

# PLAN DE MOBILITE LOCAL

DIAGNOSTIC ORIENTÉ VERS DES  
SOLUTIONS OPERATIONNELLES

Décembre 2022



<i>Date</i>	<i>Objet de l'édition</i>
30/08/2022	Version initiale
30/12/2022	Version intermédiaire

	<i>Nom</i>
<i>Auteur</i>	Alexandre LAIGNEL



# Sommaire

<b>1</b>	<b>LA DEMARCHE DE PLAN DE MOBILITE LOCAL 2030</b>	<b>6</b>
1.1	PLANIFIER LA POLITIQUE DE MOBILITE A HORIZON 2030	7
1.2	DU DIAGNOSTIC AU PLAN D'ACTION : UNE DEMARCHE OPERATIONNABLE	8
1.3	PENSER LA MOBILITE A PLUSIEURS ECHELLES	9
1.4	L'ARTICULATION DU PLAN AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME	10
1.5	LES ACTEURS DE LA MOBILITE	13
<b>2</b>	<b>LES ENJEUX PROPRES AU TERRITOIRE VALDOBRIOTIN : UNE « VILLE-CENTRE » A LA POPULATION DIVERSIFIEE</b>	<b>14</b>
2.1	VAL DE BRIEY DANS LE SYSTEME DE MOBILITE REGIONAL	15
2.2	L'HERITAGE DES COMMUNES DELEGUEES	16
2.3	UNE GEOGRAPHIE DE PLATEAUX SCULPTEE PAR QUELQUES COTES	18
2.4	DES ENJEUX DE MOBILITE DIVERSIFIES SELON LES PUBLICS	19
2.5	LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS	22
2.6	LES DYNAMIQUES URBAINES DU TERRITOIRE	27
<b>3</b>	<b>LA DEMANDE EN DEPLACEMENTS : DES LOGIQUES D'ECHELLE</b>	<b>28</b>
3.1	LES HABITUDES DE MOBILITE SOUS L'ANGLE DES DONNEES DE L'ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE (EDVM)	29
3.2	LES HABITUDES DE MOBILITE SOUS L'ANGLE DES DONNEES DU RECENSEMENT INSEE	30
3.3	LES PUBLICS CIBLES AU CŒUR DE LA STRATEGIE DU PLAN DE MOBILITE	32
<b>4</b>	<b>L'ARMATURE VIAIRE DE VAL DE BRIEY</b>	<b>36</b>
4.1	L'HERITAGE HISTORIQUE DE LA STRUCTURE DE LA TRAME VIAIRE	37
4.2	LES USAGES DU RESEAU VIAIRE	38
4.3	LES POINTS DURS DU RESEAU VIAIRE	43
4.4	FONCTIONNEMENT ET ANALYSE CRITIQUE DU PLAN DE CIRCULATION	46
<b>5</b>	<b>AUTOSOLISME, COVOITURAGE, AUTOPARTAGE, STATIONNEMENT... LES PRATIQUES DE LA VOITURE</b>	<b>48</b>
5.1	UN RAPPORT TOUJOURS ETROIT A LA VOITURE DES MENAGES	49
5.2	LES PRATIQUES COLLABORATIVES DE LA VOITURE	52
5.3	LE PLAN DE STATIONNEMENT VALDOBRIOTIN	54
<b>6</b>	<b>LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTERMODALITE</b>	<b>62</b>
6.1	LE TRANSPORT FERROVIAIRE	63
6.2	LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS URBAINS	64
6.3	ANALYSE SYNTHETIQUE DES TYPES DE POLES INTERMODAUX	68
<b>7</b>	<b>LES MOBILITES ACTIVES</b>	<b>75</b>
7.1	LE RESEAU PEDESTRE DANS LES CŒURS URBAINS	76
7.2	LE RESEAU CYCLABLE, UN POTENTIEL MAJEUR D'USAGE	77
7.3	SCHEMA D'ORIENTATION	78
7.4	ÉTUDE DES LIENS ENTRE VOIE VERTE DU PAYS DE BRIEY ET CENTRALITES	82
7.5	LE JALONNEMENT : UNE MISE EN VALEUR DES LIAISONS A AMELIORER	98
7.6	LE STATIONNEMENT, L'AUTRE LEVIER D'USAGE DU VELO	99
<b>8</b>	<b>L'ECOMOBILITE ET LA MOBILITE SOLIDAIRE</b>	<b>100</b>
8.1	LES PERSONNES PRECAIRES A VAL DE BRIEY	101
8.2	GENERATION PRO-VELO	102
8.3	CODE DE LA RUE	102
8.4	TRANSPORT A LA DEMANDE	102
8.5	DES GRILLES TARIFAIRES ADAPTEES AUX PUBLICS PRECAIRES	102
<b>9</b>	<b>SYNTHESE : LES POTENTIELS D'ACTIONS</b>	<b>103</b>
9.1	LES ACTIONS PHARES - EN ATTENTE RÉUNION PUBLIQUE	104



# 1 LA DEMARCHE DE PLAN DE MOBILITE LOCAL 2030

## 1.1 Planifier la politique de mobilité à horizon 2030

La mobilité est une composante structurante du projet de territoire de Val de Briey. Au-delà d'une simple fonction « circulatoire », cet acte prend un temps de la vie quotidienne des personnes qui vivent, sociabilisent, travaillent, effectuent des achats ou encore grandissent à Val de Briey.

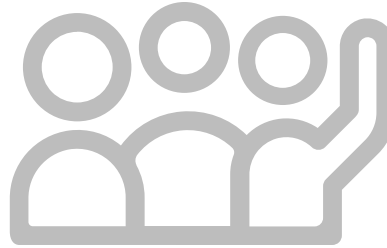
Qu'il étudie les enjeux de la mobilité « subie » ou « choisie », l'objet du présent diagnostic est de trouver, avec des clés de lecture opérationnables, les leviers d'actions pour mieux planifier la politique de mobilité à travers les 4 défis suivants :

- 1- *La mobilité doit être agréable et répondre aux besoins relationnels des personnes*
- 2- *Penser les déplacements à l'heure de la ville compacte*
- 3- *Les objectifs environnementaux du projet*
- 4- *La mobilité à l'heure des crises financières*

Ces défis interpellent directement les objectifs inscrits au PLUi-H en cours d'élaboration comme la lutte contre l'étalement urbain consommateur d'espace et destructeur des milieux naturels qui nécessite d'améliorer le maillage de déplacements à l'échelle de la ville existante.

Néanmoins la politique de mobilité ne doit pas être construite que par la seule restriction c'est pourquoi ce projet s'inscrit aussi dans un objectif positif : le relationnel au cœur du projet de mobilité à l'horizon 2030.

L'enjeu relationnel



L'enjeu d'aménagement de l'espace



L'enjeu climatique



L'enjeu économique





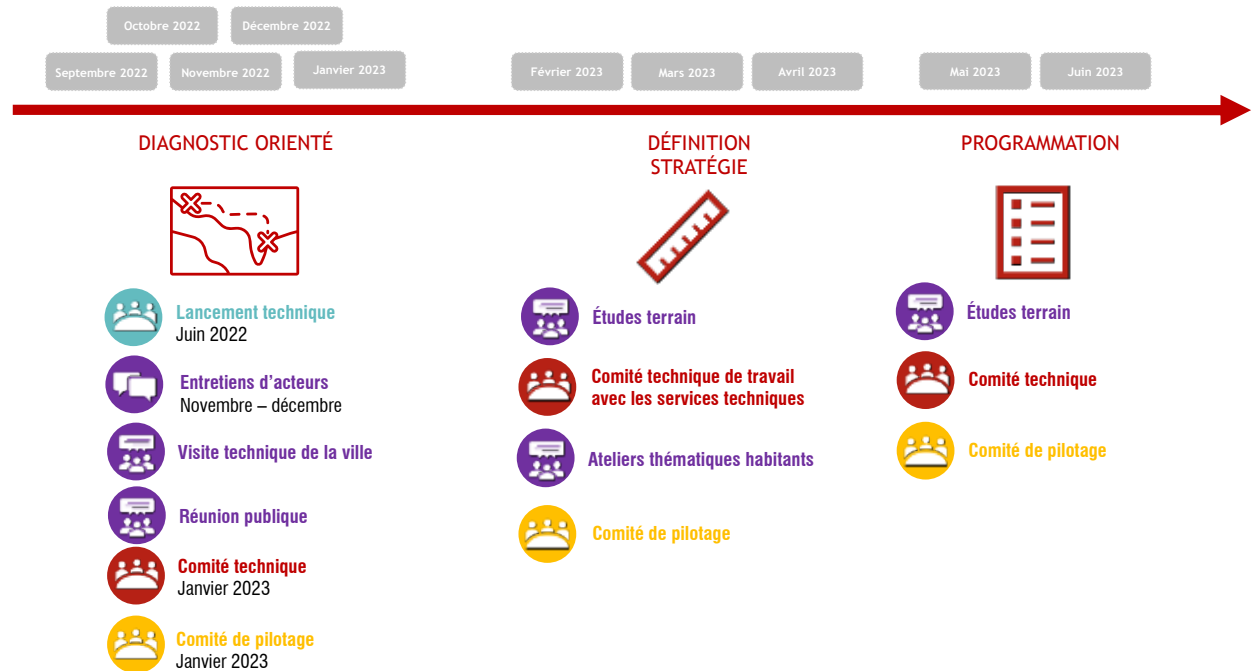
## 1.2 Du diagnostic au plan d'action : une démarche opérationnable

L'élaboration du plan de mobilité local doit permettre de matérialiser une politique et des interventions en matière de mobilité. Ce document doit ainsi :

- établir un constat précis et argumenté de la problématique actuelle de la mobilité, considérant l'ensemble des modes de déplacements et identifiant les besoins de mobilité à court, moyen et long termes ;
- définir et hiérarchiser les principes et les priorités d'intervention en termes de mobilité dans le cadre d'une stratégie pragmatique, cohérente et partagée ;
- déterminer et articuler clairement les champs du schéma par rapport à celui couvert par les autres documents de référence et par les autres acteurs de la mobilité ;
- formaliser les attentes et les positionnements du Smitral sur les stratégies et projets de mobilité et de développement urbain définis à différents horizons temporels ;
- formuler des réponses opérationnelles de court terme pour répondre aux besoins de sites en mutation dans le territoire du ressort territorial.

Le plan de mobilité local est structuré en 3 parties

- Le diagnostic orienté
- Les scénarios
- Le programme d'actions



### 1.3 Penser la mobilité à plusieurs échelles

Malgré sa « centralité » économique et administrative Val de Briey s'inscrit dans un contexte de liens forts avec les territoires voisins.

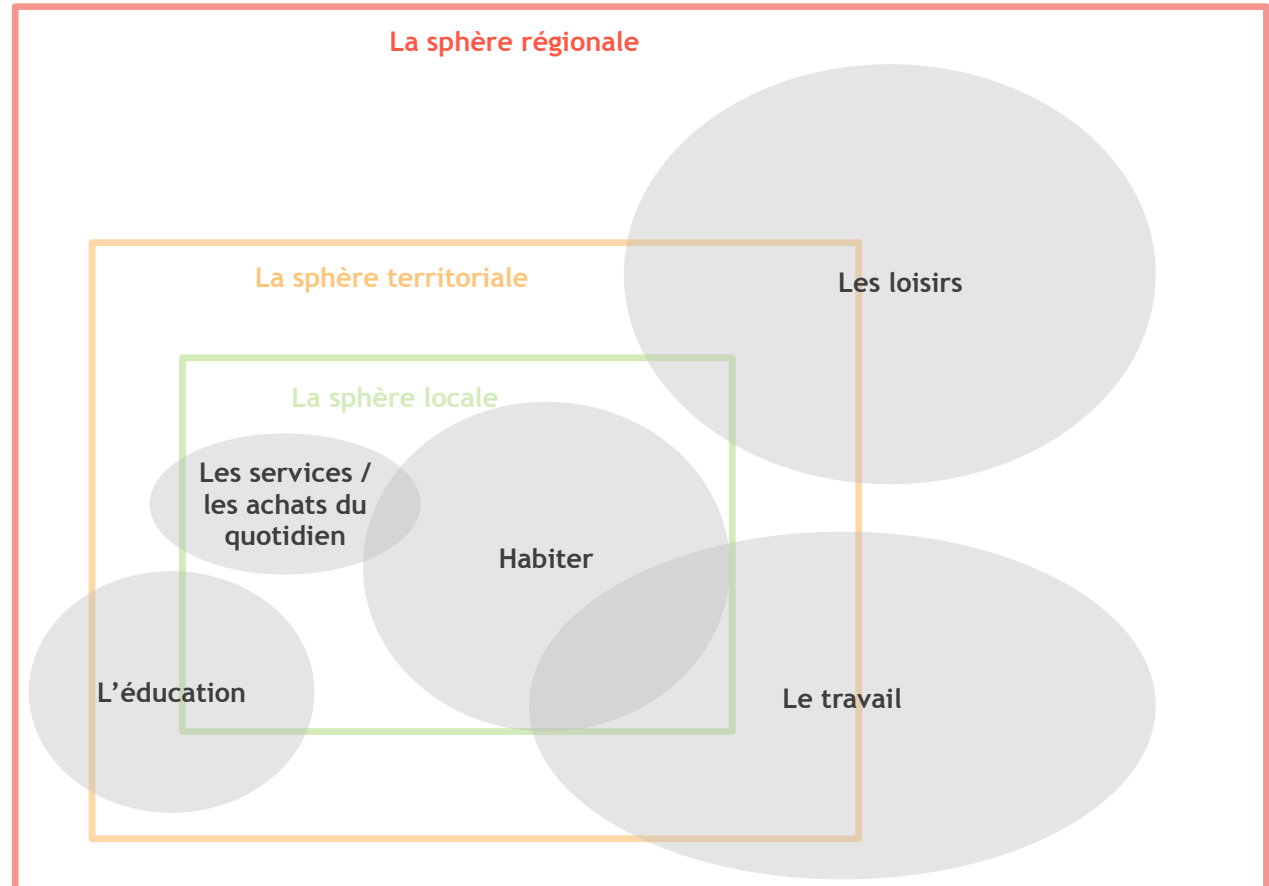
Le plan de mobilité local répond à une triple logique d'échelle :

- l'échelle régionale et transfrontalière (attractivité économique du Luxembourg) ;
- l'échelle intercommunale et du ressort territorial du bassin de Briey ;
- l'échelle de la ville et de ses quartiers.

Val de Briey est structuré en plusieurs secteurs aux caractéristiques viaires, paysagères et fonctionnelles très différentes :

- les trois communes déléguées de Briey, Mance et Manciennes, tout d'abord, reliées entre-elles par la voie verte du Pays de Briey ;
- et l'échelle de chaque ville, notamment à Val de Briey, où plusieurs quartiers cohabitent :
  - la ville basse ;
  - la ville haute ;
  - la cité administrative ;
  - la Cartoucherie ;
  - la zone commerciale.

L'organisation des déplacements des véhicules motorisés, des transports collectifs et collaboratifs et le potentiel de développement de l'usage du vélo et de la marche doivent être regardés différemment selon chaque secteur. La problématique du stationnement doit également être analysée en tenant compte des différenciations par quartier. Cette approche pourra par exemple être étudiée à l'échelle d'une rue pour étudier le potentiel de modification



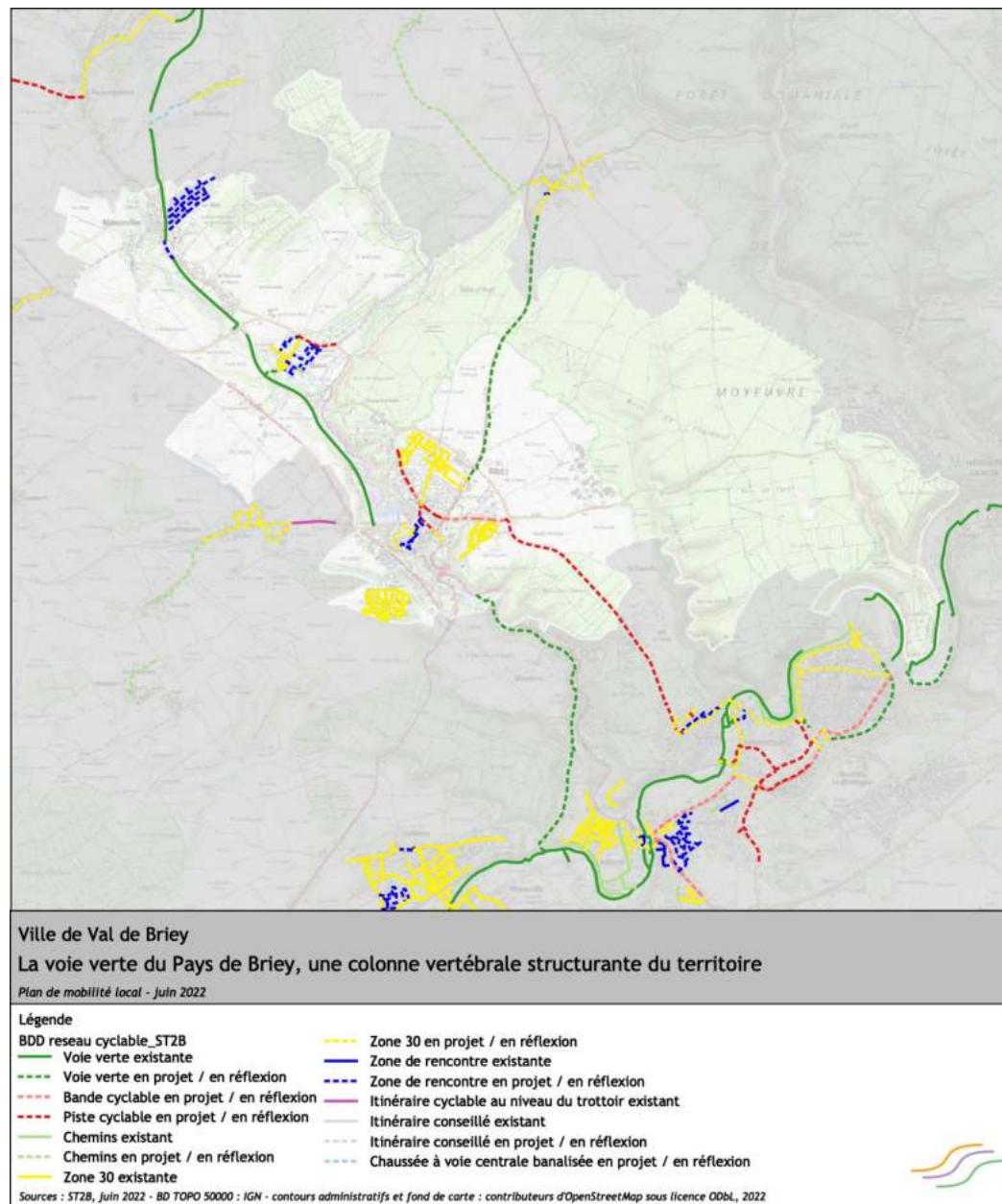
## 1.4 L'articulation du plan avec les documents d'urbanisme

### 1.4.1 Le schéma directeur cyclable du bassin de Briey

Le schéma directeur cyclable du bassin de Briey élaboré en 2020 a abouti à des propositions sur les 6 zones urbaines du territoire, parmi lesquelles Val de Briey. Celles-ci portent sur les thématiques suivantes : les aménagements cyclables, l'apaisement du réseau routier, le jalonnement, le stationnement vélo, les services vélo, l'information et la communication. Ce document de planification complète les réflexions du plan de déplacements établissements d'enseignements qui date d'une dizaine d'années mais qui demeure toujours d'actualité compte-tenu de l'importance des déplacements générés par les jeunes.

Un schéma restant à opérationnaliser à l'échelle de Val de Briey

La carte ci-contre décrit les orientations d'aménagement identifiées par le schéma. Cette vision « territoriale » doit être approfondie et étudiée au niveau pré-opérationnel dans le cadre de la présente étude.



## 1.4.2 Le plan vélo de la région Grand-Est (2022-2028)

Le plan vélo fixe 8 engagements et 31 actions sur la période 2022-2028 :

- 1. Coordonner et accompagner les actions des 135 AOM autour du vélo
  - Animer le réseau d'acteurs sur la mobilité cyclable
  - Soutenir l'élaboration des stratégies cyclables locales
  - Accompagner les AOM dans la mise en œuvre de leur stratégie
- 2. Train + vélo : améliorer l'intermodalité grâce à Fluo Grand Est
  - Implanter un système de location de vélos Fluo dans les gares
  - Aménager des stationnements vélo qualitatifs et quantitatifs à proximité et dans les gares
  - Augmenter les capacités d'emport des vélos dans les trains
- 3. Soutenir la mise en œuvre d'infrastructures cyclables
  - Aider la réalisation des véloroutes et voies vertes, des infrastructures cyclables autour des gares et des infrastructures cyclables autour des équipements d'intérêt régionaux
  - Faire émerger le maillage cyclable régional
- 4. Faire de la filière vélo, un levier économique
  - Favoriser des synergies pour développer la production locale
  - Soutenir le développement des compétences par la formation
  - Sécuriser les approvisionnements en pièces détachées
  - Développer la production d'accessoires vélo
  - Encourager le marché secondaire de la filière vélo
- 5. Encourager tous les habitants à se (re)mettre en selle
  - Accompagner les acteurs locaux à communiquer sur les bienfaits du vélo
  - Soutenir les structures réalisant de la (re)mise en selle
  - Aider à l'achat de vélos adaptés et de vélos à assistance électrique (VAE) classique ou cargo
- 6. Le Grand-Est, une destination cyclotouristique attractive
  - Structurer les itinéraires cyclables touristiques
  - Soutenir la mise en tourisme et les services aux cyclotouristes
  - Promouvoir les destinations cyclables touristiques
- 7. Favoriser la pratique cyclable auprès des lycées et des apprentis
  - Équiper les lycées de stationnements vélo
  - Sensibiliser les lycéens et aider à leur bon équipement
  - Réaliser des plans de déplacement établissement scolaire (PDES) dans les lycées
  - Soutenir les sorties et voyages à vélo des lycéens et apprentis
  - Favoriser la logistique à vélo au sein du lycée
- 8. Sensibiliser aux pratiques cyclables sportives
  - Accompagner les associations sportives dans la réalisation d'actions d'animation et de sensibilisation
  - Soutenir la création d'équipements sportifs adaptés aux différentes pratiques
  - Rendre visible et contribuer à la féminisation de la pratique sportive
  - Accompagner l'émergence du handycycle



### 1.4.3 Le schéma directeur cyclable de Meurthe-et-Moselle

Le schéma directeur cyclable de Meurthe-et-Moselle approuvé en 2022 fixe la stratégie et les objectifs de la politique cyclable d'intérêt départemental. Ces tracés sont décrits dans le chapitre « aménagements » (voir plus bas).

Le département intervient de manière plus générale dans le financement d'aménagements cyclables mis en œuvre par les maîtrises d'ouvrages locales.

Le périmètre d'intervention de la politique financière du département

Le projet de travaux défini par les acteurs publics doit avoir atteint un stade de type « marché public » ou « pré-opérationnel » afin d'être éligible à un financement. La maîtrise d'ouvrage identifiée doit être unique et le plan de financement doit être finalisé. Le caractère utilitaire des itinéraires financés ainsi que la dimension inter-urbaine des itinéraires doivent être privilégiés. Ce règlement est en phase de redéfinition et pourra faire l'objet d'évolutions prochaines.

Le conseil départemental soutient par exemple la création de voies vertes sur d'anciennes voies ferrées, l'aménagement du réseau routier département (création d'une piste cyclable) dans le cadre d'une convention « commune - département » dans laquelle le conseil départemental peut financer 30 % des travaux. Le conseil départemental n'effectue pas les travaux sur son réseau départemental, il délègue sa maîtrise d'ouvrage aux EPCI ou communes compétentes en matière de voirie. Son intervention est financière et technique.

### 1.4.4 Le schéma de cohérence territoriale

Le SCoT est en cours de révision. Le diagnostic était terminé au moment de l'élaboration du schéma directeur cyclable. Le travail sur le PADD devait être engagé à partir du mois de juin 2022.

Le SCoT met notamment l'accent sur la mobilité des personnes et de l'enjeu de réalisation d'aménagements cyclables. Il sera inscrit au titre du PADD la nécessité d'élaborer ou de mettre en œuvre les schémas directeurs cyclables.

Le SCoT a mis en avant une certaine vulnérabilité de la population dans le cadre de cahiers thématiques sur les thèmes de la mobilité et de la qualité de vie. Le SCoT fait apparaître un clivage entre les habitants « transfrontaliers » dotés d'une fort pouvoir d'achat d'une part et d'autre part un public en voie de paupérisation.

### 1.4.5 Le SRADDET

La ville de Val de Briey est retenue au Sradet comme une polarité structurante la plaçant au cœur des déplacements quotidien d'un bassin de vue.

Ce document préconise la mise en œuvre d'action visant à favoriser la mobilité de courte distance en rabattement vers les fonctions urbaines de Val de Briey (voir carte chapitre 2).

### 1.4.6 Le plan local d'urbanisme intercommunal

Le PLUi-H est en cours d'élaboration. Les mobilités peuvent être prises en compte à travers plusieurs aspects dans un PLUi : le rapport de présentation, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) et au règlement.

Les liens entre mobilité et urbanisme dans les PLU / PLUi

Le rapport de présentation

- production d'éléments de diagnostic et d'état des lieux en matière de sécurité routière, trafic supporté par les voies traversées, itinéraires existants, pôles générateurs de flux, temps de parcours pour accéder aux pôles générateurs de flux, offres de stationnement vélo, analyse des pratiques ;
- cartographie de l'offre de mobilité existante ;
- le recensement du stationnement et du stationnement vélo.

Le PADD

- rédaction d'orientations sur l'intermodalité et le principe de sécurisation des axes dangereux, de réintégration de la place des vélos et des piétons dans les projets d'aménagement et de développement des infrastructures de qualité et de stationnement adéquate ;

- rédaction d'objectifs pour encourager l'intermodalité et l'usage du vélo comme le renouvellement urbain plutôt que l'extension urbaine, l'urbanisation à proximité des offres de mobilité existantes (transports collectifs, aménagements cyclables...), concentration des services au sein des centres-bourgs ;

- rédaction d'objectifs en matière de stationnement et de stationnement vélo.

Les OAP

- production de cartes à l'échelles des OAP sectorielles sur des propositions de mobilité avec tracés des propositions sur le rabattement vers les pôles d'échanges ou les aménagements cyclables à réaliser ou la localisation d'une offre de stationnement à créer ;

- production d'une OAP thématique rassemblant des dispositions relatives à la politique de mobilité à mettre en œuvre.

Le règlement

- préconisations sur l'article relatif au stationnement dans les espaces privés ;
- cartographie des emplacements réservés pour des projets de transports ou de mobilité ;
- avis d'experts sur la rédaction des règlements écrit ou graphique.

## 1.5 Les acteurs de la mobilité

Les acteurs de strate supérieure, une vision stratégique participant au financement des projets structurants

### Région Grand Est

Documents cadre de référence : plan vélo 2022-2028, schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, définition des bassins de mobilité

Domaines d'intervention : stratégie régionale de développement du vélo, intermodalité, politique vélotouristique régionale

### Département de Meurthe-et-Moselle

Documents cadre de référence : schéma directeur cyclable départemental dont volets utilitaires et touristiques

Domaines d'intervention : stratégie départementale de développement du vélo, financement des axes d'intérêt départemental, actions auprès des collègues, accompagnement technique des communes

L'autorité organisatrice de la mobilité (Syndicat mixte des transports du bassin de Briey)

### Syndicat mixte des Transports du Bassin de Briey (ST2B)

Transports collectifs : organisation et gestion du réseau de transports collectifs urbains et scolaire, réalisation d'études

Schéma directeur cyclable : suivi de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable, accompagnement technique des collectivités locales, accompagnement financier à la mise en œuvre de la politique cyclable, gestion du système de vélos en libre-service « Vélo Le Fil », aides aux communes au déploiement d'emplacements de stationnement vélo (arceaux)

Autopartage : gestion du service « Profil » d'autopartage de véhicules électriques

Les acteurs locaux

### Intercommunalité (Orne Lorraine Confluence)

Documents cadre de référence : PLUi en cours d'élaboration, stratégie économique, stratégie touristique

Domaines d'intervention : aménagement des voies vertes

### Commune (Val de Briey)

Documents cadre de référence : PLU (stationnement, emplacements réservés), schémas communaux

Domaines d'intervention : études urbaines, aménagement de l'espace public, aménagement de la voirie, stationnement vélo, police de circulation...

### Les acteurs économiques

Grande distribution, employeurs publics de la cité administrative, artisanat, tertiaires

### Les acteurs de la jeunesse

Lycée publics et privés, collèges, écoles

### Les acteurs du tourisme

Stratégies touristiques intercommunales

### Les experts techniques

Agence d'Urbanisme et de Développement Durable Lorraine Nord (Agape)

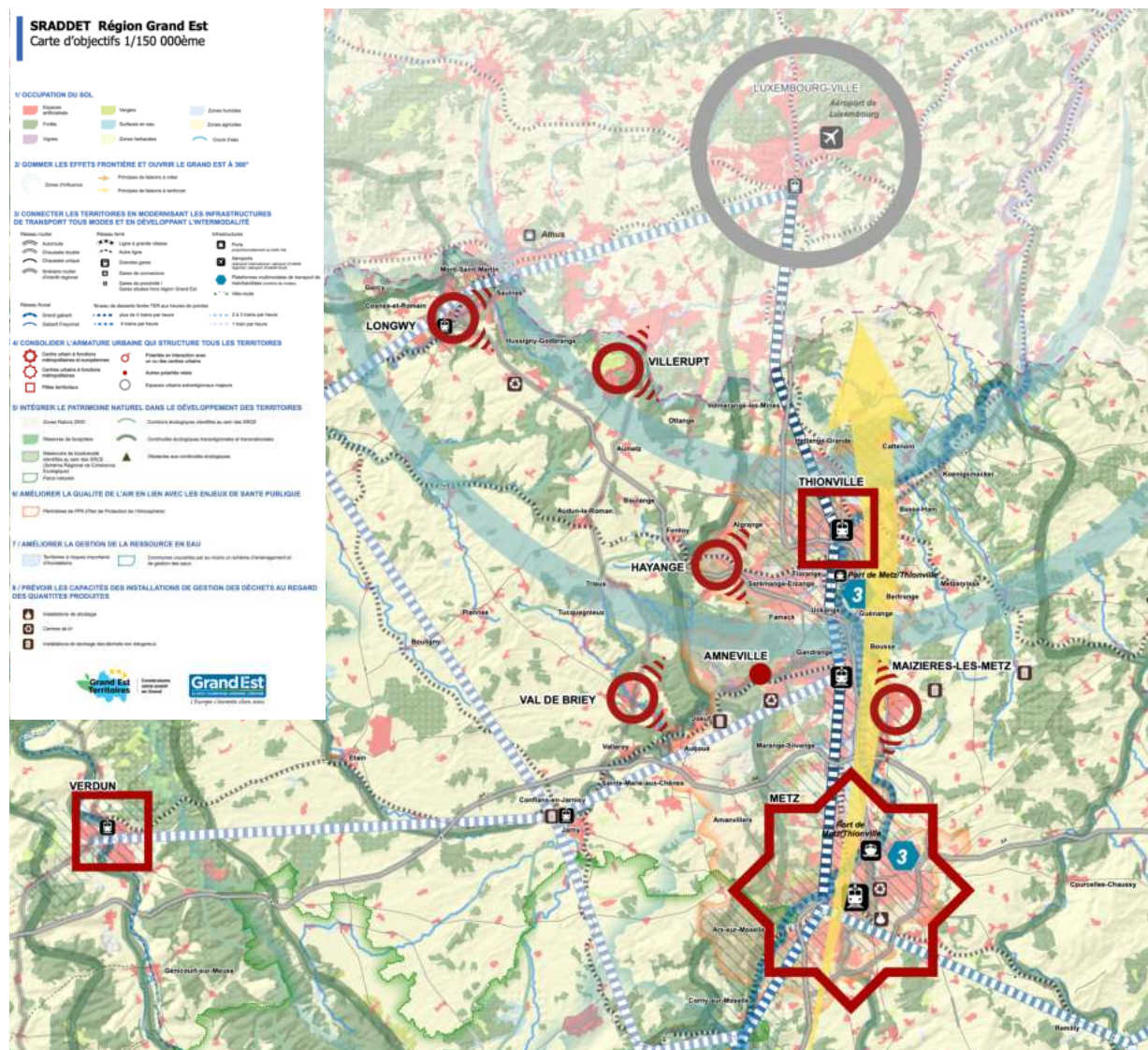
## 2 LES ENJEUX PROPRES AU TERRITOIRE VALDOBRIOTIN : UNE « VILLE-CENTRE » A LA POPULATION DIVERSIFIEE

## 2.1 Val de Briey dans le système de mobilité régional

Val de Briey figure parmi les villes structurantes de l'ancienne région Lorraine à l'échelle du Grand-Est aux côtés d'autres villes équivalentes comme Longwy, Villerupt et Hayange.

A l'image de ces voisines elle s'inscrit dans un rapport toujours plus étroit avec le Luxembourg, tirée par l'augmentation du nombre d'actifs se rendant quotidiennement dans le Grand-Duché pour travailler. A ce titre le développement des solutions alternatives à la voiture individuelle comme les transports collectifs ou le covoiturage, en lien avec des pratiques d'intermodalité, mais aussi via le sillon mosellan, y est inscrite comme un objectif stratégique.

Néanmoins la région Grand-Est souhaite également renforcer l'armature territoriale grâce à ce réseau de ville en y favorisant le maintien et le développement des fonctions urbaines permettant de limiter la « mobilité subie ». La politique de mobilité s'inscrit dans ce même objectif grâce notamment au développement de l'usage du vélo ou le covoiturage de proximité.





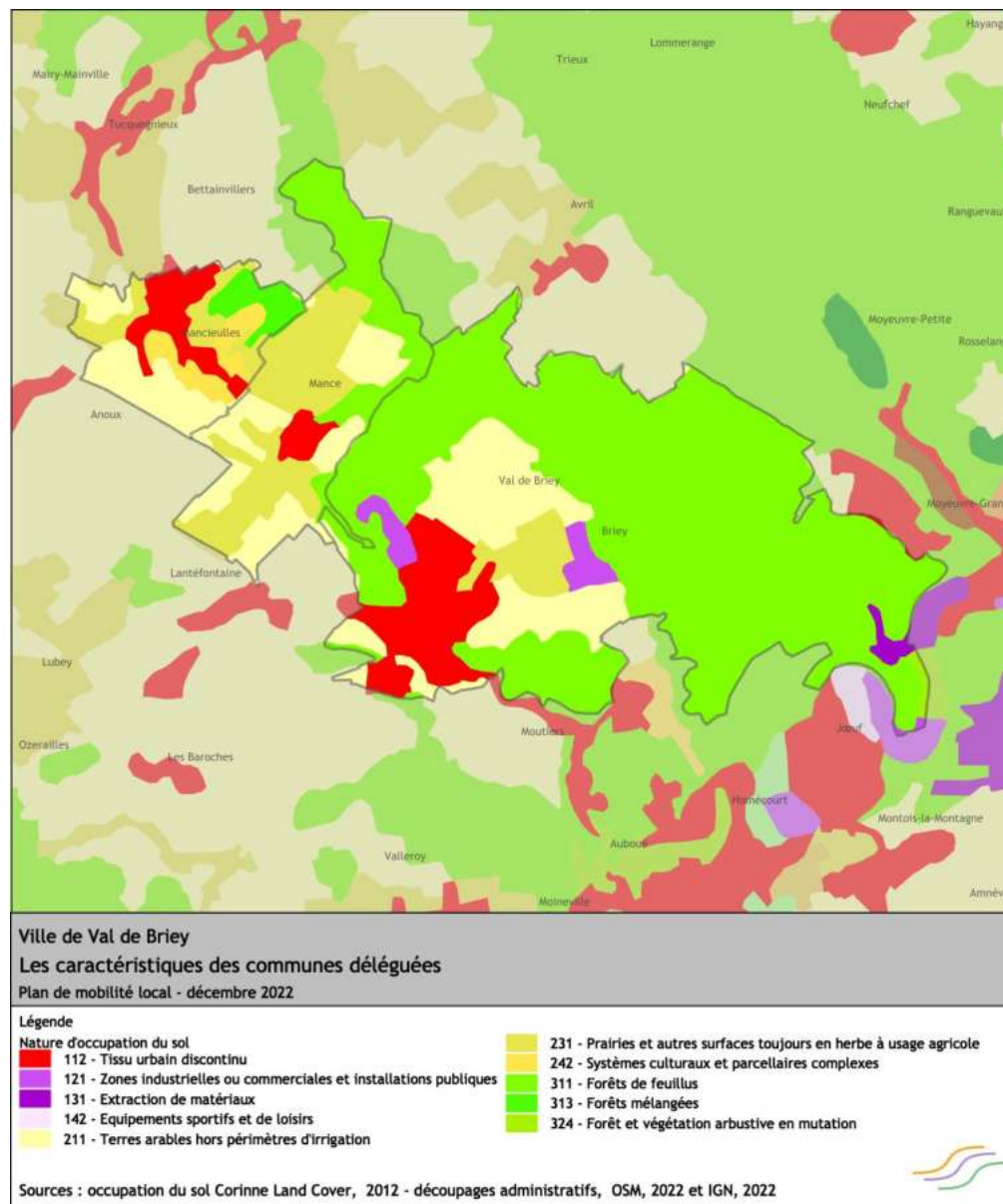
## 2.2 L'héritage des communes déléguées

Val de Briey est composée de 3 communes déléguées présentant chacune des spécificités :

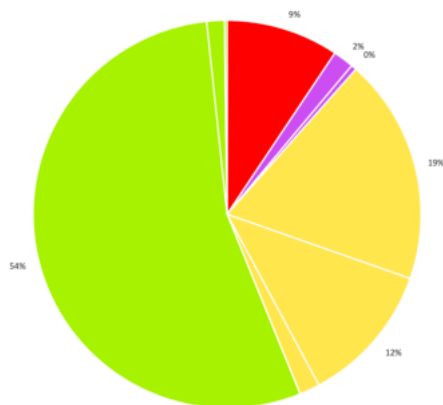
- Briey, ville la plus étendue et à la plus grande surface urbanisée, est également marquée par la double présence des espaces boisés et, dans une moindre mesure, de l'agriculture ;
- Mance est en majorité occupée par des emprises agricoles et un cœur urbain composé d'un centre traditionnel de village et d'extensions d'habitat minier et de lotissements récents ;
- Mancieulles présente une structure urbaine plus moderne héritée de l'habitat minier mais elle reste aussi marquée par l'agriculture.



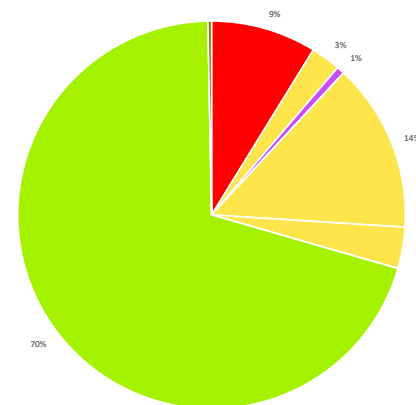
Des espaces non-bâti nombreux offrant un support verdoyant et onirique aux déplacements à vélo. Mobilité positive, septembre 2022



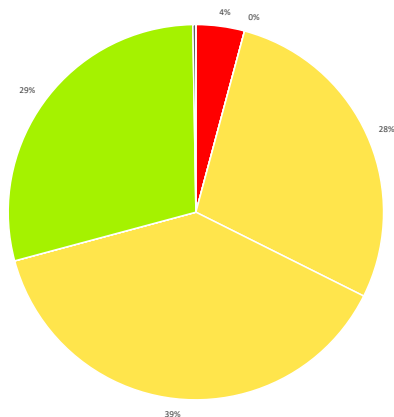
Val de Briey



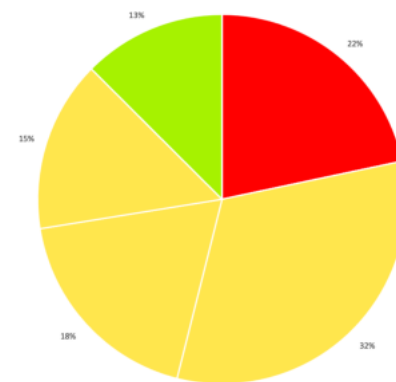
Briey



Mance



Mancieulles



Nature d'occupation du sol par commune déléguée (en hectares)	Val de Briey	Briey	Mance	Mancieulles	%
112 - Tissu urbain discontinu	3637495	2378548	306618	952328	22
121 - Zones industrielles ou commerciales et installations pub	669802	669802	0	0	0
131 - Extraction de matériaux	177453	177453	0	0	0
142 - Equipements sportifs et de loisirs	132	132	0	0	0
211 - Terres arables hors périmètres d'irrigation	7296063	3811502	2069221	1415340	32
231 - Prairies et autres surfaces toujours en herbe à usage ag	4569396	934873	2821649	812873	19
242 - Systèmes culturaux et parcellaires complexes	659450	743	28	658679	15
311 - Forêts de feuillus	21121730	18999532	2122199	0	0
313 - Forêts mélangées	569615	0	18961	550653	13
324 - Forêt et végétation arbustive en mutation	82773	82773	0	0	0
Total	38783909	27055360	7338676	4389873	100

## 2.3 Une géographie de plateaux sculptée par quelques côtes

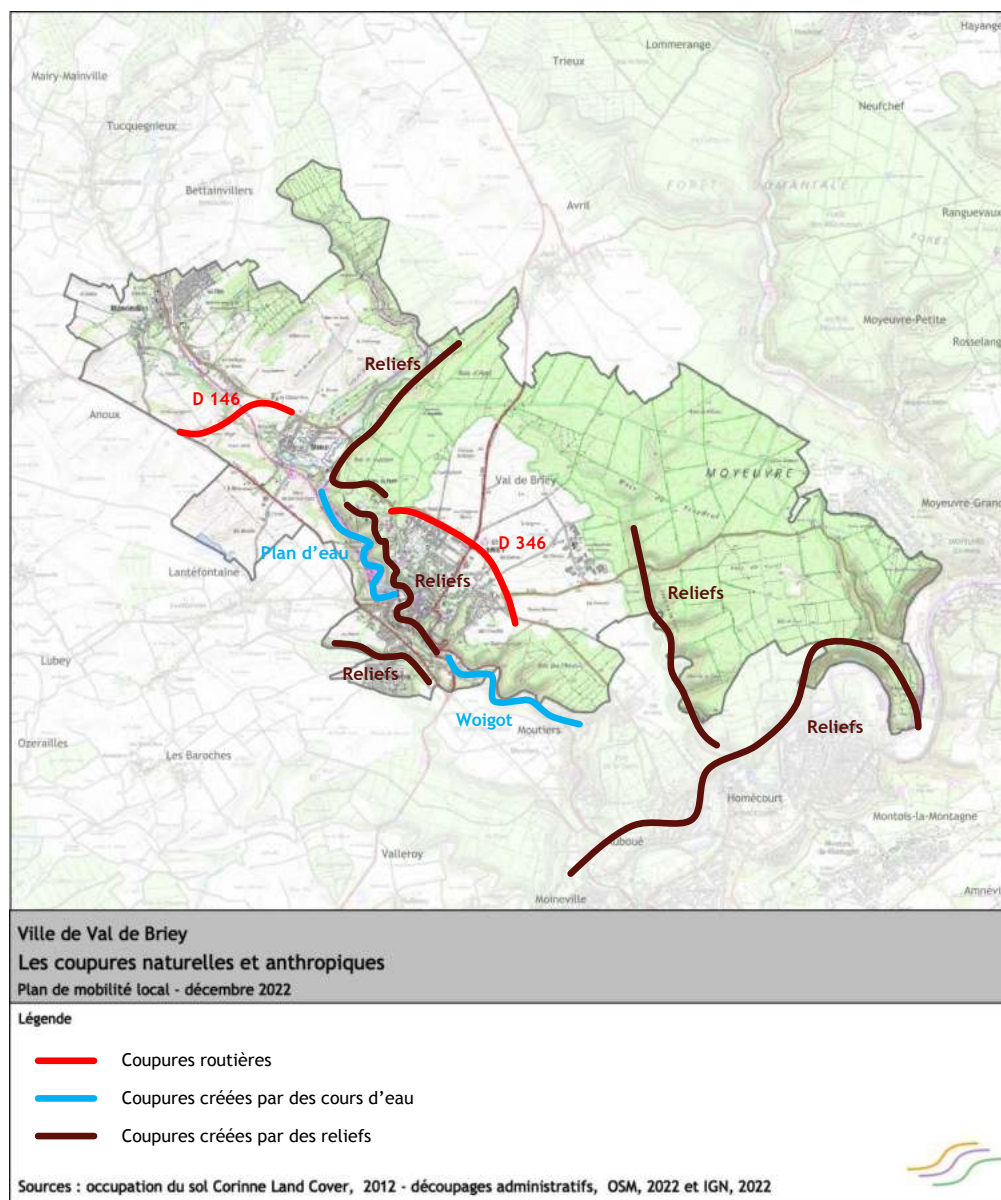
L'analyse des conditions de mobilité nécessite de prendre en compte les caractéristiques topographiques du territoire ainsi que les coupures urbaines.

La géographie du territoire est globalement accidentée et créé plusieurs effets de coupures localement importants :

- les reliefs, parmi lesquels le principal est celui séparant Val de Briey de la vallée de l'Orne mais aussi les côtes séparant Briey de Mance ;
- les cours d'eau de fond de vallée, dont l'impact est toutefois moindre sur les mobilités ;
- les voies routières rapides qui, bien qu'elles soient franchissables, génèrent une séparation marquée dans les usages. La D146, à hauteur de l'entrée de Mance, et au niveau de la traversée de la voie verte, est un axe à enjeu.

### Des coupures en partie déjà résorbées

Face à ces coupures des solutions de franchissements ont déjà été valorisées à l'image de la voie verte du pays de Briey qui palie en partie au problème du relief.

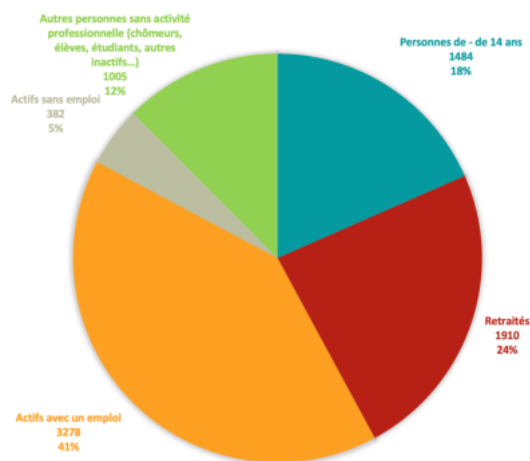


## 2.4 Des enjeux de mobilité diversifiés selon les publics

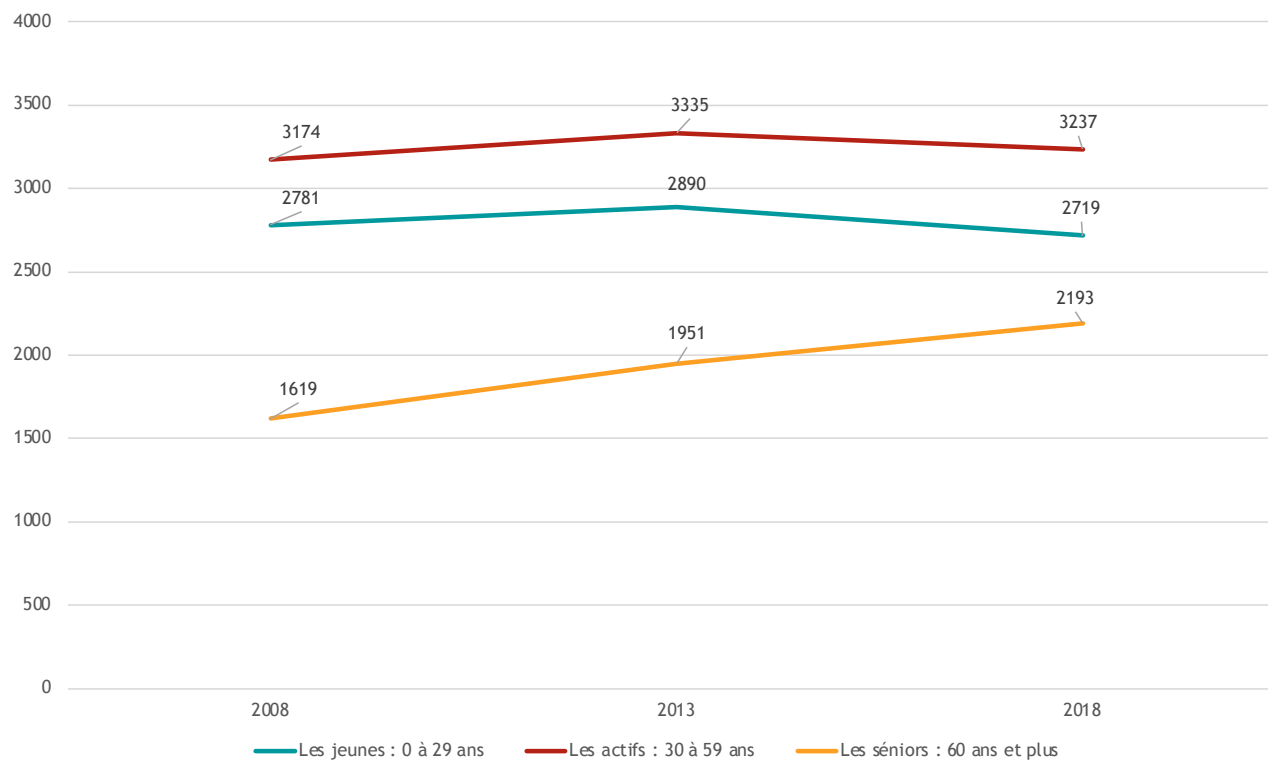
### 2.4.1 Les dynamiques de population

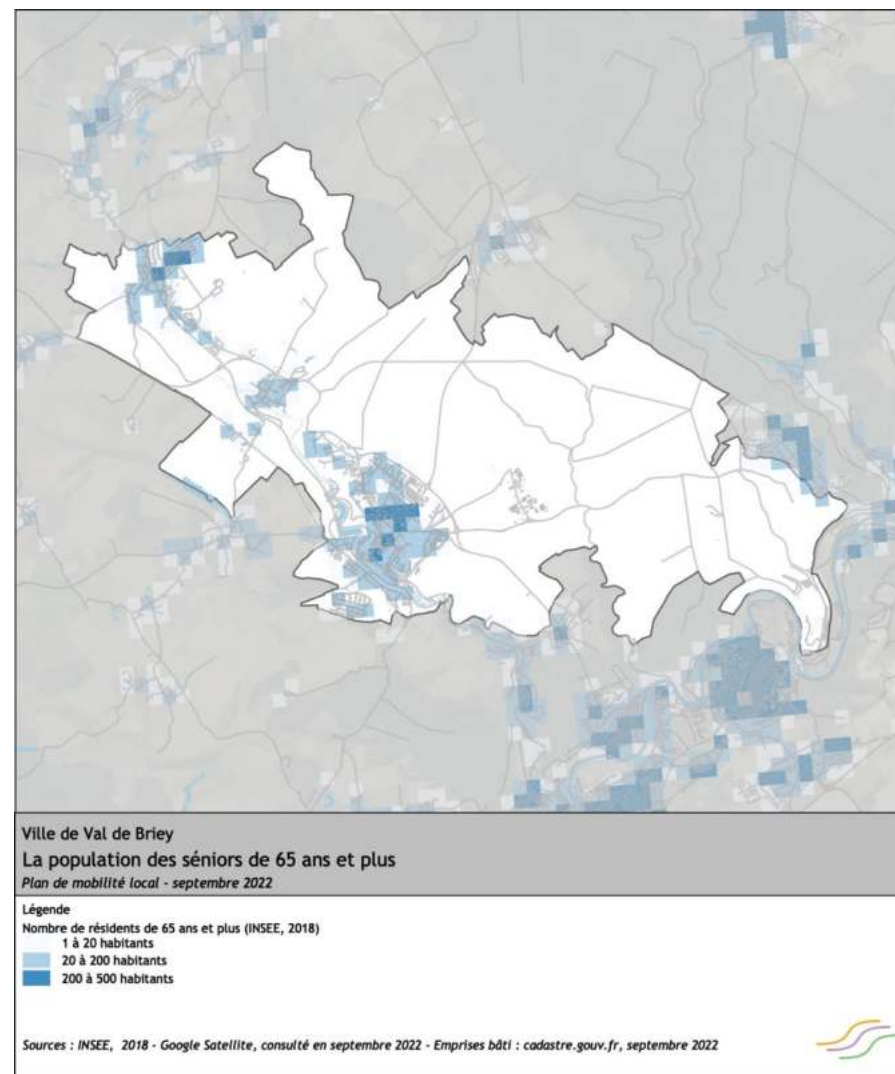
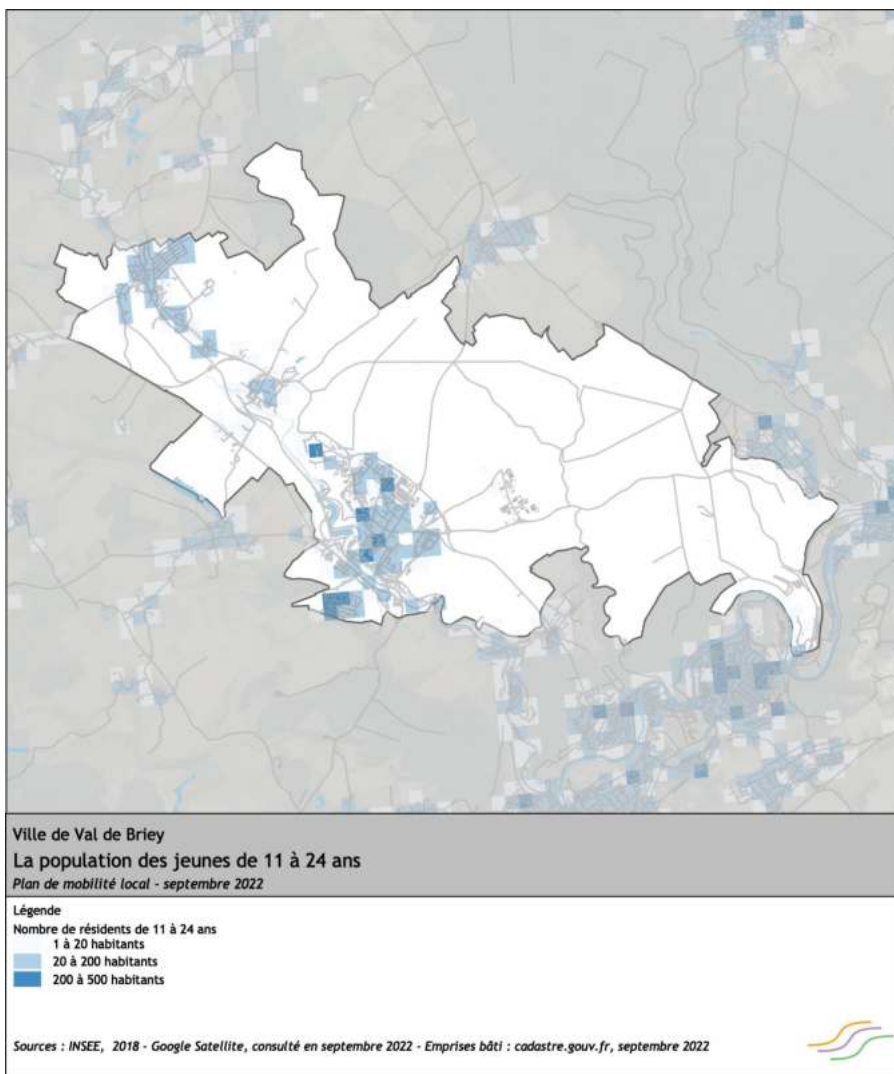
La population de Val de Briey s'accroît et apparaît en partie structurée autour des cellules familiales, dont les jeunes, malgré une augmentation de la part des seniors.

L'organisation de la mobilité s'inscrit dans des schémas de fonctionnement réclamant sécurité et régularité. Plusieurs offres « sur-mesure » telles que le transport scolaire répondent à ces enjeux d'organisation de la mobilité des familles.



Source : recensement INSEE 2019





Segment de population	Problématiques
<p><b>Les actifs employés</b> 3 700 personnes</p>	<p>Dépendance de la voiture</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Embouteillages aux heures de pointe pour les pendulaires</li> <li>• Poids dans le budget des ménages</li> </ul> <p>Pour ceux qui utilisent les TC</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fréquences en dehors heures de pointes</li> </ul>
<p><b>Les actifs précaires</b></p>	<p>Pas de voiture → pas de mobilité, coût de la mobilité sous-estimé</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Problème de recherche d'emploi et d'accès à l'emploi</li> <li>• Idem pour toutes les autres activités du quotidien</li> </ul>
<p><b>Les jeunes</b> 1 500 personnes &lt; 14 ans 450 personnes scolarisées &gt; 14 ans</p>	<p>Pas de voiture → pas de mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dépendance des adultes</li> <li>• Problèmes d'accès aux loisirs et à l'éducation</li> </ul>
<p><b>Les personnes âgées</b> 1 900 personnes retraitées</p>	<p>Pas de voiture / pas de mobilité, coût de la mobilité sous-estimé</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Problème pour toutes les autres activités du quotidien</li> <li>• Inaptitude à la conduite au-delà de 80 ans</li> </ul> <p>Le TAD est relativement peu utilisé</p>

Les besoins de mobilité par public cible. Analyse et traitement des données INSEE de 2019 par Mobilité positive, septembre 2022

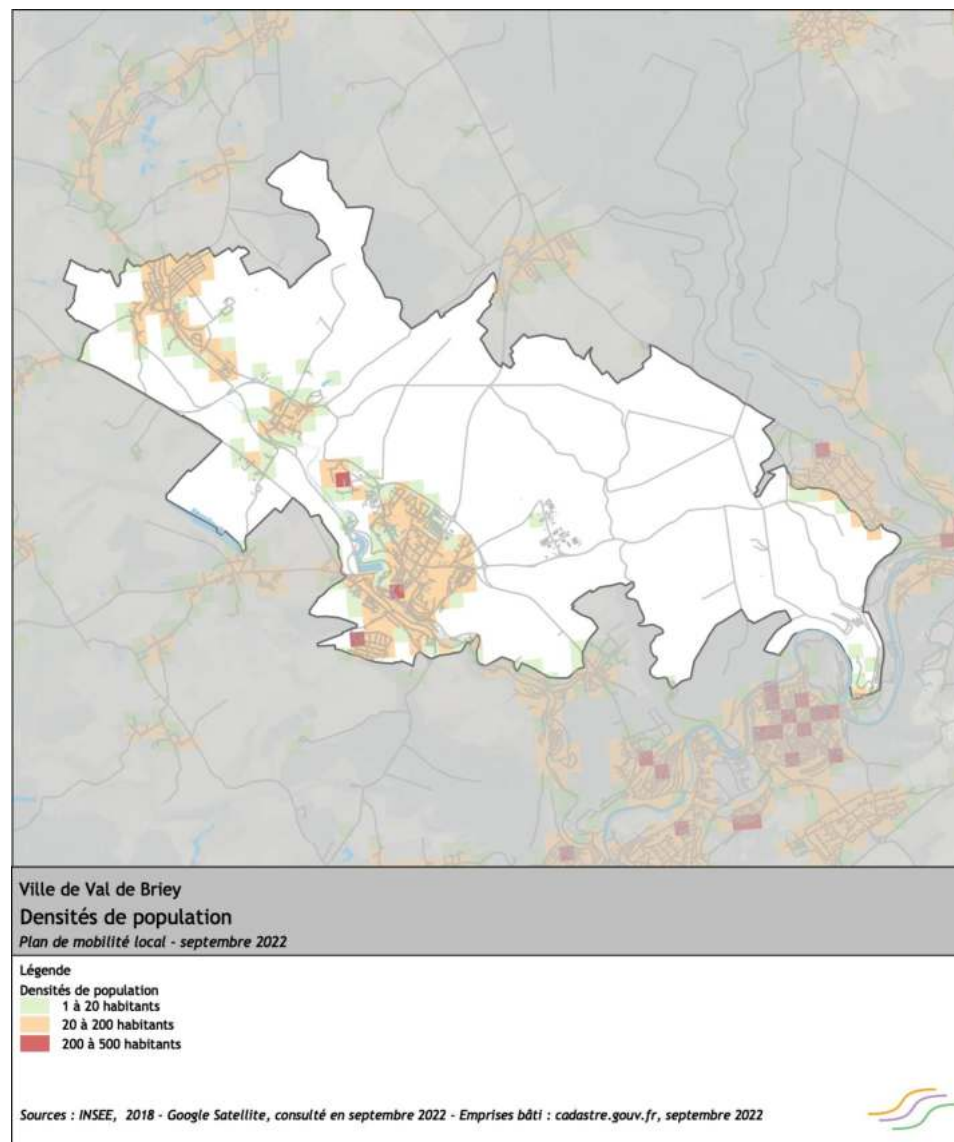
## 2.5 Les pôles générateurs de déplacements

### 2.5.1 Les polarités résidentielles

L'aménagement de l'espace à l'échelle de Val de Briey a progressivement créé un « chapelet » de petites villes connectées par la route (D146) mais aussi anciennement le train, nouvellement remplacé par la voie verte du pays de Briey. Briey, ville la plus peuplée, est la principale commune en nombre d'habitant.



Maison rue de Maréchal Joffre à Mancieulles. Mobilité positive, septembre 2022

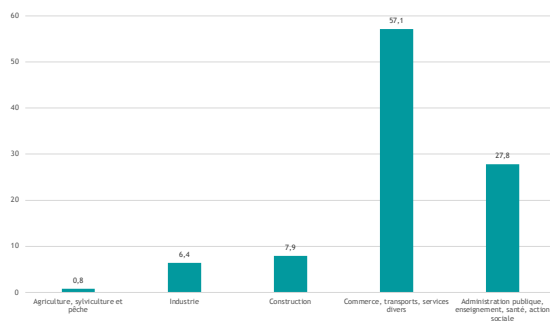


## 2.5.2 Les polarités d'activités, servicielles et commerciales

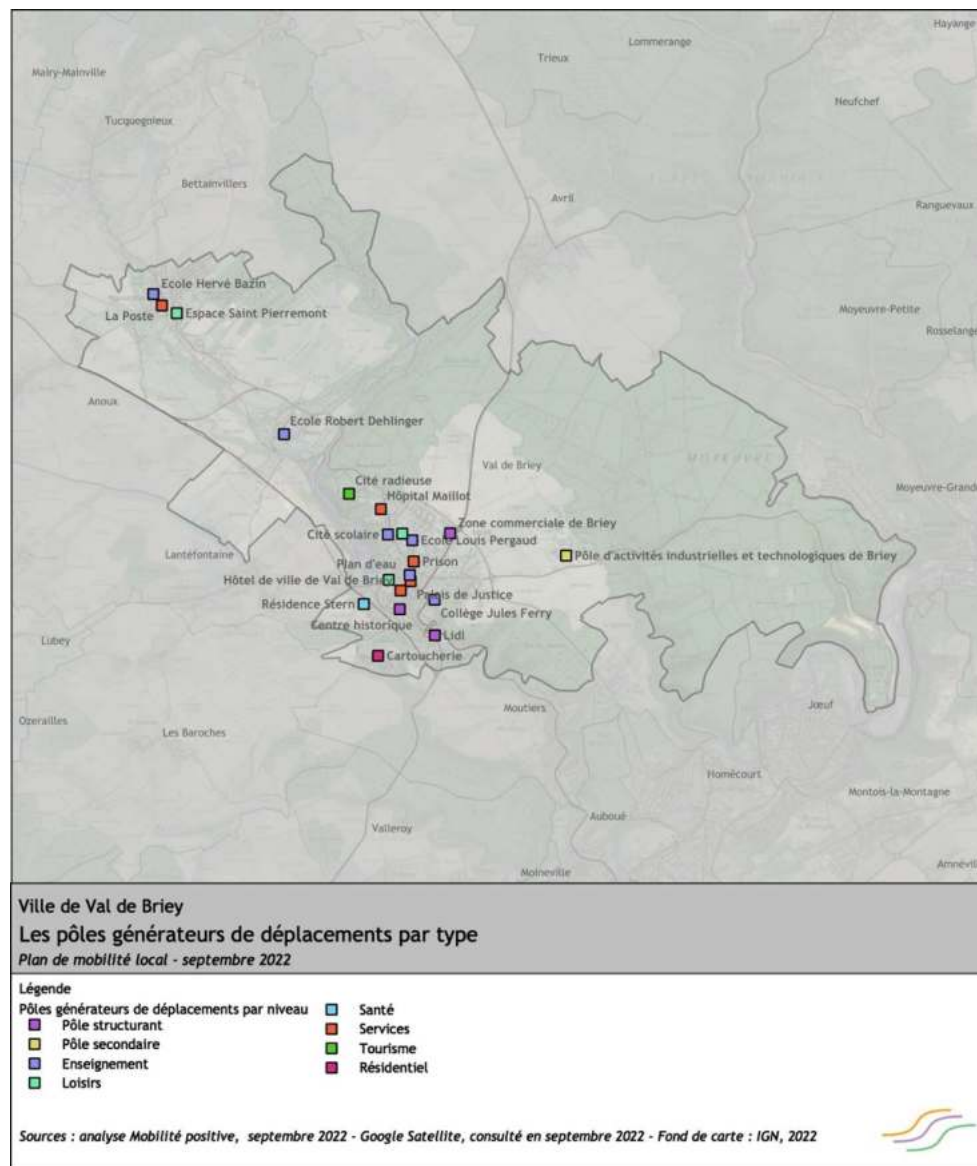
Briey est une commune attractive en termes d'emploi. Principalement structurée autour de l'économie administrative (services publics, tribunal), résidentielle (zone commerciale, commerces, services) mais aussi artisanale et industrielle (Chesnois), elle attire de nombreux flux domicile-travail venant de l'extérieur chaque jour.

### L'enjeu de la mobilité des marchandises

L'activité locale est à l'origine de flux de marchandises se concentrant sur plusieurs secteurs comme la zone commerciale, le pôle d'activité mais aussi les centres historiques dont Briey bas.



Source : Insee, Flores (Fichier Localisé des Rémunérations et de l'Emploi Salarial) en géographie au 01/01/2022





### 2.5.3 Les polarités scolaires

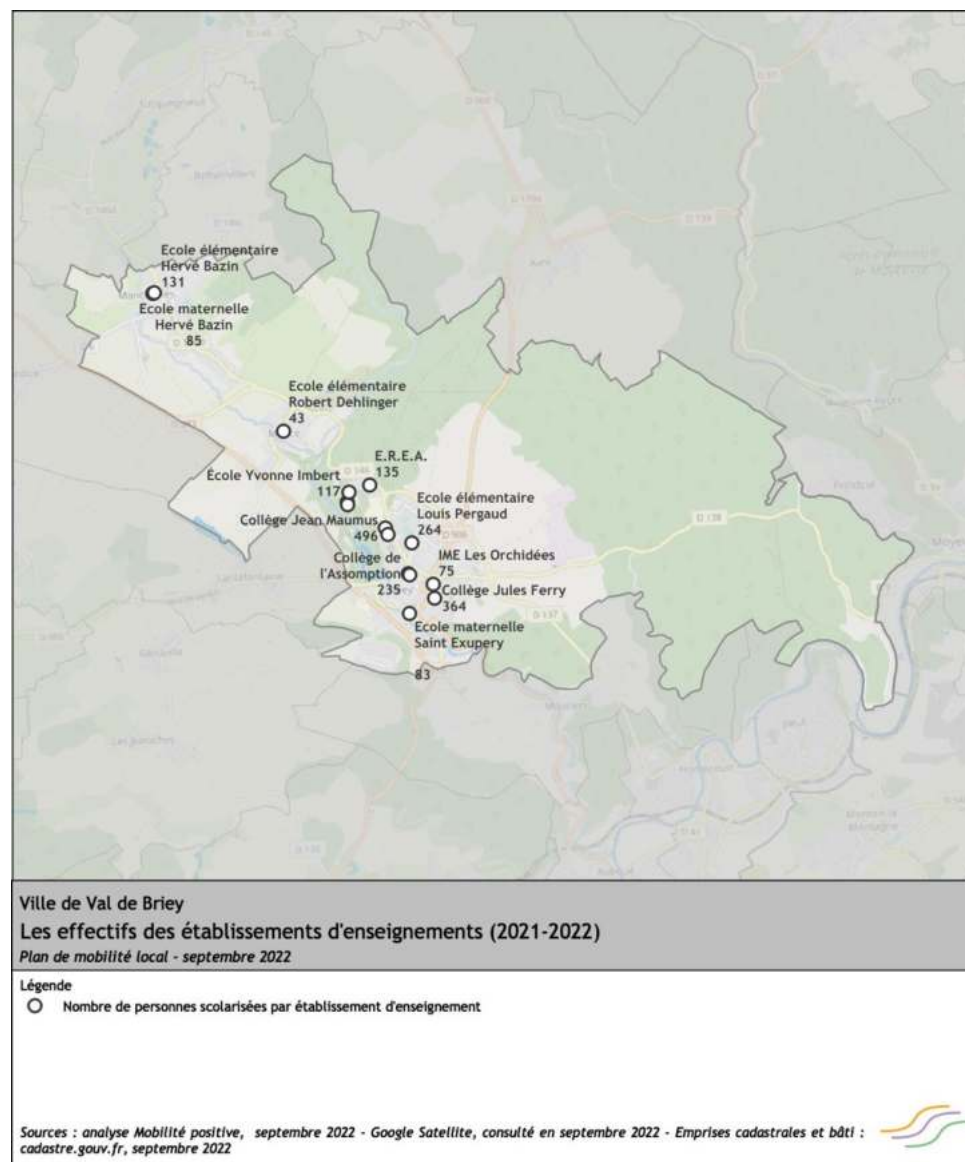
La répartition géographique des établissements d'enseignements est marquée par une double logique :

- répartition homogène des écoles sur quasiment toutes les communes du territoire ;
- concentration des collèges et lycées à Briey.

#### Des enjeux de mobilité très différents selon les établissements

Les cartes scolaires des établissements d'enseignements font que certaines écoles n'accueillent quasiment que des jeunes originaires de communes éloignées comme le collège Jules Ferry.

Les jeunes de ces établissements ne peuvent potentiellement utiliser que le bus scolaire ou la voiture de leurs responsable légal.



### Étude de cas du collège Jules Ferry

Le collège Jules Ferry compte 370 jeunes scolarisés dont 330 demi-pensionnaires. 21 enseignants, 9 agents et 4 surveillants y travaillent. 4 communes sont rattachées au collège dont Moutiers, Valleroy et Briey (hors Mance et Mancieulles). 90 % des collégiens se rendent au collège en bus du fait de l'étendue de la carte scolaire. 6 à 7 bus scolaires desservent l'établissement matin et soir.

La sécurité des enfants aux heures de pointe du matin (7h40 / 8h00) et de la fin d'après-midi (16h40 / 17h05), en lien avec l'arrêt des bus scolaire, constitue l'enjeu de mobilité majeur du collège Jules Ferry. Le potentiel d'usage de la marche ou du vélo est de ce fait faible. Le second mode de déplacement favori des collégiens est la dépose en voiture par les enfants. 25 à 30 voitures s'arrêtent en moyenne pour déposer et récupérer des collégiens. Outre les flux scolaires, l'établissement génère des types de flux secondaires :

- les flux logistiques (cantine) ;
- la mobilité des professionnels travaillant sur le site.

Les dysfonctionnements et problèmes principaux observés sont les suivants :

- risque pour les collégiens liés aux angles morts des véhicules à gros gabarit stationnant ou circulant sur la départementale : bus scolaires et poids-lourds ;
- danger lié à la voie de sortie des véhicules motorisés du lotissement pavillonnaire ;
- risque lié au mouvement des véhicules déposant les enfants pour leur réintégration sur la voie départementale ;
- problème de visibilité due à la cohabitation des différents usagers énumérés précédemment ;
- tendance à la non-utilisation des zébras bus situés sur la partie sud.

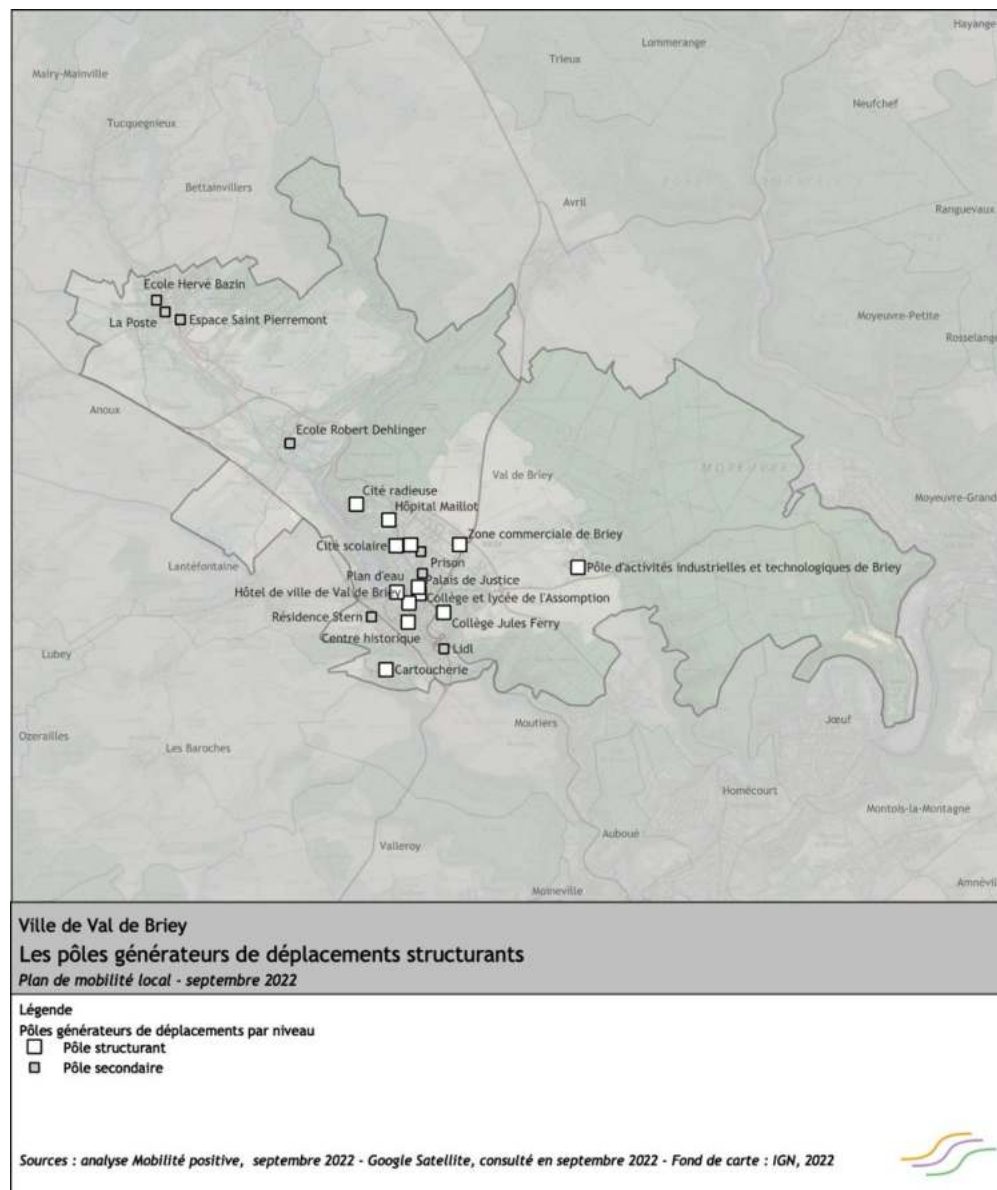


## 2.5.4 Carte de synthèse des pôles générateurs de déplacements

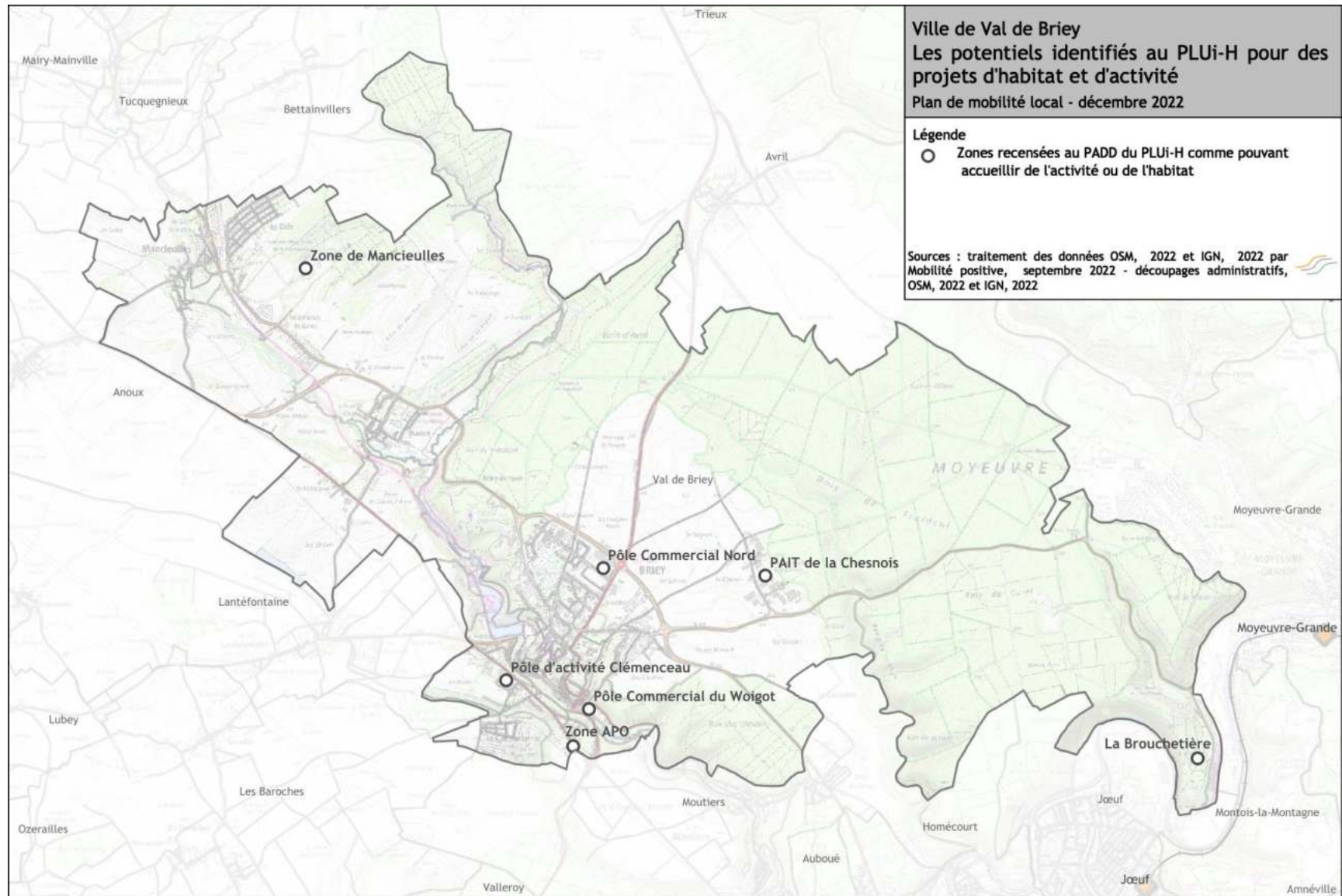
L'analyse par polarité fait ressortir la place centrale de Briey dans le système de mobilité local. Il compte de ce fait plus de polarités à enjeux en son sein :

- la ville basse ;
- la ville haute ;
- la cité administrative ;
- la Cartoucherie ;
- la zone commerciale.

Le lien entre les trois commune déléguées s'inscrit dans un enjeu fort de rendre moins dépendant les habitants à la seule voiture individuelle.



## 2.6 Les dynamiques urbaines du territoire



### 3 LA DEMANDE EN DEPLACEMENTS : DES LOGIQUES D'ECHELLE

### 3.1 Les habitudes de mobilité sous l'angle des données de l'Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM)

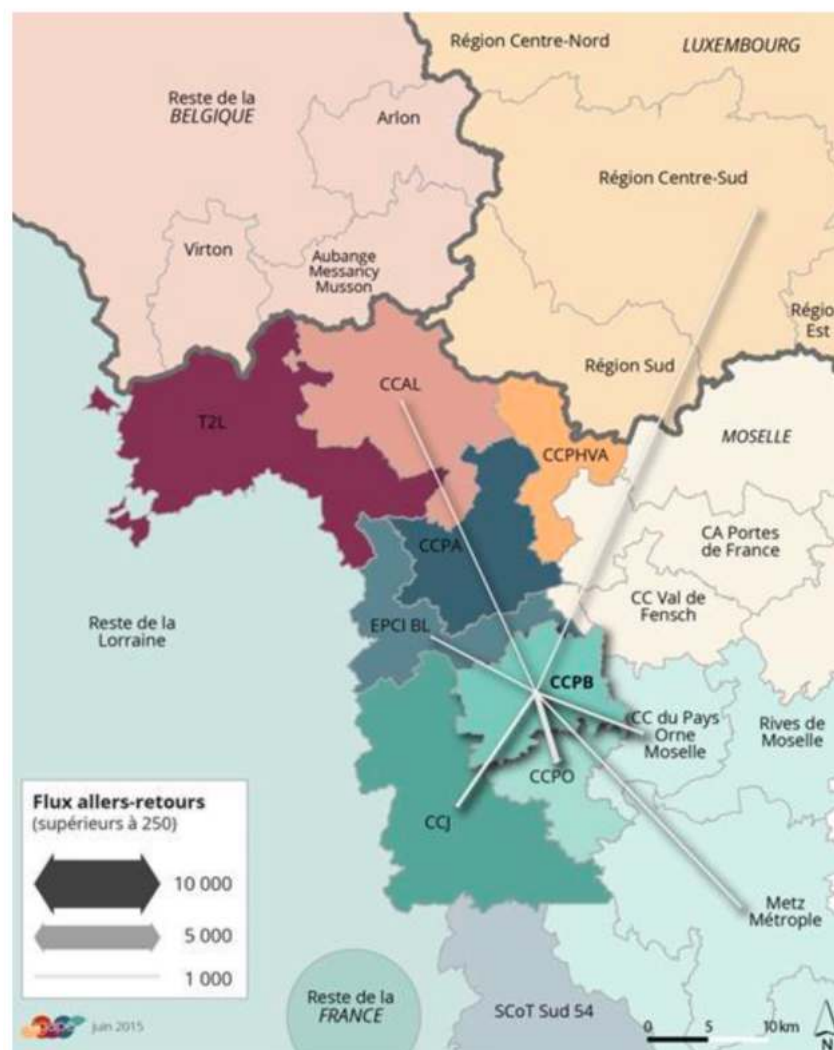
L'enquête déplacement ville moyenne en date de 2014 est la seule enquête permettant d'analyser les déplacements effectués tous motifs de déplacements confondus alors que les données de l'INSEE n'offrent que des données sur la mobilité domicile-travail et domicile-établissements d'enseignements tout en se limitant à certains critères.

L'échelle de tirage de l'enquête est celle de l'ancienne intercommunalité et elle ne permet pas d'obtenir de données précises à l'échelle de la ville de Val de Briey toutefois certains enseignements clés sont à retirer de ces données :

le nombre moyen de déplacements par jour est de 4,0 déplacements par habitant ;

- 14,2 % des habitants interrogés la semaine d'enquête étaient « immobiles », traduisant l'enjeu du décroisement social de certaines personnes comme les seniors ;
- la voiture est le mode majoritaire utilisé tous motifs de déplacements confondus (71 % des cas) ;
- la marche représente 1 déplacement sur 4.

### Les flux sur le Pays de Briey



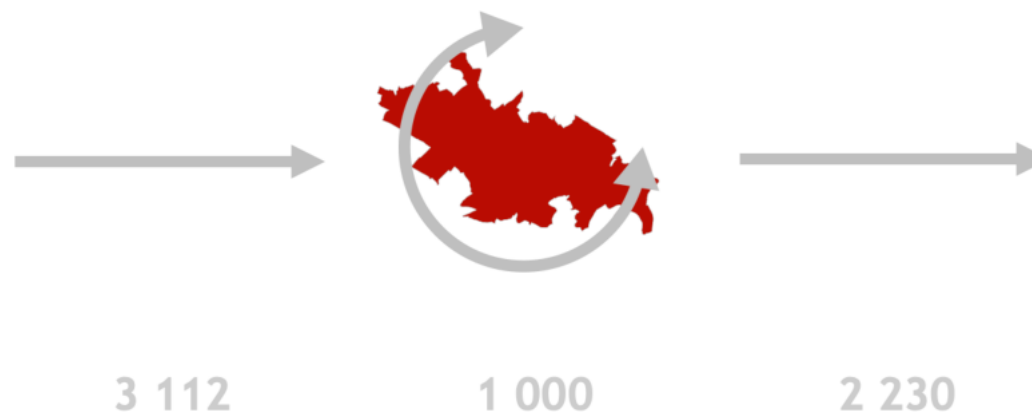
## 3.2 Les habitudes de mobilité sous l'angle des données du recensement INSEE

### 3.2.1 Analyse des flux domicile-travail sortants, entrants et internes

Malgré une polarisation croissante des flux domicile-travail par le Luxembourg la mobilité interne pour aller travailler demeure élevée (1 000 Valdobriotins travaillent sur la commune même).

Le territoire demeure également attractif du point de vue de l'emploi pour plus de 3000 personnes de l'extérieur venant travailler chaque jour à Val de Briey.

A l'intérieur du territoire la cité administrative est le principal pôle d'emploi.



Source : base mobilités professionnelles Insee, 2019

### 3.2.2 Les déplacements domicile-travail

La ville de Val de Briey est la première commune en termes d'emploi des actifs Valdobriotins toutefois les lieux de travail des actifs apparaissent éclatés :

- le Luxembourg qui capte une très écrasante partie des 600 actifs de Val de Briey travaillent à l'étranger (données précises non-disponibles dans les recensements INSEE) ;
- Metz, Thionville et Batilly ;
- et les plus petites communes voisines qui, en cumulé, représentent un nombre presque aussi important de déplacement.

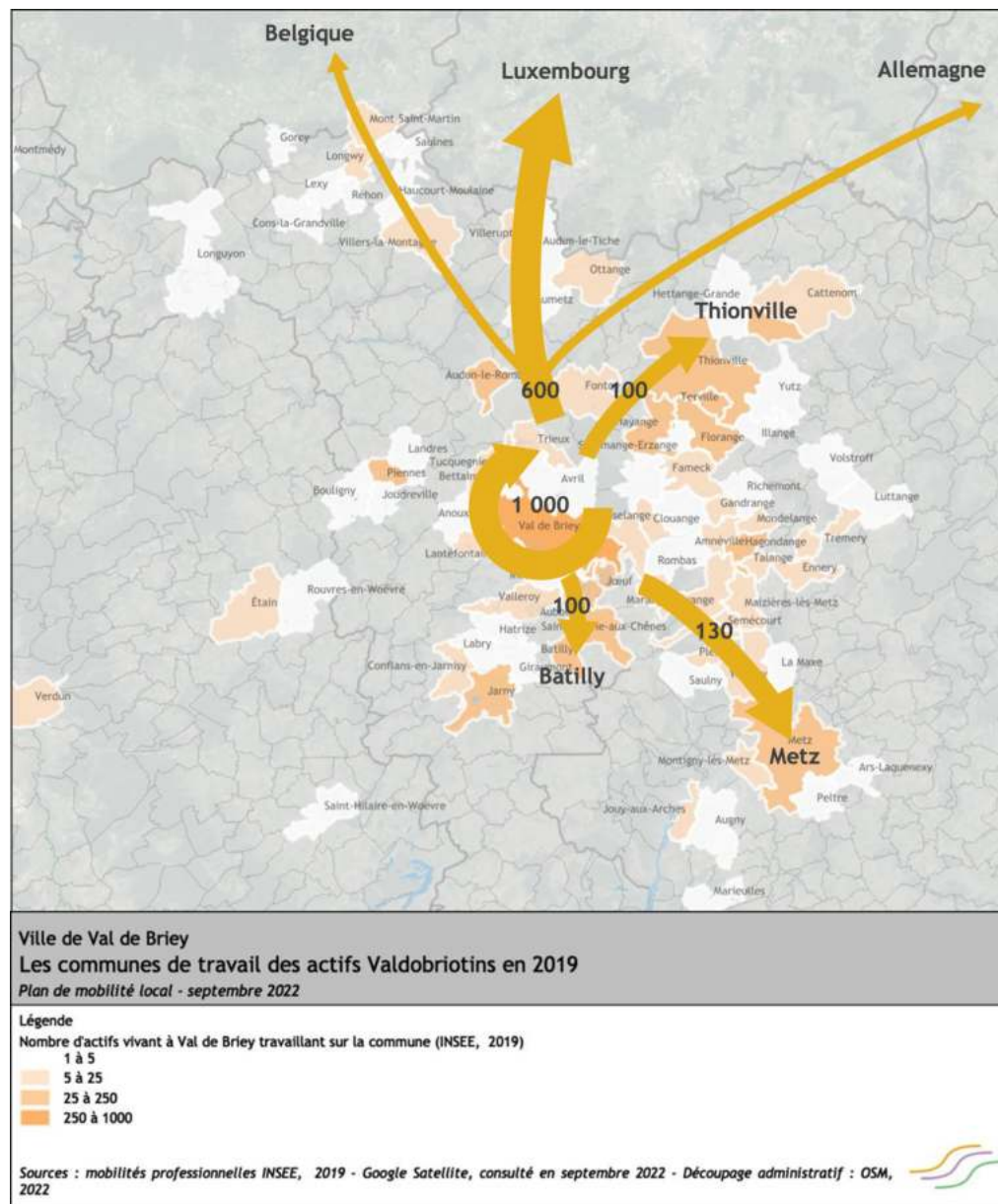
Un potentiel inégal de report vers les alternatives à la voiture individuelle

Les potentiels de report modal vers des offres de mobilité « propres » sont inégales selon les destinations.

L'éclatement des déplacements vers de nombreuses communes de moyenne ou petite taille non-desservies par des offres de transports organisés limite la possibilité d'utiliser des alternatives à la voiture individuelle.

Toutefois certains potentiels sont à étudier :

- le Luxembourg et Metz sont des destinations, en lien avec des pratiques intermodales, peuvent être réalisées en transports collectifs dans le cas où le lieu de destination est proche du réseau ferré ;
- Batilly concentre un nombre important de flux vers l'usine Sovab qui peuvent, de ce fait, être potentiellement réalisés en covoiturage ;
- les déplacements de moins de 6 kilomètres, y compris vers les communes proches, peuvent être réalisés à vélo.





## 3.3 Les publics cibles au cœur de la stratégie du plan de mobilité

### 3.3.1 Les grands groupes d'habitants



#### Actifs pendulaires

Profil : actifs travaillant au Luxembourg ou à Metz

Besoins en déplacements : horaires de déplacements contraints, déplacements de longue distance offrant généralement trois possibilités : voiture individuelle, covoiturage (trajet multimodal) ou transports collectifs (trajet multimodal)

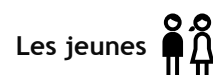
Potentiel vélo : valorisation des trajets en rabattement vers les gares ou les aires de covoiturage

#### Actifs locaux

Profil : actif travaillant sur le territoire de Val de Briey ou une commune proche

Besoins en déplacements : déplacements de moyenne ou courte distance pour accéder aux emplois des zones d'activités ou des centres-villes/bourgs

Potentiel vélo : utilisation du vélo pour les trajets de moins de 6 km avec assistance électrique pour le franchissement des reliefs



#### Le premier âge, la maternelle et les premières années de primaire

Profil : élargissement progressif du cercle de la mobilité depuis la sphère de la famille jusqu'à la sphère du territoire / mobilité dépendante des parents ou des transports scolaires

Potentiel vélo : apprentissage de l'utilisation du vélo, savoir s'orienter dans l'espace, accompagnement inter-familles pour les trajets de l'école

#### Les dernières années de primaire, le collège, le lycée et l'université

Profil : semi-autonome dans les déplacements mais seulement de courte distance ou à longue distance grâce aux transports collectifs ou au covoiturage

Potentiel vélo : trajets de courte distance tous motifs



#### Les jeunes séniors

Profil : jeune retraité aux habitudes de mobilité rodées, confrontation aux premiers problèmes de santé dus à la vieillesse

Potentiel vélo : trajets de courte distance tous motifs, vélo à assistance électrique

#### Les séniors plus âgés

Profil : retraité d'âge avancé, ne pouvant parfois plus conduire de voiture et subissant une immobilité non désirée

Potentiel vélo : sociabilité, usages du quotidien pour les déplacements de courte distance comme les achats

#### Profils transversaux

#### Les personnes précaires

Potentiel vélo : avant tout une solution pour se déplacer tout simplement face à l'absence d'autres possibilités / le coût plus bas

#### Les usagers loisirs et touristes

Potentiel vélo : touristes (cité radieuse), boucles familiales locales au départ des communes déléguées, offres « clés en main » hôtel + VAE pour les touristes d'un week-end

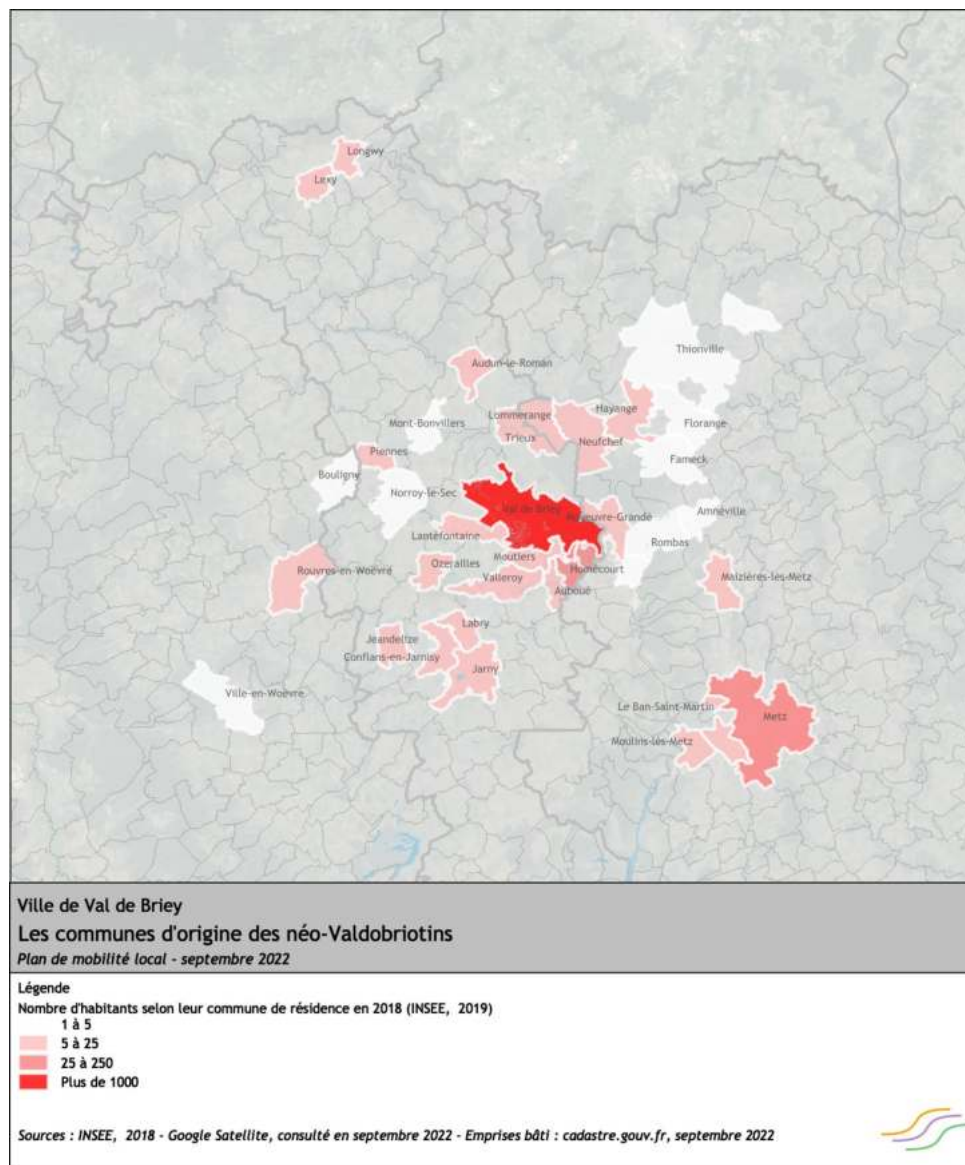
#### Les chalands

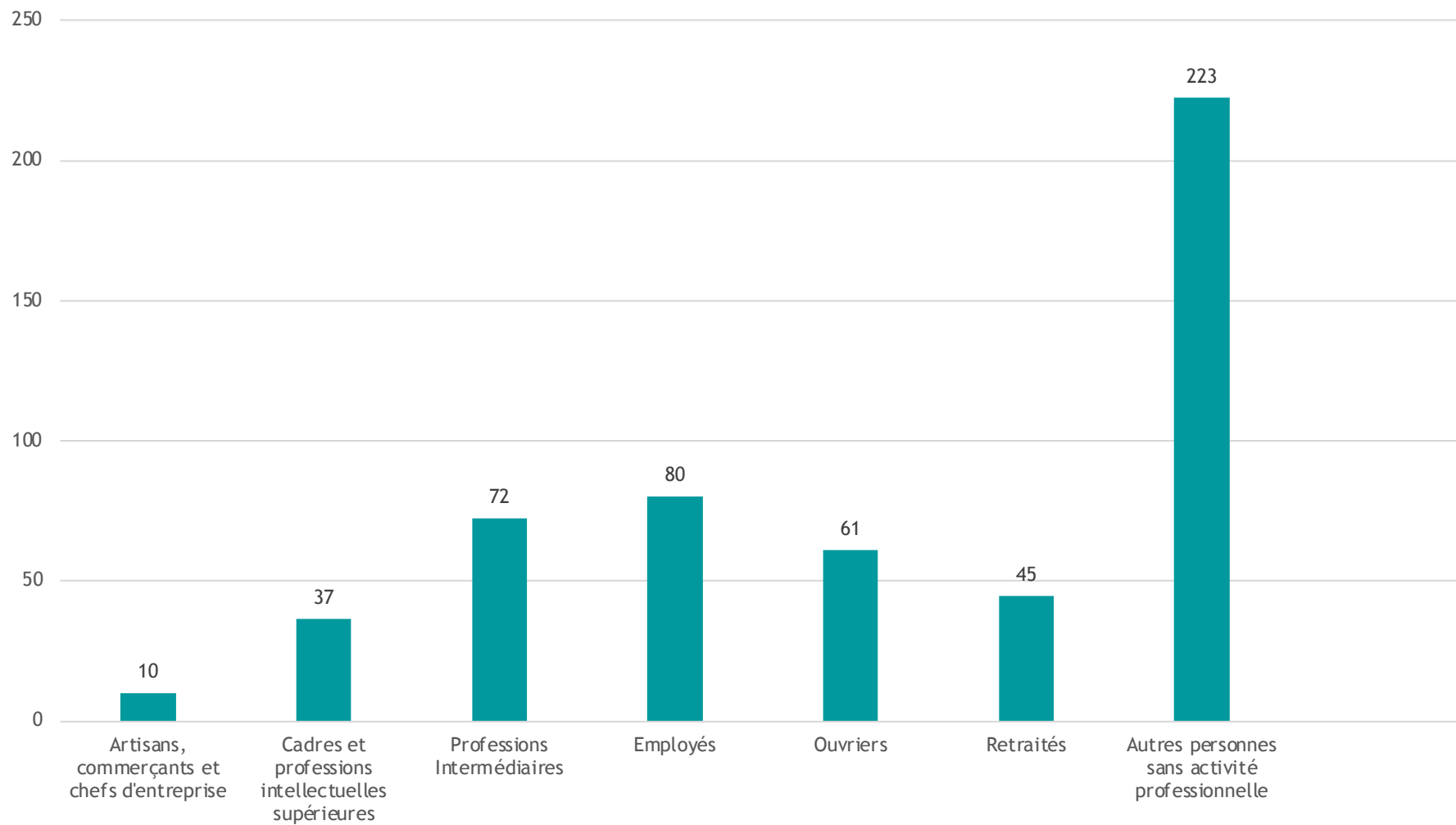
Potentiel vélo : accès aux centres-villes / centres-bourgs et aux zones commerciales (exemple : zone commerciale de Val de Briey)

### 3.3.2 Qui sont les nouveaux habitants de Val de Briey ?

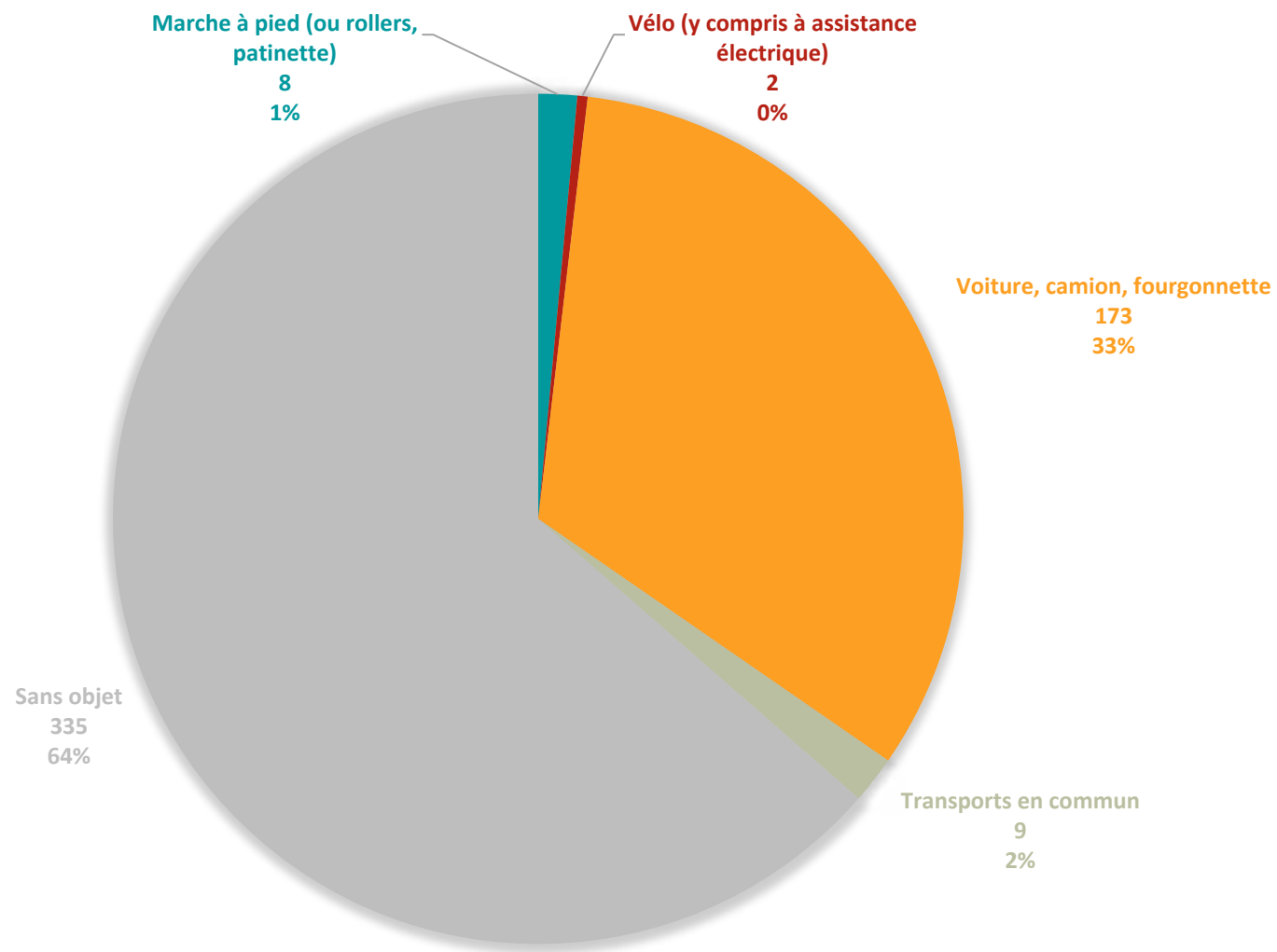
Le « nouvel habitant » de Val de Briey est en général un habitant local ou un « urbain » provenant d'une grande ville du département (Metz) mais aussi des communes voisines proches (Hayange, Valleroy, Jarny, Labry...). Les entretiens d'acteurs font toutefois aussi apparaître l'emménagement de familles en provenance du Luxembourg.

Cette part non-négligeable des profils ayant des habitudes de mobilité tournées vers les déplacements alternatifs à la voiture individuelle sous-tend un besoin potentiel fort en services de mobilité « alternatifs ».





Nombre de néo-Valdobrioteins selon la catégorie socioprofessionnelle en 2019  
 Source : base migrations résidentielles, INSEE 2019



Répartition des modes de déplacements des néo-Valdobriotes pour leurs déplacements domicile-travail avant leur déménagement  
 Source : base migrations résidentielles, INSEE 2019

## 4 L'ARMATURE VIAIRE DE VAL DE BRIEY

## 4.1 L'héritage historique de la structure de la trame viaire

Val de Briey est composé de plusieurs ensemble urbains ayant contribué à façonner l'organisation des déplacements :

- des structures urbaines « traditionnelles » de village comme la cité administrative, propices aux déplacements à pied mais moins accessible avec des véhicules à gros gabarit ;
- l'habitat minier regroupé autour des mines et proches des anciennes emprises ferroviaires devenue aujourd'hui voie verte ;
- les extensions urbaines de 1950 à 1980 avec quelques immeubles collectifs autour de Briey bas et Briey haut ;
- les lotissements pavillonnaires des années 1980, 1990 et 2000 excentrés des centres urbains et des transports collectifs.

Cette diversité des cas à créé un réseau viaire aux caractéristiques très variés offrant toutefois un potentiel réel pour les usages multimodaux.



## 4.2 Les usages du réseau viaire

### 4.2.1 Le trafic routier

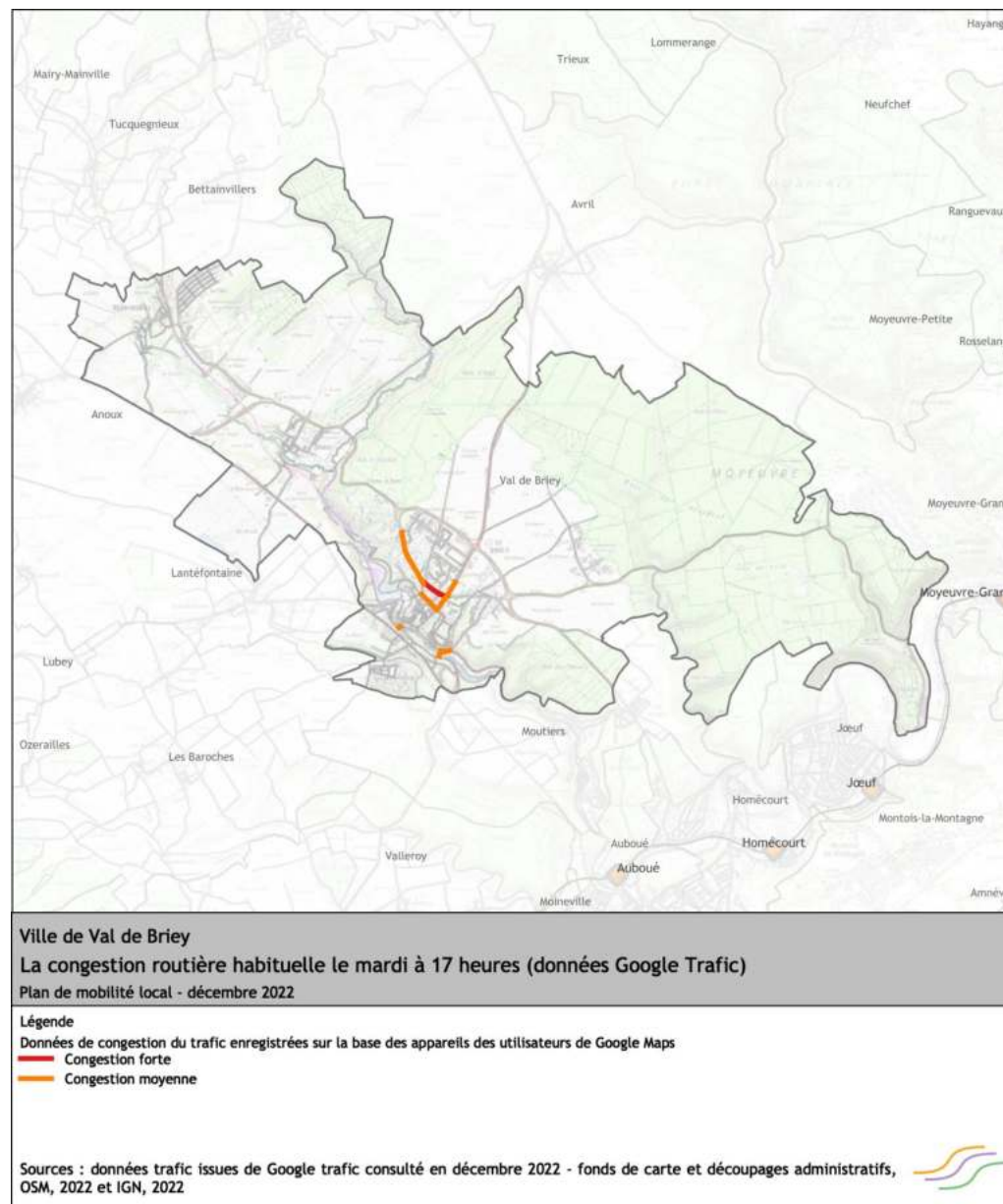
La voiture demeure un mode incontournable dans la « mobilité du quotidien ».

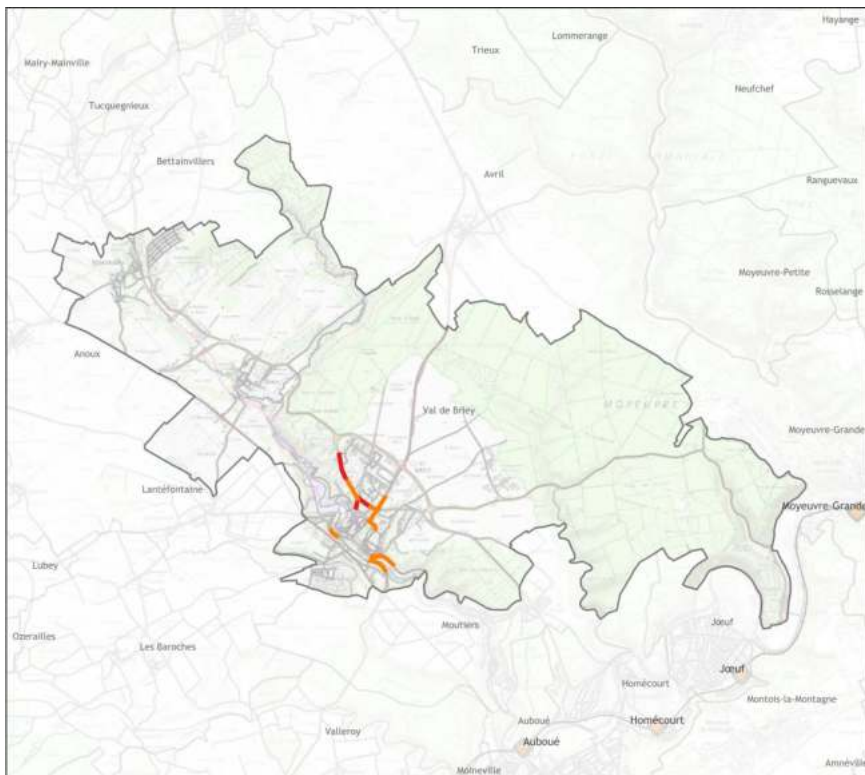
Bien que ne connaissant pas un trafic de grande ville Val de Briey concentre plusieurs points durs de circulation régulières à l'origine de congestion routière :

- l'avenue Albert de Briey et notamment les abords des établissements d'enseignements ;
- la rue Raymond Mondon ;
- l'avenue Albert 1<sup>er</sup> ;
- Briey bas et plus particulièrement le point central ;
- l'entrée de ville sud-est.



Les heures de sortie d'école, un moment de tension sur le réseau routier. Mobilité positive, juin 2022

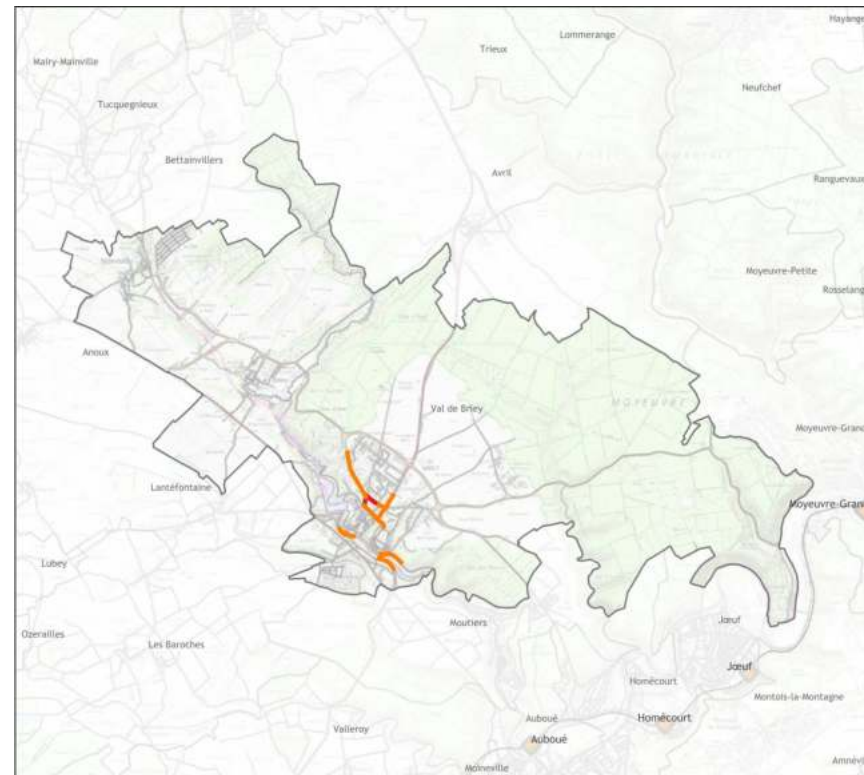




Ville de Val de Brie  
 La congestion routière habituelle le jeudi à 12 heures (données Google Traffic)  
 Plan de mobilité local - décembre 2022

Légende  
 Données de congestion du trafic enregistrées sur la base des appareils des utilisateurs de Google Maps  
 — Congestion forte  
 — Congestion moyenne

Sources : données trafic issues de Google traffic consulté en décembre 2022 - fonds de carte et découpages administratifs, OSM, 2022 et IGN, 2022



Ville de Val de Brie  
 La congestion routière habituelle le samedi à 11 heures (données Google Traffic)  
 Plan de mobilité local - décembre 2022

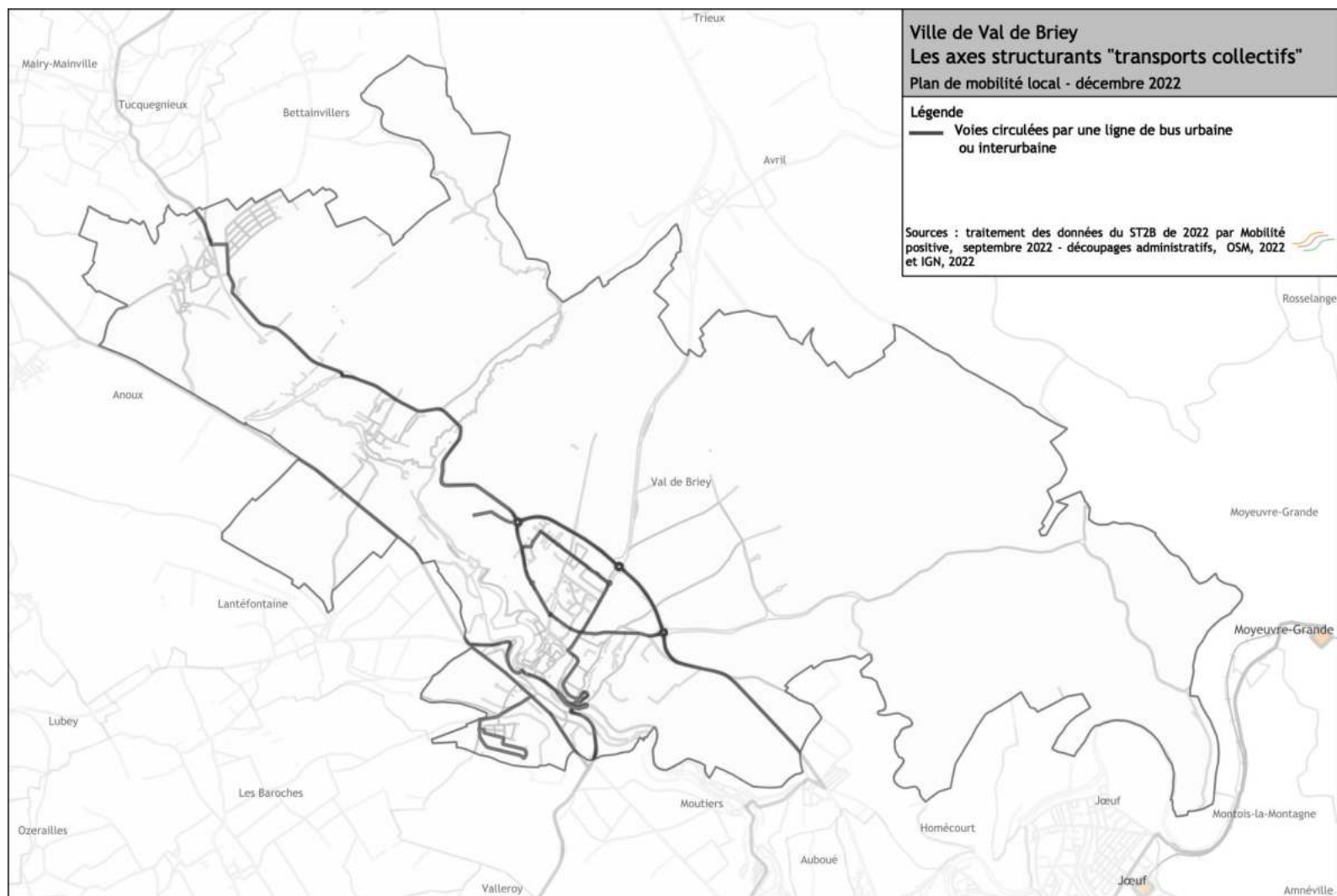
Légende  
 Données de congestion du trafic enregistrées sur la base des appareils des utilisateurs de Google Maps  
 — Congestion forte  
 — Congestion moyenne

Sources : données trafic issues de Google traffic consulté en décembre 2022 - fonds de carte et découpages administratifs, OSM, 2022 et IGN, 2022



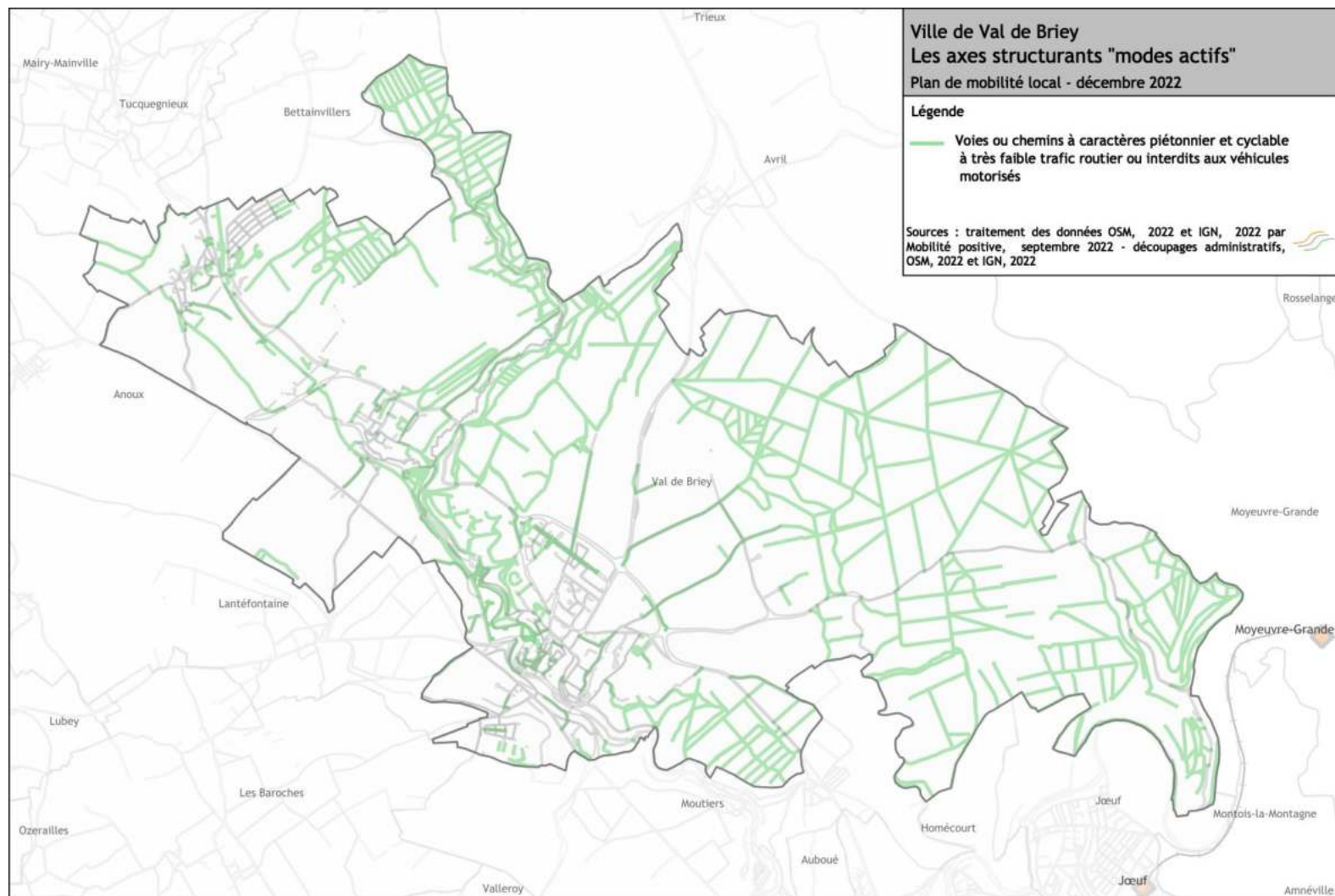


## 4.2.2 Les axes forts accueillant les transports collectifs



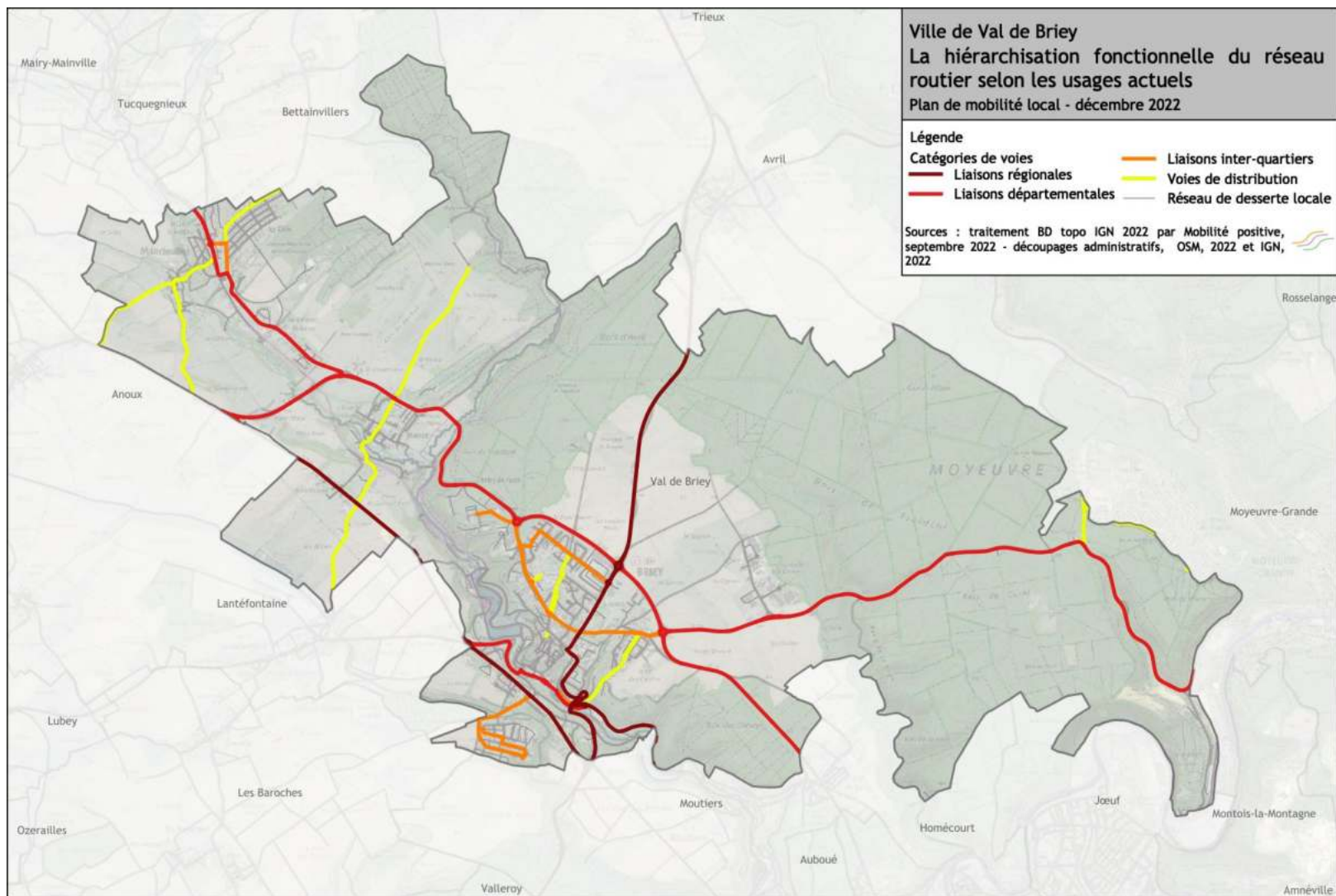
### 4.2.3 Les déplacements pédestres et cyclistes, un potentiel d'apaisement du réseau routier local

Les voies locales, souvent interdites aux véhicules de tourisme, constituent un potentiel majeur de valorisation de la pratique cyclable ou pédestre sur le territoire par la mise en place d'actions sur l'information ou encore le jalonnement.



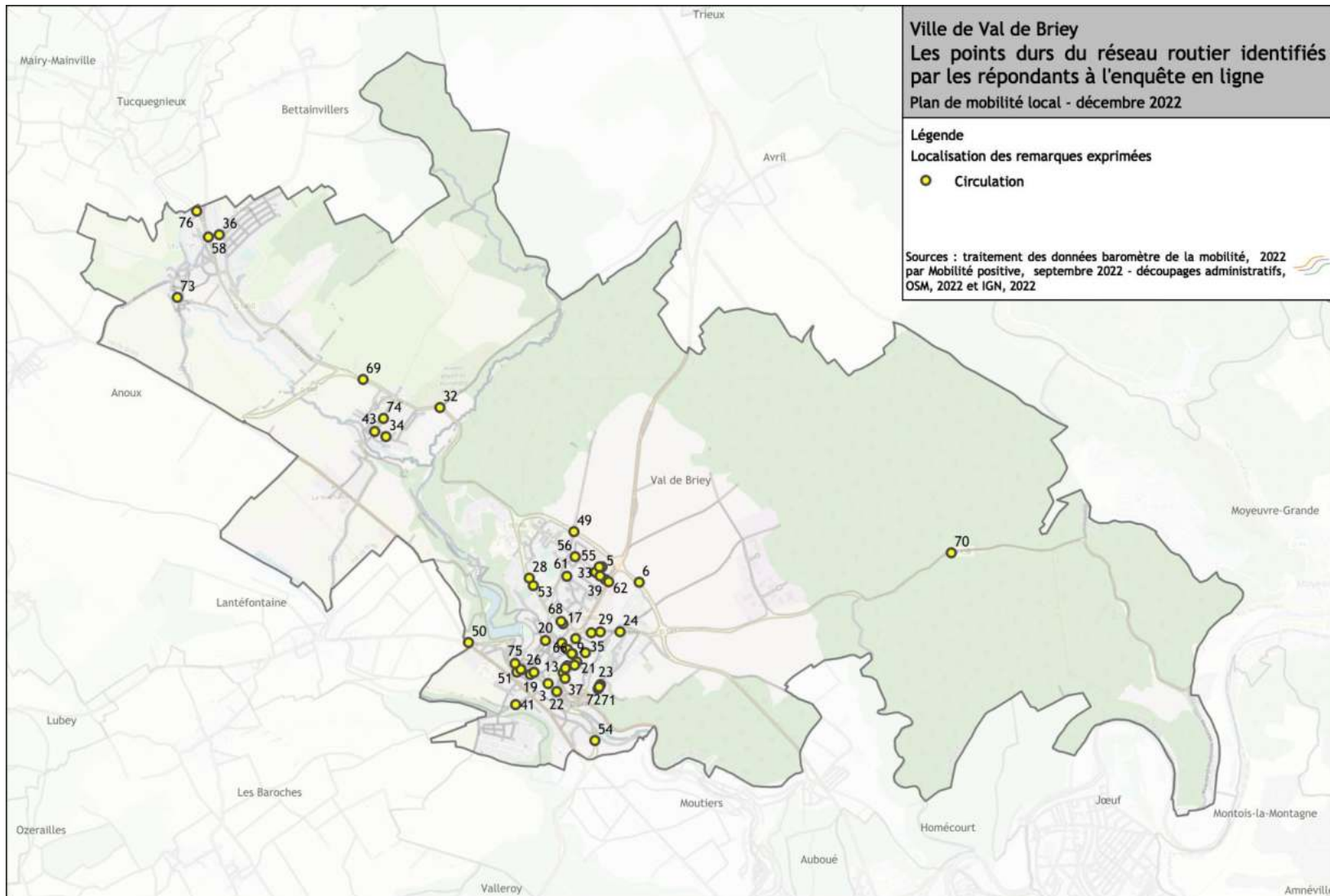
#### 4.2.4 Hiérarchisation fonctionnelle selon l'usage actuel des voies

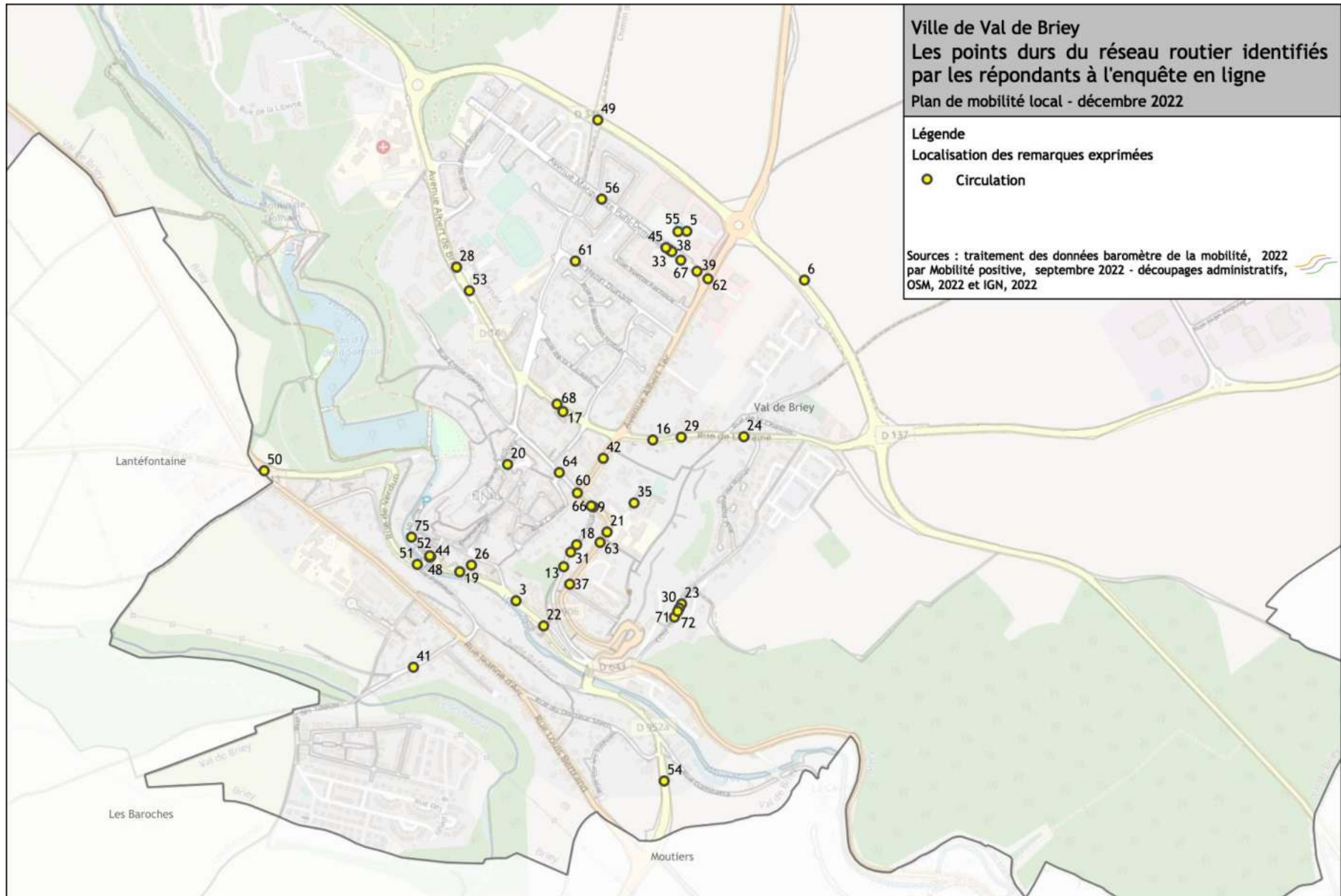
Les catégories de voies « liaisons régionales », « liaisons départementales » et « liaisons inter-quartiers » supportent le trafic du réseau de bus et un passage important de véhicules à gros gabarit nécessitant le maintien de 6 mètres de largeur de circulation.



### 4.3 Les points durs du réseau viaire

L'enquête en ligne auprès des habitants réalisées en décembre 2022 et janvier 2023 fait apparaître les points noirs suivants en termes de dangerosité perçue par les habitants.





Code	remarque
3	non respect du code de la route de beaucoup trop d'usagers / Non respect du 30 km/h / La pose d'un feu tricolore serait appréciable.
5	Revoir les différents accès a la zone commercial super u. Le faux rond point desservant les commerces est très dangereux
6	Un contournement de briey serait nécessaire pour fluidifier le trafic et mettre en sécurité les habitants. Les artères principales sont devenues des autoroutes
9	La circulation sur l'avenue de la République est problématique : entre les fous du volants, les clients du café/restaurant/relais colis et les usagers de la pharmacie...
13	les dos d'anes...j'ai abimé le pot d'échappement de ma voiture de collection avec celui de la rue du cloué!!!!...
16	Point noir en matière de sécurité routière
17	Point noir en matière de sécurité routière
18	Point noir en matière de sécurité routière
19	Point noir en matière de sécurité routière
20	Point noir en matière de sécurité routière
21	Avenue de la République, entre écoles et feu du bas.vitesse trop élevée. pas assez de sécurisation. riverains excédés, mériterait un bon radar automatique et radar de poids lourd en montée...
22	Croisement rue de Metz (îlot école maternelle st Exupery). Très peu de personnes respecte la signalétique
23	Point noir en matière de sécurité routière
24	Point noir en matière de sécurité routière
26	une ruelle sans trottoir ou une voiture et un usager ne peuvent pas passer en même temps. D'autant qu'il y a un gros angle mort quand on s'engage dans cette ruelle de la mort !
28	Point noir en matière de sécurité routière
29	Point noir en matière de sécurité routière
30	Point noir en matière de sécurité routière
31	Point noir en matière de sécurité routière
32	La côte de Briey (Mance), la route a été mal refaite, la voie de gauche pour doubler est dangereuse, les rustines de goudrons sont trop épaisses.
33	Ronds points de la zone commerciale super u
34	Vitesse excessive dans les petites rues de Mance
35	Difficultés aux abords du collège Jules Ferry et voitures qui roulent trop vite dans le lotissement Les Petits Hauts. Accès au Lotissement Les Petits Hauts en double sens parfois difficile
36	Les ralentisseur a mancielles sont dangereux
37	Point noir en matière de sécurité routière
38	le sens giratoire niveau Super U et sur le parking c'est une catastrophe.
39	Point noir en matière de sécurité routière
41	Sortie cartoucherie par temps de neige et c'est le seul accès
42	Pas de signalisation sur plusieurs routes à briey / ville traversée par des poids lourds...
43	Pas de signalisation sur plusieurs routes à briey / ville traversée par des poids lourds...
44	Point noir en matière de sécurité routière
45	Point noir en matière de sécurité routière
48	Carrefour de Briey Bas près du Point Central, aucune visibilité
49	Les zones commerciales aux abords des lotissements Bcp de camions traversent Briey
50	Point noir en matière de sécurité routière
51	Point noir en matière de sécurité routière
52	Point noir en matière de sécurité routière
53	Point noir en matière de sécurité routière
54	Point noir en matière de sécurité routière
55	Point noir en matière de sécurité routière
56	Point noir en matière de sécurité routière
58	Vitesse avenue de la République à Mancieulles
60	perturbation feux tricolores croisement rue Mal Foch et Avenue Albert 1er
61	Arrêt Juma le passage piéton avec les bus est dangereux et la route qui monte pour aller à arlequins et dégradé
62	Point noir en matière de sécurité routière
63	Point noir en matière de sécurité routière
64	Point noir en matière de sécurité routière
66	Point noir en matière de sécurité routière
67	Zone SUPER U avec ses ronds points et ses parkings trop petits. Sens de circulation à revoir ! Dangereux, aucun respect des priorités de la part des automobilistes signalisation mal affichée
68	Rue Mondon dangereuse aux heures de sorties scolaires et Rue Foch difficilement praticable les jours de semaine
69	Point noir en matière de sécurité routière
70	Point noir en matière de sécurité routière
71	passage de gros camions aux delà des limites dans la côte des corbeaux
72	Problème lié au ralentisseurs
73	Point noir en matière de sécurité routière
74	Point noir en matière de sécurité routière
75	Point noir en matière de sécurité routière
76	Point noir en matière de sécurité routière

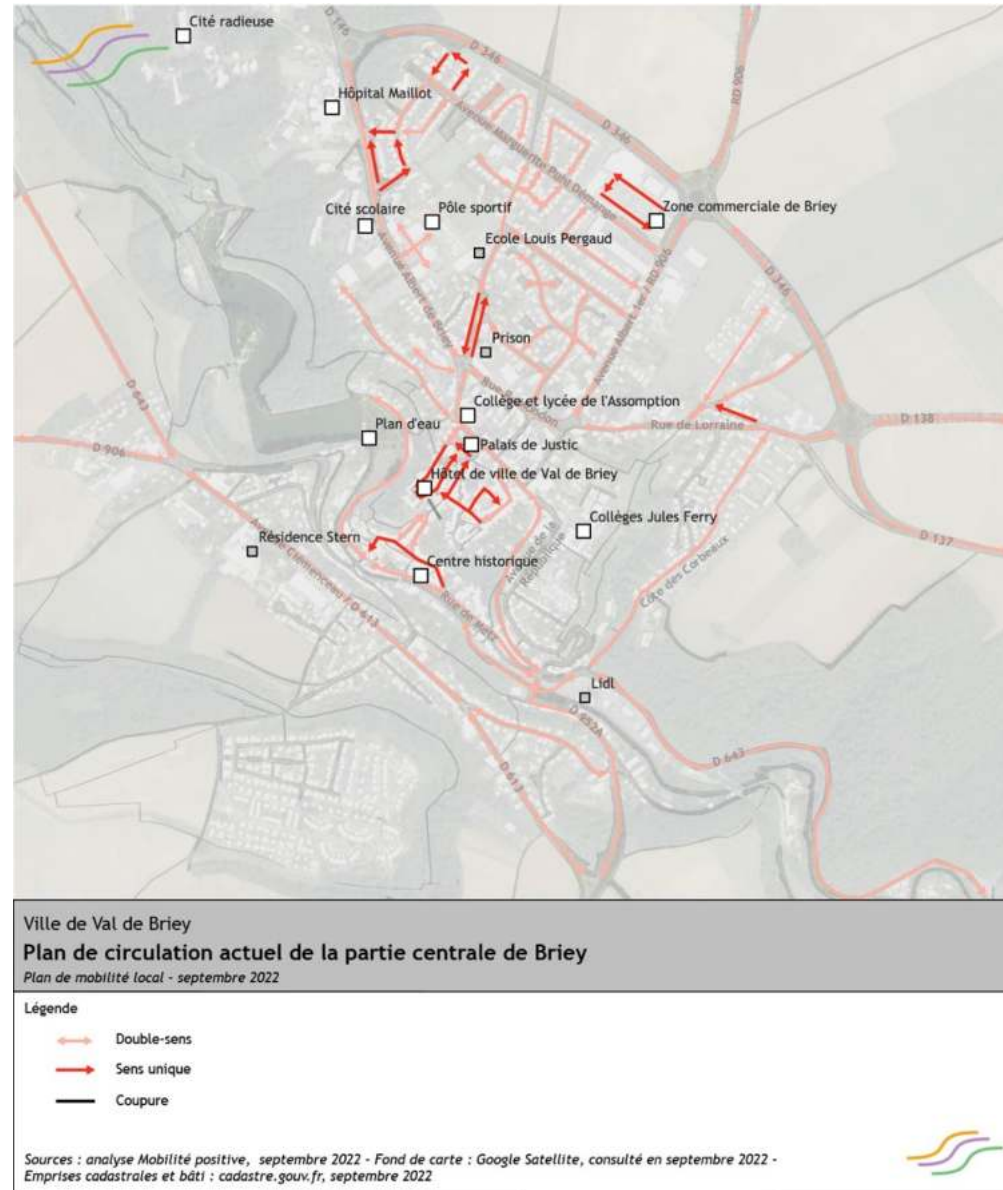
## 4.4 Fonctionnement et analyse critique du plan de circulation

La mise en sens unique des sens de circulation a été déployée sur les secteurs suivants :

- la cité administrative ;
- Briey bas ;
- le parking du Super U ;
- la desserte des équipements sportifs dans la cité scolaire ;
- l'école Hervé Bazin ;
- la cité minière de Mancieulles.

### Un effet inégal des mises en sens unique

L'effet de ces mesures est inégal. Si elles permettent de limiter le trafic de transit ou parasite elles tendent, en l'absence d'aménagement ou de mesures de modération de vitesse complémentaires, à créer l'accélération des véhicules les empruntant.

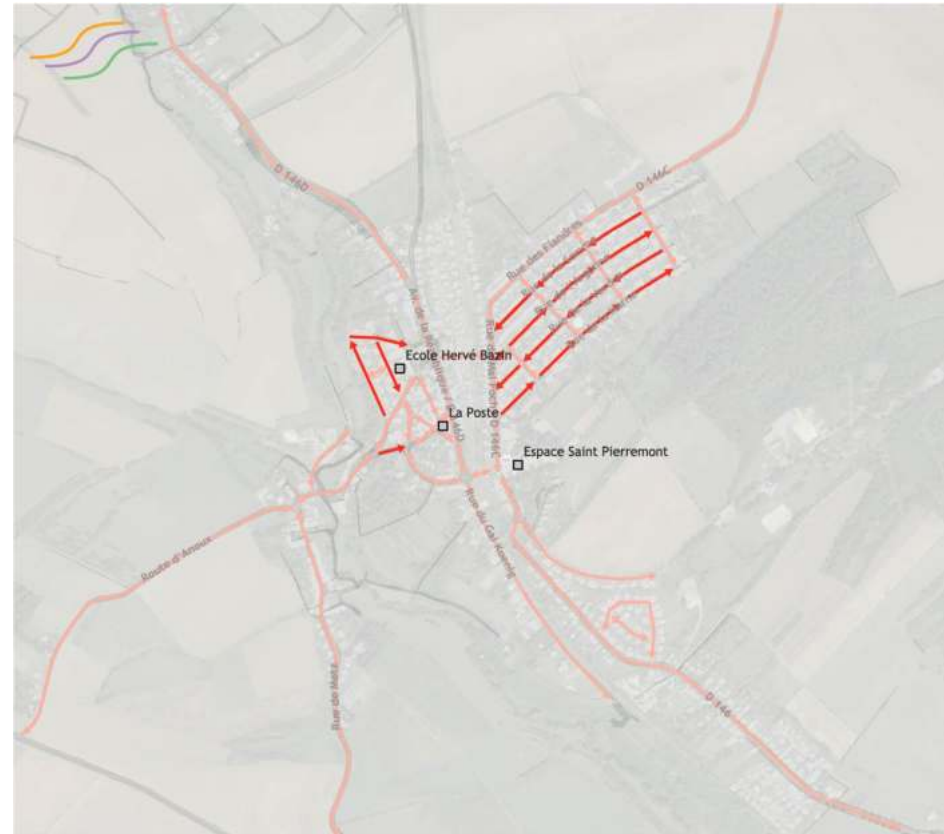




Ville de Val de Briey  
**Plan de circulation actuel de la partie centrale de Mance**  
 Plan de mobilité local - septembre 2022

- Légende**
- Double-sens
  - Sens unique
  - Coupure

Sources : analyse Mobilité positive, septembre 2022 - Fond de carte : Google Satellite, consulté en septembre 2022 - Emprises cadastrales et bâti : cadastre.gouv.fr, septembre 2022



Ville de Val de Briey  
**Plan de circulation actuel de la partie centrale de Mancieulles**  
 Plan de mobilité local - septembre 2022

- Légende**
- Double-sens
  - Sens unique
  - Coupure

Sources : analyse Mobilité positive, septembre 2022 - Fond de carte : Google Satellite, consulté en septembre 2022 - Emprises cadastrales et bâti : cadastre.gouv.fr, septembre 2022



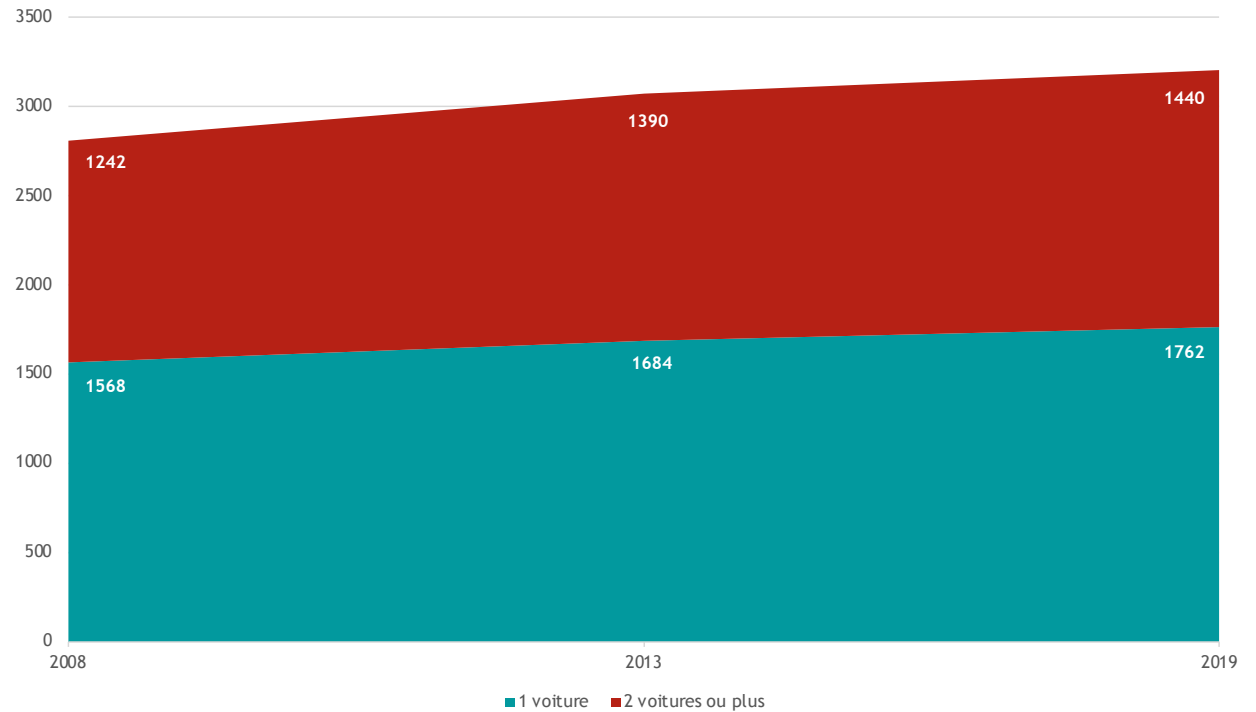
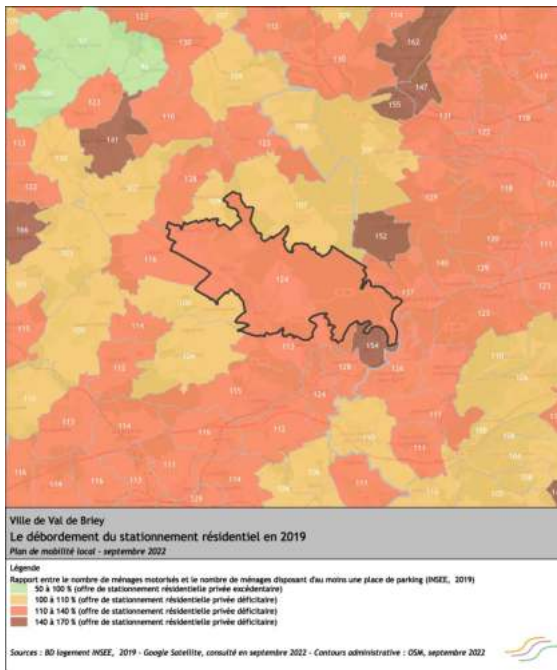


# 5 AUTOSOLISME, COVOITURAGE, AUTOPARTAGE, STATIONNEMENT... LES PRATIQUES DE LA VOITURE

## 5.1 Un rapport toujours étroit à la voiture des ménages

### 5.1.1 L'équipement automobile des ménages

La motorisation des ménages continue à augmenter à court terme au sein de la population Valdobriotine.



Nombre de ménages possédant 1 ou au moins 2 voitures en 2019  
Source : BD logement, INSEE 2019

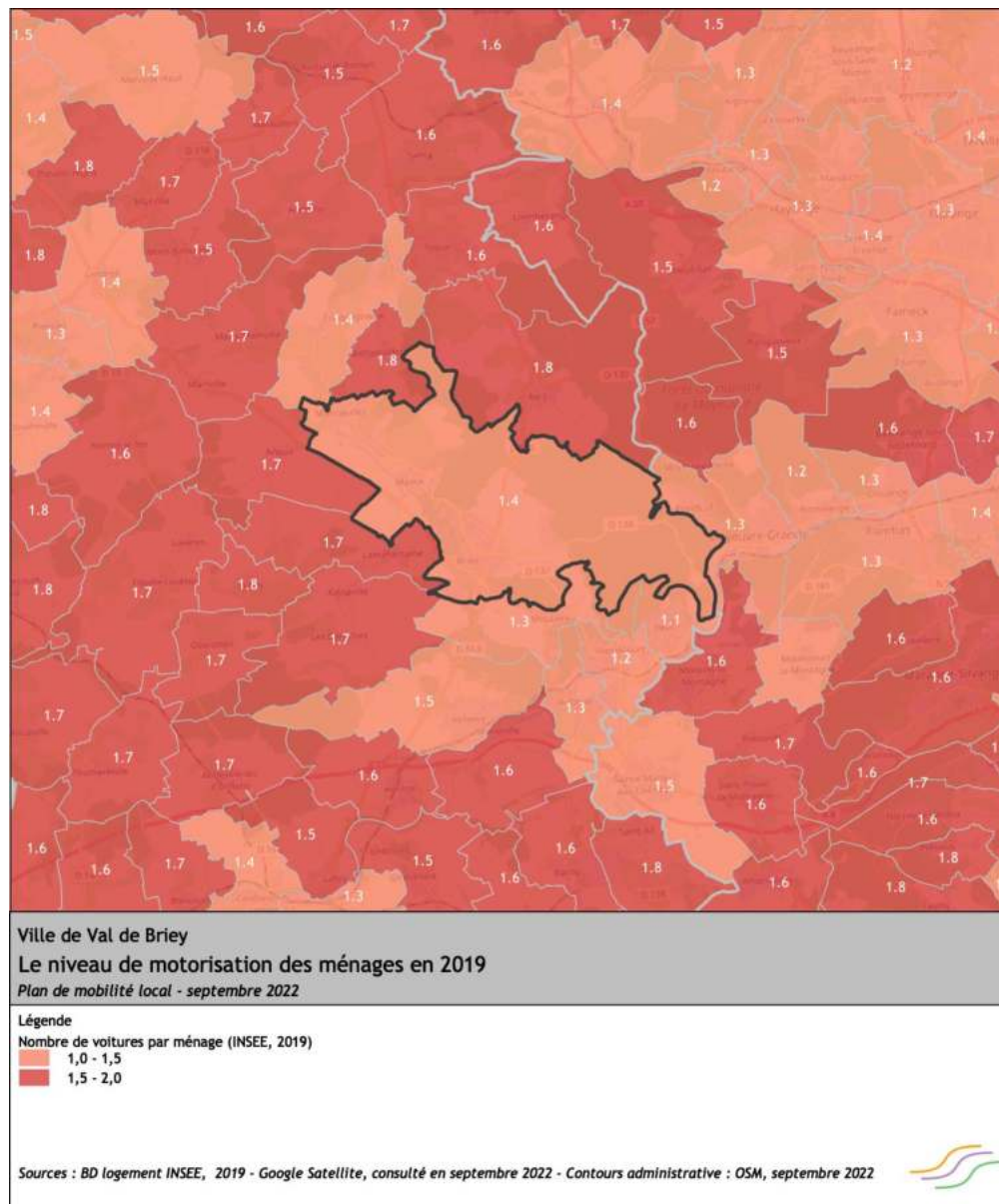
### 5.1.2 Les niveaux de motorisation comparés aux communes voisines

Les habitants de Val de Briey sont moins motorisés rapportés au nombre de ménages en comparaison aux communes voisines du fait :

- de la densité plus importante de services et équipements rendant la voiture moins indispensable que dans les communes rurales éloignées des pôles urbains ;
- de sa composition (davantage de seniors et de jeunes).



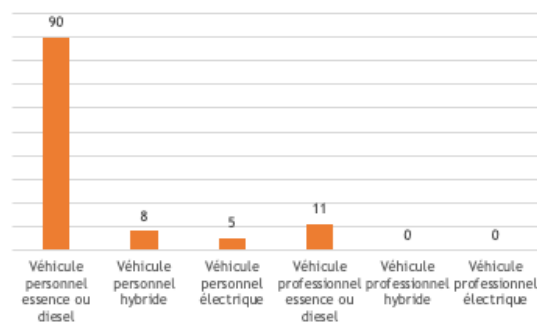
Véhicules en stationnement au parking du bassin. Alexandre Laignel, octobre 2018



### 5.1.3 Voiture électrique, hydrogène, GNV... un développement modéré des nouvelles motorisations porté par les acteurs privés et les ménages les plus aisés

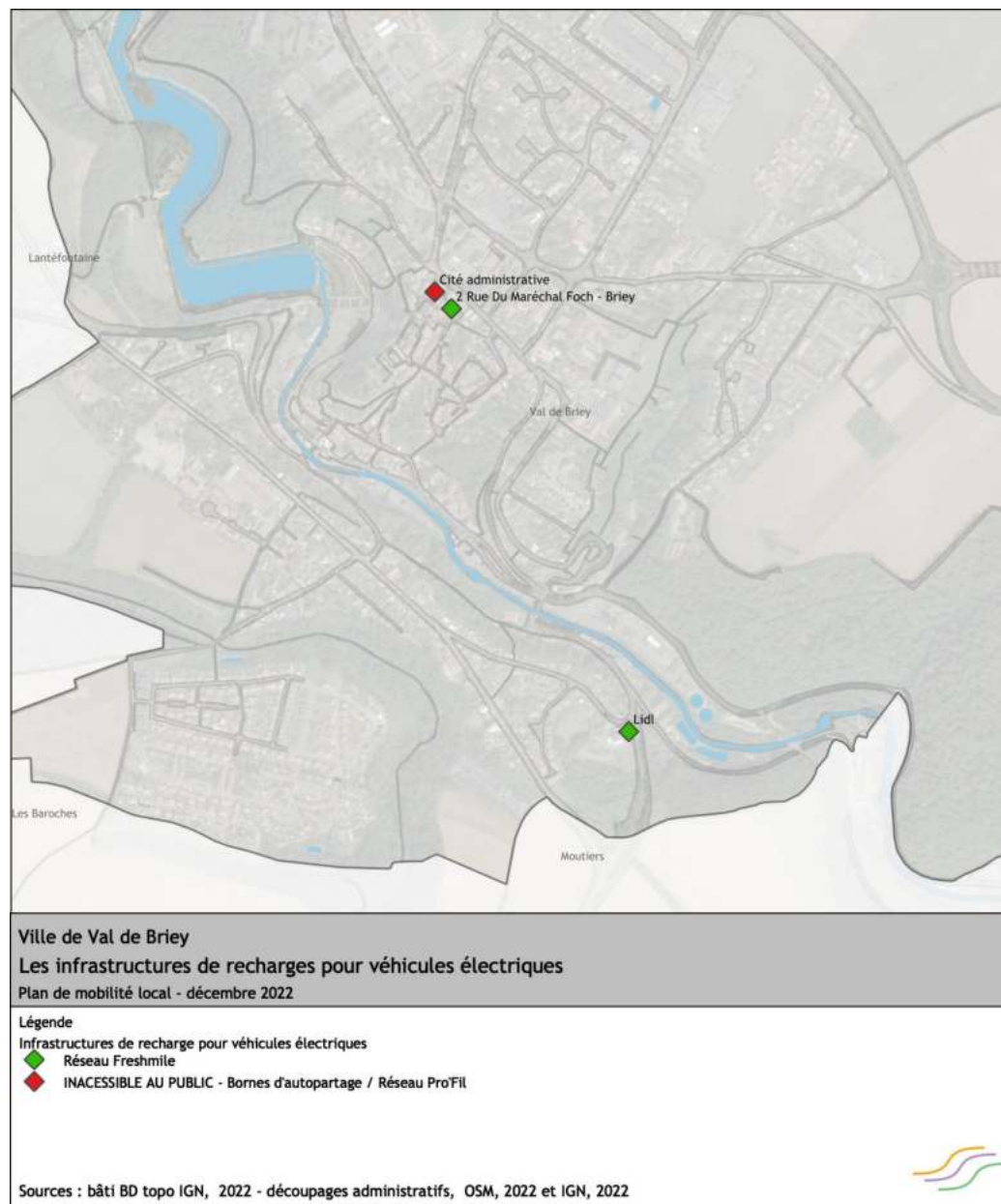
Les ménages les plus aisés et les employeurs gérant d'importantes flottes de véhicules tendent à se déplacer davantage avec des véhicules dotés de « nouvelles motorisations » comme l'électrique ou les véhicules hybrides.

L'enquête en ligne réalisée auprès des habitants et usagers de Val de Briey en décembre 2022 et janvier 2023 montre, parmi les répondants, une faible utilisation de véhicules non-traditionnels (échantillon de 106 répondants).



Sur 106 répondants 13 utilisaient un véhicule hybride ou électrique.

Il existe 2 infrastructures de recharge pour véhicules électriques accessibles au public à Val de Briey.

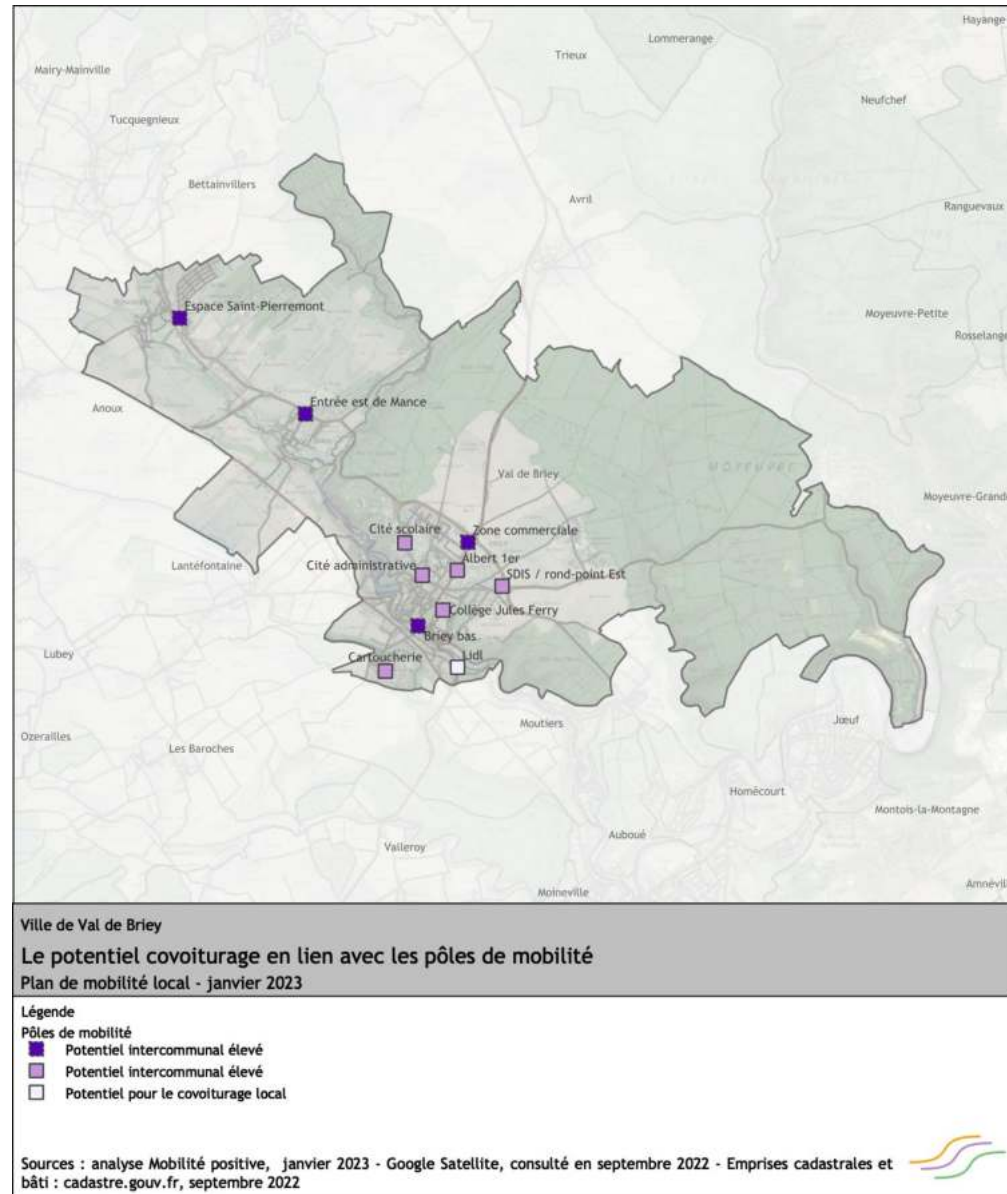
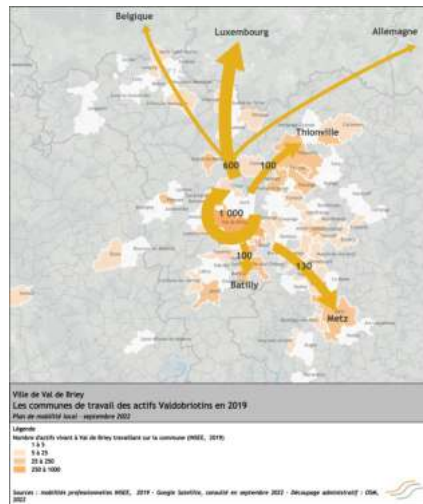


## 5.2 Les pratiques collaboratives de la voiture

### 5.2.1 Le covoiturage

Le réseau de transports collectifs et les pratiques spontanées existantes font apparaître 11 points susceptibles de constituer des points d'arrêts de covoiturage. Chacun de ces points potentiels ne répond pas aux mêmes usages. 4 points d'arrêts positionnés en entrée de ville ouvrent un accès vers des corridors à forte fréquentation : la zone commerciale, le plus important d'entre-eux, le rond-point est, l'entrée est de Mance et l'espace Saint-Pierremont.

*Les origines-destination des flux automobile et les axes à potentiel covoiturage*



## 5.2.2 L'autopartage

Le syndicat mixte des transports du bassin de Briey a déployé 5 stations d'autopartage dont 1 à Briey dans la cité administrative pour répondre aux besoins des employeurs du territoire.



## 5.2.3 Les garages solidaires

L'Association Meusienne d'Information et d'Entraide (AMIE) compte une antenne sur la commune de Piennes et est susceptible d'intervenir auprès des habitants du bassin de vie en leur fournissant des services de garage solidaire.



# Autopartage

## Tarifs

Abonnement (tout compris)	15€/mois
Abonnement conducteur supplémentaire	--
Prix à l'heure	5€ / Heure
Franchise accident responsable	365€
Franchise brise de glace	80€

## Pénalités

Retard restitution véhicule	5€/quart d'heure
Véhicule anormalement sale	30€
Perte / Vol de la clé	50€
Perte / Vol de la carte carburant	15€
Intervention agent suite à une mauvaise utilisation	30€



## 5.3 Le plan de stationnement valdobriotin

### 5.3.1 Le stationnement sur l'espace public

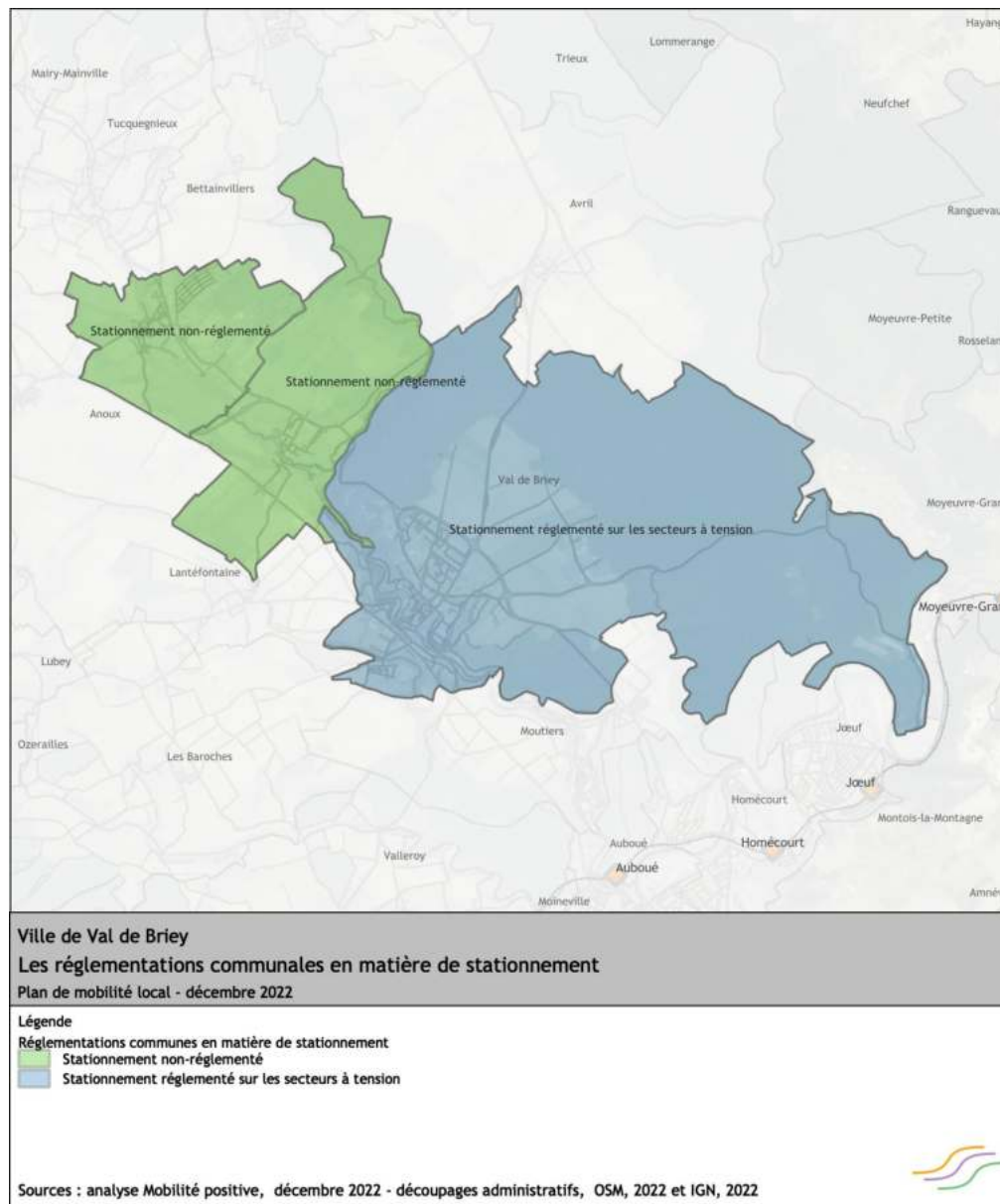
Seuls les quartiers de Briey Bas et de la cité administrative ont fait l'objet d'une mise en « courte durée » du stationnement autorisé sur voirie.

A l'exception de ces secteurs la totalité de l'offre de stationnement sur voirie n'est pas réglementée à l'exception de la limitation réglementaire de 7 jours autorisés de stationnement sur l'espace public.

Plusieurs places de stationnement sont réservées pour des acteurs spécifiques : police, tribunal...

Réglementation	Nombre de places
Autopartage	2
Électrique	1
Gendarmerie	2
Gratuit 10 minutes	3
Gratuit 15 minutes	4
Gratuit 1h30	30
Gratuit 5 minutes	1
Livraison	3
Mairie	1
PMR	23
Réservé	16
Transport de fonds	1
Tribunal	20

Recensement du nombre d'emplacements réglementés à Briey Bas et dans la cité administrative. Mobilité positive, décembre 2022





Un stationnement non-structuré dans certaines rues générant des conflits d'usage (rue Georges V, Mance. Novembre 2010)



Stationnement « très gênant » rue du Carreau de la Mine à Mancioules. Mobilité positive, septembre 2022



Offre de stationnement longitudinale et en encoche devant les commerces rue Raymond Mondon. Mobilité positive, mai 2020



Formes de stationnement spontanées rue du Pont à Mance. Mobilité positive, septembre 2022



### 5.3.2 La cité administrative

Réglementation	Nombre de places
Autopartage	2
Électrique	1
Gendarmerie	2
Gratuit	259
Gratuit 10 minutes	2
Gratuit 1h30	10
Mairie	1
PMR	9
Réservé	1
Transport de fonds	1
Tribunal	20

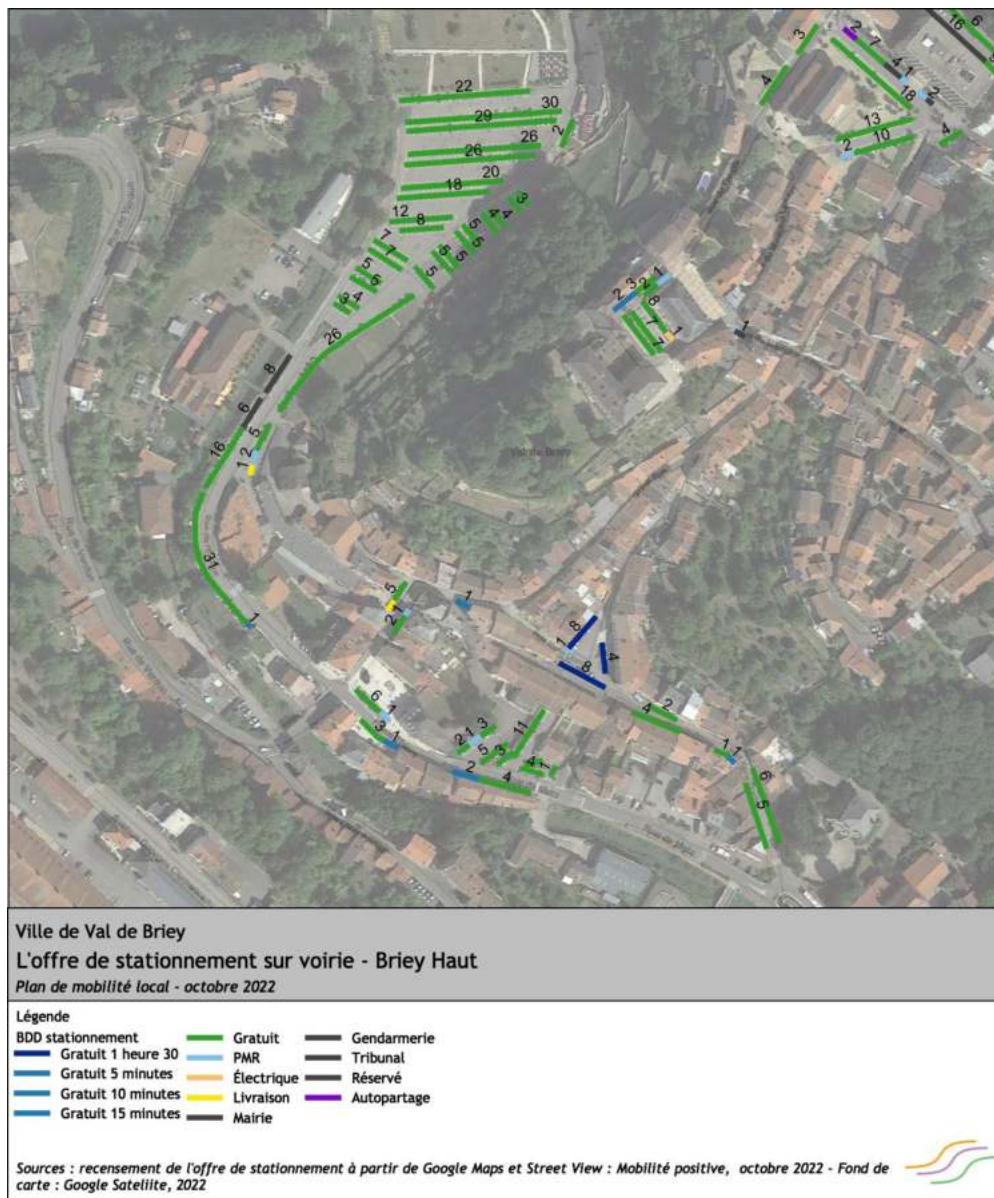
Recensement du nombre d'emplacements réglementés dans la cité administrative. Mobilité positive, décembre 2022



### 5.3.3 Briey bas

Réglementation	Nombre de places
Gratuit	447
Gratuit 10 minutes	1
Gratuit 15 minutes	4
Gratuit 1h30	20
Gratuit 5 minutes	1
Livraison	2
PMR	7
Réservé (dont hôtel)	15

Recensement du nombre d'emplacements réglementés à Briey Bas. Mobilité positive, décembre 2022





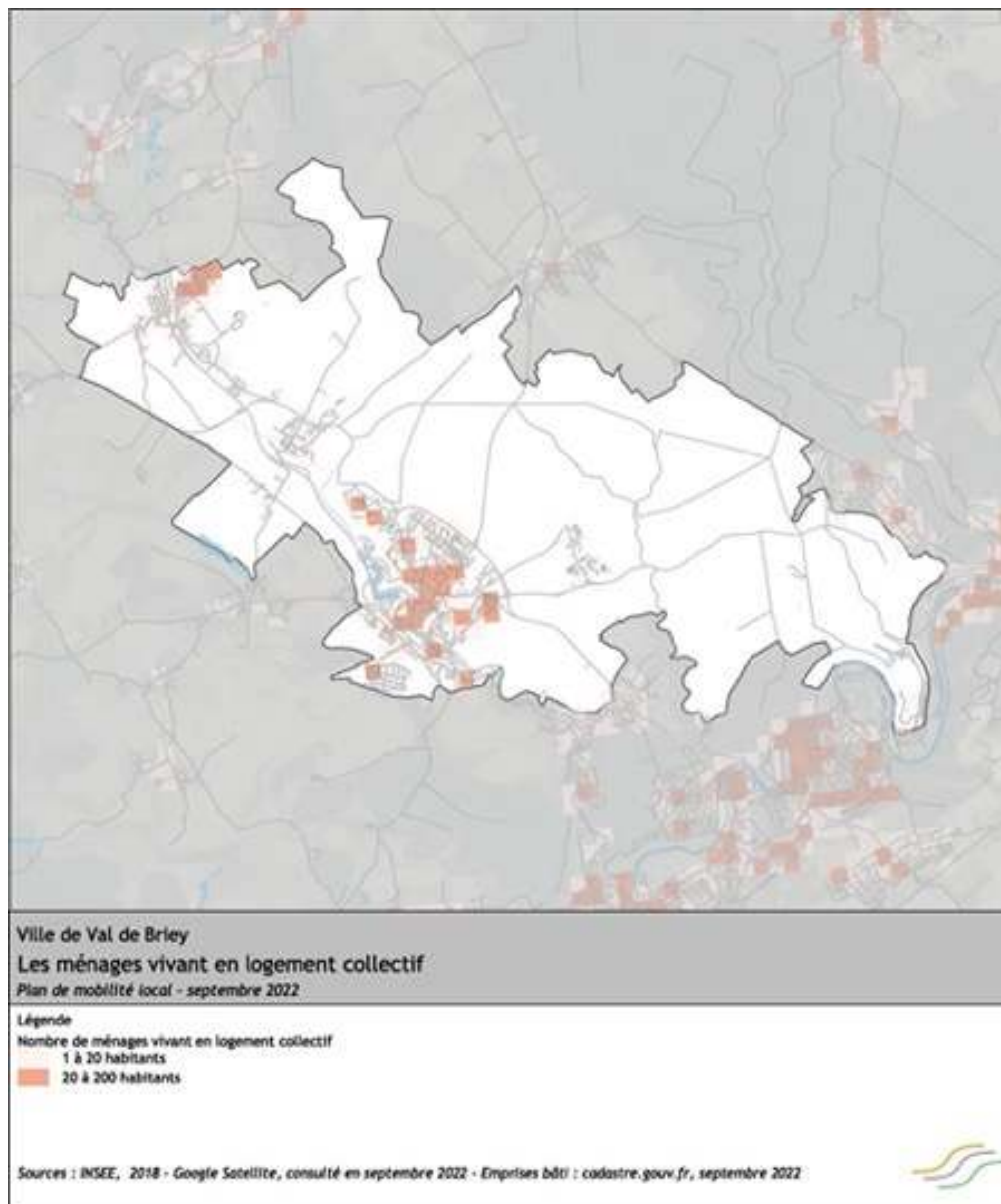
Le parking du plan d'eau, une offre de stationnement importante insuffisamment jalonnée. Mobilité positive, février 2020

### 5.3.4 Le stationnement public en ouvrage ou enclos

Il existe plusieurs aires de stationnement publiques ouvertes mais aucune n'est gérée pas un mode d'accès barriéré.



Aire de stationnement ouverte à Briey Bas. Mobilité positive, septembre 2022



### 5.3.5 Les offres de stationnement privé

Le stationnement privé se traduit sous différentes formes :

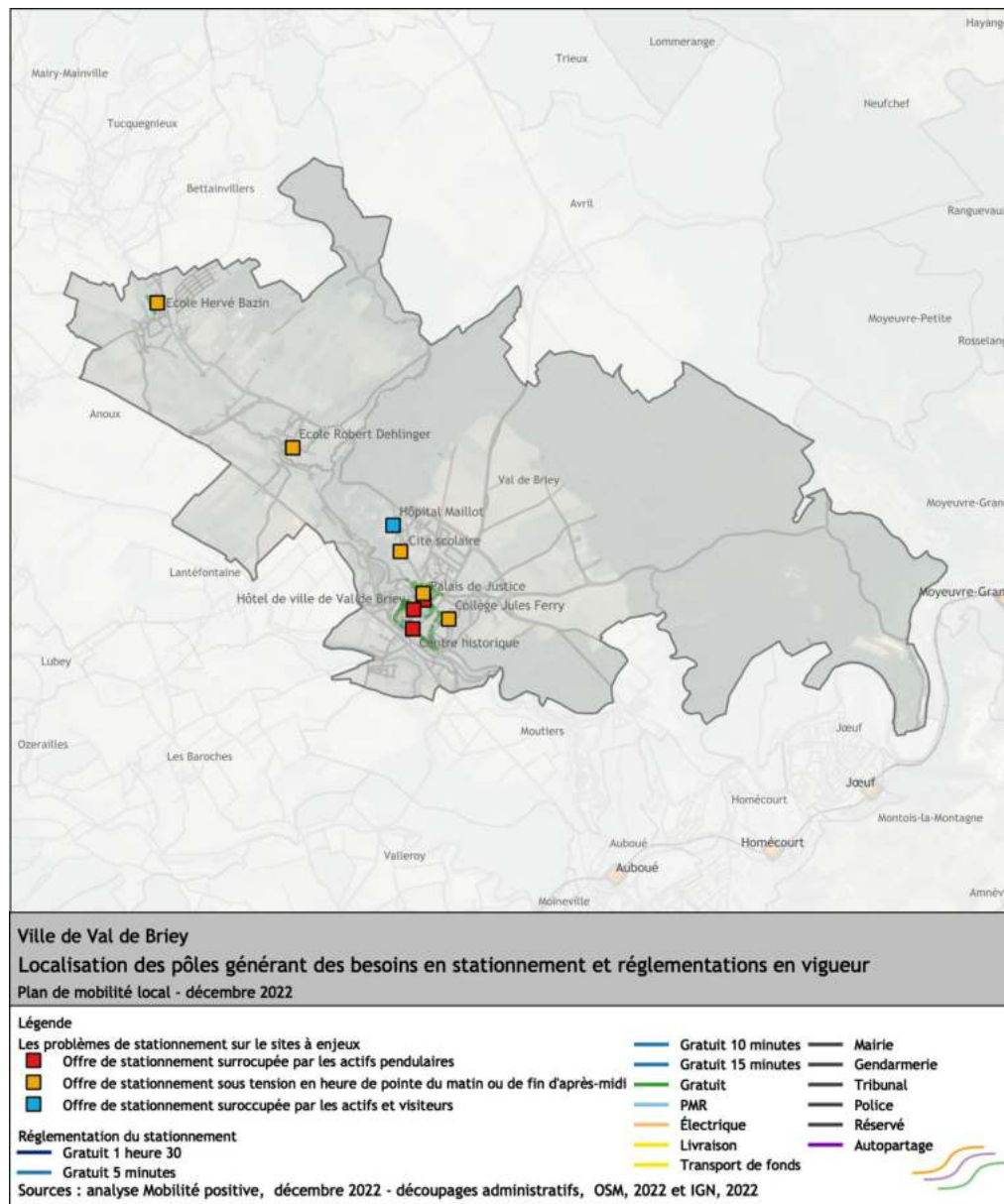
#### *La pression du stationnement résidentiel dans les centralités*

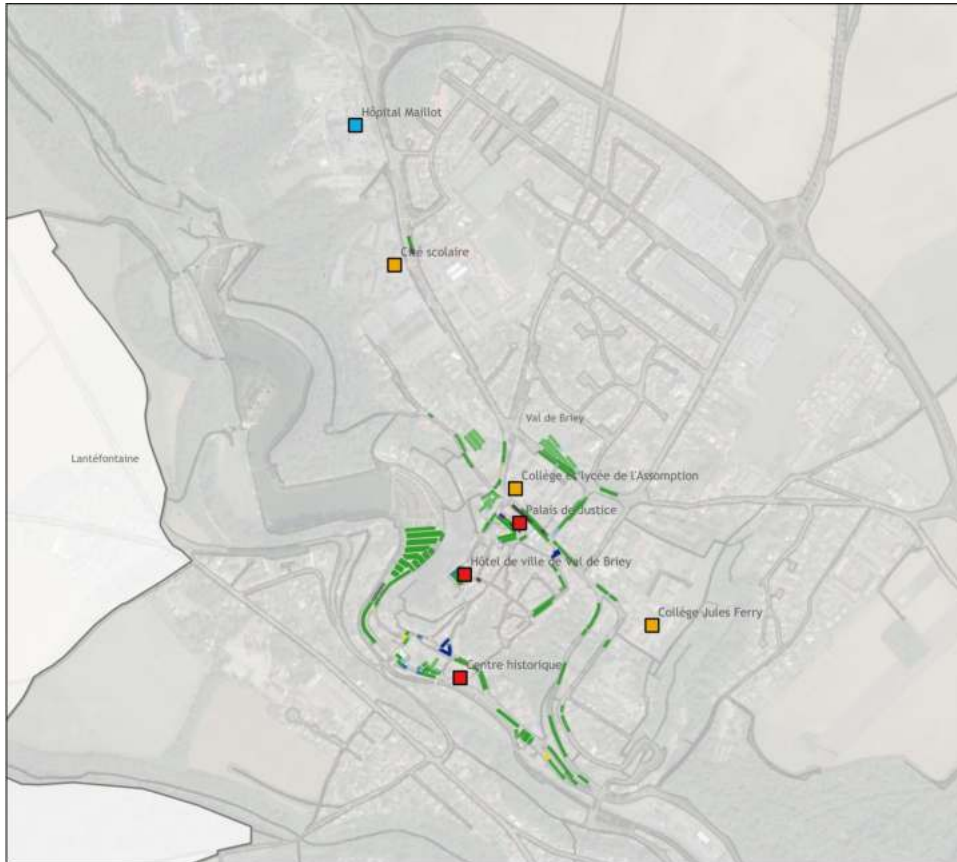
Comme évoqué précédemment l'habitat privé n'offre pas toujours le nombre de places suffisant face à la multimotorisation des ménages et génère sur certains secteurs un débordement sur l'espace public.

#### *Les grands générateurs de stationnement privés ou équipements publics*

Plusieurs sites sont des récepteurs importants de véhicules générant des pratiques de stationnement « à la journée » :

- l'hôpital qui accueille aussi bien des véhicules de patients, d'employés ou de véhicules de services ;
- les établissements d'enseignements, qui génèrent surtout des pratiques de stationnement minute ou d'arrêt aux heures de pointe du matin et du soir ;
- les activités de la cité administrative qui génère une suroccupation du stationnement de voirie.





Ville de Val de Briey  
 Localisation des pôles générant des besoins en stationnement et réglementations en vigueur  
 Plan de mobilité local - décembre 2022

**Légende**

Les problèmes de stationnement sur les sites à enjeux

- Offre de stationnement suroccupée par les actifs pendulaires
- Offre de stationnement sous tension en heure de pointe du matin ou de fin d'après-midi
- Offre de stationnement suroccupée par les actifs et visiteurs

Réglementation du stationnement

- Gratuit 1 heure 30
- Gratuit 15 minutes
- Gratuit
- PMR
- Électrique
- Livraison
- Transport de fonds

- Mairie
- Gendarmerie
- Tribunal
- Police
- Réservé
- Autopartage

Sources : analyse Mobilité positive, décembre 2022 - découpages administratifs, OSM, 2022 et IGN, 2022



Ville de Val de Briey  
 Localisation des pôles générant des besoins en stationnement et réglementations en vigueur  
 Plan de mobilité local - décembre 2022

**Légende**

Les problèmes de stationnement sur les sites à enjeux

- Offre de stationnement sous tension en heure de pointe du matin ou de fin d'après-midi

Réglementation du stationnement

- Gratuit

Sources : analyse Mobilité positive, décembre 2022 - découpages administratifs, OSM, 2022 et IGN, 2022

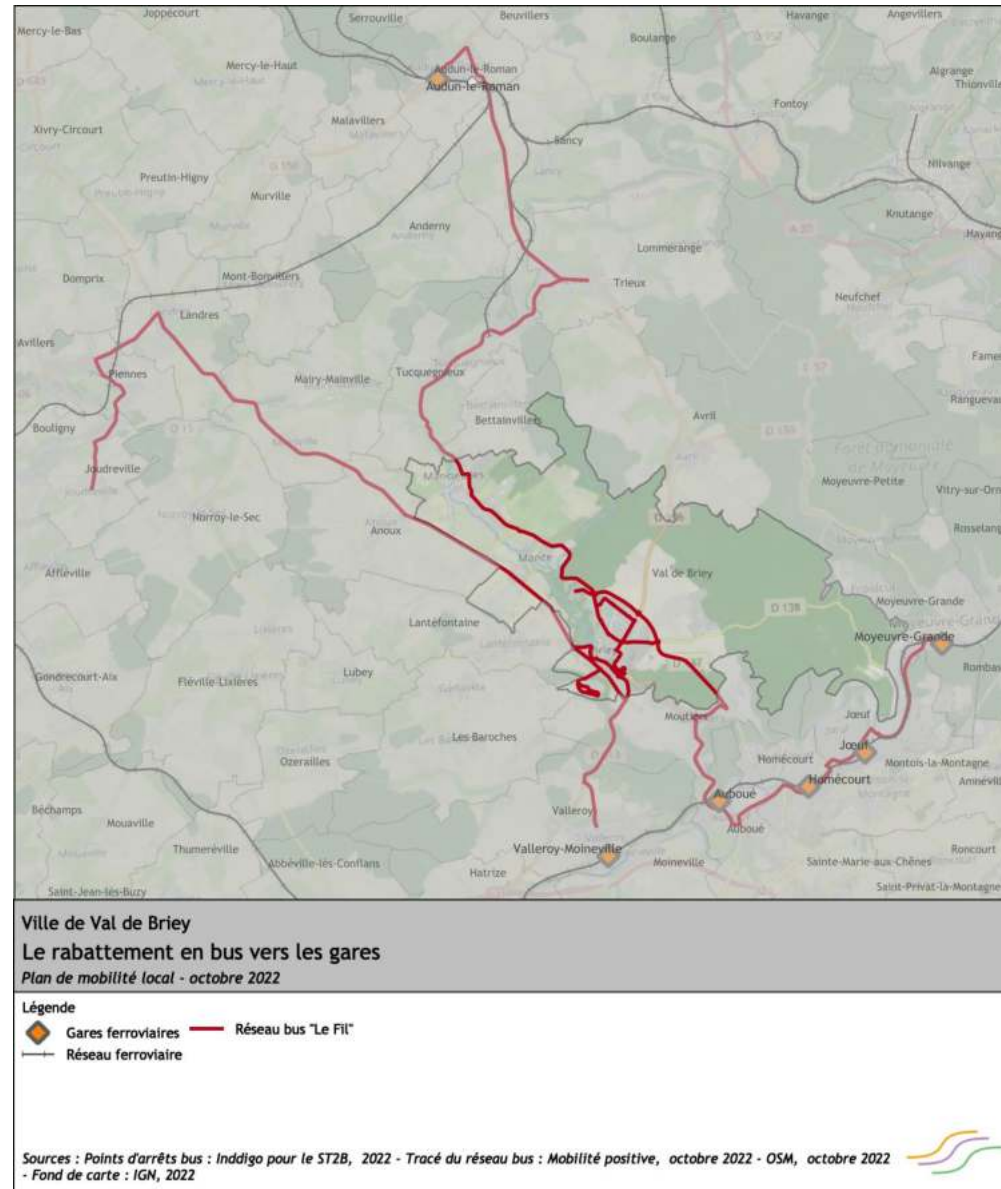
## 6 LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTERMODALITE

## 6.1 Le transport ferroviaire

Si aucun train ne dessert le territoire le réseau bus « Le Fil » permet d'accéder aux principales gares situées sur plusieurs communes :

- Audun-le-Roman ;
- Valleroy-Moineville ;
- Auboué ;
- Homécourt ;
- Joeuf ;
- Moyeuvre-Grande.

La gare d'Audun-le-Roman est une gare à fort enjeu car elle permet de se rendre au Luxembourg.





## 6.2 Les transports collectifs routiers urbains

### Les transports collectifs urbains

Le réseau de bus urbain compte 3 lignes régulières desservant les principales polarités de la ville ainsi que les communes voisines.

Outre ces lignes des offres complémentaires irriguent le territoire :

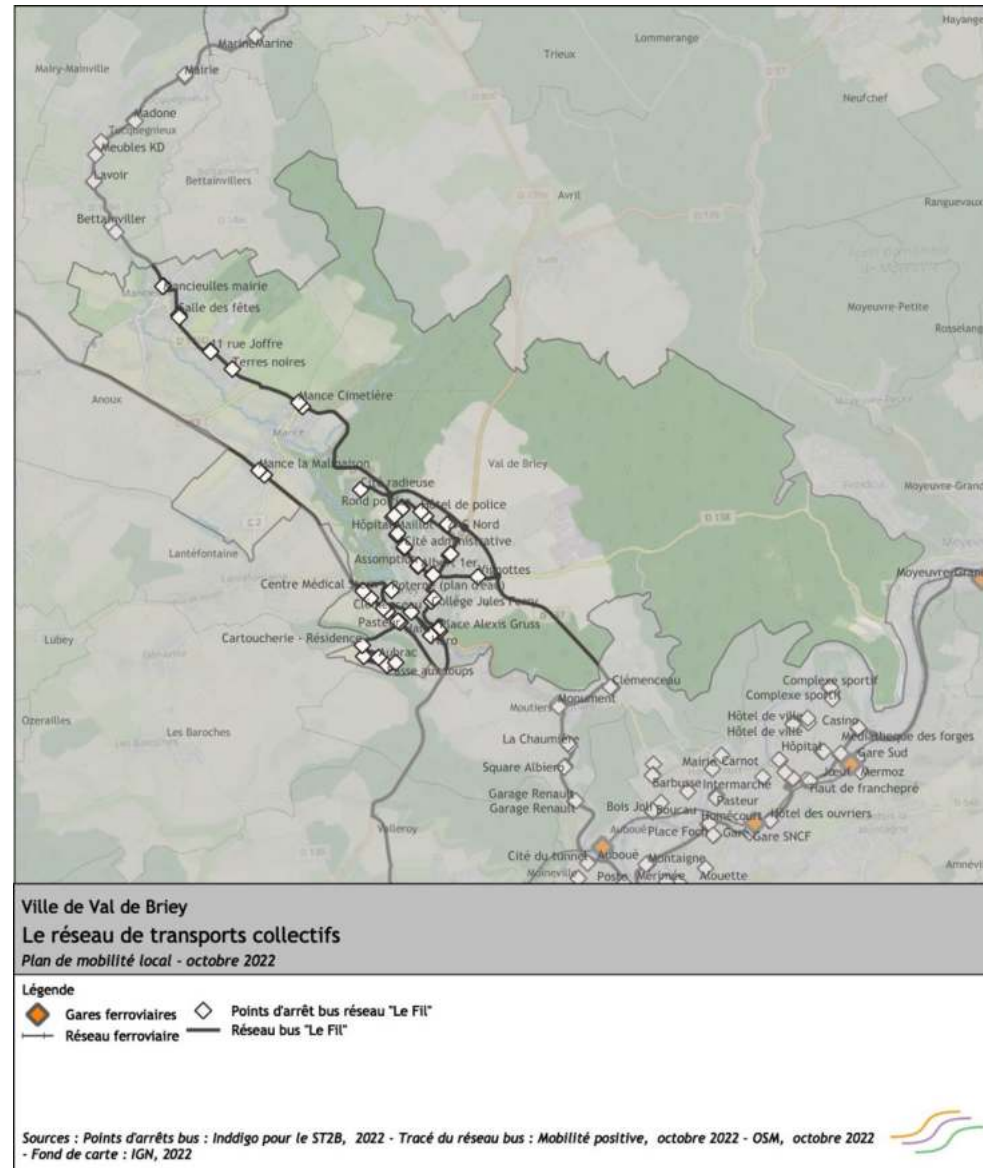
- les lignes inter-urbaines ;
- le transport à la demande dont une offre pour les personnes à mobilité réduite ;
- les circuits scolaires.

Une réflexion est actuellement menée sur la possibilité de création d'une ligne directe vers le Luxembourg au départ de Briey (bus 602 transfrontalier avec 6 à 8 A/R par jour dans chaque sens pour desservir Esch et Luxembourg Ville). A ce jour les Valdobriotins prennent leur voiture et se garent à Audun-le-Roman.

Une réflexion à mener sur un pôle d'intermodalité au nord de Briey pour une ligne de bus vers le Luxembourg

Positionnement : secteur de l'avenue Albert 1<sup>er</sup> ?

Services complémentaires : covoiturage ? stationnement vélo ?





### Les points d'arrêts bus structurants

- Zone commerciale de Brier
- Cité scolaire
- Collège et lycée de l'Assomption
- Collège Jules Ferry
- Cartoucherie
- Lidl
- Rond-point D 346 / rue de Lorraine





## Les points d'arrêts bus structurants

- Mance Cimetière





Ville de Val de Brie  
 Les arrêts de bus structurants - Manciennes  
 Plan de mobilité local - octobre 2022

- Légende
- ◇ Points d'arrêts bus réseau "Le Fil"
  - Réseau bus "Le Fil"

Sources : Points d'arrêts bus : Inddigo pour le ST2B, 2022 - Tracé du réseau bus : Mobilité positive, octobre 2022 - OSM, octobre 2022  
 - Fond de carte : IGN, 2022

### Les points d'arrêts bus structurants

- Salle des Fêtes
- Manciennes mairie



### 6.3 Analyse synthétique des types de pôles intermodaux

4 pôles de mobilité de niveau 1 :

- Cité administrative ;
- Albert 1<sup>er</sup> ;
- Entrée est de Mance ;
- Espace Saint-Pierremont.

3 pôles de mobilité de niveau 2 :

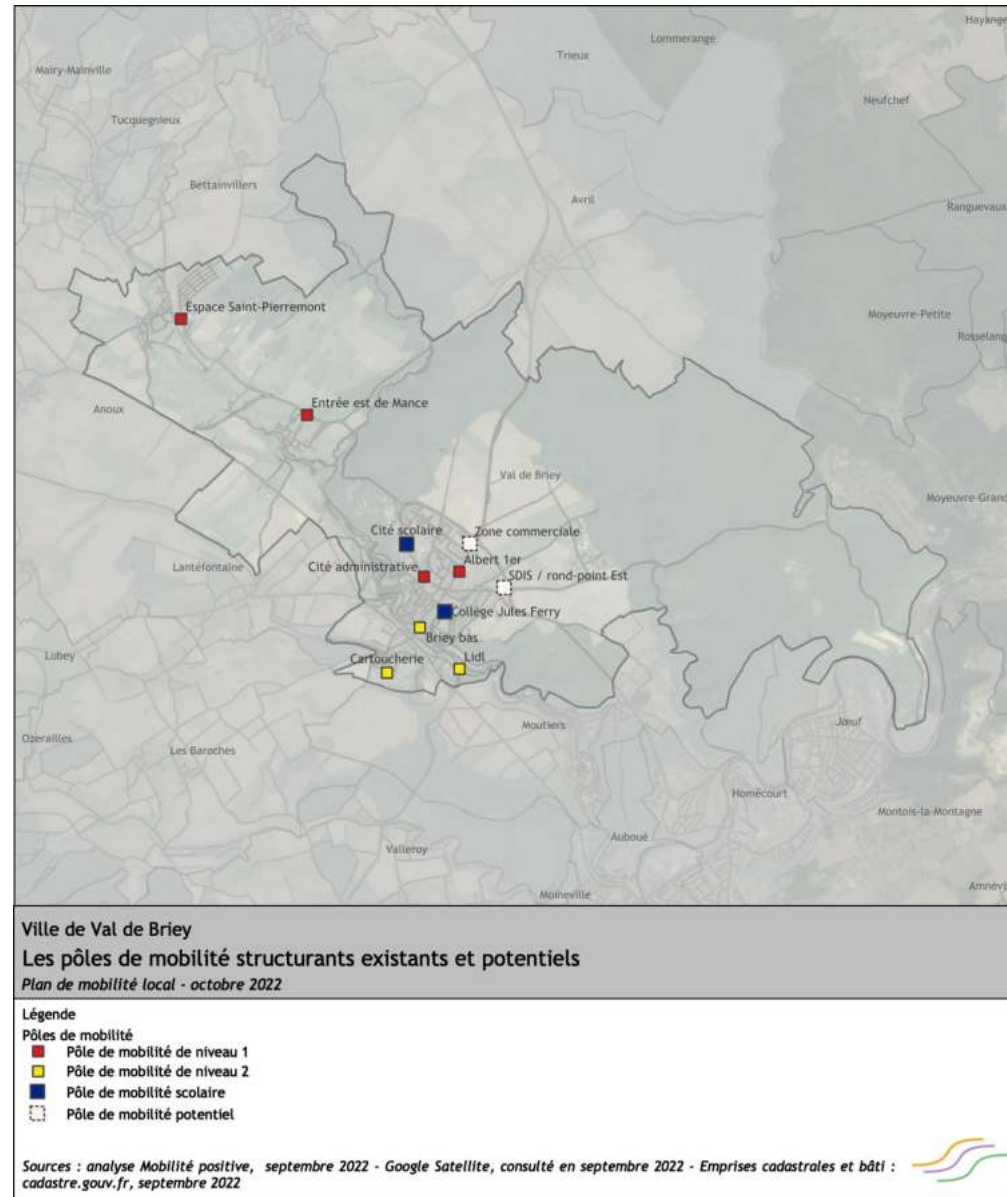
- Briey bas ;
- Cartoucherie ;
- Lidl.

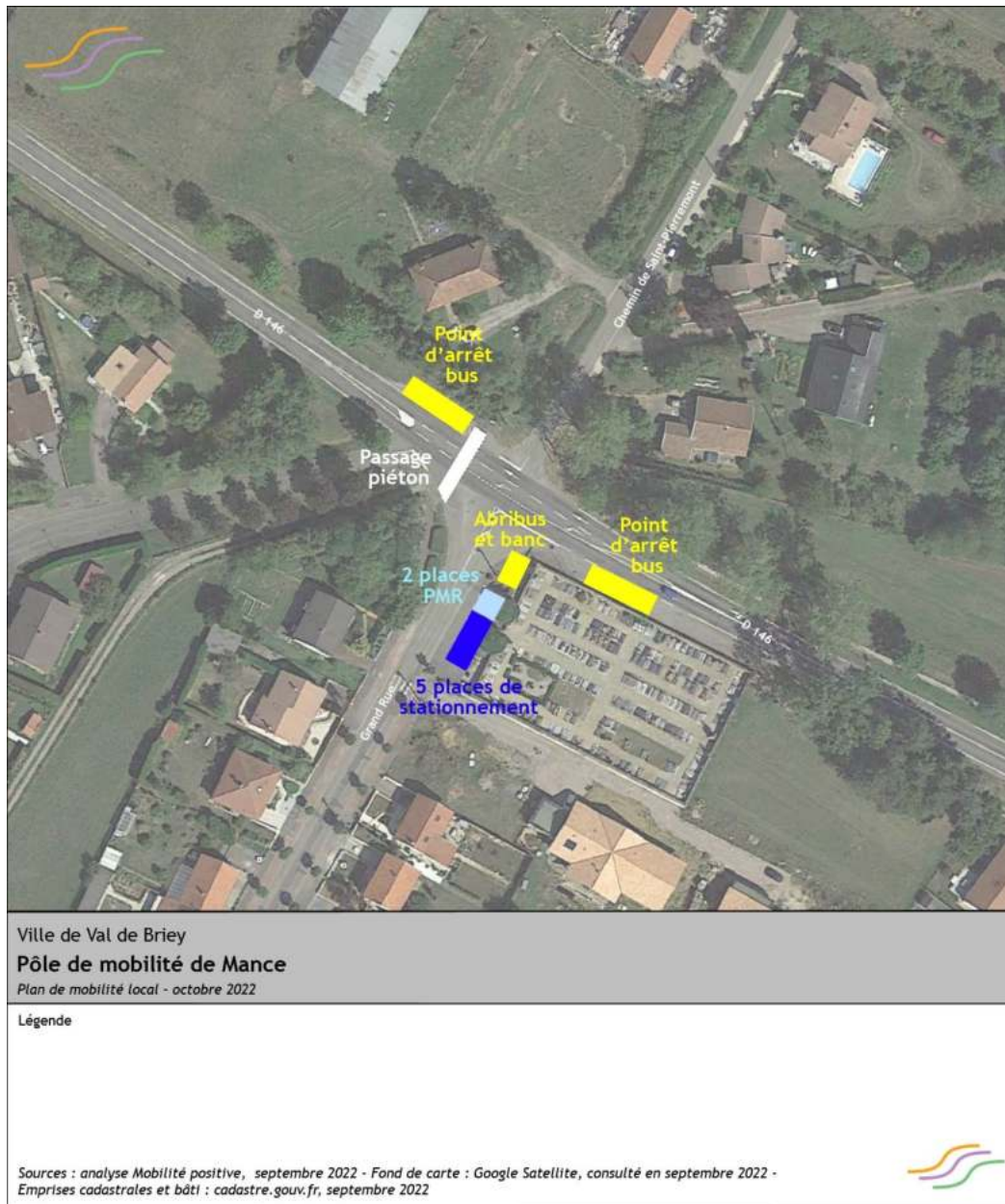
2 pôles de mobilité scolaires :

- Cité scolaire ;
- Collège Jules Ferry.

2 pôles de mobilité potentiels :

- Zone commerciale ;
- SDIS / rond-poin Est ;





### Le pôle de Mance - entrée Est

- 2 points d'arrêts bus matérialisés avec des zébras jaunes
- 1 passage piéton
- 1 abris bus utilisé pour l'affichage spontané
- 1 banc
- 2 places réservées personnes à mobilité réduite (non-conformes à la réglementation)
- 5 places de stationnement non-réglémentées

## Le pôle de Mance - entrée Est



Abris bus. Mobilité positive, septembre 2022



Places de stationnement. Mobilité positive, septembre 2022



Arrêt bus. Mobilité positive, septembre 2022



### Le pôle de Manciennes - centre

- 4 points d'arrêts bus
- 1 aire de stationnement
  - 66 places non-réglementées
  - 4 places réservées pour les personnes à mobilité réduite

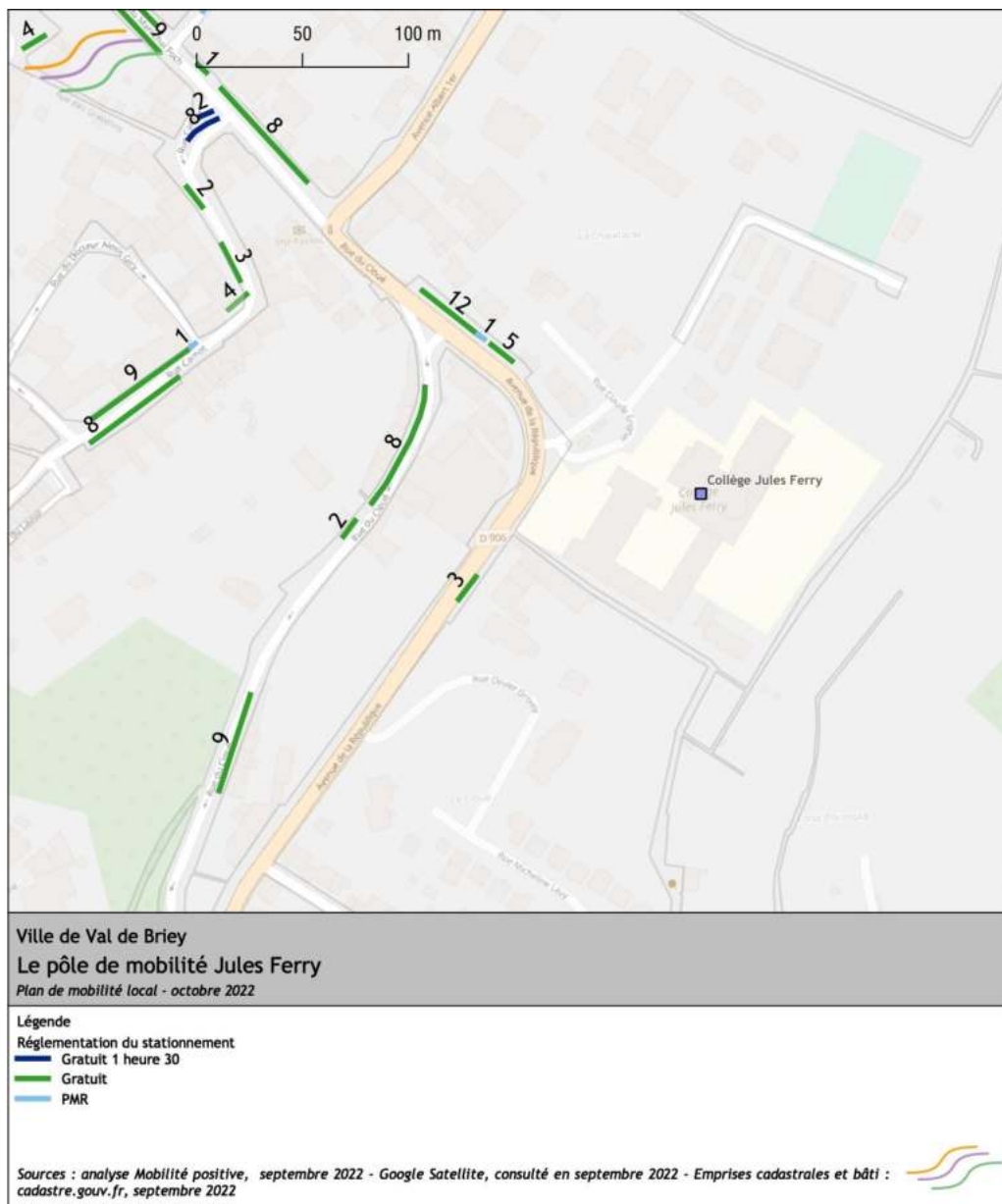






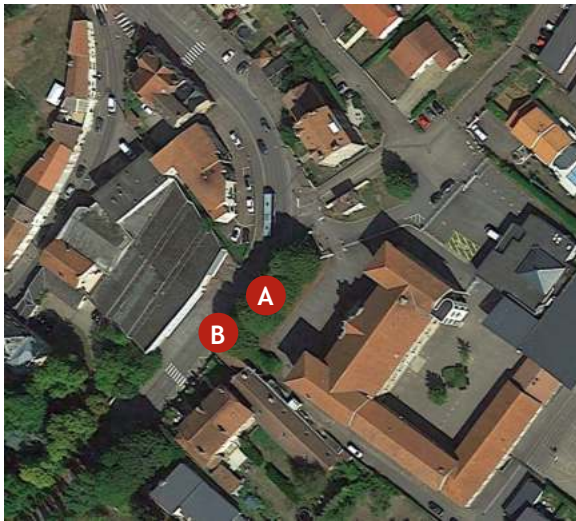
### Le pôle du rond-point est de Briey - potentialité

- 3 points d'arrêts bus
- 1 aire de stationnement commerciale
- Réflexion sur l'implantation d'un terminus bus à destination du Luxembourg : quel scénario ?

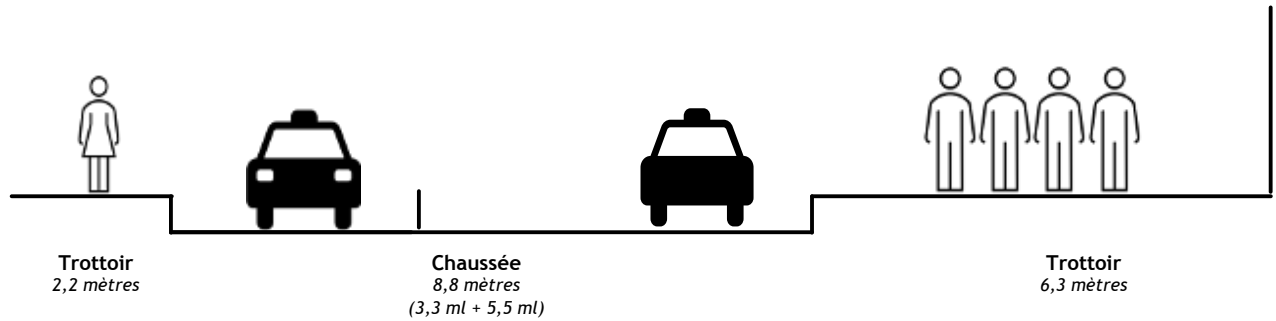


**Le pôle du rond-point est de Briey - potentialité**

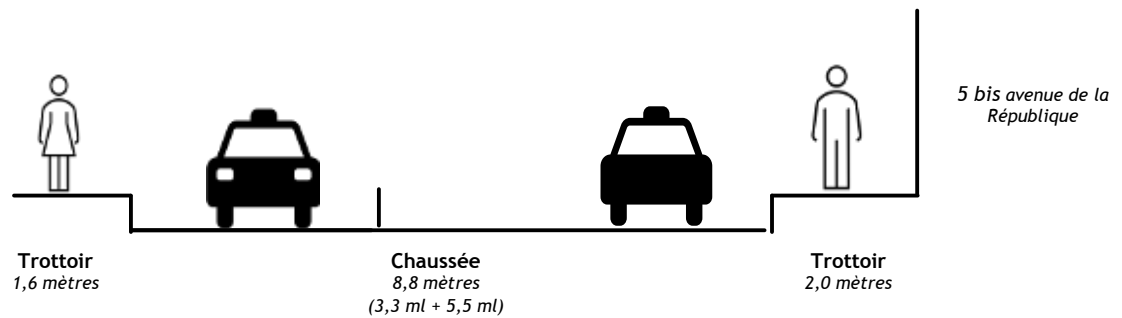
- 0 points d'arrêts bus



**A**  
**Avenue de la République – au-devant de l'entrée du collège à hauteur du virage**  
*17,3 mètres*



**B**  
**5 bis avenue de la République**  
*17,3 mètres*



# 7 LES MOBILITES ACTIVES

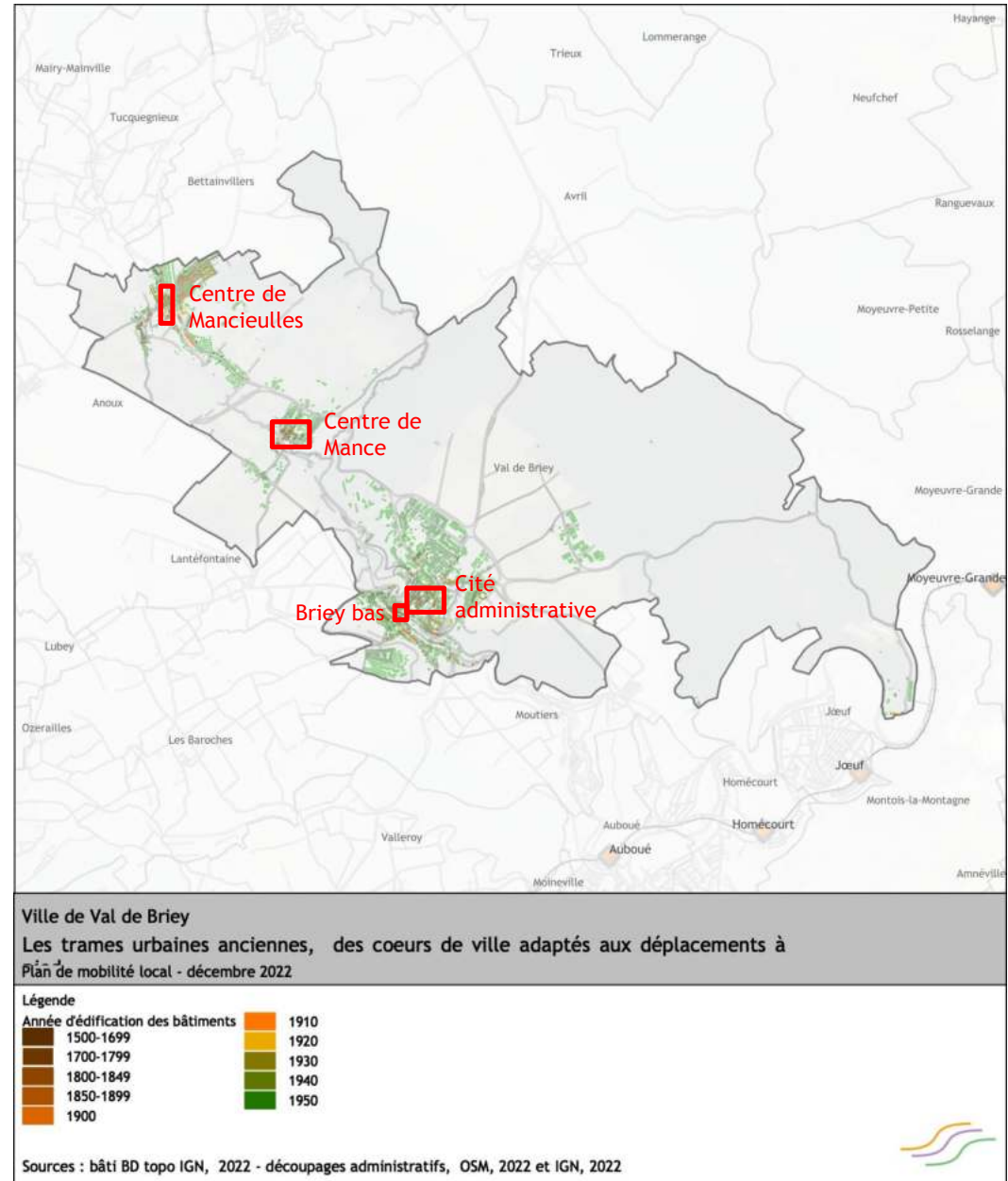
## 7.1 Le réseau pédestre dans les cœurs urbains

La marche à pied est un mode utilisé pour 25 des déplacements effectués à l'échelle intercommunale d'après la dernière enquête déplacements ville moyenne.

La configuration urbaine resserrée de la ville au sein des 3 centralités offre un potentiel important pour le développement de cette solution de déplacement.



Place piétonne au cœur de la cité administrative de Briey.  
Mobilité positive, février 2020



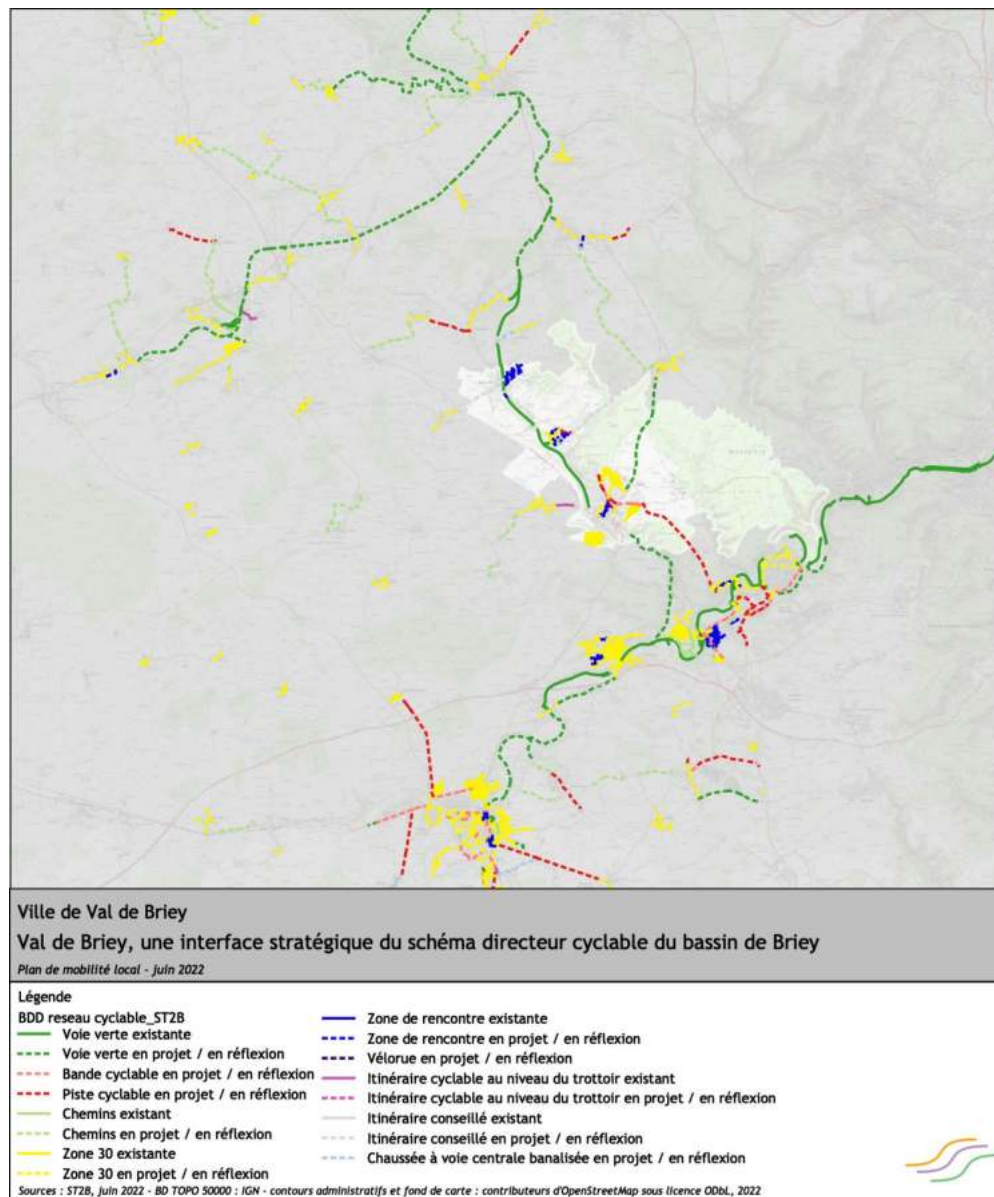
## 7.2 Le réseau cyclable, un potentiel majeur d'usage

Le schéma directeur cyclable élaboré en 2020 définit un réseau cyclable structurant au sein des zones urbaines articulé au réseau cyclable « magistral » constitué par les voies vertes.

Il dessine plusieurs axes stratégiques :

- la voie verte du Pays de Briey ;
- l'aménagement de la liaison Albert de Briey - Raymond Mondon - Lorraine ;
- les deux liaisons avec Moutiers ;
- la liaison avec Avrill ;

Ces axes structurants sont l'ossature d'un maillage plus fin que la présente mission vise à étudier en détail au niveau pré-opérationnel.



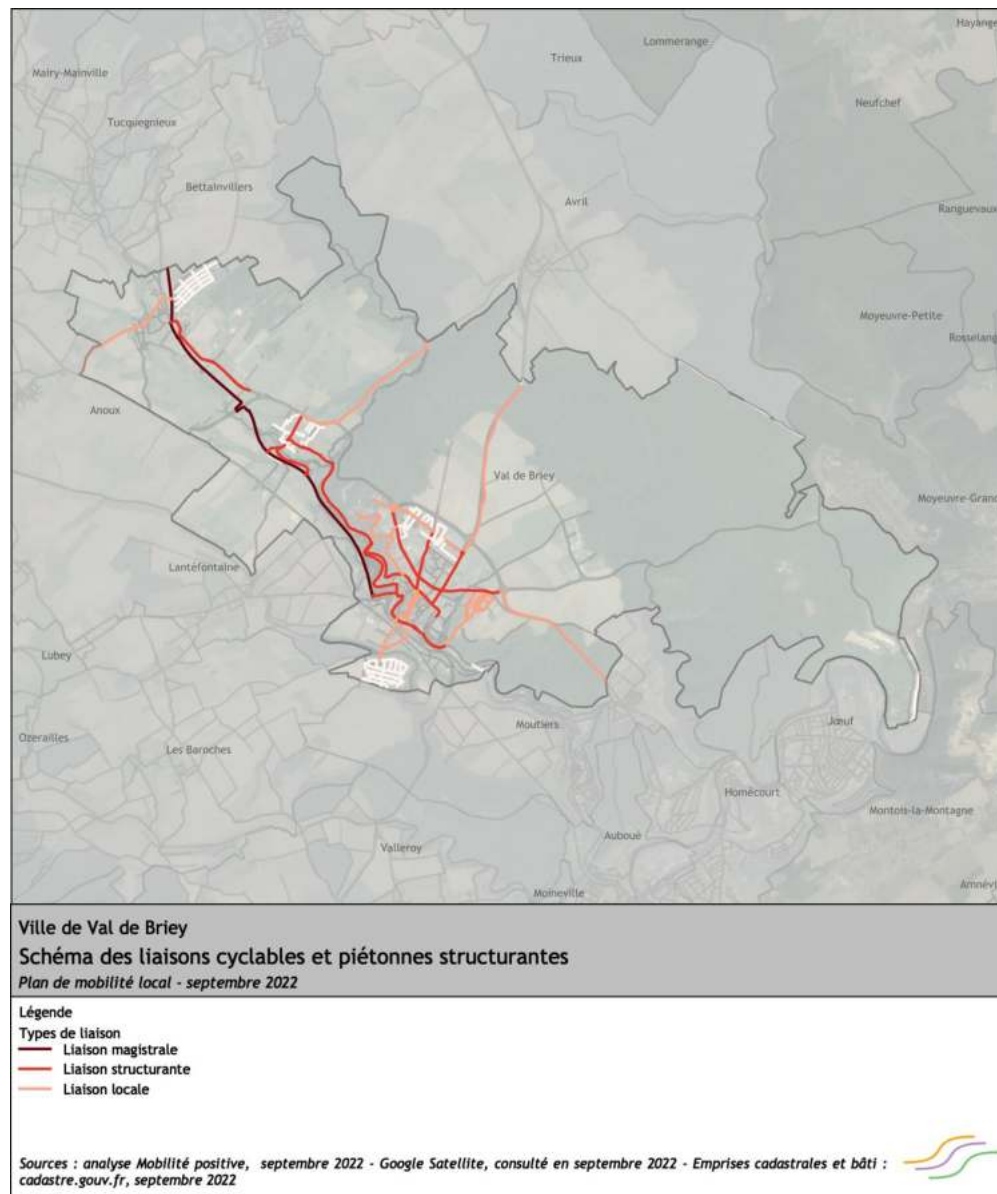
## 7.3 Schéma d'orientation

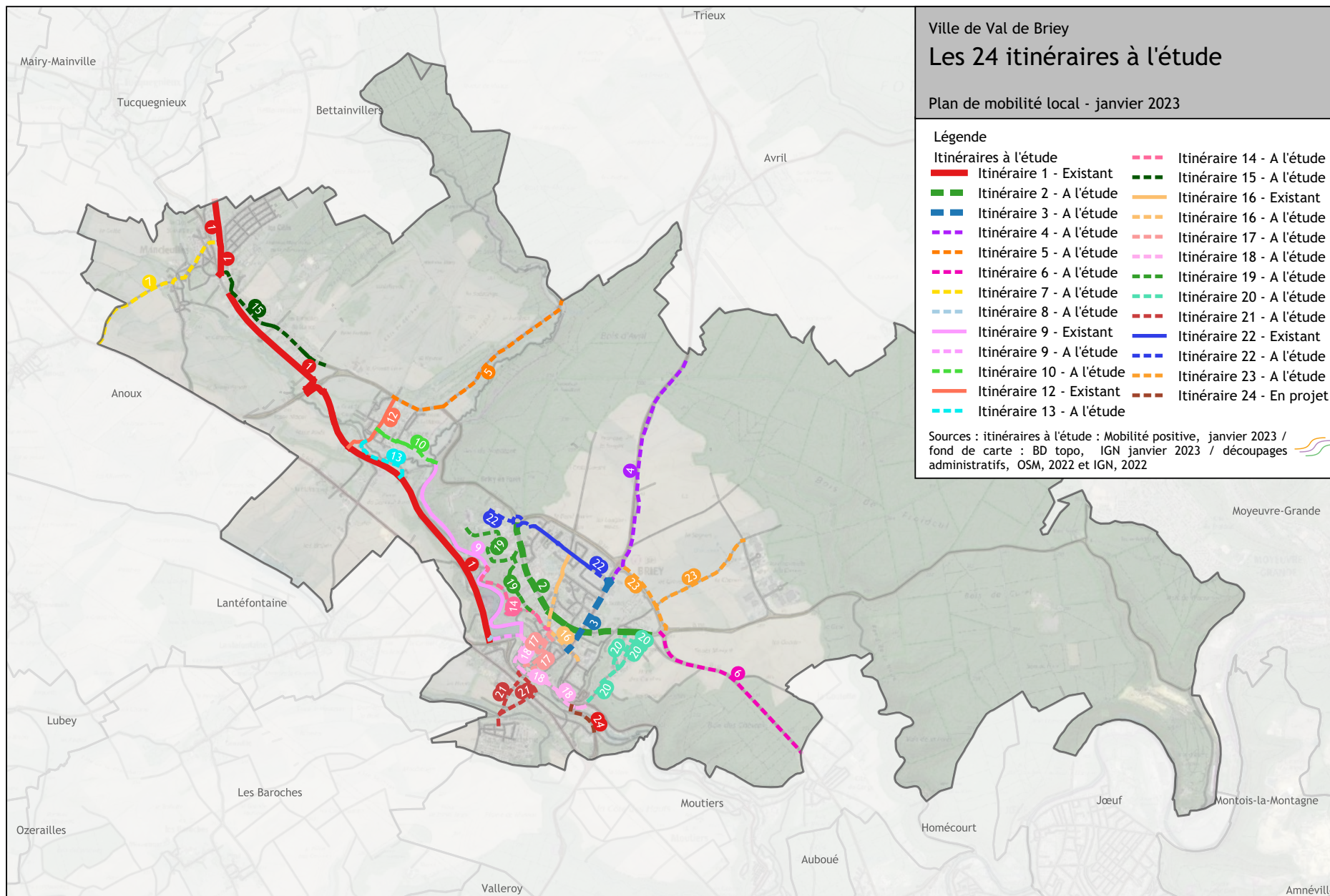
22 itinéraires à enjeux ont été identifiés à l'issue du diagnostic.

Ces itinéraires ne présentent pas tous le même niveau d'enjeu et sont hiérarchisés en 3 catégories :

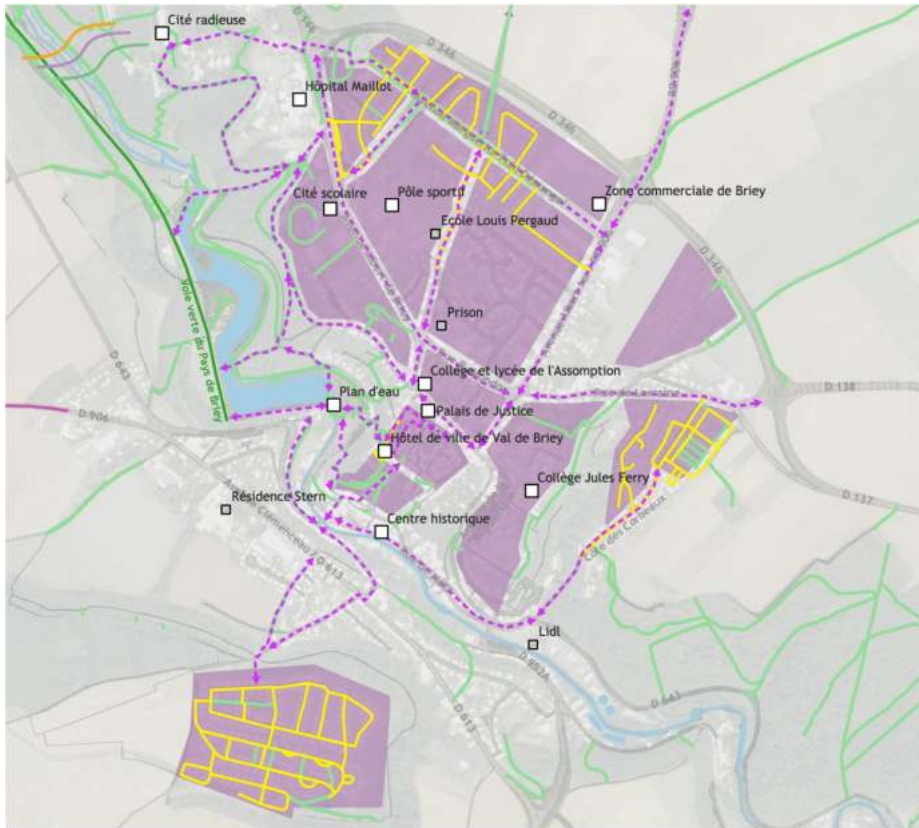
- liaison magistrale : réseau cyclable et piéton à haut niveau de service ;
- liaison structurante : réseau cyclable sécurisé et à fort potentiel en nombre d'utilisateurs ;
- liaison locale.

Numéro	Nom d'itinéraire
1	Voie verte du Pays de Briey
2	L'itinéraire des écoles
3	L'avenue Albert 1er
4	Briey-Avril
5	Mance-Avril
6	Briey-Moutiers
7	Mancieulles-Anoux
9	Bords du plan d'eau
10	Desserte interne de Mance
12	Grand Rue de Mance et accès à la voie verte du Pays de Briey
13	Liaison voie verte du Pays de Briey-Mance
14	Liaison cité administrative-plan d'eau
15	Liaison centre-ville Mancieulles-Baraques de Mancieulles
16	Liaison Roi de Rome
17	Desserte interne de la cité administrative
18	Briey bas
19	Cité administrative-Briey-en-Forêt
20	La Vignotte
21	La Cartoucherie
22	Avenue Marguerite Puhl Démange









Ville de Val de Briey

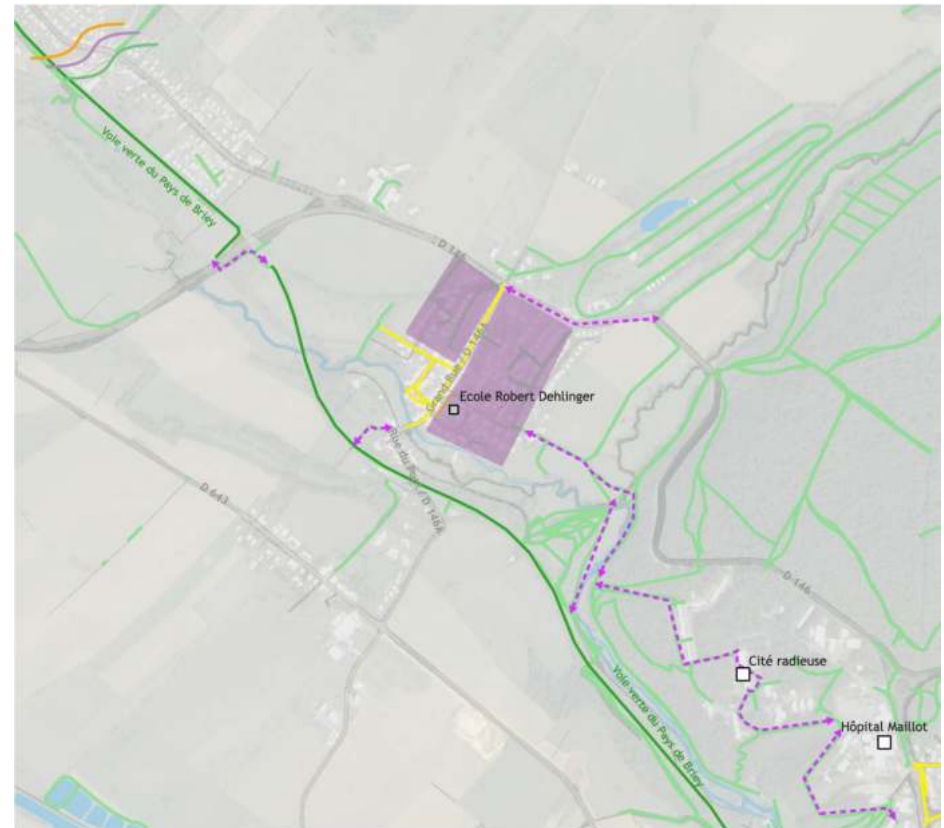
### Schéma d'étude du réseau piéton et cyclable de Briey

Plan de mobilité local - septembre 2022

#### Légende

- Voie verte du Pays de Briey
- Zones 30
- Voies locales potentiellement utilisables
- - - Liaisons piétonnes / cyclables à l'étude
- Coeur d'îlots à l'étude

Sources : analyse Mobilité positive, septembre 2022 - Fond de carte : Google Satellite, consulté en septembre 2022 - Emprises cadastrales et bâti : cadastre.gouv.fr, septembre 2022



Ville de Val de Briey

### Schéma d'étude du réseau piéton et cyclable de Mance

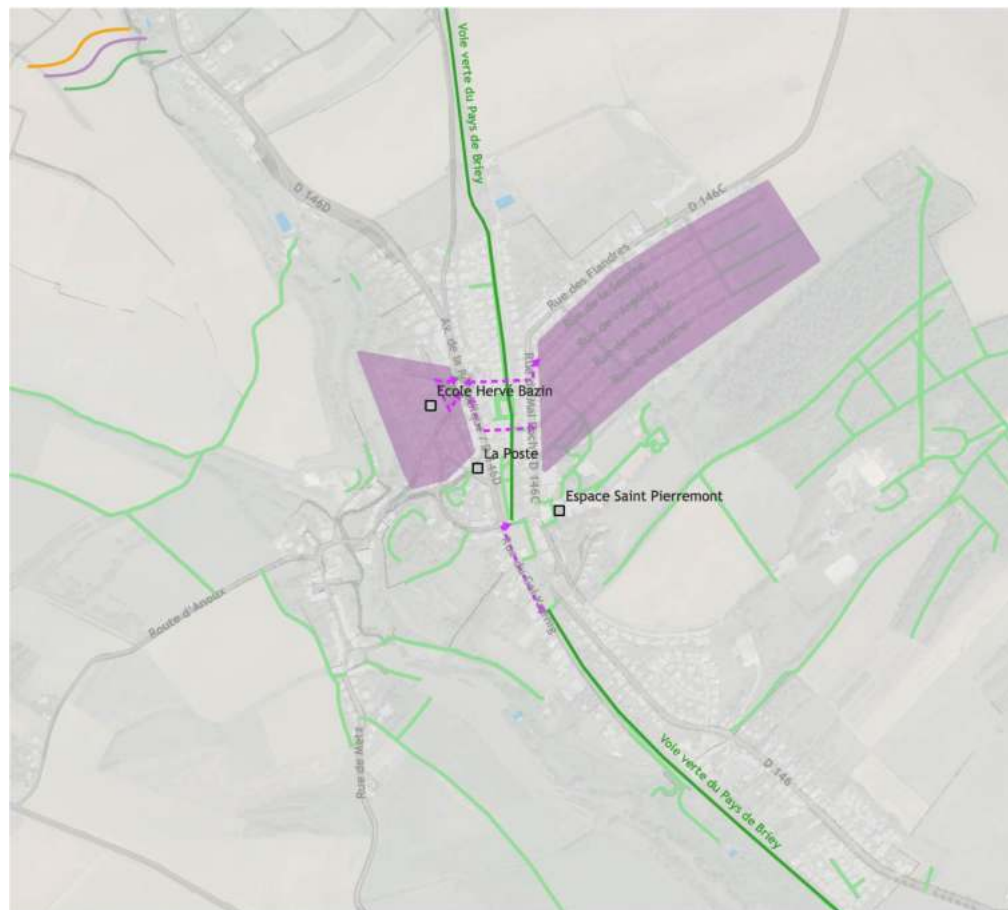
Plan de mobilité local - septembre 2022

#### Légende

- Voie verte du Pays de Briey
- Zones 30
- Voies locales potentiellement utilisables
- - - Liaisons piétonnes / cyclables à l'étude
- Coeur d'îlots à l'étude

Sources : analyse Mobilité positive, septembre 2022 - Fond de carte : Google Satellite, consulté en septembre 2022 - Emprises cadastrales et bâti : cadastre.gouv.fr, septembre 2022





Ville de Val de Briey  
**Schéma d'étude du réseau piéton et cyclable de Mancieulles**  
 Plan de mobilité local - septembre 2022

Légende

- Voie verte du Pays de Briey
- Voies locales potentiellement utilisables
- ↔ Liaisons piétonnes / cyclables à l'étude
- Coeur d'îlots à l'étude

Sources : analyse Mobilité positive, septembre 2022 - Fond de carte : Google Satellite, consulté en septembre 2022 -  
 Emprises cadastrales et bâti : cadastre.gouv.fr, septembre 2022



## 7.4 Étude des liens entre voie verte du Pays de Briey et centralités

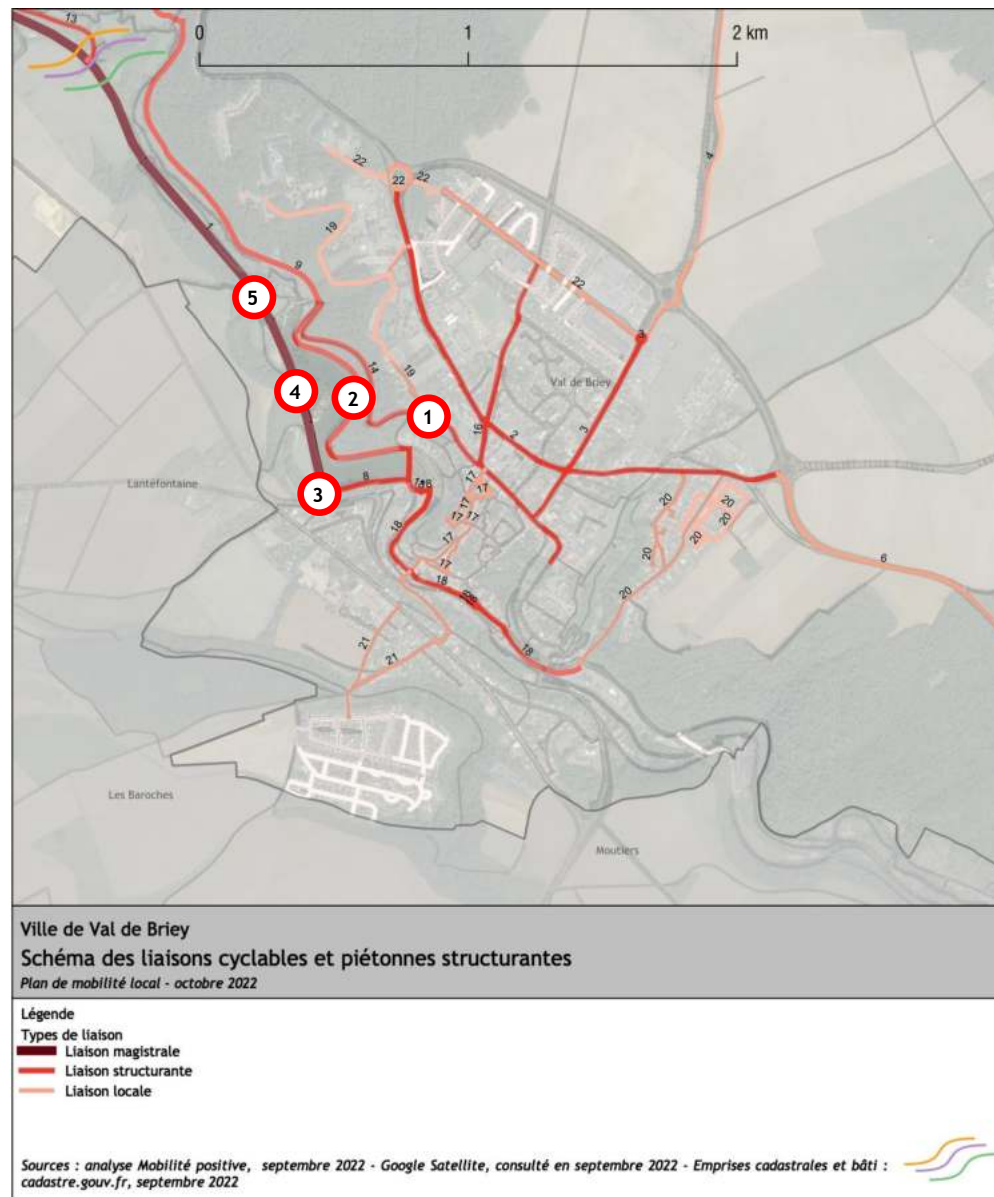
### Enjeux globaux :

- Jalonnement de rabattement à vocation utilitaire depuis les centralités à créer
- Jalonnement directionnel existant à compléter pour les usages utilitaires
- Nouveaux points d'accès à la voie verte à créer pour limiter « l'effet tunnel »
- Reprises ponctuelles du revêtement existant à réaliser

### 7.4.1 Le secteur de Briey

#### Les liaisons à enjeu

- ① Liaison via la rue Émile Gentil
- ② Rocade Jacques Anquetil
- ③ Entrée sud de la voie verte
- ④ Point d'entrée nouveau potentiel à la voie verte
- ⑤ Point d'entrée à la voie verte existant

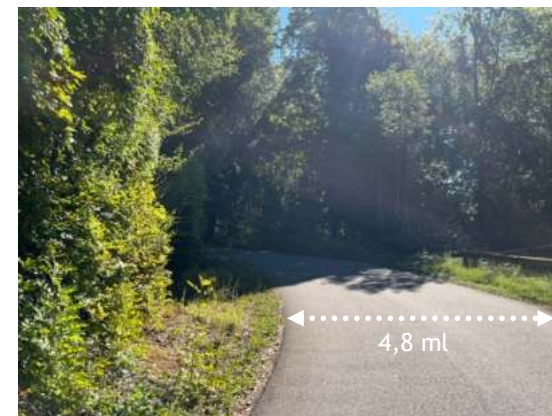


## ① Liaison via la rue Émile Gentil

La liaison entre la rue Émile Gentil et le bassin présente un trafic faible toutefois les virages entravent la visibilité des véhicules arrivant d'en face.

La section entre la rue Émile Gentil et le bassin pourrait être sécurisée grâce à des aménagements de modération des vitesses (écluses by-pass vélo ? ralentisseurs ?)

-> une option à examiner en phase d'étude des scénarios



## ② Rocade Jacques Anquetil

Liaison existante ne nécessitant pas d'aménagements complémentaires

Enjeu : jalonner les intersections pour signaler l'accès à la voie verte du Pays de Briey et les destinations majeures et entretien régulier du revêtement



### 3 Entrée sud de la voie verte

Le revêtement gravillonneux rend difficile l'entrée dans la voie verte à vélo compte-tenu de la pente

Enjeu : jalonner l'intersection pour améliorer la visibilité de l'accès à la voie verte du Pays de Briey et modifier le revêtement de l'entrée sur le même modèle que cela est fait plus au nord sur la même voie verte



④ Point d'entrée nouveau potentiel à la voie verte

Voie à créer à travers les arbres

Enjeu de domanialité à analyser



**5** Point d'entrée à la voie verte existant

Enjeu : ouvrir une entrée sur la voie verte

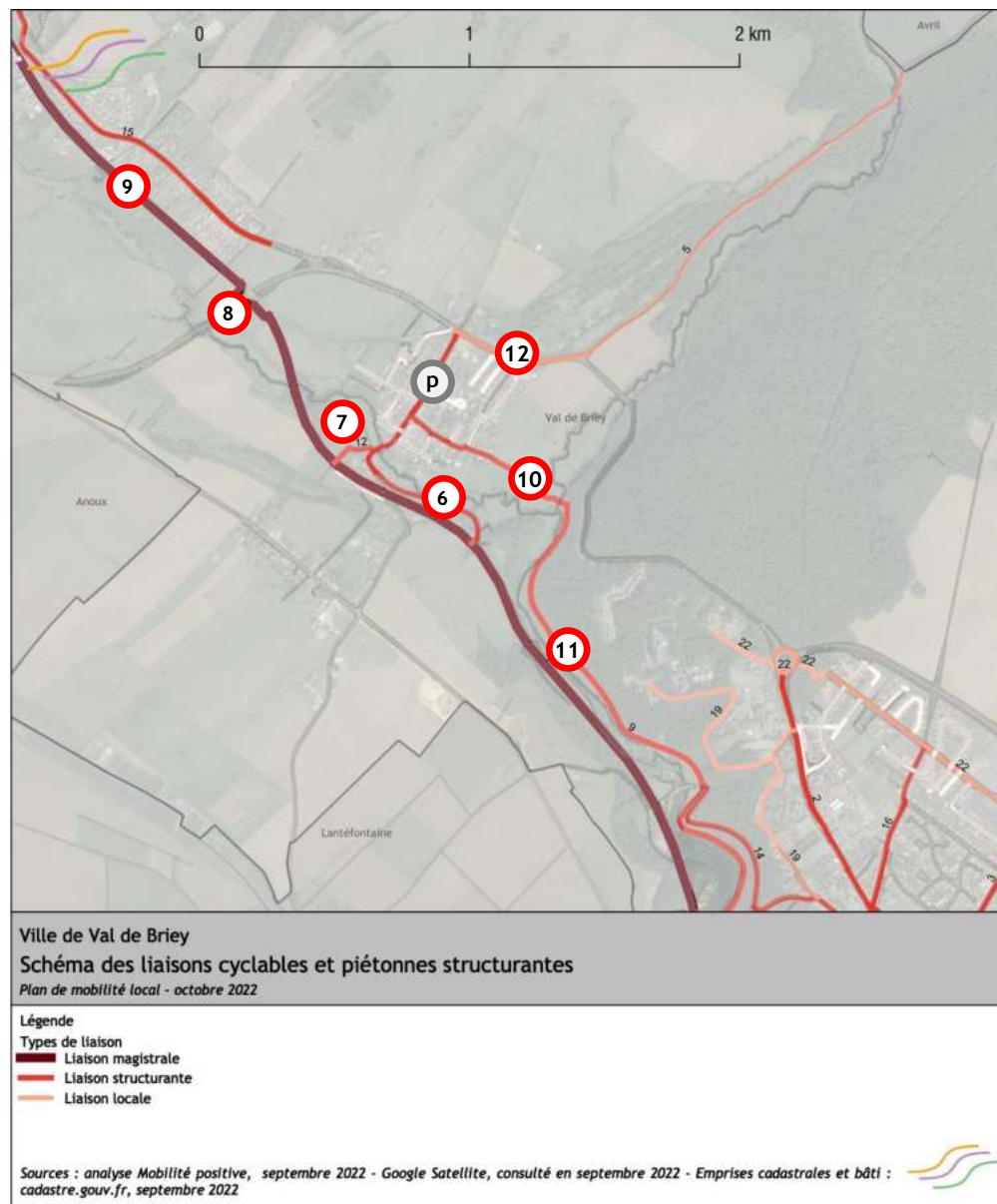




## 7.4.2 Le secteur de Mance

### Les liaisons à enjeu

- ⑥ Voie d'accès à Mance
- ⑦ Voie d'accès à Mance
- ⑧ Franchissement de la D146
- ⑨ Point d'entrée nouveau potentiel à la voie verte
- ⑩ Rue de la Capitaine
- ⑪ Rives du Woigot
- ⑫ Liaison avec Avril
- Ⓟ Projet - aménagement de la Grand Rue



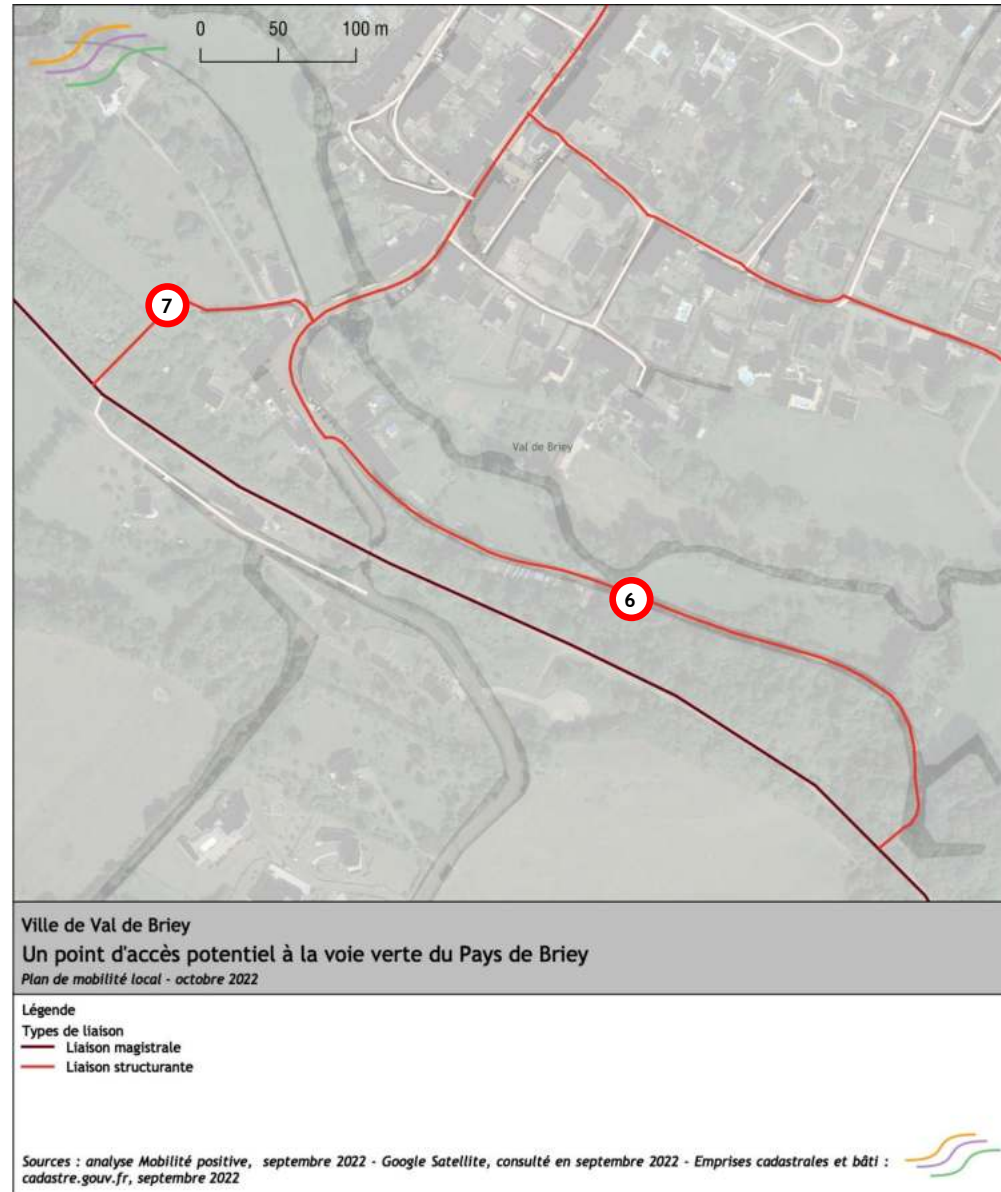
6 Voie d'accès à Mance

7 Voie d'accès à Mance

Enjeu de mise en valeur des 500 derniers mètres entre les voies d'accès et le centre de Mance

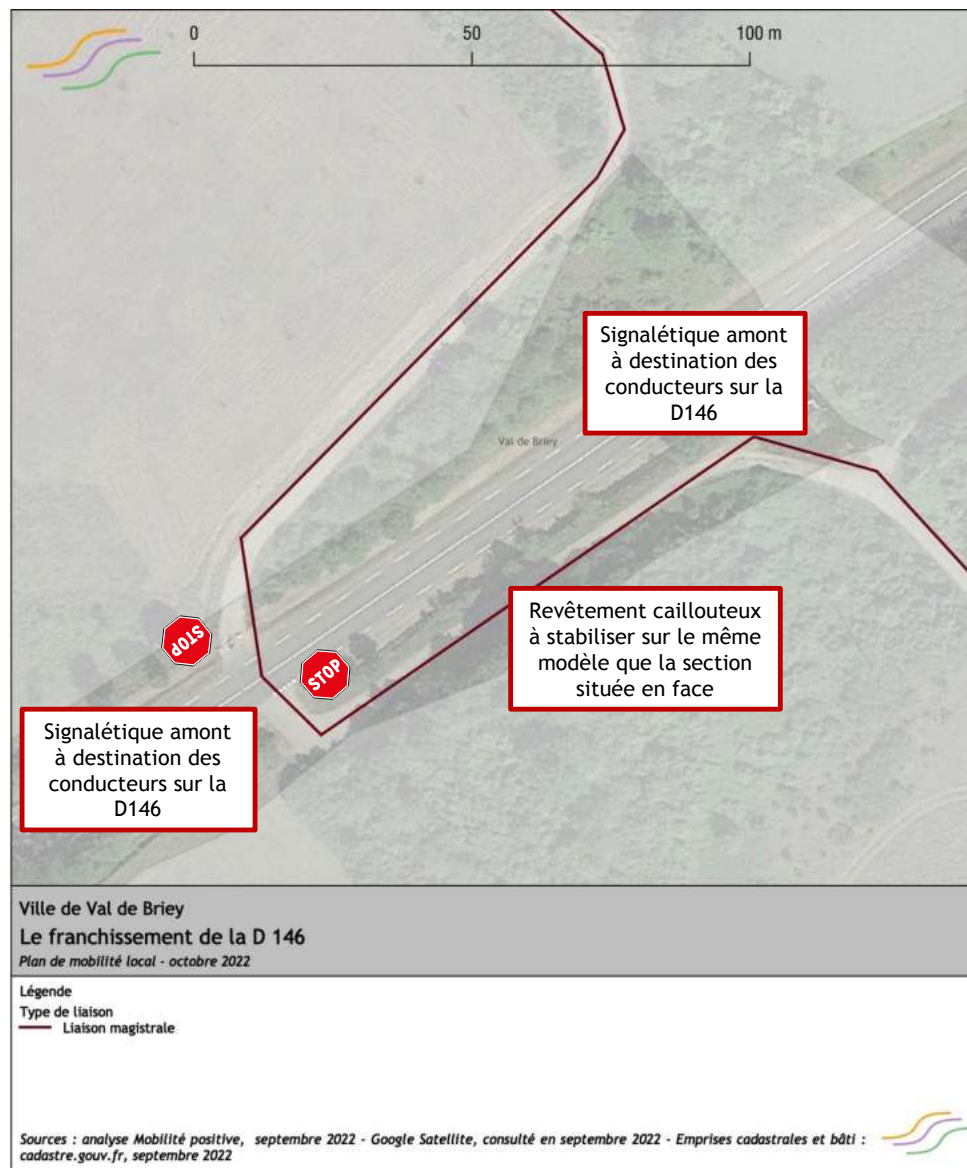


Revêtement empêchant la montée à vélo à consolider en terre-pierre lisse voire en qualité supérieure



## 8 Franchissement de la D146

Revêtement à privilégier pour améliorer la section en montée côté sud de la D 146 sur le même modèle que l'accès côté nord de la D 146



- 9 Point d'entrée nouveau potentiel à la voie verte : objectif de désenclaver l'est de Mancieulles

La création d'accès nécessite des opérations de défrichage et la création de liaisons



10 Rue de la Capitaine : une liaison déjà cyclable à jalonner

Aire de loisirs et liaison vers Briey



11

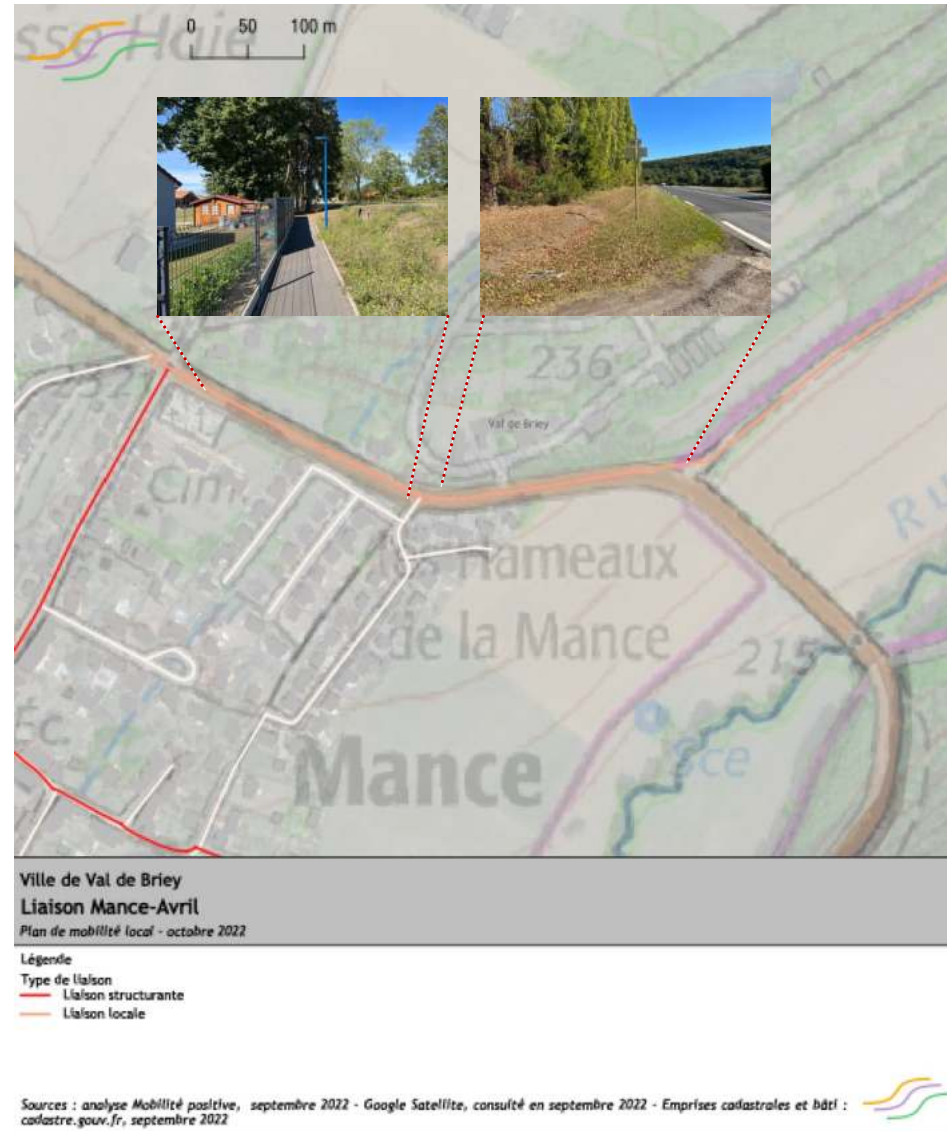
Rives du Woigot : pas  
d'aménagements supplémentaires  
nécessaires



## 12 Liaison avec Avril

### Enjeux

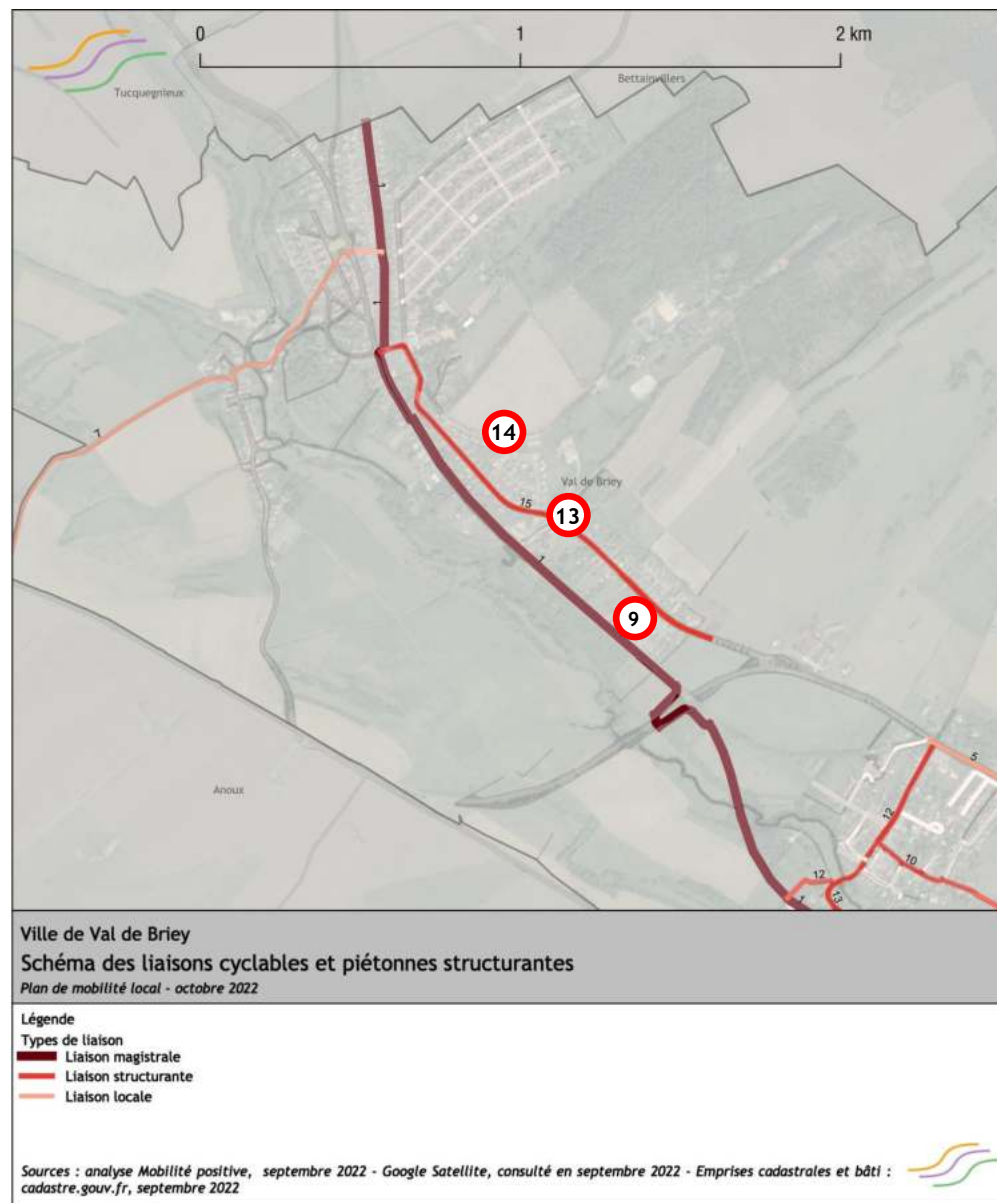
- Section ouest : élargissement de l'accès piéton le long de la D146d à un gabarit permettant la cohabitation piéton-vélo
- Section est : création d'une voie verte côté nord de la route départementale



### 7.4.3 Le secteur de Mancieulles

#### Les liaisons à enjeu

- ⑨ Point d'entrée nouveau potentiel à la voie verte
- ⑬ Mancieulles / Baraques de Mance
- ⑭ Rue du Carreau de la Mine





### 13 Mancieulles / Baraques de Mance

Le gabarit contraint de la chaussée, et des trottoirs, ne permet pas la création d'aménagements cyclables séparatifs.

D'autres solutions peuvent être étudiées : écluses by-pass vélo ou ralentisseurs.



14 Rue du Carreau de la Mine

Le stationnement à cheval sur trottoir nuit à la sécurité des piétons



## 7.5 Le jalonnement : une mise en valeur des liaisons à améliorer

Un système de panneaux structure la lisibilité des trajets de long de l'itinéraire mais il n'existe pas de jalonnement en rabattement depuis les centralités.

### Risque

Ne pas multiplier les dispositifs de jalonnement mais privilégier le réemploi ou l'adaptation de la signalétique existante

### Préconisations :

- remplacer les logos de l'ancienne EPCI présents sur les panneaux existants ;
- ajout des distances voire de destinations ;
- en cas de remplacement des panneaux choisir des nouveaux panneaux conformes à la réglementation en matière de signalétique.



## 8 L'ECOMOBILITE ET LA MOBILITE SOLIDAIRE

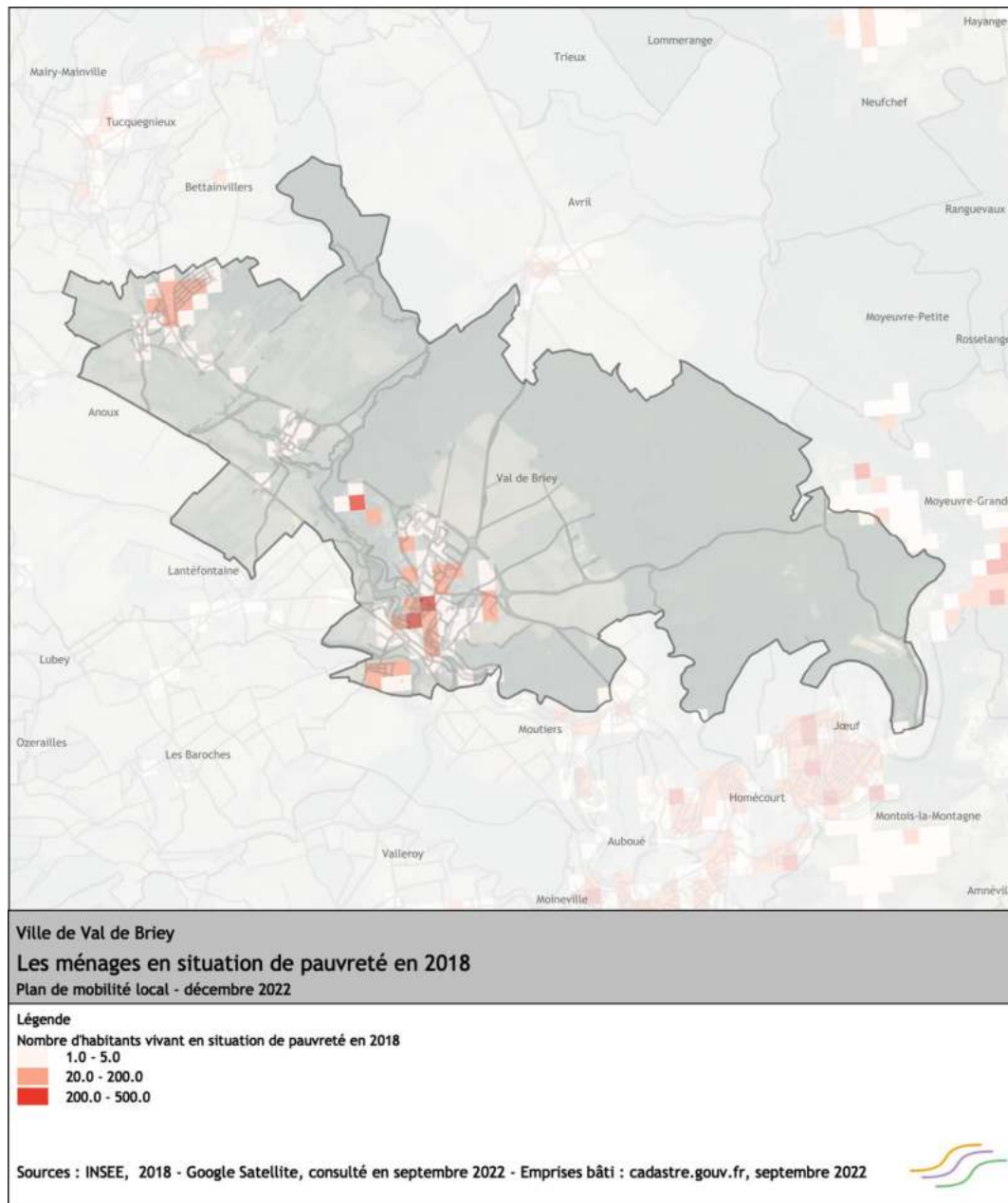
## 8.1 Les personnes précaires à Val de Briey

478 personnes étaient en situation de pauvreté à Val de Briey en 2018. Elles se répartissaient de manière proportionnelle à la population de chaque commune déléguée et sont de fait plus présentes à Briey dans les quartiers suivants :

- Raymond Mondon ;
- Briey Bas ;
- Cartoucherie ;
- Cité minière et centre de Mancieulles.

La précarité est un frein à plusieurs niveaux pour se déplacer auquel les acteurs publics ont déjà mené plusieurs actions en réponse :

- le coût des transports et des offres de mobilité (proposition de tarifs adaptés) ;
- la capacité d'accès à l'information sur les offres existantes (fracture numérique sur l'accès à Internet ou sur la capacité d'utilisation des services numériques disponibles) ;
- la capacité linguistique (personnes allophones ne pouvant pas comprendre les offres existantes).



## 8.2 Génération pro-vélo

Le programme Génération pro-vélo intervient sur la composante « services » du système vélo en participant à la formation à l'apprentissage du vélo des jeunes en âge d'aller à l'école.

Piloté à l'échelle du Grand-Est par un animateur référent le programme est composé de 3 axes :

- le co-financement ;
- l'accompagnement ;
- la formation.

Le recensement et la cartographie des établissements d'enseignements réalisée dans le cadre du diagnostic a permis d'identifier une première base de prétendants potentiels à cette action.

Le conseil communal des jeunes est également intégré à la démarche d'élaboration du plan de mobilité local.



Animé par :

**Théo SCHINTU**  
[t.schintu@sofub.fr](mailto:t.schintu@sofub.fr)  
 06 61 39 00 79

## 8.3 Code de la rue

Il n'existe pas de démarche de code de la rue à ce jour sur le territoire.

## 8.4 Transport à la demande

Le service de transport à la demande offre un service spécifique à destination des personnes à mobilité réduite doté d'un matériel roulant adapté ainsi que d'un service personnalisé.



## 8.5 Des grilles tarifaires adaptées aux publics précaires

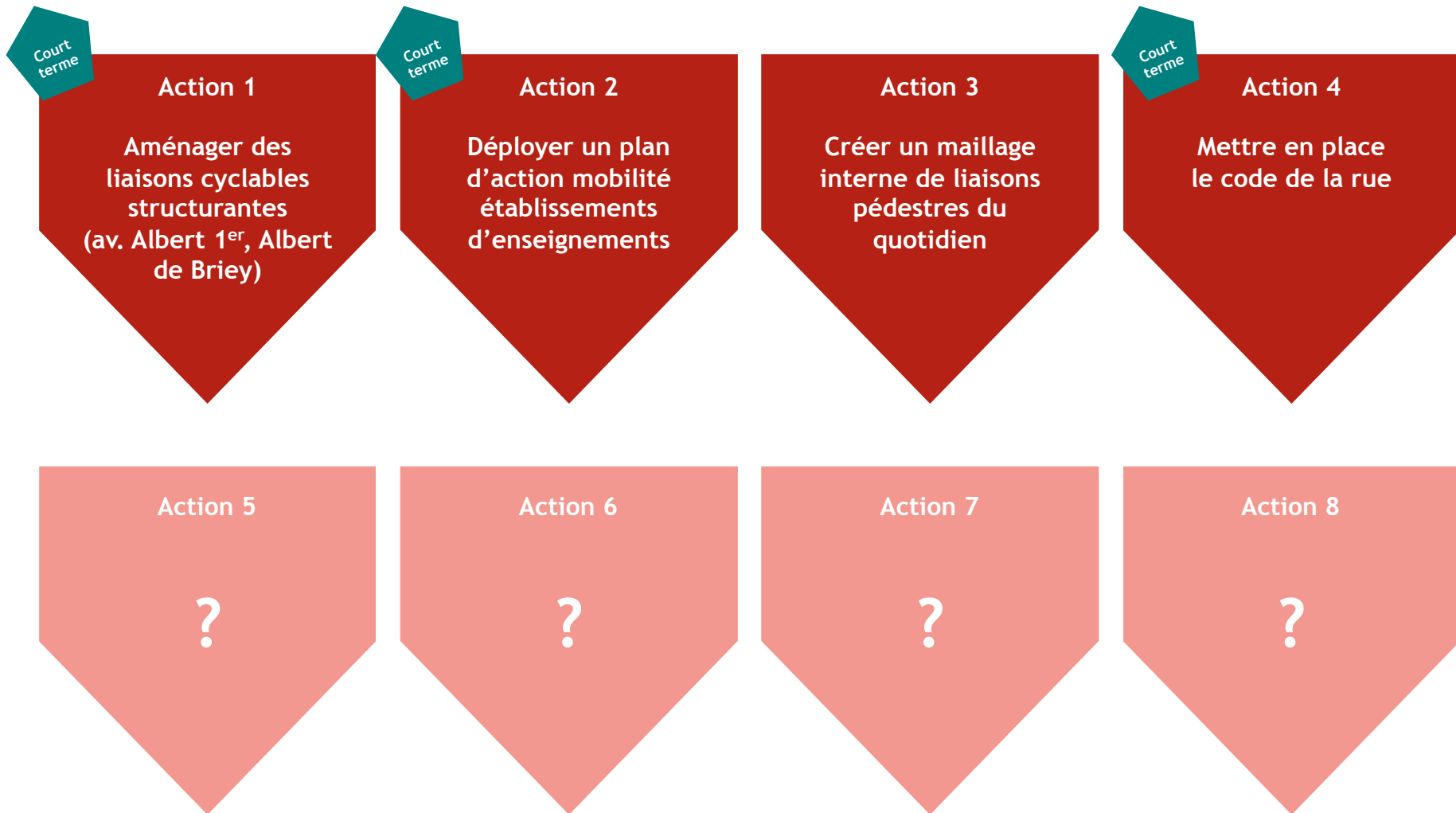
La grille tarifaire du système de vélos en libre-service « Filéo » intègre des offres à destination des personnes à faibles revenus.

POUR 3 MOIS	POUR 6 MOIS	POUR LES LIVRAISONS
<b>Tarif normal (TTC)*</b> 50€ (10€ par mois) Caution 500€	<b>Tarif normal (TTC)*</b> 100€ (10€ par mois) Caution 500€	<b>Livraison à domicile</b> 10€ le vélo
<b>Tarif réduit (TTC)*</b> 40€ (10€ par mois) Caution 500€	<b>Tarif réduit (TTC)*</b> 70€ (10€ par mois) Caution 500€	<b>Livraison groupée</b> 2 vélos = 10€ 3 vélos = 15€ 4 vélos = 20€

\*Tarifs réduits : étudiants et bénéficiaires ASPA, RSA, AAH, AAL. Plus de renseignements à la Maison du Vélo FFG.

## 9 SYNTHÈSE : LES POTENTIELS D' ACTIONS

## 9.1 Les actions phares - EN ATTENTE RÉUNION PUBLIQUE









## **Mobilité positive**

**Pôle planification de la mobilité**

Affaire suivie par : Alexandre LAIGNEL

Tél. : +33 6 99 33 97 16

Courriel : [alexandre@laignell.fr](mailto:alexandre@laignell.fr)