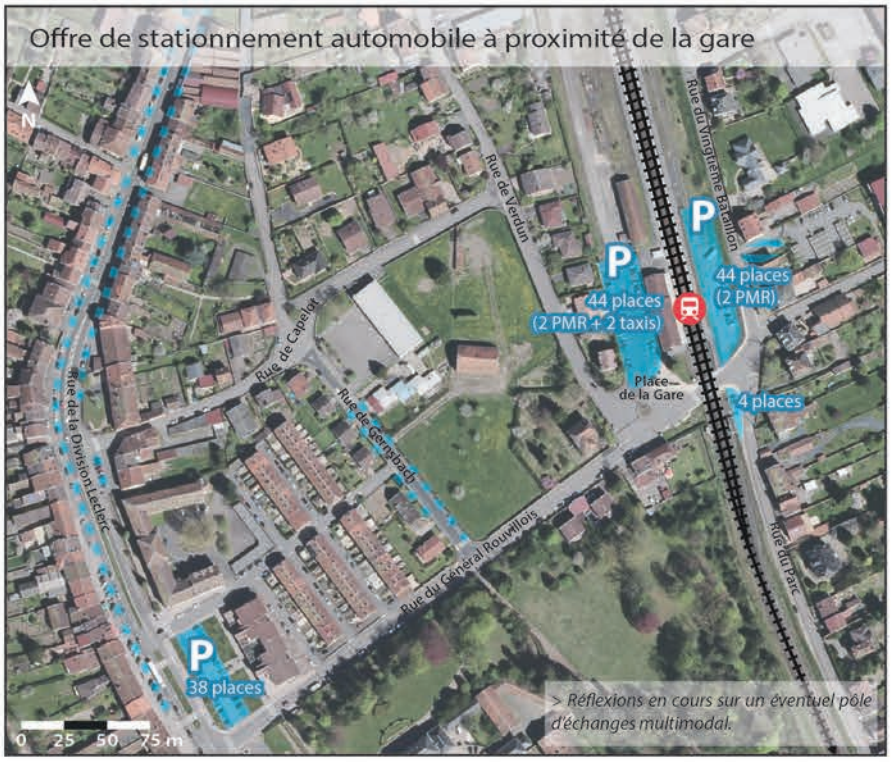
Des réflexions en cours

> Des réflexions sont en cours sur l'opportunité de réaliser un pôle d'échanges multimodal à proximité de la gare de Baccarat.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018



Sources: Géoportail, 2018

Environ 20 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Transports en commun

- Gare de Baccarat.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED R650 et R710.
- Ligne de car TER Grand Est 14.
- Lignes 1 et 2 du réseau Lunéo.
- Lignes régulières du réseau Livo 7 et 66.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings à proximité de la gare. Les 3 parkings les plus proches proposent environ 90 places, dont 4 PMR. Le parking le long de la rue de la Division Leclerc est payant.
- Parking informel entre la rue du Vingtième Bataillon et une propriété privée, d'environ 10 places.
- Stationnement possible le long de la chaussée. Les places sont matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Aucune ligne routière régulière

Tedibus du Pays Lunévillois
Arrêt situé devant la gare.

> Aucune ligne régulière de transport en commun ne dessert la commune de Baccarat.

Correspondances possibles

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

Accessibilité automobile et report modal

Le relief comme frein aux déplacements vers l'est

> Le relief constitue l'une des principales barrières pour les déplacements depuis et vers la gare de Baccarat, avec une bonne accessibilité au nord-ouest en direction de Lunéville et Blâmont. La N59 permet néanmoins d'accélérer les déplacements en direction de Saint-Dié-des-Vosges, tout en limitant ces derniers à la vallée de la Meurthe.

> 2 axes routiers structurants: la N59 (vers Saint-Dié au sud-est et Lunéville au nord-ouest) et la D935 (vers Rambervillers au sud et Blâmont au nord).

> La gare propose plus de 90 places de stationnement, dont 4 places PMR et 2 places réservées aux taxis. Les terrains inoccupés en continuité (au nord) des parkings existants pourraient offrir de bonnes opportunités d'extension en cas de trop forte saturation.

Environ 20 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Les plus grosses communes sont Raon-l'Etape (6421 hab.), Baccarat (4460 hab.) et Bertrichamps (1084 hab.).

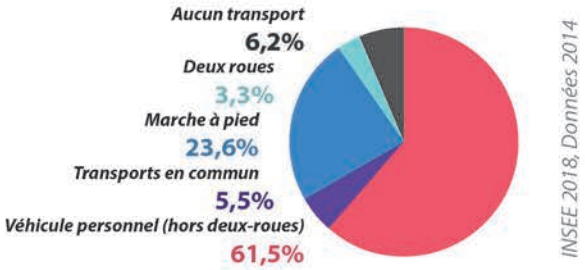
Etival-Clairefontaine (2605 hab.) n'est que très partiellement accessible.

Modes de transport des actifs et projets

La marche à pied très présente dans les déplacements domicile-travail

Baccarat

> Actifs ayant un emploi: 1601 (60% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 2245.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 707 (44%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



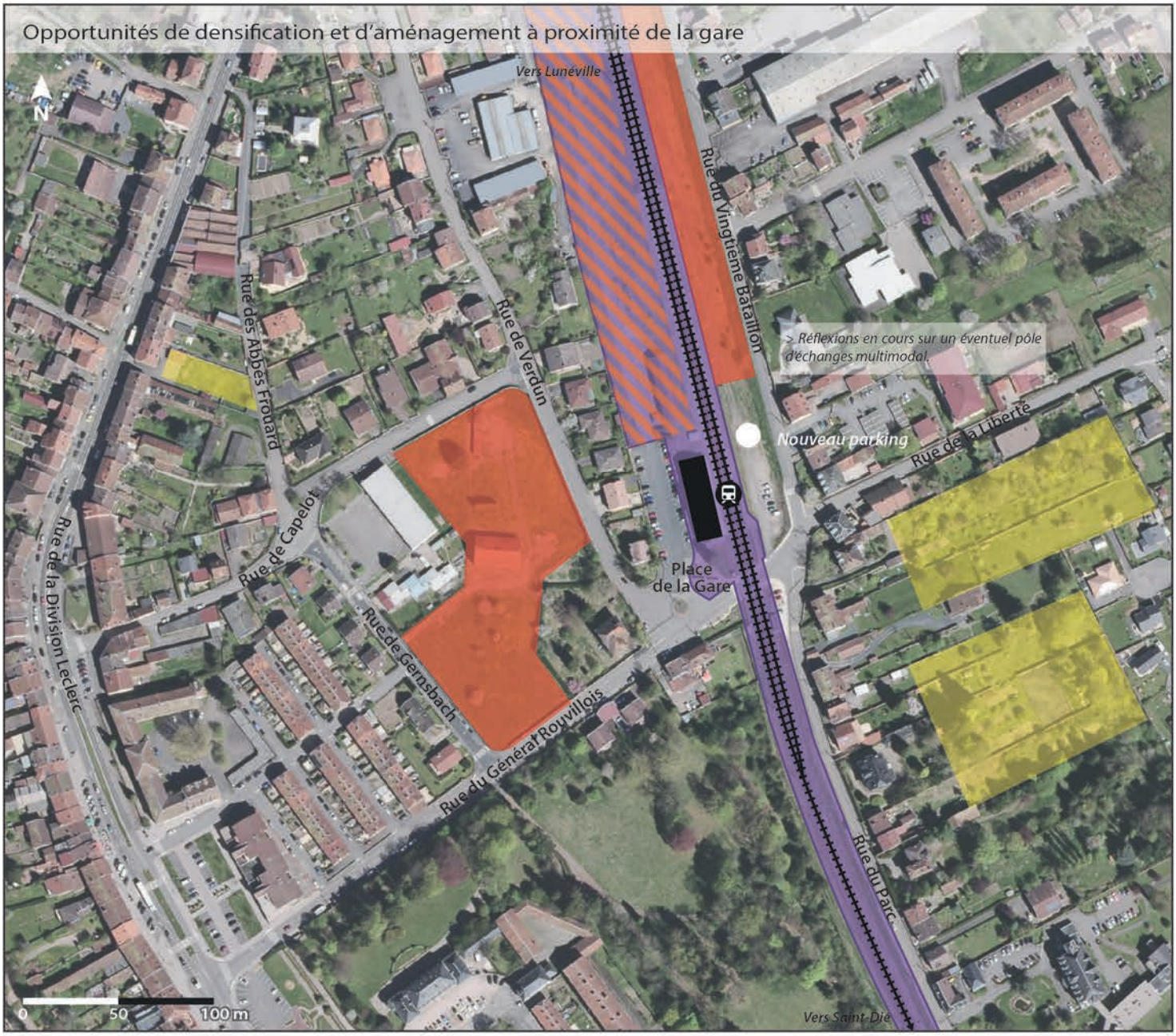
> Baccarat est un pôle structurant à l'échelle du territoire est-meurthe-et-mosellan, en concentrant notamment un grand nombre d'emplois. Par conséquent, une majorité des actifs de Baccarat travaillent dans la commune (56%). Ceci explique la **part très élevée de la marche à pied** dans les déplacements domicile-travail (23,6%).

> La part des transports en commun est quant à elle relativement modérée (5,5%), Baccarat n'étant desservie par aucune ligne routière régulière de transport en commun. Les pôles urbains les plus facilement accessibles en train sont par ailleurs Raon-l'Etape, Saint-Dié et Lunéville.

Des réflexions en cours sur un projet de pôle d'échanges multimodal

> Des réflexions sont en cours sur l'opportunité de réaliser un pôle d'échanges multimodal à proximité de la gare de Baccarat.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Baccarat, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains vastes et aisément mutables, appartenant à la commune de Baccarat.
- Terrains faiblement bâtis et/ou moyennement accessibles, pouvant muter à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF désaffectés potentiellement mutables, de grande superficie et situés de part et d'autre des voies ferrées. Les terrains à l'est des voies présentent l'avantage de longer une rue déjà existante.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Gare de Baccarat.

Opportunités foncières à proximité de la gare

De vastes terrains à proximité immédiate de la gare

> Les voies ferrées sont longées par de **très vastes friches ferroviaires**, présentant de nombreuses opportunités d'aménagement ou de construction.

> La commune de Baccarat est propriétaire d'une longue bande de terrains à l'est des voies ferrées, permettant des aménagements à court, moyen ou long terme. Le parking à l'est de la gare a déjà été agrandi sur ces friches entre 2015 et 2016.

> Entre les rues de Gernsbach, de Verdun et du Général Rouvillois se trouve une grande propriété très faiblement bâtie et appartenant à la commune de Baccarat, pouvant facilement être densifiée. La seule construction en place se situe au coeur de l'ensemble foncier, sans bâti le long des rues.

> Quelques autres parcelles plus dispersées pourraient évoluer à moyen terme, et notamment à l'est, à l'arrière des maisons construites le long des rues du Parc et de la Liberté. Une parcelle a ainsi déjà été densifiée au cours des dernières années, à travers l'extension d'une maison existante.

Dynamiques actuelles du secteur

Une démographie peu dynamique et un grand nombre de logements vacants

> Entre 2009 et 2014, **un déclin démographique assez net:**

-0,8%/an pour Baccarat.

> Une baisse de la population combinée à un **taux élevé de logements vacants** en 2014:

15,2% pour Baccarat.

> Le secteur de la gare n'a pas fait l'objet d'importantes opérations immobilières au cours des dernières années, les constructions les plus récentes étant principalement des maisons individuelles, notamment dans la rue de la Fraternité ou sur la place de la Liberté. En revanche, la période 2005-2010 fut marquée par la construction d'un grand nombre de nouveaux logements dans le quartier, à travers la construction d'un lotissement d'une cinquantaine de maisons (autour de la place de la Liberté) et d'un immeuble de 3 étages.

> Aujourd'hui, les opportunités foncières sont moins nombreuses, se concentrant essentiellement sur les friches ferroviaires et le vaste terrain identifié entre les rues de Verdun et de Gernsbach. Néanmoins, au regard du grand nombre de logements vacants, la réhabilitation de certaines constructions anciennes (rue de la Division Leclerc par exemple) pourrait permettre une densification du secteur.

Halte d'Azerailles

Azerailles

Population 2014 :
800 hab.

Voyageurs annuels

15 968 v. *(2015)*

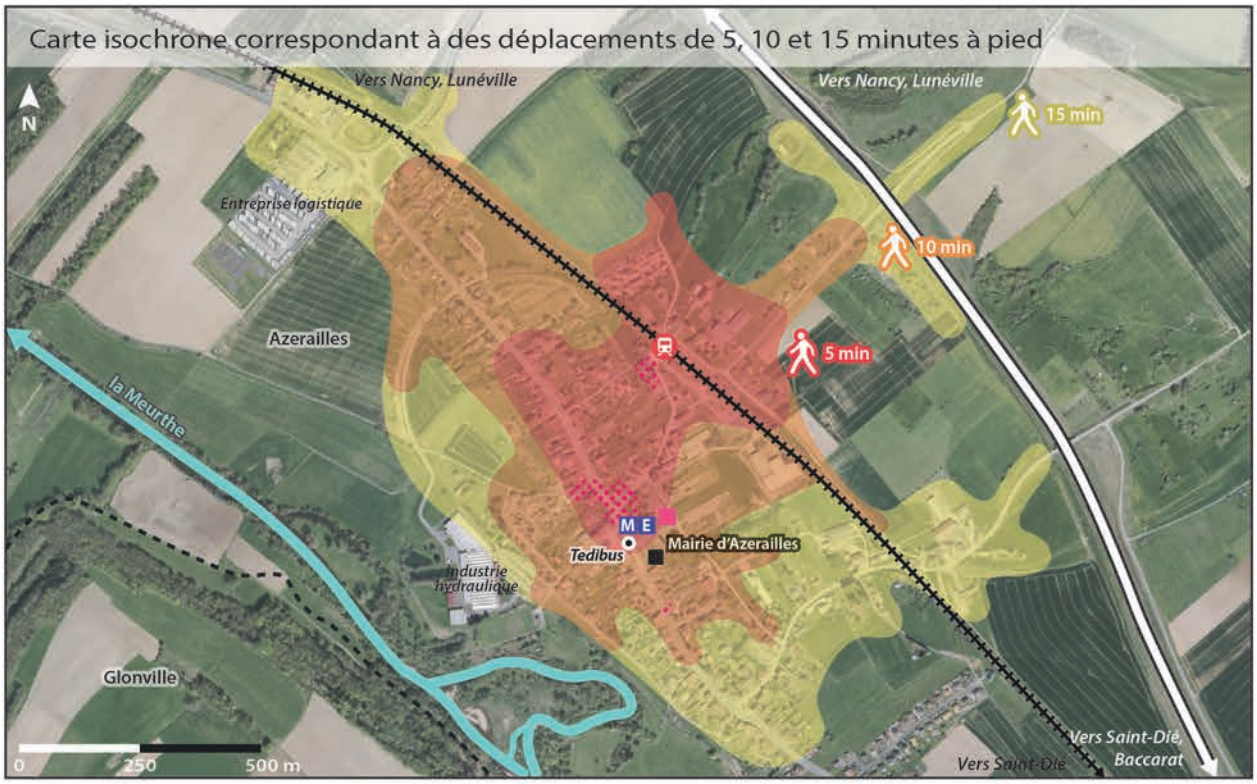
TER Ligne 11 Nancy <> Saint-Dié-des-Vosges

Trains journaliers:
> Direction Saint-Dié: **11**
> Direction Nancy: **10**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

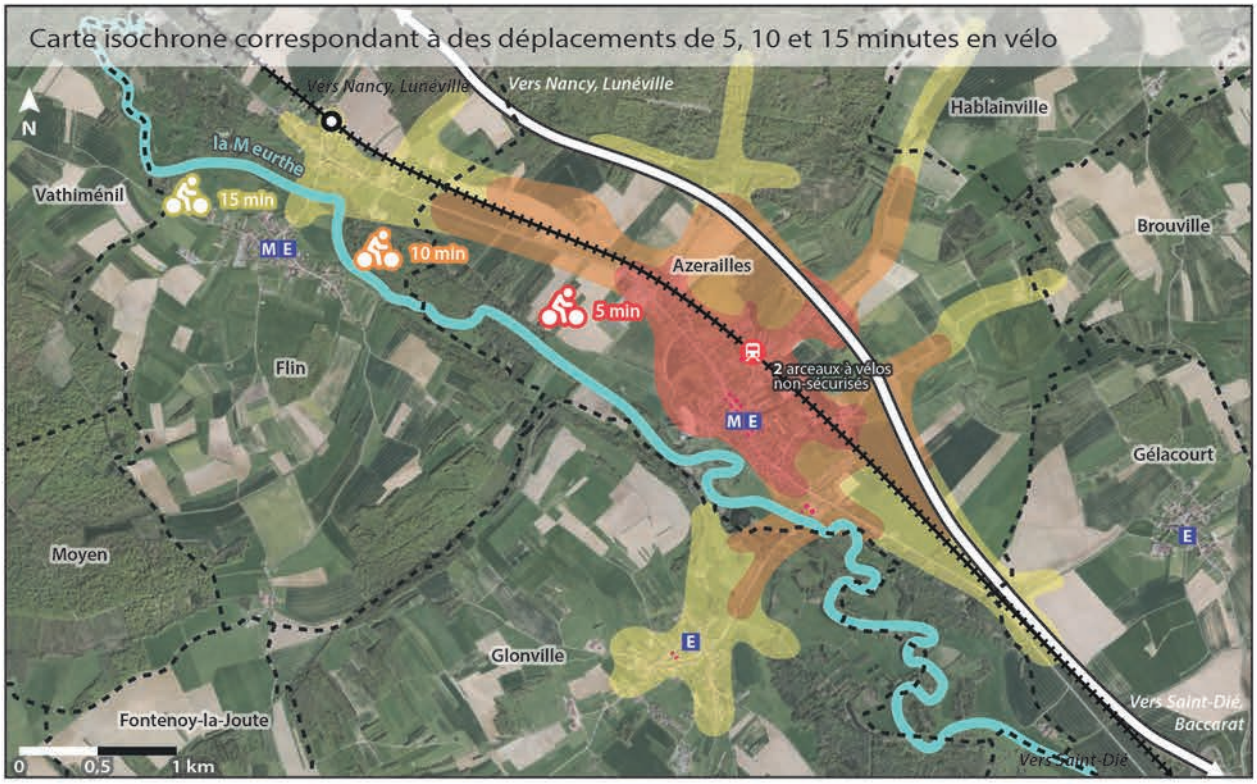
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 700 à 750
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 1300 à 1400
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte d'Azerailles.
- Voie ferrée (voie unique, hors halte).
- Halte de Ménil-Flin.
- *Tedibus* — Arrêt desservi par le service Tedibus du Pays du Lunévillois (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Route N59 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- Equipement culturel ou de loisirs.

- Limites communales.

Accessibilité en modes actifs

Une halte proche des commerces et services

> **Une halte peu éloignée du centre d'Azerailles** (environ 300m), la plupart des commerces, services et équipements s'atteignant en 5 minutes de marche depuis la halte.

> **Aucun aménagement particulier pour les modes actifs** : circulation sur la chaussée ou sur les trottoirs dans les zones bâties.

> Des déplacements limités à l'est par la voie ferrée et la N59 en 2x2 voies.

> **Azerailles, Glonville et le hameau de Ménil-Flin (Flin) accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Les déplacements en vélo restent très fortement contraints par la N59 à l'est et la Meurthe à l'ouest, qui limitent la circulation au long de la voie ferrée, vers Baccarat au sud et Chenevières au nord.

Un état plutôt correct mais des améliorations possibles

> La halte:

-Un aspect général correct, mais un faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Deux arceaux à vélos, non-sécurisés, sont placés à l'entrée de la halte du côté du parking.

> Espaces publics:

-Parking de la halte: récent et en bon état, mais assez peu capacitaire.

-La traversée des voies se fait à niveau, directement sur la rue de Hablainville.

-Absence de passages piétons à proximité de la halte et trottoir peu large rue de Hablainville, **compliquant les circulations en modes actifs** lorsque des voitures sont stationnées sur le bord de la chaussée.

Transport en commun et halte

Une desserte assurée uniquement par le service de transport à la demande

Desserte:

Aucune ligne régulière ne dessert Azerailles.

Tedibus du Pays Lunévillois (Transport à la demande)
Arrêt situé dans la rue du Général Leclerc.

> L'arrêt de Tedibus se situe à environ 400 mètres de la halte.

Population, activités et projets

Entre 700 et 1400 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Entre 700 et 750 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 1300 et 1400 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> L'accessibilité de la halte, notamment depuis Hablainville, Brouville et Gélacourt, est difficile à améliorer. La voie ferrée et la N59 constituent en effet des barrières physiques franchissables que de manière ponctuelle par des ponts ou passages à niveau.

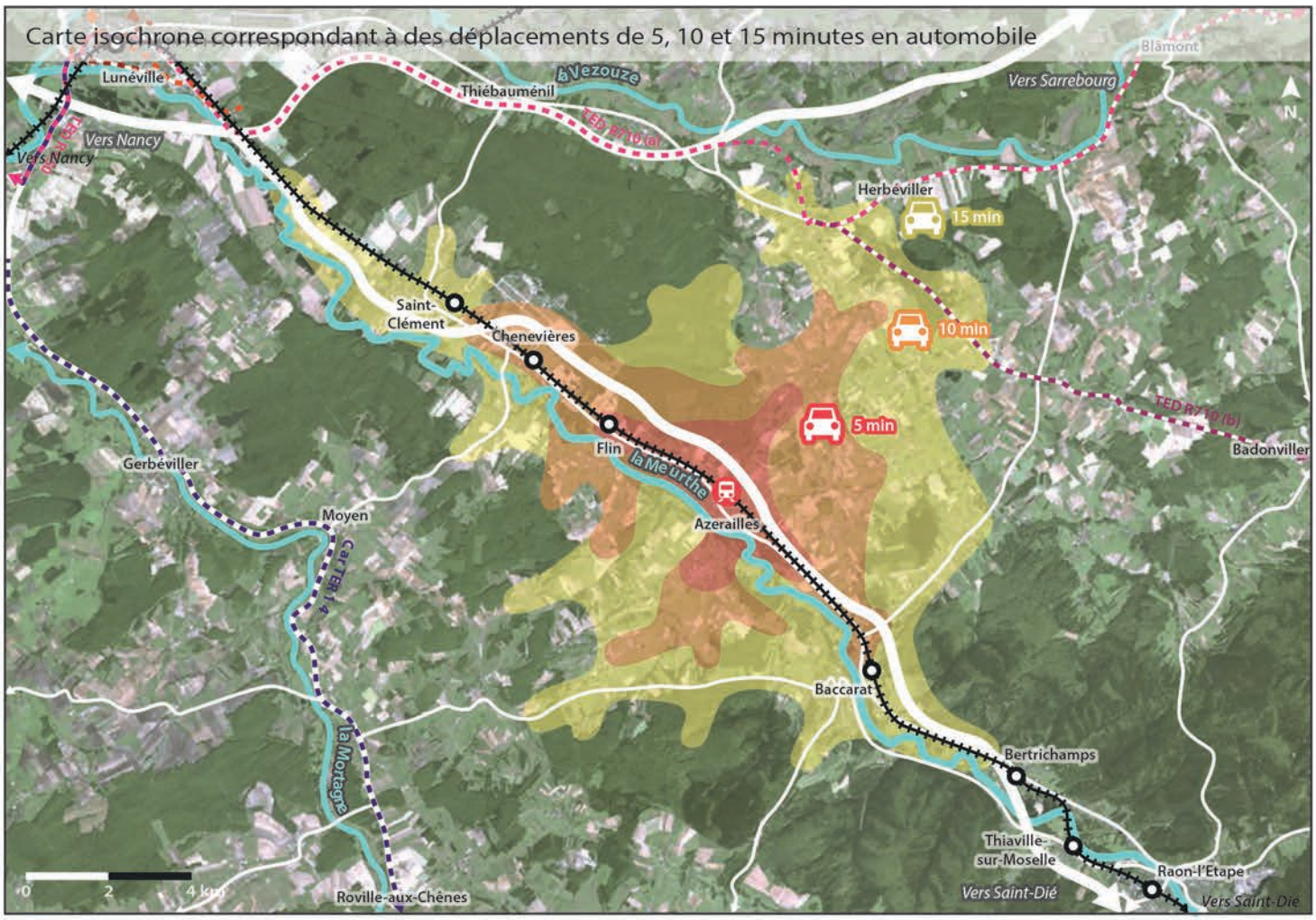
Proximité des commerces, services et équipements

> **La halte se situe à moins de 5 minutes de marche de presque tous les services, commerces et équipements** d'Azerailles. Un hôtel-bar se situe également juste en face de la halte.

Aucun projet connu sur la halte

> Il n'existe actuellement aucun projet portant sur la halte d'Azerailles.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 10 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte d'Azerailles.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED R650 et R710.
- Ligne de car TER Grand Est 14.
- Lignes 1 et 2 du réseau Lunéo.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings, dont celui de la halte d'Azerailles, possédant 11 places matérialisées. Stationnement informel sur les trottoirs en cas de forte affluence. Aucune place PMR.
- Espace non-aménagé (végétation), utilisé de manière informelle comme zone de stationnement en cas de saturation.
- Stationnement possible le long de la chaussée, à cheval sur les trottoirs ou sur les anciens usoirs dans la rue du Général Leclerc.

Correspondances et intermodalité

Aucune ligne routière régulière

Tedibus du Pays Lunévillois
Arrêt situé à 400 mètres de la halte (environ 5 minutes de marche).

> Aucune ligne régulière de transport en commun ne dessert la commune d'Azerailles.

Correspondances possibles

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

Accessibilité automobile et report modal

Un réseau de haltes le long de la Meurthe et de la N59

> L'échangeur partiel de la N59 situé au nord-ouest d'Azerailles permet de faciliter les déplacements à destination ou en provenance de Lunéville. En revanche, l'échangeur le plus proche pour rejoindre Raon-l'Etape et Saint-Dié se situe à l'entrée nord de Baccarat, ralongeant le temps de trajet vers ou depuis le sud-est.

> La densité du réseau de haltes sur l'axe Lunéville-Raon-l'Etape permet d'atteindre presque 5 autres haltes et gare en 15 minutes en voiture: Saint-Clément / Laronxe, Chenevières, Ménil Flin, Baccarat et l'entrée Bertrichamps.

> Le parking de la halte offre 11 places matérialisées, mais les trottoirs et espaces libres aux alentours peuvent souvent faire l'objet d'un stationnement informel en cas de saturation.

Environ 10 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

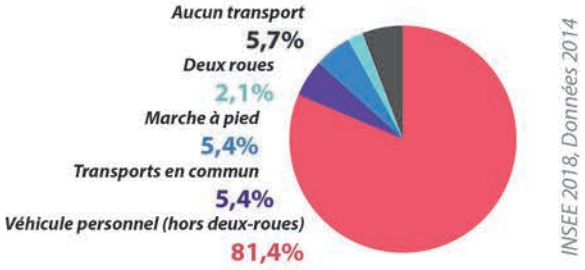
Les plus grosses communes sont Baccarat (4460 hab.), Saint-Clément (841 hab.) et Azerailles (800 hab.).

Modes de transport des actifs et projets

Les transports en commun, la marche à pied et l'absence de transport à égalité

Azerailles

> Actifs ayant un emploi: 334 (66% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 403.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 251 (75%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Un fort recours aux véhicules personnels** (81,4%), pouvant en partie s'expliquer par la relative proximité des pôles de Lunéville, Baccarat et Raon-l'Etape, tous desservis par la RN59 et le réseau de routes départementales.

> Les parts des transports en commun, de la marche à pied et de l'absence de transport sont très proches, à 5,4 et 5,7%, pouvant souligner l'enjeu de l'intermodalité sur ce territoire.

> **La proximité des haltes et gares** pourrait représenter une opportunité de favorisation du recours aux transports en commun pour les déplacements à courte ou moyenne distance entre communes proches.

Aucun projet connu sur la halte

> Il n'existe aucun projet connu sur la halte d'Azerailles.

Opportunités foncières à proximité de la halte

De nombreux terrains potentiellement densifiables à proximité de la halte

> La halte s'inscrit en périphérie du coeur bâti de la commune d'Azerailles, dans un secteur présentant encore **de nombreuses opportunités foncières, et notamment dans une logique de comblement de dents creuses**. Au nord de la halte, des pavillons émergent de manière ponctuelle, sans nécessairement de continuité entre les constructions. Une densification le long des rues y est donc également possible.

> La profondeur de certaines parcelles, notamment rue d'Hablainville, permet la construction de plusieurs maisons successives. Certaines constructions récentes s'inscrivent dans ce cas de figure.

> Le terrain de l'ancien bâtiment de la halte d'Azerailles constitue une importante réserve foncière en continuité du parking de la halte. Des aménagements relatifs au stationnement ou à l'accessibilité de la halte seraient ainsi possibles.

Dynamiques actuelles du secteur

Un manque de dynamisme démographique et d'attractivité des logements existants

> Entre 2009 et 2014, **un déclin démographique relativement soutenu:**

-1,1%/an pour Azerailles.

> Une perte d'habitants combinée à un **taux élevé de logements vacants** en 2014:

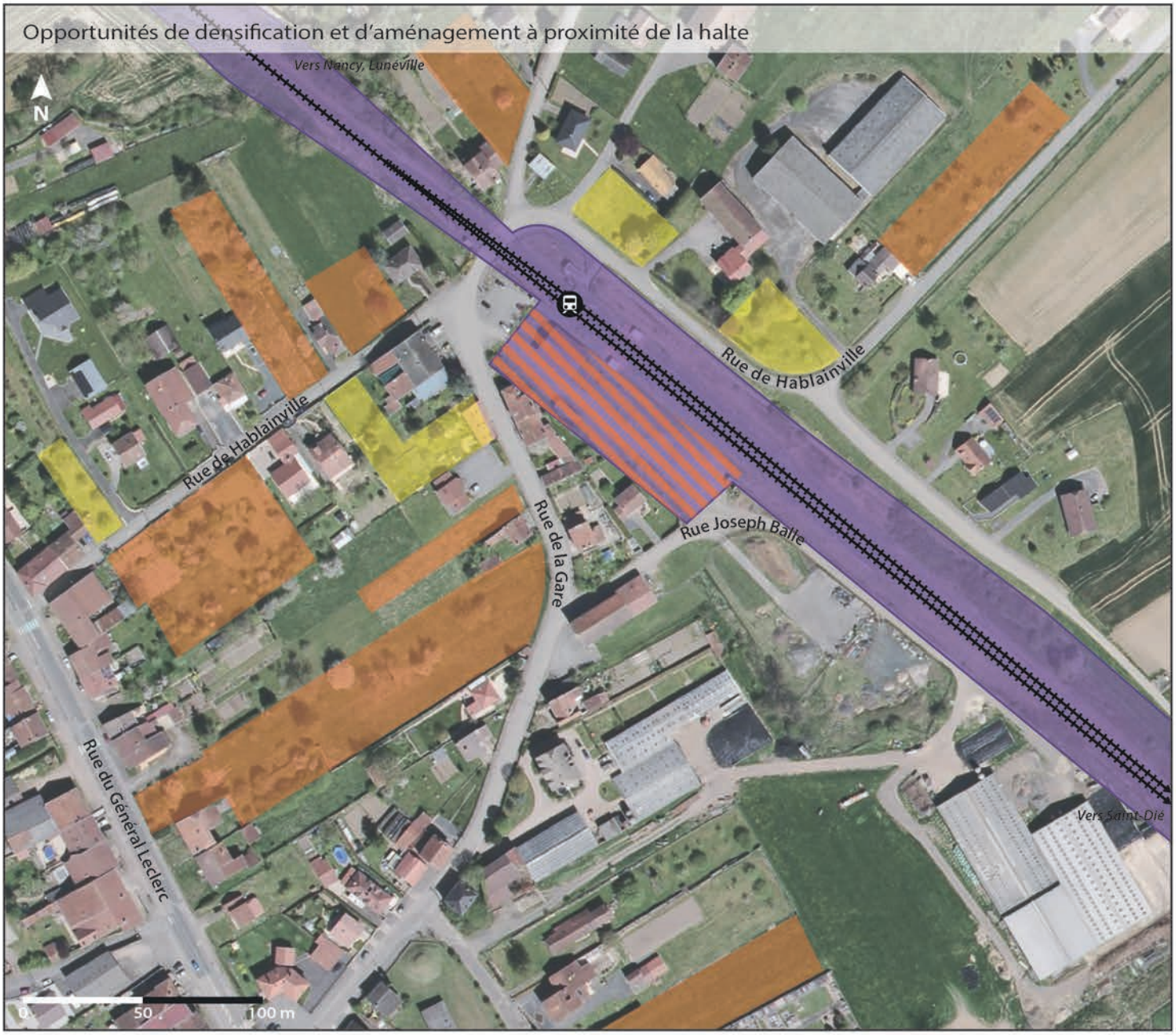
12,3% pour Azerailles.

> Au cours des dernières années, la construction de nouveaux logements a été réalisée de manière assez diffuse, principalement en extension et sous forme de maisons individuelles. Malgré tout, certaines opérations de construction sont réalisées au sein du tissu bâti existant, qui présente de nombreuses dents creuses ou zones peu densément bâties.

> Il existe de nombreux logements vacants au sein du tissu ancien de la commune, et notamment le long de la rue du Général Leclerc. Certaines bâtisses (possédant parfois plusieurs étages) semblent au bord de la ruine.

> Au regard des terrains non-construits et des bâtiments abandonnés situés à proximité de la rue principale et de la halte d'Azerailles, le secteur de cette dernière présente de très nombres opportunités de renouvellement. Celles-ci peuvent notamment consister en des constructions neuves ou la réhabilitation de logements existants. Ces possibilités sont à nuancer avec le faible dynamisme démographique de la commune.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune d'Azerailles, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen ou long terme. Au nord, intérêt lié à la proximité immédiate de la halte.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF désaffectés et potentiellement mutables, servant occasionnellement au stationnement de véhicules.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte d'Azerailles.

Halte de Ménil-Flin

Flin

Population 2014 :
375 hab.

Voyageurs annuels

1 615 v. *(2015)*

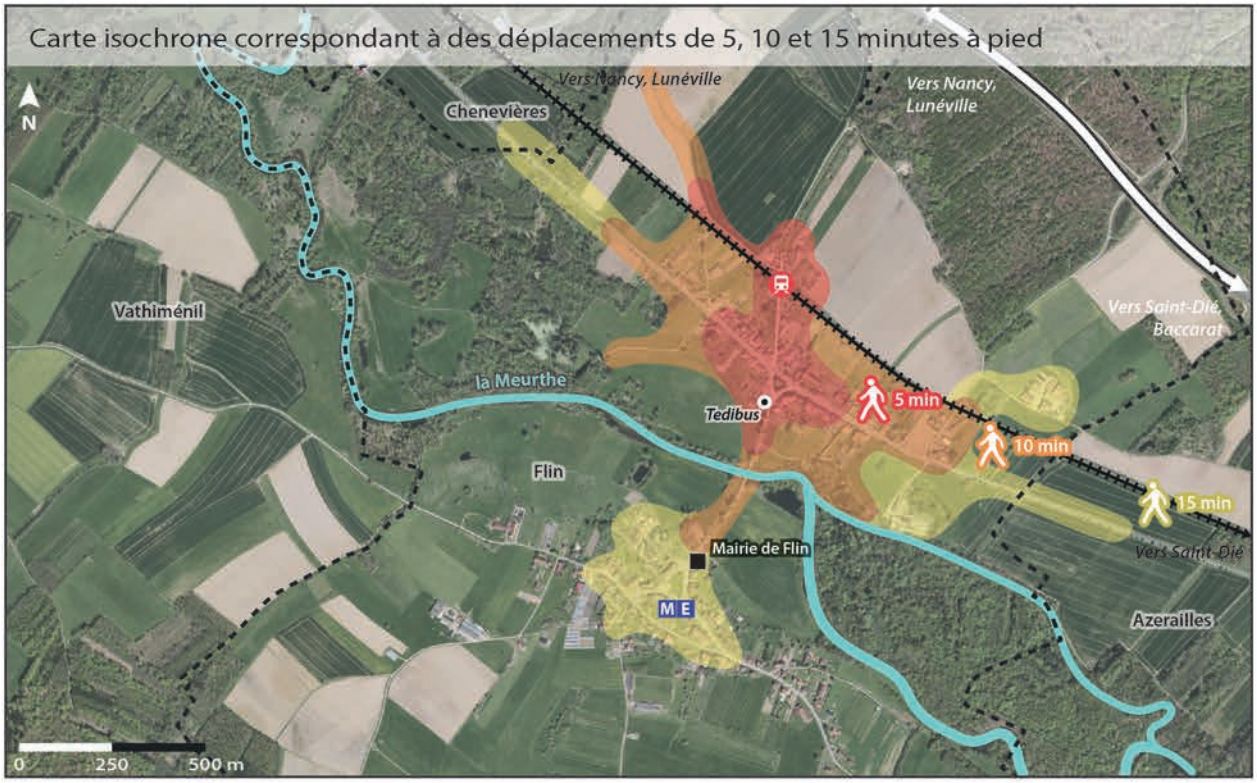
TER Ligne 11 Nancy <> Saint-Dié-des-Vosges

Trains journaliers:
> Direction Saint-Dié: **6**
> Direction Nancy: **6**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

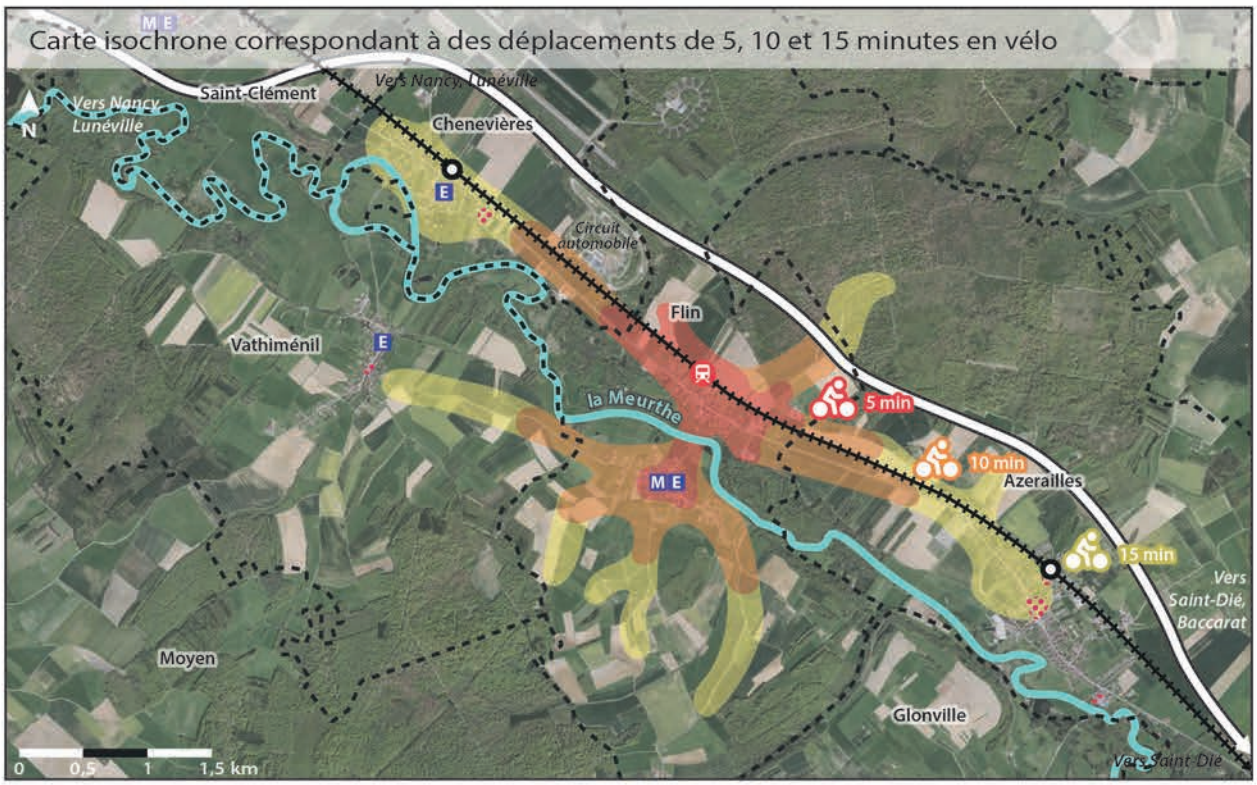
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 300
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 1100 à 1200
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Ménil-Flin.
- Voie ferrée (voie unique).
- Autres haltes du territoire.
- *Tedibus* — Arrêt desservi par le service Tedibus du Pays du Lunévillois (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.

Accessibilité en modes actifs

Une halte périphérique d'une commune bicéphale

> **Une halte proche du hameau de Ménil-Flin** (environ 200m), **mais assez éloignée du centre de Flin**, situé à environ 900 mètres au sud (soit 10 à 15 minutes de marche). Pas d'indication de la présence d'une halte depuis la rue des Vosges.

> **Aucun aménagement particulier pour les modes actifs** : circulation sur les trottoirs lorsqu'ils existent, ou directement sur la chaussée, notamment entre le hameau de Ménil-Flin et le centre de Flin.

> Les déplacements sont fortement limités au nord par la voie ferrée, les zones bâties se situant de surcroît principalement au sud de cette dernière, le long de la D590 et de la D151.

> **Flin, Chenevières et l'ouest d'Azerailles accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Il n'existe pas d'aménagement dédié aux modes actifs le long des routes départementales.

Un manque d'aménagement pour les modes actifs

> La halte:

-Un aspect général plutôt moyen (végétation, peu d'entretien) et un très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucune offre de stationnement vélo.

> Espaces publics:

-Aucun parking à proximité de la halte.

-La traversée des voies se fait à niveau, directement par la rue de la Gare.

-Les rues ne possèdent pas toutes des trottoirs, et beaucoup de ces derniers servent au stationnement de véhicules ou sont envahis par la végétation (rue de la Gare notamment). **La circulation en modes actifs peut s'avérer assez complexe**.

Transport en commun et halte

Une desserte assurée uniquement par le service de transport à la demande

Desserte:

Aucune ligne régulière ne dessert Flin.

Tedibus du Pays Lunévillois (Transport à la demande)
Arrêt situé dans la rue Emile Hinzelin.

> L'arrêt de Tedibus se situe à environ 300 mètres de la halte.

Population, activités et projets

Entre 300 et 1200 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 300 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 1100 et 1200 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> La D590 constitue le principal axe de déplacement entre les différentes communes longeant la Meurthe, celles-ci se situant principalement au sud de la voie ferrée. Cette route ne fait néanmoins l'objet d'aucun aménagement pour les modes actifs, malgré la proximité des communes.

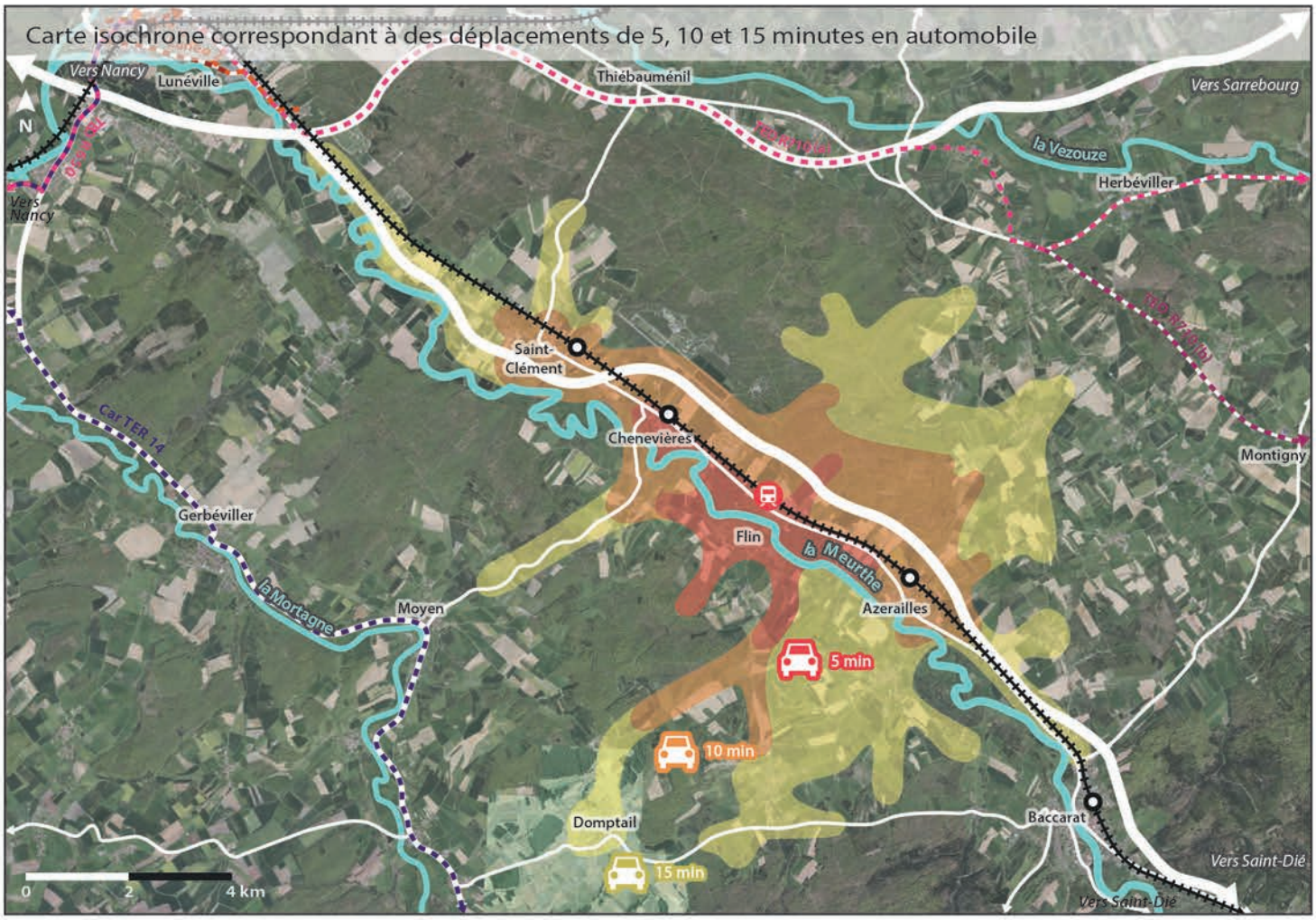
Une faible offre de services et d'équipements

> **Aucun service ni commerce à proximité immédiate** de la halte.

> Les quelques services et équipements (école primaire, mairie) se situent au centre de Flin, au sud de la Meurthe, à l'opposé de la halte au sein de la commune.

Aucun projet connu sur la halte

> Il n'existe actuellement aucun projet portant sur la halte de Ménil-Flin.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 4700 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Ménil-Flin.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED R650 et R710.
- Ligne de car TER Grand Est 14.
- Lignes 1 et 2 du réseau Lunéo.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Stationnement possible, sans place matérialisée. Absence de parking ou d'espace de stationnement large. Capacité d'environ 10 places, réparties de part et d'autre de la rue.

Correspondances et intermodalité

Aucune ligne routière régulière

Tedibus du Pays Lunévillois
Arrêt situé à environ 300 mètres de la halte (moins de 5 minutes de marche).

> Aucune ligne régulière de transport en commun ne dessert la commune de Flin.

Correspondances possibles

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

> Aucune correspondance possible hors Tedibus.

Accessibilité automobile et report modal

Un couloir de circulation contraint

> Le retrait de la halte par rapport à la D590 et l'effet barrière que peuvent générer la Meurthe au sud et la N59 au nord restreignent par ailleurs fortement les distances parcourues en 15 minutes en voiture, et notamment vers le nord-est et le sud-ouest. L'échangeur complet (entrées et sorties dans les deux sens) de la N59 le plus proche se trouve à 4 kilomètres, entre Chenevières et Saint-Clément.

> Les principaux axes de circulation pour des déplacements automobiles restent la D590 et la N59, vers Lunéville au nord-ouest et Saint-Dié au sud-est.

> La halte de Ménil-Flin ne dispose d'aucun parking à proximité. Le stationnement s'opère principalement au nord des voies, sur les bas-côtés de la rue de la Gare. Une dizaine de voitures peut y stationner, sans place matérialisée.

Environ 4700 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

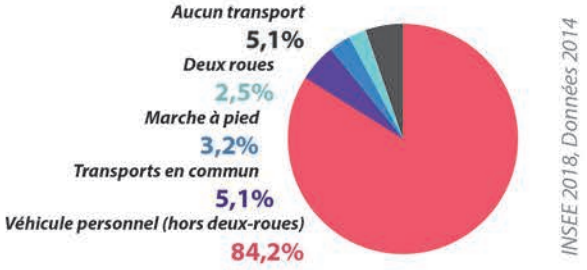
Les plus grosses communes sont Saint-Clément (841 hab.), Azerailles (800 hab.) et Chenevières (497 hab.)

Modes de transport des actifs et projets

Une forte utilisation des véhicules personnels

Flin

> Actifs ayant un emploi: 158 (65% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 98.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 133 (84%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> Le faible nombre d'emplois sur la commune et la proximité des pôles de Lunéville et de Baccarat peuvent expliquer le **recours très fort aux véhicules personnels (84,2%)** pour les déplacements domicile-travail.

> Bien que ne représentant que 5,1% du total, les transports en commun constituent le deuxième mode de transport le plus employé, derrière les véhicules personnels.

> **Une très faible part de déplacements à pied ou en deux-roues** (3,2% et 2,5%), pouvant potentiellement s'expliquer en partie par l'absence de cheminements sécurisés pour modes actifs le long de la D590.

> **Une part de recours aux transports en commun assez similaire à celle des communes voisines:** 5,4% pour Azerailles, 5,6% pour Chenevières.

Aucun projet connu sur la halte

> Il n'existe aucun projet connu sur la halte de Ménil-Flin.

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Flin, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrain SNCF potentiellement mutable, de faible superficie. Les évolutions possibles sont assez restreintes, mais quelques places de stationnement pourraient être créées.

Infrastructures ferroviaires

- Voie ferrée.
- Halte de Ménil-Flin.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Des opportunités foncières limitées mais un projet de reconversion en cours à proximité de la halte

> **Quelques terrains non-bâtis se situent au nord de la halte**, leur superficie permettant la construction de quelques logements ou d'un aménagement relatif à la halte, tel qu'un parking. Au sud des voies, les opportunités se résument principalement à des dents creuses le long de la rue Emile Hinzelin.

> Un **projet de centre d'innovation** vise par ailleurs à reconvertir l'ancien séminaire, disposant de vastes terrains à proximité de la halte. En cas d'aboutissement, ce projet pourrait profiter de l'accessibilité en transports en commun permise par cette dernière.

> Les propriétés foncières de la SNCF offrent peu de possibilités d'évolution, à l'exception d'un petit terrain proche de la halte, dont la superficie permettrait la réalisation de quelques places de stationnement.

Dynamiques actuelles du secteur

Une stagnation démographique et un taux élevé de logements vacants

> Entre 2009 et 2014, **un très léger déclin démographique, proche de la stagnation:**

-0,2%/an pour Flin.

> Pas de décrochage démographique, mais un **taux élevé de logements vacants** en 2014:

13,2% pour Flin.

> Ces dernières années, la construction de logements neufs se résume à des maisons individuelles, notamment au sud-est de la commune, en continuité du hameau de Flin. Quelques constructions neuves ont également émergé le long de la D590, de manière assez diffuse.

> En cas de concrétisation, le projet de centre d'innovation devant être réalisé sur le site de l'ancien séminaire représenterait une opportunité de développement et d'attractivité pour Flin et en particulier pour le hameau de Ménil-Flin. Le renforcement des liens (signalétique, cheminements...) entre la rue des Vosges et la halte pourrait alors contribuer au renforcement de l'attractivité du secteur en améliorant son accessibilité.

> Le taux élevé de logements vacants pourrait représenter une opportunité de densification du tissu bâti existant, à travers des opérations de réhabilitation ou de démolition-reconstruction. Néanmoins, ce type de bien ne correspond pas forcément à la demande immobilière au regard des constructions neuves de maisons individuelles et du faible dynamisme démographique actuel du secteur.

Halte de Chenevières

Chenevières

Population 2014 :
497 hab.

Voyageurs annuels

2 703 v. *(2015)*

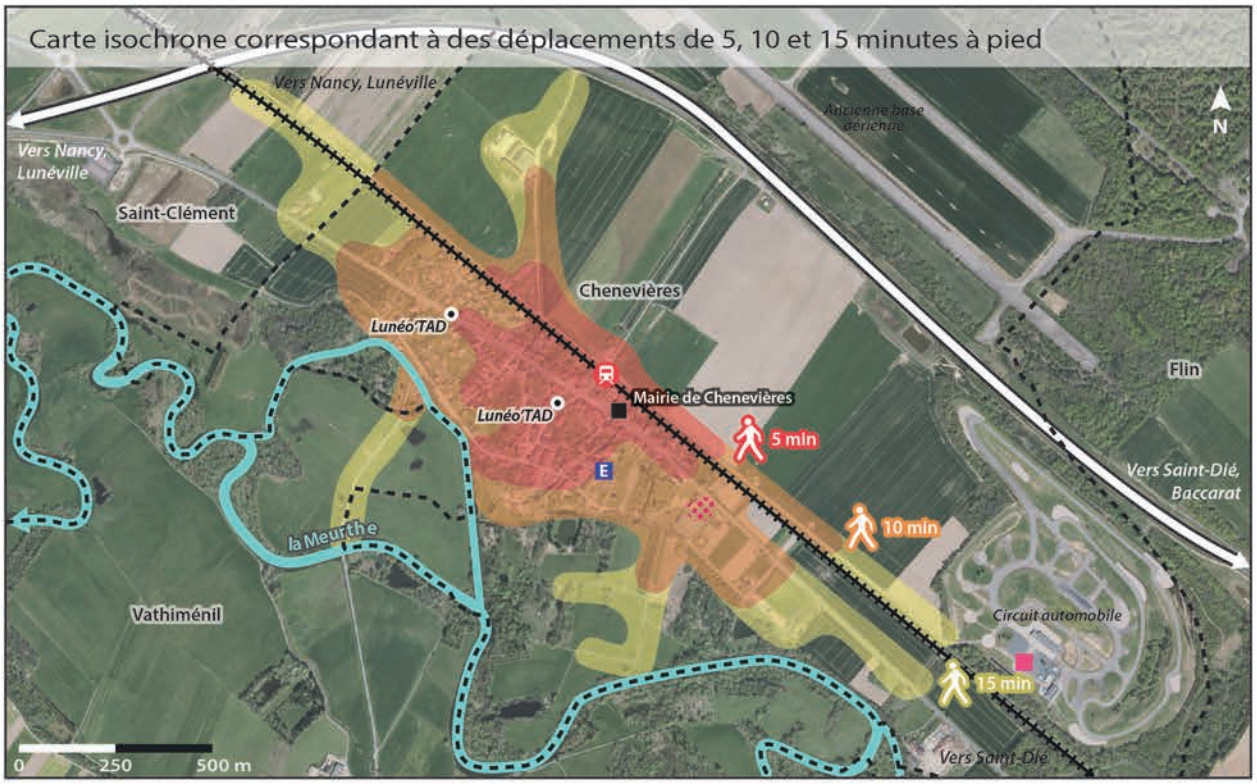
TER Ligne 11 Nancy <> Saint-Dié-des-Vosges

Trains journaliers:
> Direction Saint-Dié: **6**
> Direction Nancy: **6**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

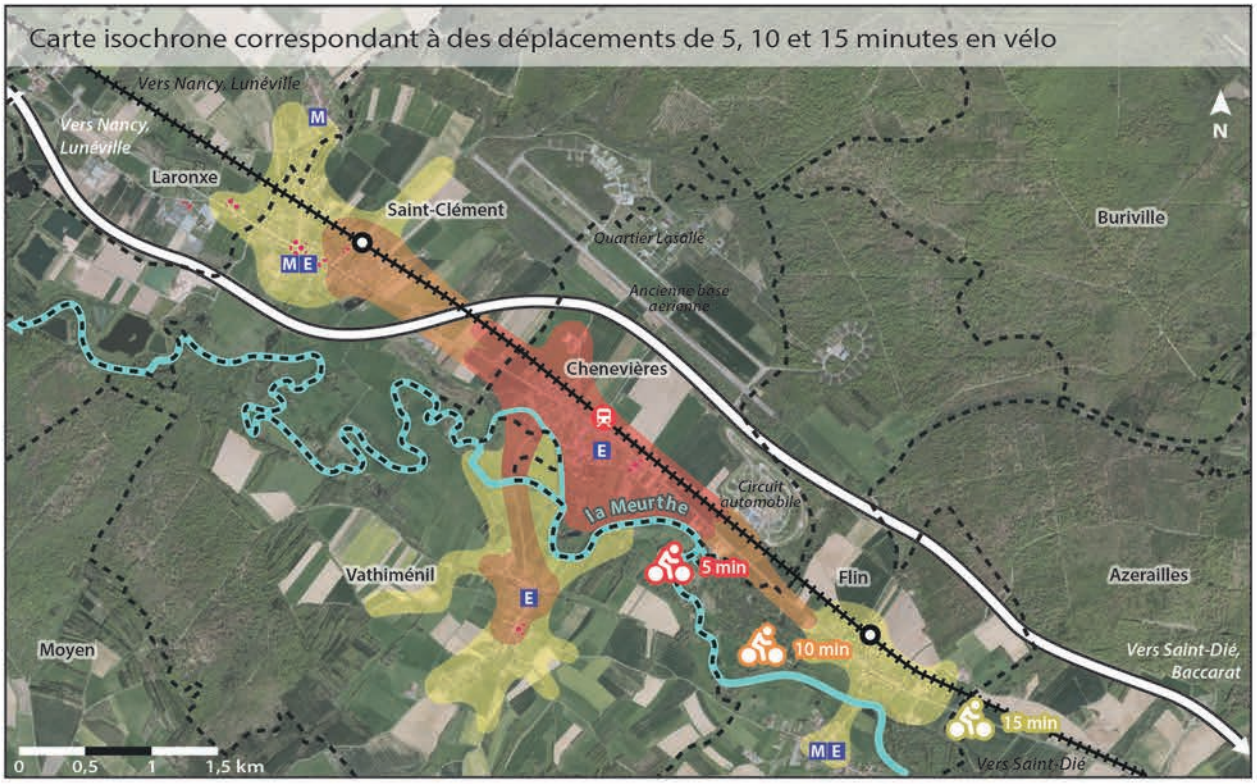
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 500
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 2000 à 2200
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Chenevières.
- Voie ferrée (voie unique).
- Autres haltes du territoire.
- Lunéo'TAD — Arrêt desservi par le service Lunéo'TAD (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Route N59 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- Equipement culturel ou de loisirs.

- Limites communales.

Accessibilité en modes actifs

Une halte au centre de Chenevières

> **Une halte à proximité du centre de Chenevières et de la R590**, bien qu'il n'y ait aucune indication relative à la halte depuis la route des Vosges (R590). Toute la zone habitée de la commune est accessible en un quart d'heure à pied.

> **Aucun aménagement particulier pour les modes actifs** : circulation sur les trottoirs ou sur le bord de la route.

> Les déplacements sont concentrés au sud de la voie ferrée, les chemins et routes au nord ne menant qu'à une exploitation agricole ou le circuit de Chenevières. La N59 ne permet pas de circuler plus loin vers le nord-est.

> **Chenevières, Saint-Clément, Laronxe, Flin et Vathiménil accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Il n'existe pas d'aménagement dédié aux modes actifs le long des routes départementales.

Un très faible niveau d'équipement

> La halte:

-Un aspect général moyen et un très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucune offre de stationnement vélo.

> Espaces publics:

-Aucun parking propre à la halte, mais stationnement possible le long ou sur les trottoirs aux alentours, sans place matérialisée.

-La traversée des voies se fait à niveau, directement sur la rue de la Gare.

-Les rues aux alentours de la halte possèdent des trottoirs (sauf au nord de la voie ferrée), mais le revêtement de ceux-ci est abîmé ou non-stabilisé (gravier). De plus, **le stationnement des véhicules peut gêner voir empêcher la circulation en modes actifs**. Il n'y a pas de passage piéton à proximité de la halte.

Transport en commun et halte

Une desserte assurée uniquement par le service de transport à la demande

Desserte:

Aucune ligne régulière ne dessert Chenevières.

Lunéo'TAD (Transport à la demande)
Arrêts situés sur la route Division Leclerc et sur la Place du Point du Jour.

> Les deux arrêts de Lunéo'TAD se situent à environ 150 mètres au sud et 450 mètres à l'ouest de la halte.

Population, activités et projets

Entre 500 et 2200 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Environ 500 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 2000 et 2200 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> La D590 constitue le principal axe de déplacement entre les différentes communes longeant la Meurthe, celles-ci se situant principalement au sud de la voie ferrée. Cette route ne fait néanmoins l'objet d'aucun aménagement pour les modes actifs, malgré la proximité des communes.

Une faible offre de services et équipements

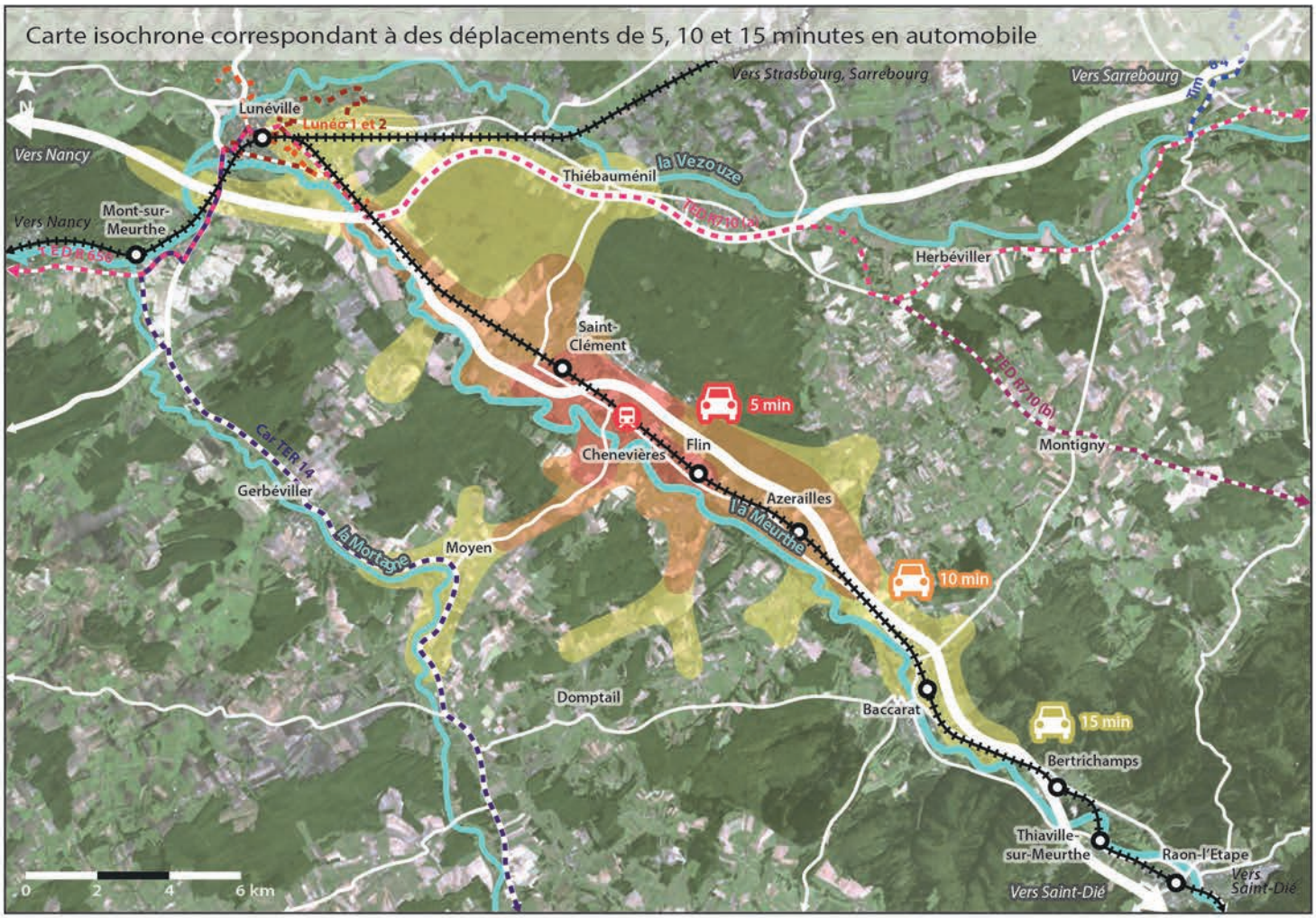
> **Aucun service ni commerce à proximité immédiate** de la halte.

> Chenevières possède un très faible nombre de commerces et services. En revanche, l'école élémentaire et les deux arrêts de transport à la demande se situent à 5 minutes ou moins de la halte.

Aucun projet connu sur la halte

> Il n'existe actuellement aucun projet portant sur la halte de Chenevières.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 16 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Chenevières.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED R650 et R710.
- Ligne de car TER Grand Est 14.
- Lignes 1 et 2 du réseau Lunéo.
- Ligne régulière du réseau Tim 84.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parking de la mairie, disposant de 8 places matérialisées, dont 2 places PMR.
- Stationnement possible le long de la chaussée ou sur des trottoirs larges, sans place matérialisée.

Correspondances et intermodalité

Aucune ligne routière régulière

Lunéo'TAD
Arrêts situés à 150 et 450 mètres de la halte.

> Aucune ligne régulière de transport en commun ne dessert la commune de Chenevières.

Correspondances possibles

> Aucune correspondance possible hors Lunéo'TAD.

> Aucune correspondance possible hors Lunéo'TAD.

Accessibilité automobile et report modal

Le pôle lunévillois à 15 minutes de la halte

> Les déplacements sont fortement contraints par la Meurthe et la voie ferrée. En revanche, la N59 permet d'accéder au centre de Lunéville par le sud-est en 15 minutes.

> Les principaux axes de circulation pour des déplacements automobiles sont la D590 et la N59, vers Lunéville au nord-ouest et Saint-Dié au sud-est.

> La halte de Chenevières ne possède pas de parking, mais celui de la mairie, situé à proximité, propose 8 places dont 2 réservées aux PMR. Celui-ci est toutefois très peu capacitaire. Le stationnement est possible le long des rues, et notamment aux alentours de la halte.

Environ 16 00 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Les plus grosses communes sont Lunéville (19 325 hab., mais seul le sud-est de la commune est accessible), Chanteheux (2138 hab., mais la commune est partiellement accessible) et Saint-Clément (841 hab.).

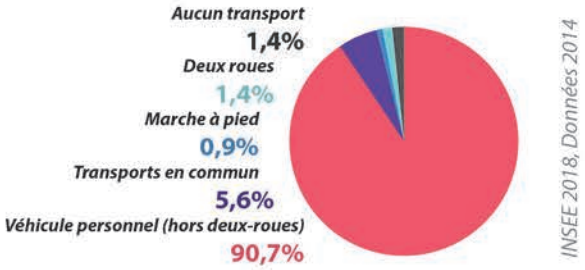
La N59 permet d'atteindre le nord de Baccarat ou de contourner la ville en 15 minutes, sans permettre pour autant de rejoindre le centre-ville.

Modes de transport des actifs et projets

Les véhicules personnels prédominants dans les déplacements domicile-travail

Chenevières

> Actifs ayant un emploi: 217 (67% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 133.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 194 (89%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Une très forte utilisation des véhicules personnels pour les déplacements domicile-travail** (90,7%), pouvant s'expliquer par la bonne accessibilité de Lunéville depuis Chenevières, en seulement 15 minutes de voiture depuis la halte.

> Avec 5,6%, les transports en commun sont le deuxième mode le plus utilisé, presque 4 fois plus que les deux-roues et 6 fois plus que la marche à pied.

> **Le très faible recours à la marche à pied** peut s'expliquer par le faible nombre d'emplois sur la commune et la complexité des déplacements en modes actifs pour rejoindre les communes voisines (Saint-Clément à et Flin) le long de la D590.

Aucun projet connu sur la halte

> Il n'existe aucun projet connu sur la halte de Chenevières.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Chenevières, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains aisément mutables appartenant à la commune de Chenevières.
- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.

Infrastructures ferroviaires

- Voie ferrée.
- Halte de Chenevières.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Un secteur au tissu bâti aisément densifiable

> **Il existe quelques terrains non-bâtis de petite ou de moyenne superficie dans le secteur de la halte.** Ces dents creuses pourraient permettre une densification du quartier, notamment le long de la route Division Leclerc, axe routier principal de la commune. Les terrains au contact de la halte permettraient également l'aménagement de quelques places de stationnement ou d'équipements relatifs à la halte.

> Le centre de Chenevières pourrait faire l'objet d'une densification à une échelle plus large, de nombreux jardins ou terrains inoccupés ayant un accès direct à la rue, constituant des **situations de dents creuses**.

> Il n'existe pas de réserve foncière sur les terrains SNCF.

> Deux terrains non-bâtis, situés au nord de la voie ferrée et appartenant à la commune, pourraient aisément évoluer à court ou moyen terme, notamment pour la réalisation de places de stationnement. Le terrain le plus au nord sert aujourd'hui d'espace de stockage, tandis que celui au contact de la halte est inoccupé et accueille du stationnement informel sur ses franges.

Dynamiques actuelles du secteur

Une croissance démographique soutenue et un faible taux de vacance des logements

> Entre 2009 et 2014, **une croissance démographique soutenue:**

+2,3%/an pour Chenevières.

> Une forte croissance démographique combinée à un **taux modéré de logements vacants** en 2014:

6,4% pour Chenevières.

> Les opérations immobilières de ces dernières consistent principalement en la construction de maisons individuelles le long des principales routes et rues (notamment le long de la D590) ou au sein du tissu bâti existant, disposant encore de nombreux terrains non-bâtis. Par ailleurs, le taux modéré de logements vacants sur la commune permet la construction de nouveaux logements sans mettre en difficulté de manière immédiate l'occupation des logements anciens (en particulier au centre de la commune).

> Les terrains non-bâtis les plus vastes identifiés dans le secteur de la halte pourraient permettre de poursuivre ce processus de densification. Certaines nouvelles maisons sont néanmoins construites en retrait par rapport à la rue sur de vastes terrains, réduisant les possibilités de densification ou de mutation ultérieures.

Halte de Saint-Clément - Laronxe

Saint-Clément

Population 2014 :
841 hab.

Voyageurs annuels

33 292 v. *(2015)*

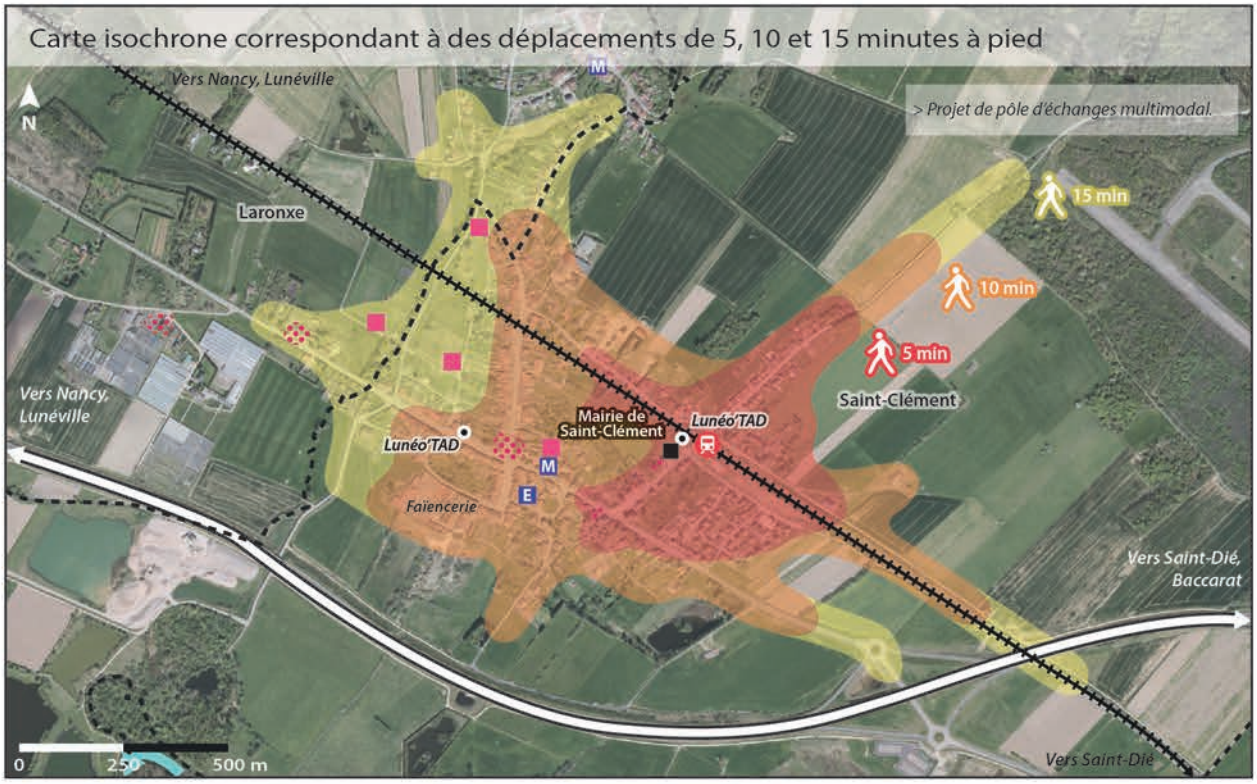
TER Ligne 11 Nancy <> Saint-Dié-des-Vosges

Trains journaliers:
> Direction Saint-Dié: **12**
> Direction Nancy: **12**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

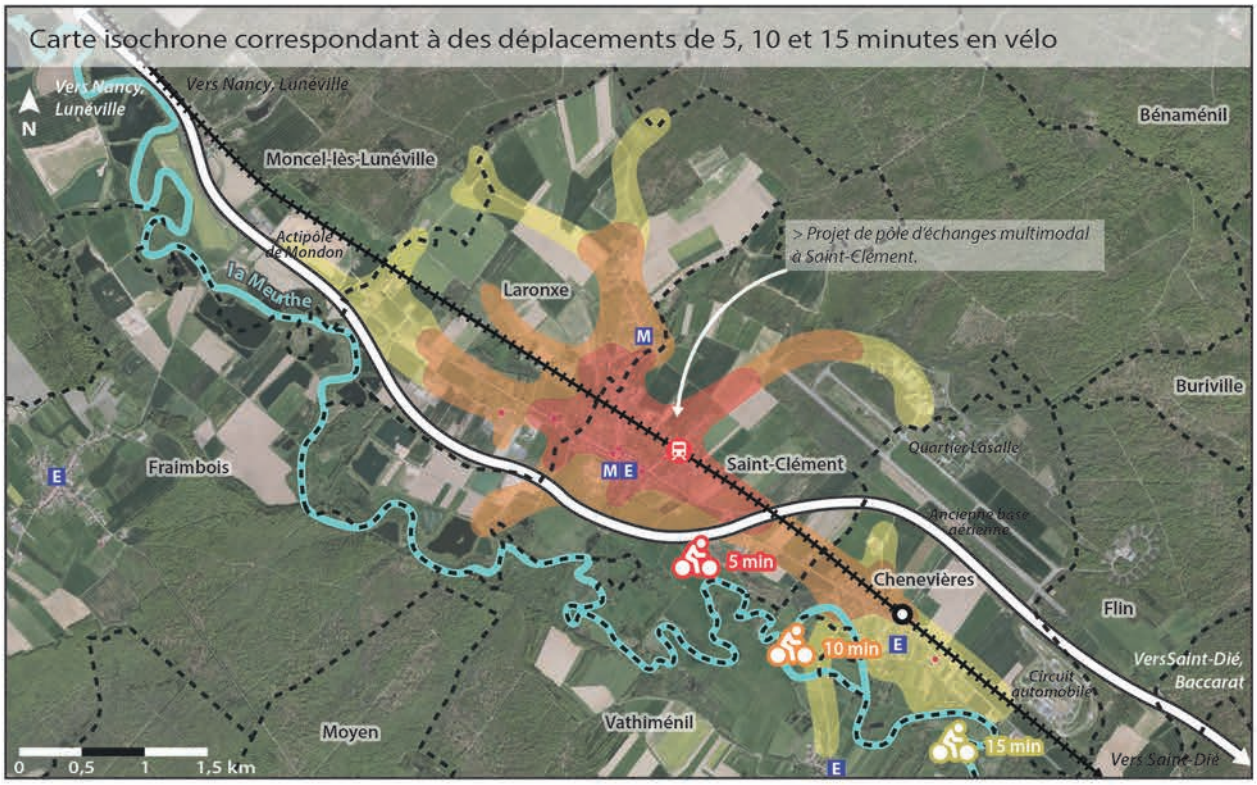
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 900 à 1000 habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

~ 1700 habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Saint-Clément - Laronxe.
- Voie ferrée (voie unique, hors halte).
- Halte de Chenevières.
- Lunéo'TAD — Arrêt desservi par le service Lunéo'TAD (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Route N59 en 2x2 voies, constituant un effet de barrière pour les déplacements en modes actifs.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- Equipement culturel ou de loisirs.

- Limites communales.

Accessibilité en modes actifs

Une halte relativement accessible

> **Bien qu'étant légèrement excentrée par rapport à Saint-Clément et Laronxe, la halte reste assez accessible**: presque toutes les zones d'habitat de Saint-Clément sont accessibles en 15 minutes de marche, tout comme l'entrée sud de Laronxe. La halte est signalée depuis l'avenue de la Division Leclerc.

> **Aucun aménagement particulier pour les modes actifs** : la circulation se fait sur les trottoirs ou le long de la chaussée dans les zones non-bâties.

> Les principaux axes de déplacement en modes actifs sont la D590 et la D99 (route de Thiébauménil) à travers Laronxe. La voie ferrée et la N59 constituent un effet barrière assez fort.

> **Saint-Clément, Laronxe et Chenevières accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Il n'existe pas d'aménagement dédié aux modes actifs le long des routes départementales.

Un état correct mais des améliorations possibles

> La halte:

-Un aspect général plutôt correct et quelques équipements: distributeur de titres et borne de validation.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucune offre de stationnement vélo.

> Espaces publics:

-Les deux parkings à proximité de la halte sont plutôt en bon état, mais assez peu capacitaires (environ 20 places au total). Il existe toutefois un projet de création de pôle d'échanges multimodal.

-La traversée des voies se fait à niveau, directement sur l'avenue de la Gare.

-La voirie est dans un état plutôt correct et les trottoirs sont assez larges. Il existe un passage piéton en face de la mairie, sécurisant la traversée de la chaussée. Au nord de la halte, il n'existe en revanche aucun passage piéton et les trottoirs servent au stationnement des véhicules, **complexifiant la circulation piétonne**.

Transport en commun et halte

Une desserte assurée uniquement par le service de transport à la demande

Desserte:

Aucune ligne régulière ne dessert Saint-Clément.

Lunéo'TAD (Transport à la demande)
Arrêts situés devant la halte et dans d'autres rues de Saint-Clément et de Laronxe.

> Un arrêt de Lunéo'TAD se situe juste en face de la halte.

Population, activités et projets

Entre 900 et 1700 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Entre 900 et 1000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Environ 1700 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> L'ensemble des communes de Saint-Clément, Laronxe et Chenevières ainsi que l'Actipôle de Mondon (Moncel-lès-Lunéville) sont accessibles en 15 minutes en vélo. Les cheminements pourraient ne sont toutefois pas sécurisés le long de la D590, qui ne fait pour l'heure l'objet d'aucun aménagement propre aux modes actifs.

Des services et commerces à proximité

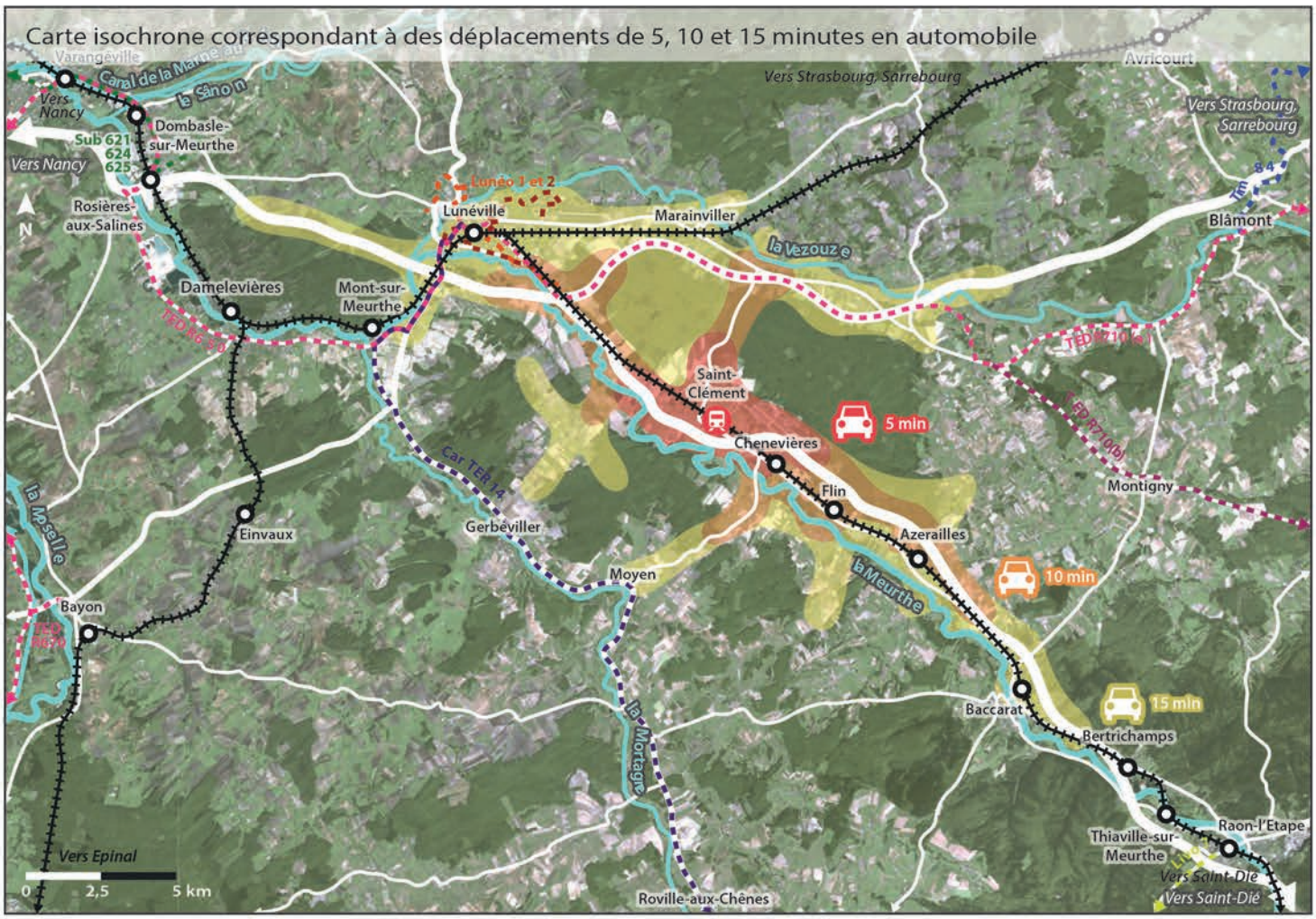
> **Quelques services et commerces à proximité** de la halte, soit directement dans l'avenue de la Gare, soit dans l'avenue de la Division Leclerc.

> Les commerces de proximité du centre de Saint-Clément, la faïencerie et les écoles de la commune se situent à moins de 10 minutes de marche de la halte.

Projet de pôle d'échanges multimodal

> Il existe un projet de pôle d'échanges multimodal sur la halte de Saint-Clément - Laronxe, devant notamment permettre d'améliorer la capacité et la qualité de l'offre de stationnement.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 26 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Saint-Clément - Laronxe.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED R650, R670 et R710.
- Ligne de car TER Grand Est 14.
- Lignes 1 et 2 du réseau Lunéo.
- Ligne régulière du réseau Tim 84.
- Ligne régulière du réseau Livo 7.
- Lignes régulières du réseau Le Sub 621, 624 et 625.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings situés à proximité du bureau de poste, de la mairie et de la halte, totalisant environ 26 places. Le parking de la halte ne possède pas de place matérialisée.
- Stationnement possible le long de la chaussée ou sur les anciens usoirs.

Correspondances et intermodalité

Aucune ligne routière régulière

Lunéo'TAD
Desserte de la halte.

> Aucune ligne régulière de transport en commun ne dessert la commune de Saint-Clément.

Correspondances possibles

> Aucune correspondance possible hors Lunéo'TAD.

> Aucune correspondance possible hors Lunéo'TAD.

Accessibilité automobile et report modal

Lunéville à environ 10 minutes en voiture

> Les déplacements vers le sud sont contraints par le faisceau ferroviaire et la Moselle, se concentrant principalement sur la N59 et sur les routes adjacentes. En revanche, au nord, l'agglomération lunévilloise est facilement accessible en voiture en 10 ou 15 minutes selon les secteurs (sauf le nord-ouest de Lunéville).

> 2 axes routiers structurants: la N59 (vers Saint-Dié au sud-est) et les N333/N4 (vers Nancy à l'ouest et Sarrebourg à l'est).

> Il existe plusieurs parkings à proximité de la halte, totalisant environ 26 places de stationnement. Néanmoins, ces parkings sont également à disposition des usagers du bureau de poste et de la mairie, pouvant conduire à des situations de saturation.

Environ 26 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

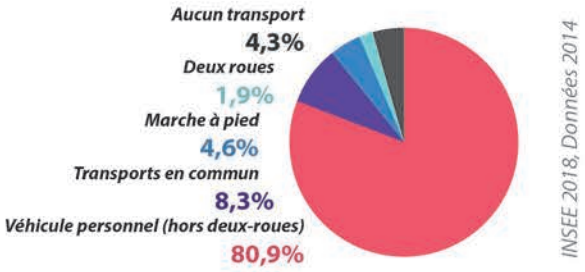
Les plus grosses communes sont Lunéville (19 325 hab., mais le nord-ouest de la commune n'est pas accessible), Baccarat (4460 hab., mais commune partiellement accessible) et Chanteheux (2138 hab.).

Modes de transport des actifs et projets

Les transports en commun davantage sollicités que dans les communes voisines

Saint-Clément

> Actifs ayant un emploi: 316 (63% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 158.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 260 (82%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Les transports en commun sont relativement sollicités, notamment grâce à la halte**. La part des transports en commun (8,3%) est plus élevée que dans les communes voisines (5,6% pour Chenevières, 5,1% pour Flin). Le plus grand nombre d'arrêts journaliers dans la halte de Saint-Clément - Laronxe comparativement à ces communes peut en être l'explication. A Laronxe, cette part est de 6,3%.

> Le recours à la marche à pied est également plus élevé (4,6%), la commune de Saint-Clément accueillant plusieurs commerces et services ainsi que la faïencerie directement au sein du tissu bâti.

Projet de pôle d'échanges multimodal

> Le projet devrait permettre d'accroître et d'améliorer l'offre de stationnement à proximité de la halte, favorisant notamment les capacités de report modal.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Saint-Clément, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Vastes terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme. Les terrains situés entre l'avenue de la Division Leclerc et la rue Pierre de Blarru présentent des opportunités de densification intéressantes, notamment en cas de reconversion des terrains SNCF désaffectés.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Très vaste friche SNCF dans le prolongement de la halte, potentiellement mutable dans le cadre d'un projet d'équipement (parking, nouvel accès...) et/ou de construction.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Saint-Clément - Laronxe.

Opportunités foncières à proximité de la halte

De très importantes opportunités foncières

> **Le site de la halte présente en lui-même une importante mutabilité**, avec la présence d'une vaste friche ferroviaire d'environ 250 mètres de long sur 40 mètres de large. Ce terrain pourrait potentiellement permettre une densification du secteur et/ou la réalisation d'un équipement relatif à la halte.

> D'autres terrains potentiellement mutables sont situés dans le secteur de la halte. **Deux grandes zones non-bâties** existent le long de la ruelle de la Gare et de la rue Pierre de Blarru. Leur superficie représente un intérêt pour toute la commune et pas seulement le quartier de la halte. Leur situation au centre de Saint-Clément offre ainsi d'importantes opportunités. Quelques parcelles non-construites le long de l'avenue de la Gare ou de l'avenue de la Division Leclerc peuvent de surcroît permettre un raccordement à la trame viaire existante.

> Les principales opportunités de densification se concentrent au sud des voies ferrées. Au nord, quelques parcelles libres permettent la construction de maisons individuelles (au contact de celles existantes).

Dynamiques actuelles du secteur

Une absence de dynamisme démographique, mais un contexte favorable à la densification

> Entre 2009 et 2014, **un déclin démographique marqué:**

-0,7%/an pour Saint-Clément.

> Un manque de dynamisme démographique, mais un **taux très modéré de logements vacants** en 2014:

5,4% pour Saint-Clément.

> Les opérations immobilières récentes consistent principalement en la construction de maisons individuelles en extension, en particulier au nord des voies ferrées dans l'avenue Léon Gérardot ou dans la rue de la Croix Cherrière. La faible vacance des logements dans le secteur (seulement 2,9% pour Laronxe en 2014) pourrait ainsi favoriser la construction de logements neufs, malgré un manque de dynamisme démographique.

> Les dynamiques immobilières actuelles, soutenues par le faible nombre de logements vacants, semblent donc confirmer l'opportunité de densification que représentent les terrains non-bâtis identifiés à proximité de la halte.

Gare de Lunéville

Lunéville

Population 2014 :
19 325 hab.

Voyageurs annuels

910 731 v. *(2015)*

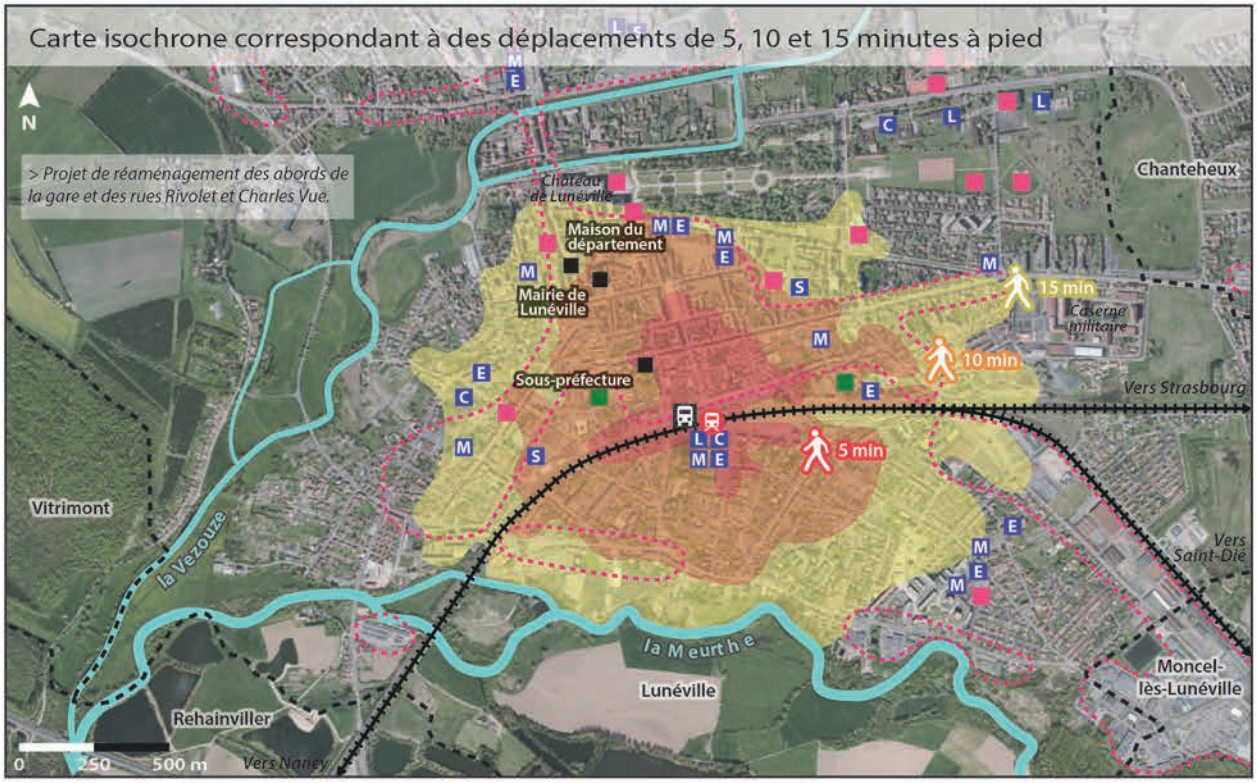
TER Ligne 1 (Lunéville) <> Nancy <> Metz
TER Ligne 11 Nancy <> Saint-Dié
TER Ligne 12 Nancy <> Lunéville
TER Ligne 19 Nancy <> Strasbourg
TER Ligne 29 (Lunéville) <> Nancy <> Bar-le-Duc

Trains journaliers:
> Direction Nancy: **39**
> Direction Saint-Dié: **16**
> Direction Strasbourg: **11**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

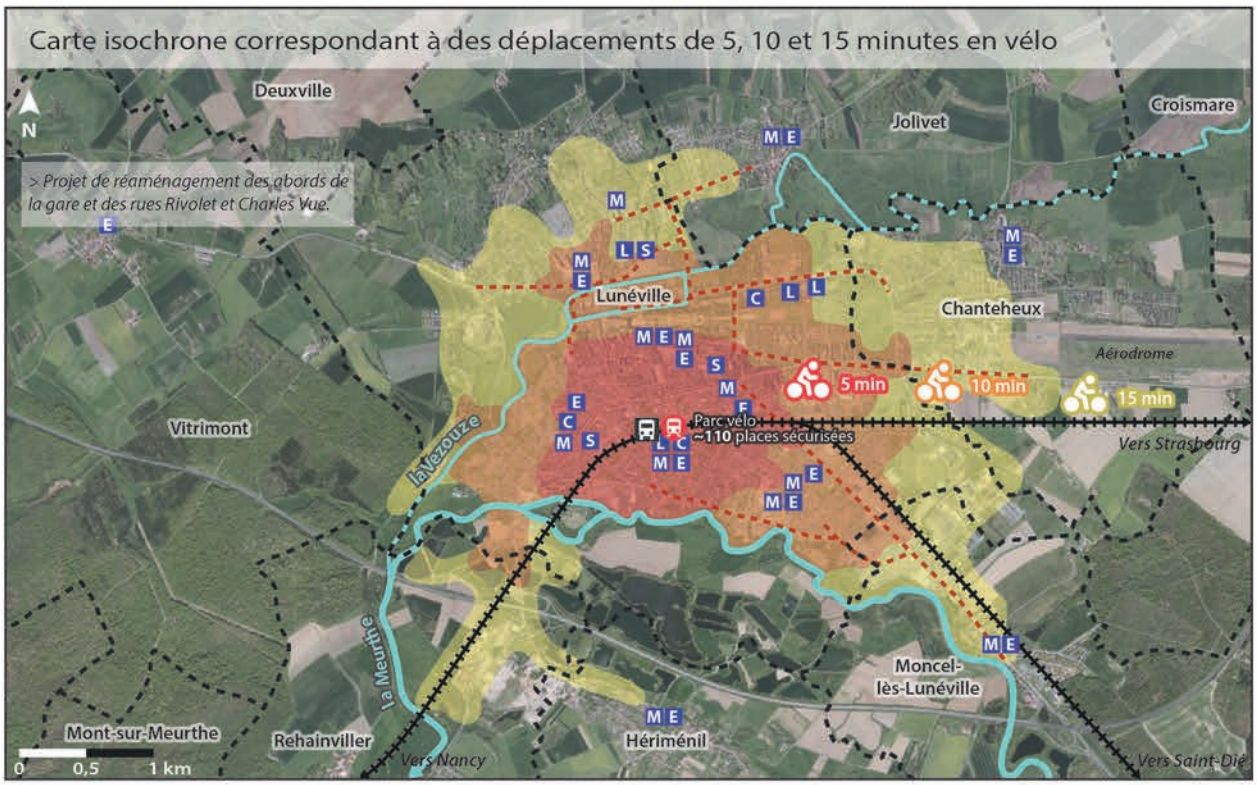
Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

~ 8000
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 20 000 à 21 000
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la gare.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Gare de Lunéville.
- Voies ferrées.
- Gare routière de Lunéville, desservie par les lignes TED, Tedibus, Lunéo'TAD, Lunéo et les cars TER.

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Principales bandes et pistes cyclables, matérialisées ou protégées.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M Ecole maternelle.
- E Ecole élémentaire.
- C Collège.
- L Lycée.
- S Enseignement supérieur.
- Equipement culturel ou de loisirs.
- Etablissement de santé (hôpital ou clinique).

Accessibilité en modes actifs

Une gare intégrée au centre-ville de Lunéville

> **La gare de Lunéville se situe au centre de la commune**, à proximité immédiate des commerces, services, et établissement scolaires ainsi que de la gare routière. Tout le centre-ville est accessible en 15 minutes de marche.

> **Les aménagements cyclables n'offrent qu'un maillage partiel** de Lunéville. Le réseau présente des discontinuités, tandis que certaines bandes cyclables sont étroites et non-sécurisées en bordure de chaussée. Les bandes et pistes ne se poursuivent pas en dehors du centre de l'agglomération.

> Les voies ferrées, la Meurthe et la Vezouze représentent d'**importantes barrières physiques** pour les déplacements en modes actifs (notamment vers le sud-ouest).

> **Une grande partie de Lunéville et Moncel ainsi que l'ouest de Chanteheux, Jolivet et Hériménil accessibles en 15 minutes** en vélo.

Un bon état général et un projet de réaménagement à venir

> La gare:

-Un bon état général et un très bon niveau d'équipement.

-Accessibilité PMR partielle. Projet de mise en accessibilité.

-Le parking à vélo est sécurisé et a récemment été réaménagé, proposant plus de 110 places.

> Espaces publics:

-Parkings de la gare: état correct, réaménagements récents à l'ouest.

-Voirie en état moyen à correct selon les secteurs. Améliorations à venir.

-**Projet de requalification** des abords de la gare, à travers notamment le réaménagement des rues Charles Claude Rivolet et Charles Vue. Création d'un nouveau rond-point à l'intersection avec l'avenue du 2ème Bataillon des Chasseurs à Pied. Objectif de fluidification du trafic automobile et d'amélioration des espaces publics.

Transport en commun et gare

La gare au centre du réseau de transport

Desserte (gare routière):

Lunéo 1
19 arrêts de 6h50 à 19h30 en direction de Château d'eau.
19 arrêts de 6h50 à 19h30 en direction de Faisanderie.

Lunéo 2
10 arrêts de 7h16 à 19h16 en direction de ZAD.
11 arrêts de 6h30 à 19h50 en direction de Pré Contal.

Lunéo'TAD (Transport à la demande).

Tedibus du Pays Lunévillois (Transport à la demande).

TED R650
9 arrivées de 7h50 à 19h55 en provenance de Nancy (Terminus).
8 départs de 6h19 à 18h10 en direction de Nancy.

TED R710
2 arrivées à 8h40 à 14h05 en provenance de Val et Chatillon (Terminus).
2 départs à 11h30 et 18h40 en direction de Val et Chatillon.

Car TER 14
11 arrivées de 6h39 à 18h59 en provenance de Rambervillers (Terminus).
8 départs de 6h56 à 19h40 en direction de Rambervillers. Un départ supplémentaire depuis la cité scolaire à 17h18.

Extension de la ligne 1 du réseau Lunéo à Jolivet en Septembre 2018.

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 8000 et 21 000 habitants à 15 minutes de la gare en modes actifs

Environ 8000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la gare.

De 20 000 à 21 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la gare.

> Une accessibilité fortement limitée au sud par la Meurthe et la N333, deux barrières difficilement franchissables en modes actifs.

Une gare située en coeur d'agglomération

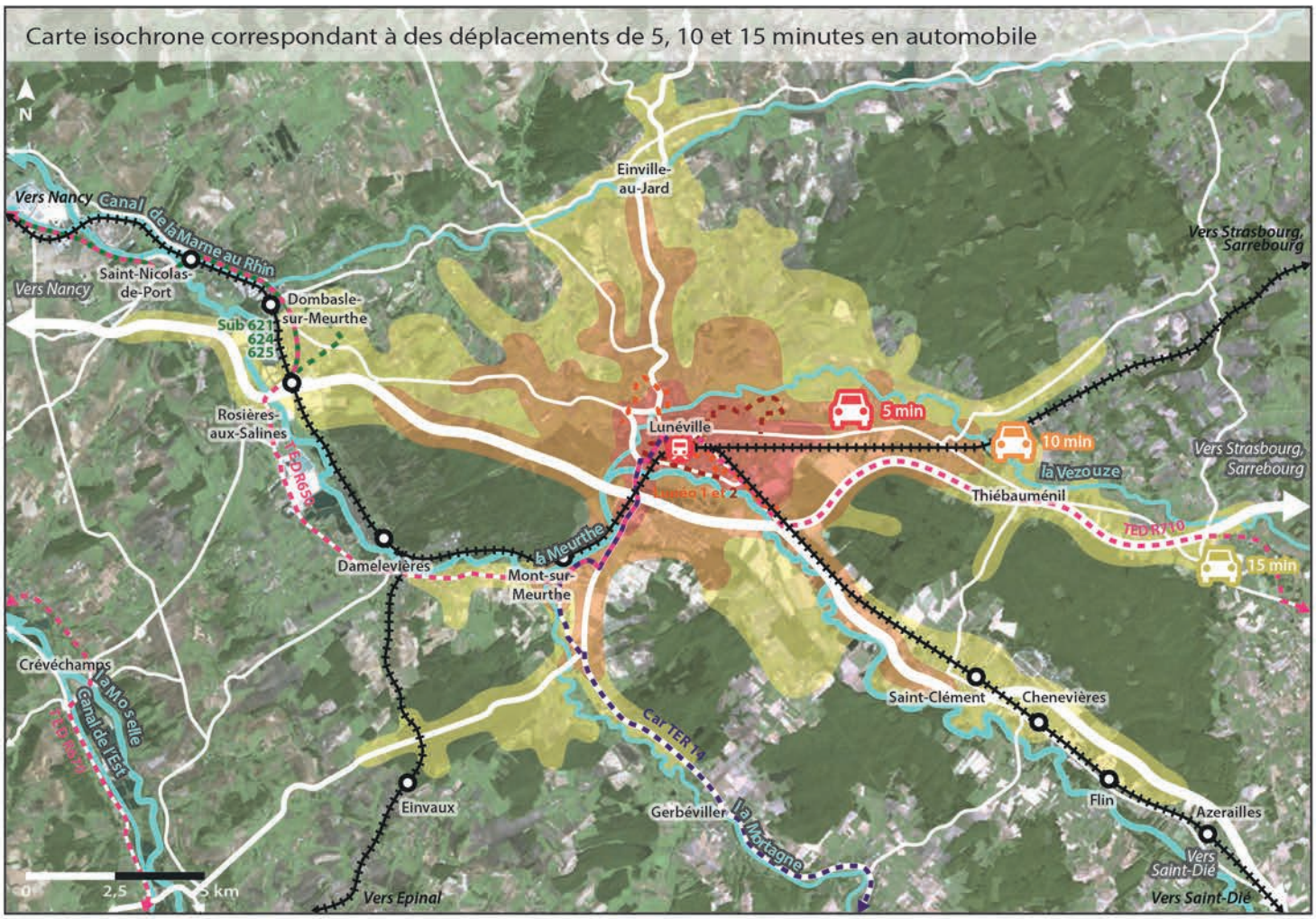
> La gare se situe au centre de Lunéville, se trouvant par conséquent **à moins de 15 minutes de marche de la plupart des commerces et services du centre-ville.**

> Presque tous les établissements scolaires primaires, secondaires ou d'enseignement supérieur sont accessibles en 15 voire 10 minutes de vélo depuis la gare.

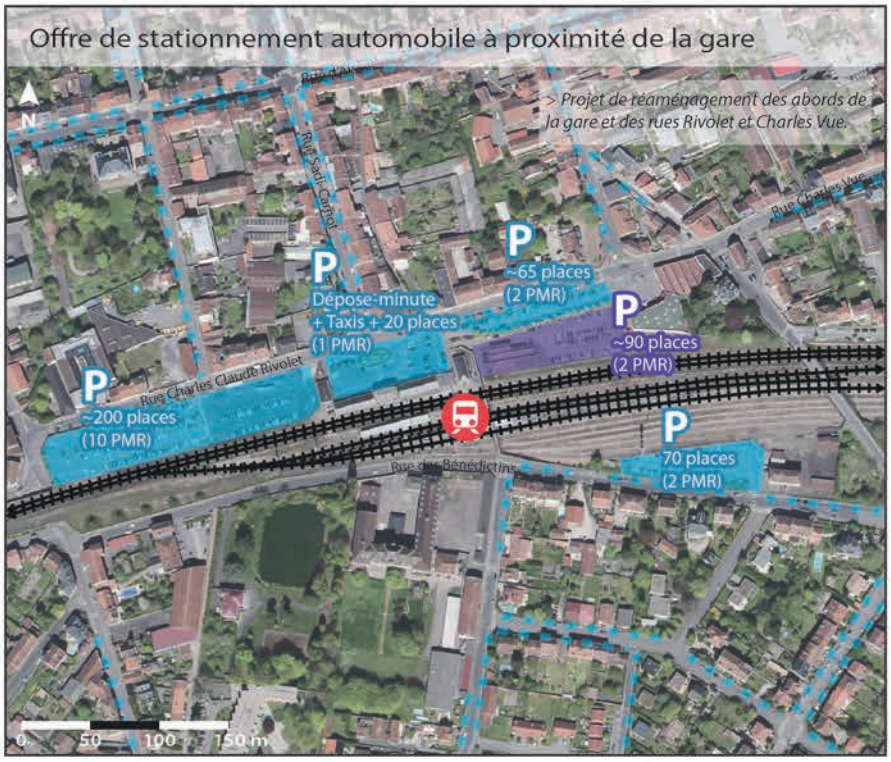
Projet de réaménagement des abords de la gare

> Les rues Charles Claude Rivolet et Charles Vue font l'objet d'un projet de réaménagement visant à renforcer l'accessibilité de la gare, notamment depuis l'avenue du 2ème Bataillon des Chasseurs à Pied.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018



Sources: Géoportail, 2018

Environ 49 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

Transports en commun

- Gare de Lunéville.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Lignes régulières du réseau TED R650 et R670.
- Ligne de car TER Grand Est 14.
- Lignes 1 et 2 du réseau Lunéo.
- Lignes régulières du réseau Le Sub 621, 624 et 625.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parkings situés à proximité de la gare, proposant environ 350 places gratuites et 90 places payantes. Emplacements dépose-minute, taxis et disques bleus devant l'entrée de la gare.
- Parking «Parcotrain» SNCF, payant.
- Stationnement possible le long de la chaussée, avec ou sans places matérialisées.

Correspondances et intermodalité

Arrivées et départs journaliers

TER Ligne 1
1 départ vers Metz à 6h31.

TER Ligne 11
15 arrivées de Nancy et 16 départs vers Saint-Dié de 6h04 à 22h20.
16 arrivées de Saint-Dié et 15 départs vers Nancy de 5h46 à 20h48.

TER Ligne 12
(dont services communs aux lignes 11, 12, 19 et 29)
41 arrivées de Nancy de 6h03 à 22h19.
39 départs vers Nancy de 5h46 à 19h54.

TER Ligne 19
12 arrivées de Nancy et 12 départs vers Strasbourg de 6h34 à 21h09.
12 arrivées de Strasbourg et 12 départs vers Nancy de 6h49 à 20h26.

TER Ligne 29
9 départs vers Bar-le-Duc de 5h54 à 18h54.

Lunéo 1
19 arrivées de Faisanderie vers Château d'Eau de 6h50 à 19h30.
19 arrivées de Château d'Eau vers Faisanderie de 6h50 à 19h30.

Lunéo 2
10 arrivées de Pré Contal vers ZAD de 7h16 à 19h16.
11 arrivées de ZAD vers Pré Contal de 6h30 à 19h50.

TED R650
8 arrivées de Nancy de 9h15 à 19h55.
8 départs vers Nancy de 6h19 à 18h10.

TED R710
2 arrivées de Cirey et Val et Chatillon à 8h40 et 14h05.
2 départs vers Val et Chatillon à 11h30 et 18h40.

Car TER 14
8 départs vers Rambervillers de 6h56 à 19h40.
11 arrivées de Rambervillers de 6h39 à 18h59.

TAD: Lunéo'TAD et Tedibus du Pays Lunévillois

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés. D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Le centre-ville proche des axes routiers structurants

> La gare de Lunéville bénéficie d'une très bonne accessibilité depuis le coeur de l'agglomération lunévilloise, et en particulier depuis les communes situées au nord de la N333. Les déplacements vers et depuis le sud sont en revanche plus contraints, limités à quelques axes D1, D9, D914, D590 et N59.

> 3 axes routiers structurants: la N333, connectée à l'A33 vers Nancy à l'ouest, et la N4 vers Strasbourg à l'est; la N59 vers Saint-Dié au sud-est; la D914 vers Château-Salins au nord et Rambervillers au sud.

> La gare de Lunéville possède plus de 350 places gratuites à proximité et environ 90 places payantes, réparties dans 5 principaux parkings.

> Au centre-ville (au nord des voies), de nombreuses places appartiennent à la zone bleue (rues Rivolet, d'Alsace, Sadi-Carnot...), limitant la durée de stationnement (1h30).

Environ 49 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la gare.

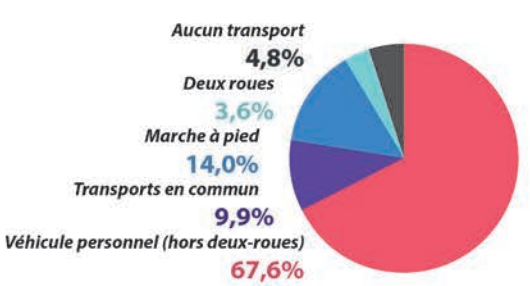
Les plus grosses communes sont Lunéville (19 325 hab.), Dombasle-sur-Meurthe (9904 hab.) et Blainville-sur-l'Eau (3974 hab.).

Modes de transport des actifs et projets

La voiture largement dominante, mais la marche et les transports en commun également sollicités

Lunéville

> Actifs ayant un emploi: 6884 (56% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 8389.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 3503 (51%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



INSEE 2018, Données 2014

> Concentrant un grand nombre d'emplois et étant fortement peuplée (comparativement aux autres communes du territoire environnant), Lunéville est un pôle urbain structurant à l'échelle du sud-meurthe-et-mosellan. Ainsi, la **part relativement élevée de la marche à pied** (14,0%) dans les déplacements domicile-travail peut être expliquée par une proximité des emplois et des lieux d'habitation.

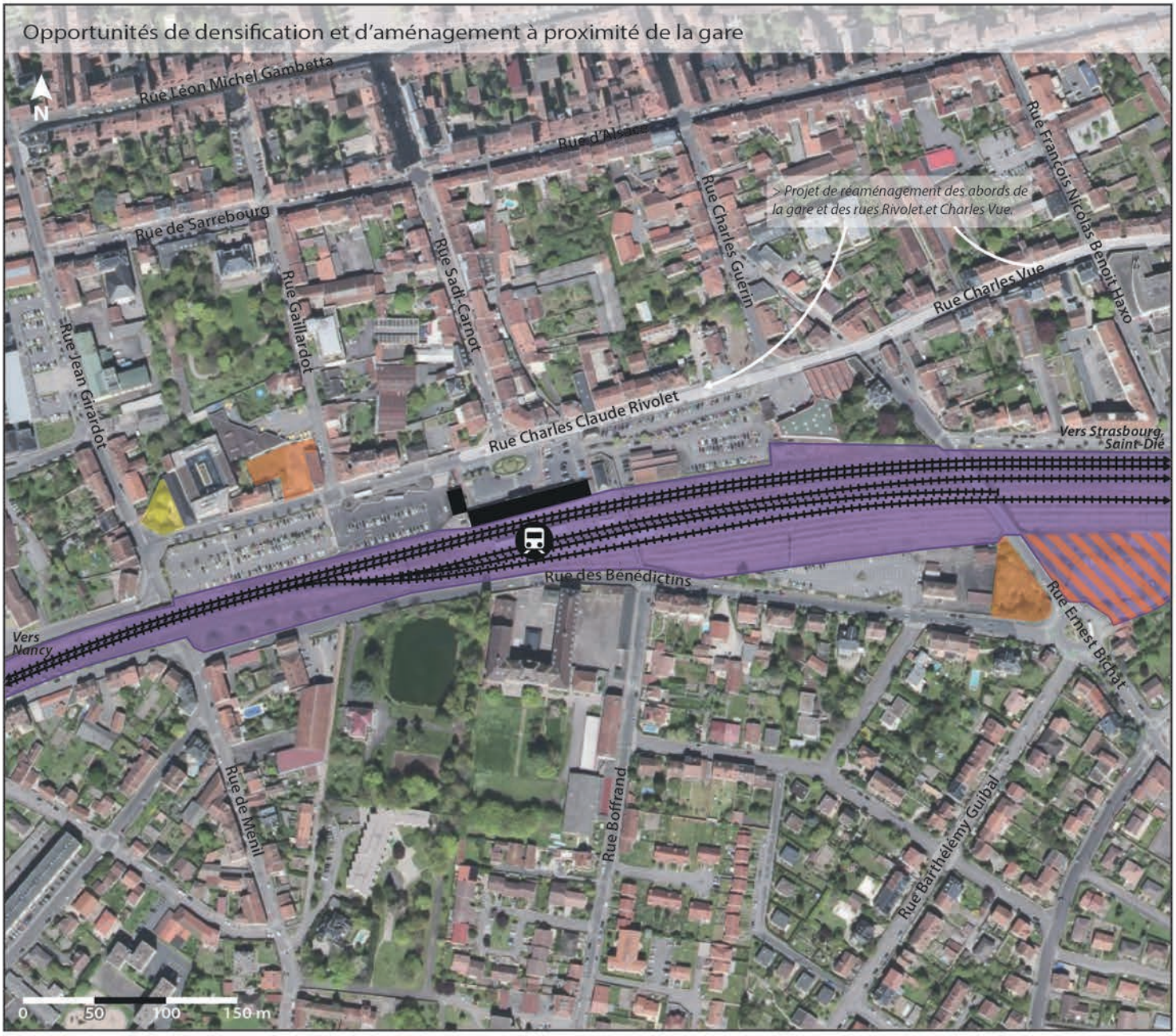
> L'utilisation des transports en commun (9,9%) peut quant à elle reposer sur le réseau TER (déplacements vers Nancy notamment) mais également sur les lignes Lunéo pour les déplacements internes à Lunéville.

> **L'usage de la voiture reste néanmoins très largement dominant** (67,6%), la proximité des grands axes routiers (N333 en particulier) pouvant faciliter les déplacements vers Nancy. La présence d'autres pôles urbains dans le secteur (Dombasle/Saint-Nicolas, Blainville/Damelevières...) explique également ce recours à la voiture, bien que ces villes soient reliées par les lignes TER.

Projet de réaménagement des abords de la gare

> Les rues Charles Claude Rivolet et Charles Vue font l'objet d'un projet de réaménagement visant à renforcer l'accessibilité de la gare, notamment depuis l'avenue du 2ème Bataillon des Chasseurs à Pied.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Lunéville, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme.
- Terrain faiblement bâti pouvant muter à moyen terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation des lignes ferroviaires. Voies de service au sud.
- Terrain SNCF non-bâti, actuellement couvert à l'ouest par des petits jardins.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Gare de Lunéville.

Opportunités foncières à proximité de la gare

Un secteur densément bâti présentant peu d'opportunités foncières

> Située au centre-ville de Lunéville, l**a gare s'inscrit au sein d'un tissu bâti relativement dense et ne présentant pas à l'heure actuelle de grandes surfaces non-bâties pouvant aisément muter**. Les quelques rares opportunités foncières (terrains faiblement ou non-construits) consistent principalement en des dents creuses, sur des parcelles de petite ou moyenne taille.

> **Les terrains SNCF ne présentent pas d'importantes réserves foncières**, le site étant contraint par un tissu bâti relativement dense au nord comme au sud des voies ferrées. Toutefois, à l'est de la rue Ernest Bichat, un terrain d'environ 250 mètres de long, accueillant aujourd'hui des petits jardins potagers et un parking informel, pourrait présenter des opportunités de mutation.

Dynamiques actuelles du secteur

Une absence de dynamisme démographique et un manque de foncier dans le secteur de la gare

> Entre 2009 et 2014, **un manque de dynamisme démographique pour la commune:**

-0,6%/an pour Lunéville.

> Une légère érosion démographique accompagnée par un **taux élevé de logements vacants** en 2014:

14,6% pour Lunéville.

> Les principales opérations de construction de la dernière décennie dans le secteur de la gare de Lunéville sont la construction du nouveau centre hospitalier dans la rue Jean Girardot et d'un immeuble de bureaux à l'ouest de la rue Claude Charles Rivolet, accueillant aujourd'hui Pôle emploi, une agence de recrutement et des services de la DDT. L'absence de friches ou de vastes terrains non-bâtis limite très fortement les opportunités de densification du secteur, les opérations de construction ou de réhabilitation n'ayant lieu que de manière ponctuelle.

> Aujourd'hui, quelques terrains non-construits pourraient accueillir un programme immobilier ou un aménagement en rapport avec la gare (à l'instar d'un parking en cas de saturation), mais de manière diffuse et sans impact majeur sur la densification du quartier de la gare.

> Quelques grands terrains non-construits (jardins privés notamment) pourraient représenter des opportunités (aménagement ou simple ouverture sur l'espace public) à moyen ou long terme en cas de réorganisation foncière ou de restructurations initiées par leurs propriétaires.

Halte de Mont-sur-Meurthe

Mont-sur-Meurthe

Population 2014 :
1 119 hab.

Voyageurs annuels

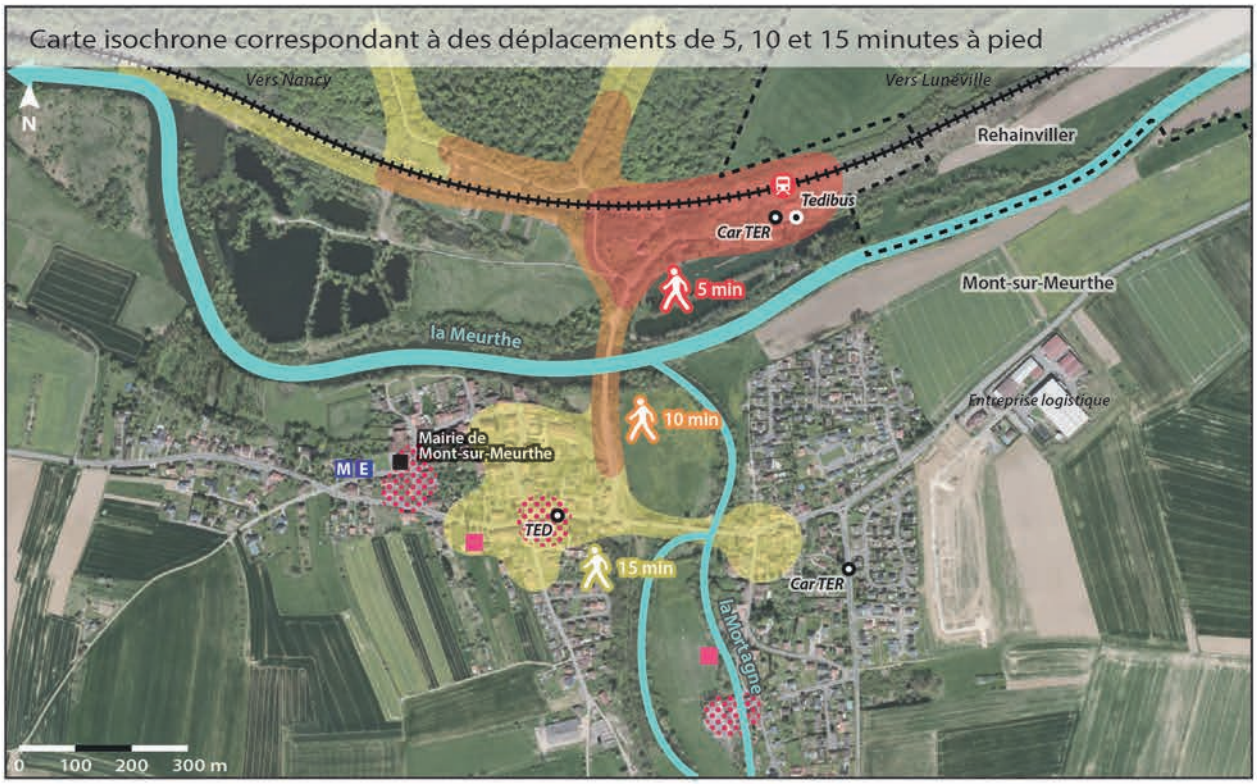
12 106 v. *(2015)*

TER Ligne 12 Nancy <> Lunéville
TER Ligne 29 (Lunéville) <> Nancy <> Bar-le-Duc
Trains journaliers:
> Direction Lunéville: **13**
> Direction Nancy: **13**

(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 14/07/18)

Quelle attractivité et quelle accessibilité pour les modes actifs?

De 200 à 300
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 1500 à 1700
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte de Mont-sur-Meurthe.
- Voies ferrées.
- TED/Car TER — Arrêt desservi par la ligne régulière R650 du réseau TED ou par la ligne routière 14 du réseau TER Grand Est.
- Tedibus — Arrêt desservi par le service Tedibus du Pays du Lunévillois (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- C — Collège.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte isolée du centre de Mont-sur-Meurthe

> **Une halte à l'écart du tissu bâti de Mont-sur-Meurthe**, à environ 800 mètres du centre de la commune (soit 15 minutes de marche) et à un kilomètre du quartier résidentiel à l'est de la Mortagne.

> **Aucun aménagement particulier pour les modes actifs** : la rue de la Gare ne possède pas de trottoirs et ceux du pont sont étroits.

> **Un site très contraint**, entre la Meurthe, des étangs et les voies ferrées. Le relief est également marqué.

> **La totalité de Mont-sur-Meurthe et les entrées de Blainville-sur-l'Eau et de Rehainviller accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Rehainviller, Blainville-sur-l'Eau et Xermaménil ne sont accessibles que par la route départementale, sans aménagement spécifique pour les modes actifs, ni trottoir.

Aucun aménagement pour les modes actifs

> La halte:

-Etat général de la halte et de l'ancien bâtiment voyageurs globalement assez correct, mais très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucune offre de stationnement pour les vélos: ni arceau, ni abri.

> Espaces publics:

-Parking de la halte en relativement bon état, mais très peu utilisé et peu capacitaire (environ 6 places). L'entrée de la halte n'est pas signalée.

-La rue de la Gare est dans un état plutôt correct, mais ne possède pas de trottoirs. Par faible luminosité ou à certains virages, **la circulation à pied ou en vélo peut s'avérer dangereuse.**

Transport en commun et halte

Une offre relativement diversifiée mais des points d'arrêt éloignés de la halte

Desserte:

TED R650

8 arrêts de 9h03 à 19h43 en direction de Lunéville.

8 arrêts de 6h27 à 18h19 en direction de Nancy.

Car TER 14

6 arrêts de 7h11 à 19h51 en direction de Rambervillers.

7 arrêts (dont un à la demande) de 6h28 à 18h47 en direction de Lunéville.

Tedibus du Pays Lunévillois (Transport à la demande)
Desserte de la halte.

> L'arrêt « Mont-sur-Meurthe Village » de la ligne R650 se situe au centre de Mont-sur-Meurthe, à environ 800 mètres de la halte.

> Le car TER 14 ne dessert la halte qu'une fois le matin à 7h11 en direction de Rambervillers et à 18h47 en direction de Lunéville. Tous les autres arrêts sont effectués à l'arrêt «Mont», à l'est de Mont-sur-Meurthe, à environ 1,3 kilomètre de la halte (20 minutes de marche).

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.

Population, activités et projets

Entre 200 et 1700 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Entre 200 et 300 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 1500 et 1700 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> La Meurthe constitue le principal effet de coupure entre la halte et le reste de Mont-sur-Meurthe.

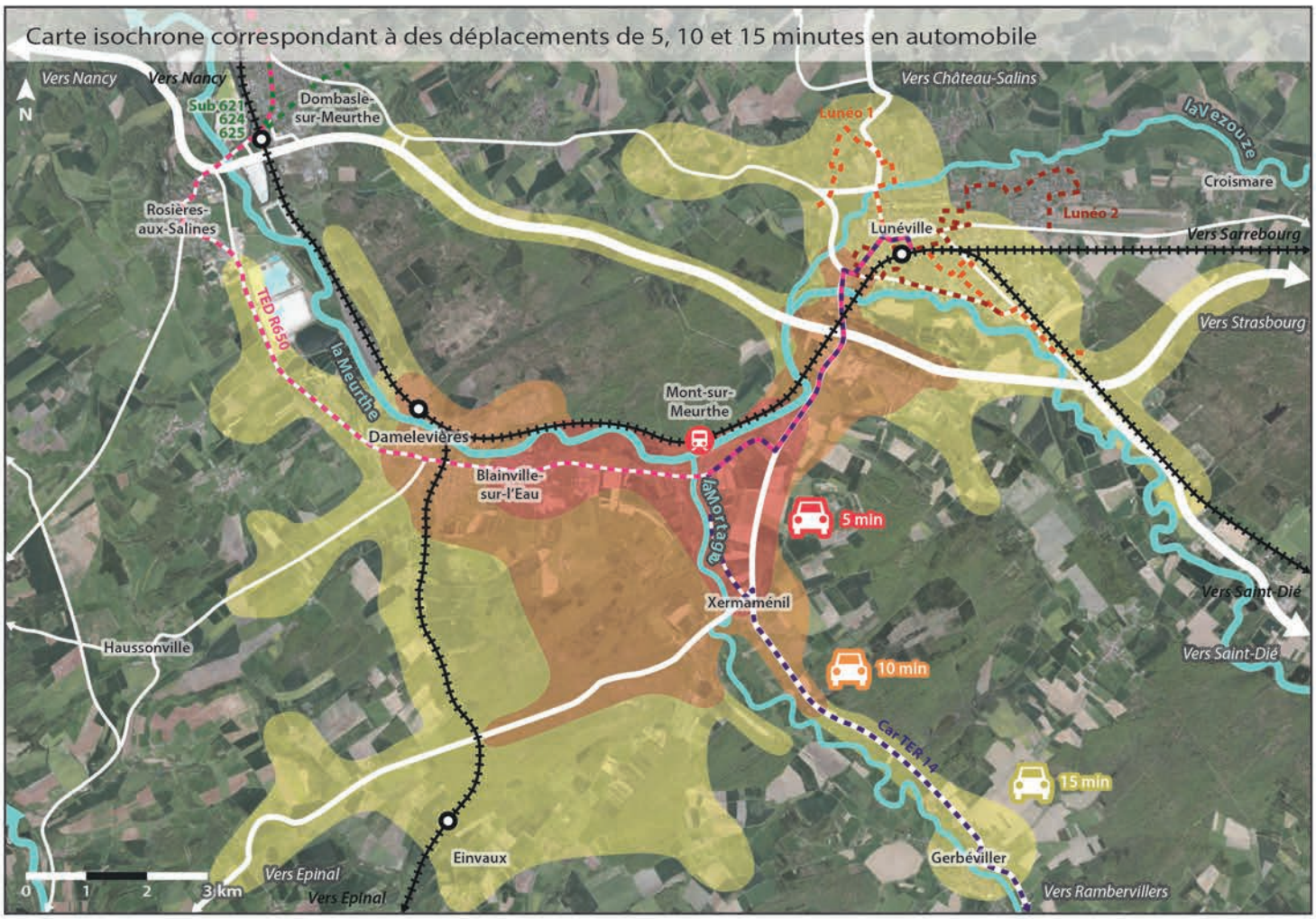
Un éloignement des commerces et services

> **Aucun service ni commerce à proximité immédiate** de la halte. Les commerces et équipements les plus proches se trouvent à un quart d'heure de marche de celle-ci.

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 25 000 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte de Mont-sur-Meurthe.
- Voies ferrées.
- Autres haltes et gares du territoire.
- Ligne régulière du réseau TED R650.
- Ligne de car TER Grand Est 14.
- Lignes 1 et 2 du réseau Lunéo.
- Lignes régulières du réseau Le Sub 621, 624 et 625.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parking de la halte, possédant 6 places matérialisées.
- Espaces inoccupés à proximité du parking, pouvant offrir quelques places informelles supplémentaires.

Correspondances et intermodalité

Des arrêts pour la plupart éloignés

TED R650
Arrêt situé à 800 mètres de la halte (~13 minutes de marche).

Tedibus du Pays Lunévillois et Car TER Grand Est 14
Desserte de la halte.

> Arrêt TED éloigné et faible fréquence du service Tedibus. Le car TER permet une correspondance avec le train vers Nancy le matin et le soir.

> Les correspondances possibles prennent en compte le temps de marche de l'arrêt TED à la halte (13 minutes) et une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Mont-sur-Meurthe (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 23 et 33 minutes.

Correspondances possibles

> Arrivée en car TED, départ en train TER:
8 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TED: 6h27 ; Dernier départ TER: 17h02

> Arrivée en car TER, départ en train TER: **1/jour** *(18h59 vers Nancy)*

> Arrivée en train TER, départ en car TED:
7 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée TER: 5h58 ; Dernier départ TED: 18h19

> Arrivée en train TER, départ en car TER: **1/jour** *(7h01 depuis Nancy)*

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 14/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une accessibilité limitée par le relief et l'hydrographie

> Plusieurs effets de barrière restreignent les déplacements automobiles: la Meurthe et les voies ferrées. La halte est ainsi essentiellement accessible depuis le sud et le nord-est.

> 3 axes routiers structurants : la D1 (vers Dombasle), la D914 (vers Lunéville au nord, vers Rambervillers au sud) et la D9 (vers Bayon).

> La parking de la halte propose 6 places de stationnement matérialisées, tandis qu'un espace non-occupé au sud offre quant à lui entre 6 et 10 places supplémentaires environ.

Environ 25 000 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

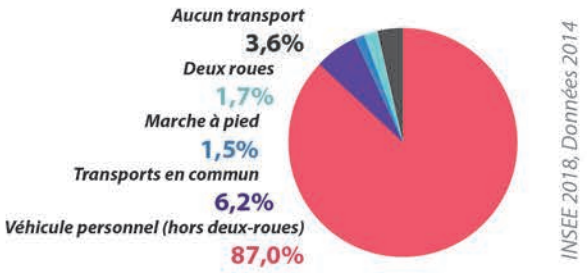
Les plus grosses communes sont Lunéville (19 325 hab., mais toute la commune n'est pas accessible en 15 minutes), Blainville-sur-l'Eau (3974 hab.) et Damelevières (3165 hab.).

Modes de transport des actifs et projets

Les déplacements en véhicules personnels prédominants

Mont-sur-Meurthe

> Actifs ayant un emploi: 468 (66% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 138.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 420 (90%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



> **Un fort recours aux véhicules personnels** (87,0%), pouvant être lié à la proximité et l'accessibilité du pôle lunévillois en voiture.

> Les transports en commun ne représentent que 6,2% des déplacements des actifs, mais restent le deuxième mode de transport le plus utilisé.

> **L'éloignement des zones bâties des différentes communes limitrophes** et le faible nombre d'emplois sur la commune peuvent quant à eux expliquer le faible recours à la mache à pied (1,5%).

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?

Sources: Géoportail, Cadastre, Commune de Mont-sur-Meurthe, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains aisément mutables appartenant à la commune, hors voirie. Possibilités de densification très faibles voire inexistantes, mais aménagements possibles.
- Terrains occupés mais faiblement ou non-bâtis pouvant faire l'objet d'un projet à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF désaffectés, potentiellement mutables.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte de Mont-sur-Meurthe.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Des possibilités de densification presque inexistantes, mais des aménagements possibles

> Le site de la halte, entre les voies ferrées, les étangs et la Meurthe, est relativement restreint, mais offre plusieurs opportunités d'aménagement. L'emprise SNCF est ainsi couverte de vastes terrains inoccupés, en continuité de la voirie ou de parcelles peu denses appartenant à la commune. **Bien que la topographie et l'hydrographie ne permettent pas une densification résidentielle, des aménagements relatifs à l'activité de la halte y seraient envisageables**.

> A proximité de la Meurthe, au nord comme au sud, le risque d'inondation empêche une réelle densification le long de la rue de la Gare.

Dynamiques actuelles du secteur

La halte à l'écart des secteurs dynamiques

> Entre 2009 et 2014, **une croissance démographique relativement modérée**:

+0,5%/an pour Mont-sur-Meurthe.

> Un dynamisme démographique mesuré mais accompagné d'**une très faible vacance des logements existants** sur la commune en 2014:

3,5% pour Mont-sur-Meurthe.

> Au cours des dernières années, une extension du tissu bâti concentrée principalement sur les hauteurs à l'est de la commune. Entre la route de Rehainviller et la rue des Vosges, construction soutenue de maisons individuelles au sein de lotissements.

> Aujourd'hui, émergence d'un nouveau lotissement à l'est du lotissement du Mont.

> Située sur un site contraint, la halte est à l'écart des dynamiques immobilières de la commune, malgré sa proximité géographique avec les zones d'habitation (environ 250 mètres linéaires (hors relief et hydrographie) entre la halte et les extensions pavillonnaires).

Halte d'Igney - Avricourt

Avricourt

Population 2014 :
385 hab.

Voyageurs annuels

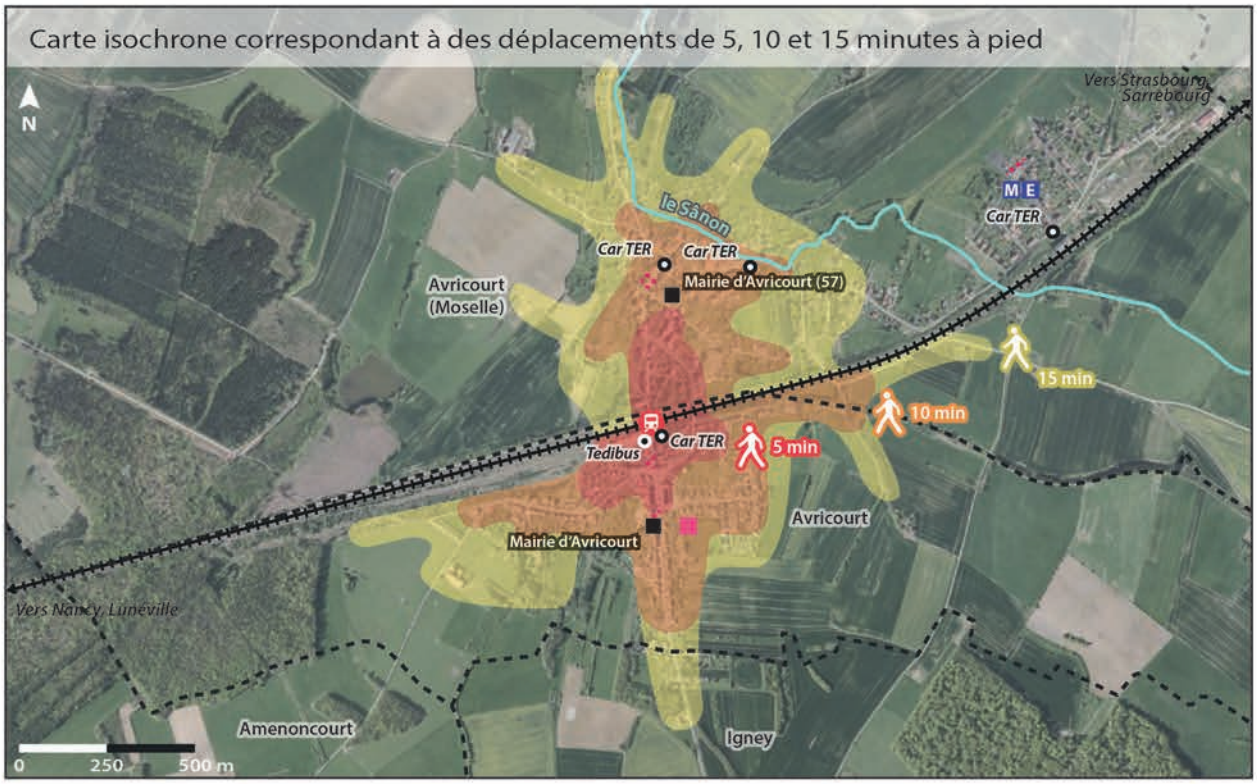
22 341 v. *(2015)*

TER Ligne 19 Nancy <> Strasbourg

Trains journaliers:
> Direction Strasbourg: **4**
> Direction Nancy: **3**

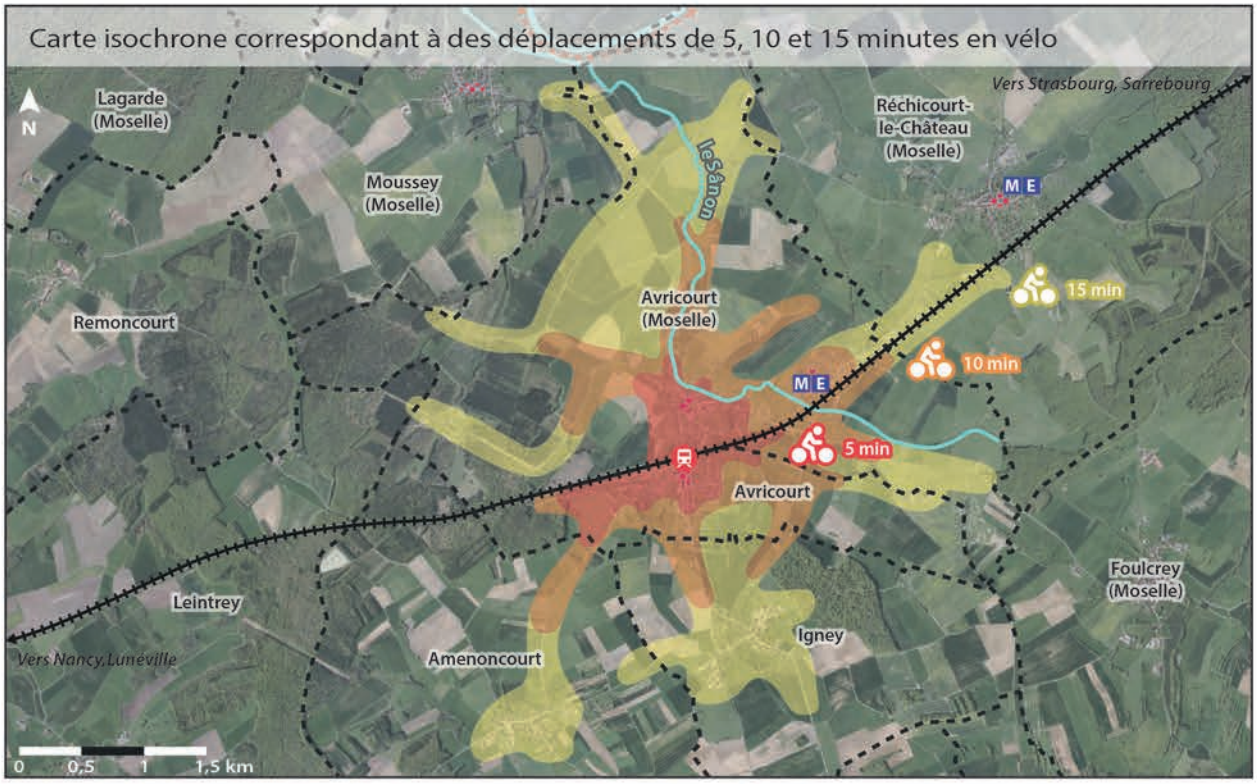
(en semaine scolaire, du 10/12/17 au 07/07/18)

De 700 à 750
habitants
à moins de 15 minutes à pied de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

De 1200 à 1300
habitants
à moins de 15 minutes en vélo de la halte.



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Transports en commun

- Halte d'Igney-Avricourt, à la frontière entre les 2 communes d'Avricourt.
- Voies ferrées (double voie).
- TED — Arrêt desservi par la ligne routière 22 du réseau TER Grand Est.
- Tedibus — Arrêt desservi par le service Tedibus du Pays du Lunévillois (transport à la demande).

Déplacements en modes actifs

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un piéton ou un cycliste.
- Voie cyclable.
- Limites communales.

Commerces, services et équipements

- Concentration de commerces et de services.
- Services administratifs.
- M — Ecole maternelle.
- E — Ecole élémentaire.
- Equipement culturel ou de loisirs.

Accessibilité en modes actifs

Une halte jonction entre les deux Avricourt

> **Pour des raisons historiques, la halte se situe à proximité des centres des deux communes d'Avricourt**. Elle se trouve par ailleurs à proximité immédiate des commerces d'Avricourt (54).

> **Aucun aménagement particulier pour les modes actifs** : la circulation se fait sur les trottoirs en zone bâtie, ou sur la chaussée sur les autres routes.

> La passerelle de la halte permet aux piétons de franchir les voies ferrées sans faire de détour par la rue du Pont à l'est.

> **La totalité des communes d'Avricourt (54 et 57), Igney, Amenoncourt et les entrées de Moussey et Réchicourt accessibles en 15 minutes** en vélo.

> Les déplacements entre les différentes communes ne peuvent se faire que le long des routes départementales, sans trottoir ni espace protégé.

Aucun aménagement pour les modes actifs

> La halte:

-L'état général de la halte est assez moyen, malgré des abris en bon état. Très faible niveau d'équipement.

-Pas d'accessibilité PMR.

-Aucune offre de stationnement pour les vélos.

> Espaces publics:

-Pas de réel parking ou d'aménagement particulier du côté mosellan, aucun panneau n'indiquant la halte.

-Du côté meurthe-et-mosellan, un grand parking sans places matérialisées ni marquage signalant le tracé de la rue. Les cheminements en modes actifs ne font l'objet d'aucun marquage ni aménagement.

-Très peu de passages piétons à proximité de la halte.

-Entre Igney et Avricourt: aucun trottoir malgré la proximité. **Déplacements relativement dangereux pour les modes actifs.**

Transport en commun et halte

Une très faible offre de transports en commun routiers

Desserte:

Tedibus du Pays Lunévillois (Transport à la demande)

Desserte de la halte.

Car TER 22

4 arrêts de 7h00 à 18h00 en direction de Sarrebourg.
4 arrêts de 6h51 à 19h51 en direction d'Igney.

> Les arrêts de Tedibus et du car TER 22 se situent à l'entrée de la halte d'Igney-Avricourt (côté meurthe-et-mosellan).

Population, activités et projets

Entre 700 et 1300 habitants à 15 minutes de la halte en modes actifs

Entre 700 et 750 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes de marche de la halte.

Entre 1200 et 1300 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en vélo de la halte.

> La halte est très bien située, au centre des deux communes d'Avricourt. Les déplacements vers Igney, Amenoncourt, Réchicourt-le-Château et Moussey ne font en revanche l'objet d'aucun aménagement.

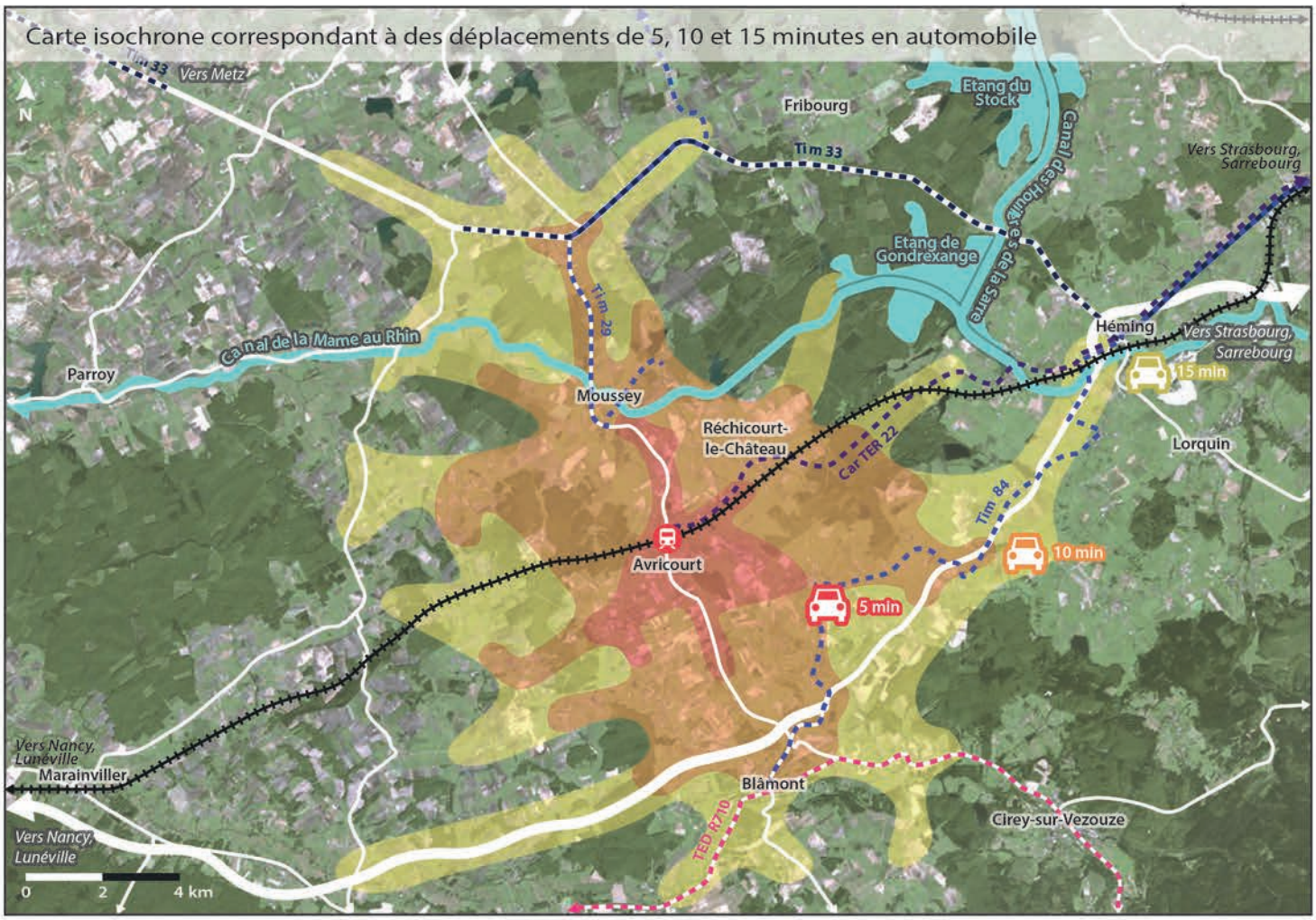
Proximité des commerces et services

> **Quelques commerces et services de proximité** se situent de part et d'autre des voies ferrées, à quelques dizaines de mètres au sud (partie meurthe-et-mosellane) et à environ 350 mètres au nord (partie mosellane).

Aucun projet connu sur la halte

> La halte ne fait l'objet d'aucun projet connu à l'heure actuelle.

Quelles capacités de report modal?



Sources: Géoportail, Project Route 360, 2018

Sources: Géoportail, 2018

Environ 6800 habitants
à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

Transports en commun

- Halte d'Igney-Avricourt, à la frontière entre les 2 Avricourt.
- Voies ferrées.
- Ligne régulière du réseau TED R710.
- Lignes régulières du réseau Tim 29, 33 et 84.
- Ligne de car TER Grand Est 22.

Déplacements automobiles

- Zones isochrones correspondant à des déplacements de 5, 10 ou 15 minutes pour un automobiliste.
- Principaux axes routiers.
- Parking de la halte, dont les places ne sont pas matérialisées. Très grande superficie et proximité immédiate de la halte, mais aucun aménagement particulier.
  Rue du Stade, parking d'une trentaine de places à moins de 300 mètres de la halte.
- Stationnement possible le long de la chaussée, à cheval sur le trottoir ou sur des places matérialisées (rue Carnot).

Correspondances et intermodalité

Une offre TER routière et ferroviaire

Tedibus du Pays Lunévillois et Car TER Grand Est 22
Desserte de la halte.

> Les correspondances possibles prennent en compte une marge de sécurité (10 minutes). Le délai entre l'arrivée à Avricourt (halte ou arrêt) et le prochain départ (arrêt ou halte) doit donc être compris entre 10 et 20 minutes.

Les correspondances réalisables avec un écart de 1 à 10 minutes entre l'arrivée du premier véhicule et le départ du second ne sont pas indiquées (tout retard pouvant empêcher la correspondance).

Correspondances possibles

> Arrivée en car TER, départ en train TER:
2 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée car TER: 7h00 ; Dernier départ train TER: 18h16

> Arrivée en train TER, départ en car TER:
2 correspondances/jour.
En correspondance, première arrivée train TER: 12h47 ; Dernier départ car TER: 18h00

Horaires de semaine, hors vacances scolaires et jours fériés.
D'après horaires TER en vigueur du 10/12/17 au 07/07/18.

Accessibilité automobile et report modal

Une halte située à proximité d'un important couloir de circulation

> Peu de barrières physiques restreignent les déplacements automobiles depuis la halte d'Igney-Avricourt.

> 2 axes routiers structurants : l'axe D7/D40 (vers Dieuze au nord et Baccarat au sud) et la N4 (vers Nancy à l'ouest et Sarrebourg à l'est).

> De nombreuses places de stationnement à proximité de la halte du côté meurthe-et-mosellan, mais un faible niveau d'équipement (aucune place PMR, covoiturage...).

> La halte d'Igney-Avricourt présente la particularité d'être la seule halte entre Lunéville et Sarrebourg, dans un secteur relativement bien desservi par les lignes routières de transport en commun (réseaux Tim vers Dieuze, TER et TED).

Environ 6800 habitants (2014)
situés à moins de 15 minutes en voiture de la halte.

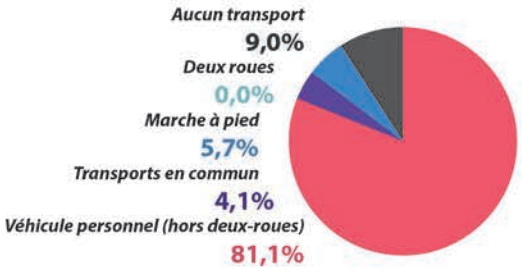
Les plus grosses communes sont Blâmont (1100 hab.), Avricourt (commune mosellane, 658 hab.) et Moussey (584 hab.), toutes accessibles en 10 minutes en voiture.

Modes de transport des actifs et projets

Une utilisation modérée des transports en commun

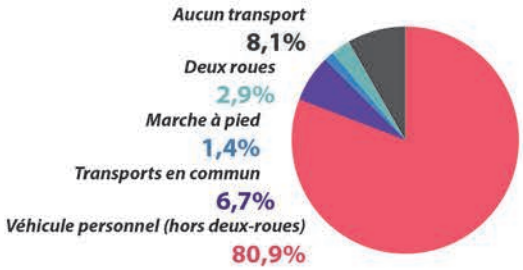
Avricourt (54)

> Actifs ayant un emploi: 122 (53% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 42.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 100 (82%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



Avricourt (57)

> Actifs ayant un emploi: 219 (53% des 15-64 ans).
> Nombre d'emplois sur la commune: 69.
> Actifs travaillant dans une autre commune: 178 (81%).
> Modes de transport utilisés pour se rendre au travail:



INSEE 2018, Données 2014

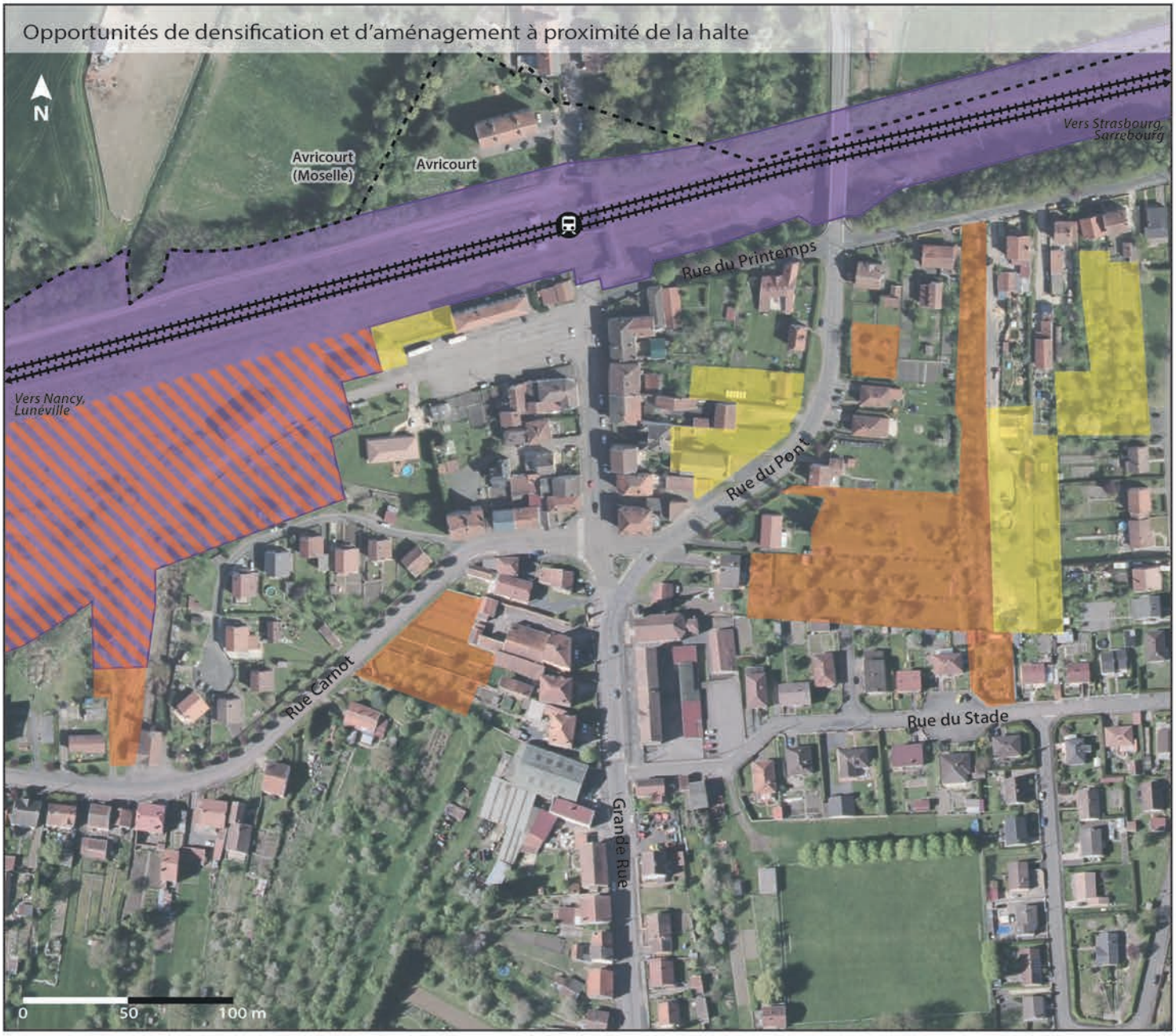
> Les tendances sont globalement assez semblables de part et d'autre de la frontière départementale, avec un **recours relativement modéré aux transports en commun** (4,1% et 6,7%), malgré la desserte des communes par les lignes TER 19 (train) et 22 (car) et le service Tedibus.

> Une **part assez élevée d'actifs déclare n'avoir recours à aucun transport** (9,0% et 8,1%), mais une très faible utilisation des deux roues (0% et 2,9%) et de la marche à pied (5,7% et 1,4%), probablement liée à l'éloignement de Sarrebourg et de ses emplois.

Aucun projet connu sur la halte

> Il n'existe aucun projet connu sur la halte.

Quelles opportunités foncières et possibilités de densification?



Sources: Géoportail, Cadastre, Communes d'Avricourt, 2018

Terrains potentiellement mutables

- Terrains non-bâtis potentiellement densifiables ou mutables à court ou moyen terme.
- Zones faiblement ou non-bâties pouvant faire l'objet d'un projet à moyen ou long terme.
- Terrains SNCF liés à l'exploitation de la ligne ferroviaire.
- Terrains SNCF désaffectés, potentiellement mutables. Possibilité de création d'une nouvelle voirie.

Infrastructures ferroviaires

- Voies ferrées.
- Halte d'Igney-Avricourt, à la frontière entre les deux communes d'Avricourt.
- Limites communales.

Opportunités foncières à proximité de la halte

Une grande friche ferroviaire et des possibilités de densification au centre de la commune

> La halte d'Igney-Avricourt bénéficie de la **proximité d'une très grande friche ferroviaire à l'ouest**, à l'emplacement d'anciennes voies de service. Ces terrains pourraient permettre une densification du quartier de la halte ou des aménagements relatifs à l'accessibilité ou le niveau d'équipement de la halte.

> De nombeux terrains non-bâtis ou très faiblement construits pourraient faire l'objet d'une densification le long de la rue du Pont et de la rue Carnot. Des opportunités se présentent également entre la rue du Printemps et la rue du Stade en coeur d'îlot.

Dynamiques actuelles du secteur

Des difficultés démographiques et un très faible dynamisme immobilier

> Entre 2009 et 2014, **un déclin démographique marqué pour les deux communes d'Avricourt**:

-1,3%/an pour Avricourt (54).

-0,8%/an pour Avricourt (57).

> Une perte d'habitants combinée à un **taux élevé de logements vacants** (2014) dans les deux communes, et plus particulièrement pour la commune meurthe-et-mosellane:

15,4% pour Avricourt (54).

10,4% pour Avricourt (57).

> Un contexte de **manque d'attractivité résidentielle du secteur**, tant pour la partie mosellane que pour la partie meurthe-et-mosellane. Cette situation se retrouve dans les autres communes environnantes sur la période 2009-2014: -2,0%/an pour Amenoncourt, -1,3% pour Moussey ou encore -0,4% pour Réchicourt-le-Château (le taux de vacance atteignant même 21,1% en 2014 pour cette commune).

> Une exception: Igney, avec une croissance de +3,2%/an entre 2009 et 2014, et un taux de vacance de seulement 6,3%. Ces chiffres sont toutefois à nuancer en raison du faible nombre d'habitants de la commune (130 habitants en 2014).

> Il n'existe pas d'importante opération immobilière à Avricourt à l'heure actuelle, malgré un grand nombre de terrains disponibles. Le secteur est à l'écart des dynamiques immobilières du territoire.

Une accessibilité en modes actifs limitée dans de nombreuses gares, mais des progrès en cours

En 2018, une accessibilité PMR encore très modeste

2 Gares totalement accessibles (Dieulouard, Frouard).
(4 projets de mise en accessibilité totale de gares actuellement partiellement accessibles (Pont-à-Mousson, Toul, Lunéville, Varangéville)

8 Gares partiellement accessibles.

35 Gares inaccessibles.

Une offre limitée de stationnement pour vélo, mais en progression

12 Parcs/emplacements sécurisés. *(+1 en projet)*

5 Offres de stationnement libre (arceaux, abris ouverts...). *(+10 dès 2019)*

28 Gares sans aucune offre de stationnement pour vélo. *(-11 dès 2019)*

Des aménagements cyclables rares, en particulier en zone rurale

A l'exception de quelques itinéraires aménagés (voie verte ou grand itinéraire : V50, Boucle de la Moselle…), absence d'aménagements dédiés aux modes actifs (trottoirs, bande/voie cyclable…) en-dehors des zones bâties, ne facilitant pas les circulations actives entre les communes.

En zone urbaine, des cheminements cyclables encore très discontinus

Dans les secteurs urbains, présence d'aménagements cyclables (bandes, voies, pistes…) mais persistance de discontinuités dans les cheminements. Difficulté voire impossibilité de réaliser l'ensemble d'un trajet au sein d'espaces sécurisés, à l'exception de quelques axes transversaux longeant les cours d'eau (V50 à Pont-à-Mousson et Nancy notamment).

Un manque de visibilité pour certaines gares

Au-delà de leur accessibilité effective, manque de visibilité et de jalonnement de certaines gares, en milieu urbain comme en milieu moins dense. Gare parfois totalement invisible (absence d'indication) depuis l'axe principal de la commune (Belleville, Bertrichamps, Ménil-Flin…).

Un niveau d'accueil et de service variant fortement d'une gare à l'autre

Un état général parfois très peu qualitatif

Dans de nombreuses gares, état général peu avenant : formation de trous dans les espaces de stationnement, revêtement salissant par temps de pluie, végétation invasive, espaces résiduels non-entretenus…

Des niveaux d'équipement variant très fortement selon les secteurs

Des niveaux d'équipement très différents selon les gares : distributeurs de titres dans les plus fréquentées (Pont-à-Mousson, Lunéville, Damelevières…) et dans certaines gares spécifiques (Bayon, Frouard…); bornes de validation dans les plus grandes gares et dans le périmètre du SMTSN; absence d'écrans d'affichage dynamique dans quelques gares… *Améliorations en cours ou à venir à travers le Schéma Directeur des Services en Gare du Conseil Régional ou les projets de pôles d'échanges multimodaux (PEM)*

Des niveaux de desserte très différenciés

(Nombre de trains par jour en semaine pour l'année scolaire 2017/2018, toutes directions confondues)

Entre 110 et 113 trains: 2 Gares (Pagny, Pont-à-Mousson).
Entre 55 et 67 trains: 6 Gares (Bayon, Jarville, Varangéville, Damelevières, Frouard, Lunéville).
Entre 31 et 47 trains: 12 Gares.
Entre 18 et 27 trains: 9 Gares.
Entre 11 et 14 trains: 4 Gares (Thiaville, Ménil-Flin, Chenevières, Bertrichamps).
Entre 6 et 8 trains: 3 Gares (Foug, Igney-Avricourt, Fontenoy).
Service par cars uniquement (entre 2 et 11 cars): 9 gares/communes (l'arrêt de car pouvant être éloigné de la gare).

Quelles possibilités de rabattement, en bus ou en voiture?

L'éloignement des arrêts de transport en commun, frein aux correspondances entre route et rail

Des arrêts de transport en commun parfois éloignés des gares, ne facilitant pas les correspondances entre les réseaux routiers et TER (arrêt TED à environ un kilomètre de la gare de Damelevières, arrêts TED/Sub à 600 mètres de la gare de Rosières…). *Quelques améliorations récentes ou à venir (création d'un nouvel arrêt devant la gare à Pagny, déplacement d'un arrêt TED à Bayon…)*

Des secteurs desservis par aucune ligne régulière

Sur la base de la configuration des réseaux pour l'année scolaire 2017/2018, 12 gares ne se trouvent à proximité d'aucune ligne régulière de transport en commun autre que le service routier ou ferroviaire TER.

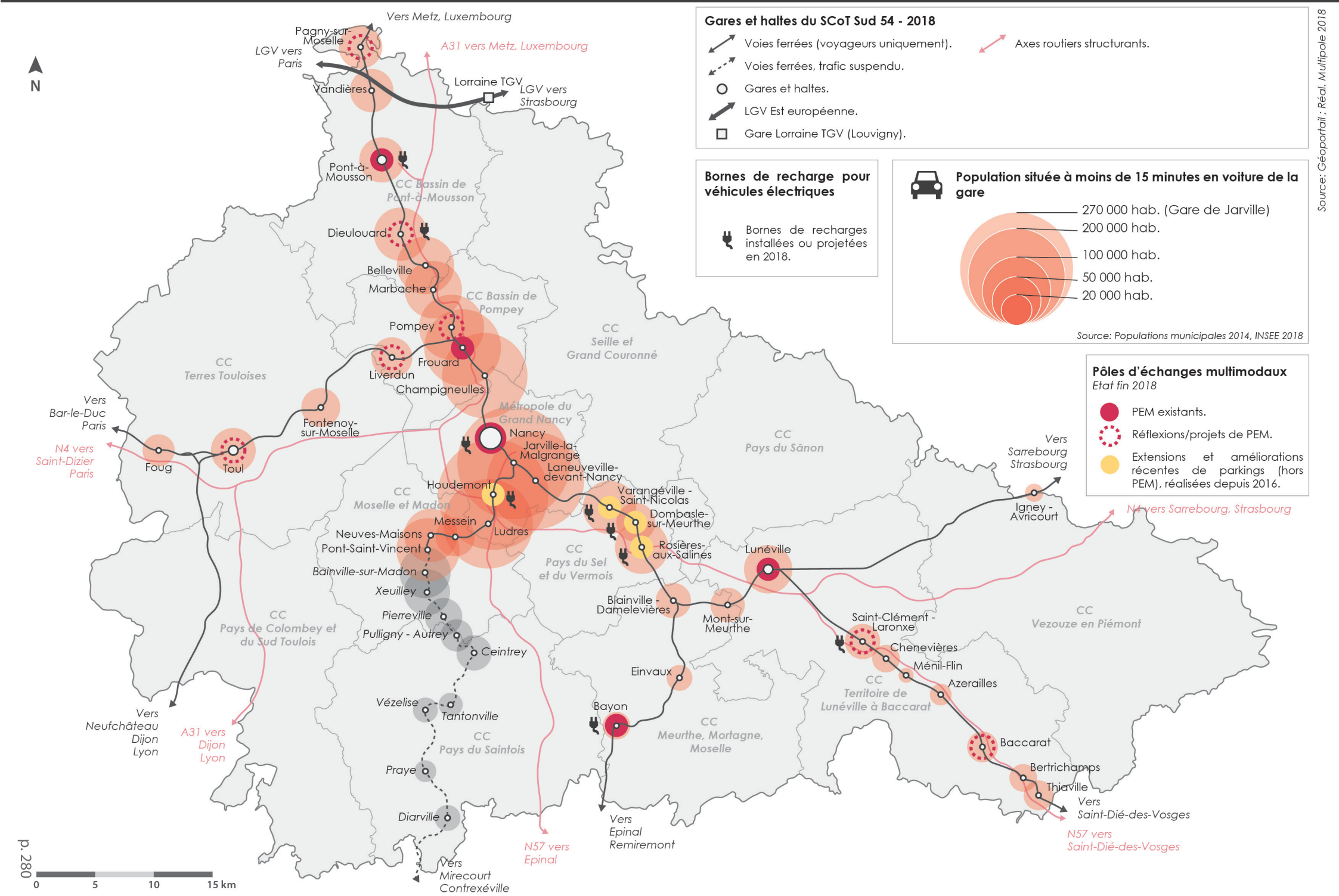
Des capacités de stationnement très contrastées

En 2018, 16 gares bénéficient de plus de 80 places (propres ou mutualisées), principalement en milieu urbain mais aussi en secteur plus rural (Bayon, Avricourt…). A l'inverse, d'autres gares urbaines disposent d'une offre bien plus restreinte (12 places matérialisées pour Champigneulles, environ 25 places pour Laneuveville…). Enfin, certaines gares ne possèdent aucune place aménagée (Bertrichamps, Ménil-Flin…).

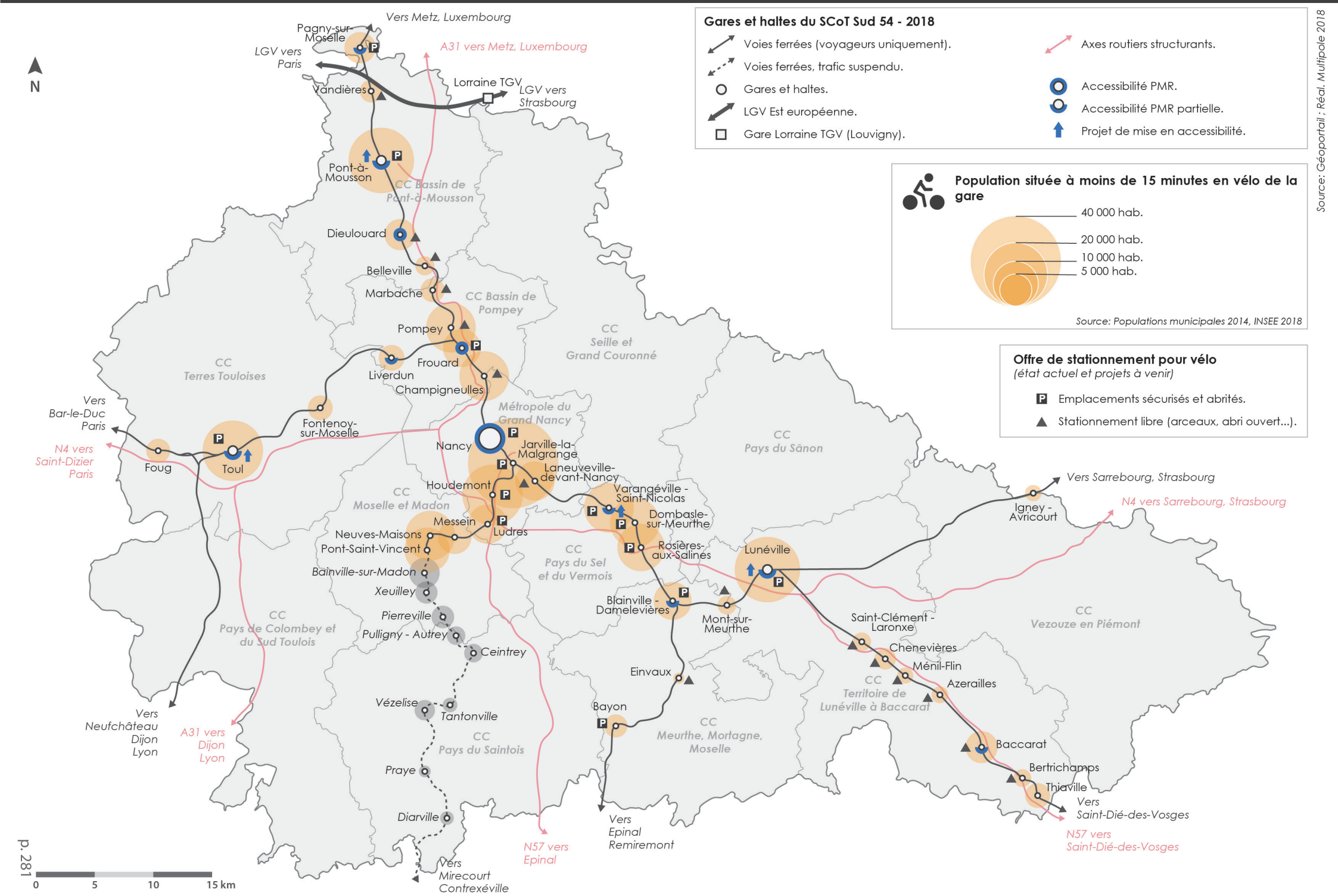
Une offre électrique en progression

Installation progressive de bornes de recharge pour véhicules électriques : 5 gares et haltes d'ores-et-déjà équipées, totalisant 16 places. *En cours ou à venir : 2 bornes (4 places) à Bayon, une borne à Dieulouard et à Saint-Clément…*

Quelles possibilités de rabattement automobile sur les gares du Sud 54?

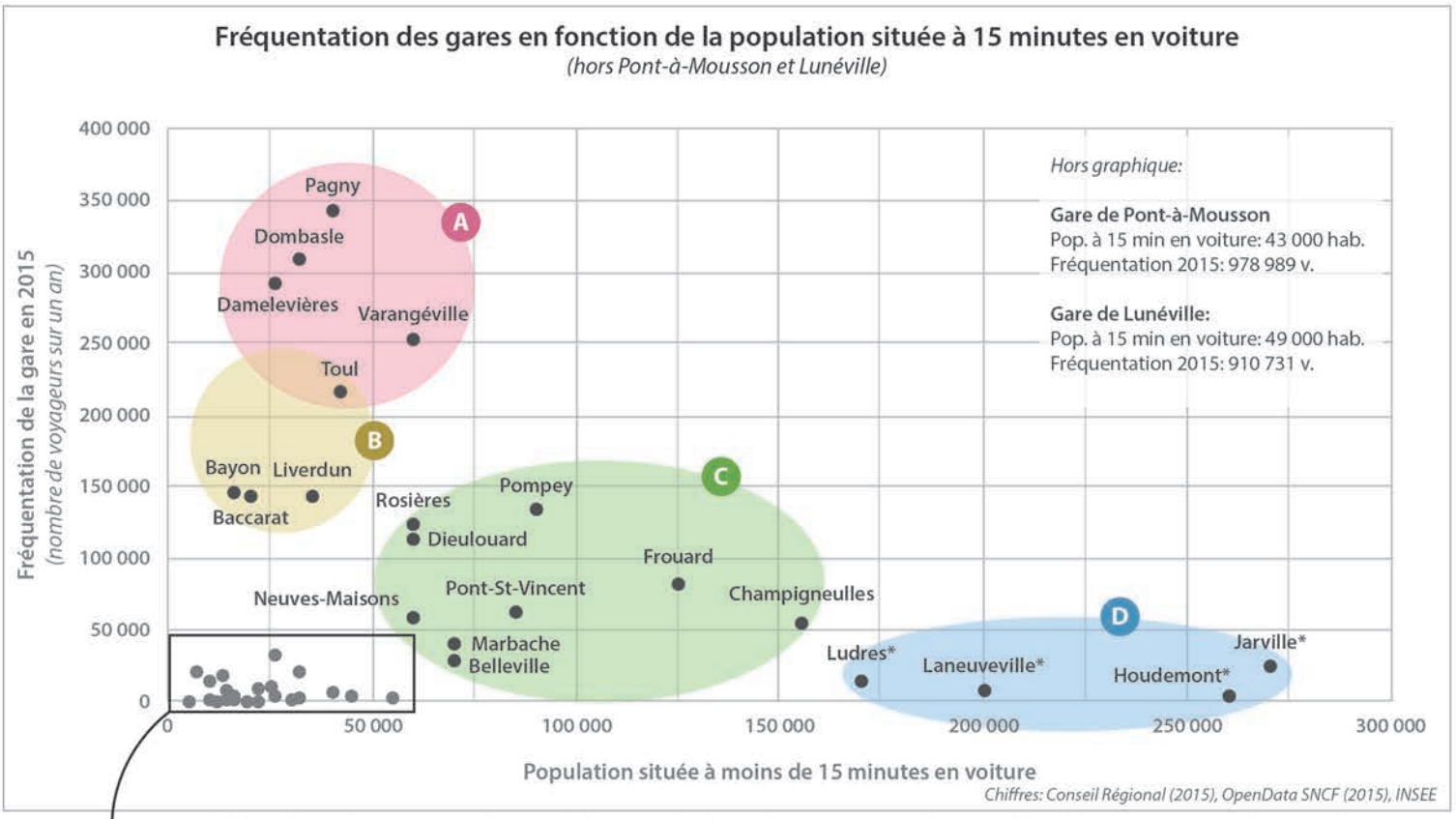


Quelle accessibilité en modes actifs pour les gares du Sud 54?

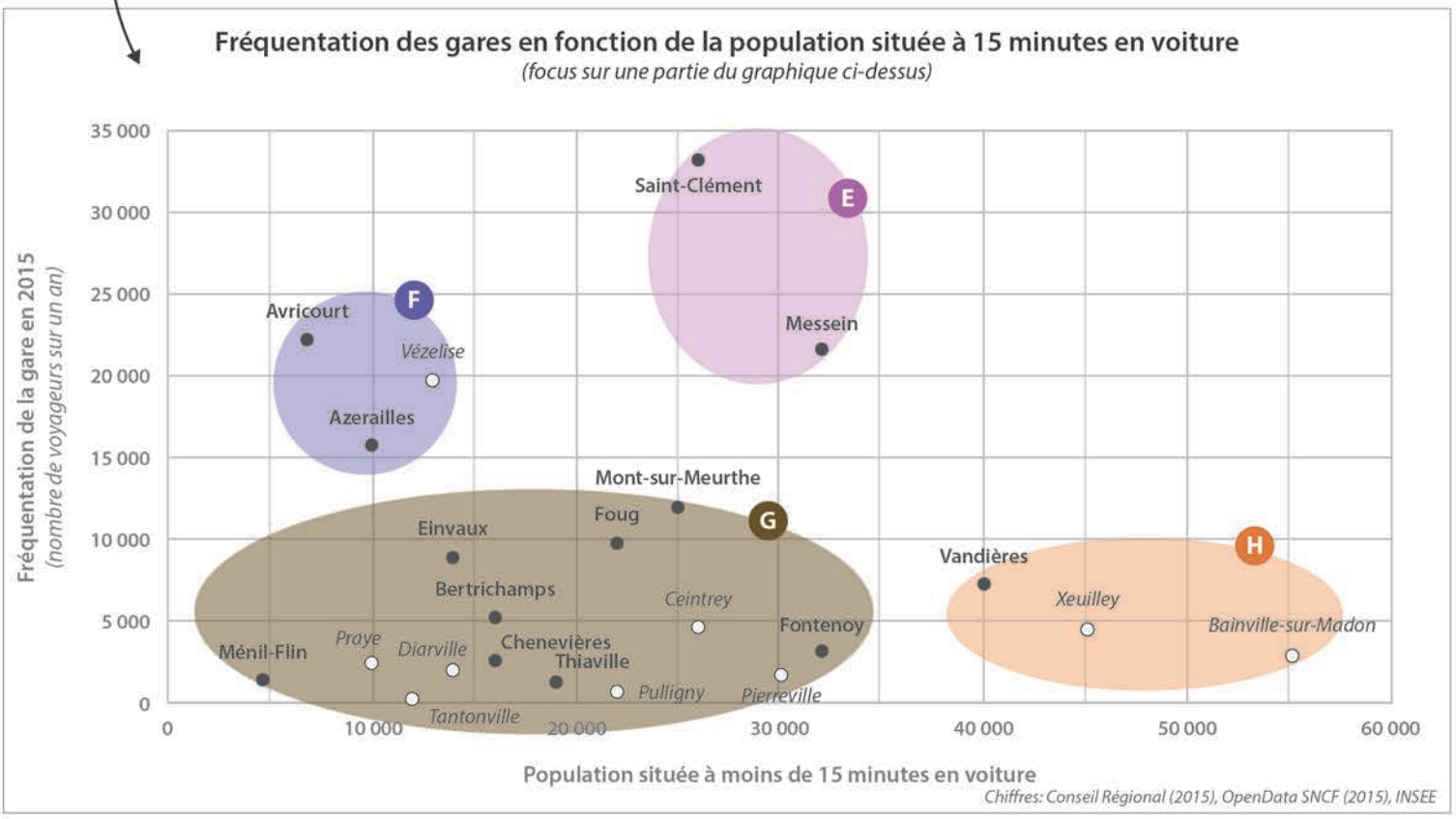


L'accessibilité automobile, pas seul facteur de fréquentation des gares

Une absence de corrélation entre la population située à moins de 15 minutes en voiture et la fréquentation d'une gare?



** Les chiffres indiqués de fréquentation des gares de la Métropole du Grand Nancy ne comptabilisent pas les validations en correspondance avec le réseau Stan*



○ *Les gares de Bainville-sur-Madon à Diarville ne sont plus desservies par un service ferroviaire depuis 2016*

La possibilité de dresser une première typologie

Caractérisation de grands profils de gares au sein du territoire sud-meurthe-et-mosellan, sur la base du croisement des données de population et de fréquentation

A Gares urbaines très fréquentées, bénéficiant d'une desserte élevée

Pagny, Dombasle, Damelevières, Varangéville, (Toul)

Gares implantées en milieu urbain, bénéficiant à la fois d'une population à proximité et d'une bonne accessibilité routière à l'échelle locale (entre 25 000 et 60 000 habitants à moins de quinze minutes en voiture environ).

Desserte TER très élevée (une centaine de trains journaliers pour Pagny, une soixantaine pour Damelevières...), permettant de rejoindre très rapidement une agglomération structurante depuis la gare (Pont-à-Mousson; Nancy ou Metz depuis Pagny; Nancy ou Lunéville depuis Dombasle...). A quelques exceptions près, le temps de trajet en train est par ailleurs très compétitif par rapport à la voiture pour rejoindre un pôle structurant.

Les gares de Pont-à-Mousson et de Lunéville se distinguent de toutes les autres gares du territoire, avec une desserte et une fréquentation très élevées (978 989 voyageurs pour Pont-à-Mousson en 2015, contre 343 729 pour Pagny). Tandis que ces agglomérations sont génératrices de flux, ces gares possèdent par ailleurs une très bonne accessibilité (auto)routière.

B Gares structurantes à l'échelle locale et fortement fréquentées

Bayon, Baccarat, Liverdun, (Toul)

Gares situées en secteur urbain (Toul, Liverdun, Baccarat) ou moyennement dense (Bayon), mais ne disposant que d'un nombre modéré d'habitants se situant à moins de 15 minutes en voiture (entre 15 000 et 45 000 habitants environ).

Desserte TER élevée (entre 30 et 50 trains par jour environ en 2018, avec notamment la mise en place du cadencement sur le réseau en 2016, postérieurement aux chiffres de fréquentation de 2015), offrant un temps de trajet compétitif par rapport à la voiture pour rejoindre Nancy ou une agglomération structurante (Lunéville ou Saint-Dié pour Baccarat; Nancy ou Epinal pour Bayon...).

Ces gares bénéficient d'une desserte plus élevée que dans les gares voisines ou ne se trouvent à proximité immédiate d'aucun autre point d'arrêt, mais ne sont néanmoins que moyennement éloignées (entre 5 et 10 kilomètres) d'autres gares disposant d'une desserte similaire (Charmes pour Bayon, Raon-l'Etape pour Baccarat, Pompey/Frouard pour Liverdun...).

C Gares urbaines ou périurbaines s'inscrivant au sein d'un réseau dense et linéaire de gares

Pompey, Rosières, Dieulouard, Frouard, Pont-Saint-Vincent, Neuves-Maisons, Champigneulles, Marbache, Belleville

Etant plus ou moins fréquentées, ces gares présentent la particularité de se trouver au sein d'un corridor peuplé et doté d'un nombre élevé de points d'arrêt ferroviaires moyennement ou fortement fréquentés. La densité de population de ces axes et la proximité des gares expliquent notamment le nombre élevé d'habitants se trouvant à moins de quinze minutes de chacune d'entre elles (entre 60 000 et 90 000 habitants, à l'exception de Frouard et Champigneulles, situées à proximité immédiate de la Métropole du Grand Nancy, secteur très dense).

Ces gares bénéficient d'une desserte soutenue, permettant de rejoindre très rapidement les pôles nancéien et/ou mussipontain. La fréquentation modérée de certaines gares peut s'expliquer par la grande proximité de certaines d'entre elles (Belleville/Marbache, Frouard/Champigneulles, Pont-Saint-Vincent/Neuves-Maisons...), mais aussi par la complémentarité du réseau TER avec d'autres offres de transport en commun permettant de rejoindre Nancy.

D Gares urbaines situées au sein du Grand Nancy (hors Nancy)

Jarville, Ludres, Laneuveville, Houdemont

A l'exception de la Gare de Nancy, les quatre gares situées au sein de la Métropole du Grand Nancy (Ludres, Houdemont, Jarville, Laneuveville) sont caractérisées par la proximité d'un très grand nombre d'habitants et une fréquentation très modérée, voire faible.

La population située à moins de quinze minutes en voiture ne correspond en effet pas au potentiel captable de ces gares, qui jouent un rôle local et urbain. Elles s'inscrivent en complémentarité avec les autres offres de mobilité, et notamment avec le réseau de transport urbain (possibilité de voyager en train avec un titre de transport urbain au sein de la Métropole).

Note: Ces chiffres sont toutefois à nuancer, les validations réalisées en correspondance avec le réseau Stan n'étant pas prises en compte: la fréquentation réelle pour l'année 2015 est ainsi plus élevée que celle présentée. Cela n'a toutefois qu'un impact très limité sur la classification de ces dernières, celles-ci répondant quoi qu'il en soit à des fonctions particulières.

E Gares moyennement fréquentées, inscrites dans un réseau de gares en entrée d'agglomération

Saint-Clément, Messein

Gares modérément fréquentées, bénéficiant d'une bonne accessibilité automobile en secteur moyennement dense (Saint-Clément) ou d'une accessibilité moyenne en secteur dense (Messein).

Tandis que la gare de Messein s'inscrit dans un secteur constituant l'entrée sud-ouest de l'agglomération nancéienne, la gare de Saint-Clément peut également s'apparenter à une entrée d'agglomération, étant la dernière gare sur l'axe Saint-Dié-Lunéville avant le pôle lunévillois.

Ces deux gares se trouvent toutes deux au sein d'un réseau de gares rapprochées offrant un temps de trajet compétitif par rapport à un trajet en voiture en direction du pôle urbain structurant le plus proche (18 minutes contre 25 minutes pour Messein en direction de Nancy, 8 minutes contre 15 minutes pour Saint-Clément en direction de Lunéville).

F Gares éloignées des grands pôles urbains et modérément fréquentées

Avricourt, Vézelise, *Azerailles*

Gares situées en secteur peu dense (de 5 000 à 15 000 habitants à moins de quinze minutes en voiture), éloignées des grands pôles structurants (Nancy, Lunéville, Pont-à-Mousson, Toul) et ayant une accessibilité automobile moyenne.

Bien que modérée, la fréquentation de ces gares s'explique en partie par leur desserte TER plus forte que dans les gares voisines ou par le caractère très isolé de la gare, sans aucun autre point d'arrêt dans le secteur (Avricourt). La gare de Vézelise n'est toutefois plus desservie par le train à la suite de la fermeture de ligne ferroviaire depuis la fin de l'année 2016, le service étant assuré par une dizaine de cars TER par jour.

Pour Avricourt et Azerailles, le temps de parcours en train entre la gare et Lunéville est compétitif par rapport à la voiture (environ 15 minutes en train contre respectivement 30 et 20 minutes en voiture environ).

G Gares très peu fréquentées situées en milieu moyennement ou peu dense

Mont-sur-Meurthe, Foug, Einvaux, Bertrichamps, Ceintrey, *Fontenoy, Chenevières,* Praye, Diarville, *Ménil-Flin, Thiaville,* Pierreville, Pulligny, Tantonville

Les gares les moins fréquentées correspondent à une grande diversité de configurations, bien que présentant le point commun de se trouver en secteur peu ou moyennement dense.

Au-delà d'une faible desserte ferroviaire (remplacée par un service routier pour certaines d'entre elles depuis 2016), plusieurs facteurs explicatifs peuvent être identifiés.

Des gares comme celles de Chenevières, Ménil-Flin ou Einvaux présentent ainsi un service moins attractif que d'autres gares pouvant capter la même population et bénéficiant quant à elles d'une plus forte desserte (Bayon et Damelevières pour Einvaux; Azerailles et Saint-Clément pour Chenevières et Ménil-Flin...).

Pour d'autres, le temps de parcours en train est par ailleurs plus grand, et donc moins compétitif qu'en voiture pour certaines destinations (Thiaville vers Nancy et Lunéville, Bertrichamps vers Lunéville, Foug vers Nancy...).

H Gares périurbaines accessibles mais proches de gares possédant une meilleure desserte

Vandières, Xeuilley, Bainville-sur-Madon

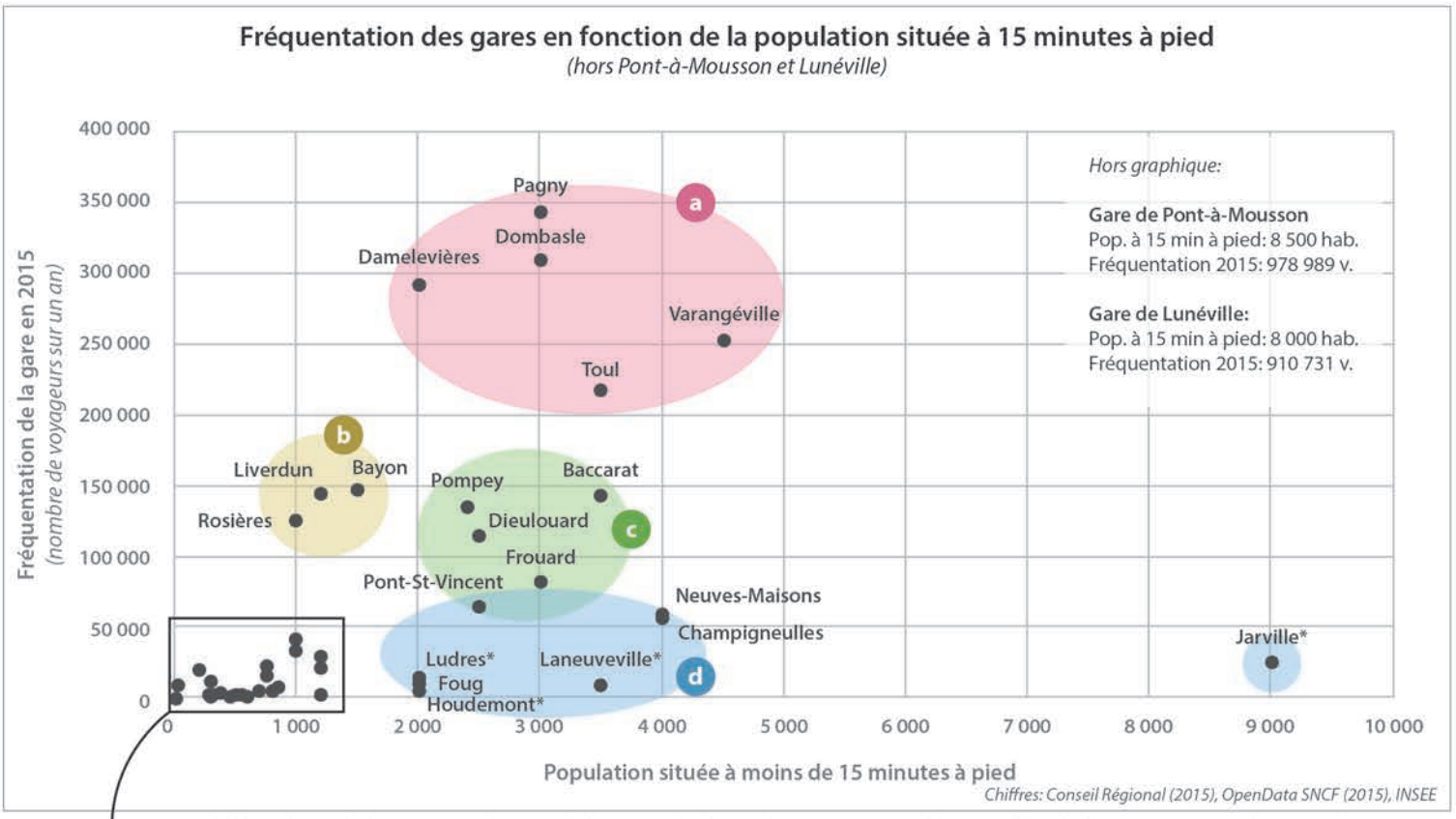
Situées en secteur relativement dense et à proximité d'un pôle urbain, ces gares bénéficient d'une accessibilité routière correcte et d'un grand nombre d'habitants se trouvant à moins de quinze minutes en voiture (entre 40 000 et 55 000 habitants environ).

Elles sont toutefois proches d'autres gares jouissant d'une desserte ferroviaire bien plus élevée (Pont-Saint-Vincent pour Xeuilley et Bainville-sur-Madon), voire très élevée (Pagny-sur-Moselle et Pont-à-Mousson pour Vandières).

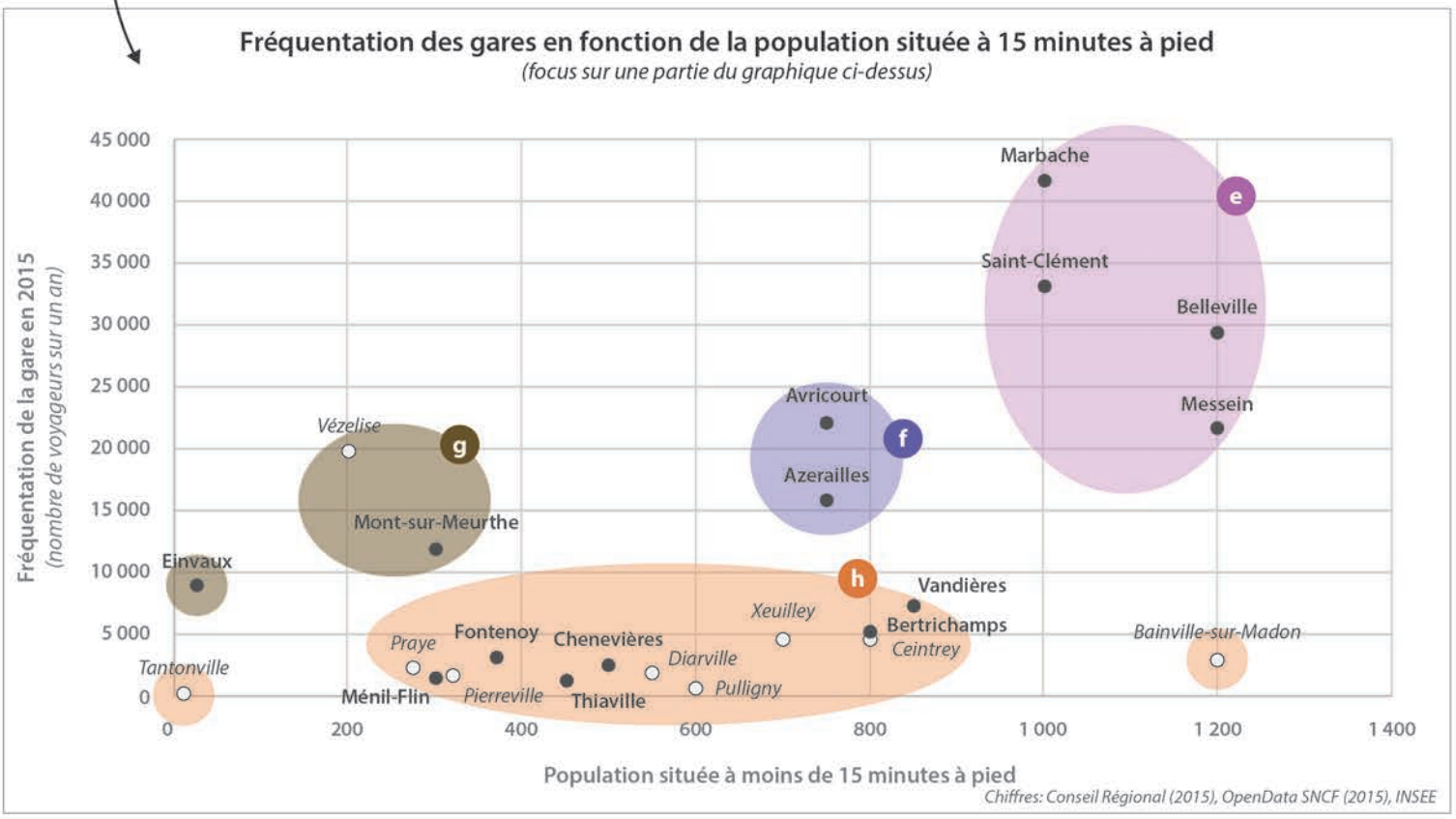
Par ailleurs, les gares de Xeuilley et Bainville-sur-Madon ne sont plus desservies par aucun service ferroviaire de voyageurs, celui-ci ayant été remplacé depuis la fin de l'année 2016 par un service TER routier, en l'attente de l'éventuelle rénovation des voies ferrées.

Une fréquentation ne reposant pas uniquement sur la proximité de la population

Des situations très contrastées ne pouvant être expliquées par le seul facteur démographique



** Les chiffres indiqués de fréquentation des gares de la Métropole du Grand Nancy ne comptabilisent pas les validations en correspondance avec le réseau Stan*



○ *Les gares de Bainville-sur-Madon à Diarville ne sont plus desservies par un service ferroviaire depuis 2016*

a Gares urbaines très fréquentées, situées en zone dense et inscrites au sein du tissu urbain

Pagny, Dombasle, Damelevières, Varangéville, Toul

Situées en milieu urbain relativement dense, ces gares se trouvent à proximité immédiate de zones d'habitations, d'activités (commerces, services...) et/ou d'équipements. Damelevières se distingue à ce titre, ne se situant pas au centre de la commune, mais au sein d'une zone majoritairement pavillonnaire, les cheminements vers le centre de Damelevières et de Blainville étant de surcroît relativement complexes (trottoirs parfois étroits, grande distance).

Des aménagements pour cyclistes (voies, pistes, bandes cyclables) existent dans la plupart de ces communes, mais sont encore caractérisés par de nombreuses discontinuités, limitant l'attractivité de la gare pour les usagers de modes actifs.

Plusieurs projets ont été récemment réalisés ou sont à venir autour de ces gares, qu'il s'agisse du réaménagement ou de l'amélioration des équipements de la gare (Dombasle, Varangéville, Toul...) ou de projets urbains de plus ou moins grande ampleur (Pagny, Dombasle...).

b Gares fréquentées situées en zone à accessibilité limitée pour les modes actifs

Bayon, Liverdun, Rosières

Présentant une fréquentation élevée, ces gares, bien que n'étant pas totalement isolées, présentent certaines difficultés d'accessibilité en modes actifs (entre 1 000 et 1 500 habitans à moins de 15 minutes de marche), liées au relief (Liverdun), à leur caractère relativement excentré (Bayon) ou à leur éloignement des zones résidentielles (Rosières).

Elles présentent néanmoins toutes l'avantage de se trouver à proximité d'activités (logistique, commerces, services) et/ou d'équipements (lycée proche de la gare de Rosières, écoles à côté de la gare à Liverdun, collège à Bayon...). A Bayon, ces établissements sont plus éloignés de la gare, mais constituent une offre assez rare en territoire peu dense. Ces gares et leurs quartiers font également l'objet de projets récents ou futurs (réaménagement de la gare et/ou projet urbain).

Malgré un maillage cyclable très faible à une échelle fine, ces gares sont peu éloignées d'itinéraires cyclables présentant un intérêt à une échelle plus large (V50 le long du canal à environ 2 kilomètres de la gare de Bayon; Boucle de la Moselle à Liverdun vers Toul à l'ouest et Nancy à l'est; voie cyclable entre Rosières et la gare...).

c Gares urbaines fréquentées facilement accessibles depuis le centre-ville

Baccarat, Pompey, Dieulouard, Frouard, (Pont-Saint-Vincent)

Gares bénéficiant d'une bonne fréquentation, étant proches ou peu éloignées du centre-ville et se trouvant par conséquent à proximité de plusieurs activités notamment commerciales, d'équipements et d'établissements scolaires. Malgré une bonne accessibilité générale en modes actifs, il peut toutefois exister quelques difficultés ponctuelles sur les cheminements (faible visibilité, trottoirs étroits...).

Les aménagements cyclables autour de ces gares sont de surcroît relativement faibles ou discontinus, voire inexistants. A l'exception de Baccarat, de grands itinéraires cyclables desservent néanmoins ces secteurs (V50, Boucle de la Moselle), facilitant notamment les déplacements cyclables entre communes au sein d'axes relativement densément peuplés (le long de la Moselle en particulier).

Certaines de ces gares font l'objet d'un projet de réaménagement (Pompey, Baccarat) et éventuellement de densification (Pompey), mais les opportunités foncières sont dans certains cas plus limitées (Frouard, Pont-Saint-Vincent...).

d Gares urbaines modérément fréquentées mais situées en secteur dense

Neuves-Maisons, Champigneulles, Jarville, Ludres, Foug, Laneuveville, Houdemont, (Pont-Saint-Vincent)

Gares n'étant que modérément fréquentées au regard de la population du secteur (de 2 000 à 9 000 habitants à moins de 15 minutes à pied). Pour la plupart d'entre elles, présence d'activités structurantes aux environs immédiats (zone commerciale à Houdemont, brasseries à Champigneulles, aciérie à Neuves-Maisons, cinéma à Ludres...), ainsi que d'établissements scolaires (lycée voire enseignement supérieur pour certaines d'entre elles).

Elles peuvent profiter d'aménagements cyclables le long des cours d'eau (Champigneulles, Neuves-Maisons, Laneuveville...) et/ou le long d'axes routiers (Houdemont, Ludres...), le maillage étant toutefois discontinu et peu dense à l'écart de ces axes.

A l'exception de celle de Foug (avant le prolongement de la ligne 2 du réseau Movia, postérieur à 2015), ces gares s'inscrivent dans un territoire desservi par d'autres réseaux de transport en commun urbains et suburbains, potentiellement complémentaires au réseau ferroviaire.

e Gares modérément fréquentées, excentrées et situées dans un quartier moyennement dense

Marbache, Saint-Clément, Belleville, Messein

Bien qu'aucune de ces gares ne soit isolée par rapport au reste de la commune, elles se trouvent toutes légèrement à l'écart du centre-ville et de certaines de ses activités (commerces, services...), principalement au sein de quartiers moyennement denses et majoritairement pavillonnaires. Les cheminements depuis le centre de la commune peuvent par ailleurs présenter quelques difficultés (manque de visibilité, absence ponctuelle de trottoirs...).

A l'exception de Marbache (bandes cyclables matérialisées le long de la chaussée), il n'existe également pas de cheminements cyclables desservant le secteur de chacune de ces gares.

Il existe à proximité de ces gares (sauf pour Messein) plusieurs opportunités foncières liées à des terrains ferroviaires inoccupés ou à un tissu bâti suffisamment peu dense, permettant potentiellement l'émergence de projets (Saint-Clément notamment).

f Gares très moyennement fréquentées, accessibles mais situées en territoire peu dense

Avricourt, Azerailles

Avec environ 750 habitants situés à moins de 15 minutes à pied dans les deux cas, les gares d'Avricourt et d'Azerailles se situent au sein du tissu bâti de leur commune, profitant de la présence de quelques commerces et services de proximité (la gare d'Avricourt étant à ce titre plus centrale que celle d'Azerailles). Ces deux communes se situent toutefois dans des territoires relativement peu denses, avec assez peu de population potentiellement captée par la gare à une échelle locale.

Ainsi, les circulations douces entre les communes d'un même secteur peuvent s'avérer complexes voire dangereuses avec l'absence d'aménagement pour modes actifs le long des routes (trottoirs et/ou voies cyclables) en dehors des zones bâties. Pour Azerailles, certaines communes voisines (Baccarat, Flin...) possèdent de surcroît également une gare.

g Gares très moyennement fréquentées, isolées et en territoire moyennement ou peu dense

Vézelise, *Mont-sur-Meurthe, Einvaux*

Gares très modérément fréquentées, elles s'inscrivent au sein d'un territoire moyennement ou peu dense (Vézelise, Einvaux) et se trouvent par ailleurs relativement isolées à l'échelle très locale, se trouvant distantes du reste de leur commune. Les gares de Vézelise et de Mont-sur-Meurthe se situent ainsi à environ un quart d'heure de marche des premières activités (commerces) et arrêts de transport en commun, les cheminements ne possédant, de plus, ni trottoir ni aménagement pour modes actifs. La gare d'Einvaux est quant à elle davantage isolée, à environ 20 minutes de marche (le long de la route) d'Einvaux et de Méhoncourt.

L'éloignement et la faible qualité des cheminements menant à la gare dans chacune de ces communes sont ainsi très peu incitatifs pour les déplacements actifs à l'échelle locale.

h Gares rurales ou périurbaines très peu fréquentées

Vandières, Bertrichamps, Ceintrey, Xeuilley, *Fontenoy,* Bainville-sur-Madon, *Chenevières,* Praye, Diarville, Pierreville, *Ménil-Flin, Thiaville,* Pulligny, Tantonville

Les gares les moins fréquentées, étant situées en milieu rural ou périurbain, représentent des situations très différentes les unes des autres, de la gare très isolée en milieu rural (Tantonville) à la gare située en continuité du bâti mais excentrée au sein d'une commune périurbaine (Bainville-sur-Madon).

Les gares se trouvant dans les secteurs les moins denses (Tantonville, Praye, Diarville...) sont ainsi pour la plupart excentrées, voire isolées du reste de la commune, cette dernière ne possédant généralement pas d'équipement ou d'activités pouvant générer d'importants flux en gare.

Pour les communes et gares moins isolées, plusieurs autres facteurs, potentiellement cumulables, peuvent également expliquer une faible fréquentation: proximité d'une gare possédant une desserte plus conséquente, temps de trajet en train non-compétitif par rapport à la voiture, cheminements complexes...