



## Aménagement d'un nouveau quartier au passé ferroviaire sur la commune de Montigny-Lès-Metz (57)

---

**MAAS Romain**

**Tutrice : SAVOUREY Catherine**

**Département Aménagement et Environnement Polytech Tours**

**26 Mai 2015 – DAE3 2014/2015**

---

Photo 1 : Atelier de la SNCF de Montigny-lès-Metz vu du pont rue Saint-Ladre (Auteur : MAAS Romain)

## Aménagement d'un nouveau quartier au passé ferroviaire sur la commune de Montigny-Lès-Metz (57)

---

**MAAS Romain**

**Tutrice : SAVOUREY Catherine**

**Département Aménagement et Environnement Polytech Tours**

**26 Mai 2015 - DAE3 2014/2015**

---

# **AVERTISSEMENT**

---

Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.

Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.

Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

# REMERCIEMENTS

---

Je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui m'ont aidé à réaliser mon projet individuel et en particulier :

- Madame Catherine SAVOUREY, ma tutrice, d'avoir accepté de m'encadrer pour cet exercice, pour le temps qu'elle a consacré à m'aider, à répondre à mes questions, à relire mon dossier, à me donner des idées et pour son soutien tout au long de mon travail.
- Monsieur Hervé BAPTISTE, pour les documents qu'il m'a transmis et qui m'ont aidé à réaliser une partie de mon diagnostic.
- Madame Pascaline Robin, pour les contacts qu'elle a pu me transmettre
- Madame FERRARI de l'Agence d'Urbanisme de Metz Métropole qui m'a permis de trouver mon sujet d'étude.
- Monsieur Marc-Philippe CASALIS de l'Agence d'Urbanisme de Metz Métropole, qui a prit de son temps pour me recevoir et m'expliquer les détails de mon terrain d'étude
- Madame Josée BRUGNOT, responsable de l'urbanisme de la ville de Montigny-lès-Metz, qui m'a reçu et qui a répondu à mes questions.
- Ma famille et mes amis pour le soutien moral.

# SOMMAIRE

---

<b>Avertissement</b>	<b>2</b>
<b>Remerciements</b>	<b>4</b>
<b>Sommaire</b>	<b>5</b>
<b>Introduction</b>	<b>6</b>
<b>Partie 1 : Présentation de la commune de Montigny-lès-Metz</b>	<b>8</b>
1 <i>Une commune située au cœur de l'Europe</i>	8
2 <i>Historique de la ville</i>	9
3 <i>Localisation vis-à-vis de l'agglomération : Ville en première couronne de Metz Métropole</i>	10
4 <i>Contextualisation de la friche</i>	21
5 <i>Actualité</i>	27
<b>Partie 2 : Diagnostic ciblé</b>	<b>29</b>
1 <i>L'accessibilité du site</i>	29
2 <i>Des bâtiments à recycler</i>	38
3 <i>Élément externe au diagnostic</i>	42
<b>Partie 3 : La création d'un nouveau quartier</b>	<b>47</b>
1 <i>Une navette ferroviaire à la demande</i>	47
2 <i>La culture au sein d'un nouveau quartier</i>	53
3 <i>Reconnecter la ville</i>	61
4 <i>Projet de ferme urbaine</i>	64
5 <i>La création d'une identité urbaine</i>	71
<b>Conclusion</b>	<b>73</b>
<b>Bibliographie</b>	<b>75</b>
<b>Table des matières</b>	<b>76</b>
<b>Table des illustrations</b>	<b>77</b>
<b>Annexes</b>	<b>79</b>

# INTRODUCTION

---

Dans le cadre de l'exercice qu'est le stage de 3<sup>ème</sup> année au Département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'université de Tours, le rapport suivant présentera les résultats d'une étude sur un sujet d'actualité, « les friches, au cœur du renouveau urbain ».

A notre époque, l'urbanisation privilégiant la construction en zones vertes a entraîné la naissance de nombreuses friches urbaines alors même que l'émergence du développement durable a généré un point fondamental : celui de la gestion du territoire. Etant une ressource épuisable, il convient d'économiser le foncier. Dans cette perspective, le recyclage des friches urbaines se révèle être une stratégie avantageuse.

Ce travail de réflexion s'oriente sur un type particulier de friches urbaines : les friches ferroviaires. Ces questionnements de conversion de sites font suite à la volonté de la SNCF de diminuer ses dépenses. Ces friches soulèvent également des questions quant à leur devenir au sein des villes.

Je me suis donc tourné vers l'étude de ce patrimoine de la région Lorraine, plus spécifiquement dans la commune de Montigny-lès-Metz et j'ai choisi comme lieu d'étude les anciens Ateliers de la SNCF.

Le site concerné accueille d'anciens ateliers d'entretien des essieux des wagons, désaffecté, laissant un terrain en attente d'une nouvelle affectation. La réinsertion de cet espace s'inscrit donc à différentes échelles : celle de la ville et de l'agglomération, et selon des problématiques urbaines.

La problématique urbaine ayant pour objectif de traiter les relations urbaines du projet avec la ville, son environnement, l'agglomération, son insertion dans le tissu urbain.

Le but de ce rapport est d'émettre des propositions répondant aux problématiques énoncées ci-dessus en partant de l'exercice du diagnostic orienté.

De ce fait, dans le cadre du projet, l'étude des anciens Ateliers s'est faite en tenant compte de sa localisation et en considérant l'histoire partagée par ce territoire transfrontalier (à la frontière de l'Allemagne et du Luxembourg). Mais

également en tenant compte des frontières et des disparités à l'intérieur de la commune.

Ce rapport sera organisé sous la forme suivante : dans une première partie, je présenterai la ville de Montigny-lès-Metz dans son environnement par rapport à l'agglomération et ses spécificités. Dans une seconde partie, je montrerai les caractéristiques du terrain d'étude. Dans une dernière partie, je proposerai un projet d'aménagement en adéquation avec les enjeux dégagés.

# **PARTIE 1 : PRÉSENTATION DE LA COMMUNE DE MONTIGNY-LÈS-METZ**

## **1 Une commune située au cœur de l'Europe**

### **a. La région Lorraine**

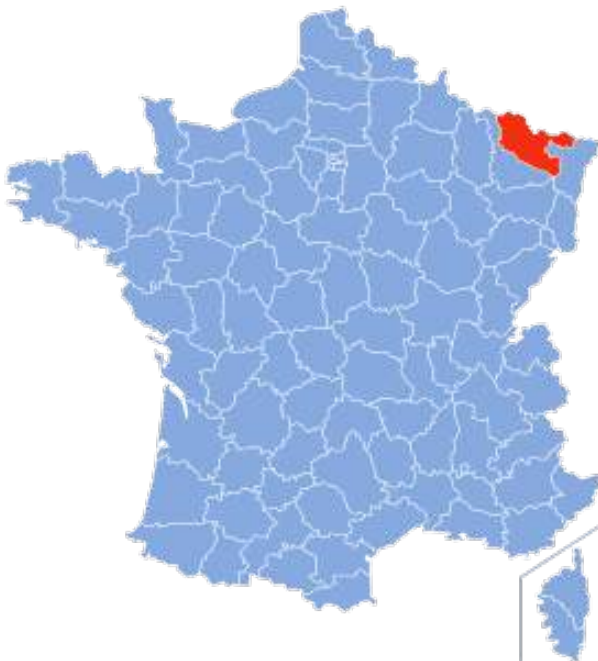
La Lorraine est une région située dans le Nord-Est de la France. Elle est composée de quatre départements : la Meurthe-et-Moselle, la Meuse, la Moselle et les Vosges. La particularité de cette région, c'est qu'elle partage ses frontières avec trois pays différents : la Belgique au Nord, le Luxembourg et l'Allemagne. Cet

espace géographique est appelé la Grand Région transfrontalière. Cette situation est un atout économique et culturel. Plus de 100 000 lorrains traversent les frontières chaque jour pour aller travailler. Le territoire est structuré par le sillon mosellan, qui va de Thionville à la frontière du Luxembourg au nord, jusqu'à Epinal au sud en passant par Metz et Nancy. Ce sillon concentre la majeure partie de la population et de l'économie. D'un point de vue statistique la Lorraine compte 2,35 millions d'habitants en 2013.



Figure 1: Drapeau de la Lorraine (Source : [drapeau-nationaux.fr](http://drapeau-nationaux.fr))

### **b. Le département de la Moselle**



Carte 1 : Localisation du département de la Moselle (Source : [fr.wikipedia.org](http://fr.wikipedia.org))

La Moselle est le département le plus peuplé de la région avec près 1,05 million de Mosellans. La rivière de la Moselle donne son nom au département, elle est un affluent du Rhin. Ces frontières se sont dessinées au fur à mesure de l'histoire, mais notamment après la Première Guerre mondiale où une partie de la « nouvelle » Moselle était occupée par l'Empire allemand. La ville de Metz est la plus grande commune, en terme démographique et elle est le chef-lieu du département et de la région. D'un point de vue géographique, le département est au sud du Luxembourg et à l'ouest de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat, deux Länder allemands. Le développement industriel a fortement densifié le territoire, certaines villes sont



marquées historiquement par la sidérurgie et la houille. Depuis le mécanisme de désindustrialisation qui est en route depuis les années 1970 dans les pays développés, certaines villes du département sont en déclin démographique comme Forbach alors que d'autres ont réussi leur reconversion comme Thionville.

**A retenir :** Le territoire est fortement influencé par sa proximité avec ces pays voisins. Et il est marqué par son passé industriel et minier.

## 2 Historique de la ville

Les anciens ateliers de la SNCF se situent sur la commune de Montigny-lès-Metz. Cette commune se trouve dans le département de la Moselle, elle est limitrophe à la capitale du département : Metz. Elle a une superficie de 6,7 km<sup>2</sup>. Montigny-lès-Metz fait partie de la communauté d'agglomération de Metz métropole. Géographiquement parlant la ville est enlacée par la rivière de la Moselle au nord et celle de la Seille au sud, de plus elle est traversée par le canal de la Moselle. L'histoire de Montigny-lès-Metz est assez riche, car les premières traces de civilisation remontent au paléolithique. Plus récemment, le développement de la commune se fait au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle. Le village de maraichers devient une cité faubourg de Metz. Lors de l'annexion de la Moselle par l'Empire allemand, la ville de Montigny devient une importante ville de garnison, ce qui laisse aujourd'hui, dans le paysage urbain, beaucoup de friches militaires.

### a. Les caractéristiques de la population

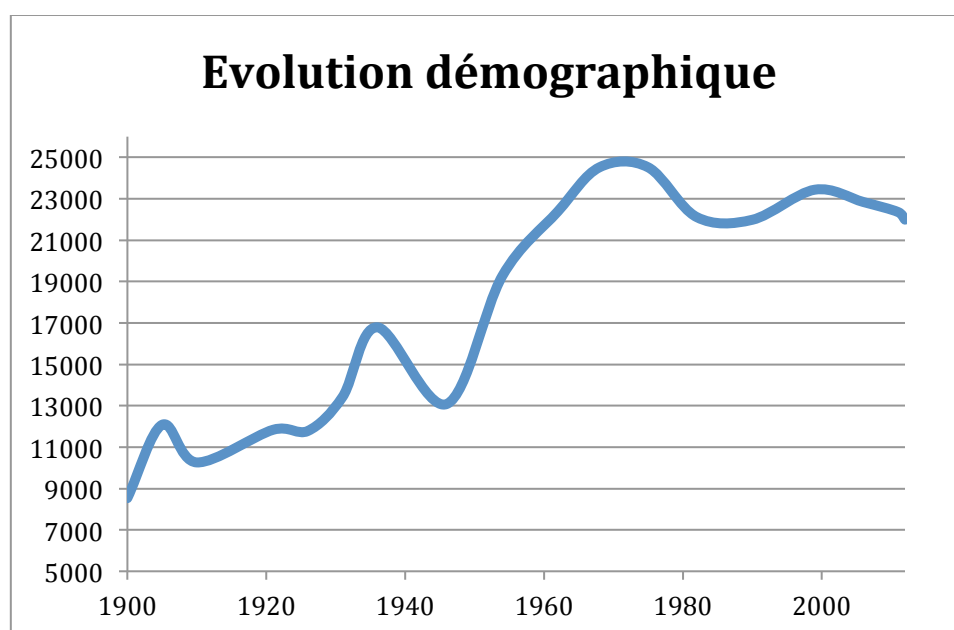


Figure 2 : Evolution démographique (Source : INSEE)

Au niveau de la population, les habitants sont appelés les Montigniens et Montigniennes. D'après un recensement de l'INSEE datant de 2012, la population était de 21 990. Ce qui en fait l'une des villes les plus densément peuplées du département avec près de 3 500 hab/km<sup>2</sup> devant la ville de Metz et de Forbach. La croissance démographique est légèrement négative depuis les années 2000. Le solde naturel annuel est de 0,2%, c'est-à-dire qu'il y a plus de naissance que de décès mais en terme d'entrée et de sortie le solde est de -0,5% voilà pourquoi la variation annuelle de la population est négative.

#### b. Une commune marquée par l'histoire des guerres

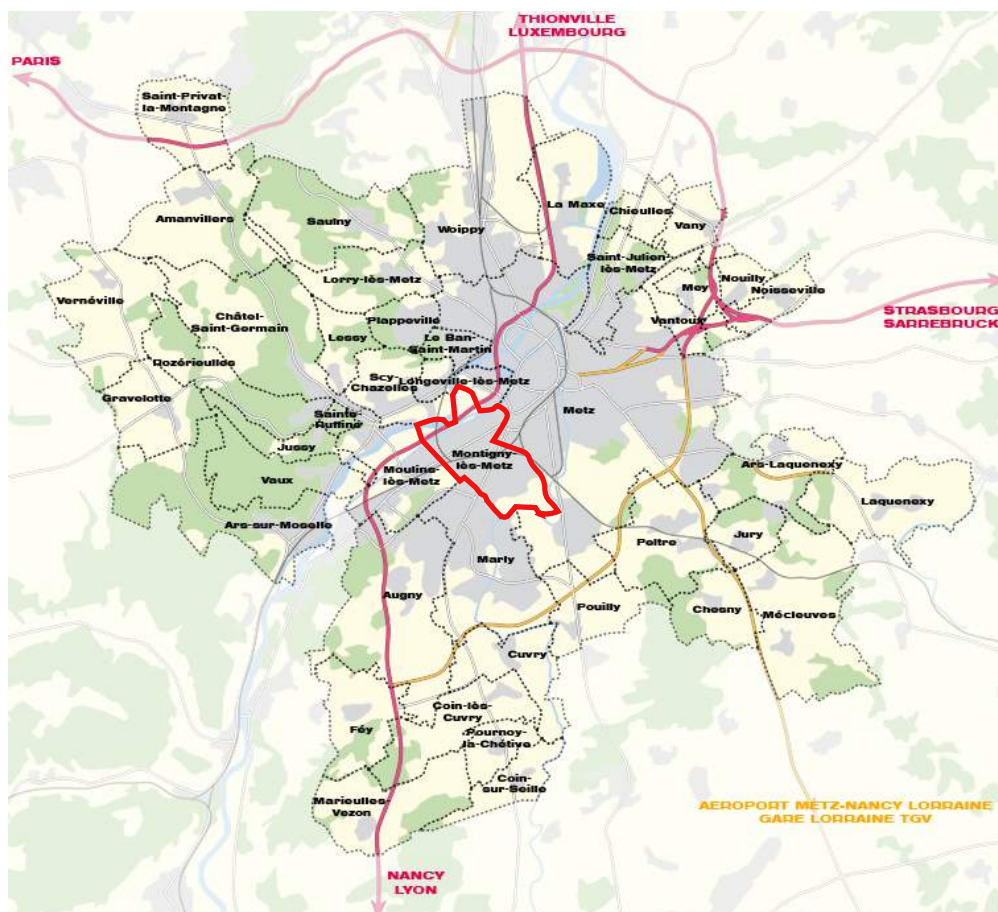
Comme toutes les communes du département de la Moselle, Montigny a été annexée par l'Empire allemand de 1871 à 1918. Le territoire étant un endroit stratégique à cette époque de l'histoire, la commune devient une importante ville de garnison. De nombreux Messins et Mosellans ont servi dans le 145<sup>e</sup> régiment d'infanterie du roi. L'actuelle base aérienne 128 fut une base de dirigeables qui plus tard fut transformée en un terrain d'aviation militaire. Durant cette période, l'empire a fait construire d'importante caserne dans tout le département pour défendre le territoire. Lors de la Première et Seconde Guerre mondiale les Mosellans ont été incorporés dans les armées allemandes et beaucoup ont péri sur les champs de bataille.

A retenir : La ville connaît une perte démographique et elle est fortement marquée par son passé militaire.

### 3 Ville en première couronne de Metz Métropole

#### a. Présentation de Metz Métropole

La communauté d'agglomération de Metz Métropole a été créée le 1<sup>er</sup> janvier 2002 rassemble près de 235 000 habitants sur 44 communes. Situé au cœur de la Grande Région (4 régions de 4 pays : Allemagne, Belgique, France et Luxembourg), le point fort de l'agglomération est tout naturellement sa situation géographique. Son identité est marquée par son histoire, du passé militaire aux grosses industries, le territoire s'appuie sur ses valeurs pour façonner le futur. Depuis 2008 Jean-Luc Bohl (UDI) est le président de la communauté d'agglomération et il est également le maire de Montigny-lès-Metz.



Carte 2 : Localisation de Montigny-lès-Metz dans Metz Métropole (Source : metzmetropole.fr)

## b. Qu'elle est la place de Montigny au sein de l'agglomération

La ville de Montigny est caractérisée de « pôle urbain d'équilibre » par le SCoT. Un des objectifs de ce document d'urbanisme est de renforcer le cœur de l'agglomération, de conforter la ville-centre dans ses fonctions métropolitaines supérieures, tous en s'appuyant sur les pôles urbains d'équilibres. Les fonctions métropolitaines supérieures représentent les établissements d'enseignement supérieur et de recherche, les équipements culturels à rayonnement national ou européen, et les administrations nationales et régionales. Et ces fonctions seront implantées en priorité dans l'agglomération messine.

Les pôles urbains d'équilibre ont la fonction d'accueillir les offres intermédiaires en terme de commerce et également les offres locales. Leurs implantations devront se faire au sein du tissu urbain.

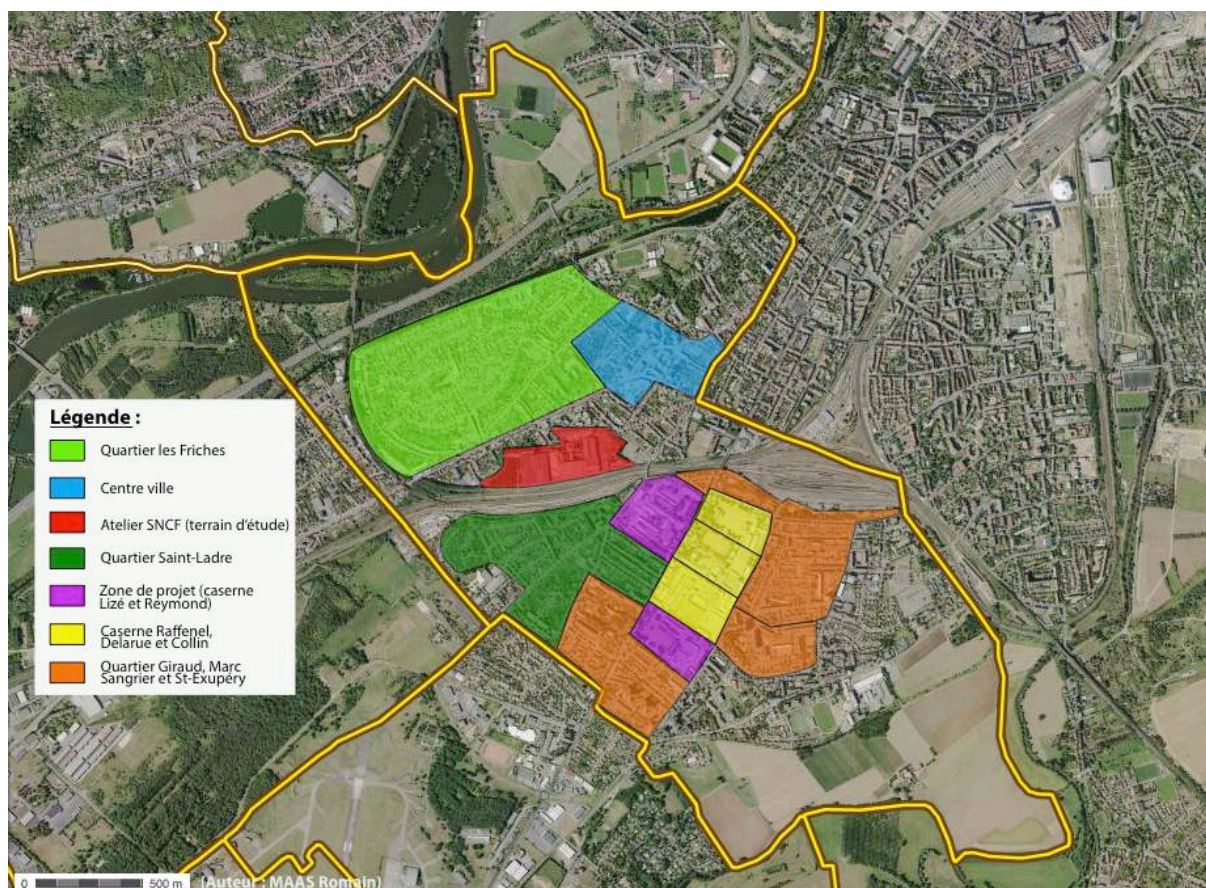
A grande échelle, ce document d'urbanisme prévoit la création d'environ 30 000 logements afin de couvrir les besoins démographiques d'ici 2032. Pour la communauté d'agglomération de Metz Métropoles et pour les pôles urbains d'équilibre cela représente entre 3 700 et 4 100 logements. Avec comme objectifs de diversifier les offres comme le renforcement les grands logements



(T4, T5, et plus) ou l'adaptation des logements aux seniors afin de les maintenir plus longtemps à domicile. Pour la commune de Montigny, les objectifs de mixité sociale de la loi SRU sont garantis sur le long terme, car près de 30 % de parc de logements est social. Cependant, cela ne veut pas dire que les habitants de l'agglomération et plus particulièrement les habitants de Montigny ne sont pas en demande de ce type de logement.

### c. Une ville au caractère de ville dortoir

#### i. Le plan local de l'habitat de Juin 2011



Carte 3 : Les quartiers de Montigny (Fond : géoportail.fr ; Auteur : MAAS)

Montigny-lès-Metz est la troisième ville de Moselle vis-à-vis de sa population, elle se situe au Sud-Ouest du centre-ville de Metz et elle est dans le prolongement, sans discontinuité avec le bâti, de l'avenue du XX<sup>ème</sup> corps américain. Elle représente un pôle important dans l'habitat au sein de la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole.

Nous remarquons deux grandes différentes phases de développement dans la commune dont les quartiers sont témoins. Autour de l'église Saint-Joseph, on trouve le centre ancien qui s'étend jusqu'au Sud par des casernes (violet et jaune sur la carte ci-dessus), ce quartier s'est développé jusqu'au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle. Pour subvenir aux besoins en logements, les quartiers Saint-Privat, Saint-Exupéry et Jérusalem se sont construits au sud de la gare de triage (en orange). Nous retrouvons des lotissements pavillonnaires anciens au Nord avec

Les Friches (en vert pomme) et un peu plus récent à l'Est de la commune (Les Vacons, Le Patural l'Evêque).

Les enjeux de la commune par rapport au PLH :

- ✓ Remettre sur le marché une partie des logements actuellement inoccupés
- ✓ Continuer la diversification de l'offre de logements
- ✓ Pour les jeunes couples, faciliter l'accès à la propriété
- ✓ Favoriser la mixité sociale et la cohésion territoriale
- ✓ En terme d'environnement, construire des habitats durables et économes en énergie

Sachant que la commune est un territoire hétérogène et que la typologie des logements est variée, Montigny fait face à certaines contraintes comme la quasi-artificialisation de ses terres. Ce qui a pour impact la limitation de son étalement, cependant elle dispose de friche militaire et ferroviaire pour faire face aux objectifs de production de logement.

Depuis 2011, le PLH a le souhait de produire 666 de logements dont 245 en part sociale, ce qui représente environ 100 logements par an.

## ii. Les spécificités des logements de la commune de Montigny

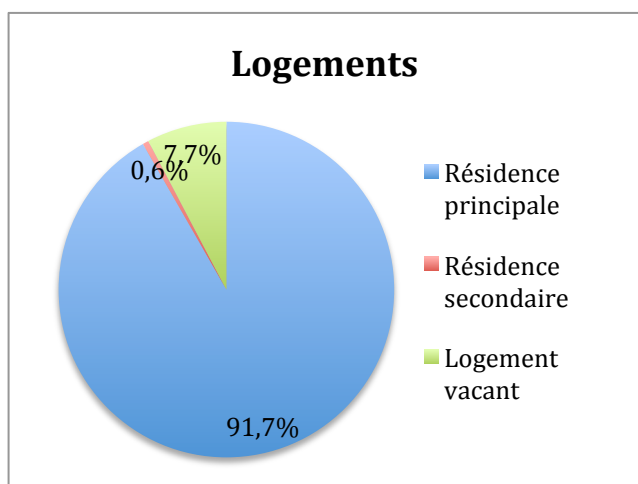


Figure 3 : Caractéristiques des logements (Source : INSEE)

Parmi les résidences principales près 1/5 sont des maisons, soit 2 494 donc 9 257 appartements. Ces données ne reflètent pas les chiffres nationaux, car environ 56 % des logements en France sont des maisons individuelles.

La commune compte en 2011 près de 11 833 logements dont 10 853 sont des résidences principales, 68 sont des résidences secondaires et 912 sont vacants. Nous pouvons faire le constat que la commune et même l'agglomération ne sont pas touristiques car il n'y a pratiquement pas de résidences secondaires. De plus, la vacance est très faible mais ce chiffre est nécessaire pour la rotation du parc immobilier.

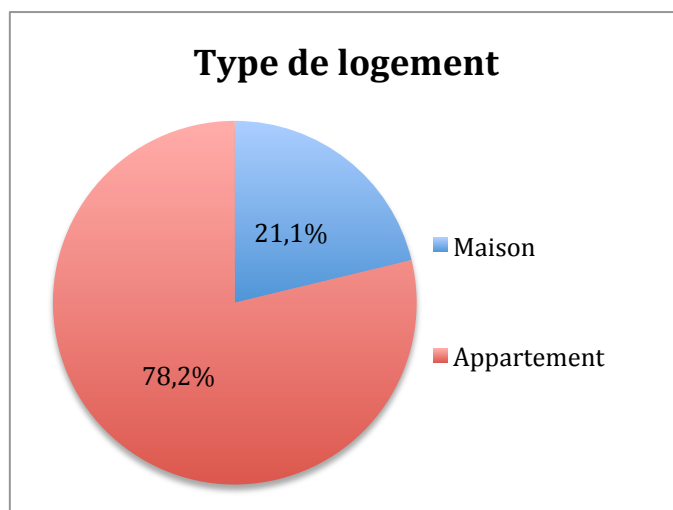


Figure 4 : Type de logement (Source : INSEE)

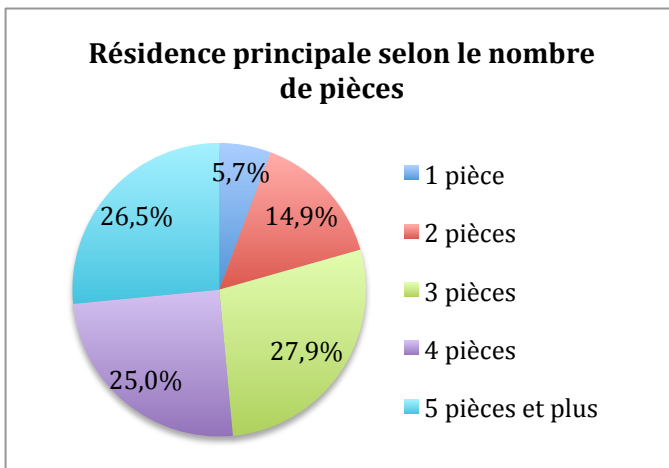


Figure 5 : Nombre de pièces (Source : INSEE)

La part de logements de petite taille de type T1 et T2 est faible. A eux deux, ils ne représentent qu'un cinquième du parc de logements de la commune.

Près de 60 % des résidences principales sont occupées par des locataires et seulement 40 % des Montigniensiens sont propriétaires de leurs résidences principales. En comparaison, 58 % des ménages en France sont propriétaires.

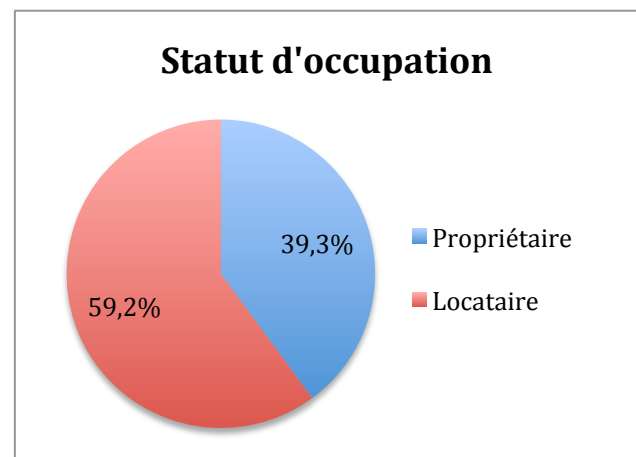


Figure 6 : Statut des occupants (Source : INSEE)

### La place de la voiture dans les ménages Montigniensiens

	2011	%
Ensemble	10853	100,0%
Au moins un emplacement réservé au stationnement	6831	62,9%
Au moins une voiture	8591	79,2%
1 voiture	6110	56,3%
2 voitures	2482	22,9%

Tableau 1 : Les voitures en fonction des ménages (Source : INSEE)

D'après le tableau ci-dessus, nous pouvons remarquer que près de 80 % des ménages ont au moins une voiture et seulement 63 % disposent d'au moins un emplacement réservé pour leur stationnement. Par conséquent, 1760 voitures doivent stationner sur des emplacements publics tels que les parkings.

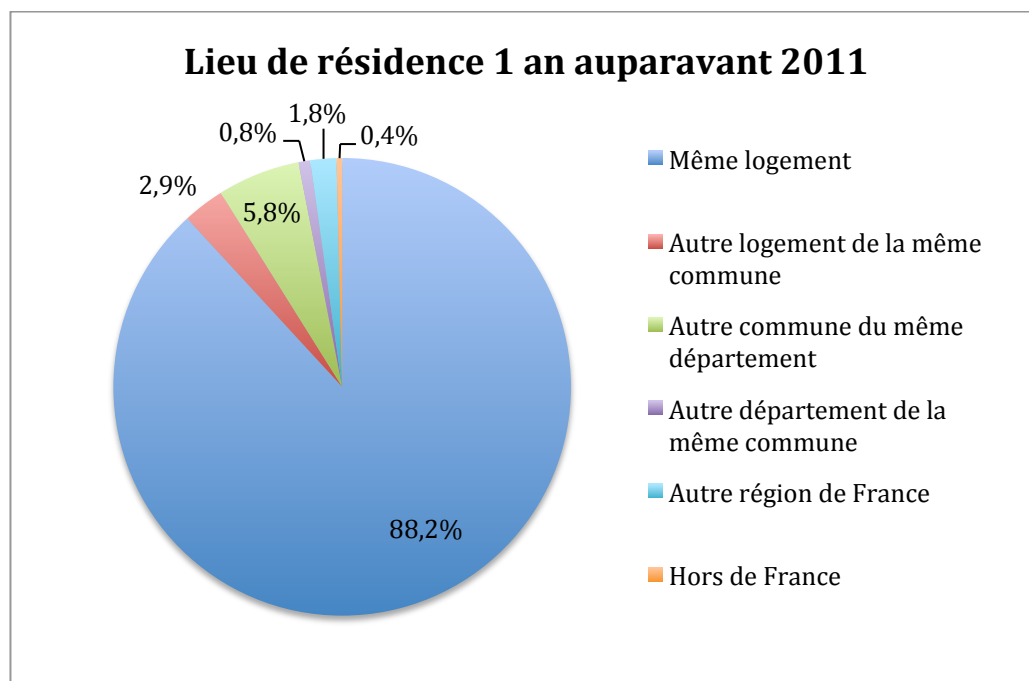


Figure 7 : Lieu de résidence 1 an auparavant (Source : INSEE)

Environ 90 % des habitants résident dans le même logement depuis plus d'un an. Le graphique ci-dessus nous montre clairement qu'il y a très peu de mouvement dans le parc de logements de la commune et que les Montigniëns sont attachés à leur ville.

#### d. L'économie de Montigny-lès-Metz

##### i. Un déficit majeur pour le SCoT

Le diagnostic du SCoT a mis en évidence 4 grands objectifs pour le territoire du SCOTAM pour les 15-20 prochaines années.

**Un défi économique** : les centres économiques traditionnels du territoire sont mis à mal (restructurations industrielles, réforme militaire de 2008, réforme des politiques publiques). Le tout est corrélé au contexte de crise économique internationale depuis 2009.

**Enjeux majeurs** : Offrir les conditions favorables à un « renouveau » économique, valoriser les économies potentielles locales, donner une meilleure lisibilité aux espaces d'activités économiques.

Pour répondre à ce défi, ce document majeur se décline en plusieurs grandes directives :

- **Favoriser l'installation des activités économiques au sein d'espaces mixtes de développement, dans une logique d'aménagement durable.**

- Confirmer le rôle du commerce comme facteur d'attractivité, de développement économique et de service pour le territoire
- Proposer un développement commercial à vocation locale, en lien avec l'armature urbaine du territoire et les projets de développement économique locaux.
- Organiser la vie de proximité

## ii. L'économie à l'échelle de la commune

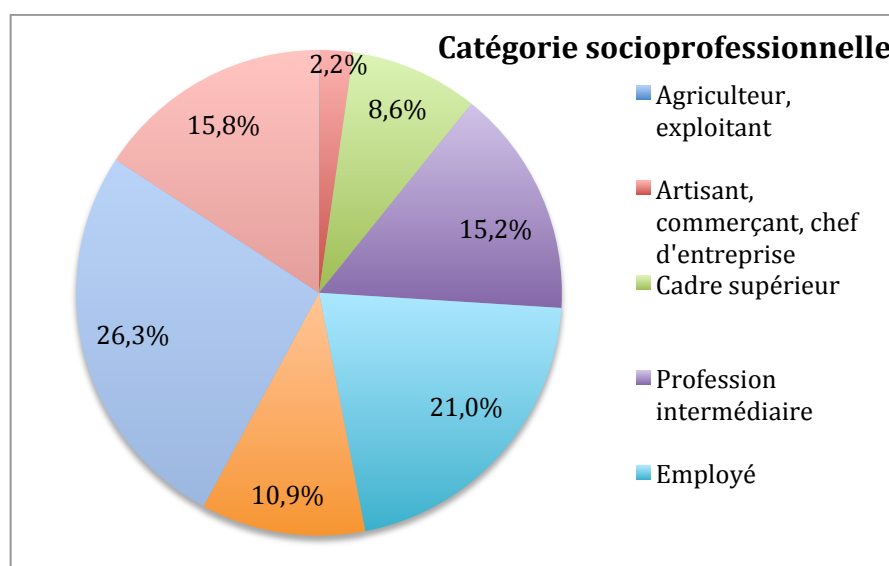


Figure 8 : Catégorie socioprofessionnelle (Source : INSEE)

Les agriculteurs ne sont pas représentés sur le graphique ci-dessus, car il n'y en a que 8 recensés sur la commune, cela s'explique par le fait que la ville se situe dans le centre urbain de l'agglomération. Nous pouvons remarquer qu'il y a très peu d'artisans, de commerçants de chef d'entreprise (2,2 %) tout comme la catégorie de cadre supérieur (8,6 %). En revanche, les retraités représentent plus d'un quart de la population de Montigny (26,3 %) et près de 16 % des habitants sont sans activité professionnelle.

## Que font les Montigniens de 15 à 64 ans ?

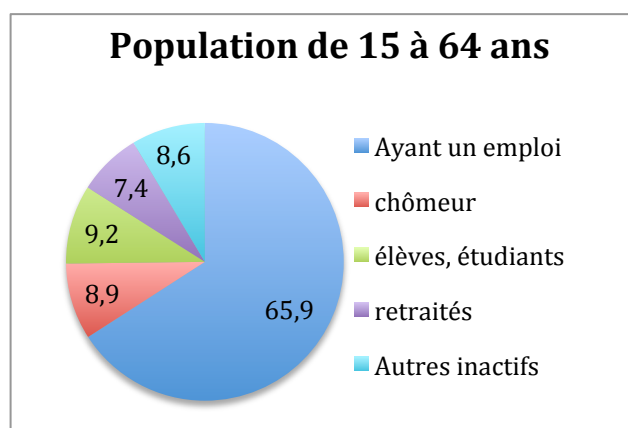


Figure 10 : Classification de la population active (Source : INSEE)

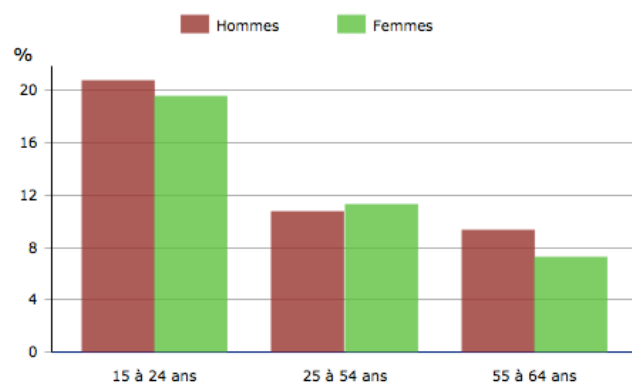


Figure 9 : Taux de chômage (Source : INSEE)



En 2011, 14 673 personnes se trouvaient dans la tranche d'âge de 15 à 64 ans. Plus de 2/3 de cette classe ont un emploi donc sont actifs. Le chômage au sens de recensement, de cette tranche d'âge représente 11,9 %, soit environ 1 303 personnes. Mais le plus alarmant, ceux sont les jeunes (15 à 24 ans) qui sont les principaux à être touchés par le chômage, environ 20 % d'entre eux n'ont pas de travail.

Sur le territoire de Montigny les activités ne proposent que 6 241 emplois alors que le nombre d'actifs est de 9 754 par conséquent l'indicateur de concentration d'emploi s'élève à 64.

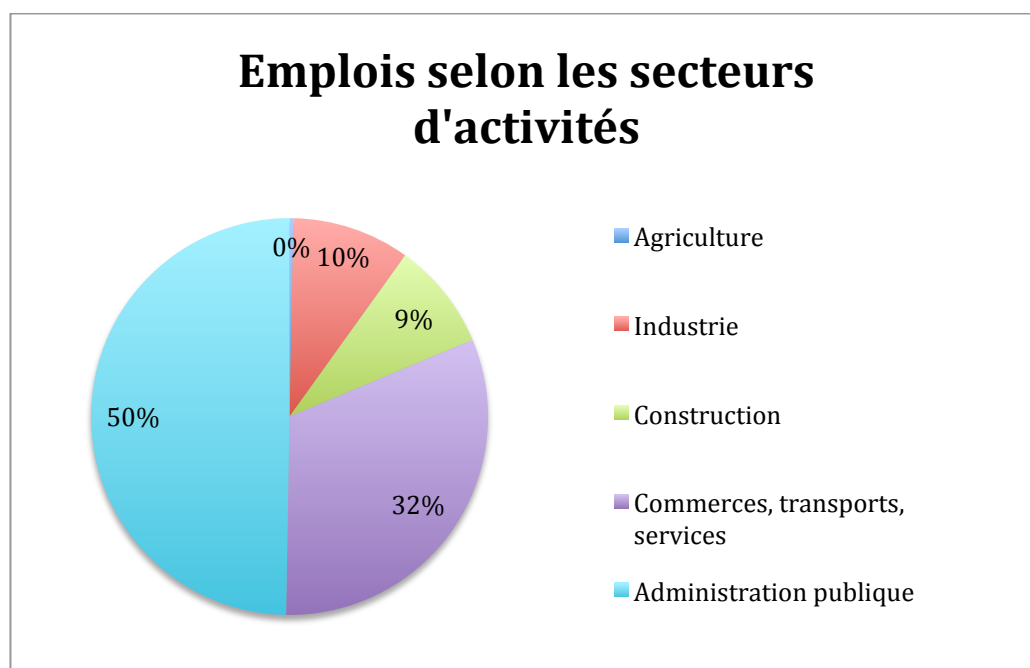


Figure 11 : Emplois selon les secteurs d'activités (Source : INSEE)

Sur les 6 445 emplois qu'il y a sur le territoire de la commune, la moitié est dans le secteur d'activité de l'administration publique, l'enseignement et la santé. Les services, les transports et les commerces, quand à ceux, représentent 32%. Le tertiaire totalisé plus des 4/5 des emplois de la commune. Mais ces chiffres sont représentatifs du phénomène qui se passe en France depuis des décennies, moins d'agriculture et d'industrie et plus de tertiaire.

### iii. Les actifs

	Ensemble	%
Ensemble	9745	100%
Salariés	9050	93%
Titulaires de la fonction publique et contrats à durée indéterminée	7667	79%
Contrats à durée déterminée	1002	10%
Intérim	122	1%
Emplois aidés	38	0%
Apprentissage - Stage	211	2%
Non-Salariés	704	7%
Indépendants	339	3%
Employeurs	357	4%
Aides familiaux	10	0%

Tableau 2 : Statut socioprofessionnel des actifs (Source : INSEE)

Sur les 9 745 actifs de la ville, près de 93 % d'entre eux sont salariés et 79 % de ses salariés ont un CDI ou travaillent dans la fonction publique.

#### Quel est le lieu de travail des actifs ?

Ensemble	9745	100%
Travaillent :		
Dans la commune	2237	23%
Commune du même département	6451	66%
Autre département de la région	468	5%
Autre région	221	2%
Hors France	368	4%

Tableau 3 ; Lieu de travail des Montigniens (Source : INSEE)

Seulement 23 % des actifs de Montigny travaillant à Montigny, c'est-à-dire que la commune connaît un grand flux d'actifs entrant, qui viennent travailler sur le territoire, et un grand flux d'actifs sortant, qui vont travailler en dehors de la commune.

#### Quels sont les moyens de transport des actifs ?

A l'aide du diagramme secteur de l'INSEE ci-contre, nous pouvons remarquer que la part des transports en commun pour aller au travail représente 15,2 %.

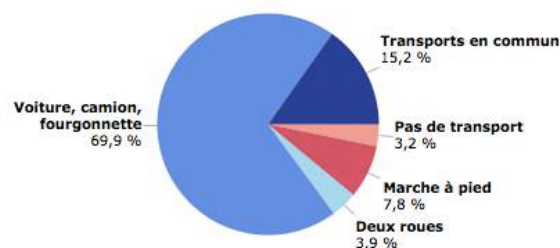
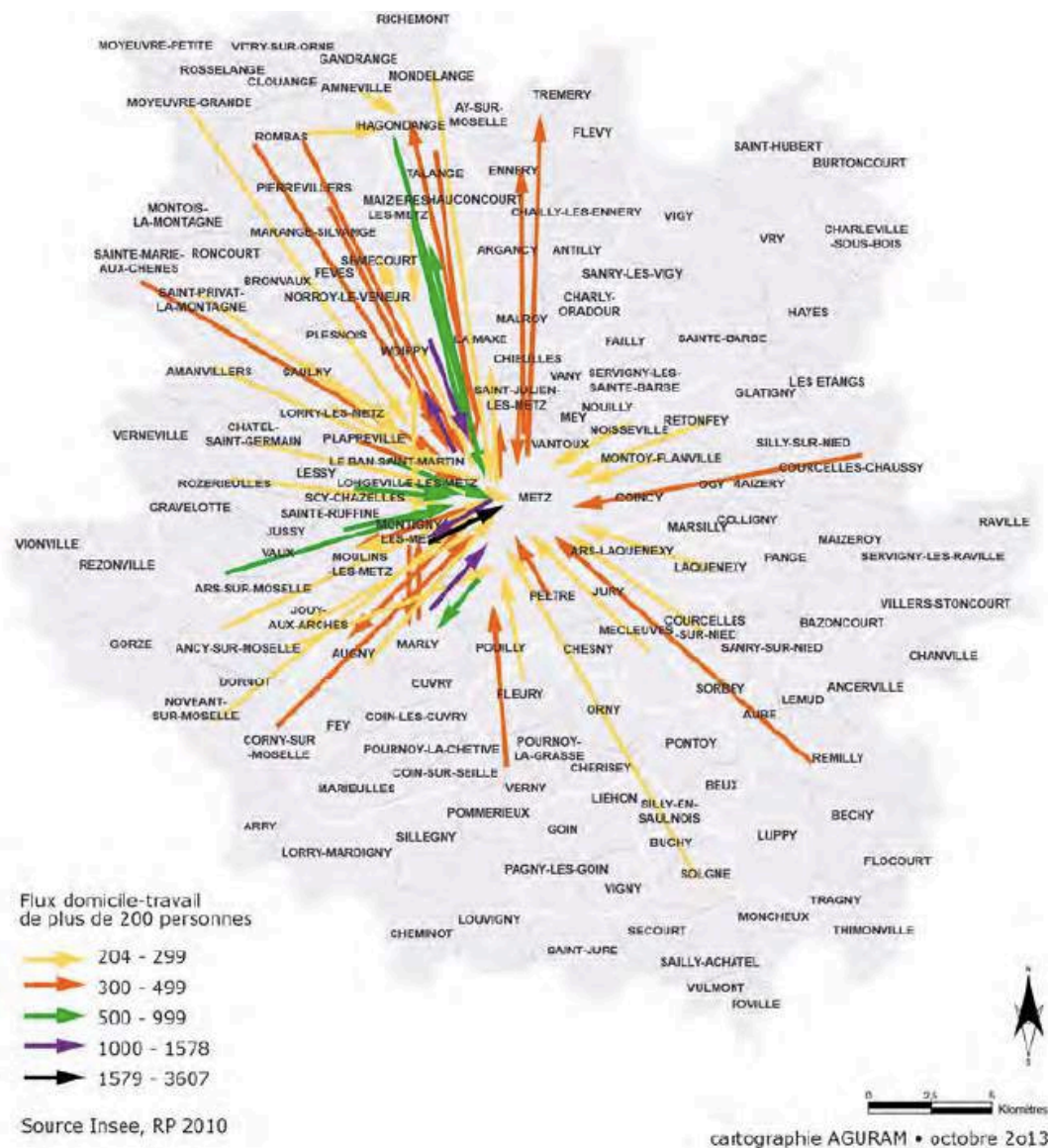


Figure 12 : Moyens de transport des actifs (Source : INSEE)



Carte 4 : Flux domicile travail de Metz Métropole (Source : AGURAM)

Nous pouvons remarquer à l'aide du graphique ci-dessus, que le flux domicile-travail sur le territoire de la ville de Metz, se concentre essentiellement sur les communes voisines. La commune de Montigny relève d'une polarité extrêmement marquée de l'agglomération. Ces flux se justifient, car à elle seule, Metz Métropole concentre près de 70 % des emplois sur le territoire du SCoT. D'après la cartographie, le flux de Montigny-lès-Metz vers Metz est estimé entre 1 579 – 3 607 personnes par jour.



## e. Une ville mal desservie



Carte 5 : Hiérarchisation des axes de transports (Fond : géoportail.fr ; Auteur : MAAS)

La ville est traversée par plusieurs axes de transports importants qui ne la desservent pas directement, comme l'autoroute A 31 (Nancy-Metz-Luxembourg) au nord ou le réseau ferroviaire qui vient desservir directement le cœur de l'agglomération. Malgré cela, Montigny reste très proche du centre-ville de Metz. Car l'agglomération est dotée d'un réseau de transports en commun appelé Le Met' (Metz Métropole vous Transporte). Toutes les communes de Metz Métropole bénéficient de ce service. Il est composé de 2 lignes à Haut Niveau de Service (Mettis) afin de desservir le cœur de l'agglomération ; de 12 lignes de bus qui permettent de traverser la ville (Ligne et Citeis), de 13 lignes de transports en commun pour connecter les villes périurbaines et de divers services de navettes et de transport de personne à mobilité réduite.

Montigny est traversé par trois axes majeurs, la rue de Pont-à-Mousson, rue de Frescaty et la départementale D5. Ces routes sont très fréquentées, les



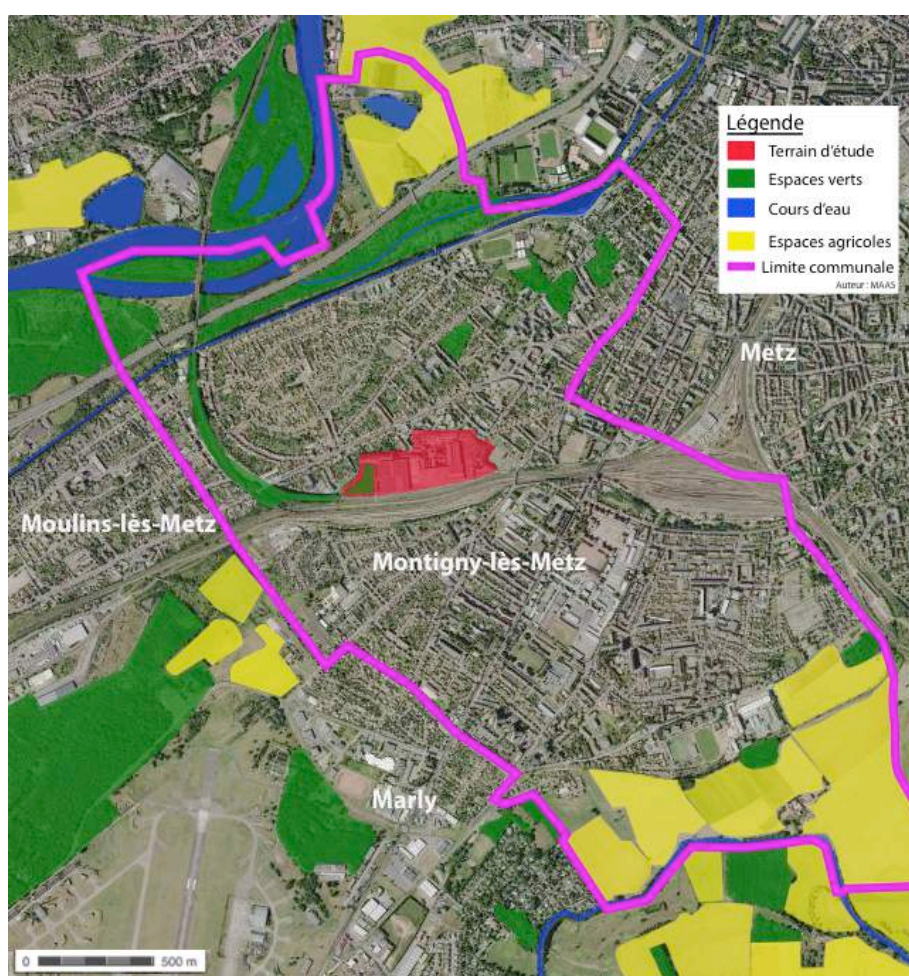
personnes qui vivent en zone péri-urbaine et qui travaillent dans le centre-ville, utilisent ces axes routiers au quotidien.

**A retenir :**

- Montigny est en première couronne de l'agglomération messine
- La ville est fortement artificialisée
- C'est une ville-dortoir pour l'agglomération
- Elle répond à la loi SRU en terme de logement social
- Elle connaît plus de locataires que de propriétaire et elle a plus de maisons que d'appartements
- Il y a un fort taux de chômage chez les jeunes
- Beaucoup d'actifs utilisent leur voiture pour le trajet domicile/travail
- Il y a un fort flux d'actifs entrant et sortant de la ville
- La ville est mal desservie par les grands axes de transports (gare et autoroute)
- Elle est traversée par 3 axes importants

## 4 Contextualisation de la friche

### a. Les espaces naturels sur la commune



Carte 6 : Les espaces naturels dans Montigny (Fond : géoportail.fr ; Auteur : MAAS)

A l'aide de la carte ci-dessus, nous pouvons remarquer que la ville est fortement artificialisée. Elle ne dispose quasiment plus d'espace pour s'étaler et faire face à la demande de logement et d'équipement de la ville. Il reste quelques espaces verts au nord, le long de la Moselle et du canal, qui jouent le rôle de continuité écologique. Dans la commune, il y a quelques espaces verts non entretenus et non mis en valeur, comme le long des voies ferrées, ils ont cependant un rôle très important de corridor écologique. Montigny accueille également le jardin botanique de Metz, sur un terrain de 4,4 hectares au nord-est. Au sud, le long de la rivière de la Seille, quelques terrains agricoles résistent à l'étalement urbain.

#### La place des espaces naturels :

Vis-à-vis des principes de renouvellement urbain et d'aménagement dans l'agglomération, le SCoT préconise la pénétration de la biodiversité dans les milieux urbains. Plus précisément pour Montigny, il y a une discontinuité due à la forte artificialisation qui doit être atténuée.

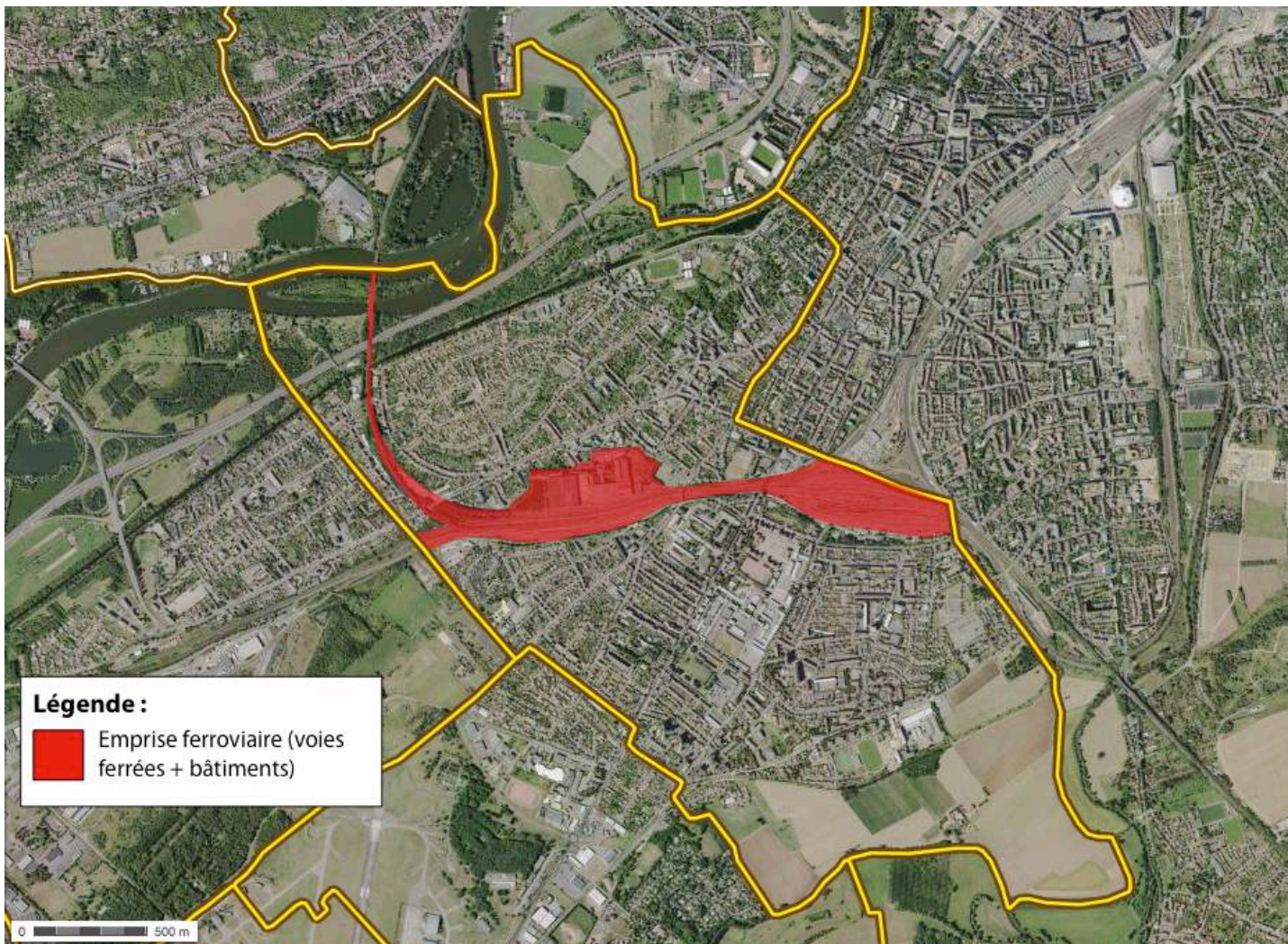
**A retenir :** La ville est fortement artificialisée, elle n'a quasiment plus d'espaces naturels.

#### b. L'emprise ferroviaire

Le réseau ferroviaire d'Alsace-Lorraine, est un réseau spécifique du fait de sa situation géographique, au cœur de l'Europe, et de son histoire marquée par les deux Guerres Mondiales. Il a donc connu des alternances d'administration allemande et française. En 1853, la Compagnie des chemins de fer de l'Est commence à exploiter la ligne Paris-Strasbourg. Il s'en suit le développement de la gare de Metz dans les années 1860. Suite à l'annexion par l'empire allemand, la gare prend une ampleur militaire importante, car elle devient le terminus de la ligne stratégique Berlin-Metz. Au fur et à mesure des années le réseau continu de se développer au nord vers le Luxembourg et le maillage devient de plus en plus important.

Montigny a une superficie de 6,7 km<sup>2</sup>, sur cette surface 0,50 km<sup>2</sup> a une vocation ferroviaire. Les emprises des bâtiments et des voies ferrées représentent 7,5 % de la surface totale de la commune soit, environ 70 terrains de football. Grâce à la carte ci-dessus, nous pouvons remarquer que les chemins de fer créent une coupure au sein de la ville. Ces voies sont une réelle frontière au milieu de la ville. Elles sont présentes depuis les années 1853 et elles ont contribué à la discontinuité du tissu urbain et à sa non-homogénéité.





Carte 7 : Emprise ferroviaire (Fond : géoportail.fr ; Auteur : MAAS)

### Retour sur des entretiens et la notion de frontière dans la ville :

Lors de mes visites de terrain, j'ai pris le soin d'interroger des habitants. L'objectif de ces entretiens était de savoir s'il y a une frontière au cœur de la ville. De savoir s'il y a une différence entre Montigny Haut (au sud) et Montigny Bas (au nord) ? De savoir comment les habitants ressentaient cette frontière ? Et de savoir ce qu'ils pouvaient me dire sur les Ateliers de la SNCF ? Ma méthode était de me promener dans la rue et de chercher des personnes avec qui je pouvais avoir une conversation. Mes entretiens se sont passés comme un dialogue et non pas comme une interview.

Tout d'abord, je me suis placé sur la rue de Pont-à-Mousson, car c'est sur cet axe de passage que j'avais le plus de possibilités de rencontrer des habitants. Pour interpellier les personnes, je leur demandais si elles habitaient à Montigny. Avec de la chance, toutes les personnes que j'ai pu rencontrer habitaient sur mon territoire d'étude. Mon premier dialogueur était un homme d'une

quarantaine d'années. Il habitait à Montigny Bas, donc au nord de la commune, que depuis une dizaine d'années. Pour lui, Montigny Haut était l'endroit de la ville qui était « social », il ne va jamais de ce côté de la ville. Car pour lui tous les services et commerces se situent près du lieu où il habite. En ce qui concerne les ateliers, cet homme ne savait même pas les situer alors que nous étions à 100 mètres de l'entrée. Il les a aperçus au loin et pour lui, ce sont des bâtiments « moches » et « pourris » qui n'ont plus d'utilité.

La deuxième personne avec qui j'ai pu dialoguer rue de Pont-à-Mousson, était un homme de 80 ans. D'après ces dires, la ville était riche économiquement dans le passé. Mais depuis que les cheminots et les militaires sont partis, elle a perdu beaucoup. Pour lui, la différence est flagrante entre Montigny Haut et Montigny Bas. Mais cette différence n'est pas vraiment marquée par le chemin de fer, mais plutôt par la différence d'architecture, entre l'avant-guerre et l'après-guerre. En ce qui concernent les ateliers, il voit où ils sont, mais il n'a jamais été sur le site.

Dans un deuxième temps, je me suis promené rue Saint-Ladre et rue du Général Franiatte pour trouver des personnes avec qui dialoguer. Ces deux rues sont toutes aussi passantes que la rue de Pont-à-Mousson sauf qu'elles offrent moins de commerce. La première personne avec qui j'ai parlé à Montigny Haut était une femme d'une cinquantaine d'années qui habitait dans la commune depuis 25 ans. Elle ne va que très rarement à Montigny Bas. Il y a assez de commerce et de service le long de la rue Franiatte qui va vers le centre de Metz. Une des différences qu'elle a remarquée entre les deux parties de la ville, c'est qu'à Montigny Haut, il y a plus d'immeubles, de logements sociaux. Les ateliers de la SNCF, elle les voyait en passant sur le pont rue Saint-Ladre, pour aller à Metz. Et elle avait lu des articles de presse à propos de la fermeture du site.

La deuxième personne était un homme d'une trentaine d'années qui attendait le bus. Il habitait à Montigny Haut depuis toujours et il trouvait que c'était un endroit paisible. Cet homme allait de temps en temps dans le « centre-ville » de Montigny pour des rendez-vous. Mais sinon il ne voyait pas l'utilité d'y aller, car le centre-ville de Metz n'était pas loin.

A travers les différentes conversations que j'ai pu avoir avec les habitants de Montigny, nous pouvons remarquer que la ville a deux parties. Chacune des deux parties peut pratiquement se dissocier de l'autre. Montigny connaît une réelle coupure. Ces différences peuvent se voir d'un point de vue architectural, les bâtiments ne sont pas les mêmes. Mais aussi, socialement, car les ménages ne sont pas les mêmes de part et d'autre. Et enfin les rails accentuent cette frontière dans la ville, car elles sont sûrement à l'origine de ce décalage entre les deux parties. Les Montigniens ne traversent pas les rails pour aller de l'autre côté de la ville. Les deux parties se sont développées indépendamment l'une de l'autre.



Ces dialogues ont aussi montrer l'invisibilité qu'ont les ateliers face à la population. Très peu de personnes savent situer la friche, cet endroit n'est visuellement pas beau et semble à l'abandon.

A retenir : L'emprise ferroviaire dans la ville est important et il créé une frontière au milieu de la ville.

### c. Les projets communaux

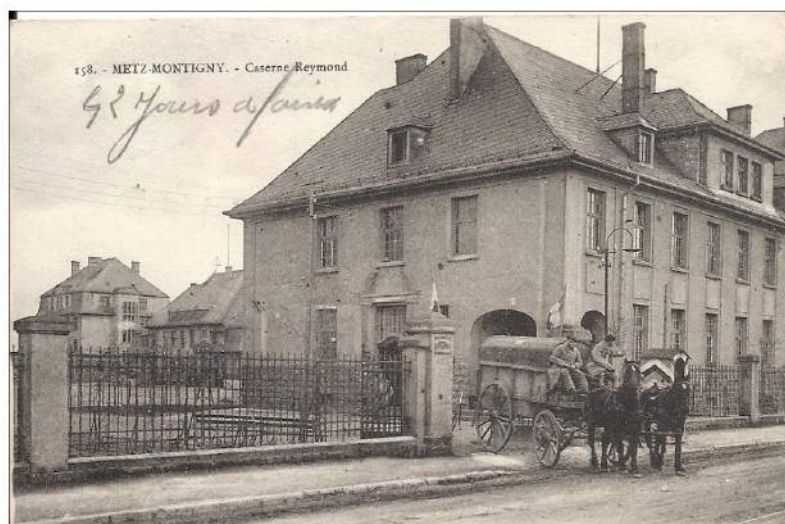


Photo 1 : Caserne Reymond 1932 (Source : delcampe.net)

La région fut fortement marquée par les différentes guerres au fur et à mesure des siècles. Comme toute la Moselle, la commune de Montigny fut annexée par l'Empire allemand de 1871 à 1918. A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle la ville devient une importante ville de garnison, c'est à cette époque que le 145<sup>e</sup> régiment d'infanterie du roi fut créé, il prit place dans la caserne Raffenel. Montigny connut une deuxième phase de développement des casernes lorsqu'elle fut de nouveau annexée par le Troisième Reich de 1940 à 1944. En 2014, la ville a acquis deux anciens quartiers militaires : Lizé et Reymond (en couleur violet sur le plan XX).

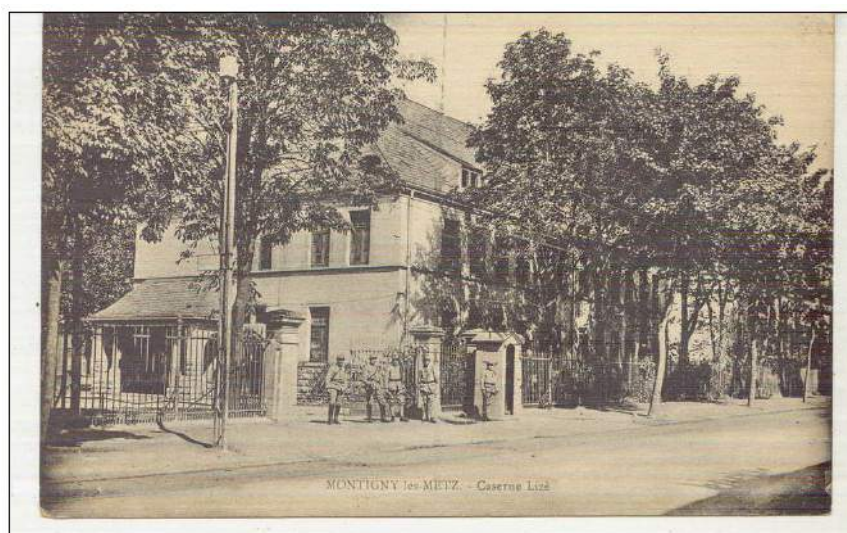


Photo 2 : Caserne Lizé (Source : delcampe.net)

### *i. Historique*

Ces quartiers ont été construits à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle par l'Empire allemand afin de fortifier Metz, un point stratégique militaire majeur à l'époque. Après la Première Guerre mondiale les locaux sont occupés par l'armée française, le Colonel Charles de Gaulle a commandé l'unité des chars. En 1940, les casernes sont réinvesties par les Allemands jusqu'en 1944, fin de la Seconde Guerre mondiale. Les bâtiments des casernes de Lizé ont servi pour l'infanterie, les entrepôts et hangars couvrent une superficie de 9 hectares. Pour ce qui est des casernes Raymond, ils étaient destinés au génie, après la Seconde Guerre mondiale ce lieu dépendait de l'armée de l'air. L'ensemble des bâtiments a une emprise de 4,2 hectares.

### *ii. Les projets*

L'objectif de la commune est d'intégrer ces deux casernes dans le tissu urbain existant en répondant aux demandes en terme de logement, équipement et service. Une caserne militaire est un espace clos et replié sur lui-même, ces projets apporteront un nouveau cœur de ville ouvert. Ils respecteront les principes de mixités urbaines, sociales et fonctionnelles. De plus, ces reconversions s'inscriront pleinement dans l'Agenda 21.

D'après le PLH, la commune a besoin de construire une centaine de nouveaux logements par an pour maintenir la population à son niveau actuel. Cette tendance nationale est due à la baisse de la taille des ménages. A terme les nouveaux quartiers pourraient accueillir près de 700 logements dont une part d'habitat sociale. La commune a la volonté de mixité sociale et fonctionnelle, mais aussi une mixité intergénérationnelle. Voilà pourquoi la commune traduit cette volonté par un choix orienté de ces équipements et forme de logement. A ces nouveaux espaces s'ajoutera tout naturellement une offre d'équipement et de service.

Plusieurs bâtiments des casernes militaires ont une valeur historique, patrimoniale donc architectural. Par conséquent certains ouvrages seront conservés et mise en valeur tout en respectant l'Agenda 21 de la commune. Ainsi, les projets tiendront compte des principes de développement et d'aménagement durable.

La ville s'est associée à l'EPFL (établissement public foncier de Lorraine) pour piloter et financer les études. Actuellement, le mandataire du groupement pluridisciplinaire des prestataires de ces projets est l'agence parisienne Choiseul. Ces études se déroulent en trois phases, tout d'abord un diagnostic a été fait pour dégager les principaux enjeux et contraintes urbaines. Suite à cela, une réflexion a été faite sur le devenir et le préférentielle des possibilités d'aménagement. La troisième phase, celle qui est en cours, permettra de préciser les aspects financiers et temporalité des projets.

Les idées projets possibles sur les casernes militaires :

- Eco-quartier
- Une halle de marché
- Un collège
- Des équipements sportifs
- Des jeux pour enfants
- Un parc urbain
- Une pépinière d'entreprise

**A retenir :** La ville a deux gros projets de reconversion urbaine qui répondent largement au besoin du PLH et très certainement à d'autres besoins. Mon projet devra tenir compte et s'articuler autour de ces projets.

## 5 Actualité

Le président de la République, François Hollande, a annoncé le lundi 27 avril la création de sept centres inspirés du Service militaire adapté (SMA). Ce service est un dispositif d'insertion professionnelle de jeunes en grande difficulté, il est exécuté depuis des décennies en outre-mer. D'ici janvier 2016, il y aura trois centres de service militaire qui accueilleront chacun 1000 jeunes dont un à Montigny-lès-Metz. Ce centre sera créé dans le quartier Raffenel-Delarue, qui accueille également le Groupement de soutien de la Base de Défense de Metz. Ces centres, relèveront du ministère de la Défense et recevront des jeunes de 18 à 25 ans, sous encadrement militaire. Ils se verront offrir des formations professionnelles liées aux besoins des bassins d'emplois locaux.

Le SMA a été créé en 1961 et il accueille en 2014 près de 5 700 jeunes. Grâce à ce service, les trois-quarts des jeunes ont été insérés dans la vie active alors qu'au début de leur formation au moins 30 % étaient en situation d'illettrisme et 60% n'avaient pas leur brevet des collèges.

**A retenir :** Les casernes à proximité de mon terrain d'étude vont certainement retrouver une utilité. Dans ce projet, nous allons tenir compte de la mise en place de ce service.

## Conclusion :

Dans cette première partie, nous avons vu des caractéristiques importantes du territoire. L'atout des trois frontières pour la Lorraine. La région est fortement influencée par sa proximité avec les cultures voisines. De plus, elle est fortement marquée par son passé industriel, minier et militaire qui lui donne une identité particulière.

A plus petite échelle, Montigny-lès-Metz connaît une légère baisse démographique. Cependant, elle participe activement au rayonnement du cœur de l'agglomération, elle a une très forte densité. D'ailleurs, sa situation géographique, 1<sup>ère</sup> couronne de l'agglomération messine, lui donne une caractéristique de ville-dortoir. Par conséquent, la commune est très artificialisée et elle n'a presque pas d'espace naturel au sein du tissu urbain. En matière de logement, la ville est bien dotée, son parc répond aux contraintes de la loi SRU vis-à-vis de l'habitat social. Par contre, les jeunes actifs Montigniensiens et Montignienns ont un fort taux de chômage.

La ville connaît un fort flux domicile-travail vers le cœur de l'agglomération, ce mouvement est essentiellement pratiqué en voiture individuelle. La ville est mal desservie par les grands axes de transports comme les bus à haut niveau de service de la métropole, l'autoroute ou les transports ferroviaires. D'une autre part, l'espace à vocation ferroviaire est très important sur la commune, à tel point de créer une frontière au milieu de Montigny.

Prochainement la ville va connaître des changements avec l'élaboration de deux projets urbains sur des anciennes casernes militaires par la municipalité et l'arrivée future du service militaire volontaire.

Montigny doit s'inscrire dans le courant de faire la ville sur la ville, de densifier les espaces déjà urbanisés, de recycler ce qui est déjà construit, de penser au développement durable, au collectif, à la biodiversité et à l'environnement.

A travers, ce projet il est important de reconnecter Montigny Haut avec Montigny Bas, d'amener de la verdure dans la ville, de diminuer le flux domicile-travail en voiture individuelle, le tout en tenant compte des projets futurs de la ville.

Dans une deuxième partie nous allons voir plus précisément les caractéristiques de la friche ferroviaire.

## **PARTIE 2 : DIAGNOSTIC CIBLÉ**

---

Montigny-lès-Metz a été surnommée la « cité cheminote sans gare ». Son histoire est fortement marquée par les implantations des cités cheminotes pour y loger une population ouvrière. Ces forçats du travail ont accompagné l'installation des ateliers de réparations du chemin de fer, appelé à l'époque Eisenbahn-Reparatur-Werkstatt. En 1848, sur une partie du territoire de Montigny et du Sablon, des immeubles regroupant les familles des cheminots sortent de terre comme par exemple les bâtiments rue Saint-Ladre. Certains quartiers étaient construits pour les cheminots travaillant à la gare de triage du Sablon et d'autres pour ceux qui travaillaient dans les ateliers de Montigny. Les bombardements de la Seconde Guerre mondiale auraient pu être fatal aux ateliers de chemin de fer. Beaucoup de cheminots ont été déportés, emprisonnés, mobilisés de force dans la Wehrmacht ou expulsés. En 1938, on dénombre 1 560 personnes puis en 1949, on tombe à 1 315 agents. Par la suite, avec l'arrivée de l'électrification et la diésélisation, la charge de travail diminue et en 1958, on ne compte plus que 515 agents dans les ateliers. Ce chiffre continue à tomber jusqu'à 460 en 1964.

La conjoncture économique très difficile depuis 2008, affecte tous les domaines en France et en particulier celui du fret ferroviaire. Dans ce contexte de régression, les ateliers sont surdimensionnés. La SNCF a donc restructuré son dispositif industriel dans ce domaine de la maintenance et elle a choisie de concentrer cette activité sur les sites de Tergnier dans l'Aisne et de Nîmes-Courbessac dans le Gard. Le maintien d'une activité sur le site ne pouvait s'envisager que dans le cadre d'une association avec le groupe franco-allemand GHH Valdunes, qui aurait transféré son activité de réparation vers les ateliers de Montigny. Cette démarche de partenariat entre les deux sociétés se solda par un échec pendant l'année 2012.

Cette partie va porter essentiellement sur la présentation du site des Ateliers afin de dégager les dysfonctionnement qu'on peut y rencontrer, au travers du diagnostic ciblé.

### **1 L'accessibilité du site**

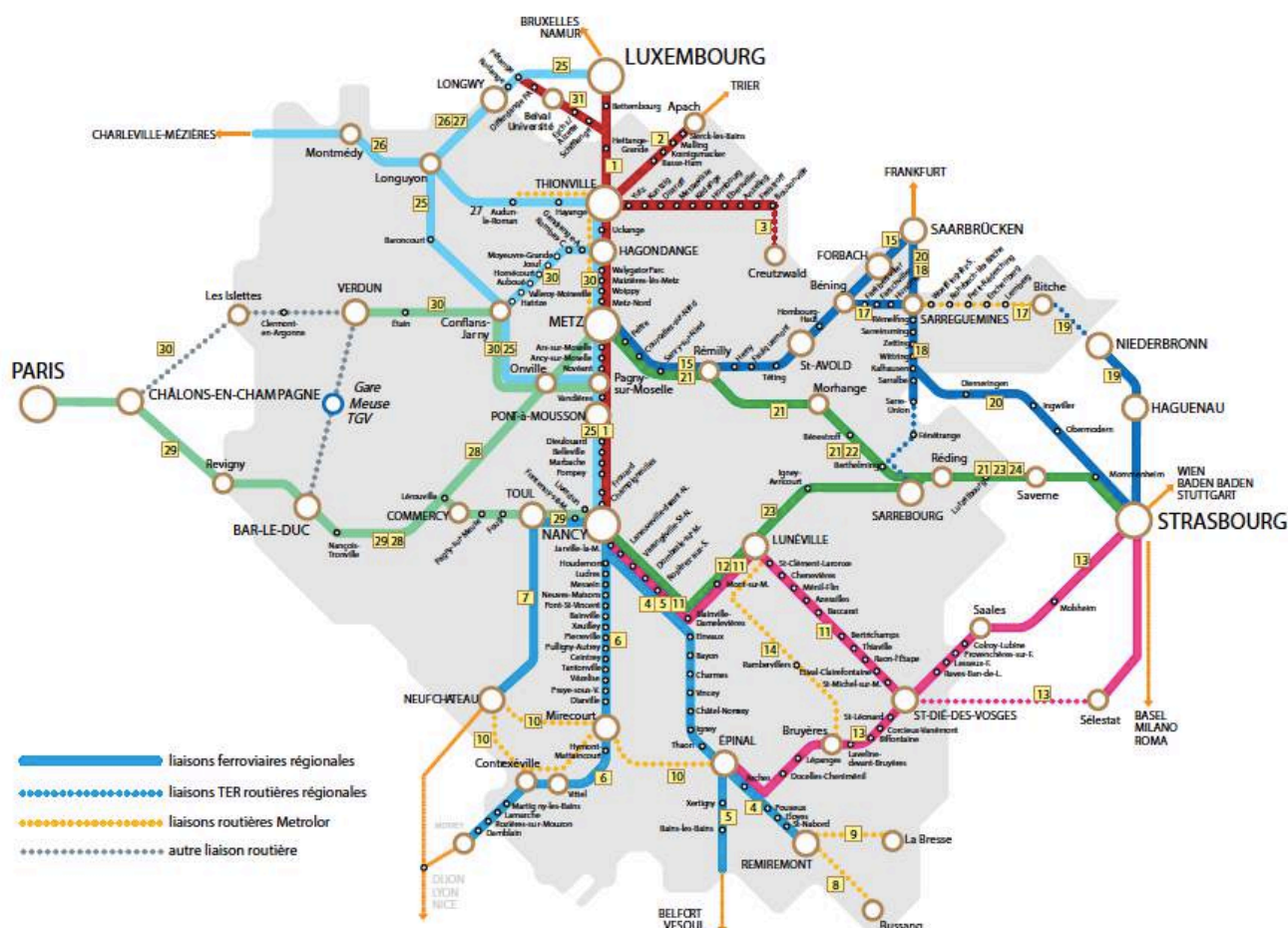
#### **a. Que dit le SCoT vis-à-vis des transports en commun ?**

Les documents d'urbanismes majeurs de l'agglomération fixe plusieurs objectifs en terme de transport comme l'optimisation de l'offre interurbaine, renforcer l'intégration des réseaux, organiser l'intermodalité. Mais dans les secteurs les plus urbanisés, ils prévoient le développement d'une offre de transports urbains. Cette offre se justifie par la densité de population, une forte



mobilité interne ou une forte concentration d'emplois, de commerces et de services, intéressant pour les ménages. (Se référer à l'encart N°1, à la fin de la partie 2)

## b. Un maillage ferroviaire important

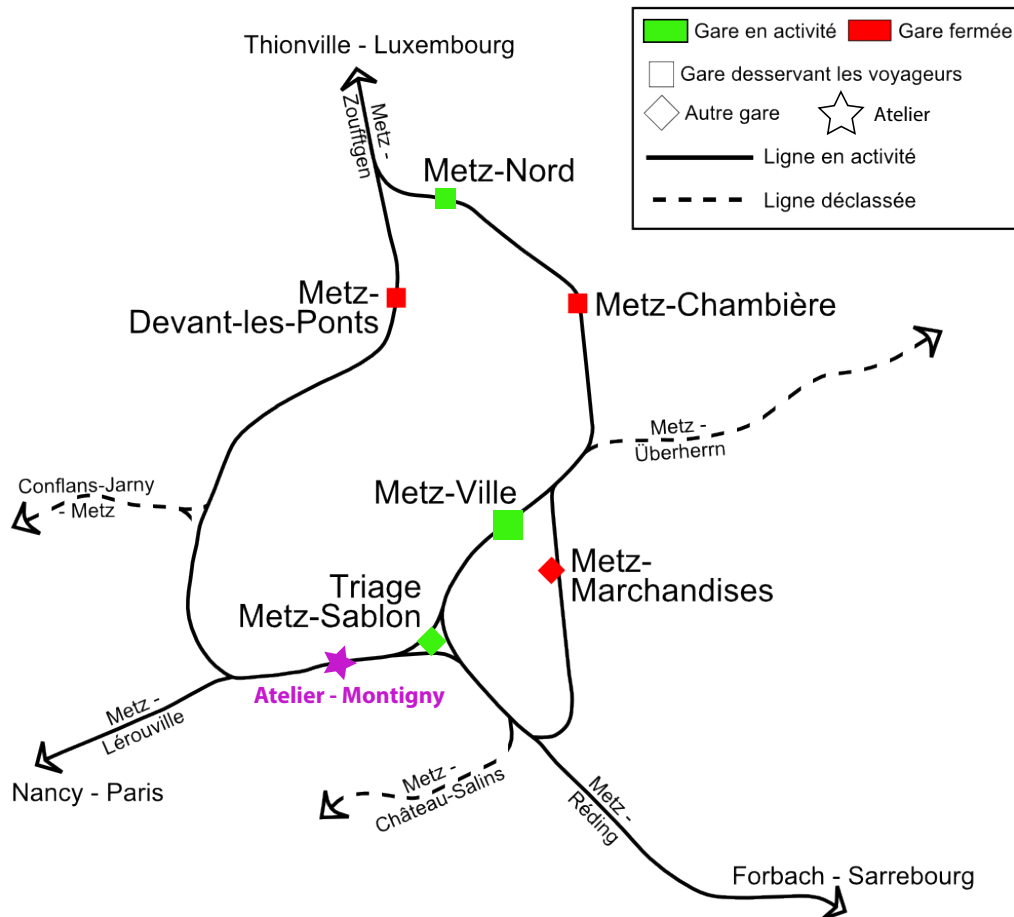


Carte 8 : Réseau ferré de Lorraine (Source : [ter.sncf.com](http://ter.sncf.com))

Les ateliers de la SNCF de Montigny-lès-Metz ne constituent pas une gare, ni une halte ferroviaire. Grâce au graphique ci-dessus, nous pouvons remarquer qu'à grande échelle, le réseau ferroviaire de l'agglomération est au cœur d'un maillage très dense qui permet de desservir tout le département et toute la région. Ce réseau s'inscrit également dans l'Europe, car il permet de rejoindre aisément plusieurs capitales et grandes villes comme : Nancy, Strasbourg, Paris, Luxembourg.

A plus petite échelle, nous pouvons remarquer que les ateliers de Montigny sont situés à proximité de la gare voyageur de Metz-ville et de la gare de triage de Metz-Sablon. Les voies ferrées qui passent à côté de la friche, sont entièrement connectées à l'ensemble du réseau. Grâce au chemin de fer toutes les grandes villes du département sont à la portée de la commune de Montigny. Au nord

Thionville et Luxembourg ville, à l'est Forbach, Sarrebruck, et Sarrebourg, Strasbourg et vers le sud Nancy ou Paris sont des villes à proximité et à moins de 2 heures de l'agglomération donc de Montigny.



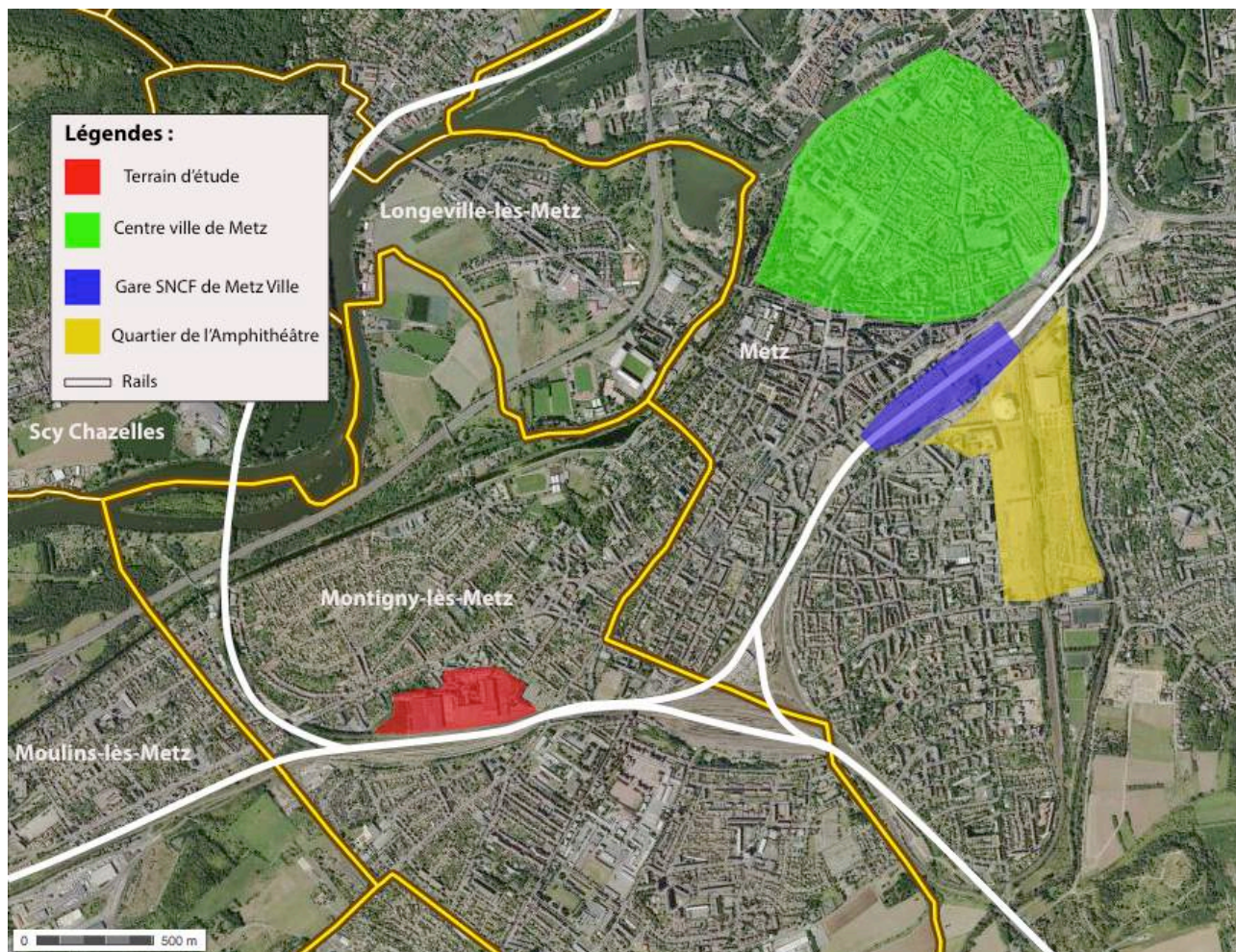
Carte 9 : Réseau ferré autour de Metz (Source : fr.wikipedia.org)

### c. Deux pôles d'attractivités

i. *Le centre ville au nord du terrain d'étude*

Au nord des ateliers de Montigny à environ 3 kilomètres, on trouve le centre-ville Metz (en vert). Mais aussi la gare SNCF de Metz-ville (en bleu), c'est de cet endroit que partent toutes les grandes lignes ferroviaires (TGV) pour aller vers Paris ou Luxembourg ville. Au sud de la gare de Metz, la ville a racheté des anciens terrains de la SNCF pour construire un nouveau quartier dans le cœur du tissu urbain de l'agglomération : le quartier de l'Amphithéâtre.





Carte 10 : Localisation du terrain du terrain d'étude par rapport à Metz (Fond : geoportail.fr ; Auteur : MAAS)

### Quartier de l'Amphithéâtre :

Le quartier prend son nom par le fait que sur ce territoire un site archéologique d'un ancien amphithéâtre gallo-romain a été trouvé. De plus, ces terrains sont une zone d'aménagement concerté de la ville de Metz. Le centre Pompidou de Metz, qui a ouvert ses portes au public le 12 mai 2010, marqua le commencement de la reconversion de cette gigantesque friche de 38 hectares. Au nord, nous retrouvons la gare de Metz et à l'est le palais omnisport Les Arènes et le parc de la Seille. Certains ouvrages abritant des bureaux, commerces et logements ont déjà étaient réalisés. Et d'autres sont en cours d'élaboration ou de construction comme le palais des Congrès, le centre commercial Muse (42 500 m<sup>2</sup>), des hôtels, des passerelles traversant la Seille, ...



## Plan du quartier :



Figure 14 : Centre de Congrès (Source : metz.fr)



Figure 13 : Centre Pompidou (metz.fr)



Carte 11 : Plan quartier de l'Amphithéâtre (Source : tout-metz.com)



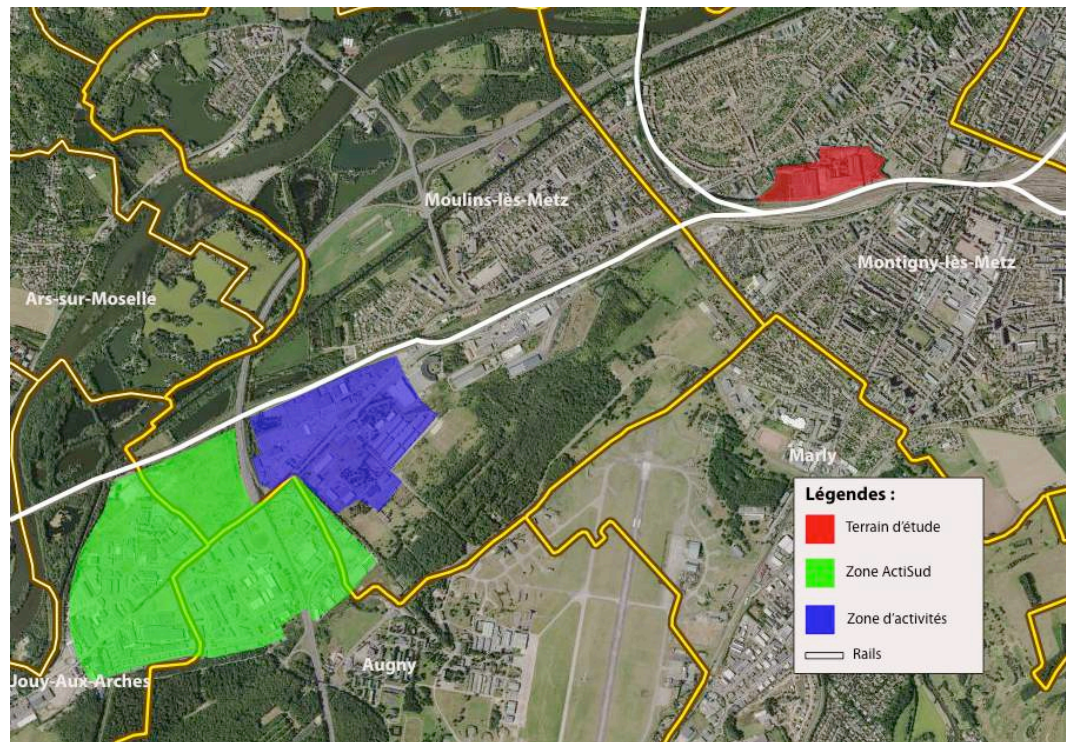
Figure 15 : Muse Metz (Source : paperjam.lu)

### ii. Une zone de chalandise au sud des ateliers

Vers le sud-ouest de Montigny, à environ 4 kilomètres de la friche, les communes de Moulins-Lès-Metz, Augny et Jouy-aux-Arches se partagent une grande zone d'activité. Dans cette zone, nous pouvons retrouver tous les grands commerces d'entrée de ville, tels qu'un hypermarché, des magasins de bricolages, de vêtements, de sports, d'électroménager et des restaurants



franchisés. Cette zone a connu, le 30 octobre 2014, l'inauguration du nouveau centre commercial de l'agglomération de Metz Métropole : Waves Actisud. Ce nouvel espace de consommation compte environ 50 commerces et restaurants.



Carte 12 : Localisation du terrain d'étude par rapport à la zone commerciale Actisud (Fond : geoportail.fr ; Auteur : MAAS)

### Plan de la zone Actisud



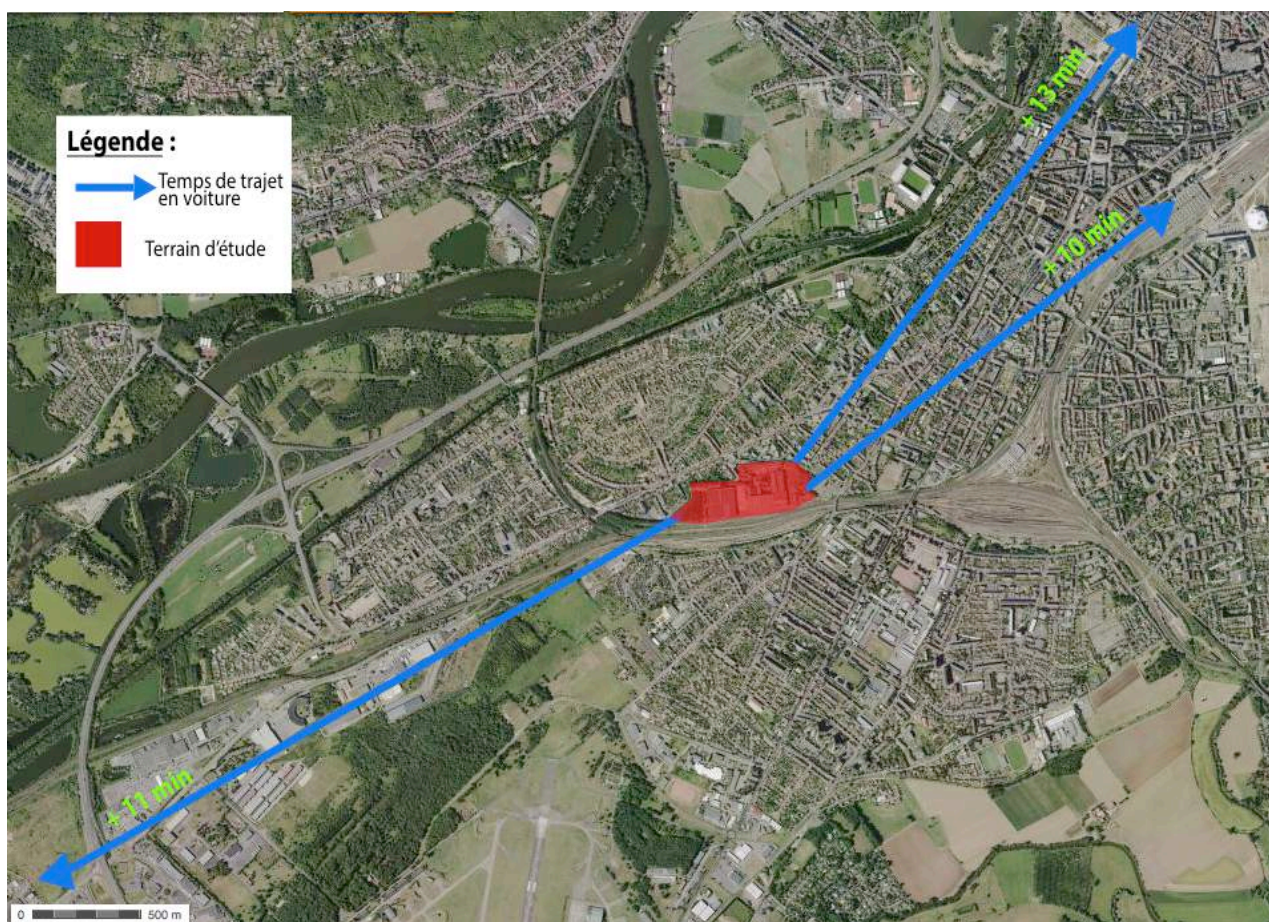
Photo 3 : Intérieur du Waves (Source : visitamneville.com)



Carte 13 : Plan de la zone commerciale Actisud (Source : luukee.kazeo.com)



### iii. Distance entre les pôles d'attractivité



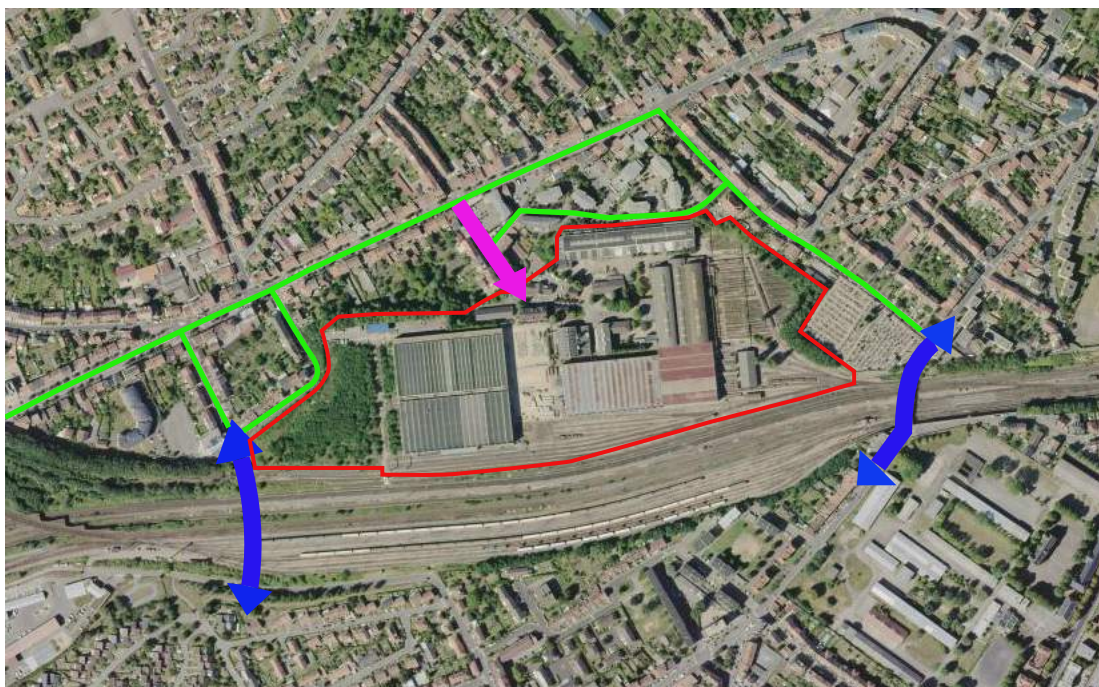
Carte 14 : Temps de trajet en voiture entre les pôles d'attractivités (Fond : geoportail.fr ; Auteur : MAAS)

La carte ci-dessus nous indique les temps de trajet en voiture entre la zone d'étude et les pôles d'attractivités proches. Ces estimations ont été faites en prenant en compte un trafic fluide, sans travaux de voirie, sans embouteillage. Il faut environ 10 minutes pour aller des ateliers jusqu'à la gare de Metz, 13 minutes pour aller jusqu'au centre-ville et à peu près 11 minutes pour aller jusqu'à la zone Waves Actisud. Nous pouvons fortement supposer que ces temps de trajet peuvent doubler, voir, tripler lors des heures de pointe.

**A retenir :** La proximité de 2 espaces de différentes vocations peut fortement influencer sur l'attractivité de la zone d'étude de par sa centralité.



#### d. Manque de visibilité pour la friche



Carte 15 : Les accès de la friche (Fond : geoportail.fr ; Auteur : MAAS)

Le terrain d'étude se situe au cœur de la commune de Montigny-lès-Metz. La surface totale, sans l'emprise des voies ferrées, est estimée à 15 hectares (contour en rouge). Une seule voie permet d'accéder au terrain d'étude. La friche est très enclavée, elle est refermée sur elle-même. D'une part, le terrain donne sur des chemins de fer donc il est inaccessible, sauf par les trains. Et d'autre part, la géomorphologie du site combiné aux bâtiments et à la végétation, cachent ce site. Cette surface est mystérieuse et inconnue pour bon nombre de Montigniens. Témoignage de Madame Brugnot en charge de l'urbanisme de la commune de Montigny : « Cela fait 25 ans que je travaille pour la commune de Montigny et je ne suis jamais allé voir les ateliers ». Nous pouvons voir sur le plan ci-dessus, les routes en verts font le tour du terrain comme si celui-ci était un obstacle dans le tissu urbain. En conséquence le terrain connaît un problème d'accessibilité et de visibilité dans la ville.

#### e. Le besoin de reconnecter la ville

Comme nous l'avons vu précédemment dans la partie 1, l'emprise ferroviaire crée une frontière au milieu de la ville. Les habitants de la commune ont pour habitude de parler de Montigny Haut et de Montigny Bas. Sachant que le Haut est situé au sud et le Bas au nord pour des raisons topographiques. Pour franchir les voies ferrées, il n'y a que trois passages possibles. Deux de part et d'autre du terrain d'étude (en bleu sur la figure ci-dessus), un tunnel limitant la hauteur des véhicules à 3,7 mètres et un pont rue Saint-Ladre. Et le dernier

passage possible se situe rue Général Franiatte. Cependant, il ne permet pas de connecter les deux parties de la ville, mais plutôt Montigny Haut avec la ville de Metz. A l'aide des projets communaux, il est nécessaire pour la municipalité de reconnecter les deux parties de la ville. La grande emprise des ateliers est en partie responsable de cette frontière. Mon projet s'attèlera à unir la ville en créant une passerelle qui connectera les futurs projets communaux au cœur des ateliers.



Photo 4 : Pont Rue Saint Ladre (Source : MAAS)



Photo 5 : Vue du pont rue Saint Ladre de l'emprise ferroviaire (Source : MAAS)

**A retenir :** Sur la commune il y a quelques passages mais cela vient conforter l'idée que ce site reste « impénétrable ». Le terrain d'étude et les rails sont un obstacle pour les habitants de la ville qui continue à percevoir deux territoires



distincts : Montigny Haut et Montigny Bas. L'accessibilité du site est difficile d'où l'enclave territoriale.

Dans cette première sous partie nous nous sommes intéressés à l'accessibilité du terrain d'étude, maintenant nous allons nous attarder à l'intérieure du site.

## 2 Des bâtiments à recycler

### a. L'état du bâti

Certains bâtiments ont une valeur patrimoniale et architecturale, car la construction des ateliers date de la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. En revanche, d'autres n'ont été construit que bien après et ils ont une esthétique beaucoup moins intéressante.

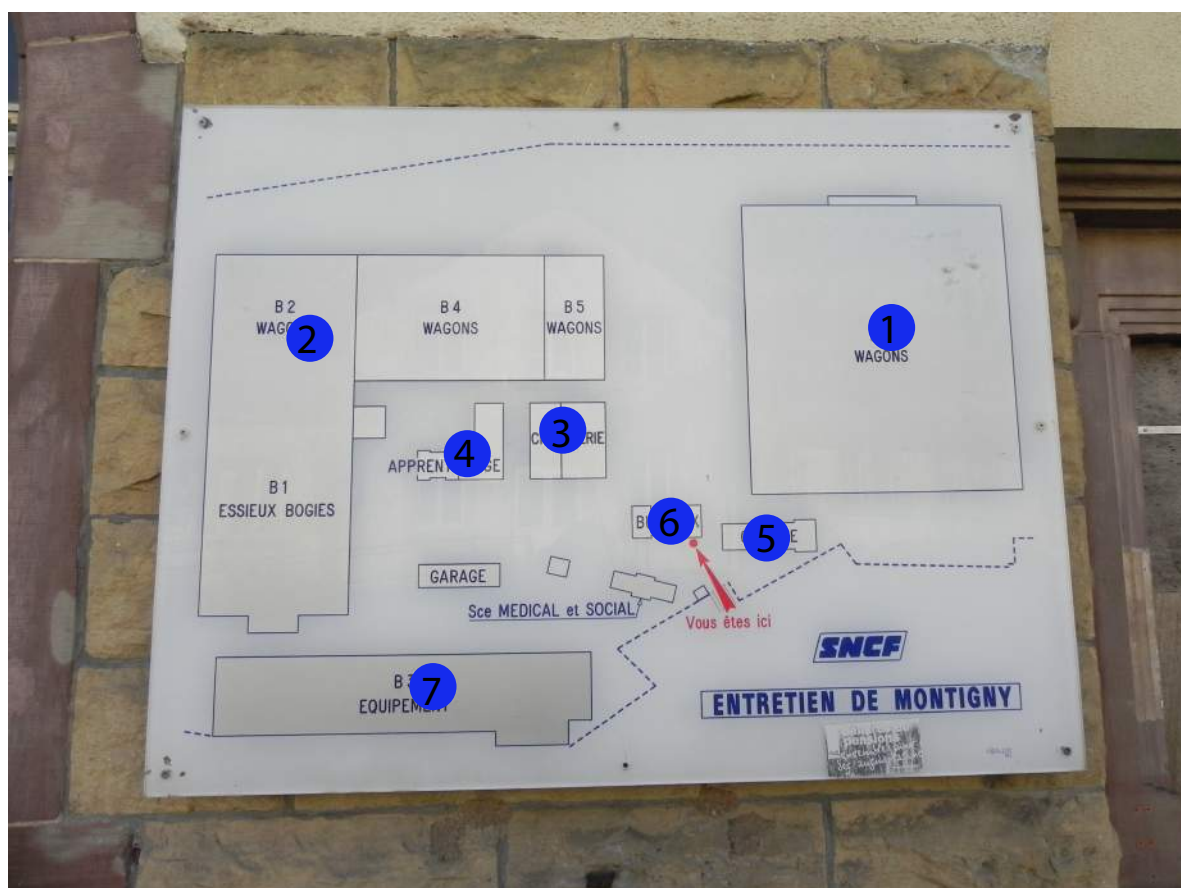








Photo 6 : Plan des Ateliers de Montigny-lès-Metz (Source : MAAS)

Tableau récapitulatif des bâtiments

Fonction	Image	Description	Intérêt
La cantine (n°5)		La construction de ce bâtiment est estimée aux années 1980. Il n'a aucune valeur patrimoniale et lui trouver une utilité risque d'être difficile. Son épannelage est de type RdC et il a une emprise au sol de 500 m².	Ce bâtiment n'a aucun intérêt car il est à l'abandon et en mauvais état depuis plusieurs années.☒
Les bureaux (n°6)		Grâce à la photo, nous pouvons constater que le bâtiment a une certaine valeur architecturale et qu'il a été rénové et réhabilité. Sa conservation est préconisée, car il constitue un élément esthétique fondamental du futur projet. Il permettra de donner un attrait au futur quartier. Son épannelage est de type R+2 et il a une surface au sol de 450 m².	Ce bâtiment sera très certainement réutilisé par la SNCF, en relation avec la gare de triage du Sablon.
Bâtiments B1, B2, B4 et B5 (n°2)		Ces bâtiments sont de type rez-de-chaussée cependant par leurs fonctions initiales, ils ont une grande hauteur de l'ordre de 12 à 16 m. L'emprise totale de ces quatre bâtiments de 17 500 m².	Une partie de ces bâtiments est à côté des voies ferrées.

<p>Bâtiment B3 (n°7)</p>		<p>La photo prise de la rue, nous montre que le bâtiment a un caché esthétique malgré sa façade terne, sale et taguée. L'ouvrage est construit à l'aide de brique et les ouvertures sont grandes, ce qui permet d'apporter beaucoup de luminosité à l'intérieur. La construction est de type rez-de-chaussée, mais elle a une grande hauteur de l'ordre de 10 à 12 mètres. Son emprise au sol est de 5 530 m<sup>2</sup>.</p>	<p>Ce bâtiment a une grande hauteur et surface. Il donne sur la rue donc il peut être directement connecté à la ville.</p>
<p>Bâtiment Apprentissage (n°4)</p>	 	<p>Ce bâtiment est de type R+1, R+2 et il a une emprise au sol de 750 m<sup>2</sup>. Il est fait de béton et il a une forte valeur patrimoniale.</p>	<p>Ce bâtiment est en cour de rénovation et de réhabilitation. N'ayant pas reçu d'information de la part de la SNCF, je suppose que ce bâtiment sera utilisé comme bureaux pour les services de la gare de triage de fret.</p>

La chaufferie (n°3)		Ce bâtiment est fortement pollué du fait de son utilisation initiale. Les chaufferies de l'époque marchaient au coke (charbon de bois) ce qui laisse penser que le bâtiment doit être sali par la houille. Il a une emprise au sol de 1 250 m².	Ce bâtiment n'a pas de valeur patrimoniale.
Bâtiment B6 (n°1)		Ce bâtiment a une emprise très importante, car elle est de 17 000 m². Il est construit avec des briques blanches. Il a une valeur architecturale. Sa hauteur est de l'ordre de 16 à 18 mètres.	Il est situé au cœur de l'îlot.
Terrains vagues		Ils servent de stockage de la matière première, du matériel tel que les essieux ou encore des wagons. Ces terrains sont énormément pollués par le charbon, les minerais de fers et différents produits comme la peinture au plomb ou huile, ...	De nombreux projets peuvent être réalisés sur les terrains vagues.
Santé médico social		Ces bâtiments ont également une valeur architecturale.	Ils ont les caractéristiques pour devenir des maisons de ville.

### *Nomenclature récapitulative de l'emprise au sol :*

Numéros	Surface (m <sup>2</sup> )	Epannelage	Surface totale (m <sup>2</sup> )
1	17000	RdC	17000
2	17500	RdC	17500
3	1250	RdC	1250
4	750	R+1	1500
5	500	RdC	500
6	450	R+2	1350
7	5530	RdC	5530
<b>Emprise au sol</b>	<b>42 980</b>	<b>Surface totale de plancher</b>	<b>44 630</b>

Tableau 4 : Récapitulatif des emprises et surfaces des bâtiments (Auteur : MAAS)

Les ateliers ont une emprise au sol énorme, près de 43 000 m<sup>2</sup>. En conséquence, la surface totale de plancher est importante avec presque 45 000 m<sup>2</sup>. Les bâtiments avec une numérotation **verte** sont intéressants à restaurer d'un point de vu architectural mais également à recycler afin de conserver ce qui est déjà bâti et de ne pas gaspiller de l'énergie et des matériaux pour bâtir de nouveaux ouvrages. Les bâtiments avec une numérotation **rouge** n'ont pas d'intérêt à être restaurés, car leurs dépollutions et leur remise aux normes risque d'engendrer des coûts importants. Les bâtiments avec une numérotation **bleue** sont susceptibles d'être réutilisés par les services de la SNCF.

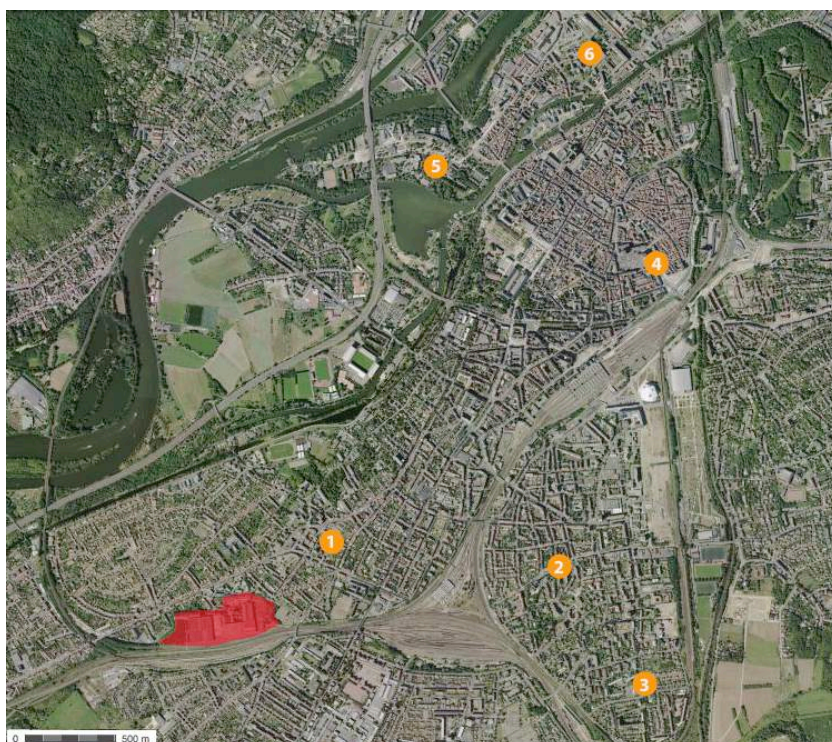
**A retenir :** Le site dispose d'une forte surface de plancher, les bâtiments à recycler ont pour certains une valeur patrimoniale alors que d'autres sont en mauvais état.

### **3 Elément externe au diagnostic**

Par ailleurs en complémentarité du diagnostic présenté auparavant, il sera pris en compte une volonté politique de la municipalité, celle de la création d'un pôle culturel. Il est important de prendre en compte ce désir dans ce projet car le terrain d'étude est au centre de la ville. Une bonne manière de rendre accessible cet équipement au plus grand nombre de Montignien et par la même occasion de connecter les deux parties de la ville, c'est de placer une médiathèque sur le terrain d'étude.



*i. Où sont les autres médiathèques et bibliothèques ?*



Carte 16 : Localisation des bibliothèques et médiathèque de l'agglomération par rapport au terrain d'étude (Fond : geoportail.fr ; Auteur : MAAS)

Sur le plan ci-dessus, nous pouvons voir la localisation des bibliothèques et médiathèques de l'agglomération en orange par rapport au terrain d'étude en rouge.

1 : Bibliothèque municipale de Montigny-lès-Metz

2 : Médiathèque du Sablon

3 : Bibliothèque de la Seille

4 : Bibliothèque pour tous

5 : Bibliothèque universitaire, Université de Lorraine

6 : Bibliothèque et Médiathèque de Metz

Nous pouvons constater que la commune ne dispose que d'une bibliothèque, mais pas de médiathèque. Les autres établissements culturels de l'agglomération se trouvent assez éloignés de la ville. Il n'est pas aisé pour les Montigniens de traverser le nœud ferroviaire pour se rendre à la médiathèque du Sablon. Quant aux services de la ville de Metz, ils se situent près du centre-ville où de l'université.

*ii. La profession de foi de l'équipe municipale*

En 2014, Jean-Luc Bolh maire de Montigny et président de Metz Métropole a été réélu pour un troisième mandat. Lors de son programme de campagne, il a défini 60 actions réparties en 7 axes à réaliser pour la période 2014-2020. Cela

permettra à la ville d'être toujours plus attractive et accueillante. Un axe se prénomme « une ville pour toute la famille », dans cette thématique la municipalité veut créer une médiathèque pour toutes les générations qui soit adaptée aux besoins des Montigniensiens avec des heures d'ouverture étendues.

### *iii. Que propose la bibliothèque de Montigny ?*

La bibliothèque municipale de Montigny est dotée d'un espace adulte et d'un espace enfant. L'établissement propose des romans, des documentaires, des bandes dessinées, des magazines, en lecture sur place ou pour l'emprunt. Elle propose différents événements comme un club de lecture, pour partager et découvrir des ouvrages. Mais également des animations pour les enfants, comme des lectures contées, des expositions à thèmes, des ateliers ludiques, etc. Elle se situe dans le petit centre ville de la commune et elle est ouverte tous les jours du mardi au samedi. Cependant, les horaires sont assez contraignants, car le mardi, jeudi et vendredi, elle n'est ouverte que l'après-midi.

### Conclusion :

A l'époque, les ateliers de la SNCF de Montigny étaient le premier employeur de la commune. Les activités des ateliers ont cessé.

La friche est pratiquement invisible du point de vue des Montigniensiens, car elle est très enclavée, très peu visible, il y a qu'un accès pour se rendre aux ateliers. Sur toute la commune, il n'y a que trois passages pour travers les rails. Les enjeux pour ce terrain sont, à traverser le projet, de connecter la ville à ce « bout de terrain », de le rendre visible.

Les bâtiments du site ont une valeur patrimoniale. Et certains seront très certainement réutilisés par la SNCF en collaboration avec la gare de triage du Sablon.

Les bâtiments du terrain d'étude ont une énorme surface totale de plancher et certains ont une grande hauteur sous plafond. Cependant, tous les bâtiments n'ont pas un intérêt, car ils sont trop vétustes, pollué ou usé par le temps. L'enjeu est de mettre en valeur ce patrimoine afin de donner une identité au futur quartier et de trouver une vocation à ce bâti.

En ce qui concerne les rails, le SCoT propose de développer l'offre de transport urbain là où la densité d'emploi et de population le permettent. Montigny ne dispose pas de gare ferroviaire, ni de halte. Pourtant, les rails mènent au reste de l'agglomération. La ville a l'opportunité de proposer une nouvelle offre de transport aux Montigniensiens en réutilisant les rails déjà présents sur le site. Dans la troisième partie, nous allons voir les propositions d'aménagement qui répondent aux enjeux dégagés dans le diagnostic.

### Encart N°1 : Détails des directives du SCoT sur les transports

Le plan d'aménagement et de développement durable fixe plusieurs directives pour le territoire du SCoTAM. Tout d'abord, l'agglomération devra développer l'offre de transports collectifs afin de constituer une alternative aux déplacements motorisés individuels. Dans un premier temps, la stratégie est d'optimiser l'offre interurbaine existante. Et dans un second temps, le territoire souhaite renforcer l'intégration des réseaux de transports par la mise en place d'une nouvelle gouvernance. Ce premier objectif se décline par l'optimisation de l'offre de transports interurbains, le développement d'une nouvelle offre urbaine là où la densité de population et d'emploi le permet et l'étude d'un mode de desserte.

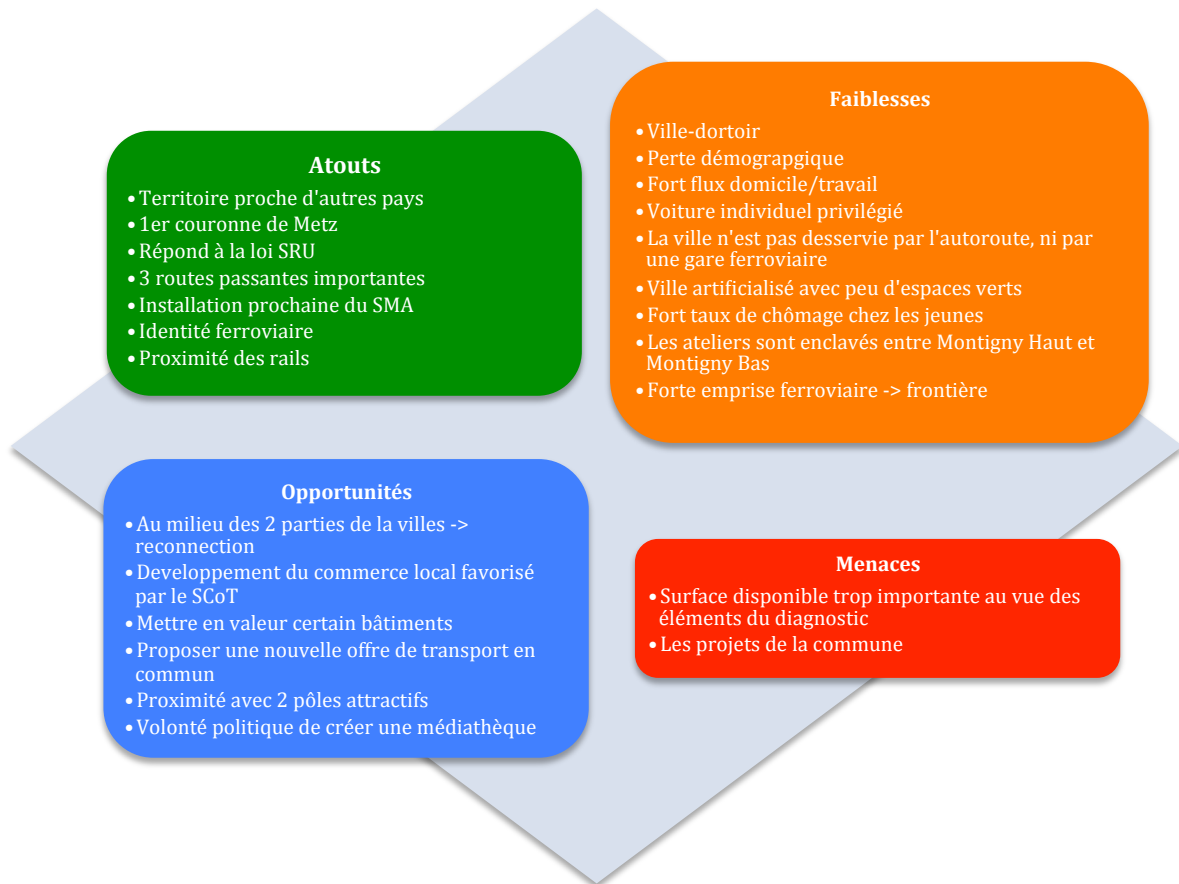
Ensuite, l'agglomération devra organiser l'intermodalité entre les systèmes de transports. Une mise en place d'une offre de transports diversifiée permet de proposer aux habitants plusieurs modes possibles de déplacement en fonction de leurs contraintes. Cela implique une bonne articulation entre les modes de déplacements, mais aussi la mise en place d'équipements. Cet objectif peut se décliner par le renforcement de l'intermodalité au niveau des gares, par le développement de l'intermodalité au niveau des lignes interurbaines et par l'amélioration des échanges intermodaux.

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) quant à lui propose des missions plus concrètes. Pour favoriser un accès rapide entre le cœur de l'agglomération messine et les principales polarités du territoire, l'optimisation de l'offre de transports interurbains doit répondre à plusieurs objectifs. Il doit permettre une meilleure complémentarité entre le réseau ferroviaire régional et les services de transports en communs locaux. Il doit identifier les besoins pour permettre une hiérarchisation des stations (gares, haltes ferroviaires, arrêts d'autocar).

Les gares et haltes ferroviaires, mise à part celle de Metz, Ars-sur-Moselle, Hagondange, Maizières-lès-Metz, Rémilly, Rombas et Woippy, qui sont sur le territoire du SCoTAM doivent pouvoir profiter d'une revalorisation du nombre de desserte. Cette intention s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la politique régionale de transport ferroviaire.

Enfin, le DOO prévoit dans les secteurs les plus urbanisés, le développement d'une offre de service de transports urbains. Cette offre se justifie par la densité de population, une forte mobilité interne ou une forte concentration d'emplois, de commerces et de services, intéressant pour les ménages.

# Analyse AFOM



Graphique 1 : Analyse AFOM (Auteur : MAAS)



## **PARTIE 3 : LA CRÉATION D'UN NOUVEAU QUARTIER**

---

Dans cette troisième partie, nous allons voir une succession de propositions pour aménager le terrain d'étude. Chacun de ces projets s'attèlera à répondre à une problématique dégagée dans une des parties précédentes. Les réalisations proposées sont pour certaines des équipements structurants d'une ville ou d'un quartier. C'est pour quoi ces implantations doivent être accompagnées d'un véritable projet territorial sur plusieurs années. Cette partie propose une première phase d'aménagement du terrain d'étude.

### **1 Une navette ferroviaire à la demande**

Dans les précédentes parties, nous avons vu que la ville était mal desservie par les grands axes de transports tels que l'autoroute et le train. Alors que la commune se situe en première couronne de Metz et qu'elle est la deuxième ville de l'agglomération. Le maire actuel de Montigny, Jean-Luc Bohl, a la volonté de créer une halte ferroviaire en partenariat avec la SNCF et la Région Lorraine. Cependant, pour le moment aucune étude n'a été publiée. En terme d'urbanisme, le SCoT souhaite revaloriser les haltes ferroviaires de l'agglomération. Mais il veut également offrir un nouveau service de transport urbain dans les zones où la densité de population est importante et là où il y a une grande mobilité interne.

#### **a. Le principe**

Ce service de transport urbain, ne fonctionne pas comme toutes les navettes ferroviaires de la SNCF, comme celle que l'on peut retrouver par exemple entre Tours et Saint-Pierre-Des-Corps.

Le principe de ce système de navette ferroviaire à la demande, est que chaque personne qui veut se déplacer dans l'agglomération messine, est libre d'utiliser ce système quand elle le souhaite. Elle n'est donc pas contrainte d'attendre le passage d'une navette et de se référer aux tableaux d'horaires qui fonctionnent selon les stations, les heures du jour et de la nuit et les jours de la semaine. Dès qu'une personne arrive à une station, elle peut emprunter directement un véhicule pour aller à leur destination. L'objectif de ce système est que les véhicules ne se déplacent que quand les utilisateurs en ont besoin. Dans un système de navette classique, qu'il y ait un ou plusieurs utilisateurs le train va faire son trajet. Ceci a pour conséquence une grande consommation d'énergie à long terme parce que certains trains fonctionnent pour peu d'utilisateurs. Un

autre avantage d'une navette ferroviaire à la demande, est la possibilité pour les utilisateurs de voyager 7j/7, 24h/24 n'importe quel jour dans l'année.

Ce système de transport en commun urbain est constitué d'une flotte de véhicules. Ils ont des tailles différentes selon les besoins. Qu'on soit seul, avec notre famille ou avec un groupe d'ami, on peut utiliser des navettes plus ou moins spacieuses. La plus petite gamme de véhicules est celle disposant de 4 places assises avec un espace pour des petits bagages. Cette gamme sera certainement celle qui sera la plus utilisée, en effet, on ne voyage rarement accompagné de plus de 4 personnes. En conséquence, c'est ce véhicule qu'on retrouvera le plus dans les gares. Dans le même principe, il y a une autre gamme de véhicules qui sera plus grande, car elle pourra accueillir 10 places assises. Elle sera utilisée par les grands groupes d'usagers tels que les familles nombreuses, les groupes scolaires, etc.

### b. Le fonctionnement

Lors des heures de pointe, le service dispose d'une application mobile et d'un site internet, les usagers pourront réserver leur véhicule quelques minutes à l'avance. Pour cela, ils devront préciser, la gare départ et celle d'arrivée, l'heure estimée de leur départ et combien de place ils veulent réserver. Cette option fonctionnera essentiellement pour les utilisateurs qui souhaitent partager leur véhicule, c'est-à-dire que ces personnes seront avantagées lors des heures de pointe. Cette alternative permettra d'optimiser le fonctionnement du système, mais sans altérer le principe fondamental de ce transport, l'immédiateté du service.

Pour se déplacer les navettes circuleront sur les rails déjà en place de la SNCF. L'objectif étant d'utiliser ce qui est déjà construit, déjà réalisé et donc de ne pas retracer, ni réaménager et construire tout un nouveau système de réseau ferré. Les navettes fonctionneront avec un moteur électrique et à chaque fois qu'elles seront stationnées en gare, les batteries seront automatiquement rechargées. Lors de leurs déplacements, les véhicules seront pilotés par des logiciels intelligents, ce qui permettra de régir les entrées et les sorties des navettes sur le réseau ferré de la SNCF et donc de faciliter et d'optimiser la fluidité du trafic. Ainsi, ils donneront la priorité aux trains voyageurs et fret de la SNCF déjà présent sur le réseau. Ces logiciels contrôleront également les vitesses des véhicules, leurs destinations, les aiguillages, leurs entrées en gare et leurs stationnements au quai.

Dans les gares, les usagers trouveront le long des quais tous les véhicules disponibles. Ce type de transport ressemble dans ces grandes lignes au système de Vélib' à Paris. Si des véhicules venaient à manquer dans les gares, le logiciel

en enverrait automatiquement. Et à l'inverse si les stations sont trop remplies, il enverrait les véhicules à d'autres gares ou au dépôt.

### c. Le service

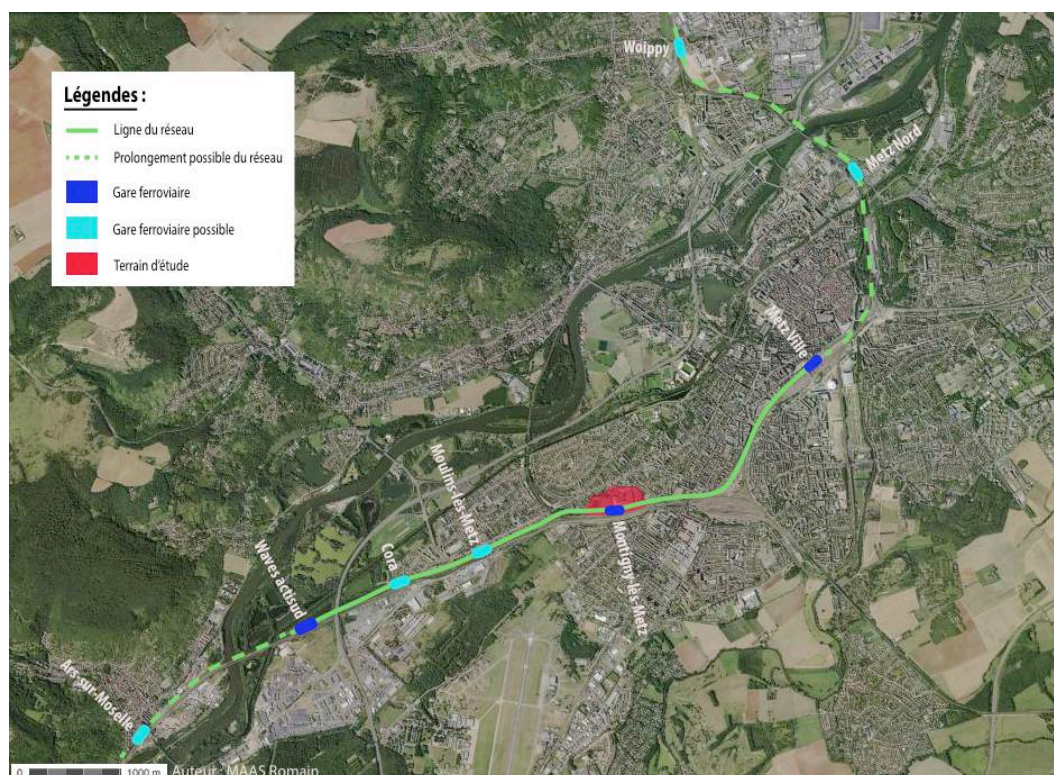
Ce nouveau service de transport urbain sera géré par Le MET (Metz Métropole vous transporte). Ce service s'occupe de tout le réseau d'autocar dont celui du BHNS Mettis (Bus à haut niveau de service) pour les 44 communes de l'agglomération. Il est une DSP (délégation de service public) qui est exploitée par Société anonyme d'économies mixte locale des transports de l'agglomération de Metz métropole.

Cette uniformisation du service permet aux usagers d'utiliser leur titre de transport ou leur abonnement pour tout le réseau de transport urbain de l'agglomération. Ainsi, cela facilite l'utilisation du réseau et son l'homogénéisation.

Dans chacune des gares, les usagers trouveront des bornes pour acheter leur titre de transport.

Pour entretenir et stocker les véhicules, le service aura besoin d'un atelier. Une partie des ateliers de la SNCF de Montigny-lès-Metz pourra être reconvertie en dépôt pour ce service. Mais il aura également besoin d'espace tel que des bureaux pour gérer le réseau, les travaux, le marketing et pour les serveurs informatiques qui gèreront les logiciels de déplacement.

### d. Plan des arrêts



Carte 17 : Plan de la ligne et des arrêtes de service de transport à la demande (Fond : géoportail ; Auteur : MAAS)

Comme nous l'avons vu dans les parties précédentes, il y a plusieurs zones qui sont attractives le long des voies ferrées. Il y a la zone commerciale Waves Actisud qui se situe sur l'une des plus grandes ZAC de France. Au nord, il y a la gare SNCF de Metz Ville avec le départ des TER et des grandes lignes ferroviaires. Puis il y a le centre-ville d'un côté et la ZAC de l'Amphithéâtre de l'autre. La ligne de transport urbain à la demande pourra être étendue, toujours le long des chemins de fer pour des communes de l'agglomération comme Ars-sur-Moselle au sud. Puis plus au nord pour une partie de Metz-Nord et pour les villes de Woippy et Maizières-lès-Metz. Pour cela, il faudra appliquer un diagnostic ciblé à chaque territoire afin de connaître les densités, le nombre d'actifs, le nombre d'emplois, le flux domicile/travail, etc.

#### e. La gare de Montigny

Dans la gare de Montigny, il y aura un espace de vente, cela permettra de gérer les demandes et les problèmes des clients du service de transports en commun le Met'. Comme par exemple expliquer le fonctionnement du transport à la demande, montrer quels sont les arrêts du réseau ou encore vendre des tickets et faire des abonnements.

Le personnel qui travaille pour le fonctionnement du réseau, la mise en service, la gestion des véhicules et des rails, des données informatiques et du logiciel intelligent prendra place dans la partie « service » du bâtiment.

Enfin ce système de transport nécessite un entretien et un entreposage des véhicules. Les équipes techniques responsables du bon fonctionnement du service travailleront dans la partie « atelier d'entretien ».

#### f. Que va apporter ce service à la ville de Montigny ? Comment l'insérer dans le tissu urbain ?

La mise en place d'un service de transport urbain à la demande, permettra à la commune d'accroître son accessibilité et son dynamisme. Les habitants de la ville ne seront plus obligés d'utiliser leur voiture personnelle pour se rendre à leur travail. Ce système permettra d'améliorer la qualité de l'air de l'agglomération, car les véhicules n'utiliseront pas d'énergie fossile pour fonctionner.

Le parking qui se situe à proximité du service aura la même vocation qu'un parking relais. Les habitants qui vivent dans le péri-urbain et qui souhaitent se rendre dans le centre-ville pourront utiliser ce parking afin de laisser leur véhicule personnel et d'utiliser le transport à la demande.

Enfin, l'installation de ce service créera des emplois pour la commune ainsi des services et commerces de proximité pourront se développer autour de la gare.





Plan 1 : Bâtiment B2, B4 et B5 qui hébergent les services du transport à la demande (Auteur : MAAS)



## **2 La culture au sein d'un nouveau quartier**

### **a. Le fonctionnement**

Dans la partie précédente, nous avons vu que l'équipe municipale avait la volonté de proposer une médiathèque à sa population. Actuellement, la ville de Montigny ne dispose que d'une bibliothèque municipale et de quelques petites bibliothèques de quartier ouvert 1 à 2 jours dans la semaine. Mise-à-part les contraintes horaires, une bibliothèque ne propose, en général, que des ouvrages écrits alors qu'une médiathèque propose bien plus de documents culturels. Créer un tel service permet de compléter l'offre culturelle d'une ville. Une médiathèque met à disposition de sa population des ouvrages de type audiovisuels comme des documents sonores (CD, vinyles, ...), mais aussi des enregistrements vidéos (VHS, micro-film, DVD, Blue Ray, ...). On retrouve également des textes imprimés, des journaux et des livres. Dans certaines villes, les bibliothèques et les médiathèques ne forment qu'un établissement. La construction d'une médiathèque permet de créer un point central attractif dans un nouveau quartier.

Ce lieu est synonyme d'information et de culture ouvertes à tous pour les jeunes et les moins jeunes. Cet équipement permet de répondre aux besoins d'accès aux savoirs et à l'information. Il se doit d'accueillir un public à l'image de la population, de son âge et des conditions sociales. Cet espace constitue un lieu de convivialité, de sociabilité, d'apprentissage, d'échange intellectuel et artistique, de création et de mémoire.

### **b. Une médiathèque propose de l'information sous différentes formes**

La médiathèque se devra de mettre à disposition des documentaires sélectionnés, variés et renouvelés pour tous les goûts et tous les âges, sous forme de livre, CD, DVD. De plus, elle mettra à disposition des ordinateurs équipés d'internet et donc d'une bibliothèque informatique. Les œuvres pourront être consultés sur place ou prêtés aux personnes abonnées. Des animations seront réalisées au sein de l'établissement telles que des débats, des lectures contées pour les enfants, etc.

Elle participera à la vie culturelle locale grâce à des expositions, des conférences et des rencontres sur des programmes précis. Mais encore elle sera en partenariat avec les autres services de la ville, comme les crèches, les établissements scolaires, les associations et au moyen d'espaces pour ces actions.

### c. Les espaces intérieurs

D'après le programme cadre des médiathèques, la surface utile d'un équipement est de 500m<sup>2</sup> pour un bassin de population de 5 000 habitants. L'objectif étant de fidéliser plus de 25 % de cette population. Sachant que la commune dénombre une population d'environ 22 000 habitants, notre surface utile sera de 2 200m<sup>2</sup> pour environ 5 500 usagers.

La médiathèque sera organisée selon trois grands pôles :

<b>Pôle d'accueil, de services et de convivialité (924m<sup>2</sup>)</b>
Accueil, prêt et retour
Kiosque
Service public de proximité
Salle polyvalente
Salon de lecture et de musique
Heure de conte
Salle de travail
<b>Pôle de prêt et de consultation des collections (1012m<sup>2</sup>)</b>
Espace des collections pour la jeunesse
Espace des collections pour les adultes
Espaces multimédia
<b>Pôles des services intérieurs (264m<sup>2</sup>)</b>
Bureau
Magasin

Tableau 5 : Détails des fonctions des trois pôles (Auteur : MAAS)

Description des espaces :

#### **Espaces d'accueil, de services et de convivialité**

Cette surface est constituée des locaux accessibles aux usagers sans contrôle spécifique. Elle doit être spacieuse et pratique afin de faciliter la vie des usagers, pour cela, on utilisera du mobilier modulable.

*Le kiosque* : cet espace regroupera toute la documentation pratique et les informations générales, locales et d'actualité.

*Le service public de proximité* : cet espace sera semi-clos et il accueillera une permanence administrative et sociale.

*Le salon de lecture et de musique* : c'est un espace de détente et de rencontre des publics, ou le lectorat pour consulter des bandes dessinées, des périodiques et des supports de musique.

*Heure de conte* : c'est un espace semi-clos qui permettra d'accueillir des enfants et qui sera intégré à l'espace jeunesse.



*Salle polyvalente* : espace d'animation.

*Salle de travail* : pour les étudiants ou pour les groupes de travail, qui souhaitent s'isoler.

### Espaces de prêle et de consultation des collections

*Pour la jeunesse* : c'est un espace ludique et confortable accueillant le jeune lectorat. Grâce au mobilier, il proposera des variétés de postures pour les jeunes enfants (places assises et couchées).

*Pour les adultes* : cet espace est une alternance d'agencement de zones de travail et de détente.

*Multimédia* : dans ce lieu, il y aura des postes informatiques pour les usagers disposants d'un accès informatique.

### Les services intérieurs

Cet espace permet aux bibliothécaires de commander des documents, de réception et vérifier les commandes, d'enregistrer, d'équiper et de cataloguer les documents.

Le magasin permet de stocker plusieurs exemplaires d'un même ouvrage.

Tableau détaillés des besoins des espaces et ouvrages pour une médiathèque périurbaine.

	Documents	Places assises	Surface utile (m2)
<b>Espace d'accueil, de services et de convivialité</b>			
Accueil		9	50
SAS			66
Banque de prêt		9+9	88
Kiosque du citoyen	400 docs	9	66
	200 CD		
Service public de proximité		10+5	88
Sanitaires			35
Salle Polyvalente		40+40+40	198
Salon de lecture et de musique	90 périodiques	44	170
	3 000 BD		
	4 500 CD		
	1 000 DVD		
	200 Blue Ray		
	10 postes vidéos		
Heure du conte		30+30+30	60
Salle de travail		20+20+20+20	150
Total		385	971

Espaces de prêt et de consultations des collections			
Pour la jeunesse	10 250 documents (dont 500 CD, 750 DVD, 9 000 livres)	40	420
	10 postes multimédias		
Pour les adultes	22 400 documents (dont 18 000 livres, 900 usuels, 1000 CD, 2500 DVD)	120	500
	10 postes multimédias		
Multimédia	20 postes multimédias	40	90
Total		200	1010
Services intérieurs			
Bureau du personnel		20	120
Magasin	8 000 documents		60
Total		20	180
Total des surfaces		605	2161

Tableau 6 : Détails des besoins des espaces en terme d'ouvrages et de surface (Auteur : MAAS)

#### d. Le personnel

Pour faire fonctionner une médiathèque dans une ville d'environ 22 000 habitants, le ministère de la Culture et de la communication prévoit une bibliothécaire, deux assistants qualifiés, deux assistants et quatre techniciens. Cependant, l'effectif dépend des services proposés par l'établissement, du nombre de thématique et d'ouvrage mis à disposition et de l'agencement du bâtiment. A ce personnel, les animateurs et les intervenants peuvent se rajouter ponctuellement.

#### e. Les horaires

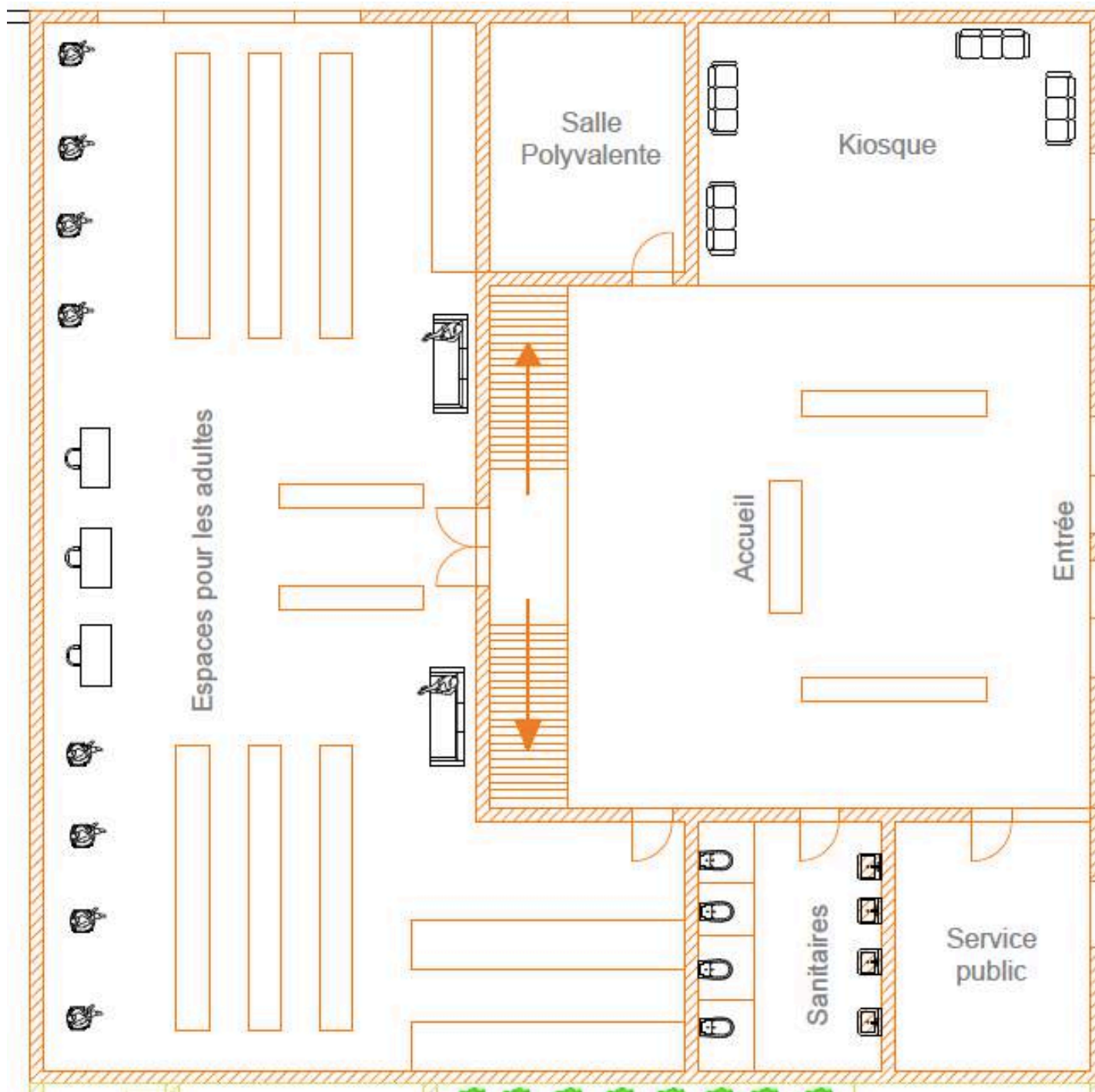
Pour un tel établissement, les horaires d'ouverture doivent être en adéquation avec les horaires d'activités des écoles, des associations, des autres services de la ville. Mais aussi, il doit être ouvert suffisamment tard le soir, pour les actifs puissent s'y rendre après leur travail, ainsi que les étudiants après leur cours. En conséquence, la médiathèque sera ouverte tous les jours de la semaine sauf le dimanche et elle connaîtra des fortes affluences les mercredis et samedis.

## f. L'intégration dans le quartier

La médiathèque se situera au centre du nouveau quartier. Afin de contribuer à son devoir de mémoire et faire revivre l'histoire, elle proposera des ouvrages et des expositions sur le passé ferroviaire de la région. Dans un second temps, l'établissement sera en partenariat avec l'économie local environnant. Elle proposera des ouvrages et mettra en place des expositions éphémères en relation avec la ferme urbaine afin de sensibiliser les riverains des conséquences des impacts de l'Homme sur la nature. Les livres seront axés sur l'agriculture, les fermes urbaines, les cultures maraîchères, le développement durable, etc.

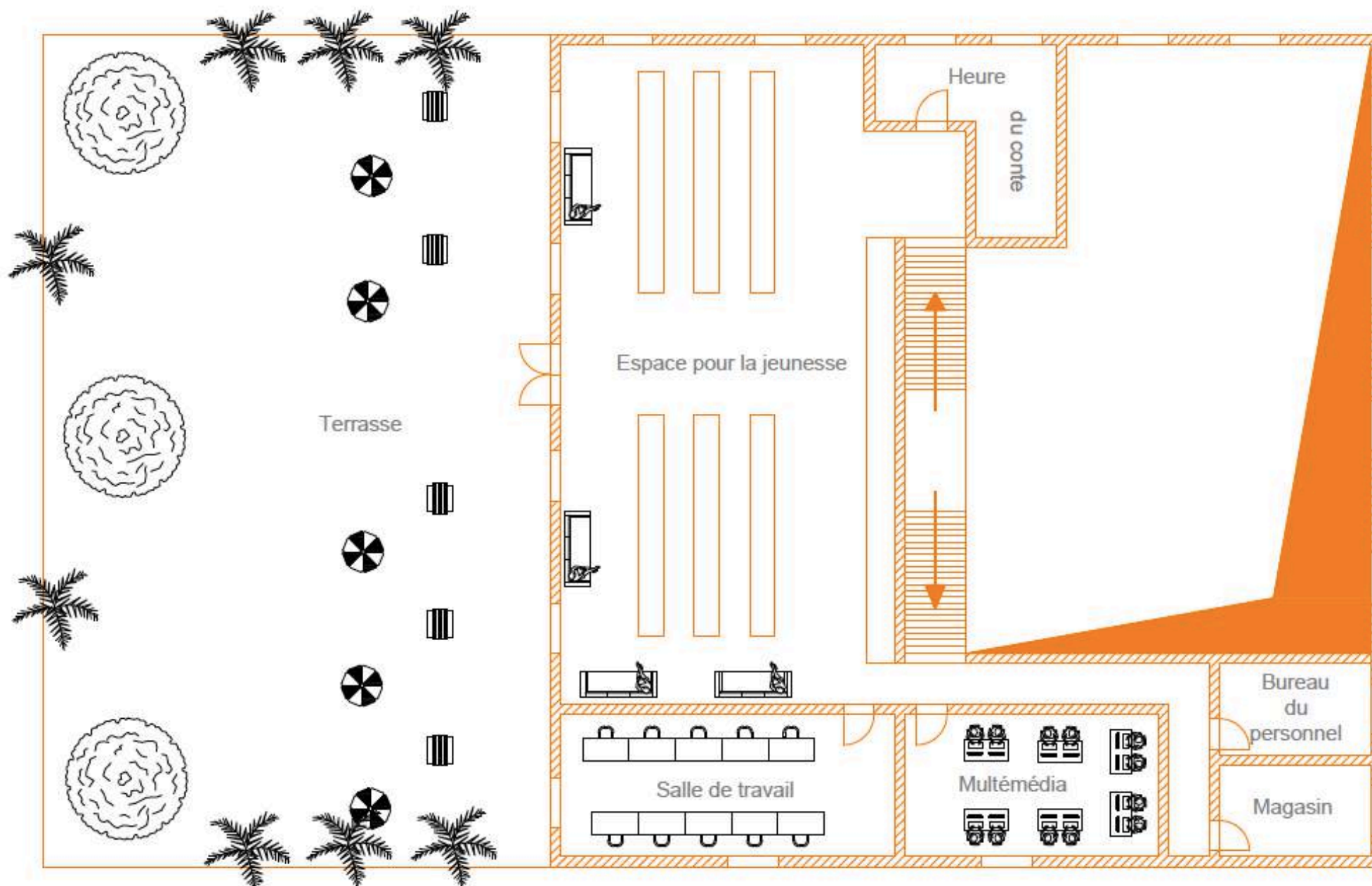
Au premier étage du bâtiment, les usagers pourront accéder à la toiture-terrasse afin de pouvoir consulter les ouvrages à l'air libre, de prendre une pause, de discuter. La terrasse sera ornée d'arbre, de plante et de fleur, en partenariat avec la ferme urbaine.

Une médiathèque est un lieu qui s'inscrit dans la vie d'une municipalité. Cet équipement de culture bénéficie d'une forte attractivité auprès des habitants d'une ville. Son emplacement est un choix important, car elle permet de dynamiser et de valoriser un quartier. Elle doit être proche d'autre équipement comme les écoles, les commerces, des services administratifs. Son accessibilité est être bien pensée et facilitée, car c'est un établissement public ouvert à tous.

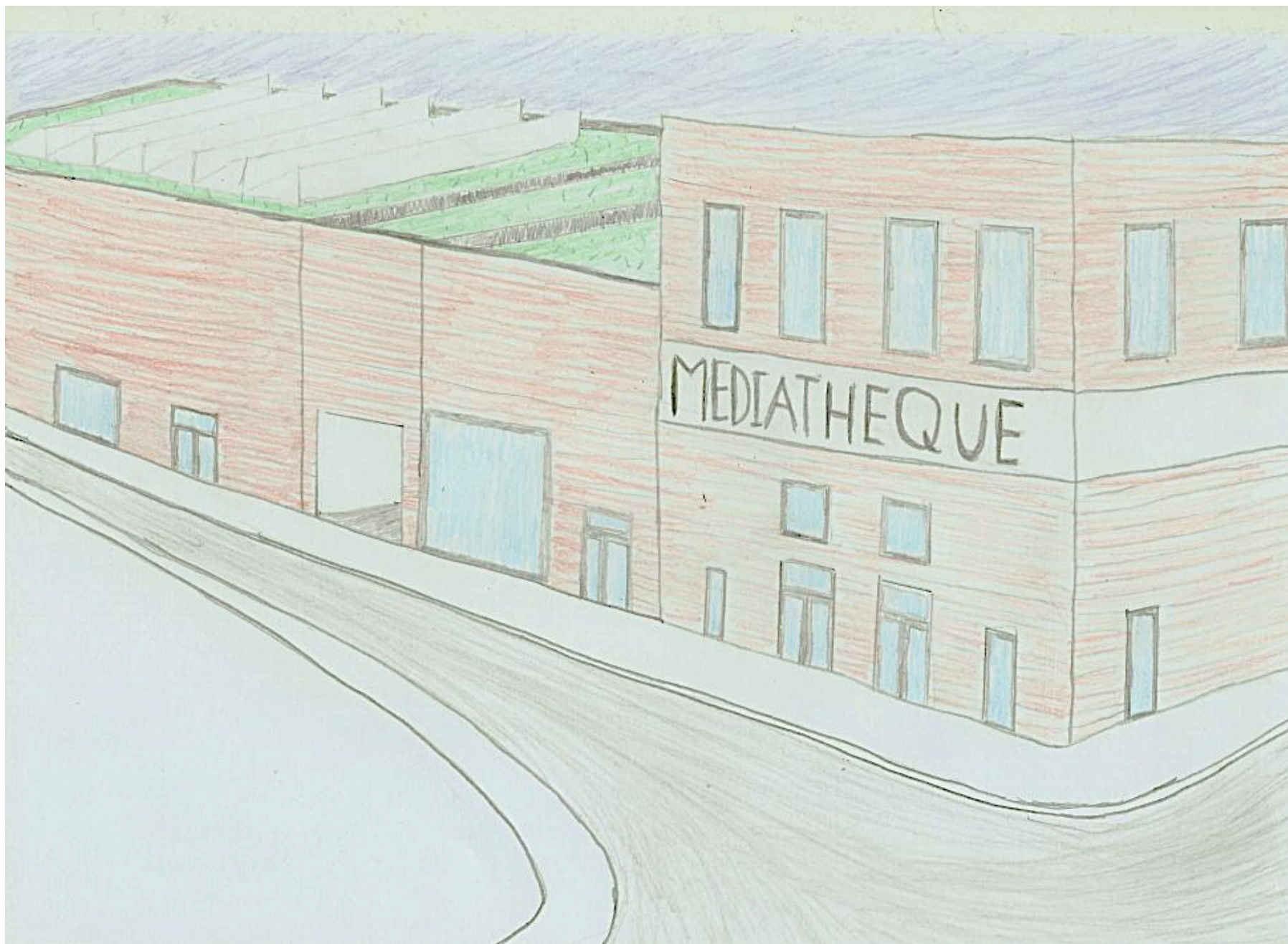


Plan 2 : Organisation du rez-de-chaussée de la médiathèque (Auteur : MAAS)





Plan 3 : Organisation du premier étage de la médiathèque (Auteur : MAAS)



Dessin 2 : Vue sur la médiathèque (Auteur : MAAS)

### 3 Reconnecter la ville

Nous avons vu dans la partie précédente que la ville était marquée par un nœud ferroviaire, par une frontière au cœur de son tissu urbain. Pour aller d'un bout à l'autre de la ville, il n'y a que trois passages. La ville est tellement déconnectée que nous pouvons dire que Montigny Haut et Montigny Bas sont deux villes distinctes. Les ateliers de la SNCF étant au centre du problème de connexion entre les parties, il est important à travers ce projet de « recoller » le haut et le bas ensemble.

Le choix de créer une passerelle se justifie par le fait que tout d'abord, la création d'un tunnel ou d'un pont est quasiment impossible. Les abords des voies ferrées au sud, sont totalement urbanisés, il n'y a pas de place pour créer un pont à double sens ou bien de creuser un tunnel. Ensuite, la passerelle permet de privilégier les piétons et les cyclistes. Sur la friche, les usagers arriveront directement au cœur du nouveau quartier, sur la place centrale, juste à côté de la gare ferroviaire et de la ferme urbaine. Au sud, la passerelle commencera au bout de la rue des Vignes. Non loin de là se situent les casernes militaires Lizé et Reymond. C'est sur deux espaces que la ville de Montigny a des projets comme la création d'un écoquartier ou encore d'un collège. De plus, le service militaire adapté s'installera prochainement dans les casernes Raffenel-Delarue. Les collégiens, les riverains, les militaires emprunteront cette passerelle pour se rendre dans le nouveau quartier de la ville. Le projet de passerelle a pour but de connecter les deux parties de la ville. Montigny Haut (au sud) pourra accéder au nouveau quartier à l'aide de la passerelle. Cet ouvrage permettra de désenclaver le site et de lier la ville. Pour contrecarrer le côté minéral du chemin de fer, le pont sera végétalisé. Cela permettra de créer un lieu de passage et parfois de rencontre, respirant.

Quelle est la place de l'art dans un projet d'aménagement ?

De nos jours, il y a de plus en plus d'enjeux et d'acteur dans l'urbanisme et dans les projets d'aménagement. Depuis la naissance du métier d'urbaniste, cette profession s'est toujours adaptée aux évolutions des technologies, des courants de pensée, aux modes de vie... Maintenant le métier a plus une vocation d'urbanisme de management qu'autre chose. Dans certains projets d'aménagement les artistes prennent une part importante. L'art peut avoir une fonction de diagnostic à travers des approches sensibles d'un site, d'un territoire ou d'une friche. Il peut prendre place en amont d'un projet, pour s'intercaler entre deux projets ou pour communiquer sur le projet avenir. L'art peut également avoir une fonction « totem », c'est-à-dire donner une identité à un lieu, comme par exemple la place du Monstre à Tours. Où il peut tout



simplement augmenter l'attractivité d'un quartier. L'art peut avoir la fonction de recyclage, réutilisation de l'existant, comme par exemple transformer d'ancienne usine en salle de répétition, salle de musique et atelier d'expression (Le Shakirail).

A travers le projet de la passerelle, la municipalité passera un appel d'offres auprès de Tiers-Lieux, de compagnies d'artistes (TCRM-Bilda à Metz). Les objectifs des artistes à travers leurs actions, sont de mettre en valeur l'ouvrage, d'informer tous les riverains de l'arrivée de ce nouveau passage. Ils pourront mettre en place des projets permanents ou temporaires comme par exemple :

- Utiliser un marquage au sol d'une couleur « tape à l'œil » pour guider les habitants vers la passerelle.
- Utiliser un jeu de lumière nocturne pour mettre en valeur l'ouvrage, attiser la curiosité et parer la peur, la frayeur de ce chemin la nuit.
- Mettre en place une manifestation sur la passerelle et faire participer la population locale.



Plan 4 : Positionnement de la passerelle (Auteur : MAAS)





Dessin 3 : Vue de la passerelle (Auteur : MAAS)

## 4 Projet de ferme urbaine

### a. Contextualisation

D'ici 2050, il y aura 9 milliards de bouches à nourrir sur la planète dont 80 % de citadins. Pour répondre aux besoins mondiaux en nourriture, il faudra mettre en culture près de 10 milliards d'hectares de terres. Aujourd'hui, 80 % de la surface utilisable est déjà mise à contribution. Le modèle agricole actuel est donc remis en cause.

L'agriculture urbaine et périurbaine est une des solutions recommandées par l'ONU et la FAO pour faire face aux besoins de sécurité alimentaire. Il permet également de contrecarrer l'agriculture intensive. Certains projets urbains comme les écoquartiers ont intégré des fermes urbaines dans leur programme.

Pour les pays développés, l'agriculture urbaine permet une vente alimentaire directe du producteur au consommateur. A cet avantage s'ajoute, les fonctions sociales et pédagogiques, car certains enfants n'arrivent même pas à reconnaître certains légumes. Quelques fermes urbaines permettent aux travailleurs handicapés d'avoir une activité. Dans les pays moins développés, l'agriculture urbaine a des objectifs économiques et alimentaires plus direct.

Une agriculture urbaine est une agriculture proche de ses consommateurs, elle permet de diminuer les coûts de transport, car elle propose ses produits directement de la ferme sans passer par un intermédiaire. Ce cycle court contribue à la diminution des émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>) et donc la consommation d'énergie fossile. Une ferme urbaine permet au territoire d'accéder, en partie, à son autarcie, car elle est beaucoup plus autonome vis-à-vis des agriculteurs extérieurs. Cependant, les sols des ateliers de la SNCF sont fortement pollués. Il est donc inconcevable de créer une ferme urbaine qui viendrait planter les végétaux à même le sol du site. Ainsi pour ce projet, nous allons plutôt privilégier une culture hors-sol aussi appelée hydroponie.

### b. L'agriculture hors-sol

Le terme hydroponie peut se traduire par « le travail par l'eau ». Il correspond à une technique horticole très ancienne qui permet de procéder à une culture hors-sol. Cette technique s'est améliorée et a pris de l'ampleur ces dernières décennies. La terre est remplacée par un substrat, qui doit avoir la particularité de ne pas réagir avec les autres éléments, il sert de support pour les plantes. Il protège les racines des rayons du soleil, il permet leur oxygénation et il véhicule la solution nutritive jusqu'aux plantes. Il existe plusieurs variantes

de substrats, en vrac dans des bacs remplies de billes d'argiles, dans des enveloppes remplies de fibre de coco, avec de la laine de roche ou suspendu remplis de perlite.



Photo 7 : Substrat de laine de roche (Source : hydroponie.fr)

La solution nutritive, qui est distribuée en circuit fermé, permet de combler le manque de nutriments et de sels minéraux contenus habituellement dans les terres. Le système hydroponique est automatisé afin d'être pleinement efficace.

La culture en hydroponie a de nombreux avantages comme le gain de place, donc pratique dans la ville, la propreté des fermes et les maladies et insectes nuisibles sont peu fréquents. Mais le plus important, ce sont les récoltes de qualité, car les plantes ont une bonne croissance. En comparaison avec la culture classique, le hors-sol consomme entre 70 et 90 % d'eau en moins selon les plantes. De plus, ce système permet également d'automatiser la production, avec un contrôle de la température, de l'éclairage, du pH de l'eau, de la concentration des éléments nutritifs et de la ventilation.

Cette technique permet également de tendre vers un taux zéro de nitrates et de pesticides dans l'alimentation de la plante. Avec les méthodes actuelles de production des salades près des 2/3 des échantillons analysés chaque année présentent des traces de pesticides.

### c. Les installations

Le mode production sera de type vertical pour gagner de la place donc de l'efficacité. Les plantes seront installées dans des gouttières. Elles recevront de la lumière naturelle toute au long de l'année ainsi la croissance des plantes variera en fonction des périodes l'année. L'eau de pluie sera recueillie, filtrée et contrôlée pour être utilisé comme solution nutritive.





Photo 8 : Structure verticale pour la culture hydroponique (Source : [geekandfood.fr](http://geekandfood.fr))

Cependant, la problématique énergétique de cette grande serre se pose. Le contexte urbain des ateliers permet de récupérer de la chaleur par différent moyen, comme la géothermie, la biomasse ou encore la production d'électricité par des panneaux solaires ou des éoliennes urbaines. De plus, l'ensemble des matériaux utilisé pour la réhabilitation du bâtiment respectera les normes HQE.

La culture hydroponique permet de produire un bon nombre de plantes comme les tomates, poivrons, piments, laitues, épinards, courges, concombres, brocolis, haricots verts, herbes aromatiques et les fleurs. Les légumes dits à racines peuvent également pousser si le substrat est bien adapté à la plante : carottes, betteraves, pomme de terre.

Le nombre de récoltes variera en fonction de différents facteurs comme le type de plante, la luminosité, la température, la solution nutritive, etc.

#### d. La vente directe

Le magasin se situera à côté de la ferme urbaine. La logistique est donc simplifiée et les déplacements sont quasiment réduits à zéro. Donc les émissions de gaz à effet de serre sont pratiquement nulles. Actuellement, une salade parcourt 1 000 kilomètres entre son lieu de production et son lieu de consommation et la logistique représente environ 60 % du coût de la salade. La vente directe permet de garantir la bonne maturation et d'assurer la fraîcheur des produits.

#### e. Le fonctionnement et le personnel

Le porteur d'un tel projet peut être une collectivité locale ou une société anonyme. Dans tous les cas, la ferme urbaine sera en partenariat avec la



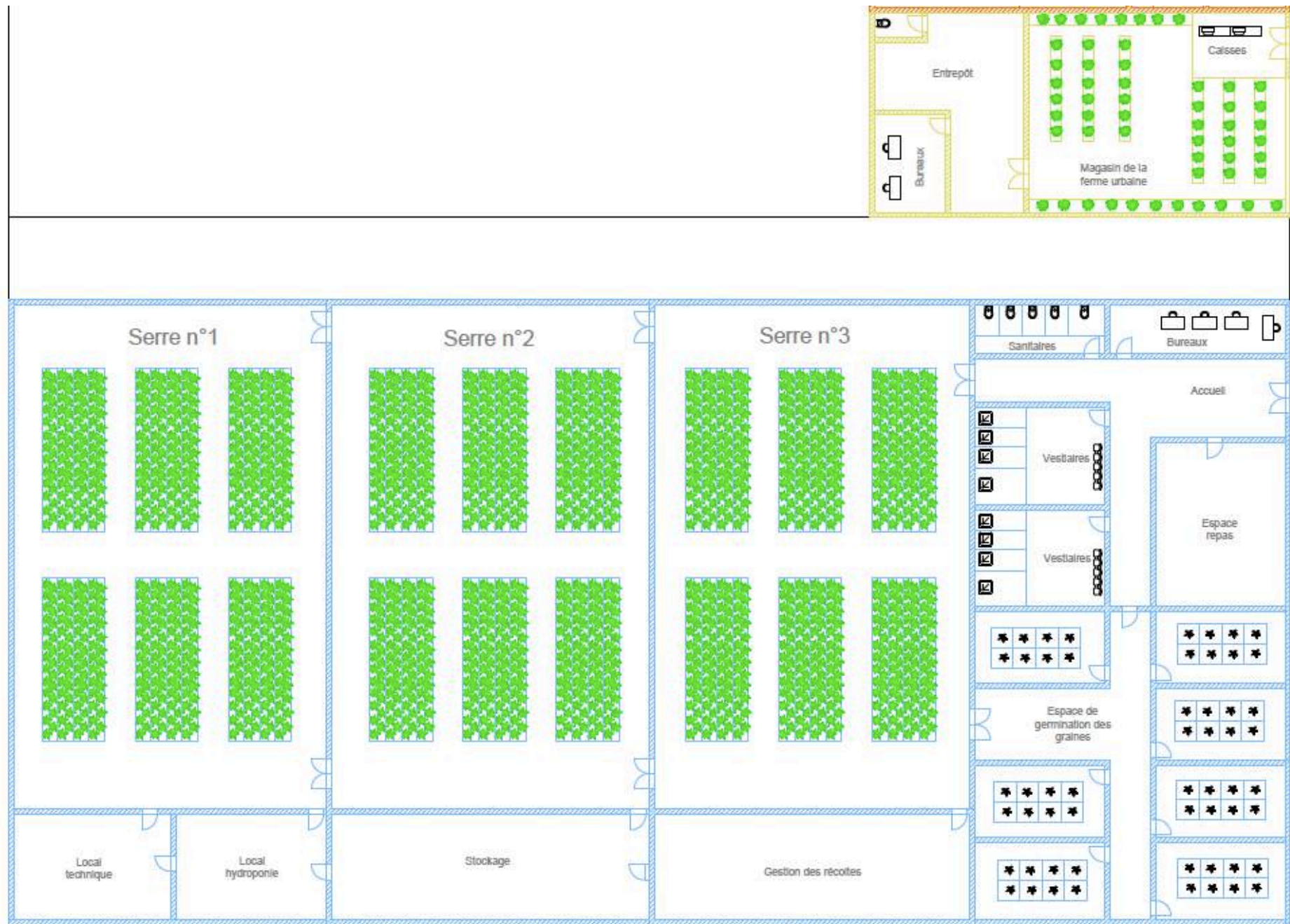
chambre de l'agriculture de la Moselle, mais également avec la population et les services locaux.

Dans une ferme urbaine, la plus grande partie est destinée à la serre. Ensuite, il y a une partie pour la germination des graines. A cela, il faut rajouter tous les espaces pour stocker le matériel et les matériaux pour la production. Enfin il y a tous les espaces de vie pour le personnel tels que les vestiaires, la salle de repos, etc.

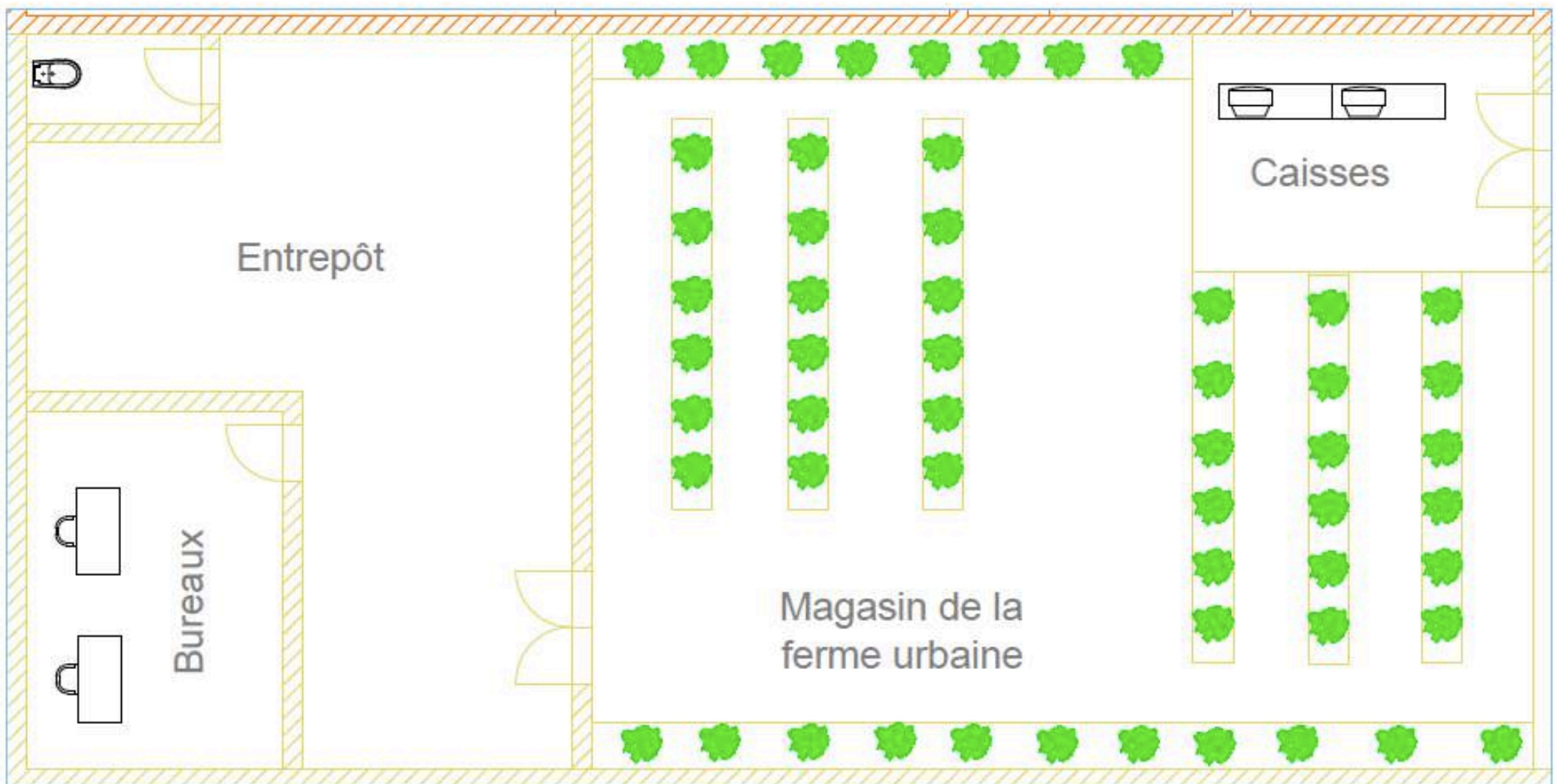
Ce projet place l'Homme au cœur du dispositif, car sans la main de l'Homme la ferme urbaine ne peut pas fonctionner. Cette entreprise engendrera la création d'emplois et favorisera l'économie locale. Une ferme urbaine est quelque chose d'encore inhabituel dans le paysage français. Voilà pourquoi il est difficile d'estimer les besoins en ressource humaine. On peut estimer que la ferme aura besoin d'un ingénieur agronome spécialiste de la culture hydroponique qui sera responsable du contrôle qualité. Mais aussi de plusieurs techniciens responsables de la germination des graines et de la production des légumes. Et enfin plusieurs manœuvres seront embauchés pour gérer la plantation et la récolte des produits.

#### f. L'intégration dans le tissu urbain

Cette ferme urbaine va au-delà de la création d'une économie locale et de l'inscription de la ville comme durable. Elle permet également de sensibiliser les riverains aux changements de mentalité et à la remise en cause du modèle de l'agriculture intensive actuelle. Pour mieux s'intégrer dans la ville, la ferme proposera des visites guidées en petit groupe (avec les équipes adéquates pour ne pas polluer les récoltes). Ces visites permettront d'expliquer le fonctionnement de la ferme et qu'elles sont les techniques de production des légumes. Il sera également expliqué les avantages face à l'agriculture classique. D'une autre part, la ferme s'associera avec la médiathèque, elle proposera des expositions et des ouvrages sur le thème de la nature, de la biodiversité et des différents modes d'agriculture dans le monde. Puis en partenariat avec l'équipe d'entretien de la municipalité, la ferme mettra en place des plantes dans le parc avoisinant la ferme. Sachant que le sol du parc est fortement pollué, les plantes seront soigneusement choisies pour permettre la dépollution des espaces verts publics.

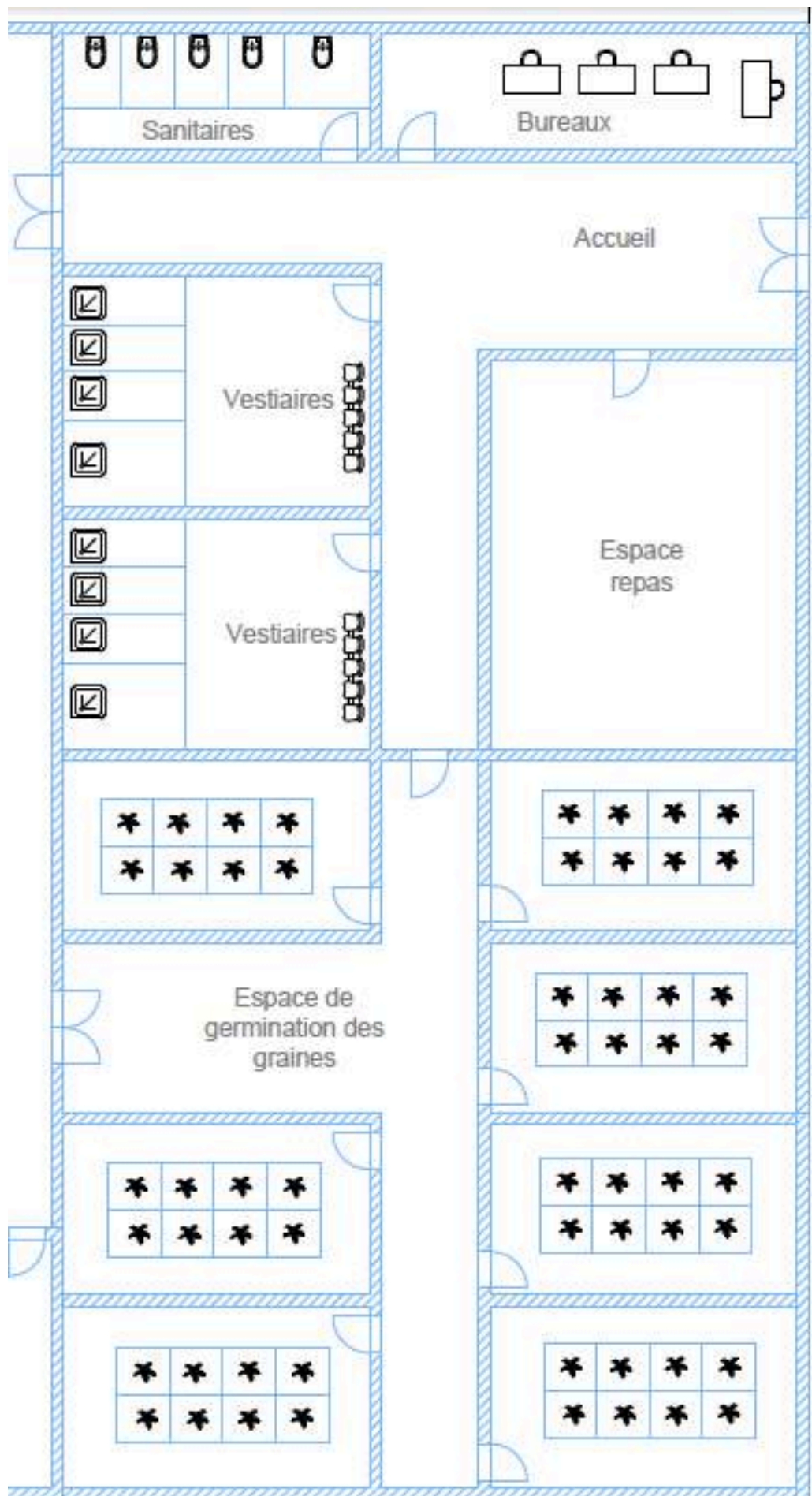


Plan 5 : Ensemble de la ferme verticale et du magasin (Auteur : MAAS)



Plan 6 : Organisation du magasin de la ferme (Auteur : MAAS)





Plan 7 : Organisation de la ferme urbaine (Auteur : MAAS)



## 5 La création d'une identité urbaine

Pour la reconversion et la viabilisation du terrain d'étude, il est important de créer une identité à l'espace afin d'éviter la monotonie que peut créer certains aménagements du territoire. Le site a un passé ferroviaire et il est important de garder cet héritage et de le mettre en valeur. La mise en valeur passe tout d'abord, par la conservation et la remise aux normes de certains bâtiments qui ont une valeur patrimoniale comme nous l'avons vu dans les parties précédentes. Mais elle passe également par la restauration et l'intégration des voies ferrées dans le quartier comme par exemple avec le projet d'aménager d'un parc piéton sur l'ancienne voie ferrée (La Petite Ceinture) à Paris. Le quartier des Ateliers se verra doté de mobiliers urbains dérivés des matériaux ferroviaires.



Photo 9 : Banc fait à partir de travers de rail (Source : [projets-architecte-urbanisme.fr](http://projets-architecte-urbanisme.fr))

Dans le quartier, on trouvera également un espace vert, car comme nous l'avons vu dans la partie diagnostic, la commune manque d'espace naturel. Cependant le sol du site est fortement pollué par des métaux lourds, des solvants, des dérivés du pétrole, etc. C'est pourquoi avant de mettre en place l'espace vert, la zone sera dépolluée. Pour effectuer cette étape, la commune mettra en place, sur le sol, en collaboration avec la ferme urbaine, le système de phytoremédiation (dépollution par les plantes). Cette technique est utilisée pour décontaminer biologiquement les sols.

Une fois cette étape faite, le parc sera agrémenté d'arbres, de plantes de mobilier urbain et d'aires de jeux pour les enfants.



Plan 8 : Organisation du quartier des ateliers (Auteur : MAAS)

## CONCLUSION

---

La commune de Montigny-lès-Metz est une ville qui se situe dans la première couronne de l'agglomération de Metz. Sa situation géographique fait qu'au fur et à mesure de son développement, elle est devenue une ville-dortoir. Actuellement, les actifs de Montigny prennent leur voiture au quotidien pour se rendre à leur lieu de travail. L'histoire de la ville est marquée par les guerres ce qui a pour conséquence d'impacter l'urbanisme. La présence sur le territoire d'une forte emprise ferroviaire au milieu de la ville, crée une frontière ce qui a pour conséquence la distinction de deux parties de villes. Les projets communaux sont actuellement tournés vers les casernes militaires cependant une friche ferroviaire vient de faire son apparition et la question de son devenir se pose.

Les ateliers de la SNCF de Montigny-lès-Metz se logent dans de vastes bâtiments depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et sur un terrain d'environ 15 hectares. La fin des activités sur ce site, a entraîné l'apparition d'une grande friche au milieu de la ville. D'un côté du terrain, on retrouve Montigny Bas et de l'autre les rails et Montigny Haut. Cependant, cette friche est quasiment invisible aux vues des habitants de la commune. A l'heure du développement durable et du recyclage, conserver et redonner une deuxième vie aux bâtiments s'impose. De plus, se pose la problématique de comment intégrer ce « bout de terre » dans le tissu urbain.

Le but de ce projet a été de trouver différents aménagements à mettre en place sur la friche ferroviaire qui répondent aux problématiques communales et qui puissent s'intégrer dans la ville. Dans un premier temps, le projet de transport ferroviaire répond à l'enjeu de proposer une alternative à la voiture en terme de transport pour le trajet courant domicile-travail. Ce système novateur permet de créer une nouvelle zone attractive et donc de dynamiser les quartiers aux alentours. Cependant, ce transport a des limites, car son fonctionnement et son exploitation risquent d'engendrer des dépenses importantes. Le deuxième projet, qu'est la médiathèque, répond à une volonté politique. L'enjeu pour la commune est de proposer un service culturel à la hauteur d'une ville moyenne. Sachant que les bibliothèques et médiathèques des villes aux alentours se situent suffisamment loin du terrain d'étude pour justifier sa mise en place. La création d'une passerelle qui relie Montigny Haut avec la friche permet à la fois de reconnecter la ville et de désenclaver le terrain d'étude. Enfin la ferme urbaine joue le rôle de projet « décapsuleur », elle a pour but de changer les mentalités des citoyens. A l'heure actuelle où le modèle de l'agriculture intensive est remis en cause, où les pesticides polluent nos champs et nos nappes phréatiques, où la déforestation massive a lieu pour augmenter les surfaces de terre agricoles, où la croissance démographique s'enflamme, nos modes de

consommation sont remis en question. Ce projet est un pari pour la municipalité, car pour changer les mentalités, il ne suffit pas d'une petite action, mais d'une multitude de grands projets.

Ces projets, dits structurants, permettent d'occuper environ la moitié des bâtiments conservés de la friche. Mais ils ne constituent que la première phase de l'aménagement complet du site qui durera plusieurs décennies.



# BIBLIOGRAPHIE

---

## Ouvrages en ligne :

- Les bibliothèques/médiathèques :  
<http://www.culturecommunication.gouv.fr/content/download/48215/379726/version/2/file/Fiche%20technique%204%20mediatheque.pdf>
- Une Ferme Urbaine au Cœur de Lyon : [http://www.umalis-group.com/IMG/pdf/vox\\_394-09.pdf](http://www.umalis-group.com/IMG/pdf/vox_394-09.pdf)

## Ouvrage imprimé :

- « Qu'est-ce que la ville créative ? » de Elsa Vivant, collection La ville en débat, Presse Universitaire de France, 2009

## Site web consultés :

- Site INSEE : [www.insee.com](http://www.insee.com)
- Site de géoportail : <http://www.geoportail.gouv.fr/accueil>
- Site du Cadastre : <https://www.cadastre.gouv.fr/scpc/accueil.do>
- Site de Metz Métropole : <https://www.metzmetropole.fr/>
- Site de Metz Métropole Développement :  
<http://www.metzmetropoledeveloppement.fr/site/index.php>
- Site : Mairie de Montigny-Lès-Metz : <http://www.montigny-les-metz.fr/>
- Site de l'agence d'urbanisme de Metz Métropole : <http://www.scotam.fr/>
- Site actualité de la Région : <http://france3-regions.francetvinfo.fr/lorraine/>
- Site du réseau ferroviaire :  
National : <http://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/cartes>  
Régional : <http://www.rff.fr/fr/le-reseau/pres-de-chez-vous/regions/dr-alsace-lorraine-champagne-ardenne/>
- Site de documentation en ligne : <http://fr.wikipedia.org/wiki/>
- Site du centre Pompidou de Metz : <http://www.centrepompidou-metz.fr/>
- Site TCRM-Bilda Tier-Lieu : <http://tcrm-blida.com/>
- Site des transports en communs de l'agglomération de Metz :  
<http://leMET.fr/>
- Site de centre commercial Waves : <http://www.wavesactisud.com/fr>
- Site de cartographie de l'agglomération de Metz :  
<http://geo.metzmetropole.fr/>
- Site du Shakirail : <http://shakirail.blogspot.fr/>
- Reportage « Les Villes du Futur », 2015 : <http://future.arte.tv/fr/les-villes-du-futur>
- Le Petit Hydroculteur : <http://www.culture-hydroponique.com/culture-hydroponique.htm>

# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>Avertissement</b>	<b>2</b>
<b>Remerciements</b>	<b>4</b>
<b>Sommaire</b>	<b>5</b>
<b>Introduction</b>	<b>6</b>
<b>Partie 1 : Présentation de la commune de Montigny-lès-Metz</b>	<b>8</b>
1 <i>Une commune située au cœur de l'Europe</i>	8
2 <i>Historique de la ville</i>	9
3 <i>Ville en première couronne de Metz Métropole</i>	10
4 <i>Contextualisation de la friche</i>	21
5 <i>Actualité</i>	27
<b>Partie 2 : Diagnostic ciblé</b>	<b>29</b>
1 <i>L'accessibilité du site</i>	29
2 <i>Des bâtiments à recycler</i>	38
3 <i>Élément externe au diagnostic</i>	42
<b>Partie 3 : La création d'un nouveau quartier</b>	<b>47</b>
1 <i>Une navette ferroviaire à la demande</i>	47
2 <i>La culture au sein d'un nouveau quartier</i>	53
3 <i>Reconnecter la ville</i>	61
4 <i>Projet de ferme urbaine</i>	64
5 <i>La création d'une identité urbaine</i>	71
<b>Conclusion</b>	<b>73</b>
<b>Bibliographie</b>	<b>75</b>
<b>Table des matières</b>	<b>76</b>
<b>Table des illustrations</b>	<b>77</b>
<b>Annexes</b>	<b>79</b>

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

Carte 1 : Localisation du département de la Moselle (Source : fr.wikipedia.org) .....	8
Carte 2 : Localisation de Montigny-lès-Metz dans Metz Métropole (Source : metzmetropole.fr) .....	11
Carte 3 : Les quartiers de Montigny (Fond : geoportail.fr ; Auteur : MAAS) .....	12
Carte 4 : Flux domicile travail de Metz Métropole (Source : AGURAM) .....	19
Carte 5 : Hiérarchisation des axes de transports (Fond : géoportail.fr ; Auteur : MAAS) ...	20
Carte 6 : Les espaces naturels dans Montigny (Fond : géoportail.fr ; Auteur : MAAS) .....	21
Carte 7 : Emprise ferroviaire (Fond : géoportail.fr ; Auteur : MAAS) .....	23
Carte 8 : Réseau ferré de Lorraine (Source : ter.sncf.com) .....	30
Carte 9 : Réseau ferré autour de Metz (Source : fr.wikipedia.org) .....	31
Carte 10 : Localisation du terrain d'étude par rapport à Metz (Fond : geoportail.fr ; Auteur : MAAS) .....	32
Carte 11 : Plan quartier de l'Amphithéâtre (Source : tout-metz.com) .....	33
Carte 12 : Localisation du terrain d'étude par rapport à la zone commerciale Actisud (Fond : geoportail.fr ; Auteur : MAAS) .....	34
Carte 13 : Plan de la zone commerciale Actisud (Source : luuke.kazeo.com) .....	34
Carte 14 : Temps de trajet en voiture entre les pôles d'attractivités (Fond : geoportail.fr ; Auteur : MAAS) .....	35
Carte 15 : Les accès de la friche (Fond : geoportail.fr ; Auteur : MAAS) .....	36
Carte 16 : Localisation des bibliothèques et médiathèque de l'agglomération par rapport au terrain d'étude (Fond : geoportail.fr ; Auteur : MAAS) .....	43
Carte 17 : Plan de la ligne et des arrêtes de service de transport à la demande (Fond : géoportail ; Auteur : MAAS) .....	49
Tableau 1 : Les voitures en fonction des ménages (Source : INSEE) .....	14
Tableau 2 : Statut socioprofessionnel des actifs (Source : INSEE) .....	18
Tableau 3 : Lieu de travail des Montigniens (Source : INSEE) .....	18
Tableau 4 : Récapitulatif des emprises et surfaces des bâtiments (Auteur : MAAS) .....	42
Tableau 5 : Détails des fonctions des trois pôles (Auteur : MAAS) .....	54
Tableau 6 : Détails des besoins des espaces en terme d'ouvrages et de surface (Auteur : MAAS) .....	56
Photo 1 : Caserne Reymond (Source : delcampe.net) .....	25
Photo 2 : Caserne Lizé (Source : MAAS) .....	25
Photo 3 : Intérieur du Waves (Source : visitamnnville.com) .....	34
Photo 4 : Pont Rue Saint Ladre (Source : MAAS) .....	37
Photo 5 : Vue du pont rue Saint Ladre de l'emprise ferroviaire (Source : MAAS) .....	37
Photo 6 : Plan des Ateliers de Montigny-lès-Metz (Source : MAAS) .....	38
Photo 7 : Substrat de laine de roche (Source : hydroponie.fr) .....	65
Photo 8 : Structure verticale pour la culture hydroponique (Source : geekandfood.fr) ....	66
Photo 9 : Banc fait à partir de travers de rail (Source : projets-architecte-urbanisme.fr) ..	71
Graphique 1 : Analyse AFOM (Auteur : MAAS) .....	46
Plan 1 : Bâtiments B2, B4 et B5 réaménagés pour héberger les services de transport à la demande (Auteur : MAAS) .....	51
Plan 2 : Organisation du rez-de-chaussée de la médiathèque (Auteur : MAAS) .....	58

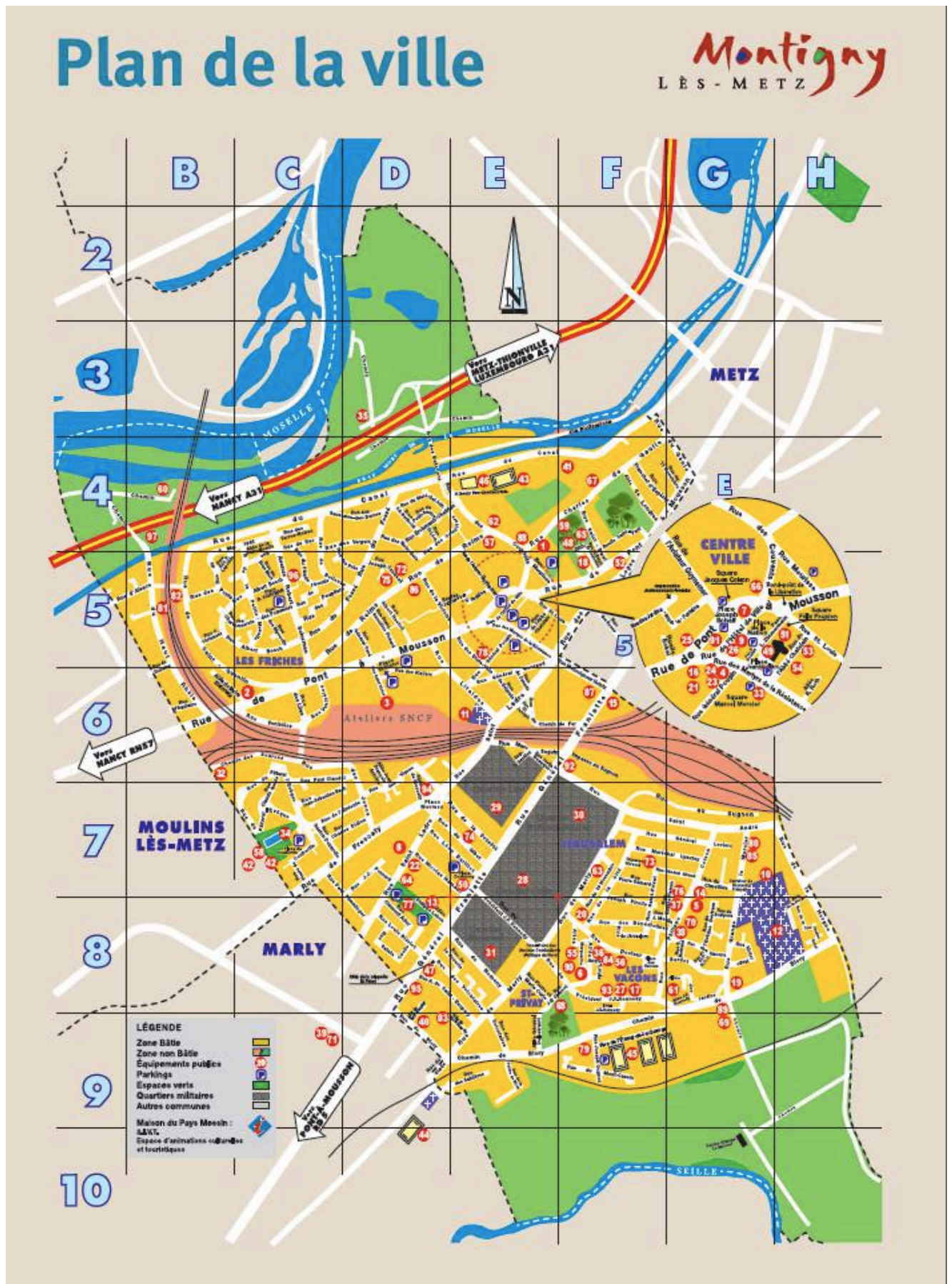
Plan 3 : Organisation du premier étage de la médiathèque (Auteur : MAAS) .....	59
Plan 4 : Positionnement de la passerelle (Auteur : MAAS) .....	62
Plan 5 : Ensemble de la ferme verticale et du magasin (Auteur : MAAS) .....	68
Plan 6 : Organisation du magasin de la ferme (Auteur : MAAS) .....	69
Plan 7 : Organisation de la ferme urbaine (Auteur : MAAS) .....	70
Plan 8 : Organisation du quartier des ateliers (Auteur : MAAS) .....	72

Figure 1 : LDrapeau de la Lorraine (Source : drapeau-nationaux.fr) .....	8
Figure 2 : Evolution démographique (Source : INSEE) .....	9
Figure 3 : Caractéristiques des logements (Source : INSEE) .....	13
Figure 4 : Type de logement (Source : INSEE) .....	13
Figure 5 : Nombre de pièces (Source : INSEE) .....	14
Figure 6 : Statut des occupants (Source : INSEE) .....	14
Figure 7 : Lieu de résidence 1 an auparavant (Source : INSEE) .....	15
Figure 8 : Catégorie socioprofessionnelle (Source : INSEE) .....	16
Figure 9 : Taux de chômage (Source : INSEE) .....	16
Figure 10 : Classification de la population (Source : INSEE) .....	16
Figure 11 : Emplois selon les secteurs d'activités (Source : INSEE) .....	17
Figure 12 : Moyens de transport des actifs (Source : INSEE) .....	18
Figure 13 : Centre de Congrès (Source : metz.fr) .....	33
Figure 14 : Centre Pompidou (Source : metz.fr) .....	33
Figure 15 : Muse Metz (Source : paperjam.lu) .....	33



# ANNEXES

## Annexe 1 : Plan de la ville de Montigny-lès-Metz





## Annexe 2 : Profession de foi de l'équipe municipale

# EN ACTION POUR MONTIGNY-LÈS-METZ 2014-2020

**60** ACTIONS RÉPARTIES EN **7** AXES QUI PROPOSENT AUX MONTIGNIENS UNE VILLE TOUJOURS PLUS ATTRACTIVE ET ACCUEILLANTE. UNE VILLE QUI AVANCE, À L'ÉCOUTE DE SES HABITANTS, DE LEURS BESOINS ET DE LEUR BIEN-ÊTRE : UNE VILLE À HAUTE QUALITÉ DE VIE !



### UNE VILLE QUI CONSTRUIT SON AVENIR

- 1 Construire, dans la concertation avec les Montigniens, un nouveau quartier en requalifiant les anciennes casernes militaires Litz et Raymond, tout en conservant les traces architecturales de notre histoire. Il s'agit de concevoir un éco-quartier qui permettra d'accueillir l'installation des jeunes ménages et d'accueillir un habitat diversifié, une halle de marché, un collège, des équipements sportifs et de jeux pour les enfants, un parc urbain, une pépinière d'entreprises,...
- 2 Favoriser l'installation de Maisons Médicales dans les quartiers de la ville en fédérant les initiatives des professions médicales et paramédicales.
- 3 Réhabilitation de la salle Europa et accessibilité facilitée pour tous les publics.
- 4 Continuer à être exemplaire dans l'entretien des logements sociaux.
- 5 Engagement d'une réflexion autour du devenir des terrains SNCF et volonté de création d'une halle terruaine en lien avec la Région et la SNCF.
- 6 Maintenir une gestion saine et stable de nos finances : stimuler l'investissement de manière raisonnée, et maîtriser nos dépenses de fonctionnement.

### UNE VILLE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

- 1 Création de nouveaux jardins familiaux et de jardins partagés.
- 2 Création d'espaces verts et de rues végétalisées au cœur des quartiers.
- 3 Poursuivre l'aménagement du Canal de Jouy (plantations, création de pontons, réhabilitation des chemins...) et le travail de cohésion entre vélos et piétons.
- 4 S'engager sur les économies d'énergie (ex : baisse de l'éclairage public de nuit, développement d'une politique d'économie d'énergie sur les bâtiments communaux...).
- 5 Jardin des générations : proposer une gamme d'activités variées et encadrées favorisant la mixité des générations et la pratique du jardinage.
- 6 Accompagner financièrement les particuliers dans la mise en place d'équipements sources d'économies d'énergie et s'engager contre la précarité énergétique.
- 7 S'équiper de caméras thermiques au profit de tous les Montigniens permettant un pré-diagnostic gratuit des logements.

### UNE VILLE ENGAGÉE POUR LE BIEN-ÊTRE URBAIN

- 1 Fleurs et Agenda 21 : deux reconnaissances nationales à conserver et à faire vivre pour que la ville reste attractive, accueillante et soucieuse de ses ressources.
- 2 Engager une nouvelle campagne de travaux d'entretien du patrimoine bâti de la ville, notamment pour améliorer les performances énergétiques et embellir les écoles.
- 3 Installation d'un stationnement résidentiel destiné aux Montigniens et réflexion sur la création d'une vignette de stationnement pour les professionnels (activités médicales).
- 4 Mise en place d'un programme d'investissement sur la réhabilitation des trottoirs et des voiries dans tous les quartiers.
- 5 Continuer à équiper les services municipaux pour une propreté maximale de l'espace public.
- 6 Préserver le patrimoine remarquable de la ville : entretien et mise en valeur des lieux de cultes.
- 7 Reprise en régie du service public de l'eau pour maîtriser le prix de l'eau et veiller à un bon entretien du réseau.
- 8 Poursuivre les visites et réunions de quartiers pour présenter les actions et rester à l'écoute des Montigniens.

### UNE VILLE POUR TOUTE LA FAMILLE

#### POUR TOUTES LES GÉNÉRATIONS

- 1 Création d'une médiathèque adaptée aux besoins des Montigniens avec des heures d'ouverture étendues.
- 2 Réaménagement d'une ludothèque.
- 3 Création d'une Maison des Associations.
- 4 Mise en place de nocturnes et d'activités nouvelles à la piscine à destination de tous les publics.
- 5 Création de pistes et bandes cyclables supplémentaires afin de s'intégrer dans un réseau au niveau de l'agglomération.
- 6 Développer les circuits pédestres.
- 7 Mise en place d'un point location de vélos en lien avec l'agglomération.
- 8 Création d'une prime municipale aux particuliers pour l'achat de vélo à assistance électrique.
- 9 La fibre accessible à tous les Montigniens dès 2016. Développer les services en ligne pour l'usage des Montigniens (achat tickets cantine, alertes SMS...).

#### POUR BIEN GRANDIR

- 1 Se doter d'une cantine plus adaptée permettant la simplification de la gestion des trajets et de l'interdiction avec un seul service.
- 2 Accompagner l'installation d'un nouveau collège (Conseil Général de la Moselle) et la création d'un gymnase sur l'ancien quartier militaire Litz.
- 3 Augmenter les capacités et diversifier l'accueil pour la petite enfance en particulier par l'installation de Maisons d'Assistants Maternels dans les quartiers.
- 4 Maintenir de la semaine de 4 jours, en lien avec les associations, poursuivre un accueil périscolaire de qualité.
- 5 Poursuivre la sensibilisation des langues (allemand) pour les enfants montigniens.
- 6 Création d'un jardin pédagogique sur le site du Haut-Riblis pour les enfants et les seniors : soin des animaux de basse-cour, jardinage, découverte de la nature...

#### À L'ÉCOUTE DES SENIORS

- 1 Favoriser la création d'une résidence seniors.
- 2 Pérenniser des animations dédiées vers les seniors (repas, gâterie, sorties opéra-théâtre, Arsenal...).
- 3 Développer l'animation et les activités à destination du 3<sup>e</sup> âge en renforçant le rôle du Carrefour Montignien et des clubs seniors.
- 4 Renforcer l'information communale sur les services aux seniors, l'aide sociale et familiale par la tenue de permanences.
- 5 Proposer des repas partagés entre seniors et enfants en lien avec le jardin des générations.
- 6 Proposer de nouveaux services d'aide au quotidien (méthyse de concombres, déshuillement...).
- 7 Poursuivre le travail sur l'accessibilité et la mise en conformité des équipements communaux.
- 8 Mettre en place d'un Conseil des Sages chargé de réfléchir et de proposer des actions qui amélioreront le quotidien.



**MAAS Romain**

Stage de découverte

DAE 3 – 2015

## **Titre : Aménagement d'un nouveau quartier au passé ferroviaire sur la commune de Montigny-lès-Metz (57)**

### **Résumé**

Les ateliers de la SNCF de Montigny-lès-Metz ont fermé suite à une volonté politique de l'entreprise. Ce qui laisse apparaître une friche ferroviaire dans le paysage de la ville. La commune se situe dans la première couronne de l'agglomération messine. Elle joue un rôle important sur l'équilibre du territoire tant par ses fonctions que par sa situation. Deux parties de ville se distinguent suite à la frontière marquée par les rails. En France, les agglomérations grossissent d'année en année ainsi se pose la question, d'espace, d'extension, d'étalement urbain. Une des solutions à ce besoin, est la réutilisation, le recyclage, la reconversion de friche industrielle, militaire et dans ce sujet ferroviaire. Pour occuper cet espace situé au cœur du tissu urbain, ce projet propose l'installation d'une gare de transport à la demande afin de proposer une alternative à la voiture pour se rendre dans le centre-ville de Metz. L'installation d'une médiathèque, fait suite à une volonté politique de proposer et mettre à disposition un tel équipement aux Montigniens. La réalisation d'une passerelle qui traverse les rails et qui vient prendre place au milieu de la friche, permet de connecter les deux parties de la ville. Enfin le projet s'attache à faire changer les mentalités des modes de consommation des citoyens en proposant l'achat de fruits et légumes cultivés dans une ferme urbaine.

**Mots clés :** Moselle, Metz Métropole, Montigny-lès-Metz, friche ferroviaire, SNCF, Atelier, Transport, Médiathèque, ferme urbaine, passerelle