



Schéma de transport du Pays du Bassin de Briey

Phase 1 : état des lieux des connaissances et des projets

17 janvier 2007



Schéma de transports du Pays de Briey

RAPPEL DE LA DEMARCHE



UNE METHODOLOGIE EN TROIS PHASES

- ➔ **Phase 1** : état des lieux des connaissances et des projets
 - Synthèse des études et données existantes : un fond très abondant
 - Réalisation d'une quinzaine d'entretiens : rencontres avec les principaux acteurs courant décembre 2006
 - Identification et illustration des principaux enjeux
- ➔ **Phase 2** : identification des enjeux (diagnostic) et esquisse d'un programme (orientations)
- ➔ **Phase 3** : déclinaison opérationnelle : technique, juridique et financière

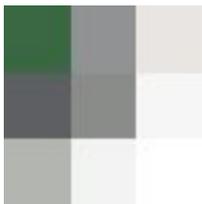
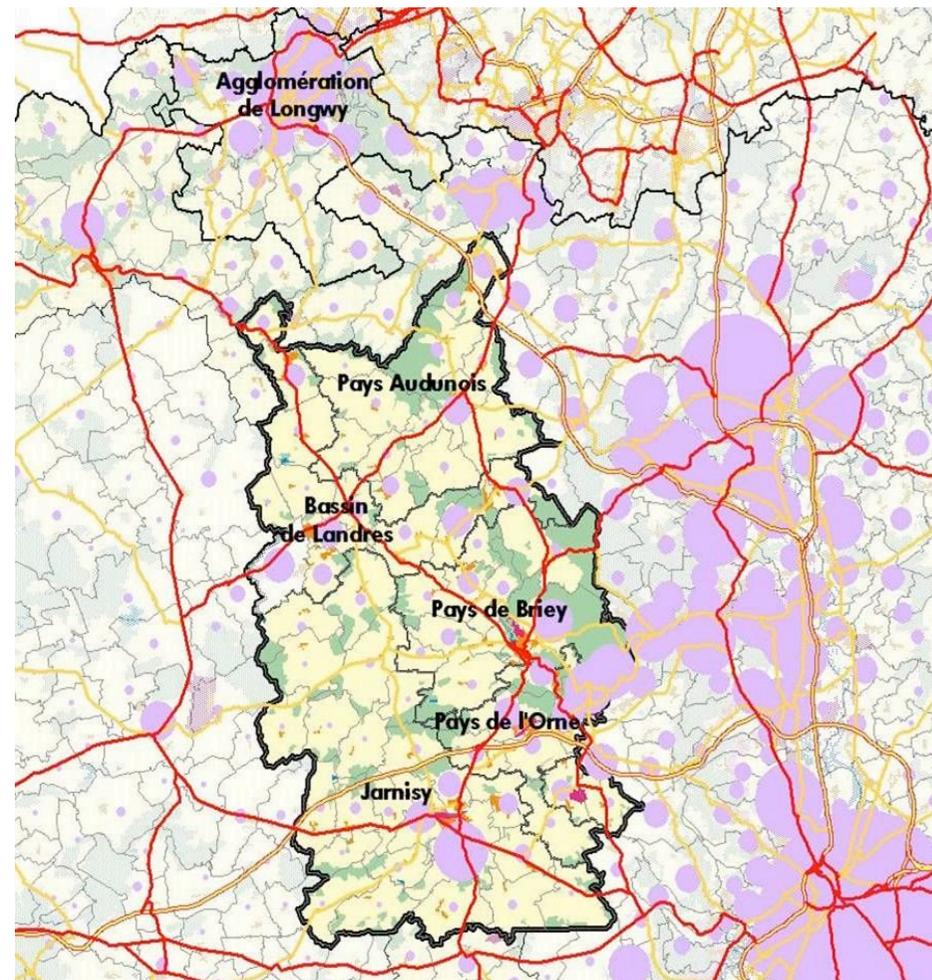


Schéma de transports du Pays de Briey

CADRAGE ET DEVELOPPEMENT

Le territoire d'actions

- 68 communes, 5 Communautés de Communes
- 75 000 habitants en 2004
- Un territoire marqué par son passé minier et industriel :
 - De très fortes contraintes démographiques, sociales, urbaines
 - Des mutations profondes et inachevées
 - Une zone frontière partagée selon une triple influence : le sillon, l'agglomération messine et le Luxembourg



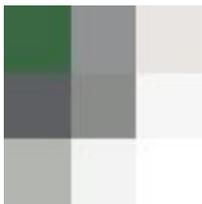


Schéma de transports du Pays de Briey

CADRAGE ET DEVELOPPEMENT

Peuplement et dynamique urbaine

- En 40 ans le Pays a perdu le quart de ses habitants et sa population vieillit
- Depuis 1999 stabilité, voire dynamisme sur les secteurs de Jarny, Briey, Bassin de Landres du fait d'un solde migratoire positif (expansion des bassins voisins)
- Cette pression des pôles extérieurs combinée aux contraintes de constructibilité (Pays de l'Orne, Bassin de Landres) dynamise le marché immobilier : croissance de la construction, hausse des prix
- Un phénomène de développement périurbain classique risquant de favoriser la banalisation de l'habitat pavillonnaire et la consommation d'espace
- Enjeux :
 - réussir et maîtriser ce développement résidentiel
 - Intégrer les contraintes de mobilité inhérentes (dispersion des générateurs, développement VL, allongement etc)

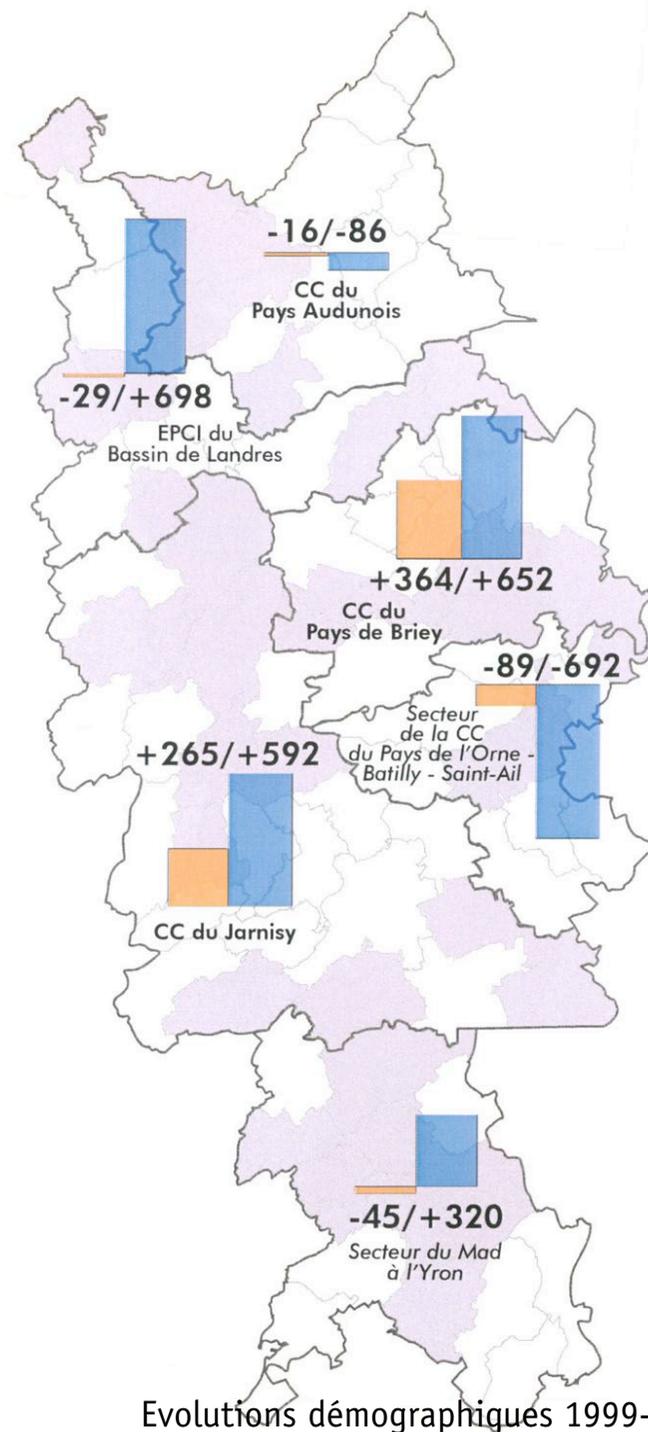


Schéma de transports du Pays de Briey

CADRAGE ET DEVELOPPEMENT

Activités économiques

- Une zone d'emploi marquée par sa forte tradition industrielle avec un taux d'emploi industriel supérieur à la moyenne régionale (sur-représentation des secteurs automobile et sidérurgie)
- Un niveau d'emploi tertiaire inférieur à la moyenne régionale même si depuis 5 ans on assiste à un rattrapage important
- Des équipements commerciaux relativement concentrés sur Jarny et Briey - en fort développement
- Des capacités d'accueil d'entreprises importantes réparties sur l'ensemble du territoire
- Un secteur dynamique en terme de création d'emplois (+16% en 10 ans), un emploi public important (43%) et concentrés sur Briey

→ Des enjeux classiques :

- Assurer la desserte des pôles d'emplois
- Garantir un accès aux services commerciaux, administratifs et médicaux
- Faire de la mobilité un facteur d'insertion

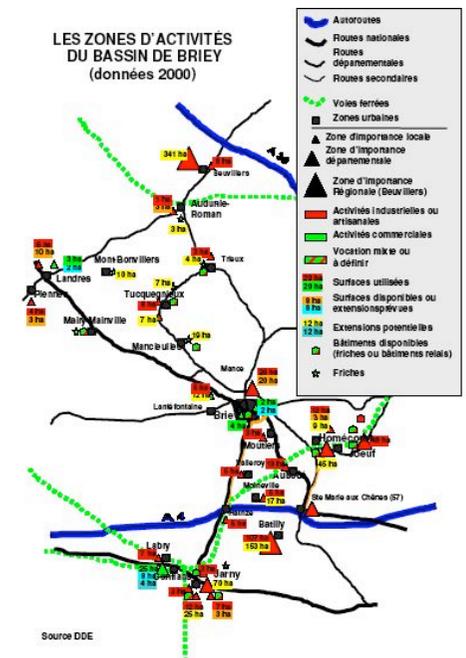
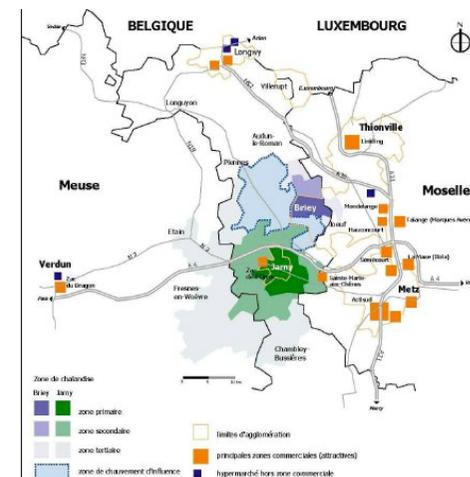




Schéma de transports du Pays de Briey

LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS LOCAUX



Communauté de Communes du Pays de Briey

- **9 communes 9 000 habitants**
- **Un projet de territoire fortement axé sur le développement des services à la personne**
- **Une prise en compte spécifique des problématiques de transports sur la base du constat suivant :**
 - Briey accueille de nombreux services justifiant le renforcement des services de transport
 - Certaines populations rurales sont isolées
 - La dynamique de développement pourrait être freinée par les difficultés de mobilité ou d'accès aux services
- **Existence d'un service de transport communautaire**
- **Les enjeux :**
 - L'amélioration des liaisons internes
 - La mobilité des captifs
 - La desserte d'autres pôles locaux (vallée de l'Orne, Jarnisy)
 - La qualité des liaisons routières vers l'extérieur
 - Se doter d'outils d'actions et de réflexion (démarche au niveau du Pays, PTU ?)



Schéma de transports du Pays de Briey

LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS LOCAUX



Communauté de Communes du Jarnisy

- **25 communes 18 000 habitants**
- **Un projet de territoire centré sur le développement : faire du Jarnisy une métropole d'équilibre à proximité du sillon mosellan :**
 - Valoriser les atouts du territoire : sa proximité avec l'agglomération de Metz dont elle constitue une zone d'extension naturelle
 - Favoriser la vocation urbaine de l'agglomération de Jarny
 - Mettre en œuvre une politique de services aux habitants améliorant la qualité de vie et l'attractivité
- **Une prise en compte des enjeux de déplacements :**
 - Favoriser l'accessibilité tous modes au sillon mosellan : suppression des péages sur l'A 4, amélioration des liaisons vers l'A4, renforcement et amélioration des dessertes ferroviaires, création de desserte routière, diffusion dans l'agglomération messine (TC et routiers)
 - Améliorer les liaisons vers les grandes infrastructures : accès TGV, doublement de l'A 31 à l'ouest
 - Améliorer le fonctionnement du centre d'agglomération : rocade nord de Jarny
 - Engager une réflexion dans le cadre du Pays sur la problématique des liaisons internes (accès aux équipements), avec à terme la question de la prise de compétence (PTU ?)



Schéma de transports du Pays de Briey

LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS LOCAUX



Communauté de Communes du Bassin de Landres

- **11 communes 14 000 habitants**
- **Un projet de développement s'appuyant sur une DTA :**
 - Le re-développement économique du territoire
 - La re-conquête d'un cadre de vie de qualité
 - Le ré-aménagement des bassins miniers
 - L'organisation d'une coopération transfrontalière
- **Une prise en compte des enjeux de déplacements :**
 - Pas de réels problèmes internes d'accessibilité
 - Des besoins locaux ou internes au Pays pour l'accès aux services et/ou l'amélioration de la mobilité des captifs
 - L'enjeu majeur : les liaisons Nord-Sud vers Luxembourg une approche tous modes :
 - doublement A 31,
 - amélioration du réseau routier,
 - développement de service routier,
 - redéploiement d'une offre ferroviaire,
 - recherche de solutions innovantes (co-voiturage).



Schéma de transports du Pays de Briey

LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS LOCAUX



Communauté de Communes du Pays de l'Orne

- **6 communes 22 000 habitants**
- **Un projet de territoire centré sur la valorisation de contraintes fortes :**
 - Améliorer la cohérence urbaine en travaillant sur la recomposition
 - Trouver un équilibre population/accueil/qualité du cadre de vie dans un contexte peu favorable
 - Conforter le développement économique en développant des activités complémentaires : renforcement du pôle environnement
- **Les enjeux de déplacements :**
 - Achever de la liaison Briey-A 4
 - Améliorer les liaisons vers le sillon et Metz en jouant sur tous les modes : confort et rapidité TER, rabattement et multimodalité, développement de liaisons routières inter-départementales
 - Favoriser en interne l'accès aux services mais aussi aux générateurs de Briey notamment pour les populations les plus fragiles
 - Trouver une alternative à celle du sillon : à terme et compte tenu de l'augmentation de l'attraction du Luxembourg, la question des liaisons nord-sud deviendra stratégique
 - Résoudre la question des outils institutionnels (PTU)



Schéma de transports du Pays de Briey

LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS LOCAUX



Communauté de Communes du Pays de l'Audunois

- **9 communes 9 000 habitants**
- **Un projet de territoire axé sur un développement multiple pour un secteur en mutation :**
 - Stabiliser la démographie et maîtriser le peuplement
 - Développer de nouvelles formes d'activités économiques : aménagement de zones d'activités, implantation de commerces
 - Développer les services à la personne
- **Les enjeux de déplacements :**
 - Un territoire partagé selon les motifs entre le nord et le sud
 - Une réelle problématique transfrontalière en voie de renforcement
 - La saturation des réseaux routiers notamment nord-sud et les nuisances engendrées (sécurité, encombrement, co-voiturage sauvage)
 - Une problématique d'accès aux services pour les populations les plus fragiles, dans la Cdc mais surtout vers les pôles extérieurs
 - A long terme la question de la valorisation des infrastructures ferroviaires

Schéma de transports du Pays de Briey

LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS LOCAUX

Pays de Briey

- Une charte de développement qui synthétise contraintes et attentes des territoires marqués par leurs mutations successives
- Quatre lignes directrices d'intervention :
 - Résoudre le problème de la constructibilité
 - Développer les partenariats avec les territoires voisins
 - Gérer durablement les problèmes d'environnement
 - Appuyer le développement sur le réseau de villes
- Quatre axes stratégiques :
 - Le développement économique et l'emploi
 - L'aménagement durable de l'espace
 - L'accès de la population aux services
 - L'action culturelle
- Enjeux de déplacements :
 - Les question du partage des compétences : création d'un PTU et mise en place d'un réseau efficace et cohérent
 - Les déplacements nord-sud

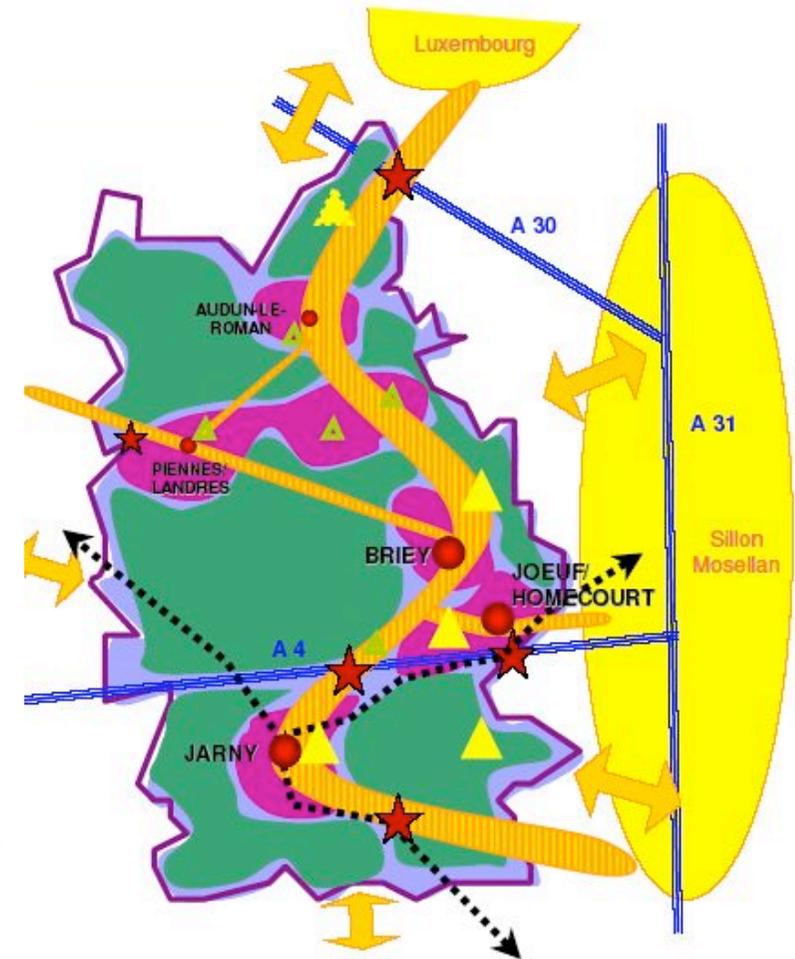


Schéma de transports du Pays de Briey

PREMIERE APPROCHE DES BESOINS

Les déplacements scolaires

- 6000 élèves dans le Pays
- 18 établissements :
 - 2 LEG Briey et Jarny
 - 3 LEP Jarny, Auboué, Landres
 - 13 collèges :
Briey/Jarny/Piennes/Auboué/Audun-le-Roman/Homécourt/Jœuf/Tuquegnieux
- Une centaine de circuits : un service de qualité
- Enjeux :
 - Peu de demandes si ce n'est autour de l'application des règles de gratuité
 - D'importants enjeux financiers et organisationnels dans la perspective d'une prise de compétence

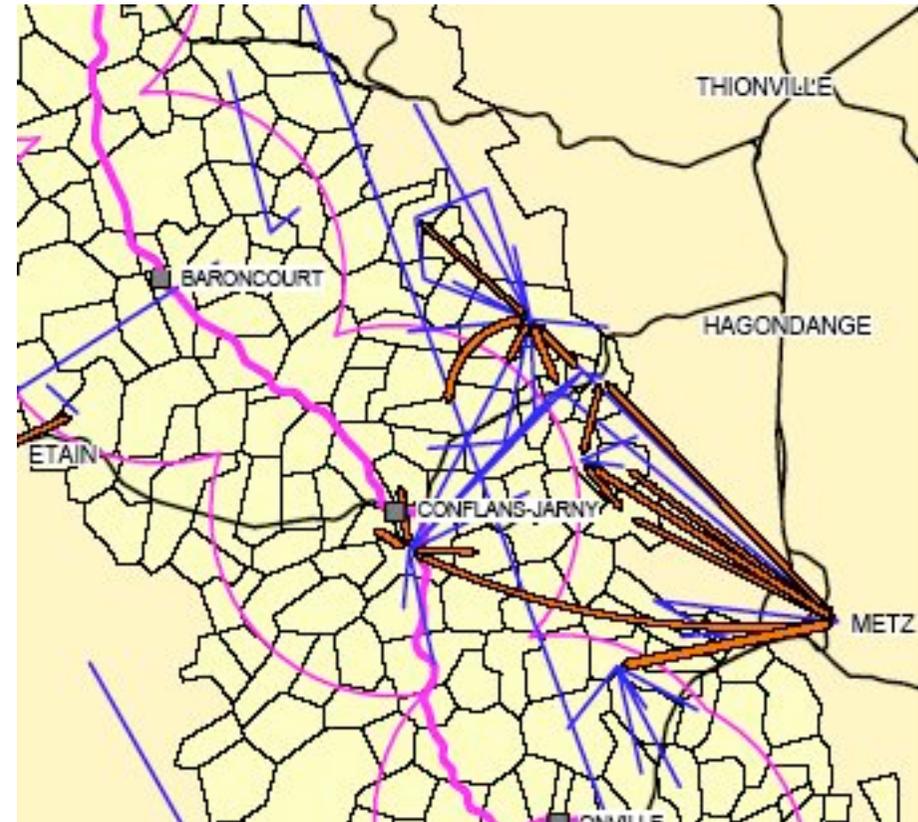




Schéma de transports du Pays de Briey

PREMIERE APPROCHE DES BESOINS



Les déplacements frontaliers

- Une croissance continue dans toute la Région
- Suite à la très forte croissance de la demande, les Lorrains occupent 20% des emplois du GDL
- Un phénomène durable qui pourrait s'accroître à partir de 2020
- Un effet de propagation qui touche de plus en plus la partie nord du Pays de Briey et tend à se généraliser
- **Enjeux et tendances**
 - Aujourd'hui une utilisation massive des VP
 - Co-voiturage présent mais encore peu développé
 - Apporter des réponses urgentes et attractives en France mais aussi en collaboration avec les employeurs

Les déplacements secondaires

- Peu d'études dans ce domaine
- Un équipement commercial bien équilibré générant des déplacements plutôt courts
- Une influence assez marginale des territoires voisins sauf produits culturels et commerces spécifiques
- Une préoccupation largement partagée : faciliter l'accès aux services aux personnes fragiles : personnes âgées, jeunes, insertion, territoires ruraux

Schéma de transports du Pays de Briey

PREMIERE APPROCHE DES BESOINS

Les besoins spécifiques : la desserte de Belval

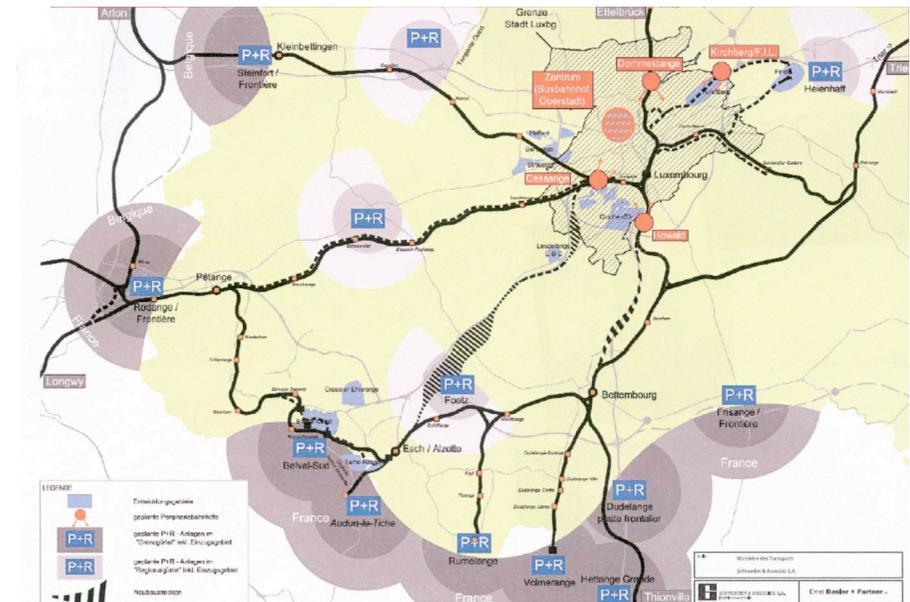
→ **Le projet : aménagement d'une friche destinée à accueillir un pôle tertiaire activité de la connaissance et de la communication :**

- 1 milliard d'euros d'investissements publics
- 20 000 emplois
- 7 000 habitants
- 50 ha

→ **Un enjeu économique et urbain pour l'ensemble du PED**

→ **Des enjeux de mobilité stratégiques :**

- Des objectifs de répartition modale restrictifs (40% TC) fixés par le Luxembourg dimensionnent les équipements
- Une problématique transfrontalière intégrée sous forme de P+R de proximité
- La question des accès routiers en France reste posée
- Irrigation nord-sud par les TC du Pays de Briey à développer



Vue régionale selon mobiliteit.lu

Schéma de transports du Pays de Briey

PREMIERE APPROCHE DES BESOINS

Les besoins spécifiques : insertion

- 1300 allocataires du RMI dans le Pays
- 1/3 de 26 à 35 ans
- 44% résident dans la CdC du Pays de l'Orne
- Une priorité forte du CG 54 : tarification TED, appui et développement de Transboulot

Les besoins spécifiques : personnes âgées

- 24% de plus de 60 ans, un taux largement supérieur à celui du Département - Plus de 7000 personnes ont plus de 75 ans
- La moitié de ces ménages n'ont pas de voiture
- La mobilité une demande très forte pour l'accès aux soins, aux commerces à la vie sociale
- Des besoins d'accès aux pôles de proximité : Briey, Jarny, Homécourt

Les besoins spécifiques : PMR

- 150 bénéficiaires de l'ACT (une centaine en instance)
- Le principal besoin (26% des demandes) est celui de la mobilité vers les pôles locaux (Briey, Jarny, Homécourt)
- Des demandes peu spécifiques
- Une prise en compte progressive (loi de février 2005) et étude du Schéma du CG 54 (en cours)

Schéma de transports du Pays de Briey

COMPOSANTES DE L'OFFRE

Le réseau routier

→ Les axes structurants :

- A 4 - deux échangeurs proches des zones denses
- l'A 30 au nord, connectée à la RD 906
- RD 906/RN 103 principal axe nord-sud
- RN 3/ RN 43 autres axes transversaux structurants

→ Les dysfonctionnements :

- encombrements dans les traversées d'agglomérations sur la RD 906
- saturation dans la zone de Conflans-Jarny sur la RN3
- problèmes de sécurité notamment sur la RN 43
- accès difficile à Metz depuis l'ouest en période de pointe

Un réseau assez bien maillé, avec des difficultés croissantes sur la RD 906 ou dans certaines zones urbaines denses.

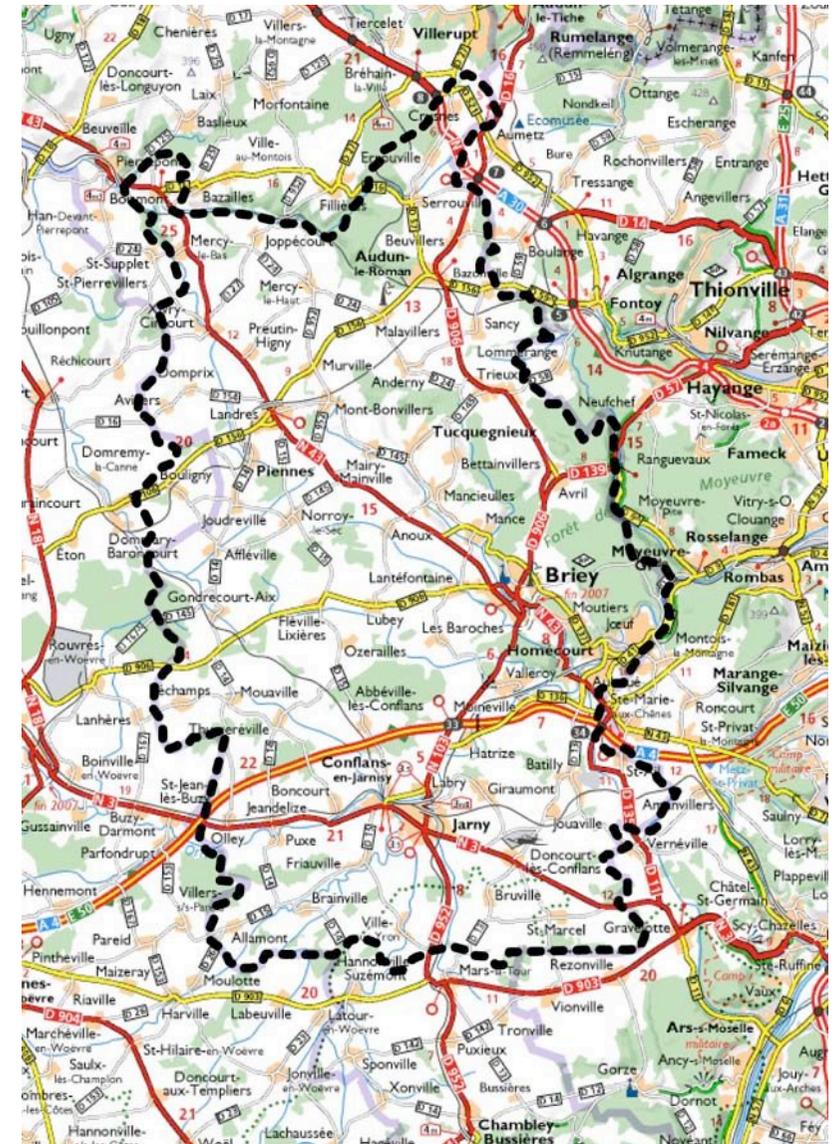


Schéma de transports du Pays de Briey

COMPOSANTES DE L'OFFRE

Le réseau routier

→ Les projets/attentes :

- liaison Briey-Homécourt-A 4 (en cours) : désenclavement réel
- doublement de l'A 31 : de fortes attentes locales pour un tracé ouest Jarny-Longwy
- contournement ouest de l'agglomération de Metz

→ Impacts :

- amélioration des conditions d'accessibilité vers les deux pôles extérieurs principaux
- amélioration de la sécurité
- hausse des trafics et accentuation des phénomènes de périurbanisation

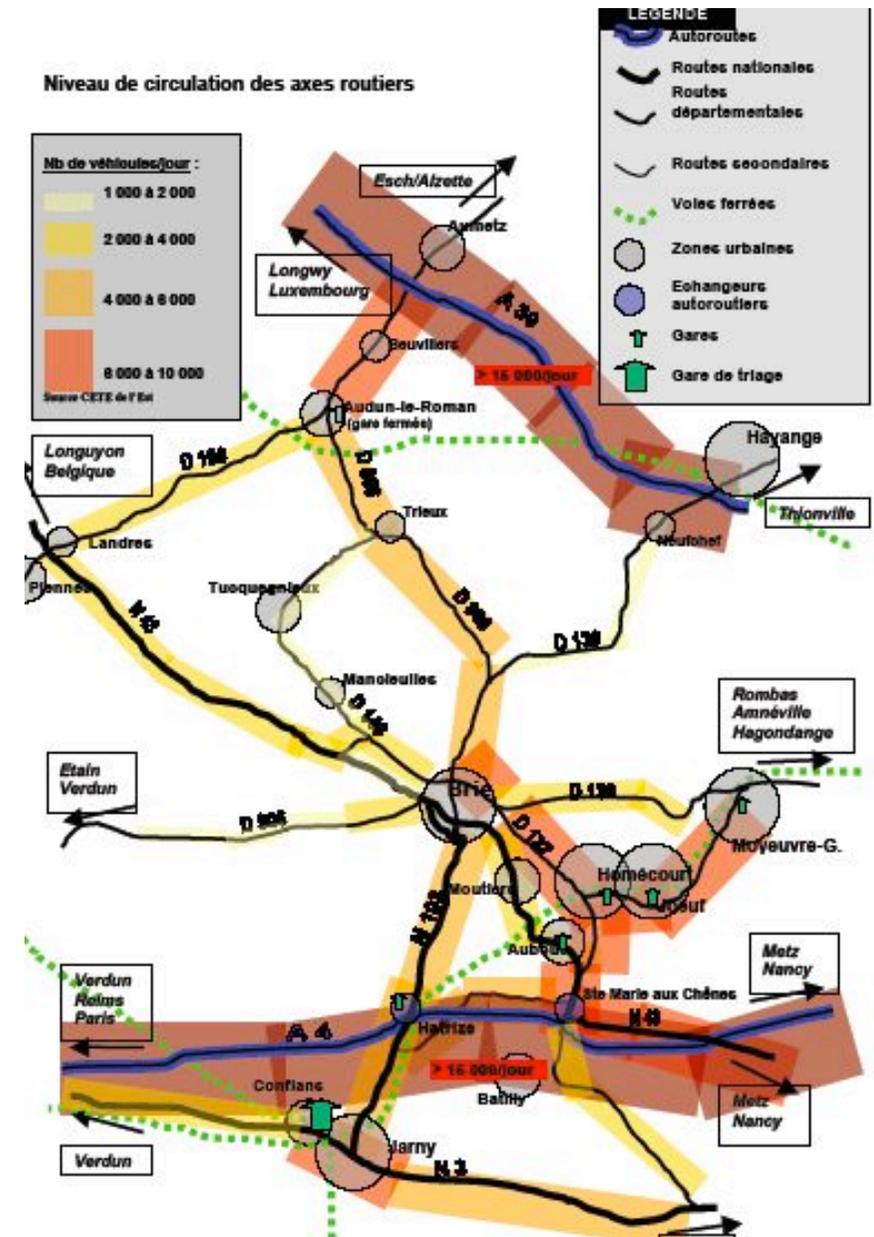
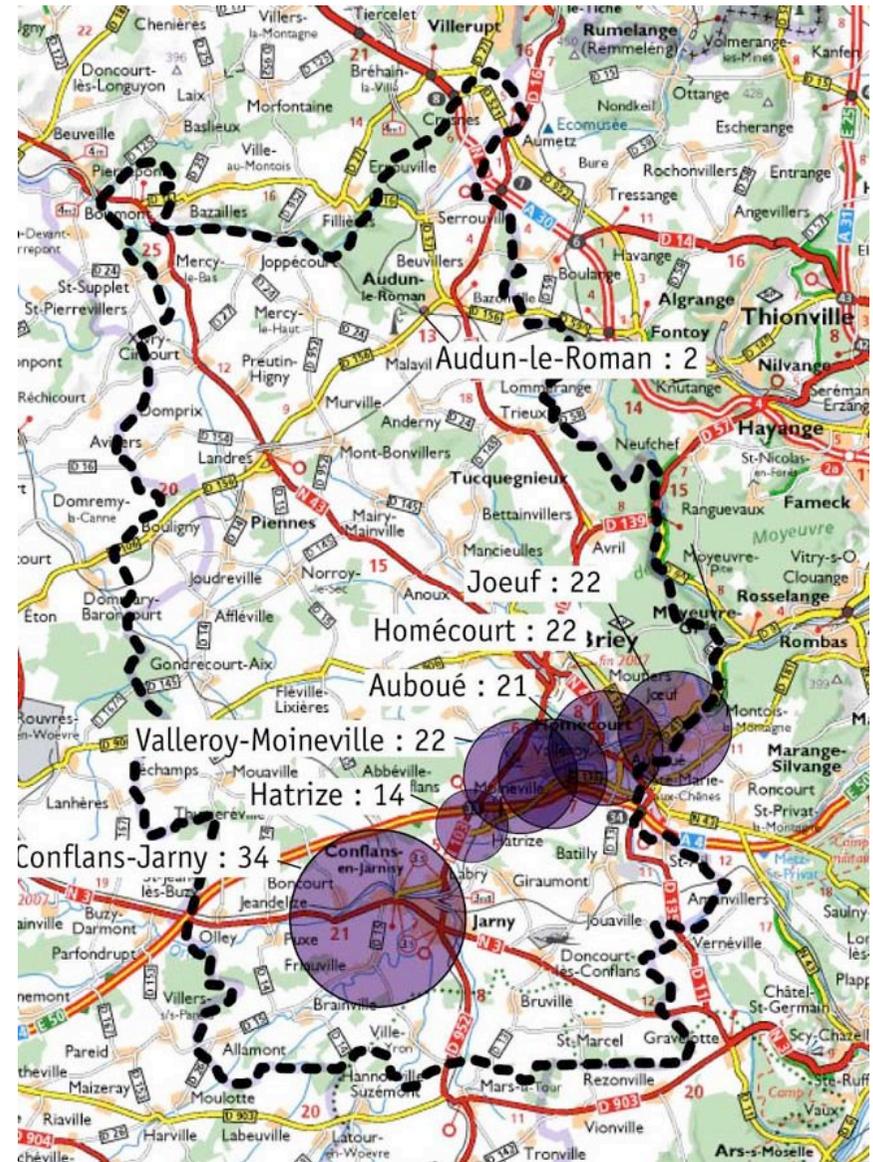


Schéma de transports du Pays de Briey

COMPOSANTES DE L'OFFRE

Le réseau ferroviaire

- **Quatres lignes desservent le secteur :**
 - Nancy-Conflans-Longuyon-Longwy - 4 AR Q
 - Longwy-Audun-le-Roman-Metz - 2 AR Trains/5 AR Car
 - Metz-Hagondange-Conflans-Verdun - 8/9 AR / 2 AR Car
 - Nancy-Metz-Onville-Conflans-Verdun - 5 AR Q
- **7 gares sur l'ensemble du Pays**
 - un niveau et une qualité de desserte inégale
 - Conflans : 34 dessertes par jour, convergence de trois lignes :
 - 9 départs pour Metz
 - 4 départs pour Nancy et Verdun
 - 4 départs pour Longwy
 - > **Conflans : principale gare du Bassin**



Nombre d'arrêts par jour

Schéma de transports du Pays de Briey

COMPOSANTES DE L'OFFRE

Le réseau ferroviaire

→ Fonctionnement

- une activité Fret encore très présente
- d'importants problèmes de qualité : temps de parcours, retards, encombrement
- une correspondance quasi-obligatoire à Hagondange vers Metz et Luxembourg
- des gares et points d'arrêts à améliorer
- un matériel roulant souvent vétuste

Une offre peu compétitive par rapport à la voiture

→ Fréquentation

- un niveau de fréquentation assez faible
- 287 clients par jour à Conflans, gare la plus fréquentée du secteur
- des flux très concentrés sur Metz/encore faibles vers le Luxembourg

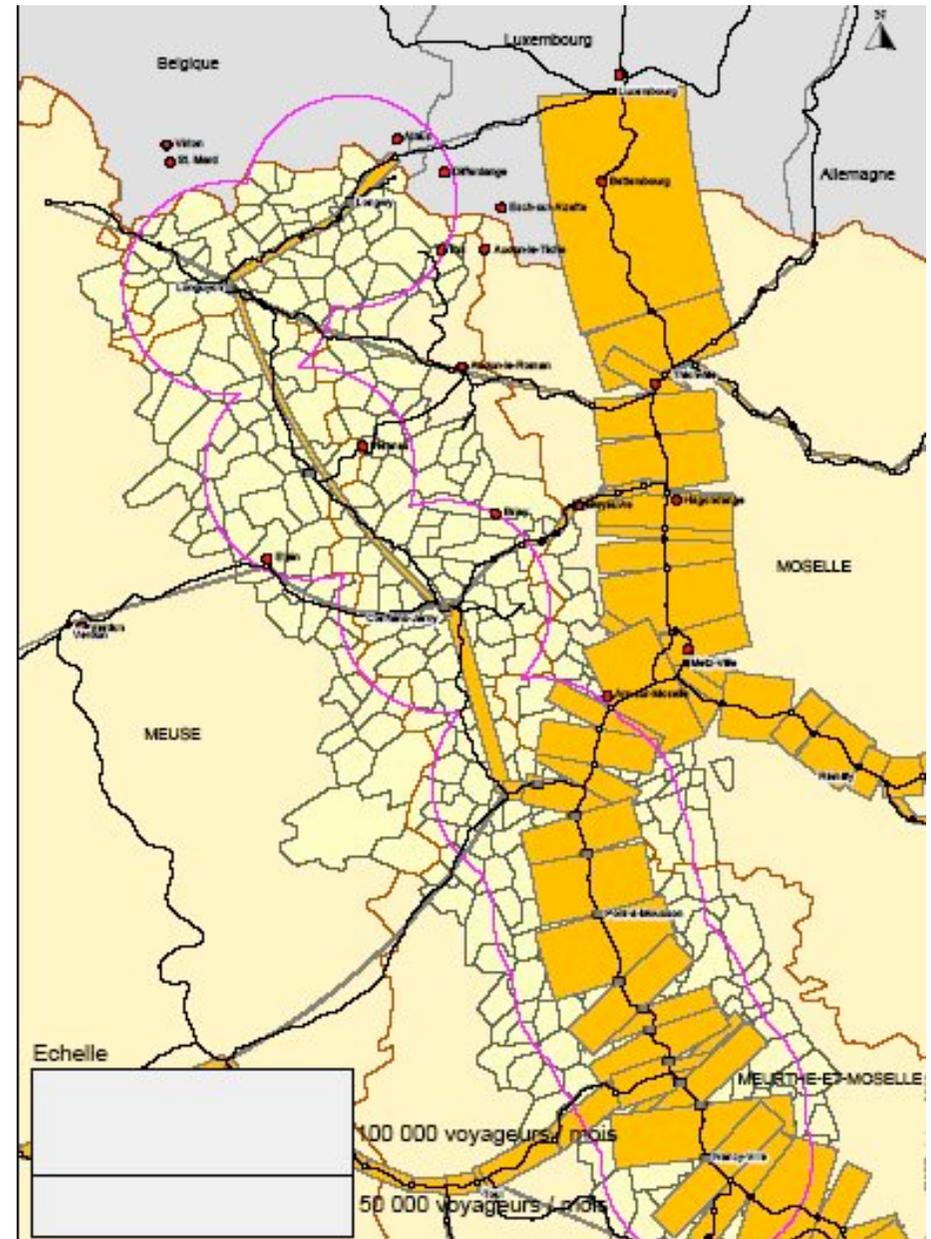




Schéma de transports du Pays de Briey

COMPOSANTES DE L'OFFRE



Le réseau ferroviaire

→ Projets et enjeux

- refonte complète de l'offre à l'horizon juin 2007 avec l'arrivée du TGV :
 - clarification du réseau
 - cadencement pour les déplacements quotidiens
 - offrir un AR quotidien pour Paris à partir de toutes les gares lorraines

-> un renforcement sur toutes les lignes du secteur

- déploiement de la carte Simplicité
- renouvellement du matériel roulant
- amélioration de l'intermodalité
- engagement d'une démarche qualité

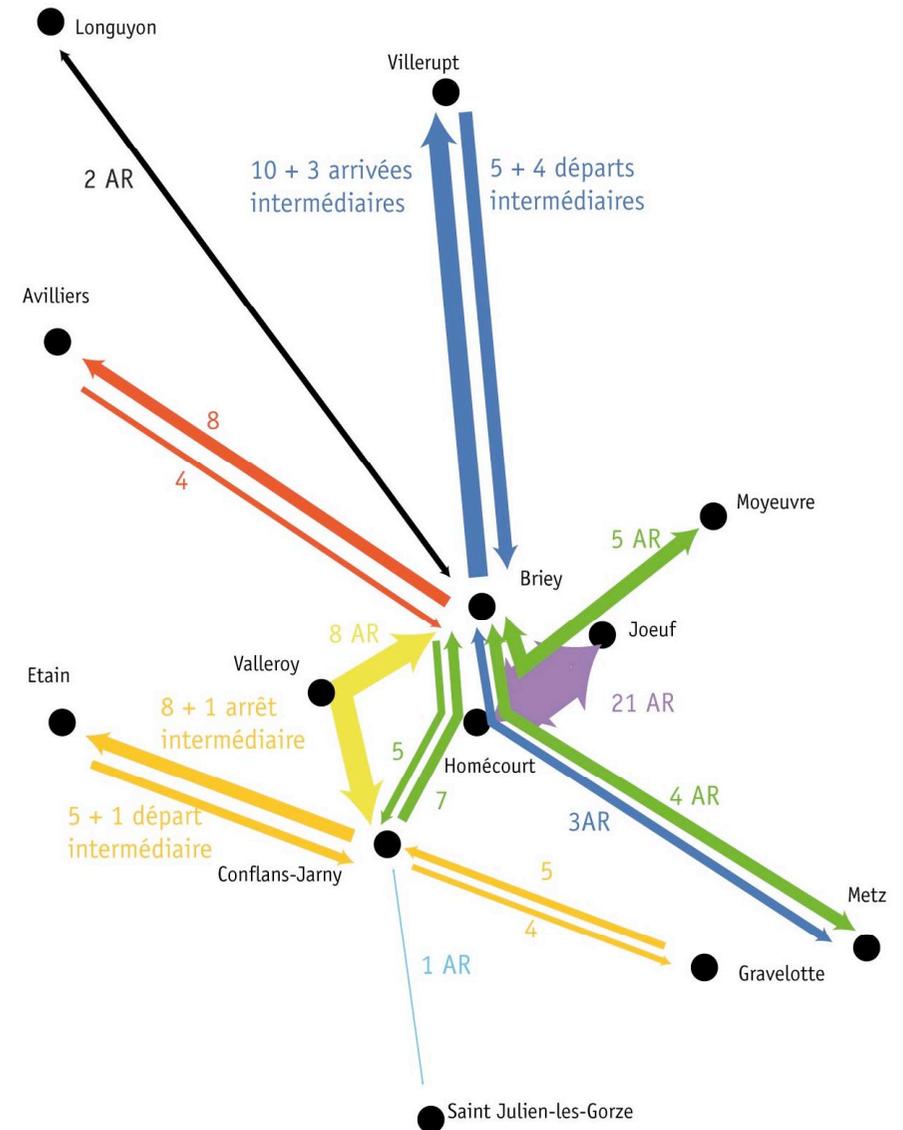
- modernisation et ré-aménagement des gares -> **Conflans, Auboué**
- la ligne Nancy-Conflans-Longwyon - objet **d'un double enjeu** :
 - libérer des capacités sur le sillon mosellan
 - améliorer la desserte du Luxembourg/Belval
- pas d'autres projets d'infrastructure

Schéma de transports du Pays de Briey

COMPOSANTES DE L'OFFRE

Le réseau ted

- **5 lignes régulières desservent le secteur**
 - une offre particulièrement importante sur les zones urbaines denses Jœuf-Homécourt, Briey-Villerupt, Briey-Conflans
 - une organisation systématique des correspondances TER à Conflans, Homécourt
 - de bonnes relations entre les principaux pôles urbains du Pays en raison d'une vocation principalement scolaire



Offre un jour moyen de semaine en période scolaire
Source : fiches horaires édition 09/06

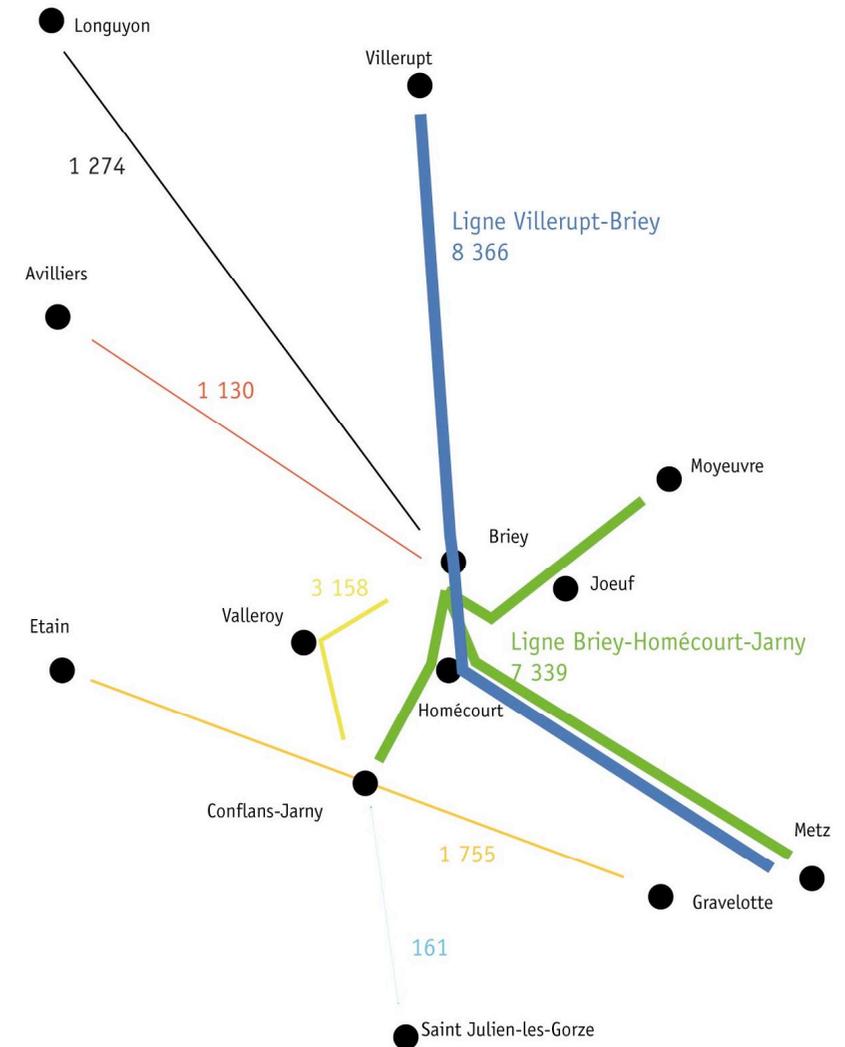
Schéma de transports du Pays de Briey

COMPOSANTES DE L'OFFRE

Le réseau ted

- **Une fréquentation assez concentrée**
 - autour des pôles scolaires (Jarny, Briey)
 - des zones denses (Vallée de l'Orne)
 - dans une moindre mesure sur les liaisons vers Metz

- **Les enjeux**
 - poursuite de la restructuration du réseau en 2008 lors du SDTC afin de mieux prendre en compte l'ensemble des besoins (actifs, insertion, accès aux services)
 - engagement d'une réflexion sur l'accessibilité
 - renforcement du rôle des A02 pour la mise en place de services complémentaires ou TAD co-financés aptes à mieux répondre à des besoins de desserte fine
 - mise en œuvre progressive de la charte d'intermodalité
 - la question des liaisons vers la Moselle et l'agglomération de Metz reste prioritaire localement (tarifs, performances, temps de parcours)



Fréquentation annuelle 2005-2006
Source : Conseil Général Meurthe-et-Moselle

Schéma de transports du Pays de Briey

COMPOSANTES DE L'OFFRE

Les autres offres

→ Deux expériences « institutionnelles » significatives »

• Service de desserte interne de la Communauté de Communes du Pays de Briey

- une bonne optimisation des moyens
- une desserte quotidienne de Briey
- une desserte bi-hebdomadaire des autres communes
- 6000 voyages par an et une très forte proportion de captifs

• Transboulot

- un projet associatif aujourd'hui soutenu par le CG 54
- un double enjeu : répondre aux besoins de mobilité des personnes en insertion/ entreprise d'insertion
- différents produits : location deux-roues, TAD, Location de voitures, autres projets

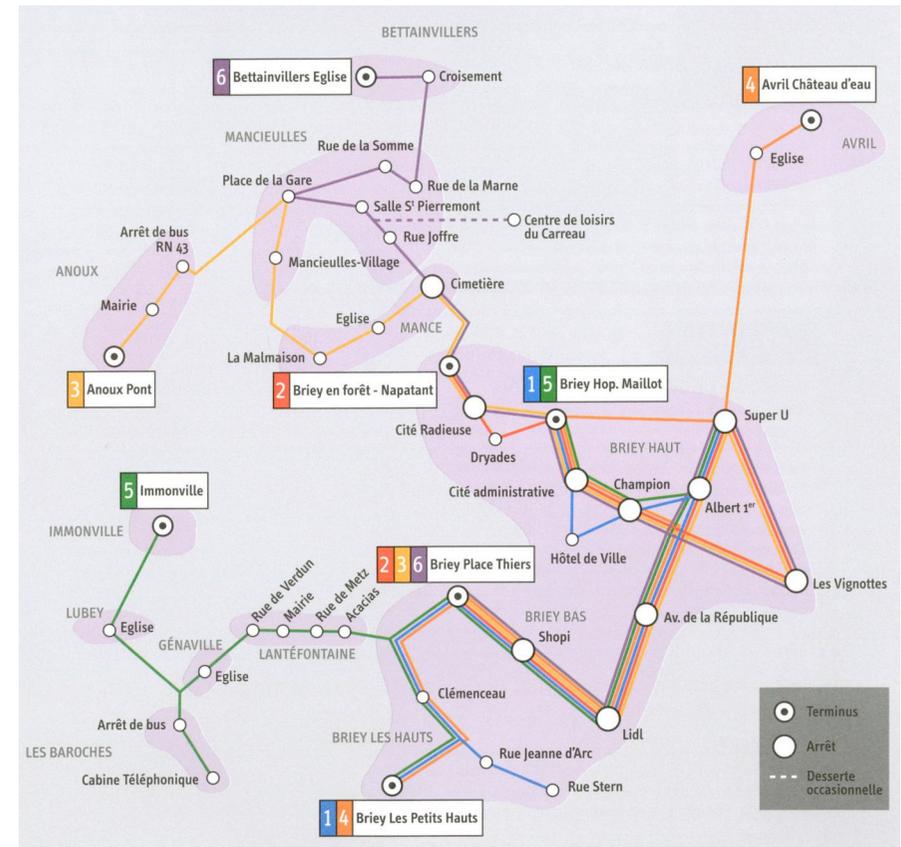




Schéma de transports du Pays de Briey

COMPOSANTES DE L'OFFRE



Les autres offres

→ Autres initiatives

- **Services de type marché**

- mis en place localement par les collectivités, les transporteurs voire les grandes surfaces
- généralement hebdomadaires
- fortunes diverses
- peu de communication et d'effet réseau

- **Le co-voiturage**

- des pratiques en développement, non encadrées, non organisées
- mal connues et besoins non évalués
- une étude de 2001 met en évidence l'intérêt populaire tout en soulignant l'ampleur des difficultés techniques de mise en œuvre
- des positionnements divers sur ce thème



Schéma de transports du Pays de Briey

SYNTHESE



Positionnement des acteurs

- une réelle implication locale pour les problématiques de mobilité (cf le nombre d'études)
- une convergence quant à l'identification des besoins
- des approches différentes quant aux moyens à mettre en œuvre :
 - des réponses urgentes sur des besoins spécifiques en complétant et en s'appuyant sur l'existant
 - une approche plus large visant à des interventions plus profondes avec des outils et moyens propres (modification institutionnelle, création de PTU)
- certains enjeux majeurs échappent partiellement ou totalement à une maîtrise d'ouvrage locale : politique des transports luxembourgeoise, mise en place de lignes transfrontalières, harmonisation des offres routières avec la Moselle



Schéma de transports du Pays de Briey

SYNTHESE



Une convergence sur les besoins :

- **La dimension sociale : la mobilité facteur d'insertion.**
La politique des transports doit d'abord bénéficier aux populations les plus fragiles : personnes âgées, ruraux, jeunes, captifs
- **L'accès aux services. La politique de transport doit permettre aux populations d'accéder aux services proposés au niveau de chaque Communauté et au niveau du Pays**
- **L'accès à l'agglomération messine et plus largement au sillon mosellan :**
 - réseau routier : saturation, coûts du péage, liaison vers A4
 - réseau TER : fréquences mais surtout qualité du service offert (temps de parcours, rupture de charge, qualité du matériel roulant)
 - réseau routier : cohérence et qualité des services interurbains interdépartementaux
- **Les liaisons nord-sud.** Avec l'expansion de l'aire d'attraction du Luxembourg, cette question tend à devenir stratégique :
 - réseau routier : doublement de l'A 31 à l'ouest, recalibrage et aménagement du réseau départemental, desserte de Belval
 - réseau ferroviaire renforcement de la ligne Nancy-Longwy
 - développement de tout autre solution à partir du Pays de Briey



Schéma de transports du Pays de Briey

SYNTHESE



Axes stratégiques :

- **L'intervention sur les réseaux structurants : routier et TC**
 - amélioration de l'existant
 - développement de nouvelles liaisons

-> prise en charge des flux dominants de déplacements (migrants, domicile-travail, scolaires)

-> liaisons vers les pôles extérieurs et les grandes infrastructures

- **La réponse à des besoins spécifiques non assurés :**
 - valorisation et développement de services particuliers
 - recours systématique à des produits innovants

-> interventions sur des niches du marché des déplacements

-> liaisons plutôt internes au Pays

- **Un phasage dans le temps :**
 - des réponses à court terme à des besoins immédiats
 - une approche à moyen terme fixant les orientations d'une véritable politique des déplacements