

SCHÉMA
DE COHÉRENCE
TERRITORIALE
NORD MEURTHE-ET-MOSELLAN

Cahier n°

7

RAPPORT DE PRÉSENTATION

>> **JUSTIFICATION
DES CHOIX**

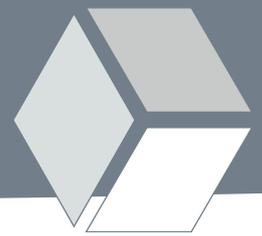


SOMMAIRE

1 – Les enseignements du Diagnostic et de l’Etat Initial de l’Environnement	3
SYNTHÈSE	3
BESOINS EXPRIMÉS ET PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES	6
2 – Les choix du PADD établis au regard de la démarche prospective.....	8
LA DÉMARCHE PROSPECTIVE DU SCOT NORD 54	8
LE PROJET CHOISI ET LE PADD	27
LA STRUCTURATION DU PADD	27
3 – Les choix en matière de positionnement et d’attractivité territoriale	28
L’ORGANISATION DU TERRITOIRE ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENTRE ESPACES	28
LES OBJECTIFS RELATIFS AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	28
LES GRANDS PROJETS D’INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT POUR FAVORISER L’ATTRACTIVITÉ.....	29
LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE.....	30
LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DE L’ACTIVITÉ AGRICOLE.....	31
LES OBJECTIFS RELATIFS À L’ÉQUIPEMENT COMMERCIAL ET ARTISANAL ET AUX LOCALISATIONS PRÉFÉREN- TIELLES DES COMMERCES	31
4 – Les choix en matière d’équilibre et d’équité territoriale	33
L’ORGANISATION D’UNE ARMATURE URBAINE ET RURALE GARANTE DE L’ÉQUITÉ TERRITORIALE	33
LES OBJECTIFS ET PRINCIPES DE LA POLITIQUE DE L’HABITAT	35
L’ORGANISATION DE LA MOBILITÉ PAR LA COHÉRENCE ENTRE TRANSPORT ET URBANISME.....	39
LES GRANDS PROJETS D’ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES.....	40
LES PRINCIPES DE REVITALISATION DES CENTRES URBAINS ET RURAUX, ET DES ESPACES URBANISÉS.....	41
5 – Les choix en matière d’empreinte écologique et de cadre de vie	42
LES CONDITIONS DE MAITRISE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET LES PRINCIPES DE RESTRUCTURATION DES ESPACES URBANISÉS	42
PROTÉGER LES ESPACES ET SITES NATURELS, AGRICOLES OU FORESTIERS ET LES RESSOURCES NATURELLES	43
LES PRINCIPES DE MISE EN VALEUR DES ENTRÉES DE VILLE ET DE VALORISATION DES PAYSAGES NATURELS ET URBAINS	45
LES PRINCIPES DE PRÉVENTION DES RISQUES ET DE RÉDUCTION DES NUISANCES.....	46
Annexes	48
ANALYSE DÉTAILLÉE PAR AFFIRMATION	48

> CRÉDITS PHOTOS : Commune de Friaucelle

1 – Les enseignements du Diagnostic et de l'Etat Initial de l'Environnement



SYNTHÈSE

LA PLACE DU SCOT, ET SA DÉPENDANCE, VIS-À-VIS DES TERRITOIRES ENVIRONNANTS

Le SCoT Nord 54 est un territoire à la **recherche d'une identité territoriale**, aussi bien géographiquement, qu'économiquement, administrativement et en termes d'image. En effet, enclavé par deux Pays de l'Union Européenne au nord (Luxembourg et Belgique), il l'est également sur ses franges est (Moselle) et ouest (Meuse). De leur dynamisme dépend majoritairement celui du SCoT Nord 54.

Ces territoires voisins développent par ailleurs des projets d'envergure, qui ont pour effet de générer **une certaine bipolarisation du SCoT Nord 54**.

Ainsi, au nord, le **Grand-duché du Luxembourg attire 17 000 frontaliers** du SCoT (auxquels on pourrait ajouter les **3 000 frontaliers belges**), et son pouvoir d'attractivité devrait se renforcer avec l'émergence du site de Belval et de l'agglomération Alzette-Belval (20 000 emplois côté luxembourgeois, 9 000 logements côté français).

A l'est et au sud, le SCoT Nord 54 est entouré par les 3 SCoT les plus peuplés de Lorraine, qui attirent 10 000 actifs, et qui portent de nombreux projets d'importance, à l'instar du développement des ports lorrains (300 millions d'euros d'investissement), de la création de la Communauté Hospitalière, ou encore de la base de Chambley.

L'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENIELLE ET LA DÉMOGRAPHIE

Depuis 10 ans, le SCoT connaît une reprise de la croissance démographique : **+ 6 700 habitants (+4,6%)**, portant sa population totale à près de 152 000 habitants. Cet atout est dû à une attractivité résidentielle retrouvée, symbolisée par un **solde migratoire très positif**, via l'arrivée massive de jeunes actifs.

Toutefois, plusieurs bémols sont à signaler :

- la **pérennisation de cette croissance** est loin d'être certaine, car très dépendante des attractivités économiques voisines ;
- la **croissance est particulièrement inégale** entre les territoires du SCoT, de la CCPB en très forte croissance, à la CCPO toujours en décroissance ;
- malgré l'apport des actifs, un fort **vieillessement de la population est à attendre** dans les prochaines années (une augmentation de 8 000 habitants de plus de 60 ans d'ici 2032).

L'ÉTALEMENT URBAIN

Pour un territoire de type périurbain et rural, l'enjeu de l'étalement urbain est primordial par ses impacts directs sur les pay-

sages, l'environnement, la mobilité et l'agriculture. L'échelle du SCoT permet d'identifier une **stratégie d'équilibre entre espace rural et espace urbain**, en lien avec l'armature urbaine existante, les pôles d'activités et d'emplois et les pôles de services.

L'analyse de l'occupation des sols révèle une **forte accélération du rythme d'artificialisation des sols** sur le SCoT Nord 54 durant la période 2004-2014 (environ 90 ha consommés par an, contre 30 ha dans les décennies précédentes).

Chaque année, on estime que **60 à 70 ha sont consommés pour de l'habitat pour environ 500 logements construits**, soit une très faible densité moyenne de 7 à 8 logements à l'hectare.

Par ailleurs, les besoins en logements « au fil de l'eau » sont estimés à 9 500 logements d'ici 2030, mais les zones prévues à l'urbanisation permettraient la réalisation d'au moins 40 000 logements. Cette offre foncière pose la question d'une politique foncière d'ensemble.

L'ARMATURE URBAINE ET LA VITALITÉ DES ESPACES RURAUX

L'armature urbaine du SCoT Nord 54 est composée de 35 communes, parmi les 116 du territoire :

- 2 villes principales (Longwy et Briey),
- 4 villes secondaires (Mont-St-Martin, Longuyon, Jarny et Joeuf),
- 14 villes relais,
- 15 bourgs locaux,
- les autres communes étant des communes rurales.

Au cours des 10 dernières années, l'**armature urbaine principale et secondaire a été renforcée en matière économique** (croissance du nombre d'emplois) **mais fragilisée en matière démographique** (décroissance), les communes rurales accueillant la très grande majorité de la croissance démographique.

Ce phénomène de périurbanisation, voire de rurbanisation, a tendance à **éloigner la population des lieux d'emplois (+40% en 10 ans)**, à augmenter les coûts d'équipements des communes rurales, et à **renforcer l'usage de la voiture individuelle (85% des déplacements domicile-travail)**.

Pour autant, les bourgs locaux constituent des points d'appui essentiels du monde rural, ils sont les garants d'un équilibre territorial et de l'égalité d'accès aux équipements essentiels du territoire. **Ces bourgs attestent d'une croissance démographique similaire au SCoT**.

Le SCoT a pour double objectif, au regard du code de l'urbanisme, de **veiller à la revitalisation des villes et de leur centre, tout en préservant la vitalité des espaces plus ruraux**.



LA VITALITÉ DES TERRITOIRES CONTRAINTS

L'enjeu des risques nécessite de **définir une stratégie à l'échelle du territoire** pour identifier de manière globale les secteurs potentiels de développement pour de l'activité, de l'habitat mais aussi pour les établissements à risques.

Longtemps figées dans leur développement, de nombreuses communes du SCoT concernées par le phénomène, principalement dans la vallée de l'Orne et le bassin de Landres, disposent désormais de PPRM et/ou de PPRI (ou de cartes d'aléas).

Ainsi, **15% du territoire du SCoT (15 000 ha) est soumis à un risque, parmi lesquels 1 500 ha sont déjà urbanisés, et 500 ha sont identifiés comme zones à urbaniser dans les documents d'urbanisme.**

Aussi, la question des **zones à urbaniser situées en zones contraintes** reste entière, ces zones à urbaniser étant parfois essentielles à la vitalité de communes massivement concernées par les risques.

LA DIVERSITÉ DES BESOINS EN LOGEMENTS, LES PARCOURS RÉSIDENTIELS, LE PARC ANCIEN

Territoire particulièrement concerné par le phénomène, **l'ampleur du travail frontalier (près de 20 000 actifs concernés) booste les revenus des habitants**, permettant de corriger l'image dévalorisante du territoire. Mais son développement cache une pauvreté laborieuse élevée, en particulier sur le **Pays de Longwy (29% des travailleurs, 1^{er} en Lorraine)**. Cela matérialise un fonctionnement à deux vitesses du territoire (hausse des coûts immobiliers, difficulté de logement, hausse de la distance domicile-travail...), qui provoque une rupture dans les parcours résidentiels.

La production de logements ne permet pas d'assurer une mixité sociale et générationnelle optimale, et l'ensemble des besoins en logements ne sont aujourd'hui pas satisfaits :

- tant quantitativement car certains territoires (notamment Jarnisy) présentent une **tension des marchés locaux de l'habitat**,
- que qualitativement : **besoins des publics spécifiques** (personnes âgées, personnes dépendantes, personnes à revenus disparates, etc.), **nouvelles formes urbaines**, typologies de logements, etc.

Pour l'heure, de plus en plus de ménages non-frontaliers sont contraints de s'installer en périphérie, dans les espaces ruraux. Pour les ménages ne pouvant prétendre à ce type d'accèsion, la demande se reporte sur le parc locatif social, mais avec un fort déséquilibre entre le Nord et le Sud du territoire : **le secteur de Longwy concentre plus de 70% des 10 000 logements sociaux du territoire**, marqués par un besoin de renouvellement important.

Toutefois, **le parc de logements dans les cités ouvrières et minières constitue un maillon intermédiaire** entre le parc locatif social et l'accèsion au logement pavillonnaire, car plus adapté aux primo-accédants.

L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Aujourd'hui, **le SCoT Nord 54 compte +/- 38 000 emplois**. Ceux-ci se répartissent à 69% dans le secteur tertiaire, et à 25% dans le secteur industriel.

Au cours des 10 dernières années (1999-2009), **l'emploi salarié privé a reculé de 5%**, soit une perte de plus de 1 500 emplois, alors que les territoires voisins ont connu une évolution inverse (notamment Luxembourg et Moselle). **Le Pays de Longwy a été le plus touché par ce recul général : il a perdu 10% de ses emplois privés**, contre une perte de 3% pour le Pays de Briey.

Les zones d'activité, par ailleurs, si elles disposent d'importantes réserves foncières, **présentent souvent des difficultés d'accessibilité** : tant en termes de desserte en transports en commun, qu'en termes de desserte très-haut débit.

Il existe donc un enjeu d'attractivité économique, au voisinage de pôles majeurs et de projets d'envergure.

L'IMPACT DES MUTATIONS ÉCONOMIQUES

On constate, sur la période 1999-2009, des mutations économiques très rapides sur le SCoT Nord 54 :

- **l'industrie manufacturière**, premier employeur du territoire, **atteste d'une perte de 25% de ses emplois** (6 800 aujourd'hui), l'automobile comptant à lui seul 3 000 emplois directs,
- **le secteur commercial** progresse de 2,5% pour atteindre plus de **4 000 emplois**, notamment grâce au développement de la zone Pôle Europe à Mont-St-Martin,
- **le secteur de la santé/action sociale connaît une croissance exponentielle de 39%**, portant son nombre d'emplois à plus de 3 000, et offrant des perspectives encourageantes en raison du vieillissement de la population,
- les enjeux liés au Grenelle de l'Environnement offrent enfin de nouvelles perspectives autour des filières vertes (écoconstruction, tourisme, adaptation du monde agricole, etc.).

La **réforme de la fiscalité locale**, en particulier la suppression de la taxe professionnelle, pourrait demain provoquer des mutations encore plus profondes, le secteur industriel « rapportant » moins aux collectivités. D'ailleurs, sur la période 2009-2012, ce secteur perd encore de nombreux emplois (tandis que le commerce et la santé-action sociale se maintiennent).

Ces mutations auront nécessairement des impacts sur l'appareil de formation, qui, à l'exemple de l'IUT de Longwy, cherche à s'adapter en offrant de nouvelles formations autour des filières vertes.

L'ARMATURE ÉCONOMIQUE

La très grande majorité des emplois du SCoT (85%) se concentre sur deux secteurs :

- **l'agglomération de Longwy, qui recense 45% des emplois totaux**,
- **le secteur Jarny-Orne-Briey, qui en concentre 40%**.

Par ailleurs, parmi les 116 communes du territoire, **8 d'entre elles concentrent les 2/3 des emplois**.

Enfin, **les zones d'activité du SCoT concentrent 1/3 des emplois du territoire**. Ces 11 600 emplois sont répartis sur près de 800 ha, soit une densité de moins de **15 emplois à l'ha**. Ces zones d'activité sont aujourd'hui très spécialisées (soit commerce, soit industrie principalement), cette spécialisation révélant une certaine fragilité des zones, soumises plus facilement aux aléas d'un secteur.

Elles disposent en outre de très importantes réserves foncières, malgré la faible dynamique de l'emploi constatée :

- plus de **420 ha sont immédiatement disponibles**, ainsi que 315 disponibles à moyen terme,
- auxquels il faut ajouter la mégazone de Beuvillers (320 ha), qui constitue, selon la Directive Territoriale d'Aménagement, une réserve foncière.

Potentiellement, le SCoT Nord 54 compte plus de 1 000 ha de réserves foncières, soit autant que le SCoT Sud 54, pour cinq fois moins d'emplois.

LE TRAFIC ROUTIER / LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE

Le territoire du SCoT est marqué par **une forte mobilité** (plus de 80% des actifs ne travaillent pas dans leur commune de résidence). La part des actifs du SCoT travaillant en dehors de celui-ci est même passée de 43% à 52% entre 1999 et 2010, confirmant un renforcement de la dépendance du SCoT vis-à-vis des territoires voisins. Ainsi, **le Luxembourg attire la moitié des actifs sortants du SCoT**.

Cette forte mobilité, essentiellement liée à l'éloignement des zones d'emplois, se répercutent sur la répartition modale. **L'utilisation de la voiture pour les déplacements domicile-travail est très élevée (85%)**, proportion largement supérieure à celle de la Lorraine (79%) ou de la France (70%).

Ainsi, on observe une **forte hausse des trafics routiers** sur le SCoT (9% au sud et 14% au nord en 9 ans). Plusieurs voies enregistrent des trafics supérieurs à 10 000 véhicules par jour alors que le réseau n'a pas le gabarit nécessaire pour accueillir ces flux, d'où la multiplication des phénomènes de congestion et de nuisances.

L'INTERMODALITÉ DES TRANSPORTS

Moins de 5% des déplacements s'effectuent en transport en commun (14% en France).

En termes d'accessibilité aux transports collectifs, environ **60% de la population totale du SCoT dispose d'un accès direct aux transports en commun routiers ou ferroviaires** (point d'arrêt à moins de 300m du domicile). Cette part pourrait augmenter avec la création d'une AOT sur le Pays du Bassin de Briey.

Malgré cette bonne couverture en transports en commun, **l'intermodalité est peu développée en raison des fréquences des dessertes trop faibles et de la mauvaise concordance des horaires**. Celle-ci, par la mise en cohérence des différents réseaux, peut favoriser la diminution des temps de parcours et être plus compétitif face à l'automobile. Pour cela, il faut réfléchir au mode de gouvernance que devra adopter le SCoT pour garantir une meilleure gestion et une meilleure organisation des déplacements.

LES QUARTIERS-GARE

La gare est à la fois une « porte » privilégiée de la ville puisque c'est par là qu'arrivent et que repartent les voyageurs et un « nœud » où l'on passe d'un moyen de transport à un autre.

Le SCoT Nord 54 compte 9 gares ou haltes ferroviaires. Les deux gares du secteur nord concentrent à elles seules 46% de l'offre TER et accueillent 2/3 des usagers. **La gare de Longwy est la**

plus fréquentée du territoire (750 clients par jour en moyenne). Son importance s'explique par l'influence des déplacements transfrontaliers : la destination principale au départ de Longwy étant la gare de Rodange.

Sur le secteur sud, Conflans-Jarny est la principale gare avec 350 voyageurs par jour (essentiellement pour les liaisons avec Metz et Nancy). Bien qu'étant la seule gare à être en relation avec le secteur nord, les échanges avec Longwy sont pratiquement nuls (30 voyageurs quotidiens).

Afin de construire un réseau de transports en commun bien structuré et compétitif, c'est toute l'organisation de la chaîne de transport autour du train qu'il faut (re)penser. Avec un potentiel foncier que l'on peut évaluer à 700 ha dont près de 60 ha constructibles et non bâtis autour des 9 gares du SCoT (dans un périmètre de 500m), il existe un véritable potentiel de développement pour le territoire.

Cet enjeu a été identifié comme prioritaire lors des débats du diagnostic.

LA DIVERSITÉ DES BESOINS EN DÉPLACEMENT

Le manque de données disponibles en ce qui concerne les déplacements autres que pour le travail se font cruellement sentir. Cette carence entraîne une **survalorisation des déplacements domicile-travail, qui ne représentent pourtant que 30% de l'ensemble des déplacements** en France, et une **méconnaissance des « chaînes de déplacements »** pratiquées qui sont primordiales lorsque l'on cherche à diminuer la dépendance automobile et à mettre en place des solutions de covoiturage. Seule la réalisation d'une enquête ménages-déplacements permettrait d'avoir cette connaissance détaillée de l'ensemble des déplacements, et par conséquent des besoins à prendre en compte et des solutions à préconiser.

L'ACCÈS AU TRÈS-HAUT DÉBIT

Avec la loi Grenelle 2, le SCoT doit prendre en compte la question des infrastructures et des réseaux de communication. **L'ensemble du territoire est globalement bien desservi par les réseaux de téléphonie mobile et par l'ADSL**. Il dispose de deux réseaux de « fibres optiques » : celui du CD54 (desservant principalement les bâtiments du CG et les zones d'activité) et celui de RIV54 plus au nord.

Les collectivités peuvent **faciliter la mise à niveau future des réseaux en anticipant d'ores et déjà la mise en place de fourreaux dédiés aux fibres optiques** lors de la construction de nouvelles infrastructures, réduisant considérablement leur coût.

L'ARMATURE DES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

Le territoire du SCoT Nord 54, malgré l'étalement urbain, reste **un territoire à dominante agricole (60%) et forestière (24%)**. Leur devenir est donc un enjeu majeur.

Le diagnostic du patrimoine naturel du SCoT Nord 54 a fait apparaître ses atouts, ses fragilités mais aussi son **rôle essentiel dans l'attractivité du territoire**. Or, **les espaces protégés et gérés ne représentent que 5% du territoire**, ce qui reste très faible et



montre le déficit de connaissance notamment par rapport aux pays limitrophes (Lorraine : 15%, Luxembourg : 21%, Wallonie : 50%).

Par ailleurs, la trame verte et bleue, manquant certes de précision, révèle pourtant de nombreuses discontinuités et ruptures, liées majoritairement aux infrastructures, aux barrages, aux seuils, etc. Une connaissance approfondie des corridors écologiques de la trame verte et bleue du SCoT Nord 54 permettrait de cibler précisément des secteurs à préserver, à développer, des continuités écologiques à recréer.

LA BANALISATION DES PAYSAGES

Le SCoT dispose de paysages variés supports d'identités : une trame forestière présente sur le territoire et structurante, des vues panoramiques privilégiées, des ceintures vertes traditionnelles autour des villes et villages qui s'urbanisent, des axes routiers peu qualifiés et des secteurs urbains aux enjeux forts du point de vue paysager et patrimonial, etc.

Les paysages constituent une richesse du territoire. Mais il existe un risque de banalisation et de simplification pour de nombreux paysages ruraux et urbains. Sont notamment concernés :

- les **portes entrées des villes et villages** où se déploient des quartiers d'activités sans qualité urbaine, des espaces délaissés (quartiers-gares) ou encore des quartiers pavillonnaires présentant une architecture uniformisée,
- les **espaces de transition entre le tissu bâti et les espaces agricoles** où les ceintures vertes traditionnelles disparaissent petit à petit,
- l'**espace rural avec son patrimoine ordinaire** : haies, ripisylves, bosquets, alignements, murets, prairies, qui disparaissent avec l'agrandissement ou le drainage des terres agricoles,
- les **paysages urbains à forte valeur patrimoniale**,
- les **axes urbains structurants** au cœur des villes qui peinent à donner un cadre de vie de qualité...

L'EMPREINTE ÉCOLOGIQUE DU TERRITOIRE

Le Bilan Carbone du SCoT Nord 54 a révélé que les **deux principaux postes émetteurs de GES étaient l'habitat et les transports (50% à eux deux)**.

En guise de complément, une étude de l'INSEE a révélé que **les navetteurs du SCoT Nord 54 émettaient deux fois plus de CO₂ (par an) que ceux de Nancy couronne**, en raison de l'importance de l'utilisation de la voiture individuelle et surtout de la longueur des distances parcourues.

Par ailleurs, avec **75% de logements construits avant la première réglementation thermique**, le parc ancien reste particulièrement énergivore.

Plusieurs pistes peuvent être proposées pour réduire cette empreinte écologique :

- le renouvellement du parc logement,
- la limitation du **trafic routier**,
- le **renforcement de l'autonomie énergétique du territoire**,
- le développement des **énergies renouvelables** en lien avec les **ressources locales**, ...

BESOINS EXPRIMÉS ET PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES

PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES ET BESOINS EN LOGEMENTS

Avec 151 000 habitants en janvier 2010, le SCoT s'affirme comme un territoire en croissance démographique (6 700 habitants de plus qu'en 1999). Cette croissance de près de 610 habitants par an confirme le redressement démographique entrevu au milieu des années 2000.

Cependant, quel que soit le scénario envisagé, le territoire vieillit et continue à vieillir. En revanche, concernant la population active, son évolution sera intimement dépendante des évolutions économiques non seulement exogènes mais également endogènes.

Le territoire du SCoT va devoir faire face aux besoins en logements liés aux évolutions sociodémographiques observées sur la dernière décennie : desserrement des ménages, accueil de nouveaux habitants, renouvellement du parc de logement. Au-delà de ces besoins quantitatifs, il devra aussi répondre aux besoins en logement de l'ensemble de la population, afin de maintenir une fluidité des parcours résidentiels. En effet, certaines catégories de population nécessitent des réponses adaptées, notamment les jeunes et les personnes âgées. Ainsi, il est nécessaire de rendre le parc actuel plus adapté et plus accessible aux personnes âgées, mais aussi aux personnes handicapées. Concernant les jeunes, la politique habitat fortement tournée vers les lotissements les contraint parfois à quitter leur commune, voire le territoire. Il s'agit donc de corriger un déséquilibre du parc : on manque de petits logements pour les jeunes couples (mais aussi les personnes âgées), alors que les grands logements sont surreprésentés.

PROJECTIONS ET BESOINS ÉCONOMIQUES

Au vu de l'évolution rapide du nombre de demandeurs d'emplois, et afin de se rapprocher autant que possible du « plein emploi », les besoins en matière d'emplois endogènes ont été estimés, toutes choses égales par ailleurs, à environ 5 000 emplois supplémentaires.

Afin d'y répondre, il est possible d'avancer quelques pistes de développement pour l'avenir du territoire. En effet, le Pacte Lorraine 2014-2016, la Démarche Compétences Territoire Longwy-Briey et la démarche Lorraine 2020 notamment identifient des filières sur lesquels l'effort devrait se porter pour « renforcer la compétitivité des activités historiques de la région, anticiper les mutations économiques et construire l'unité régionale ». Ainsi, le développement économique des territoires semble devoir passer par la création d'activités nouvelles et la mutation d'autres. La transformation des métiers, les besoins en compétences et qualifications induits doivent donc être anticipés.

Le territoire du SCoT pourra d'une part s'appuyer sur son potentiel industriel remarquable et d'autre part sur les projets et les politiques publiques actuels qui convergent pour la plupart vers le dynamisme des filières d'excellence et d'avenir pour développer son économie. Ces filières d'avenir permettront en outre de renouveler l'image du territoire, encore trop souvent associé aux mines et aux usines, et de le doter d'une identité forte face

aux deux pôles économiques dynamiques voisins (Luxembourg, Sillon Mosellan) et au projet d'envergure de l'OIN Alzette-Belval. L'ensemble de ces activités diversifiées permettront au territoire de ne pas souffrir d'une trop forte spécialisation de ses zones d'activités.

Enfin, l'évolution démographique et le vieillissement constaté de la population permettront également de consolider et de renforcer les secteurs d'activités déjà présents tels que les services à la personne et l'ensemble des activités en lien avec la santé.

LES BESOINS EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET DÉPLACEMENTS

Le territoire du SCoT est marqué par une très forte mobilité, ce qui n'est pas sans conséquences sur la fluidité de ses axes de circulations, notamment en direction de l'agglomération messine et du Luxembourg. Le territoire a donc besoin que toutes les mesures qui permettront de réduire la place de la voiture soient prises afin d'enrayer la croissance du trafic routier et d'éviter la paralysie du réseau : recherche de solutions alternatives à la voiture particulière, réorganisation des déplacements, aménagement pour en garantir la fluidité et la sécurité routière, développement du covoiturage...

Par ailleurs, le manque de concertation actuel entre les acteurs du transport ne permet pas de favoriser l'intermodalité. C'est pourquoi il semble nécessaire de réfléchir à la gouvernance au sein du SCoT pour une meilleure gestion et organisation des déplacements, une meilleure cohérence entre les horaires des différents réseaux ou encore pour améliorer les liaisons en transports en commun avec les territoires environnants.

Toujours dans un souci de réduction de la part de l'automobile dans les déplacements et de recours à l'intermodalité, le territoire doit parvenir à valoriser son réseau de gares, notamment grâce aux nombreuses disponibilités foncières autour de celles-ci et de faire du transport ferroviaire une composante majeure de la chaîne modale.

Toutefois, tous les efforts qui pourront être fournis pour développer les solutions alternatives à la voiture ne pourront pas suffire à absorber l'ensemble des nouveaux flux que le territoire s'apprête à accueillir. C'est pourquoi il sera nécessaire d'assurer la fluidité et la sécurité des circulations routières grâce à divers aménagement routiers, notamment au niveau de la N52 pour le nord du territoire et du contournement de Briey sur le sud.

LES BESOINS EN MATIÈRE DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENTS

Le territoire se caractérise par de nombreuses carences en équipements, qui nuisent à la fois à son équilibre interne, à son image et à son cadre de vie global. Ces déficits se traduisent par une évasion importante vers les territoires limitrophes.

En outre, le SCoT dispose de nombreux équipements sportifs, culturels et de loisirs d'envergure locale qu'il convient de pérenniser puisqu'ils contribuent au bien-être et au dynamisme associatif du territoire. Le territoire a également besoin d'assurer l'existence de services et d'équipements diversifiés et complémentaires afin de garantir à la population une égalité d'accès aux services et équipements de proximité (services publics, commerce, services).

Par ailleurs, les grands équipements, concentrés dans les villes pôles, sont gages d'attractivité résidentielle et économique. Le territoire doit optimiser la localisation et la répartition de ces équipements afin de lutter contre le déclin de ses pôles urbains supérieurs.

Enfin, le maillage du territoire en matière de santé apparaît fragilisé d'une part par le non remplacement de médecins dans certains secteurs et d'autre part par la présence de « vides » médicaux. Les populations de certains secteurs se trouvent ainsi contraintes de couvrir des distances importantes pour accéder aux soins. Il y a là un réel besoin de renforcement et de pérennisation du maillage médical qui passe par le renouvellement des médecins proches de la retraite, par le maintien des grands hôpitaux, et par le développement médical global du territoire.

LES BESOINS EN AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE

Le SCoT a véritablement besoin de maîtriser l'artificialisation des sols et d'optimiser le foncier, notamment en recherchant des formes urbaines plus denses. En effet, en analysant les documents d'urbanisme locaux, et de l'occupation réelle des sols, on s'aperçoit que ce sont plus de 3 700 ha qui auraient vocation à être artificialisés au cours des 10 prochaines années, dont 2 000 ha en extension urbaine et 1 700 ha dans le tissu existant. Le territoire subirait alors un quasi-quadruplement de la consommation foncière (370 ha / an), disproportionnée vis-à-vis des besoins en logements identifiés.

Il apparaît donc nécessaire de structurer le développement des espaces ruraux autour de polarités afin de répondre de manière ordonnée aux besoins des nouveaux ménages.

Le territoire a également besoin de se donner une nouvelle image. Il semble important de changer la perception qu'en ont les territoires extérieurs. Pour ce faire, le territoire doit renforcer son attractivité en préservant et/ou en améliorant la qualité du cadre de vie, la qualité urbaine (quartiers existants et nouveaux, espaces publics...) et la qualité des paysages.

Le SCoT a donc besoin d'une part de préserver les paysages face à la pression foncière afin de renforcer l'attractivité du territoire et d'attirer de nouveaux ménages, et d'autre part de densifier prioritairement les centres urbains, adapter les zones à urbaniser aux besoins du territoire et augmenter la densité des projets pour maîtriser l'extension urbaine et renforcer son armature urbaine.

LES BESOINS EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

Le territoire est riche sur le plan environnemental, ce qui contribue à la qualité du cadre de vie des habitants. C'est pourquoi une meilleure prise en compte de cette thématique, une meilleure protection des ressources, une meilleure préservation de la biodiversité et des corridors écologiques sont des nécessités pour le bien-être du territoire et de sa population. Ainsi, le SCoT a besoin de préserver son patrimoine naturel pour garantir la richesse de la biodiversité. La ressource en eau et son approvisionnement doivent faire l'objet d'attentions particulières. Il est également nécessaire de restructurer les trames vertes et bleues.

Par ailleurs, il sera nécessaire de réduire la pollution notamment du sol par le traitement des très nombreuses friches industrielles sur le territoire.



2 – Les choix du PADD établis au regard de la démarche prospective

LA DÉMARCHE PROSPECTIVE DU SCOT NORD 54

Après avoir tiré les enseignements du diagnostic et de l'Etat Initial de l'Environnement, en fin d'année 2011, les élus du SCoT Nord 54 ont consacré l'année 2012 à l'élaboration de leur projet politique pour le territoire, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Pour ce faire, ils se sont engagés dans une démarche prospective, visant à déterminer une vision politique partagée à 20 ans. La méthodologie proposée était la suivante :

- réalisation d'une enquête prospective dite « Abaque de Regnier » envoyée à près de 400 élus et partenaires du SCoT,
- détermination de scénarios d'aménagement à 20 ans,
- organisation d'un séminaire prospectif confrontant les résultats de l'enquête et les scénarios,
- hiérarchisation des enjeux afin de préciser la vision partagée.

L'ENQUÊTE ABAQUE DE REGNIER

Pour débiter la démarche prospective engagée en 2012, le SCoT Nord 54 a proposé et réalisé une enquête dite « Abaque de Regnier », engageant les partenaires du projet à se projeter à 20 ans, et ce afin de déterminer a priori les souhaits, les attentes de chacun.

En amont de la proposition de scénarios contrastés et de l'organisation d'un séminaire prospectif d'échanges et de débats, l'enquête prospective a permis d'interpeller près de 400 personnes, autour de 27 affirmations très tranchées, et pas nécessairement souhaitables, visant à mieux cerner les différents points de consensus et de désaccord.

Extrait du courrier d'accompagnement :

« Nous entrons aujourd'hui dans la seconde phase du SCoT, celle du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables), c'est-à-dire celle du projet politique que, tous, nous allons porter.

Il est donc désormais indispensable pour chacun d'entre nous, élus locaux, partenaires associés, techniciens, d'essayer de nous projeter dans l'avenir, d'essayer de nous doter d'une vision future de notre territoire commun pour ces 20 prochaines années. Non pas une vision dictée par les statistiques et les fatalités, mais une vision guidée par notre volonté d'agir.

Que peut-on imaginer ? Que souhaitons-nous ? Que refusons-nous ? Quel engagement politique voulons-nous prendre ?

Il s'agit ainsi d'adopter une « attitude prospective », en essayant de tracer les grandes lignes du territoire Nord 54 que nous désirons à l'horizon 2032.

Pour nous aider dans cette tâche passionnante mais complexe, l'AGAPE prépare actuellement différentes visions des futurs possibles de notre territoire, sous la forme de 4 scénarios d'aménagement, très contrastés et volontairement caricaturaux, qui seront présentés lors d'un grand séminaire, à la fin juin 2012.

Afin d'alimenter les débats qui seront les nôtres lors de ce séminaire, qui réunira élus, représentants des institutions et collectivités associées, mais également acteurs socio-économiques, je vous soumets aujourd'hui cette enquête dite « Abaque de Regnier ».

Celle-ci vous propose à chacune des 27 affirmations que vous découvrirez, un futur possible pour notre territoire. Vous le constaterez, ces différents futurs ne sont pas toujours souhaitables. Mais ils sont suffisamment tranchés pour que vous puissiez exprimer votre sentiment, votre vision face à l'avenir qui vous est proposé.

Y souscrivez-vous ? Y croyez-vous ? Est-ce votre vision de l'avenir qui nous attend ?

Cette enquête, envoyée à près de 400 personnes, vise à mieux cerner différents points de consensus et de désaccord. En complément des quatre scénarios d'aménagement précités, elle guidera les élus du territoire dans leur construction d'un scénario choisi. »

Présentation de l'enquête Abaque de Regnier

Le principe de l'« Abaque de Regnier » est de chercher à prendre en compte l'ensemble des avis individuels exprimés, et d'éviter de n'accorder la « parole » qu'à un certain nombre de personnes. Il s'agit de proposer des affirmations courtes (moins de 30), et d'y assortir 7 réponses fonction de l'échelle d'intérêt du répondant, et symbolisées par autant de couleurs. Les couleurs facilitent ensuite le traitement des informations en permettant des rendus où les consensus et les désaccords sont immédiatement visibles. Les répondants sont par ailleurs invités à compléter leur opinion par un argumentaire permettant de justifier et d'expliquer leur point de vue.

L'enquête « Abaque de Regnier » du SCoT Nord 54 a été réalisée en mai et juin 2012. Elle a été transmise par mail à près de 400 personnes : élus du Syndicat Mixte du SCoT Nord 54, autres élus du territoire, élus des territoires voisins, personnes publiques associées, acteurs socio-économiques, etc.

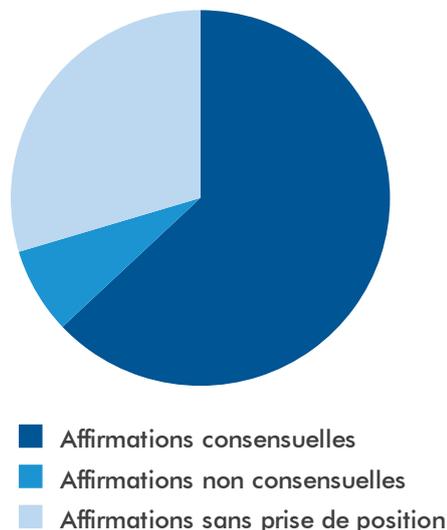
Nous présenterons ici les 27 affirmations, les résultats généraux et la synthèse des messages transversaux. Les résultats détaillés de l'enquête sont présentés en annexe.

Analyse par synthèse des messages transversaux

Il s'agit dans cette première analyse de répartir les affirmations selon 3 catégories :

- une première catégorie regroupant les affirmations recueillant un consensus entre les répondants, qu'ils soient favorables avec l'affirmation proposée ou non,
- une seconde catégorie regroupant les affirmations recueillant des avis très divergents, donc opposés,
- enfin, une dernière catégorie qui regroupe les affirmations sans réelle prise de position, aux réponses mitigées.

L'analyse des réponses, et donc le tri entre les affirmations, a été réalisée en exploitant la médiane des réponses, et non la moyenne.



Les visions communes exprimées, les domaines consensuels

Parmi les 27 affirmations proposées, 17 (63%) attestent d'un consensus entre les répondants, favorables pour 15 affirmations, défavorables pour 2 affirmations. L'image que présente cette enquête révèle une vision commune, à l'instant T, pour un grand nombre de sujets.

Préservation de l'environnement, des terres et du patrimoine, et lutte contre l'étalement urbain (affirmations 5, 17, 24, 25, 26 et 27)

La préservation des paysages, et donc des espaces naturels et agricoles doit être une politique à mener à l'échelle du SCoT. A l'instar du patrimoine naturel (zones humides, forêts, etc.). En ce sens, des leviers existent afin de soutenir le développement tout en préservant ces espaces, il s'agit de lutter contre l'étalement urbain. Ainsi, une architecture et des formes urbaines réfléchies répondent à cet objectif, en veillant à un cadre de vie de qualité, qui doit aussi tenir compte de la demande en maisons individuelles. Enfin, la préservation de ces terres permettrait non seulement de préserver l'environnement mais aussi d'identifier des zones agricoles périurbaines de développement.

Gouvernance et déploiement des TC (affirmations 4, 6 et 19)

Le développement et le déploiement des transports en commun à l'échelle du SCoT font consensus car ils répondent à plusieurs objectifs : cohérence géographique, mutualisation des moyens, harmonisation des réseaux, limitation de la dépendance à l'automobile, réduction de la pollution. Cette compétence doit être exercée à plus ou moins long terme au niveau du SCoT. Les quartiers-gare peuvent être de bons points d'appui de ce maillage. Mais il faut veiller à ne pas créer de fracture territoriale avec les secteurs peu desservis.

Diversification et renouvellement de l'habitat (affirmations 7, 8 et 9)

La diversification et le renouvellement de l'offre en logements sur le SCoT sont une nécessité, un impératif, afin d'assurer toutes les mixités et de lutter contre la précarisation de nombreux habitants. Il faut certes favoriser et inciter à de nouvelles méthodes de construction, réduisant les coûts énergétiques du logement et renforçant l'attractivité de tous les territoires, mais nombreux sont ceux qui s'interrogent sur les moyens du SCoT en la matière.

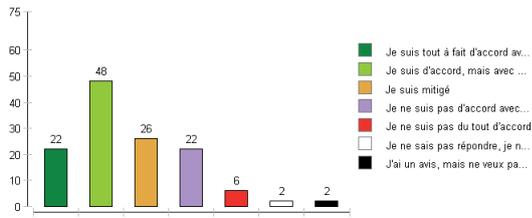
Hiérarchisation des communes, mais vitalité de toutes (affirmations 18 et 23)

Il faut veiller à répartir la croissance démographique sur l'ensemble du territoire, mais celle-ci ne pourra pas être homogène, car elle dépend de différents critères : niveau d'équipement, situation géographique, offre en services de proximité, desserte, etc. En ce sens, le SCoT doit réaffirmer et renforcer les fonctions de centralité, non seulement de Longwy et Briey, mais également de nombreuses autres communes du territoire.

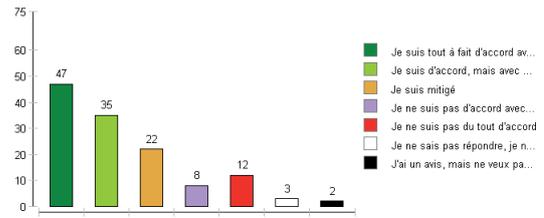
Dépendance certes, mais complémentarités à développer avec les voisins (affirmations 2, 13 et 16)

Aujourd'hui, le territoire a tendance à jouer le rôle de soupape de délaissement pour les territoires voisins qui ne peuvent plus accueillir de nouvelles populations. Le dynamisme résidentiel endogène est donc dépendant du dynamisme économique exogène. Il faut ainsi trouver des complémentarités avec ceux-ci afin d'y remédier, notamment en matière de formation universitaire pour maintenir les jeunes sur le territoire. Cela passera également par la diversification de notre tissu industriel, appuyé sur les pôles de compétitivité, lieux de complémentarité et de synergies.

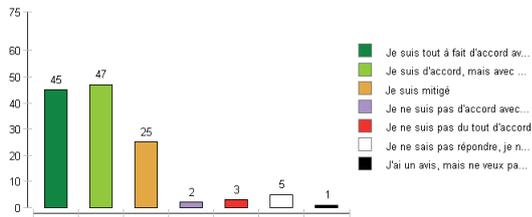
Affirmation n°2



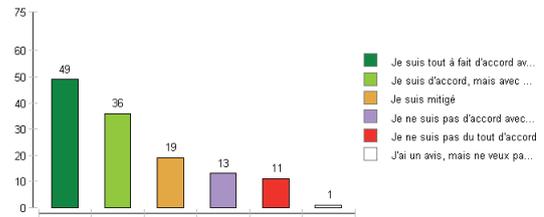
Affirmation n°4



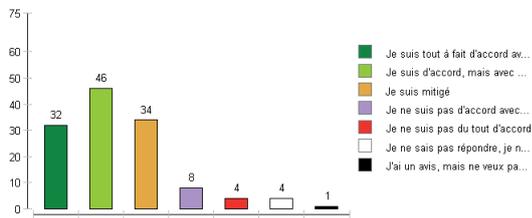
Affirmation n°5



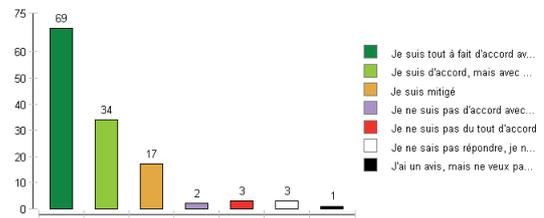
Affirmation n°6



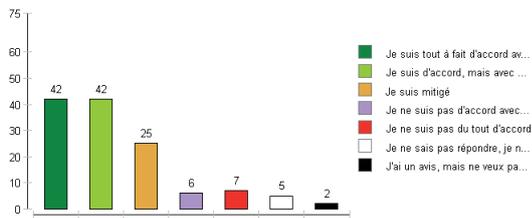
Affirmation n°7



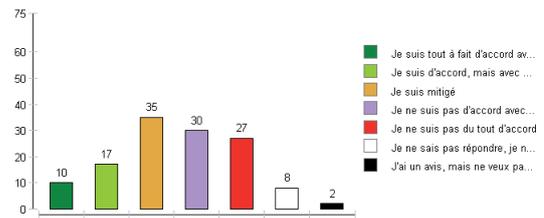
Affirmation n°8



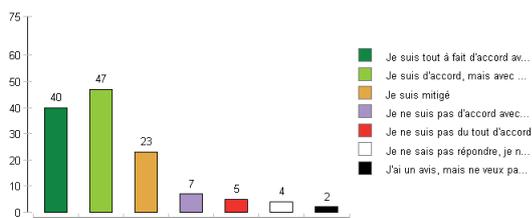
Affirmation n°9



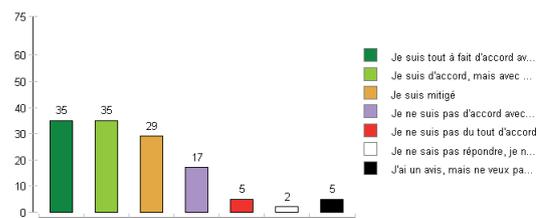
Affirmation n°13



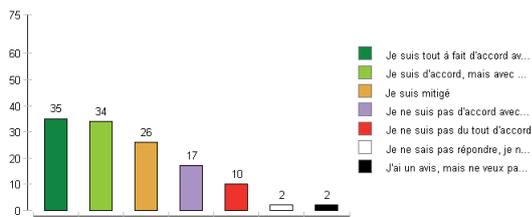
Affirmation n°16



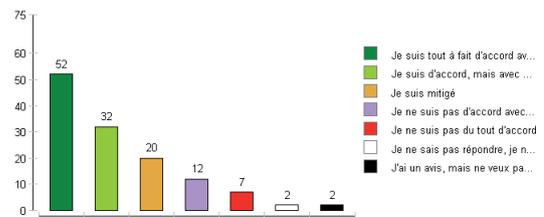
Affirmation n°17

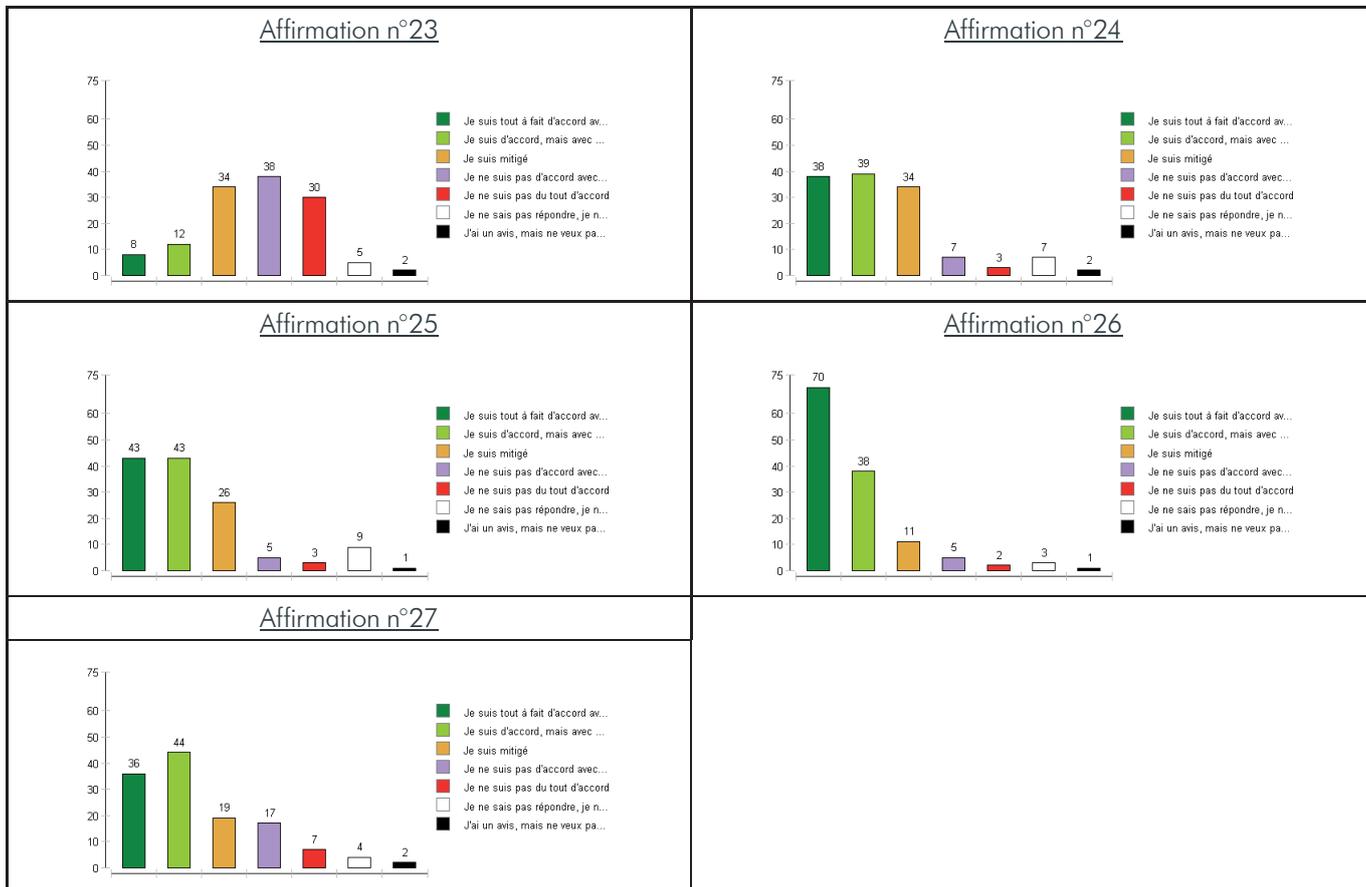


Affirmation n°18



Affirmation n°19





Les facteurs d'opposition et de dissensus

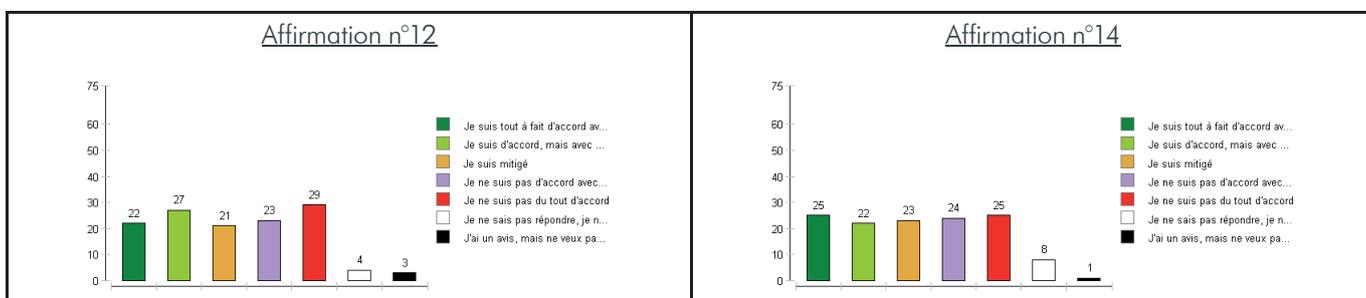
Seules 2 affirmations (7%) parmi les 27 proposées peuvent être perçues comme présentant des réponses radicalement opposées. Celles-ci font état de nombreuses réponses positives et négatives, mais très peu mitigées.

La santé, un sujet de controverses (affirmation 12)

Si tous d'accordent pour dire qu'il est nécessaire de développer et de diversifier l'offre médicale et notamment les services à la personne, il existe un désaccord important sur le poids de ce secteur à l'avenir. Par ailleurs, la question des grands équipements hospitaliers et du maintien d'un seul hôpital, fait également l'objet d'oppositions.

Un arbitrage des zones d'activité loin d'être acté (affirmation 14)

De nouveau, les répondants s'accordent pour prioriser le remplissage des zones d'activité existantes. Mais une forte opposition est marquée par la volonté de certains de créer de nouvelles zones, et par celle d'autres souhaitant les réduire, faute de besoins et afin de favoriser la vitalité des centres-villes.



Les réponses mitigées

8 affirmations (30%) parmi les 27 proposées présentent des réponses mitigées, en ce sens que la réponse « je suis mitigé » domine les réponses positives et négatives. On trouve également dans ces affirmations celles ayant reçu un nombre important de réponses opaques (noir ou blanc), réduisant la possibilité d'obtenir une majorité claire.

Une stratégie économique qui fait débat (affirmations 3, 10 et 11)

S'il semble indispensable aux répondants que les Pays de Longwy et Briey nouent de relations de proximité et recherchent de complémentarités, ils sont toutefois très hésitants sur les potentialités, les spécificités et donc les stratégies à mettre en œuvre. Le secteur du tourisme agit comme un révélateur de ces hésitations : quel type de tourisme ? quel poids au niveau régional ? quelles aménités sur le SCoT ? Autant de questions qui restent ouvertes pour l'heure. Face aux « géants » voisins, il est difficile de percevoir si leurs projets (Alzette-Belval, Sillon Lorrain) auront des impacts économiques positifs ou négatifs sur le SCoT.

L'incertitude des nouvelles technologies (affirmation 21)

Les questions du numérique, du très-haut débit, des télécentres, etc. apparaissent comme des sujets nouveaux, justifiées par une

intégration récente dans les documents de planification. En ce sens, les répondants ont beaucoup de mal à percevoir le devenir à 20 ans d'une technologie qui évolue au quotidien, même si ses avantages comparatifs sont indéniables.

Longwy, un enjeu plus local que global (affirmation 22)

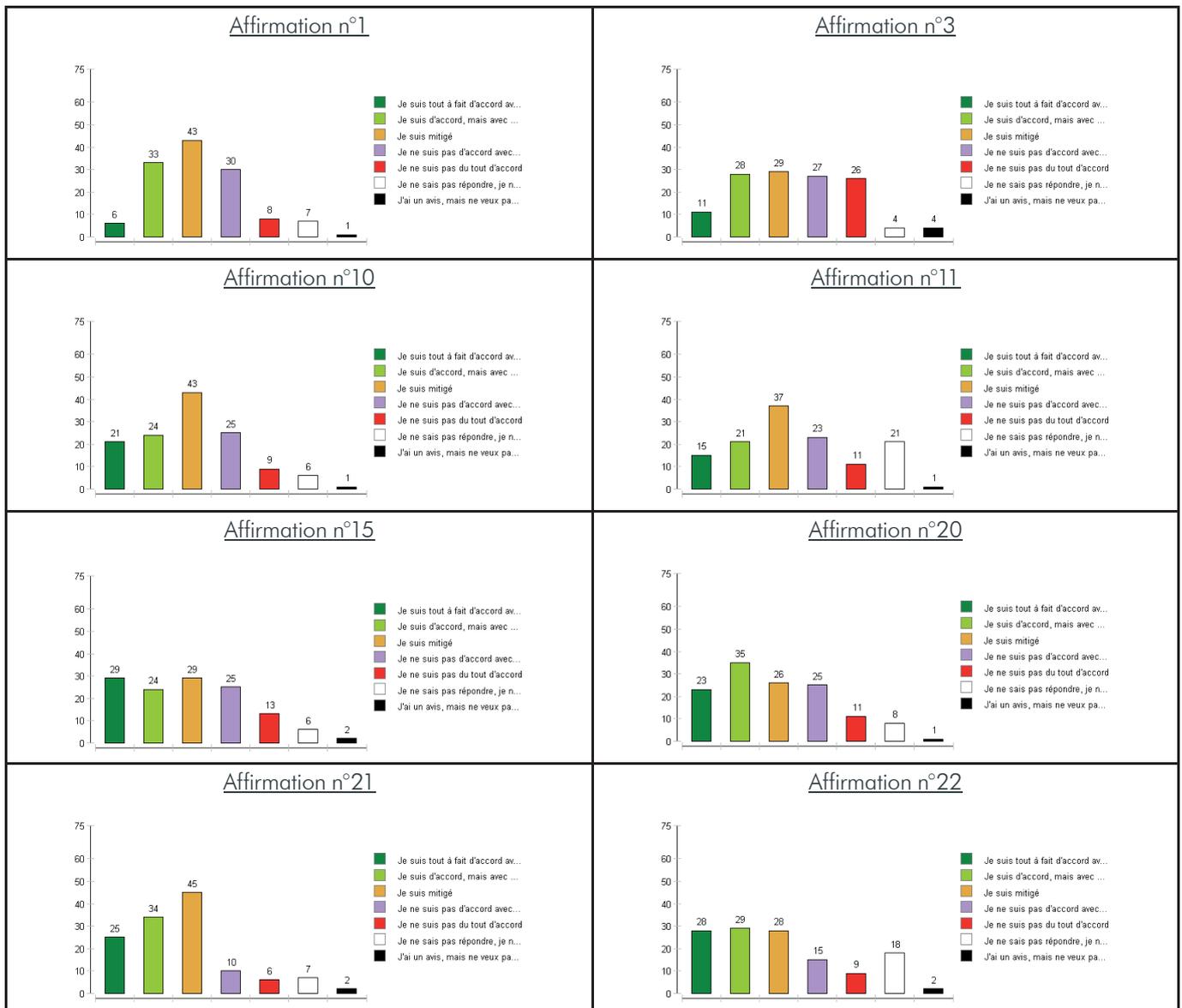
Si sur le Pays de Longwy, la barre des 15 000 habitants est un enjeu pour la ville-centre et son agglomération, celui-ci n'est que faiblement perçu sur le reste du territoire. L'enjeu local n'est pour l'heure pas assimilé comme un des enjeux pour le SCoT.

La dépendance automobile à l'épreuve du temps (affirmation 20)

Pour la majorité des répondants, il est indispensable de réduire, ou a minima juguler, la dépendance à l'égard de l'automobile. Toutefois, à moins d'une révolution, plus que d'une évolution, des transports en commun sur le SCoT, cet objectif laisse dubitatifs les enquêtés à l'horizon de seulement deux décennies.

Des centres-villes commerciaux, une douce utopie ? (affirmation 15)

Certes, le besoin et la volonté de disposer de centres-villes dynamiques font consensus ; en revanche, leur dynamisme commercial laisse perplexe, face aux superstructures commerciales. Il n'est pas certain que les élus puissent maîtriser, contrôler le développement des périphéries commerciales.



SYNTHÈSE GÉNÉRALE

Quelle image générale peut-on retirer des résultats de l'enquête ?

Des « voisins » prépondérants

Les influences extérieures (Sillon Lorrain, Chambley, Luxembourg, etc.) jouent un rôle important sur le SCoT Nord 54, qui en est dépendant. Pour autant, elles ne sont pas perçues comme des dangers pour le territoire mais plutôt comme des opportunités ; il faut rechercher des complémentarités avec ces territoires pour bénéficier des retombées de leur dynamisme.

Armature territoriale et démographie à aborder de concert

Certes, la croissance démographique est loin d'être une certitude à l'horizon de 20 ans, toutefois il faut l'espérer. Ainsi, il faut pouvoir disposer d'un habitat pour tous et partout, tout en se dotant de critères de hiérarchiser de cette croissance. Car l'étalement urbain est un enjeu important et il faut parvenir à le réduire, notamment en faisant « la ville sur la ville ». Pour cela, la question des quartiers-gare doit être une priorité du territoire. Les villes principales, en difficulté, doivent être confortées, sans risquer de dévitaliser les communes plus rurales ; il s'agit de trouver le juste équilibre.

L'enjeu environnemental, la priorité des priorités

L'ensemble des questions environnementales ont fait consensus au sein des répondants : c'est une priorité du territoire. Afin de lutter contre la précarité énergétique et de renforcer l'attractivité résidentielle du SCoT, il faut renouveler le tissu ancien pour renouveler l'image extérieure du SCoT. Le cadre de vie doit être

amélioré car il contribue également à cette attractivité, même si la notion de « cadre de vie de qualité » fait débat. Quoiqu'il en soit, il faut le préserver et donc le protéger, en évitant en particulier les risques que font courir les énergies renouvelables sur les paysages. Enfin, ce souci de préservation doit pouvoir coïncider avec des enjeux plus économiques, en s'appuyant sur des zones agricoles périurbaines.

Des difficultés à imaginer l'avenir économique

Le territoire manque cruellement d'une stratégie globale en matière économique. En effet, s'il faut s'appuyer sur les voisins, quels sont les secteurs d'avenir sur le SCoT ? L'industrie reste un secteur primordial mais atone, ce qui laisse perplexe sur le devenir des zones d'activité. Quant aux autres secteurs enquêtés, aucune orientation claire ne se dégage, tant pour les commerces, la santé, le numérique, le tourisme.

Une mobilité à contrôler et à connecter

S'il semble utopique de vouloir réduire drastiquement le poids de l'automobile sur un territoire comme celui du SCoT, il est cependant nécessaire de faire davantage d'efforts en matière de transports en commun afin d'au moins freiner sa croissance. Le SCoT est d'ailleurs en capacité d'agir et pourrait prendre la compétence « transport de personnes », afin de connecter, de relier les réseaux nord et sud. Les transports en commun doivent être réfléchis conjointement avec l'urbanisation des territoires, à l'instar des quartiers-gare. Toutefois, au vu de la saturation du réseau routier, il ne faudrait pas pour autant se contenter d'actions en faveur des TC mais faire également évoluer les infrastructures routières.

LES SCÉNARIOS PROPOSÉS

Parallèlement à l'enquête Abaque de Regnier, les élus du SCoT Nord 54 ont chargé l'AGAPE, Agence d'Urbanisme et de Développement Durable Lorraine Nord, de travailler à la proposition de différents scénarios d'aménagement prospectifs, traçant des caps contrastés et parfois caricaturaux du territoire, et permettant de confronter ces scénarios aux résultats de l'enquête.

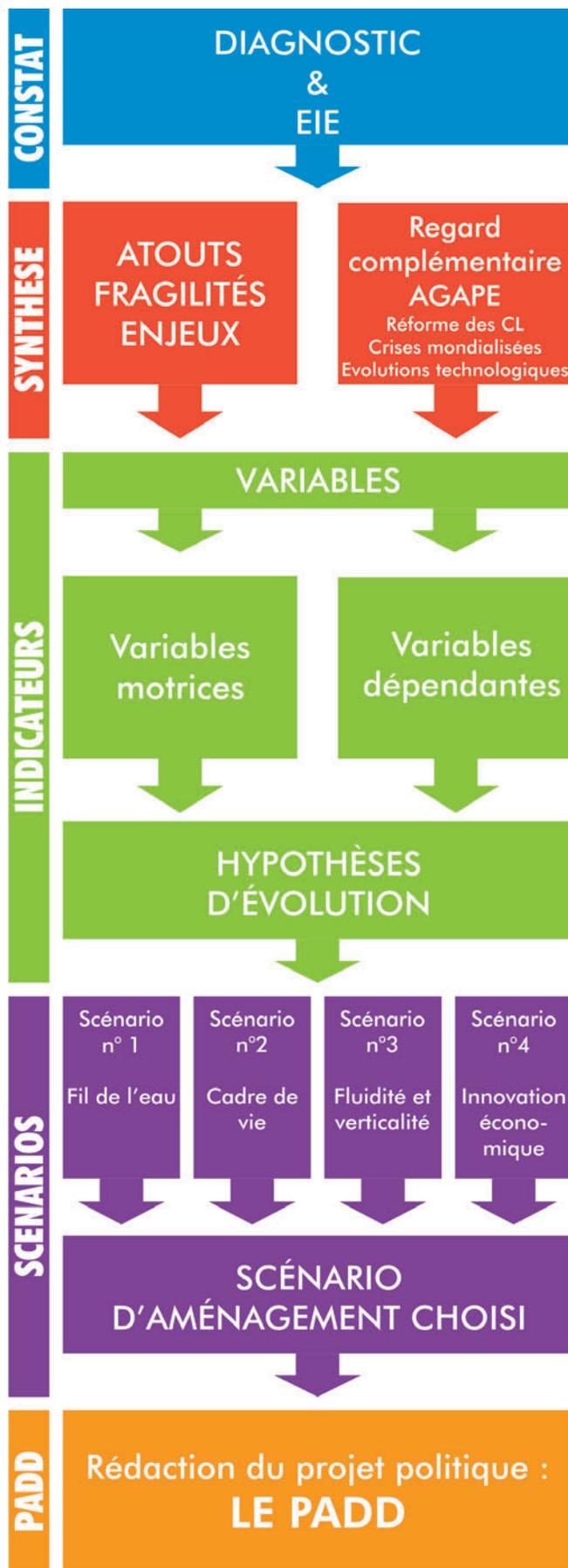
4 scénarios sont proposés :

- un scénario 1 « fil de l'eau » qui prolonge les tendances lourdes constatées dans le diagnostic et l'EIE,
- un scénario 2 se fondant sur la maîtrise du développement urbain et la recherche d'un cadre de vie exceptionnel.
- un scénario 3 se fondant principalement sur une recherche de connexion et de verticalité entre les deux Pays composant le SCoT, et avec les territoires voisins,
- un scénario 4 se fondant essentiellement sur une stratégie de développement économique endogène intense, générant une forte croissance démographique.

La méthodologie de construction de scénarios était la suivante :

Comparaison générale des 4 scénarios - chiffres-clés

	SC1	SC2	SC3	SC4
Population	+ 5 000	+ 7 000	+ 11 000	+ 18 000
Logements	+ 10 000	+ 14 000	+ 14 000	+ 17 000
Emplois	- 4 000	+/- 0	+ 1 300	+ 5 200
Foncier (ha)	+ 700	+ 400	+ 1 000	+ 1 000
Flux sortants	+ 8 700	+ 3 000	+ 13 000	+ 6 000
Emissions CO₂	+ 25%	- 20%	- 4%	+ 2%



Ci-après est proposée une vue générale des scénarios ainsi qu'une illustration graphique de chacun d'entre eux. L'annexe 2 donne une vue détaillée de ces différents scénarios.

Scénario 1 « fil de l'eau » = CARPE DIEM

Au cours de la période 2012-2032, le Nord 54 a continué de profiter du dynamisme de ses voisins, retrouvé après 2015, des politiques ponctuelles de complémentarité se sont développées.

A l'horizon 2032, le Nord 54 est parvenu à maintenir une certaine croissance démographique. Celle-ci se matérialise principalement par une augmentation significative de sa population la plus âgée.

Son nombre d'actifs s'est très légèrement réduit par rapport à 2012 et ces derniers travaillent pour 2/3 d'entre eux à l'extérieur du territoire, majoritairement au Luxembourg (40%) et en Moselle (20%).

L'économie locale a profondément muté : l'économie industrielle est uniquement soutenue par la SOVAB, qui produit majoritairement des véhicules hybrides ou électriques ; l'économie présente est dominée par le secteur sanitaire et social, aux emplois devenus pérennes mais toujours mal rémunérés.

Le territoire est devenu très résidentiel, les communes rurales ont continué à se développer tout en essayant de limiter davantage leurs extensions urbaines, peinent à entretenir leurs nouvelles voiries, faute de moyens. Les communes urbaines ont continué à se dépeupler, faute de renouvellement urbain suffisant.

L'équilibre urbain s'est profondément modifié, et fait état d'un maillage de moyennes communes de même niveau, du nord au sud.

Si ce scénario n'est pas catastrophe, il révèle certaines inquiétudes et un certain laisser-aller, symbolisé par un manque de stratégie d'aménagement. Le Nord 54 garde une image d'ancien territoire industriel devenu avant tout territoire dortoir.

Laisser l'armature territoriale évoluer d'elle-même

-  Favoriser les lieux de développement spontané propices à de l'habitat pavillonnaire et à l'économie résidentielle
-  Renforcer les polarités en développement spontané propices à un habitat plus diversifié et développer le commerce et l'économie résidentielle
-  Freiner le déclin démographique des pôles en repli
-  Stabiliser les pôles qui se maintiennent
-  Pôle de l'armature en développement rapide

Prendre en compte l'environnement sans freiner le développement

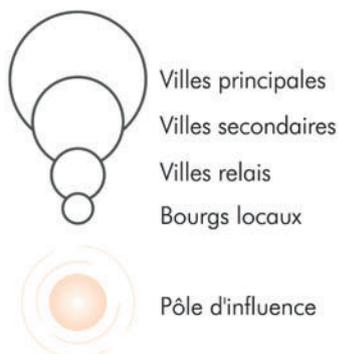
-  Permettre le développement urbain en le connectant à l'armature verte
-  Limiter l'accroissement des coupures dans la trame verte et bleue fragmentée
-  Maintenir une identité rurale

Accepter la dépendance automobile tout en accroissant les transports en commun

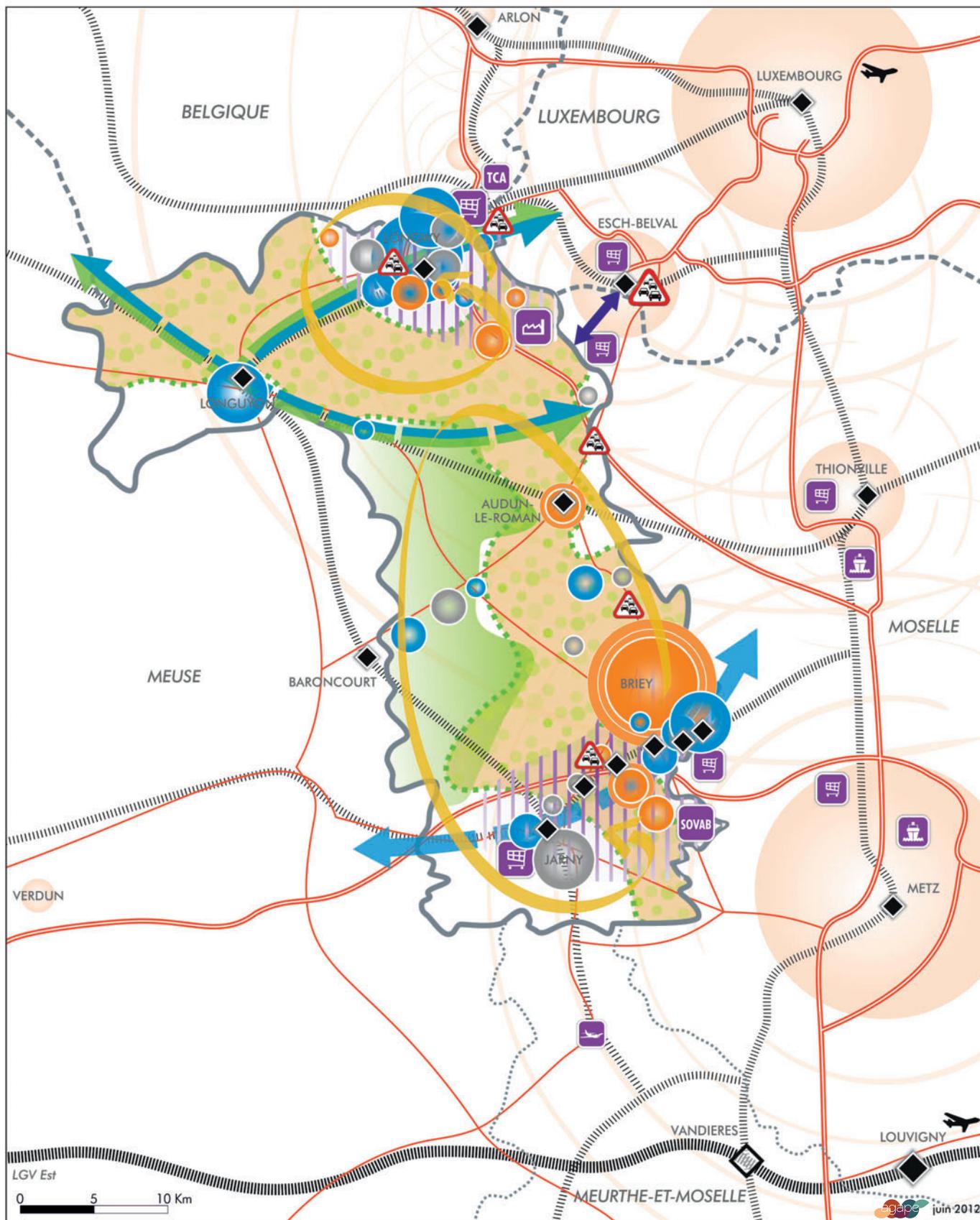
-  Disposer d'une AOT dans chaque Pays
-  Maintenir les 9 gares et conforter le maillage ferroviaire
-  Prendre le risque d'une saturation de l'infrastructure routière
-  Tenir compte du contournement de Belval

S'appuyer sur les activités existantes

-  Préserver le site de Batilly
-  Maintenir et diversifier les zones d'activité majeures
 - commerce
 - industrie
-  Préserver les bassins d'emploi principaux



Population	+ 5 000	Foncier	+ 700 ha
Logements	+ 10 000	Flux sortants	+ 8 700
Emplois	- 4 000	Emissions CO₂	+ 25%



Scénario 2 « bien vivre dans son SCoT » = CIRCUIT-COURT

Au cours de la période 2012-2032, le Nord 54 est devenu un poumon vert du nord lorrain transfrontalier.

Les collectivités ont anticipé le départ de la SOVAB en 2025, qui a provoqué une chute de l'emploi industriel sur le territoire (reste 2 500 industriels, 6 800 en 2010). Avec la concomitance du départ d'Arcelor Mittal depuis 2020, cette période 2020-2025 a été qualifiée de « seconde crise industrielle lorraine ».

En revanche, grâce à l'anticipation de l'appareil de formation, des métiers de l'industrie à ceux de l'éco-construction, et grâce au développement de l'économie du savoir, cette mutation de l'économie n'a pas engendré de chute démographique.

En effet, le Nord 54 a misé sur une stratégie du bien vivre et du bien-être, appuyant son développement économique sur la captation maximisée des richesses, et donc sur l'économie présentielle. Les secteurs sont venus compenser la perte d'emplois industriels et d'emplois publics (-5 à 6 000 emplois) : le commerce via une volonté de diversification commerciale importante (+1 500 emplois), la santé / action-sociale (+1 500 à 2 000 emplois), l'éco-construction (+/- 500 emplois) et le tourisme (+/- 500 emplois directs et indirects, ex : hôtellerie-restauration).

Ce dernier s'est déployé grâce à une stratégie de complémentarité avec les voisins.

Les flux d'actifs sortants du territoire, pour travailler au Grand-duché et en Moselle ont été contenus (+3 500 en 20 ans) car la population, soucieuse de son cadre de vie, travaille autant que faire se peut à proximité de son lieu de résidence.

Les investissements se tournent uniquement vers les TC.

L'un des objectifs principaux réside dans la préservation de l'environnement, des ressources naturelles et des paysages. Le Nord 54 a ainsi décidé de protéger 20% de son territoire (5% aujourd'hui), notamment au nord qui bénéficie d'un patrimoine plus remarquable (25% protégés).

La labellisation du Parc Naturel Transfrontalier de la Chiers et de la Gaume en 2025 symbolise à la fois la stratégie « préservation de l'environnement » et « déploiement du tourisme ».

Les prescriptions définies en 2015 afin de préserver les paysages ont été suivies d'effets, le Nord 54 est devenu particulièrement attractif pour le cadre de vie qu'il propose à proximité immédiate de grands pôles métropolitains.

L'urbanisation se fait majoritairement dans les polarités et les dents creuses, pour 2/3 des logements. Les extensions urbaines se limitent à +15%, les 15% de logements restants étant aménagés sur des friches.

L'armature urbaine est renforcée mais « isolée » :

- 2 agglomérations s'affirment : Longwy-Alzette, Jarny-Orne-Briey ;
- 4 secteurs secondaires se développent : Longuyon, secteur Piennois, secteur Audunois, secteur Tucquegnieux-Trieux-Mancieulles ;
- les communes rurales stabilisent leur population.

Polariser prioritairement la croissance démographique et économique au sein de l'armature urbaine

-  Renforcer les 2 unités urbaines principales et en faire émerger une troisième
Espaces de développement économique résidentiel prioritaire
-  Conforter les unités urbaines secondaires et relais, et leur vitalité économique
-  Maintenir des pôles périurbains et ruraux
-  Pôle d'influence

Protéger, renforcer et gérer les espaces non urbanisés

-  Définir des limites intangibles entre urbain et rural
-  Sanctuariser les espaces naturels et agricoles (étalement 0%)
-  S'appuyer sur les Parcs naturels régionaux (PnrL et Pnr Transfrontalier) pour protéger l'environnement et développer le tourisme de nature
-  Renforcer la trame verte et bleue pour créer de véritables corridors écologiques en mettant en place une protection et une gestion
-  Préserver les paysages de grande qualité
-  Valoriser le patrimoine bâti remarquable

Favoriser une mobilité respectueuse de l'environnement

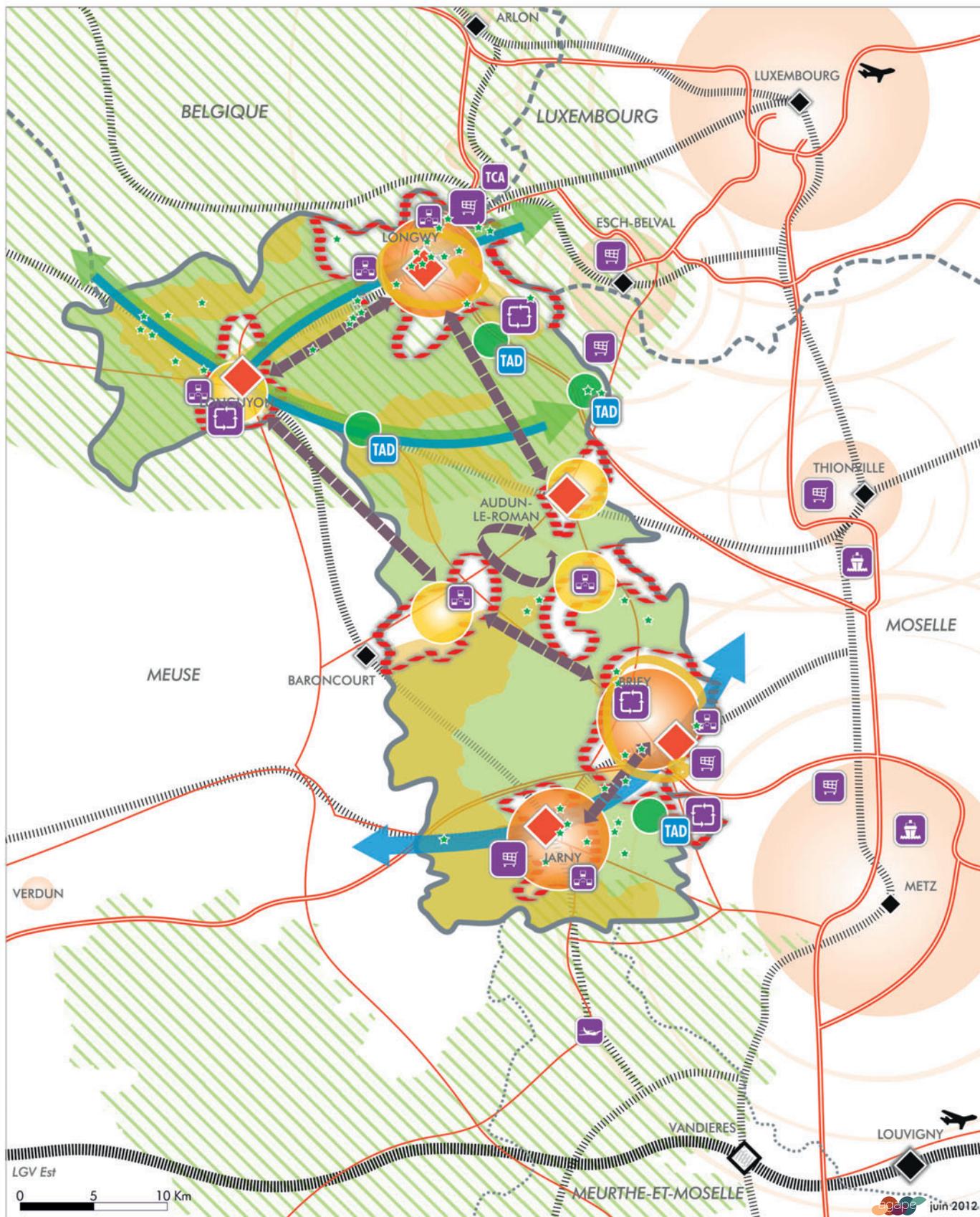
-  Desservir uniquement les centralités par les transports en commun
-  Optimiser les transports en commun urbains
-  Mettre en place le TAD dans les secteurs ruraux
-  Aménager les quartiers-gare

Redéployer la vie économique autour des centres urbains

-  Diversifier les zones commerciales existantes
-  Reconvertir les sites désaffectés
-  Aménager des télécentres dans les polarités

Population	+ 7 000
Logements	+ 14 000
Emplois	+/- 0

Foncier	+ 400 ha
Flux sortants	+ 3 000
Emissions CO₂	+ 20%



Scénario 3 « verticalité et fluidité » = LES VASES COMMUNIQUANTS

Au cours de la période 2012-2032, le Nord 54 a développé une stratégie de long terme se traduisant par 2 mots clés : verticalité et fluidité. La stratégie était claire et l'identité est désormais affirmée : le Nord 54 est un territoire rotule, dans lequel ses différents territoires sont non seulement connectés les uns aux autres, mais aussi sont parfaitement connectés aux territoires voisins par les différents réseaux de transports, et au reste du monde par une infrastructure numérique performante.

Plusieurs éléments symbolisent cette politique :

- la D906 a été adaptée afin de mieux connecter Longwy et Briey, les différents villages sont désormais contournés ;
- l'A30 bénéficie d'une double nouvelle connexion transfrontalière depuis 2024, via le contournement de Belval (vers le Luxembourg) et l'A28 (vers la Belgique) ;
- dans la partie sud, plusieurs voiries départementales ont été élargies ;
- les 2 AOT de Longwy et Briey se sont connectées au niveau de Longuyon et de Crusnes (ou Audun-le-Roman) en 2017 ; en 2022, elles sont fusionnées et se sont connectées aux réseaux SMITU et TCRM ;

Favoriser la fluidification des flux en misant sur la multimodalité

-  Créer un réseau de transport interurbain par l'interconnexion des AOT U du SCoT
-  S'interconnecter avec les AOTU voisines
-  Hiérarchiser les gares : mise en œuvre de systèmes de rabattement et aménagement des quartiers-gare
-  Renforcer la gare de triage de Conflans
-  Disposer d'une desserte TGV en gare de Longwy
-  Favoriser la création de nouveaux axes autoroutiers et de contournements d'agglomérations
1/ connexion A30-Belval (Lu)
2/ connexion A30-A28 (Be)
3/ contournement Audun-Trieux
-  Favoriser l'adaptation du réseau routier
4/ Adaptation D906, mise à 2x2 voies
5/ Adaptation D643 (Jarny-Metz), mise à 2x2 voies
-  Renforcer le réseau TER par un bouclage ferroviaire optimisé

Soutenir l'armature urbaine tout en permettant un développement diffus

-  Favoriser une diffusion de la croissance démographique sur l'ensemble des communes
 -  Répartir la croissance démographique de manière équilibrée pour permettre un développement des espaces ruraux
 -  Maintenir la population des pôles existants en priorisant l'aménagement des friches
 -  Renforcer et développer la polarité d'Audun-le-Roman
 -  Villes principales
 -  Villes secondaires
 -  Villes relais
 -  Bourgs locaux
 -  Pôle d'influence
- 

- le réseau de gares a été hiérarchisé, 5 gares ont été prioritaires, leur cadencement s'est considérablement développé vers Luxembourg et Metz, et elles ont déployé de nouveaux quartiers aux alentours ;
- le Nord 54 est directement desservi par le TGV-Est en gare de Longwy (via Belval) ;
- le réseau haut-débit est disponible dans toutes les communes, et le très-haut débit est accessible à l'ensemble des communes-pôles ainsi qu'aux principales ZA et à l'IUT.

Ces investissements, fluidifiant l'accessibilité aux territoires voisins, sont notamment financés grâce à l'accord de compensation fiscale franco-luxembourgeois trouvé en 2017, dans une volonté commune de gagnant-gagnant.

Par cette image de rotule du « Sillon Lorrain transfrontalier », le Nord 54 est particulièrement devenu attractif pour de jeunes actifs (+1 700, soit 70 000), souhaitant accéder rapidement aux pôles métropolitains sans y habiter. La croissance démographique est donc plus intense que dans le scénario 1 (+11 000). 70% des actifs occupés travaillent à l'extérieur du SCoT (43 000), mais ces actifs résidents ont évolué : on trouve autant de cadres et professions supérieures que dans l'agglomération messine.

On ne compte plus que 18 000 actifs résidents travaillant sur le SCoT, les actifs entrants ont quasiment triplé depuis 2012.

Le nombre d'emplois total est en légère progression depuis 20 ans, grâce à une augmentation de l'emploi privé. La SOVAB a bénéficié d'investissements importants du groupe Renault pour le déploiement de véhicules électriques et hybrides, et le secteur de la logistique s'est développé au nord et au sud profitant des nouvelles infrastructures. L'économie présentielle est légèrement supérieure au scénario 1.

Les communes principales sont parvenues à stabiliser leur population, mais les communes rurales ont continué de croître plus rapidement en raison de la préférence des ménages pour la ruralité et d'une accessibilité facilitée à celles-ci.

Une attention particulière est portée sur la préservation des corridors écologiques, afin d'éviter de nouveaux phénomènes de ruptures liés aux nouvelles infrastructures.

Appuyer le développement économique sur l'émergence d'un corridor "logistique"

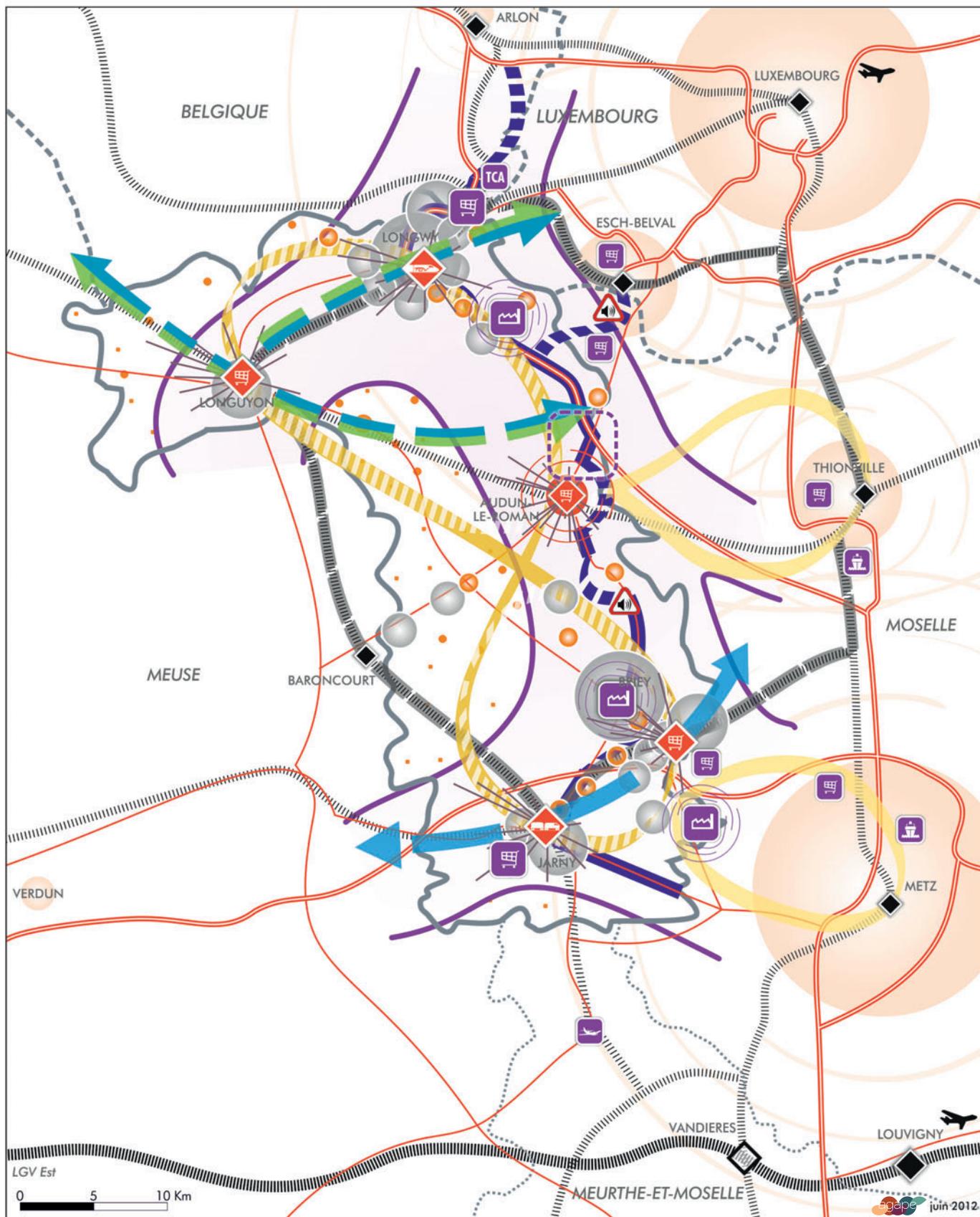
-  Faire émerger un corridor économique par l'implantation d'activités logistiques
-  Polariser l'activité industrielle et logistique
-  Remplir les grandes zones commerciales en priorité
-  Faire des quartiers-gare des lieux d'implantation commerciale
-  Faire de la zone de Beuvillers une réserve foncière

Limitier les effets néfastes des aménagements sur l'environnement

-  Lutter contre l'accroissement des coupures dans la trame verte et bleue fragmentée
-  Maîtriser les nuisances liées à l'importance du trafic routier et assurer une bonne insertion des déviations dans l'environnement

Population	+ 11 000
Logements	+ 14 000
Emplois	+ 1 300

Foncier	+ 1 000 ha
Flux sortants	+ 13 000
Emissions CO₂	- 4%



Scénario 4 « innovation économique » = LA FOURMILIERE

Suite à l'approbation du SCoT, le Nord 54 a mis en œuvre dès 2015 une stratégie d'innovation, de diversification et de complémentarité (avec les voisins) économique, dont les effets ont commencé à se faire sentir dès 2018-2020.

Les filières privilégiées sont : automobile (véhicule électrique, centres de recherche, clusters avec Materialia), logistique (lien TCA + Ports lorrains), aéronautique (Chambley), éco-construction / bâtiments durables, santé / action sociale, etc.

Le nombre d'emplois progresse de 5 000 (+6 000 privés, -1 000 publics), soit +300 / an (à partir de 2018, donc +400 privés)

L'armature économique principale est renforcée : SOVAB, Girumont, Val de l'Orne, PAITB et PGE au sud, VLM, PIA et Mexy au nord. La mégazone de Beuvillers a été depuis 2014 abandonnée. Les besoins fonciers, au vu de la stratégie, sont limités. Une attention particulière a été portée sur la diversification commerciale en centre-ville.

Cette stratégie a profondément scindé les deux Pays du SCoT, qui s'intègrent dans les stratégies de 2 AUF (Luxembourg et Sillon Lorrain), conformément aux stratégies grand-régionale et régionale approuvées en 2015.

La croissance démographique (+18 000) est plus intense que dans les deux premiers scénarios (après 2015), compte tenu de l'important afflux d'actifs (+5 000), attirés par les développements endogène et exogène, la Moselle et le Luxembourg ayant maintenu leurs activités manufacturières (innovation). Le rapport emplois/actifs se stabilise.

55% des actifs travaillent à l'extérieur du territoire. Le chômage s'est réduit grâce à la diversification économique et à l'adaptation du système de formation aux filières stratégiques.

L'armature urbaine est renforcée afin de rapprocher population et emplois, 2 agglomérations se sont affirmées (de Longwy à Alzette-Belval, et Jarny-Orne-Briey), mais les possibilités d'extension permettent aux communes rurales de maintenir leur vitalité (+10% sur 20 ans, +4 500 h.). Les pôles du « centre » sont maintenus.

La préservation du cadre de vie et des paysages n'est pas prioritaire, mais le renforcement de l'armature permet de limiter l'extension urbaine à +11% en 20 ans (430 ha habitat, 250 ha activité, 150 ha autres).

Affirmer deux armatures urbaines multipolarisées et dissociées

-  Structurer 2 agglomérations urbaines principales connectées aux agglomérations voisines
-  Renforcer les centralités principales
-  Conforter le poids des villes secondaires au sein de chaque agglomération
-  Maintenir des pôles ruraux ou périurbains de proximité
-  S'appuyer sur les pôles d'influence (Aire Urbaine fonctionnelle)

Limiter l'extension urbaine et protéger les espaces non urbanisés

-  Freiner le développement résidentiel des espaces ruraux
-  Limiter l'accroissement des coupures dans la trame verte et bleue fragmentée

Se doter des 2 stratégies économiques distinctes conformes aux stratégies des aires urbaines fonctionnelles

Au Nord : développer une stratégie économique autour des secteurs :

-  - logistique
-  - éco-construction
-  - commerce
-  - recherche
-  Diversifier l'activité économique des pôles ruraux et périurbains

Favoriser la multimodalité des déplacements dans les agglomérations principales

-  Organiser 2 systèmes de transports en commun urbains
-  Mettre en place des systèmes de Transport à la Demande dans les espaces ruraux ou périurbains
-  Risquer de voir certaines voies routières se saturer
-  Maintenir la desserte ferroviaire d'au moins 3 gares

Au Sud : développer une stratégie économique autour des secteurs :

-  - automobile
-  - éco-construction
-  - commerce
-  - aéronautique

Population	+ 18 000	Foncier	+ 1 000 ha
Logements	+ 17 000	Flux sortants	+ 6 000
Emplois	+ 5 200	Emissions CO₂	+ 2%



LE SÉMINAIRE PROSPECTIF

Le 29 juin 2012, le SCoT Nord 54 a organisé un séminaire prospectif auquel étaient conviés l'ensemble des élus titulaires et suppléants du Comité Syndical du SCoT Nord 54 ainsi que l'ensemble des personnes publiques associées.

Ce séminaire, qui a réuni près de 80 participants, s'est organisé en trois temps :

- en matinée une plénière introductive permettant de présenter et d'échanger sur les quatre scénarios prospectifs précédemment évoqués,
- 4 ateliers thématiques prospectifs en début d'après-midi pour débattre des scénarios, sous l'angle de :
 - » Environnement, cadre de vie et utilisation de l'espace,
 - » Infrastructures et déplacements,
 - » Armature territoriale, logement et politique foncière,
 - » Economie, commerces et zones d'activité.
- une plénière de clôture de milieu d'après-midi afin de présenter les résultats détaillés de l'enquête prospective et de restituer succinctement les travaux en ateliers. Pour chacun des ateliers, plusieurs questions étaient posées pour lancer le débat. La restitution des ateliers est présentée ci-après au travers de la réponse aux différentes questions posées.

Atelier « Environnement, cadre de vie et utilisation de l'espace »

Afin d'alimenter les échanges et le débat, cinq questions ont été successivement posées aux participants :

- 1/ Quels modes d'urbanisation privilégier pour protéger les espaces naturels et agricoles ?
- 2/ Quels objectifs de préservation et de mise en valeur du patrimoine naturel doit-on définir et comment les mettre en œuvre ?
- 3/ Comment protéger et mettre en valeur nos paysages dont les paysages naturels agricoles et forestiers ?
- 4/ Comment anticiper une demande de cadre de vie ?
- 5/ Quel devenir pour les secteurs à risques ?

Synthèse :

D'après les débats et les réactions des participants, on peut retenir les points suivants :

- Les scénarios « circuit court » et « Fourmilière » apparaissent comme les scénarios privilégiés car l'espace rural y a une place importante en termes de développement économique, touristique et urbain. L'espace rural doit être vivant.
- Le scénario « Vases communicants » a fait débat, car pour certains où il y a des flux, il y a de la richesse. Mais pour la majorité du groupe ce scénario est très problématique au niveau environnemental.
- Le déroulement de cet atelier pose la question de l'importance de l'environnement dans les objectifs des élus. Est-ce vraiment une priorité comme a pu nous le démontrer l'enquête ou doit-on respecter les lois liés au SCoT sans aller plus loin ?

Atelier « Infrastructures et déplacements »

Afin d'alimenter les échanges et le débat, cinq questions ont été successivement posées aux participants :

- 1/ Comment assurer une meilleure utilisation du réseau ferroviaire ? Quel objectif se fixer ?
- 2/ Comment doit se faire l'organisation des transports collectifs routiers au sein du SCOT et avec les territoires voisins ? Quel objectif doit-on se fixer ?
- 3/ Faut-il adapter les réseaux routiers pour faciliter la circulation des personnes et des marchandises afin de permettre le développement économique du territoire ? Si oui, où cela doit-il se faire et comment réduire l'impact environnemental de ces aménagements ?
- 4/ Comment assurer un équilibre social du territoire en matière de déplacements ?
- 5/ Comment améliorer la desserte numérique du territoire ? Quelles sont les priorités ? Quel objectif le SCOT doit-il se fixer ?

Synthèse :

D'après les débats et les réactions des participants, on peut retenir les points suivants :

- Aucun scénario n'est rejeté ou choisi dans sa globalité. Toutefois, les scénarios « Carpe Diem » et de la « Fourmilière » sont ceux qui trouvent le moins d'échos.
- Le scénario « Carpe Diem » est en grande partie rejeté dans la mesure où il ne permet pas un développement de la fréquentation du réseau ferroviaire.
- Le scénario « Fourmilière » ne suscite pas l'adhésion à cause de la non-connexion des réseaux de transports en communs. Seule la mise en place de TAD est à retenir de ce scénario.
- Les avis sont partagés pour le scénario « Vases communicants ». Il reste cependant celui à privilégier dans la mesure où c'est celui qui offre les meilleures chances au développement des transports en communs et que la recherche du maillage du territoire en interne et avec ses voisins est une absolue nécessité. En revanche, il n'est pas possible d'obtenir un consensus sur la réalisation, ou non, de nouvelles infrastructures routières permettant de voir un « corridor logistique » se créer.
- Le scénario « Circuit-court » apparaît comme trop restrictif en matière de déplacement automobile. Cependant, la volonté affichée de remettre des emplois et des commerces de proximité dans les communes pour réduire les déplacements est validée. La prise en compte des quartiers-gares, le développement du TAD et du covoiturage, sont également validés.

Atelier « Armature territoriale, logement et politique foncière »

Afin d'alimenter les échanges et le débat, cinq questions ont été successivement posées aux participants :

- 1/ Quel scénario de croissance démographique pour ce territoire, pour quels habitants ?
- 2/ Quelle répartition de l'offre nouvelle en logements ?
- 3/ Comment favoriser la mixité (intergénérationnelle, urbaine, sociale) sur le SCOT ?

4/ Quelle politique foncière pour répondre aux besoins tout en limitant l'étalement urbain ?

5/ Quelles échelles pour quelles stratégies ?

Synthèse :

D'après les débats et les réactions des participants, on peut retenir les points suivants :

- Seul le scénario « Carpe Diem » est rejeté à l'unanimité, car contraire aux dispositions du Grenelle, mais renvoie également l'image d'un territoire qui ne maîtrise pas sa destinée
- Les scénarios « Circuit-court » et « Fourmilière » trouvent également peu d'écho. Le premier est perçu comme une sorte de repli sur soi du territoire et le second génère des craintes : la concentration sur deux agglomérations-centres fait craindre une rupture territoriale avec les espaces ruraux. Mais il a l'avantage de rendre l'armature territoriale plus lisible vis-à-vis de l'extérieur
- Le scénario « Vases communicants » semble être le scénario le plus accepté. Ce scénario est perçu comme celui laissant davantage de place aux pôles secondaires, mais nécessite des efforts importants, notamment sur le développement du transport ferroviaire.
- Quel que soit le scénario d'aménagement choisi, la reconquête des friches est considérée comme une priorité pour le territoire et nécessitera une connaissance fine du potentiel réel.

Atelier « Armature territoriale, logement et politique foncière »

Afin d'alimenter les échanges et le débat, cinq questions ont été successivement posées aux participants :

1/ Vers quelles activités le développement économique doit-il s'orienter ?

2/ Comment le développement économique doit-il s'organiser pour participer à l'attractivité du territoire ?

3/ Sur quels espaces doit s'orienter le développement économique ?

4/ Est-ce que le territoire a des besoins en formations ?

5/ Comment lutter efficacement contre les ségrégations socio-spatiales attestées sur le territoire ?

Synthèse :

D'après les débats et les réactions des participants, on peut retenir les points suivants :

- Les scénarios « circuit court » et « Fourmilière » sont ceux qui semblent les plus proches des attentes des participants. Il conviendra de « mixer » ces deux scénarios. La recherche d'une stratégie économique commune qui apparaît dans le scénario des vases communicants est intéressante mais doit être nuancée ;
- Le développement économique doit soutenir et préserver la branche automobile et saisir toute opportunité de développement de celle-ci. Parallèlement, il faut veiller à diversifier l'activité économique, notamment vers les filières vertes ;
- Le territoire du SCoT se compose de deux territoires qui ne disposent pas d'une identité économique commune, car liés à deux aires urbaines fonctionnelles différentes. Cependant, il est nécessaire de réfléchir à une stratégie économique commune ;

- Si le développement économique doit s'appuyer sur les deux pôles principaux et les renforcer, il ne doit cependant pas négliger les autres pôles du territoire ;

- Les zones d'activités existantes doivent être comblées et il faut veiller à diversifier les activités au sein de chaque zone ;

- Il faut conforter le poids des deux pôles commerciaux et protéger le commerce de centre-ville. Il faut également veiller à éviter le développement de pratiques commerciales pouvant fragiliser l'existant ;

- Le territoire doit développer de nouvelles formations.

LA HIÉRARCHISATION DES ENJEUX

Compte tenu de points de vue parfois divergents exprimés à l'occasion du séminaire prospectif, entre les différents ateliers, voire des points de vue divergents entre les actes du séminaire et les résultats de l'enquête prospective (ex : la problématique environnementale et écologique qui apparaissait comme un enjeu prioritaire suite à l'enquête, est apparue comme un enjeu de moindre importance à l'occasion du séminaire), le SCoT Nord 54 a souhaité réunir un Comité Stratégique (CoStrat) composé des membres du Bureau du Syndicat Mixte ainsi que des maires des Villes Principales et Villes Secondaires, définies dans le diagnostic.

L'objectif de ce CoStrat était d'arbitrer entre les différents points de vue exprimés à l'occasion de l'enquête et du séminaire prospectifs, via la hiérarchisation des enjeux du diagnostic et de l'EIE.

Les 10 enjeux principaux retenus

Afin de faciliter le travail de hiérarchisation des enjeux par les élus du SCoT Nord 54, ceux-ci ont été résumés en 10 enjeux (17 enjeux avaient été initialement présentés pour synthétiser le diagnostic) :

1	L'identité
2	La démographie
3	Les armatures du SCoT et leur équilibre
4	Les besoins en logements
5	L'attractivité économique
6	Les territoires environnants
7	L'organisation des transports
8	La trame verte et la trame bleue
9	Le cadre de vie et les paysages
10	Les risques (les contraintes physiques)



La méthode « Metaplan » pour hiérarchiser les enjeux

La méthode « Metaplan » est une méthode facilitant les discussions en groupe et permettant la prise en compte de toutes les opinions. Elle est particulièrement adaptée pour des groupes de 12 à 15 personnes, tel que ce fut le cas pour le Comité Stratégique.

Etape 1 : pondération des enjeux

Chaque participant disposait de 3 gommettes permettant d'affirmer individuellement les enjeux considérés comme fondamentaux. Il en est ressorti les résultats suivants :

- 3 enjeux principaux,
 - » Image et identité,
 - » Attractivité économique,
 - » Organisation de la mobilité,
- 3 enjeux « secondaires » mais qu'il conviendra de traiter,
 - » Cadre de vie et paysages,
 - » Besoins en logements,
 - » Démographie,
- 4 autres enjeux
 - » Territoires voisins
 - » Armatures
 - » Risques et contraintes
 - » Trame verte et bleue

Etape 2 : analyse des enjeux principaux

La seconde étape de la méthode Metaplan a consisté à analyser les 3 enjeux principaux, précédemment définis, en respectant les règles suivantes :

- des prises de paroles courtes (+/- 30 secondes),
- une idée par prise de parole,
- chaque idée visualisée par un post-it
- un code couleur permettant d'indiquer s'il s'agit d'arguments positifs, critiques ou alternatifs.

Plusieurs objectifs ont été définis pour chacun des enjeux principaux :

- Image et identité,
 - » Se doter d'une identité,
 - » Mutualiser sans uniformiser,
 - » Être ambitieux,
 - » Image de territoire du « savoir »,
- Attractivité économique,
 - » Développer la recherche et la formation,
 - » Se doter d'une politique économique concertée,
 - » Améliorer la qualité d'accueil,
 - » Lien entre foncier et économie,
 - » Se tourner vers des métiers d'avenir,
- Organisation de la mobilité,
 - » Multimodalité à créer et à promouvoir,
 - » S'appuyer sur le patrimoine ferroviaire
 - » Mobilité pour tous,
 - » Lien entre performance de TC et urbanisation,
 - » Améliorer la qualité de la circulation routière,
 - » Favoriser la mobilité numérique.

Etape 3 : confrontation enjeux et objectifs principaux / enquête prospective / séminaire prospectif

Enfin, la dernière étape a consisté à confronter les résultats de la hiérarchisation des enjeux et objectifs principaux aux résultats de l'enquête et du séminaire prospectifs, et en particulier aux scénarios prospectifs 2, 3 et 4, le scénario 1 « au fil de l'eau » ayant été exclu dès le séminaire.

	Scénario 2 Cadre de vie	Scénario 3 Fluidité verticalité	Scénario 4 Innovation écono- mique
Identité et image	0 (?)	0 (?)	2
Attractivité économique	3	2	5
Organisation de la mobilité	4	4	3
TOTAL	7	6	10

A l'issue de la démarche prospective, les élus du SCoT Nord 54 ont considéré que :

- Le scénario « innovation économique » devait être le scénario privilégié,
- Il portait une ambition résidentielle et économique forte,
 - » + 18 000 habitants,
 - » + 5 000 emplois,
- Il symbolisait le renouveau économique et la volonté de se tourner vers des métiers innovants,
- Il devait être complété par :
 - » Une plus grande connexion entre les territoires de Longwy et de Briey,
 - » Une recherche plus affirmée du bien-être et de l'amélioration du cadre de vie et des espaces naturels et agricoles.

LE PROJET CHOISI ET LE PADD

Au vu des enseignements du diagnostic et de l'Etat Initial de l'Environnement, et à l'issue de la démarche prospective, les élus du SCoT Nord 54 ont déterminé un projet préférentiel qui constitue « l'ambition partagée ».

Cette ambition repose sur 3 grands objectifs.

POUR UN TERRITOIRE CONNECTÉ ET SOLIDAIRE

L'ensemble des scénarios prospectifs conçus afin de préparer le PADD ont démontré que, si l'avenir du territoire passait bien évidemment par une stratégie endogène, **il dépendrait également quoiqu'il advienne de la vigueur des territoires périphériques voisins**, au premier rang desquels le Luxembourg et le Sillon Lorrain, et de la capacité du SCoT Nord 54 à profiter de ce dynamisme dans une stratégie « gagnant-gagnant ».

Ainsi, afin de bénéficier de l'effet d'entraînement des dynamiques métropolitaines et transfrontalières, le PADD affirme sa volonté de disposer d'**agglomérations fortes et dynamiques**, évitant un risque de décrochage vis-à-vis de partenaires renforçant leurs propres agglomérations.

On retrouve ici parfaitement la stratégie proposée dans le scénario de « La Fourmilière », qui préconisait de renforcer l'armature urbaine, et notamment les grands espaces agglomérés constitués, au nord par l'espace Longwy – Alzette-Belval, et au sud par l'espace Jarny-Briey-Orne, en s'appuyant sur les dynamiques métropolitaines voisines, tout en offrant des possibilités d'extension et de développement à l'ensemble des communes.

Comparativement au scénario préalablement proposé (« La Fourmilière »), une précision majeure a été apportée : **celle de connecter ces deux grands espaces, certes aux territoires voisins, mais également entre eux**, dans un objectif de solidarité et d'harmonie territoriale.

C'est pourquoi le PADD du SCoT Nord 54 veille à conforter et renforcer entre ces deux espaces, deux espaces d'équilibre et de développement, appuyés notamment sur plusieurs pôles d'équilibre.

POUR UN TERRITOIRE TOURNÉ VERS L'AVENIR

Depuis la fin des années 90, le territoire du SCoT Nord 54 a renoué avec la croissance démographique, elle-même portée par un solde migratoire très positif. Cependant, cette situation se révèle assez paradoxale, car dans le même temps, l'emploi résident était en régression.

En effet, ainsi que cela vient d'être évoqué, ce renouveau démographique est intimement lié aux besoins économiques et de main-d'œuvre des territoires voisins du SCoT, notamment du Grand-duché de Luxembourg, créateur d'environ 60 000 emplois nets au cours des 10 dernières années.

En revanche, les projections démographiques de l'INSEE ainsi que les incertitudes économiques qui ont émergé des crises économiques successives auxquelles sont confrontés la France et l'Europe, ont démontré que, sans une croissance économique interne, la croissance démographique retrouvée sur le SCoT Nord 54 pourrait être en passe de rapidement s'éroder.

Aussi, les élus du SCoT Nord 54 ont choisi un projet de développement portant une ambition économique la plus « raisonnablement élevée » possible, à savoir **l'ambition d'un territoire qui s'oriente très fortement vers quelques filières économiques privilégiées** (éco-construction, économie résidentielle, énergies renouvelables, etc.) **susceptibles à 20 ans, de créer 5 000 emplois nets**, et ce conformément aux prospectives du scénario le plus privilégié, celui de « La Fourmilière ».

En effet, du travail prospectif mené au travers des différents scénarios proposés, a été tiré l'enseignement suivant : **le territoire du SCoT Nord 54 ne pourra prétendre à pérenniser et à intensifier sa croissance démographique que si et seulement si, il est également en capacité d'accueillir de nombreux nouveaux emplois à 20 ans, et donc de nombreux nouveaux actifs, l'ambition de créer 5 000 nouveaux emplois permettant de projeter une croissance démographique de 18 000 nouveaux habitants.**

POUR UN TERRITOIRE DÉSIRABLE

Si le scénario « La Fourmilière » a constitué une base forte au projet de développement retenu par les élus du SCoT Nord 54, tant en matière de stratégie urbaine qu'en matière d'ambition démographique et économique, il présentait en revanche assez peu d'objectifs en matière de préservation voire de renforcement de la qualité et du cadre de vie.

Compte tenu notamment du fait que l'enquête « Abaque de Regnier » avait mis en évidence que de nombreux élus du territoire considéraient l'environnement et le cadre de vie comme devant constituer des objectifs majeurs du projet du territoire, les élus du SCoT Nord 54 ont considéré que l'objectif de disposer d'un territoire à la fois en développement mais également « désirable » ne devait pas être négligé.

En ce sens, afin de préserver et de renouveler l'identité et l'image du territoire, à la fois constituées des images d'Epinal de l'industrie, de la sidérurgie, des mines, du développement urbain, mais également de ses terres agricoles, de ses paysages et de ses forêts, de sa biodiversité, de ses villages remarquables, **les élus du SCoT Nord 54 ont déterminé des objectifs ambitieux en matière d'écologie et de cadre de vie, notamment celui de réduire la consommation d'espaces de 50%, et ce malgré des ambitions démographiques et économiques plus intenses qu'hier.**

LA STRUCTURATION DU PADD

Afin de décliner un projet conforme à ces trois grands objectifs, le PADD, ainsi que le DOO, sont structurés selon trois grands piliers, ces trois piliers se référant à la fois aux trois piliers du développement durable (économie, social, environnement), mais aussi à trois échelles de réflexion (SCoT, Pays, commune), ainsi que présenté dans le tableau suivant.

Trois grandes parties	Trois échelles de territoire
Pilier «économique» Les choix d'attraction et de positionnement du territoire	L'échelle du Grand Territoire (SCoT)
Pilier «social» Les choix d'équilibre et de spatialisation du territoire	L'échelle des bassins de vie
Pilier «environnemental» Les choix écologiques et de cadre de vie	L'échelle de la proximité



3 – Les choix en matière de positionnement et d’attractivité territoriale

L’ORGANISATION DU TERRITOIRE ET LES GRANDS ÉQUILIBRES ENTRE ESPACES

Le diagnostic a bien montré que le SCoT est entouré par des voisins puissants et qu’il a du mal à s’affirmer par rapport à eux. D’autre part, le territoire est mieux connecté à Metz, qu’à Nancy qui est pourtant la Préfecture du Département. Cette situation atypique se ressent d’un point de vue de l’organisation territoriale.

Le diagnostic a également permis, grâce à une analyse statistique, de calculer un indice urbain croisant les niveaux d’équipement des communes, le nombre d’emplois, la masse de population et l’accessibilité aux gares. Le détail de cette armature se trouve dans le chapitre consacré aux « choix d’équilibre et de spatialisation du territoire ».

A partir de ces constats, le PADD identifie deux grands espaces de développement principaux, directement liés aux espaces voisins du SCoT : l’espace Longwy – Alzette-Belval, composé notamment du bassin longovicien et l’espace Vallée de l’Orne – Briey – Jarnisy, composé du bassin Briey-Orne et du bassin jarnisyen. Ces deux espaces concentrent à eux seuls 85% de l’activité économique du SCoT et environ 2/3 de la population. Le PADD fait le choix que ces deux espaces accueillent prioritairement l’activité économique du SCoT pour la proximité des équipements, des services, des commerces et des actifs qu’ils offrent à toute entreprise souhaitant s’installer. Ces deux espaces sont donc les garants d’un développement durable, cohérent et désirable du territoire. Afin de garantir l’articulation et la connexion des stratégies nord et sud, le PADD identifie deux espaces d’équilibres et de développement qui offriront des lieux de centralité et de proximité.

Dans ce cadre, le DOO entérine ces quatre espaces de développement qui structurent les grands équilibres du territoire. Les caractéristiques et les modalités d’identification de ces espaces sont détaillées dans le chapitre consacré à « l’organisation de l’armature urbaine » (cf. Partie 2. - Chapitre 1. du DOO).

LES OBJECTIFS RELATIFS AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le diagnostic a clairement fait ressortir qu’économiquement, la concurrence des territoires limitrophes au SCoT est très forte. Il en résulte une évolution des activités qui est défavorable. Le territoire se caractérise, par ailleurs, par une économie majoritairement tournée à plus de deux-tiers vers le secteur tertiaire. L’industrie reste cependant un secteur économique important avec près d’un quart des emplois, mais son poids se réduit d’année en année. L’économie résidentielle vient pour partie compenser cette perte d’emplois dans l’industrie, mais n’empêche pas une

baisse de l’emploi privé depuis 1999 sur le territoire. Le ratio actifs/emplois demeure ainsi très faible.

Le territoire peine aujourd’hui à se doter d’une identité économique forte, capable d’accompagner son développement économique. Même si le SCoT ne constitue pas un schéma de développement économique, il se doit de faciliter et d’organiser les conditions d’accueil et les principes de localisation des activités et en ce sens, constitue un outil d’anticipation et un espace d’échanges et de dialogue entre les collectivités, propice à la construction de choix de développements partagés, au service de l’attractivité et de l’équilibre économique du territoire.

C’est pourquoi le SCoT se fixe une ambition forte qui doit lui permettre de redynamiser le territoire. Ainsi, les objectifs du PADD sont, à l’horizon 2035, de contribuer à l’augmentation de 5 000 emplois sur le territoire.

Le SCoT se fixe toutefois un objectif intermédiaire, à horizon 2020, qui est celui de maintenir le nombre d’emplois constatés en 2012. La période 2015-2021 doit ainsi constituer une période de préparation à ce renouveau économique. Afin de parvenir à cet objectif, le SCoT s’appuie sur la définition d’une stratégie économique mêlant filières d’excellence, renforcement des savoir-faire existants et amélioration de l’accueil des activités économiques. Il s’agit donc surtout de la création d’emplois privés en lien avec ces filières, puisque le SCoT table sur une stagnation, voire une diminution des emplois publics à l’avenir.

ORGANISER L’ÉMERGENCE DE FILIÈRES D’EXCELLENCE AUTOUR D’ESPACES ÉCONOMIQUES PRIVILÉGIÉS

Afin d’articuler le SCoT Nord 54 avec les stratégies développées par ailleurs sur le reste de la Lorraine et de la Grande Région, le PADD affirme sa volonté de voir émerger, conforter ou renforcer un certain nombre de filières d’excellence sur son territoire :

- Eco-construction et éco-rénovation
- Energies renouvelables
- Aéronautique
- Traitement des déchets
- Automobile

Le choix de ces filières s’est fait notamment en fonction des formations présentes sur le territoire (éco-construction et éco-rénovation à l’IUT de Longwy, aéronautique au lycée de Jarny), des aspirations de celui-ci et des filières d’excellence qui sont prioritaires pour l’Etat et la Région Lorraine, voire à l’échelle de la Grande Région et du Grand Est.

L’objectif recherché est aussi de bénéficier de secteurs d’activité multiples pour minimiser les risques et permettre une adéquation de l’emploi aux qualifications de la population active.

Dans ce cadre, le DOO recommande d'accompagner et de favoriser l'émergence de filières d'excellence, de diversifier le tissu économique et de soutenir l'emploi, en complémentarité avec les territoires voisins du SCoT.

HIÉRARCHISER ET CONFORTER L'ARMATURE ÉCONOMIQUE POUR ÉCONOMISER L'ESPACE

Le diagnostic a montré que les activités économiques et les emplois se localisent sur le SCoT pour 2/3 dans les tissus urbains des communes, et pour 1/3 dans des zones d'activité. Par ailleurs, il apparaît que ces dernières sont bien souvent mono-fonctionnelles et hyper-spécialisées (soit autour de l'industrie, soit autour du commerce) et présentent de très nombreuses disponibilités ne permettant pas de favoriser une bonne organisation et une économie de l'espace.

Le SCoT Nord 54 souhaite donc réguler ses disponibilités foncières et organiser la répartition spatiale des activités et des emplois, afin de concentrer les investissements publics sur des secteurs stratégiques.

Privilégier l'implantation des activités économiques dans le tissu urbain

Afin de maintenir la vitalité des villes et villages et leur attractivité, le SCoT, au travers de son PADD ne souhaite pas modifier la répartition actuelle des activités, à savoir 1/3 dans des zones d'activité spécifiques et 2/3 dans les tissus urbains. Le but est d'assurer une répartition des activités économiques de manière la plus équilibrée possible sur l'ensemble du territoire.

A cette fin, le DOO affirme sa préférence à l'implantation des activités économiques dans le tissu urbain. Les emplois situés hors zones dédiées seront prioritairement localisés dans les cœurs d'agglomération, les pôles d'équilibre et les pôles de proximité, en vue de rapprocher lieux d'habitat, d'activités, de services et d'équipements, et ainsi de favoriser la mixité. Ainsi, le développement des activités devra se faire en centre-bourg ou dans les villages dès lors que celles-ci ne sont pas susceptibles d'entraîner des risques ou nuisances pour le voisinage (cf. Partie 1. - Chapitre 2.2. du DOO). Dans le cas contraire, elles devront se localiser sur les zones d'activité du territoire.

Le Schéma d'Accueil des Activités Economiques (SAAE)

En tenant compte de la mégazone de Beuvillers, des 420 ha immédiatement disponibles, ainsi que des 315 ha disponibles à terme, le diagnostic a montré que plus de 1 000 ha pourraient être mobilisés pour l'activité économique sur le SCoT, alors que moins de 800 ha sont aujourd'hui occupés.

Pour déterminer l'emprise des espaces à vocation d'activités économiques qui sera nécessaire, le SCoT a pris en considération le nombre d'emplois à accueillir sur le territoire et la part des emplois concentrés dans les zones d'activité. Au vu des prévisions de croissance d'emploi sur les zones d'activité et de la densité d'emplois prévue (environ 10 emplois / ha), le SCoT estime ses besoins en extension à un maximum de 175 ha sur 20 ans.

Compte tenu des disponibilités actuelles et afin de limiter sa consommation d'espace, le SCoT préconise, au travers de son PADD, de remplir prioritairement les zones existantes qui accueillent déjà des activités et de réinvestir les espaces délaissés qui peuvent l'être (friches) afin d'éviter, autant que possible, de créer de nouvelles zones, sauf à des fins d'équilibre territorial.

Les zones d'activité ont été classées en 4 niveaux :

- Les ZA locales (moins de 10 ha),
- Les ZA intermédiaires (10 à 30 ha),
- Les ZA stratégiques (plus de 30 ha),
- La réserve foncière dite « Mégazone de Beuvillers ».

Le DOO fournit un tableau détaillé des zones d'activité hors friches, et un tableau des zones potentielles en friches, identifiées dans le Schéma d'Accueil des Activités Economiques, et le cas échéant de leur possibilité d'extension. Le tableau des zones hors friches est le résultat d'un arbitrage réalisé par les élus du SCoT Nord 54 et s'appuyant sur les différents objectifs du SCoT, en matière économique, sociale et environnementale.

Il est à noter que compte tenu de l'absence de ZA intermédiaire-sau nord-est de l'Espace d'Equilibre et de Développement Sud, une nouvelle zone de 15 ha à Beuvillers est envisagée.

Seules les zones d'activité retenues dans le SAAE (et qui peuvent être des friches) pourront être mobilisées, soit par comblement du foncier disponible, soit par extension ou création de zones.

Par ailleurs, le SCoT fixe des exigences du point de vue de l'aménagement des Zones d'Activité. Les orientations du DOO relatives à la conception et à la réalisation des zones d'activité visent à leur donner une qualité accrue, gage d'attractivité, à faciliter leur accessibilité, pour limiter les déplacements motorisés, et à limiter leur emprise foncière au strict nécessaire en évitant les concurrences qui sont source de gaspillage.

LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT POUR FAVORISER L'ATTRACTIVITÉ

Le diagnostic a permis de mettre en évidence les nombreux enjeux auxquels est confronté le territoire en matière de mobilité, notamment l'intensification majeure des flux de déplacements, la prédominance croissante de la voiture individuelle et les difficultés d'accessibilité interne et externe.

La hausse du nombre d'habitants et d'usagers du territoire va impliquer des évolutions significatives en matière de déplacements. De la même manière, les ambitions économiques nécessitent que le territoire soit attractif, y compris sous l'angle de son accessibilité. Le PADD et le DOO expriment donc la nécessité d'adapter et de compléter le cas échéant le réseau des grandes infrastructures de transport du territoire, afin de contribuer à l'attractivité et à la fluidité du territoire.



COMPLÉTER LE MAILLAGE ROUTIER INTERNE ET EXTERNE AU SCOT NORD 54

Si les objectifs du SCoT sont clairement positionnés en faveur des transports collectifs, il en a énoncé un certain nombre en direction du réseau routier. En effet, donner la priorité aux mobilités durables ne signifie pas que l'utilisation de la voiture particulière doit être déconsidérée. Dans certains cas, elle restera un mode attractif par sa souplesse d'utilisation et il est donc nécessaire d'améliorer la gestion des flux et la sécurité de certains axes.

L'objectif en la matière rejoint les préoccupations relatives au cadre de vie. Il s'agit, lorsque cela est nécessaire, d'améliorer le fonctionnement du réseau routier pour améliorer la sécurité des usagers et préserver leur cadre de vie.

En effet, en dépit des objectifs du SCoT en matière de report modal, les projections réalisées ont montré que certains axes, en l'état, ne pourront supporter à moyen terme les évolutions de trafic envisagées, générant de fait pollution, saturation et dangerosité, et donc détérioration du cadre de vie. Sur ces quelques axes, des évolutions apparaissent comme indispensables.

Par ailleurs, il s'agissait également dans certains secteurs, d'écartier des centres villes le trafic qui n'y a pas sa place, c'est-à-dire le trafic de transit. En effet, ce trafic accroît inutilement la pollution dans les villes et villages et les nuisances auxquelles les habitants sont soumis. Outre un enjeu évident en matière d'aménagement et de déplacements, il s'agit là d'un enjeu de santé publique.

C'est pourquoi le PADD identifie plusieurs infrastructures routières comme nécessitant une adaptation plus ou moins importante à horizon 2035, qui sont reprises dans le DOO :

- La RN52 qui doit bénéficier :
 - » D'une mise au gabarit autoroutier.
 - » D'un raccordement à la frontière belgo-luxembourgeoise avec le projet A28 côté belge (recommandation du DOO).
 - » D'un raccordement à la voie de contournement de Belval (recommandation du DOO).
- La liaison Briey - A4 (prescription du DOO).
- La création d'un échangeur autoroutier entre l'autoroute A4 et la RD603, à hauteur d'Olley notamment pour dévier le trafic poids lourds (recommandation du DOO).
- Afin de mettre en œuvre ces évolutions, le DOO définit des prescriptions pour les documents d'urbanisme locaux telles que de prévoir les emprises foncières nécessaires à leur réalisation.
- Des études de faisabilité et d'opportunité sont enfin envisagées, par exemple sur la D618 afin d'anticiper les nouveaux flux liés à un nouveau centre commercial situé sur un axe déjà saturé, mais aussi la sécurisation de la D906 à hauteur d'Audun-le-Roman (recommandations du DOO).

RENFORCER LA PLACE DU RÉSEAU FERROVIAIRE

Le diagnostic a montré qu'il existe sur le territoire un réseau ferroviaire et un réseau de gares sur lequel il est possible de s'appuyer et qu'il convient de valoriser notamment pour favoriser le report modal.

Dans cette optique, le PADD et le DOO préconisent qu'aucune infrastructure susceptible de servir aux voyageurs ne soit démantelée. Ils souhaitent par ailleurs valoriser les infrastructures existantes et intensifier leur utilisation. Ces recommandations concernent :

- La boucle ferroviaire Conflans, Longuyon, Longwy, Esch, Hagondange, Conflans,
- L'axe Hayange – Audun-le-Roman – Longuyon – Charleville (ligne 12).

Un travail de concertation avec les autorités compétentes est envisagé pour répondre à ces objectifs.

Enfin, le SCoT se positionne en faveur de la gare TGV de Vandières qui facilitera l'accessibilité des habitants du nord meurthe-et-mosellan au réseau à grande vitesse. En ce sens, il soutient le raccordement de la gare de Longwy, principale gare voyageurs du territoire au réseau TGV.

LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Le SCoT a une marge de manœuvre limitée en matière de développement touristique. Il ne peut pas être porteur d'une politique de structuration et de promotion de l'offre touristique et des acteurs de cette vaste filière. Il peut cependant contribuer à conforter les réflexions collectives des acteurs.

Si le SCoT ne dispose pas de lieux d'attractivité touristique majeure, tels que le Centre Pompidou-Metz ou le pôle de loisirs d'Amnéville, le diagnostic a montré que le territoire disposait tout de même d'un patrimoine diversifié, qu'il soit naturel, culturel, historique ou industriel.

Le SCoT souhaite valoriser ce patrimoine et s'en servir pour améliorer l'image du territoire et le rendre plus attractif. Ainsi, le PADD met en avant plusieurs objectifs en matière de développement touristique :

- Mettre en œuvre une stratégie de développement pour dynamiser l'activité touristique.
- Profiter de la présence des sites touristiques voisins pour renforcer la fréquentation.
- Garantir l'accueil des touristes.

Intéressant l'ensemble du territoire du SCoT, l'activité touristique est étroitement liée à l'offre de loisirs, et les choix d'aménagement retenus dans le PADD distinguent peu les deux fonctions, sauf en matière d'hébergement, qui apparaît plus comme une spécificité touristique. Sur ce thème, le SCoT souhaite garantir l'accueil des touristes en développant et en diversifiant son offre d'hébergements.

Afin de mettre en œuvre cette stratégie touristique, le DOO préconise :

- D'identifier dans les documents d'urbanisme locaux l'ensemble du patrimoine bâti et non-bâti pouvant constituer des atouts touristiques : patrimoine en tout genre, bâti, naturel, culturel... et de définir les mesures de préservation et de valorisation touristiques de ces éléments (cf. Partie 3. - Chapitre 3.1. du DOO).
- De respecter la qualité environnementale et écologique des sites, avec la réalisation d'aménagements appropriés pour préserver et valoriser les éléments emblématiques du territoire tout en permettant leur fréquentation.
- De valoriser les sites touristiques et de loisirs majeurs, en prêtant une attention particulière à leur accessibilité, en mettant l'accent sur les cheminements doux, le stationnement et l'accès en transports en commun.
- De favoriser la continuité des sentiers de randonnée afin d'assurer un maillage du territoire (cf. Partie 1. - Chapitre 4. du DOO).

LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ACTIVITÉ AGRICOLE

Sur le SCoT, les terrains agricoles occupent plus de 60 % de la surface du territoire et contribuent largement à la qualité du cadre de vie des habitants. **Le diagnostic a montré que l'agriculture bénéficie de terres agricoles réputées d'excellente qualité et qu'il existe des possibilités de faire émerger de nouvelles pratiques, en lien avec les évolutions sociétales : circuits courts, agriculture biologique, etc.** Toutefois, il a aussi mis en avant que cette agriculture est sous tension. En effet, **l'activité est fragilisée en matière de transmission des exploitations et de pérennité de l'élevage mais aussi en raison de la diminution des surfaces agricoles.**

C'est pour cela que dans le PADD, le SCoT souhaite, d'une part, conforter la multifonctionnalité de l'espace agricole pour pérenniser l'activité et, d'autre part, préserver les espaces agricoles d'une artificialisation non maîtrisée.

ASSURER LE MAINTIEN DES GRANDS ESPACES AGRICOLES À POTENTIEL AGRONOMIQUE

Le PADD affirme sa volonté de veiller à la protection des espaces indispensables à la production agricole afin de garantir la pérennité de l'activité agricole. La protection de ces espaces rejoint les objectifs visant à maîtriser le développement urbain et à préserver l'équilibre de la biodiversité et des espaces. De plus, le PADD indique que les espaces agricoles qui sont supports de qualité paysagère et environnementale doivent servir à valoriser l'identité du territoire.

Pour y parvenir, le SCoT fixe des objectifs en matière de maîtrise du développement urbain (cf. Partie 3. - Chapitre 1. du DOO) et de protection de la biodiversité et des entités paysagères (cf. Partie 3. - Chapitre 2. du DOO). Le document interdit également le morcellement des terres exploitables. Pour ce faire, il prescrit que les documents d'urbanisme locaux veillent à favoriser le développement de l'urbanisation en continuité de l'existant.

FACILITER LE DÉVELOPPEMENT ET LA DIVERSIFICATION DES ACTIVITÉS AGRICOLES

Le projet du SCoT, au travers de son PADD soutient l'activité de polyculture-élevage pour en garantir la pérennité et il encourage la diversification des activités agricoles. Celle-ci pourra se faire via :

- La mise en place de circuits-courts permettant la vente directe de produits,
- La diversification des modes de productions (agriculture biologique, maraîchage...),
- Le développement de l'agrotourisme (activités pédagogiques, chambres d'hôtes...),
- La recherche d'activités en lien avec la méthanisation, la biomasse ou l'éco-construction.

Pour parvenir à ces objectifs, le DOO recommande que le secteur agricole mise à la fois sur les productions traditionnelles mais aussi sur une diversification de ses activités. Afin d'encourager cette dernière, les documents d'urbanisme locaux pourront réaliser un diagnostic agricole, qui identifiera les besoins et les

enjeux du monde agricole local, ainsi que les perspectives et orientations de développement locales.

Par ailleurs, les documents d'urbanisme devront rendre possible les projets liés à l'agrotourisme et aux circuits courts.

CONTRIBUER AU MAINTIEN D'UN PAYSAGE RURAL QUALITATIF

L'occupation prédominante des sols par l'activité agricole fait partie intégrante de l'identité du territoire. L'étalement urbain et l'évolution de l'activité agricole menacent cette identité. **Dans un souci de préservation du cadre de vie et de maintien de la qualité des paysages ruraux, le PADD souhaite également sauvegarder le patrimoine bâti agricole** et que celui-ci soit valorisé comme élément constitutif de l'identité du territoire. Ainsi, les bâtiments présentant un intérêt architectural devront pouvoir être reconvertis, au lieu d'être laissés à l'abandon, afin d'en assurer la sauvegarde.

Dans cette optique, le DOO prescrit de privilégier le développement urbain dans la continuité des espaces urbanisés (cf. Partie 3. - Chapitre 1.2. du DOO) et de veiller à définir les transitions avec les espaces agricoles (cf. Partie 3. - Chapitre 3.3. du DOO). Les documents d'urbanisme devront par ailleurs identifier les richesses paysagères du territoire pour les protéger (cf. Partie 3. - Chapitre 2.2. du DOO) et éviter que les bâtiments agricoles soient laissés à l'abandon en permettant les changements d'affectation de bâtiments identifiés au sein des zones agricoles.

RENFORCER LA CONCERTATION DANS LE CADRE DE PROJETS D'AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE

Le PADD et le DOO prônent également le renforcement de la concertation dans le cadre de projets d'aménagements de voirie, notamment afin d'améliorer les circulations agricoles en traversées de bourgs et d'intégrer une réflexion sur l'élaboration d'un plan de circulation des engins agricoles dans les documents d'urbanisme.

LES OBJECTIFS RELATIFS À L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL ET ARTISANAL ET AUX LOCALISATIONS PRÉFÉRENTIELLES DES COMMERCES

Le diagnostic a mis en évidence certaines carences sur le territoire, notamment sur les secteurs de l'équipement de la maison, des personnes et en matière de culture et loisirs. Hormis pour tous les produits alimentaires, la population a tendance à aller s'approvisionner en dehors du territoire du SCoT.

Face à ce constat, le PADD souhaite diversifier l'offre commerciale sur le territoire du SCoT en s'appuyant sur un maillage adapté aux besoins, c'est-à-dire :

- Réduire les carences commerciales.
- Veiller à maintenir ou rétablir l'équilibre commercial entre centres urbains et périphéries, et la diversité commerciale.



Le projet soutenu dans le PADD veut optimiser le fonctionnement ainsi que l'intégration urbaine et paysagère des espaces commerciaux. Pour cela, il entend :

- Veiller à l'amélioration de la cohérence entre équipements commerciaux et transports en commun.
- Inciter et favoriser une implantation cohérente des commerces au sein du tissu urbain, notamment ceux de proximité.
- Veiller à l'intégration urbaine et paysagère des zones commerciales.

Ainsi, le DOO privilégie l'implantation des activités commerciales et artisanales dans le tissu urbain, plutôt qu'en zone d'activité (cf. *Partie 1. - Chapitre 6. du DOO*), et selon une répartition corrélée à l'armature urbaine, à savoir :

- des pôles d'attraction structurants de niveau 1 et 2 : rayonnant sur une zone de chalandise de 30 000 à 150 000 habitants, ces pôles correspondent aux cœurs d'agglomération de l'armature, ainsi qu'aux ZACom définies dans le DAC (voir ci-dessous) et à la zone commerciale Nord de Briey,
- des pôles de proximité élargie : rayonnant sur une zone de chalandise de 10 000 à 30 000 habitants, ces pôles correspondent aux pôles d'équilibre de l'armature urbaine, ainsi qu'aux zones d'activité « Haut des Tappes » (Homécourt) et « Ardant du Picq » (Longuyon),
- des pôles de proximité : rayonnant sur une zone de chalandise de moins de 10 000 habitants, ces pôles correspondent aux pôles de proximité et villages (logique de mutualisation) de l'armature.

De plus, les zones d'activité ayant une composante commerciale respecteront les exigences d'aménagement du territoire (cf. *Partie 1 - Chapitre 2.2.2. du DOO*). Pour parvenir à ces objectifs, les documents d'urbanisme locaux devront intégrer une réflexion sur les potentialités de développement des activités commerciales et artisanales dans les quartiers-gares « pôles de centralité ».

Par ailleurs, les marchés de plein air étant des éléments favorisant la cohésion sociale et l'attractivité économique, le SCoT souhaite contribuer à leur pérennisation, et pour ce faire, indique que les collectivités concernées devront veiller à leur maintien dans le PADD de leur document d'urbanisme local.

Enfin, le DOO comprend un DAC (Document d'Aménagement Commercial) qui délimite les 3 zones d'activité définies comme ZACom (zones d'activités commerciales) du SCoT Nord 54. Ces zones commerciales stratégiques constituent des zones « de périphérie », situées en entrée d'agglomération, et destinées à accueillir des commerces peu compatibles avec le tissu urbain. Ainsi, l'implantation de commerces de plus de 1 000 m² est privilégiée dans ces zones. Elles ont vocation à accueillir quasi-exclusivement des activités commerciales.

On compte deux ZACom sur le bassin longovicien et une ZACom sur le bassin jarnysien.

Le DAC précise que la zone commerciale dite « Saucé » à Sainte-Marie aux Chênes (SCoTAM) joue le rôle de ZACom pour le bassin Briey-Orne.

Le DOO fixe pour chacune de ces 3 zones les exigences d'implantation commerciale du grand commerce, que le DAC vient préciser.

4 – Les choix en matière d'équilibre et d'équité territoriale



L'ORGANISATION D'UNE ARMATURE URBAINE ET RURALE GARANTE DE L'ÉQUITÉ TERRITORIALE

Le diagnostic du SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan a permis d'identifier l'armature urbaine du territoire. Celle-ci est héritée principalement de l'histoire du XX^{ème} siècle et se compose de 35 communes réparties en 4 niveaux et de 81 villages. Ces communes disposent d'équipements structurants et « en abondance » mais, à quelques exceptions près, elles sont en phase de « dévitalisation », en partie à cause de la périurbanisation galopante.

L'armature urbaine du territoire apparaît assez bien hiérarchisée et se structure autour des deux villes principales de Longwy et de Briey, qui dominent leur pays respectif. Ces deux villes remplissent des fonctions de pôle d'emplois ainsi que de pôle d'équipements majeurs et constituent ainsi les pivots de l'armature urbaine.

Le deuxième niveau de l'armature se compose d'un réseau de 4 villes secondaires qui se répartissent équitablement entre les deux pays. Ces villes répondent à des fonctions urbaines moins complètes que Longwy et Briey mais disposent de spécificités propres. On trouve parmi elles Longuyon, Jarny, Joeuf et Mont-Saint-Martin.

Le troisième niveau correspond à celui des villes relais et le quatrième se compose des bourgs locaux disposant d'un noyau d'équipement et de services de proximité.

L'analyse des évolutions démographiques et de la répartition de la production de logements met en évidence une segmentation du territoire. En effet, les polarités urbaines accusent un déficit démographique, tandis que les communes périurbaines et rurales s'identifient dans un profil inverse. Cette distribution démographique se couple avec une urbanisation fortement consommatrice du foncier. **S'appuyant sur ce constat d'une armature urbaine bien hiérarchisée mais fragilisée ces dernières années, le SCoT affirme dans le PADD une armature territoriale stratégique.** Les objectifs sont multiples : inverser la tendance en matière de « dévitalisation » des polarités, réduire les distances domicile-travail et améliorer l'accès aux équipements et services.

Cette armature urbaine stratégique s'est fondée :

- **d'une part, sur l'armature urbaine communale « constatée »**, mise en évidence dans le diagnostic,
- **d'autre part, sur la prise en compte de phénomènes prospectifs** : à titre d'exemple, la commune d'Audun-le-Roman est identifiée comme un « pôle intermédiaire » au même titre que Longuyon ou Homécourt (alors que dans le diagnostic, elle était d'un niveau moindre comparativement aux deux communes citées), tenant compte de son positionnement stratégique à proximité immédiate du projet Alzette-Belval. De

même, la commune de Doncourt-les-Conflans est identifiée comme un « pôle de proximité en émergence », car même si elle ne remplit pas l'ensemble des critères définis dans le diagnostic, elle joue un rôle d'interface à conforter entre le bassin jarnysien et l'agglomération messine,

- **et enfin sur la prise en compte des complémentarités et de la proximité urbaine** entre certaines communes. Il en est ainsi de Longwy et Mont-Saint-Martin, ou de Jarny, Conflans-Jarny et Labry, qui forment tous deux des « cœurs d'agglomération ».

Ainsi, l'armature stratégique du SCoT comporte cinq niveaux complémentaires :

- les cœurs d'agglomération assurent des fonctions de centralité urbaine et regroupent l'essentiel des fonctions urbaines (capacités d'accueil résidentiel, espaces économiques et commerciaux, équipements d'intérêt collectif).
- les pôles d'équilibre jouent un rôle de centralité à une moindre échelle, et par leur proximité géographique, peuvent constituer des agglomérations de contact ou relais.
- les pôles économiques d'équilibres correspondent à des communes où l'activité économique est forte grâce à la présence de zones d'activités de grandes importances mais où les communes sont trop petites pour assurer les principales fonctions urbaines.
- les pôles de proximité constituent des relais au sein de l'armature.
- les villages ont une vocation principalement résidentielle.

Le PADD identifie également quatre espaces de développement qui structurent les grands équilibres du territoire. La stratégie est de privilégier deux espaces prioritaires de développement pour être, à l'horizon 2034, les supports de l'armature urbaine et économique du territoire. Ces espaces seront des lieux d'accueil prioritaires pour de grandes opérations à vocation d'activité, mais aussi de logements (diversité de l'offre), de transport, et d'équipements structurants.

Le PADD précise que l'articulation des stratégies et la connexion entre ces deux espaces prioritaires nord et sud sera garantie par l'organisation de deux espaces d'équilibres. Ces espaces offriront par ailleurs des lieux de centralité et de proximité.

Le SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan fait ainsi le projet d'un développement respectueux des grands équilibres du territoire, économe en espace et en énergie. Il se fonde sur une armature urbaine renforcée mais où se maintiennent les équilibres entre les communes d'un même niveau de pôles et où, dans un souci d'équilibre territorial, l'ensemble des villages pourront se développer d'une manière raisonnée.



Le SCoT conforte donc la structuration urbaine du territoire en incitant :

- à accroître les capacités d'accueil des cœurs d'agglomérations : accueil de 36% de la population nouvelle envisagée à l'horizon 2034 (soit 6 480 habitants à répartir entre les 6 communes),
- à conforter le rôle et le poids des pôles d'équilibre : accueil de 35% environ de la croissance supplémentaire (soit 6 300 habitants à répartir entre les 13 pôles),
- à affirmer la priorité aux pôles de proximité : accueil de 16% environ de la croissance (soit 3 240 habitants),
- à réguler le développement des villages : accueil de 13% de l'augmentation de population (soit 1 980 habitants à répartir).

Ainsi, le SCoT se fixe pour objectif que près de 70% de la croissance démographique se localise sur les deux premiers niveaux de l'armature. Cette structuration urbaine, destinée à assurer un développement cohérent et équilibré du territoire, s'accompagne d'une volonté forte d'économie d'espaces en favorisant le renouvellement urbain et la mixité des fonctions urbaines.

LES ESPACES PRIORITAIRES NORD ET SUD

Le DOO précise l'étendue des différents espaces de développement et définit leurs vocations principales. Ainsi, il identifie deux Espaces de Développement Prioritaires qui ont comme vocation d'accueillir les grandes opérations urbaines à destination d'activités, de logements, de mobilité et d'équipements à fort rayonnement.

L'Espace Prioritaire Nord : deux bassins connectés aux territoires transfrontaliers

Afin de renforcer l'armature territoriale, le DOO établit que l'Espace Prioritaire Nord doit être un terrain d'accueil privilégié pour les grandes opérations (urbanistiques, économiques, commerciales, etc.).

Le SCoT décide ainsi de renforcer l'espace aggloméré du bassin longovicien en réaffirmant sa vocation à exercer des fonctions administratives, éducatives, hospitalières de rang supérieur, et à concentrer et accueillir les grands équipements du nord du SCoT, ce qui lui permettra de favoriser son rayonnement sur l'ensemble du territoire.

L'Espace Prioritaire Nord s'appuiera aussi sur les dynamiques du bassin Alzette-Belval sur lequel des opérations d'envergure métropolitaine sont en cours. Ce bassin doit permettre un effet d'entraînement démographique et économique.

L'Espace Prioritaire Sud : deux bassins en articulation avec le territoire mosellan

Toujours dans un objectif de renforcement de l'armature et d'établissement d'une stratégie territoriale, le SCoT affirme un Espace Prioritaire Sud. Celui-ci se structure autour de deux bassins, l'un prenant appui sur le cœur d'agglomération que forme Briey et son agglomération de contact, l'autre sur le cœur d'agglomération Jarny-Conflans-Labry.

Les villes qui composent le bassin Briey/Orne disposent d'atouts importants et complémentaires. Le SCoT vise à renforcer ces complémentarités pour conforter leur rayonnement respectif, et maintenir leur niveau d'équipements.

Le bassin jarnysien est quant à lui plus rural. Il s'appuie sur un cœur d'agglomération dynamique, formé des communes de Jarny, Conflans-en-Jarnisy et Labry. Le DOO affirme que ce cœur d'agglomération doit continuer à jouer un rôle fondamental sur ce territoire et que l'on doit veiller à y maintenir et y développer une activité économique pérenne, et des équipements structurants.

DEUX ESPACES D'EQUILIBRE ET DE DÉVELOPPEMENT À RENFORCER AFIN DE RAPPROCHER LE NORD ET LE SUD DU SCOT

Afin d'articuler les stratégies nord/sud, le DOO définit des Espaces d'Equilibre et de Développement qui ont pour vocation non seulement à offrir des lieux de centralité et de proximité, mais aussi d'assurer le rapprochement entre les Espaces Prioritaires Nord et Sud pour garantir la cohésion et la coordination des actions menées entre ces espaces.

Veiller au rayonnement du pôle Longuyon pour soutenir l'Espace d'Equilibre et de Développement Nord

Le DOO définit donc au nord un premier Espace d'Equilibre et de Développement qui se structure autour du pôle d'équilibre de Longuyon. Le positionnement de cette polarité est assez similaire à celui du cœur d'agglomération du Jarnisy (pôle isolé au milieu d'un espace rural), mais concentre moins d'habitants et dispose d'équipements de moindre envergure. Longuyon doit ainsi offrir un niveau d'équipements complémentaire à ceux du bassin longovicien et l'Espace d'Equilibre qui l'entoure, constituer une sorte de « deuxième couronne » de résidence dans le nord meurthe-et-mosellan.

Améliorer les interrelations entre les polarités d'équilibre pour structurer l'Espace d'Equilibre et de Développement Sud

Au sud, le DOO définit un autre Espace d'Equilibre et de Développement. Celui-ci est multipolarisé. C'est pourquoi le DOO fait le choix de renforcer les complémentarités et les niveaux d'équipements respectifs du bassin Piennois et des pôles isolés d'Audun-le-Roman et de Tucquegnieux, afin de répondre aux besoins immédiats de leurs habitants.

UNE ARMATURE DE PROXIMITÉ PERMETTANT DE GARANTIR UNE RÉPARTITION DES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES SUR LE TERRITOIRE

Au-delà des polarités les plus structurantes, le territoire du SCoT est formé de nombreux pôles de proximité qui maillent le territoire. Ces derniers proposent une offre en équipements diversifiée et parfois spécialisée, en matière de santé, d'éducation, de commerces et/ou de services aux particuliers. Cette offre n'est pas nécessairement complète mais vient en soutien des polarités structurantes. C'est pourquoi le SCoT veut structurer les interrelations entre les différentes polarités.

DES VILLAGES SUPPORTS DE DÉVELOPPEMENT ET DE PRÉSERVATION DE NOTRE IDENTITÉ

Enfin, le SCoT préconise que les villages se développent de manière raisonnée afin de garantir la qualité rurale et paysagère du territoire. Ils constituent des vecteurs et des supports d'une identité rurale dynamique et productive du territoire. Ils doivent par ailleurs être considérés comme des lieux favorables au développement d'une économie résidentielle dynamique mutualisée, tant pour des activités commerciales, agricoles, touristiques ou sanitaires. Le SCoT incite donc les villages à s'engager dans des démarches de mutualisation et de réflexions intercommunales pour l'implantation de ces activités.

Cette armature qu'a définie le DOO va servir de base aux orientations relatives à la répartition géographique des objectifs en matière d'habitat, de services et d'équipements et à certaines règles relatives à la maîtrise de la consommation d'espace.

LES OBJECTIFS ET PRINCIPES DE LA POLITIQUE DE L'HABITAT

Le diagnostic a montré que depuis 1999, le SCoT connaît un redressement démographique historique lui permettant de dépasser la barre symbolique des 150 000 habitants. Cependant, malgré l'arrivée de nouveaux jeunes actifs, le territoire du SCoT demeure plus âgé que la moyenne régionale. Ce vieillissement constaté et l'évolution des structures familiales (couples sans enfant, familles monoparentales, personnes âgées seules...) engendrent une augmentation du nombre de ménages sur le territoire plus rapide que le nombre d'habitants.

Cet état de fait va entraîner une nécessaire adaptation du parc de logements pour répondre à l'ensemble des besoins. De plus, pour accueillir environ 18 000 habitants supplémentaires et répondre aux besoins de la population déjà présente sur le territoire, les projections traduisent la nécessité de produire de nouveaux logements afin de proposer une offre diversifiée et adaptée. Le besoin est estimé à 19 385 logements.

L'accroissement de la population s'inscrit dans la perspective d'une évolution encore plus favorable que celle qui a permis au territoire de gagner 6 700 habitants en 10 ans. Il repose également sur des prévisions plus ambitieuses que celles de l'INSEE, qui se bornent à la prolongation de tendances passées. **Pour fonder cette hypothèse de croissance démographique, le SCoT s'appuie à la fois sur sa prévision de croissance économique interne et sur l'analyse de phénomènes plus macro-économiques.**

Ainsi, en matière de dynamique endogène, la création de 5 000 nouveaux emplois qui est prévue dans le projet du SCoT entre 2021 et 2035 (rappel : maintien sur la période 2015-2021) devrait générer un afflux d'actifs, et donc de population, afin de répondre aux besoins économiques. De ce fait, le rythme de croissance démographique envisagée post-2020 est supérieur au rythme envisagé avant 2021.

Dans le même temps, en matière de dynamique exogène, de récents travaux prospectifs projettent un quasi-doublement des flux de frontaliers à destination du Grand-duché du Luxembourg à l'horizon 2030-2035, une accélération de ces flux étant notamment attendue entre 2017 et 2020, liée à la stagnation du nombre d'actifs résidant au Luxembourg.

Au cours de cette période (d'aujourd'hui à 2030-2035), la situation démographique en Grande Région devrait profondément évoluer :

- la croissance démographique, bien qu'amenée à se poursuivre, ne devrait plus suffire à faire augmenter le nombre d'actifs (estimés en baisse de 80 000 sur 20 ans) et donc ne devrait plus permettre de répondre aux besoins en main-d'œuvre estimés,
- les landers allemands de la Grande Région (Rhénanie-Palatinat et Sarre) devraient être confrontés à une « pénurie » d'actifs, estimés en baisse de 25% sur 20 ans (650 000 actifs),
- le sud wallon devrait connaître une légère croissance démographique, suffisante pour voir ses actifs quelque peu progresser,
- en conséquence, il est très probable que l'augmentation des flux de frontaliers soit surtout le fait de flux de frontaliers nord-lorrains, avec une intensification attendue à partir de 2017-2020.

Pour parvenir à cette perspective de 18 000 nouveaux habitants, le SCoT se base donc sur la réalisation conjointe de ces deux hypothèses de dynamisme endogène et exogène, et sur les évolutions attendues à partir de 2020, pour établir sa prévision de croissance démographique en deux temps.

Ces dynamiques, combinées au renforcement de l'attractivité du territoire en lien avec la qualité du cadre de vie que va offrir le territoire expliquent que l'hypothèse de croissance démographique retenue soit plus positive que celle émise par l'INSEE, et rendent cette prévision hautement réaliste.

A partir de cette hypothèse démographique de +18 000 habitants, le SCoT a déterminé que son besoin en logements s'élevait à environ 19 385 logements à horizon 2035.

Ces besoins doivent permettre de répondre aux besoins de la population déjà présente, mais aussi d'accueillir une population nouvelle.

Concernant la population déjà présente, des besoins « point mort » ont été calculés et représentent le volume de logements nécessaire pour maintenir la population à son niveau actuel. A l'échelle du SCoT Nord 54, ces besoins ont été estimés à 10 500 logements et doivent permettre de tenir compte :

- du renouvellement du parc de logements (600 logements)
- de l'augmentation du nombre de résidences secondaires et de logements vacants (2 400 logements)
- mais surtout du desserrement des ménages, lié au vieillissement et à l'évolution des modes de vie (7 500 logements).



NOTE DE CALCUL DU « POINT MORT »

Les besoins liés au point mort ont été calculés pour chacune des 116 communes du SCoT Nord 54, à partir des données disponibles sur la période 1999-2009 (dernières données disponibles au moment du calcul). Le point mort s'obtient en additionnant les besoins liés à chacune de ses composantes :

RENOUVELLEMENT DU PARC :

Formule : Construction neuve 99-09 – (Logements 2009 – logements 1999)

Une valeur inférieure à 0 indiquant une augmentation du parc de logements plus importante que la construction neuve, on peut en déduire qu'il y a eu une récupération de logements dans le tissu urbain (transformation d'usage, division de grands logements, etc.).

Afin de tenir compte de la nature limitée de ce potentiel de récupération et des effets négatifs qu'il peut entraîner (disparition de fonds de commerce en centre-ville et/ou centre-bourg), une valeur égale à 0 a été appliquée pour toutes les communes présentant un renouvellement négatif.

Exemple :

Soit la commune de Gorcy (150 logements commencés entre 1999 et 2009, 894 logements en 1999 et 1057 en 2009). Le besoin lié au renouvellement sur la commune est estimé à :

$$150 - (1057 - 894) = -13$$

Le besoin étant négatif, il a donc été ramené à 0 dans le calcul du point mort pour la période 2015-2035.

VARIATION DU PARC DE RÉSIDENCES SECONDAIRES ET DE LOGEMENTS VACANTS

Formule : (Résidences secondaires 2009 – Résidences secondaires 1999) + (Logements vacants 2009 – logements vacants 1999)

Exemple :

Soit la commune de Gorcy (7 résidences secondaires en 1999, 9 en 2009, 39 logements vacants en 1999, 55 en 2009). Le besoin lié à la variation du parc de résidences secondaires et logements vacants est estimé à :

$$(9 - 7) + (55 - 39) = 18$$

DESSERREMENT DES MÉNAGES

Formule : (Population 1999 / taille des ménages 2009) - nombre de ménages 1999

Exemple :

Soit la commune de Gorcy (2123 habitants et 848 ménages en 1999, 2,42 personnes par ménage en 2009). Le besoin lié au desserrement des ménages est estimé à :

$$(2123 / 2,42) - 848 = 29$$

Dans le cas de la commune de Gorcy, le point mort 1999-2009 s'établit à :

$$-13 + 18 + 29 = 34 \text{ logements, soit } 3,4 \text{ logements par an.}$$

Dans le cadre du SCoT, les besoins du point mort ont été estimés à :

$$0 + 18 + 29 = 47 \text{ logements, soit } 4,7 \text{ logements par an.}$$

Les résultats ont ensuite été agrégés par niveau de polarité dans chaque EPCI et recalculés pour chaque période du SCoT (2014-2020 et 2020-2034) à partir d'un point mort annuel.

NOTE DE CALCUL DE LA RÉPARTITION EN LOGEMENTS PAR EPCI

Les besoins en logements ont été estimés en tenant compte d'une part des besoins liés à la population déjà présente sur le territoire (le point mort, voir réponse précédente) et d'autre part, les besoins liés à l'accueil d'une population supplémentaire (l'effet démographique).

Les besoins liés à l'effet démographique ont été ventilés à partir de l'objectif initial (+18000 habitants) selon les principes inscrits dans le PADD (p. 27 à 29). Ces principes de croissance démographique ont été traduits, pour chaque niveau de pôle, en ménages supplémentaires selon l'hypothèse de réduction de la taille des ménages :

- 2015-2021 : prolongement de la tendance 1999-2009,
- 2021-2035 : desserrement moins rapide lié aux effets du scénario envisagé (+18000 habitants, +5000 emplois).

Les ménages supplémentaires ont ensuite été ventilés en fonction du poids des polarités de chaque EPCI dans le niveau de polarité correspondant du SCoT.

Exemple : Les cœurs d'agglomération doivent accueillir 6410 habitants à horizon 2035, soit +3220 ménages. En 2009, les cœurs d'agglomération de la CCAL représentent 56% des ménages des cœurs d'agglomération du SCoT. Le syndicat mixte ayant fait le choix de maintenir les équilibres, la CCAL accueillerait 56% des ménages supplémentaires des cœurs d'agglomération soit +1780 ménages, soit autant de logements pour répondre à l'effet démographique.

Additionné aux besoins du point mort, on obtient ainsi un besoin global en logement par niveau de polarité et par EPCI.

Les résultats obtenus ont ensuite été agrégés à l'échelle de chaque EPCI.

De plus, le volume de logements nécessaire à l'accueil de 18 000 habitants supplémentaires a été estimé à 8 800 logements. Ce chiffre correspond au nombre de ménages supplémentaires à accueillir et repose sur deux hypothèses :

- un prolongement du rythme actuel de diminution de la taille des ménages jusqu'en 2020 (conformément à l'évolution régionale) ;
- un ralentissement de ce rythme à partir de 2020 (tenant compte des effets induits par le scénario de développement retenu).

ASSURER UNE OFFRE EN LOGEMENTS ÉQUILBRÉE ET DURABLE

Assurer et répartir l'offre de logements

Compte tenu des objectifs démographiques fixés par le SCoT, ce dernier doit répondre à un enjeu quantitatif en matière de logements et à un enjeu de spatialisation et d'équilibre territorial.

Faisant le choix de perspectives démographiques ambitieuses, les élus du SCoT ont pris le parti d'encadrer le mieux possible les besoins en logements correspondant. Ainsi, le SCoT détermine des clés de répartition de l'offre nouvelle en logement afin de ne pas créer de déséquilibres territoriaux.

Pour cela, il s'appuie à la fois sur les périmètres des intercommunalités et sur l'organisation fonctionnelle (les pôles de l'armature urbaine). Le SCoT définit donc des objectifs de production de logements différenciés selon les secteurs et la nature de leurs pôles.

Le PADD affirme la volonté de renforcer l'armature urbaine grâce à la localisation de l'offre nouvelle en logements, tout en permettant un développement de l'ensemble des communes. L'objectif affiché est de lier l'offre nouvelle en logements à la présence d'équipements, de services et de commerces ainsi qu'à une bonne accessibilité en transport en commun pour privilégier des modes de déplacements alternatifs à la voiture et rendre lisible l'organisation urbaine du territoire.

Le PADD définit les besoins en logements par niveaux de pôles afin de garantir une répartition équilibrée de l'offre en nouveaux logements au sein de l'armature.

Conformément aux objectifs du PADD, le DOO répartit la future offre en logements de manière à renforcer l'armature urbaine, tout en permettant un développement de l'ensemble des communes. La production de nouveaux logements doit permettre de répondre aux besoins de la population locale. Ainsi, parmi les 19 385 nouveaux logements, les calculs ont montré que pour assurer le maintien de la population à son niveau actuel et faire face au desserrement des ménages en tenant compte de la diminution probable de la taille de ces ménages, 7 500 logements seront nécessaires. Vu le nombre de nouveaux habitants prévus et tenant compte, là aussi, de la taille supposée des ménages, 8 800 logements seront nécessaires pour assurer l'accueil de nouvelle population sur le territoire.

Ces objectifs sont déclinés par EPCI et par niveau de pôle au sein de chaque EPCI dans un souci de renforcement des polarités (cf. Partie 2. - Chapitre 2.1. du DOO). Les besoins en logements

ont été calculés de sorte à préserver les équilibres entre les communes d'un même niveau de pôle.

Le DOO prévoit que les EPCI, via leur PLH ou leur PLUi, quand ils existent, traduiront géographiquement ces objectifs pour chacune des communes les composant.

Maîtriser l'urbanisation

Le diagnostic a mis en lumière l'importance de la consommation foncière sur le territoire. Il a montré que le SCoT dispose d'une « armature rurale et naturelle » de très grande qualité, mais qui est de plus en plus fragilisée et émietlée par une urbanisation non maîtrisée, ce qui risque d'engendrer une dégradation du cadre de vie. De plus, on constate que les nouveaux logements sont essentiellement construits en zones périurbaines, ce qui entraîne un affaiblissement des polarités et pourrait, à terme, mettre à mal l'armature urbaine.

L'analyse de la consommation foncière a montré une « dédensification » progressive et d'ampleur sur le SCoT Nord 54, bien plus forte que sur les territoires de comparaison que sont la Meurthe-et-Moselle et la Lorraine. En effet, alors que la densité moyenne était de 34 logements à l'hectare en 1968 sur le SCoT, elle n'est plus en 2008 que de 24 logements/ha. Cette évolution est liée au fait qu'au cours des 40 dernières années, la densité de logements a été de seulement 10 logements à l'hectare sur le SCoT, quand elle restait proche des 20 logements/ha en Meurthe-et-Moselle et en Lorraine.

Pour lutter contre ce phénomène, le PADD affiche clairement son intention de favoriser un aménagement économe en espace. Pour cela, le SCoT demande d'introduire de la diversité dans les formes d'habitat avec notamment de l'individuel dense et du collectif afin de consommer moins d'espaces. Le SCoT veut ainsi promouvoir des formes urbaines compactes et innovantes. Par ailleurs, pour limiter l'étalement urbain, le PADD exige que l'urbanisation se fasse de manière préférentielle au sein du tissu urbain (dents creuses, utilisation des friches...).

La volonté de lutter contre l'étalement urbain se traduit dans le DOO par la mise en place d'objectifs de densités moyennes minimales brutes relatives à l'ensemble des nouvelles opérations d'urbanisation d'une commune selon le niveau de pôle à laquelle elle appartient afin de permettre la mixité et la diversité des produits (individuel libre, groupé, collectif) dans les opérations d'urbanisme. Il s'agit à travers ces objectifs d'améliorer notamment la compacité des nouvelles zones urbaines par rapport aux constats de la construction récente.

Toutes les communes du SCoT devront participer aux économies d'espace. Cependant, **les efforts visant à organiser un développement économe par le biais de densités renforcées ont été modulés selon l'armature urbaine** afin de trouver un juste équilibre entre la notion de gestion économe de l'espace et les principes de conservation des identités villageoises et urbaines.

Compte tenu de la faible densité moyenne des opérations sur les dernières années et de la volonté de voir s'accroître cette dernière, le DOO établit une moyenne de 15 logements/ha pour les villages afin de les densifier tout en conservant leur identité. Il définit un accroissement graduel plus le niveau de polarité



augmente. Ainsi, il fixe cette densité à 20 logements/ ha pour les pôles de proximité, 25 logements/ha pour les pôles d'équilibre et 30 logements/ha dans les cœurs d'agglomération (cf. *Partie 2. - Chapitre 2.1.2. du DOO*).

Compte tenu des besoins exprimés et des densités moyennes fixées, la densité moyenne minimale pour les nouvelles opérations sera de 23 logements à l'hectare. Il sera ainsi possible d'enrayer la « dédensification » constatée ces dernières années et de retrouver une véritable cohérence territoriale puisque la densité réelle sur le SCoT est de 24 logements à l'hectare.

Le choix de mesurer la densité recherchée non pas à l'opération mais sur l'ensemble des opérations qui seront programmées à l'échelle communale offre la possibilité de construire un réel projet de développement durable tout en organisant la diversité des projets. Ainsi, en fonction des situations locales (selon les formes urbaines environnantes ou souhaitées, selon la proximité au centre bourg, aux transports collectifs ou aux services, les mixités de fonctions recherchées...), des densités de natures différentes pourront être développées.

Le DOO précise également que, pour limiter les extensions urbaines, les documents d'urbanisme locaux auront pour objectif de répondre aux besoins en logements via l'optimisation du tissu urbain existant. Enfin, **à proximité des gares identifiées comme « pôle de centralité » il prescrit une densité pour chaque opération qui devra être au minimum supérieure de 30% à la densité moyenne minimale brute du pôle.** En effet, le SCoT a choisi de définir des densités minimales pour les constructions situées à proximité piétonne des gares et des arrêts de transports collectifs les mieux desservis notamment pour favoriser leur fréquentation et offrir le choix aux activités et aux habitants de pouvoir s'implanter à proximité des transports en commun. Ce principe d'urbanisation a pour objectif principal de structurer le développement de la commune en optimisant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des transports en commun. Le SCoT propose un périmètre d'application indicatif, qui correspond aux aires de chalandise piétonne usuellement retenues autour des arrêts, soit 500 mètres, et qui devra être précisé dans les documents d'urbanisme locaux concernés.

PRODUIRE UNE OFFRE D'HABITAT DIVERSIFIÉE POUR FAVORISER LES PARCOURS RÉSIDENTIELS ET ASSURER UNE MEILLEURE COHÉSION SOCIALE

Le diagnostic a identifié que les besoins en logements vont s'accroître et se diversifier dans les années à venir. Il a également pointé que si le parc locatif social est bien représenté sur le secteur de Longwy, il reste insuffisant sur celui de Briey pour répondre efficacement aux besoins, notamment des jeunes actifs et des ménages aux revenus modestes.

Le diagnostic a par ailleurs mis en évidence les ruptures dans les parcours résidentiels des habitants, et le déséquilibre territorial en matière de répartition des logements sociaux.

Ainsi, le PADD affiche la volonté du SCoT d'adapter l'offre immobilière en assurant la mixité de cette dernière. Il prône la diversification du parc de logements afin d'être en capacité d'offrir des logements adaptés à tous les types de population. Le SCoT

se fixe donc comme objectifs, au travers de son PADD, d'assurer la mixité sociale et générationnelle sur le territoire, d'offrir des logements adaptés aux différents besoins de la population, de contribuer à une meilleure répartition spatiale des logements sociaux, et d'améliorer l'accessibilité des logements.

Aussi, le SCoT fait le choix de tendre vers un rééquilibrage de l'offre locative sociale sur le territoire entre le secteur de Longwy et le secteur de Briey pour contribuer à une meilleure répartition spatiale des logements sociaux.

Pour répondre à ces critères, le DOO fixe des objectifs chiffrés en matière de type de logements et de la répartition de l'offre sur le territoire. Le SCoT sera ainsi en capacité de répondre à l'ensemble des besoins des ménages en offrant un large panel de logements (jeunes, personnes âgées, personnes en situation de handicap...).

Les spécialistes du logement considèrent qu'un minimum de 20% de logements sociaux est nécessaire pour assurer un bon fonctionnement entre les différents parcs de logements. **L'organisation du parcours résidentiel des habitants du SCoT nécessite donc de maintenir un volume de logements locatifs aidés conséquent.** Le parc social représente actuellement un peu plus de 14% du parc de logements total. Au regard de ce constat et du déséquilibre de la répartition spatiale de ces logements entre le Pays de Longwy et le Pays de Briey, le DOO définit :

- que l'offre locative aidée devra compter pour au moins 23% de la production de nouveaux logements, soit environ 4 400 logements locatifs aidés (cf. *Partie 2. - Chapitre 2.2. du DOO*),
- que, pour réduire le déséquilibre nord/sud, le Pays du Bassin de Briey en produise environ 2 550, et le Pays de Longwy environ 1 850. Le DOO précise notamment que les trois EPCI du Pays du Bassin de Briey concernés par l'Espace Prioritaire Sud devront produire 30% de logements locatifs aidés. A horizon 2035, le Pays de Briey comptera 36% des logements locatifs aidés sur le territoire du SCoT, en cohérence avec son poids dans la demande actuelle (34% des demandes actives).

Le développement de cette offre concernera particulièrement les communes des cœurs d'agglomérations et les pôles d'équilibres disposant d'une desserte en transport en commun et d'un bon niveau d'équipements et de services.

RÉHABILITER ET VALORISER LE PARC EXISTANT PUBLIC ET PRIVÉ

Le diagnostic a mis en avant l'importance de la vacance sur le territoire, ainsi que du nombre de logements sans confort. Il a ainsi montré que, bien que la CCPB atteste du plus fort taux de croissance démographique, elle présente également, et paradoxalement, le plus fort taux de vacance des logements. **Au-delà de la production de logements neufs, le diagnostic insiste donc sur la nécessaire requalification et amélioration du parc existant.** Cette requalification doit notamment prendre en compte des enjeux sociaux (confort, cadre de vie, lutte contre la déqualification d'une partie du parc) et énergétiques (importance du parc datant d'avant les premières réglementations thermiques).

C'est pourquoi le PADD se fixe comme objectif de limiter l'effet de délaissement du parc ancien au profit des logements neufs en remettant une partie du parc de logements vacants sur le marché, en poursuivant les efforts en matière de résorption du parc indigne et très dégradé et en luttant contre la précarité énergétique. En effet, la réhabilitation du parc ancien est un élément prédominant dans la maîtrise des extensions urbaines puisqu'il permet de limiter le nombre de logements neufs à construire.

Dans ce cadre, le DOO insiste sur la poursuite, ou l'engagement quand cela n'est pas encore le cas, des politiques de réhabilitation de l'ensemble du parc ancien. Les orientations et objectifs ciblent à la fois des publics (ménages à revenus modestes, personnes âgées) et des types de bâtis, de logements ou des secteurs (habitat indigne, vacant, parc de logement construit avant 1975 présentant des dysfonctionnements). Les dispositions relatives à cette orientation visent notamment à limiter la déqualification urbaine et sociale de ce parc de logement au regard d'une offre nouvelle plus attractive. Ainsi, le DOO demande aux collectivités locales de fixer un objectif chiffré de réhabilitation (y compris thermique) du parc de logements existants dans leur PLH ou dans leur document d'urbanisme local. Cet objectif doit permettre à la fois de lutter contre la vacance structurelle en ramenant le taux communal aux environs de 7% et de lutter contre la précarité énergétique (un objectif de réduction des émissions de gaz à effets de serre étant précisé).

Parallèlement, le DOO préconise que, pour le parc social le plus obsolète, qui cumule des dysfonctionnements multiples et pour lequel une réhabilitation est insuffisante, le renouvellement se fasse par démolition et reconstruction.

L'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ PAR LA COHÉRENCE ENTRE TRANSPORT ET URBANISME

Le territoire du SCoT apparaît comme un territoire « rotule » au sein duquel on assiste à une diffusion de la croissance démographique, en particulier dans les secteurs les moins urbains. Le dynamisme démographique observé est déconnecté de l'armature urbaine (les villes) qui concentre pourtant les équipements, les emplois et les habitants du territoire. En conséquence, les déplacements s'intensifient et nécessitent l'usage de la voiture individuelle (85% des déplacements). L'organisation de la mobilité et des transports en commun est donc un défi pour le territoire.

CONSTRUIRE UN SYSTÈME DE MOBILITÉ PERFORMANT ET DURABLE

Le diagnostic a clairement fait apparaître que le territoire du SCoT est marqué par une forte mobilité. Non seulement les déplacements en direction du Luxembourg et de l'agglomération messine y sont très nombreux, mais en plus, le SCoT étant un territoire à dominante rurale, les déplacements s'y font en large majorité en voiture. S'il n'est pas envisageable de développer un réseau de transport en commun dense sur l'ensemble du territoire, la question de la maîtrise des besoins en déplacement et de la circulation automobile est néanmoins une préoccupation majeure du SCoT.

Il est à noter que, face à l'importance de l'enjeu révélé par le diagnostic, le SCoT Nord 54 a lancé en 2013 une Enquête Déplacements Villes Moyennes, afin de connaître finement les chaînes de déplacements de sa population (et dépasser la seule analyse des déplacements domicile-travail).

Par ailleurs, la hausse du nombre d'habitants prévu sur le territoire à l'horizon 2035 va impliquer des évolutions significatives en matière de déplacements. De la même manière, les ambitions économiques du SCoT nécessitent que le territoire soit attractif, y compris sous l'angle de son accessibilité.

Ainsi le SCoT prône l'amélioration du maillage en transports en commun et le développement de l'intermodalité afin de faciliter l'accès aux emplois, équipements et services, et afin de réduire la place de la voiture dans les déplacements. Il souhaite ainsi s'orienter vers une politique de déplacements respectueuse de l'environnement, participant à la diminution des émissions de gaz à effet de serre (le transport de personnes constituant le deuxième poste d'émissions de GES, après le secteur résidentiel). Deux objectifs chiffrés sont précisés :

- un objectif de 8% des déplacements en transports en commun à l'horizon 2020,
- un objectif de 10% à horizon 2035.

Le SCoT entend ainsi faire de sa stratégie en matière de déplacements un outil d'organisation de son territoire et de lutte contre les inégalités sociales.

Améliorer l'accessibilité du territoire en optimisant le maillage en transports en commun et l'intermodalité

Le manque d'interconnexion est flagrant qu'il s'agisse du réseau ferroviaire ou des transports en commun routiers. C'est pourquoi le PADD met en avant l'importance d'assurer des interconnexions entre les réseaux de transports afin de favoriser le report modal vers des modes alternatifs à la voiture. Il souhaite donc développer des complémentarités et des connexions entre les réseaux de transports publics et le réseau routier pour assurer une desserte optimum du territoire. Le projet affirme la nécessité d'améliorer les liaisons entre les communes des différents niveaux de l'armature, notamment pour faciliter l'accès aux services et aux équipements. A ce titre, le PADD encourage l'urbanisation dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs. Dans cette optique, le SCoT soutient la création d'une AOTU sur le Pays de Briey et le renforcement de l'AOTU de l'agglomération de Longwy, et souhaite qu'une réflexion soit menée pour favoriser leur articulation. De plus, il préconise que l'ensemble des réseaux de transport en commun s'articulent en interne et en externe pour garantir des connexions efficaces et ainsi faciliter l'accès aux territoires limitrophes.

Il s'agit également de fluidifier la chaîne des déplacements. Il faudra donc à l'avenir pouvoir passer d'un mode à un autre dans les parcours du quotidien sans perte de temps et avec facilité. Cela implique une coordination renforcée entre les différents gestionnaires de réseaux et une gestion de tous les espaces d'interconnexion et d'articulation des mobilités. Ainsi, l'intermodalité (articulation entre les différents modes de transports) sera développée.



Dans cette perspective, le DOO a pour priorité de renforcer le rôle multimodal des gares et d'encourager le territoire à se doter d'un réseau de transport en commun efficace et maillant l'ensemble du territoire. Il préconise notamment l'étude du renforcement du réseau urbain de transports collectifs de l'agglomération de Longwy, afin de couvrir à minima l'ensemble des pôles de l'agglomération.

Par ailleurs, le DOO précise que le cadencement des navettes doit être recherché dans les cœurs d'agglomérations, ainsi qu'entre les cœurs d'agglomération et les pôles d'équilibre formant les agglomérations de contact. Ces réseaux devront être complémentaires des réseaux régional et départemental.

Le DOO veut également faire des gares de véritables lieux d'échange et d'intermodalité, afin d'assurer un bon niveau d'accessibilité à l'ensemble du territoire. Pour ce faire, il identifie six gares « pôles de centralité » et prescrit que les emprises nécessaires à l'aménagement de ces pôles d'échanges soient réservées dans les documents d'urbanisme pour faciliter l'accès à la gare et les correspondances avec les autres modes de transport.

Enfin, il vise à ce que l'ensemble des autorités organisatrices de transport engage un travail partenarial avec les AOT voisines du SCoT afin d'adapter l'offre aux besoins de déplacements.

Développer des services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle et de nouvelles pratiques de mobilité

Dans l'optique d'un développement durable, le PADD prône le déploiement des modes alternatifs à la voiture, notamment pour garantir un accès aux principaux équipements, y compris depuis les communes rurales. Le SCoT fait donc le choix de favoriser les alternatives à la voiture individuelle afin d'offrir des solutions adaptées aux besoins des différents publics (personnes âgées, scolaires, jeunes, chômeurs). Il entend ainsi encourager le covoiturage (parkings) et le TAD et favoriser l'émergence de nouvelles pratiques (télétravail).

Le SCoT cherche également à encourager les modes doux pour des usages de loisirs mais aussi pour les déplacements domicile-travail.

Dans ce cadre, le DOO insiste sur la nécessité de créer une offre de transport alternative à la voiture et de mener une réflexion sur les moyens de développer les modes doux pour favoriser l'accès aux principaux pôles d'intérêts (gares, services, équipements, pôles d'emplois, établissement scolaires, espaces de loisirs...) en assurant la sécurité des itinéraires vélos et piétons (cf. Partie 2 - Chapitre 3.1. du DOO).

Il se fixe pour objectif de poursuivre le développement des transports à la demande, afin de mailler l'ensemble du territoire. Plus particulièrement, sur les territoires peu desservis par les transports en commun, le DOO indique que la mise en place de transports à la demande (TAD) est à étudier. Par ailleurs, les collectivités devront accompagner les initiatives en faveur du développement du covoiturage en aménageant des aires dédiées au stationnement des véhicules en des lieux stratégiques. Les circulations douces devront quant à elles être développées dans toutes les communes.

L'ensemble de ces mesures sont de nature à permettre la valorisation des transports collectifs et des modes doux et d'éviter le recours systématique à l'automobile.

S'APPUYER SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR DÉVELOPPER L'URBANISATION

Au regard des enseignements du diagnostic, le SCoT fait le choix de traiter les problèmes à la source, en agissant sur l'organisation des territoires et les choix de localisation des ménages et des entreprises. En d'autres termes, il s'agit de maîtriser les distances parcourues au quotidien et le trafic automobile, ce qui nécessite de maîtriser la périurbanisation et l'étalement urbain.

Dans un souci de développement durable, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de lutter contre les inégalités sociales, le PADD du SCoT préconise de privilégier le développement de l'urbanisation (logements, services, équipements et commerces) autour des gares et des points d'arrêts des transports en commun pour en faciliter l'usage.

La réalisation de cet objectif passe notamment par une densification particulière de l'urbanisation aux abords des gares dans les documents d'urbanisme locaux. Ainsi, le DOO définit que la densité des quartiers-gare identifiés comme « pôles de centralité » sera majorée (Chapitre 2.2.1. du DOO) afin de favoriser le recours aux modes alternatifs à la voiture pour le plus grand nombre. Le DOO indique donc que le renouvellement ou la réorganisation de ces secteurs devra s'accompagner d'une réflexion urbaine large qui permette d'associer à leur rôle dans les déplacements, des fonctions d'offre de proximité en commerces, services et équipements.

LES GRANDS PROJETS D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES

OFFRIR UN ACCÈS HAUT-DÉBIT ET TRÈS HAUT-DÉBIT DE QUALITÉ POUR TOUS

Le diagnostic a montré que la mise à niveau de la desserte numérique représente un fort enjeu pour le développement territorial car l'accès aux technologies de l'information et de la communication est un critère concurrentiel déterminant dans l'attractivité, que ce soit pour les entreprises et pour les populations.

Aussi, le PADD souligne l'importance de lutter contre la fracture numérique afin de disposer d'une couverture homogène et efficace qui permette un accès à tous les usagers (particuliers et entreprises). Le SCoT doit aussi veiller à la desserte en Très Haut Débit des zones d'activité en raccordant toutes les zones qui ne le sont pas encore à la fibre pour faire du numérique un élément d'attractivité pour les entreprises.

Il préconise également le raccordement des zones devant accueillir de nouveaux lotissements à la fibre et d'anticiper l'évolution des besoins.

Dans ce cadre, le DOO recommande d'anticiper les besoins afin d'éviter de se retrouver en marge des développements technologiques futurs. Pour préparer l'accès aux technologies permettant le Très-Haut-Débit, le DOO demande aux collectivités locales de prévoir la pose de fourreaux destinés à la fibre optique lors des

nouveaux aménagements de voiries et de faciliter la recherche des points hauts pour l'installation des émetteurs des opérateurs (cf. Partie 2. - Chapitre 4.1. du DOO).

ORGANISER L'OFFRE DE SERVICES ET D'ÉQUIPEMENTS

Le diagnostic a identifié que le manque d'équipements de loisirs d'envergure et les carences dans le domaine de la santé jouent en défaveur de l'attractivité résidentielle du territoire. Il s'avère que les équipements sportifs et culturels présents sur le territoire sont de dimension modeste et ne génèrent pas une attractivité importante. Cet état de fait engendre des déplacements importants et favorise les territoires voisins.

Le SCoT, au travers de son PADD, affirme sa volonté d'assurer l'existence de services et d'équipements diversifiés et complémentaires sur l'ensemble du territoire. Son objectif est de garantir à la population une égalité d'accès aux services et aux équipements de proximité (services publics, commerce, santé), ainsi que de renforcer l'attractivité des cœurs d'agglomération. L'offre d'équipements et de services aux habitants étant une composante essentielle de la qualité de vie et de l'attractivité du territoire, le PADD souhaite voir le territoire proposer une offre de proximité satisfaisante pour garantir la cohésion sociale du territoire.

La question n'est pas de trouver toutes les fonctions dans toutes les communes. L'enjeu majeur auquel doit répondre le SCoT est bien de donner accès à tous aux fonctions urbaines dans des conditions acceptables. La politique des transports et celle de la localisation des équipements constituent ici des leviers indispensables pour la bonne articulation et la fluidité des relations entre les territoires. Le DOO recommande donc d'envisager la création de nouveaux équipements dans une logique de maillage intercommunal. Afin d'assurer une bonne répartition sur le territoire, le DOO définit pour chaque niveau de l'armature des objectifs d'offre de services et d'équipements et organise leur implantation préférentielle en fonction d'armature urbaine (cf. Partie 2. - Chapitre 4.2. du DOO). Dans un souci d'équité territoriale, le SCoT entend ainsi veiller à ce que chaque commune puisse disposer d'un niveau minimum d'équipements et de services de proximité. Le SCoT recommande d'ailleurs aux intercommunalités de réaliser un schéma de services et d'équipements sur leur territoire.

Le DOO insiste également sur les facilités d'accès aux équipements et services supérieurs, existants ou en projet en prescrivant une implantation de ceux-ci à proximité de réseaux de TC ou par des modes alternatifs à la voiture individuelle.

LES PRINCIPES DE REVITALISATION DES CENTRES URBAINS ET RURAUX, ET DES ESPACES URBANISÉS

Le diagnostic a fait ressortir que le développement résidentiel récent, ainsi que le manque d'investissements pour adapter les équipements aux besoins actuels ont parfois fragilisé les équipements présents sur le territoire. L'offre proposée (culturel, santé, formation, commerces) s'en trouve incomplète et inadaptée ce qui favorise la concurrence et l'évasion vers les territoires voisins et par voie de conséquence la perte de vitalité et d'attractivité du territoire dans ce domaine.

FAVORISER L'ÉMERGENCE DE CENTRES-VILLES / CENTRES-VILLAGES ATTRACTIFS

Pour inverser cette tendance, le PADD se fixe pour objectif que l'armature urbaine favorise l'émergence de lieux attractifs dans les centres villes pour garantir le dynamisme du territoire et permettre de satisfaire tous les besoins de la population. Pour cela, il souligne que les polarités doivent faire cohabiter en leur sein des activités économiques, de l'habitat, des équipements et des espaces de loisirs pour assurer la mixité des fonctions, limiter les déplacements et rechercher une plus grande qualité de vie. C'est pourquoi, il préconise qu'un maximum d'implantations économiques se fasse dans les tissus urbains plutôt que dans des zones économiques dédiées.

Le territoire doit trouver un équilibre entre les quartiers commerçants dans les polarités et les zones commerciales en périphérie du tissu urbain afin de limiter les déplacements et de renforcer la vitalité des centres villes.

Afin de garantir la vitalité et l'attractivité des centres-villes et centres-villages, le DOO demande aux collectivités locales de mettre en œuvre des actions permettant de garantir la qualité urbaine et de favoriser la qualité du cadre de vie dans les centres, en travaillant notamment sur les espaces publics, les formes urbaines et les modes de déplacements.

Les documents d'urbanisme locaux concernés par un cœur d'agglomération ou un pôle d'équilibre devront identifier leur centre-ville et la densité fixée pour chaque opération en ces lieux devra être au minimum supérieure de 20% à la densité moyenne minimale du pôle.

DÉVELOPPER L'ÉCONOMIE RÉSIDENTIELLE DANS LES TISSUS URBAINS

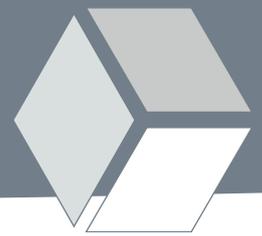
Le diagnostic a mis en avant d'une part l'importance des flux de transit sur son territoire et d'une autre, la tendance au vieillissement de sa population.

Le PADD souhaite donc que le SCoT soit en capacité de mieux capter les richesses liées à la structure résidentielle du territoire afin de développer son économie. Ainsi, en plus de la captation des richesses des navetteurs et des touristes, le SCoT veut aussi pouvoir bénéficier du potentiel économique que représente « l'économie du vieillissement » sur le territoire. Le PADD fait donc de l'économie liée à la santé et à l'action sociale un enjeu, au travers du maintien à domicile, de l'adaptation des logements, mais aussi sur le développement d'une offre en équipements adaptés pour les populations spécifiques. Cette filière doit être présente dans toutes les polarités.

Afin de développer l'économie résidentielle, le DOO préconise de prioriser l'implantation des activités économiques dans le tissu urbain, plutôt qu'en zone d'activité et préférentiellement dans les centres-villes et centres-villages, pour le commerce et l'artisanat.



5 – Les choix en matière d’empreinte écologique et de cadre de vie



LES CONDITIONS DE MAITRISE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET LES PRINCIPES DE RESTRUCTURATION DES ESPACES URBANISÉS

Le territoire du SCoT Nord 54, de type périurbain et rural, subit directement les effets de l’artificialisation des sols. Le diagnostic montre que pour l’habitat, le diagnostic estime à 60 à 70ha la surface consommée chaque année pour réaliser environ 500 logements. Traduit en densité, cela représente 7 à 8 logements à l’hectare. Cette faible densité engendre une diminution des surfaces agricoles et naturelles, une armature urbaine fragilisée du fait d’un développement plutôt en faveur des communes les moins équipées et donc un éloignement de plus en plus important des services, des coûts d’aménagement et d’entretien des espaces publics plus importants en rapport au nombre de logements... L’enjeu de l’étalement urbain est donc primordial pour ce territoire qui souhaite améliorer son attractivité et son cadre de vie. Pour répondre à cet enjeu, le SCoT définit une stratégie foncière économe en espace et se fixe comme objectifs de privilégier l’optimisation du tissu existant, de conforter l’armature urbaine et de fixer des limites intangibles pour réduire de moitié la consommation d’espace et limiter le mitage et l’étalement urbains.

LA RESTRUCTURATION DES ESPACES URBANISÉS PAR L’OPTIMISATION DU TISSU EXISTANT

Le diagnostic du SCoT a fait apparaître des potentiels fonciers offerts par le tissu urbain existant notamment par les dents creuses. Sur l’ensemble du territoire, on estime que les dents creuses urbaines et constructibles représentent un potentiel d’environ 800 ha. A cela s’ajoute les logements à rénover, les logements vacants et le potentiel foncier des friches situées dans le tissu urbain. Tous ces espaces libres et déjà desservis par les réseaux sont, de par leur situation, à proximité de commerces, de services tels que les gares... Les possibilités du territoire, en renouvellement urbain, sont donc importantes.

Face à ce gisement, les élus du SCoT ont décidé, dans le PADD, **d’inciter les collectivités à rechercher ces espaces pour favoriser leur reconquête** avant de chercher à étendre le tissu bâti. Cette réflexion répond également aux enjeux du développement durable et à l’objectif de lutte contre l’étalement urbain.

Pour répondre à ses objectifs de restructuration de ses espaces urbanisés, le DOO (cf. *Partie 3. - Chapitre 1.1.*) fixe des prescriptions et recommandations :

- le **comblement des dents creuses** passera obligatoirement par une identification de chacune d’entre elles dans les documents d’urbanisme et par une précision de leur potentiel pour un projet d’aménagement (habitat, espace vert, activités...);
- les **friches** sont des espaces également à privilégier pour développer de l’activité ou un projet urbain mixte;
- un **travail sur les logements vacants** est nécessaire afin d’atteindre un taux de vacance de 7%. Ce taux permet d’assurer

la fluidité du marché du logement. Pour atteindre cet objectif, des réhabilitations sur le parc ancien devront principalement être réalisées ;

- une **action sur les quartiers gare** identifiées comme pôles de centralité est à mener car ce sont des espaces de forte mixité intégrant habitat, commerces, équipements et activités. Un rayon de 500m indicatif est défini autour de la gare créant un périmètre correspondant aux aires de chalandise piétonne usuellement retenues autour des arrêts. Pour ces secteurs, la densité est majorée par rapport à la densité moyenne minimale du pôle dans lequel elle se situe ;
- aussi, le DOO recommande aux collectivités de mettre en place une stratégie foncière afin de définir une programmation à long terme ainsi que les outils à mobiliser.

LES OBJECTIFS CHIFFRÉS DE CONSOMMATION ÉCONOME DE L’ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L’ÉTALEMENT URBAIN

Le diagnostic a identifié que depuis le début des années 2000, le territoire du SCoT Nord 54 connaît un certain regain d’attractivité, notamment démographique, contrastant avec les quatre précédentes décennies de déclin démographique. Cependant, cette croissance a généré une consommation foncière importante, celle-ci ayant triplé au cours des dix dernières années (89 ha par an), en particulier dans des secteurs particulièrement éloignés des centres urbains.

Face à ce constat, les élus du SCoT ont décidé, dans le PADD, de **réduire la consommation d’espace en confortant l’armature urbaine** et en limitant l’étalement urbain. Le document préconise la mise en place **de formes urbaines innovantes, compactes et diversifiées** en urbanisant de manière préférentielle le tissu urbain, en encourageant les formes urbaines les moins consommatrices d’espaces et en fixant une **densité minimale moyenne pour les nouveaux projets d’aménagement**.

Pour atteindre ces objectifs, le DOO précise la nécessité de conforter l’armature urbaine afin de revitaliser les pôles structurants et de conforter toutes les aménités qui y sont liées. Pour cela une densité minimale moyenne est fixée pour les nouvelles opérations de logement en fonction du niveau de pôle auquel appartiennent les communes (cf. *Partie 2. - Chapitre 2.1.2. du DOO*). Les documents d’urbanisme devront traduire ces orientations.

Aussi, le DOO se fixe également pour objectif de **réduire de moitié la consommation d’espace** et détermine en ce sens une **limite intangible en extension pour les 20 prochaines années, à savoir 810 ha** (cf. *Partie 3. - Chapitre 1.2.2. du DOO*).

Des limites sont fixées tant pour les besoins liés au tissu urbain (limite de 600 ha), que pour les besoins en matière de zones d’activité (limite de 175 ha) et d’autres besoins, tels que les infrastructures par exemple (limite de 35 ha).

Particulièrement, sur la question du tissu urbain, et afin de ne pas dépasser la limite fixée, le SCoT fixe pour objectif aux collectivités locales le composant de veiller à **répondre à au moins 30% des besoins en logements par l'optimisation du tissu existant.**

PROTÉGER LES ESPACES ET SITES NATURELS, AGRICOLES OU FORESTIERS ET LES RESSOURCES NATURELLES

L'Etat Initial de l'Environnement a identifié un certain nombre d'atouts pour le territoire du SCoT Nord 54 à savoir un patrimoine naturel riche présentant des milieux remarquables (vallons forestiers, pelouses calcaires, prairies extensives, marais...), une nature ordinaire encore bien présente, une trame verte reliée aux territoires voisins et de nombreuses zones humides. Il a également fait apparaître des fragilités : un déficit de connaissance des milieux naturels dans la moitié Nord du territoire, un manque de protection des milieux naturels comparativement aux pays limitrophes, une tendance à la simplification des sols (liée à la politique agricole commune et aux aménagements fonciers) et des ruptures dans la trame verte (infrastructures de transport) et bleue (barrages).

Afin d'améliorer la situation et de préserver les richesses patrimoniales du territoire, sources d'attractivité résidentielle et économique, les élus du SCoT ont défini plusieurs orientations dans le PADD : **révéler le patrimoine commun, préserver le patrimoine naturel commun et économiser l'énergie et développer les énergies renouvelables.**

DÉTERMINER LES ESPACES ET SITES À PROTÉGER

A travers l'Etat Initial de l'Environnement, le premier travail du SCoT fut d'identifier et recenser l'ensemble des richesses et fragilités du patrimoine naturel. Il s'agit notamment des réservoirs de biodiversité, qui sont des espaces d'intérêt majeur pour le SCoT, mais également des continuités écologiques et de la nature ordinaire, composante de tous les milieux naturels du SCoT et de ses paysages. Ce recensement participe à la connaissance et la reconnaissance de ce patrimoine.

Le DOO du SCoT (cf. *Partie 3. - Chapitre 2.1.*) préconise de **poursuivre ce travail de sensibilisation** par une intégration dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement de tous les éléments identifiés dans le SCoT en les complétant à un niveau local plus précis grâce à une analyse de terrain. Aussi, le DOO a pour objectif de **favoriser l'augmentation du pourcentage actuel des espaces naturels protégés et gérés, grâce à la réalisation d'études par les intercommunalités** visant à poursuivre le travail de connaissance des richesses naturelles des territoires, notamment au nord du SCoT Nord 54.

Ainsi les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement devront préciser les sites et espaces qui participent au patrimoine naturel.

LES MODALITÉS DE PROTECTION DES ESPACES NÉCESSAIRES AU MAINTIEN DE LA BIODIVERSITÉ, À LA PRÉSERVATION OU À LA REMISE EN BON ÉTAT DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Les trames vertes et bleues ont pour principale fonction d'assurer des continuités naturelles à l'intérieur du territoire mais également avec l'extérieur de celui-ci. L'urbanisation, les infrastructures et la mutation des pratiques agricoles ont souvent pour conséquence, au fil du temps, de fragiliser, voire de supprimer ces continuités écologiques, ce qui représente une réelle menace pour l'environnement et la biodiversité. Il apparaît donc essentiel de préserver et de renforcer les trames vertes et bleues sur le SCoT et d'assurer leurs connexions avec les territoires limitrophes.

La trame verte et bleue du SCoT, détaillée dans l'Etat Initial de l'Environnement, a été **schématisée dans le PADD**. Les **réservoirs de biodiversité** ainsi que les **principaux corridors écologiques et les discontinuités afférentes** y sont figurés. Les principales **trames forestières** correspondent aux continuums des massifs forestiers liés aux vallons forestiers situés le long des cours d'eau (Chiers, Crusnes) ainsi qu'aux massifs situés en périphérie du territoire du SCoT (Belgique, Luxembourg, Moselle). La partie Sud du territoire présente une fragmentation importante liée à la présence de grandes zones céréalières qui sont potentiellement porteuses d'espaces propices à la reconstitution de corridors. Les principales **trames des milieux ouverts** sont liées aux vallées alluviales (Orne, Yron, Longeau, Crusnes et Woigot) tout en présentant un morcellement important. D'ailleurs, une seule trame Nord-Sud des milieux ouverts extensifs figure sur le schéma du PADD et présente une rupture au niveau de Piennes. La thématique de la renaturation et la restauration des continuités écologiques des milieux ouverts est donc primordiale pour la préservation de ces trames écologiques. Les espaces prioritaires de renaturation apparaissent sur le Pays de Longwy, à l'Est de Briey et dans le Jarnisy. Quant aux principales **trames thermophiles**, elles se retrouvent en continuité des espaces limitrophes au territoire du SCoT correspondant aux côtes de Moselle. Enfin, la **trame bleue** se cale sur les différents cours d'eau, zones humides et plans d'eau du territoire. L'approche de la trame bleue est toutefois paradoxale car c'est certes une continuité écologique, mais elle peut également constituer une discontinuité pour chacune des trames vertes identifiées. Aussi, aux problématiques internes de chacune des trames s'ajoute les **discontinuités constatées** : tissu urbain, zones blanches dépourvues de continuités écologiques, les barrages... et les infrastructures de transports dont l'A4 et la RN52 qui sont de véritables barrières pour les espèces.

La carte de synthèse de la trame verte et bleue du SCoT, présente dans l'Etat Initial de l'Environnement et en annexe du DOO, identifie des zones favorables à la reconstitution des corridors des milieux ouverts et forestiers. Ainsi, le Jarnisy, le Piennois et les espaces à l'Ouest de Longuyon comprennent des possibilités importantes pour les corridors forestiers. Et pour les corridors des milieux ouverts, les zones de reconstitution se concentrent à l'Ouest de Briey et sur le pays de Longwy.

L'Etat Initial de l'Environnement a donc recensé des enjeux environnementaux importants sur le territoire du SCoT Nord 54 qui correspondent souvent à des points de fragilités. Il s'agit des



réservoirs de biodiversité qui ne recouvrent qu'une petite partie du territoire, les espaces de nature ordinaire et les continuités écologiques de la trame verte et bleue. Face à ces enjeux, les élus du SCoT ont choisi de **préserver ce patrimoine naturel commun** dans le PADD mais également de **préciser les modalités de remise en état des continuités écologiques et de prendre en compte le patrimoine naturel dans les projets de développement** qui sont l'une des causes à l'origine des déséquilibres environnementaux.

Pour répondre à ces objectifs fixés dans le PADD, le DOO (cf. Partie 3. - Chapitre 2.2.) précise comment les collectivités doivent participer à la préservation du patrimoine naturel et en conséquence à l'amélioration du cadre de vie.

Le classement en zone naturelle, dans les documents d'urbanisme, de pratiquement tous les réservoirs de biodiversité est une action indispensable pour reconnaître ces espaces, préciser leurs qualités et les préserver de l'urbanisation. Le DOO prévoit des prescriptions particulières pour les communes complètement incluses dans un périmètre de réservoir de biodiversité. Le zonage prescrit interdit également la réalisation de carrières dans ces espaces, sauf si l'étude d'impact démontre que le projet n'obère pas l'intérêt patrimonial du site et ne fait pas disparaître les écosystèmes.

L'interdiction de créer une zone à urbaniser dans une zone humide prioritaire du SAGE du Bassin Ferrifère permet de préserver l'écosystème de la zone humide mais également de limiter l'urbanisation des espaces naturels.

La protection et la préservation des zones de captage mais également de la nature ordinaire par des mesures de protection adaptées, notamment dans les documents d'urbanisme, permet d'identifier l'importance de ces espaces pour la protection de la ressource en eau ainsi que pour la préservation des éléments constituant les continuités écologiques.

La préservation des ceintures forestières en périphérie des zones urbanisées permet de conserver la consistance des massifs les plus sensibles et de préserver leur fonction écologique.

La préservation des lisières forestières, par un recul de l'urbanisation de 30 mètres, est une distance régulièrement recommandée par l'office national des forêts afin de préserver les forêts mais également les personnes et les biens. Les élus du SCoT ont choisi de passer de la recommandation à la prescription pour renforcer la préservation des lisières. Le recul de 30 mètres porte sur les espaces boisés d'une taille supérieure à 4 hectares. Cette surface de 4 hectares a été choisie car elle correspond à un seuil dans le code forestier, au-dessus duquel les défrichements doivent faire l'objet d'une autorisation préalable. Ce qui signifie qu'en dessous de 4 hectares un boisement peut être défriché sans autorisation préalable.

La préservation des cours d'eau se fait notamment par un recul de l'urbanisation de 10 mètres minimum depuis les berges. Le SAGE préconise une protection pouvant aller de 3 à 5 m mais les élus du SCoT ont souhaité augmenter la distance. Cette distance de 10 mètres depuis la berge du cours d'eau est également une recommandation des personnes publiques associées que les élus ont souhaité passer en prescription dans le SCoT. Une distance moindre est toutefois possible en fonction des enjeux locaux.

L'identification et la préservation des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme permet de connaître et reconnaître les continuités existantes et de pouvoir identifier les espaces de renaturation potentiels.

La précision de modalités de protection, de restauration et/ou de remise en état dans les documents d'urbanisme pour certains secteurs particulièrement fragiles au niveau des continuités écologiques permet d'approfondir la connaissance de ces espaces situés dans des contextes territoriaux très variés pour ensuite identifier les mesures les plus adaptées pour leur protection.

L'intégration d'une réflexion sur la biodiversité et la trame verte et bleue dans les projets d'aménagement et les orientations d'aménagement et de programmation des documents d'urbanisme permettra de ne pas dissocier urbanisation et environnement dans un projet, ce qui est trop souvent le cas. La réflexion, en amont, sur l'environnement permet d'identifier la biodiversité comme une base au projet : éviter les coupures dans les continuités écologiques ou les restaurer, formaliser des transitions paysagères entre les espaces bâtis et non bâtis...

Enfin, la maîtrise du développement urbain par la restructuration des espaces urbanisés et la limitation de l'étalement urbain (cf. Partie 3. - Chapitre 1. du DOO) est l'un des principaux leviers d'actions pour préserver le patrimoine naturel commun.

PRÉSERVER LES RESSOURCES NATURELLES, ÉCONOMISER L'ÉNERGIE ET DÉVELOPPER LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Préserver la ressource en eau et la ressource forestière

Pour le SCoT Nord 54, la thématique des ressources naturelles se concentre essentiellement sur la ressource en eau. L'État Initial de l'Environnement a identifié que cette ressource est abondante et disponible pour toutes les communes et qu'une gestion globale était mise en place grâce à la présence du futur SAGE du bassin ferrifère. En revanche, plusieurs fragilités apparaissent comme la gestion des eaux souterraines dans le bassin minier suite à l'arrêt des exhausteurs, une protection des captages à renforcer dans le Pays de Briey et un taux d'équipement en assainissement qui est faible dans les petites communes. Le PADD du SCoT inclut donc un objectif de préservation des ressources naturelles du territoire et particulièrement de la ressource en eau.

Pour répondre à cet objectif fondamental, le DOO (cf. Partie 3. - Chapitre 2.3.1.) précise comment y parvenir. La protection des réservoirs miniers, dans les documents d'urbanisme, pour l'approvisionnement actuel et futur en eau et la prise en compte des capacités d'assainissement des communes pour l'ouverture de nouvelles zones à urbaniser est une première prescription pour ne pas saturer les systèmes d'assainissement existants et favoriser la poursuite de la mise en place de systèmes d'assainissement pour les collectivités non équipées.

La favorisation de l'agriculture raisonnée et responsable et la gestion différenciée des espaces publics, en réduisant notamment l'usage de produits phytosanitaires, participera à la protection de la ressource en eau.

Aussi, la prise en compte des eaux de ruissellement dans les projets d'aménagement et les orientations d'aménagement et de programmation des documents d'urbanisme, favorisera la réflexion sur l'eau en amont des projets.

Enfin, la protection des forêts et des espaces naturels en lien avec la ressource en eau et la trame bleue (zones humides, plans d'eau, zones de captage, cours d'eau...) permettra également de préserver les ressources forestières et la ressource en eau (cf. Partie 3. - Chapitre 2.2. du DOO).

Economiser l'énergie et développer les énergies renouvelables

Concernant l'énergie, l'Etat Initial de l'Environnement a précisé que le territoire du SCoT est fortement dépendant en énergie des territoires voisins du fait de l'absence d'équipement important de production d'énergie, et cela malgré un potentiel intéressant pour le développement des énergies renouvelables.

Dans un objectif de réduction de l'empreinte écologique globale, la maîtrise de l'énergie et le développement des énergies renouvelables sont indispensables pour réduire les émissions de gaz à effets de serre et préserver les ressources naturelles. Les élus du SCoT se sont prononcés dans le cadre du PADD en faveur de l'économie d'énergie et du développement des énergies renouvelables par la réduction de la consommation d'énergie dans le bâti, les projets urbains, les entreprises, les équipements et les espaces publics, et la maîtrise du développement des énergies renouvelables en favorisant les énergies appropriées au territoire.

Pour répondre à ces objectifs, le DOO préconise de **s'appuyer sur les actions des plans climat** (cf. Partie 3. - Chapitre 2.3.3. du DOO), **de privilégier la restructuration des espaces urbanisés par l'optimisation du tissu existant** avant d'étendre les espaces urbanisés actuels (cf. Partie 3. - Chapitre 1.1. du DOO), **de développer des services de mobilité alternatifs** à la voiture individuelle (cf. Partie 2. - Chapitre 3.1.2. du DOO), **d'articuler urbanisation, transports en commun et modes doux** (cf. Partie 2. - Chapitre 3.1. et 3.2. du DOO), **d'intégrer une réflexion sur la question de l'énergie** dans les projets d'aménagement et les orientations d'aménagement et de programmation des documents d'urbanisme (cf. Partie 3. - Chapitre 2.3.3. du DOO), **d'améliorer la performance du parc de logement existant** (cf. Partie 2. - Chapitre 2.3. du DOO), **et de favoriser le développement des énergies renouvelables** tout en maîtrisant leur développement (implantation d'éoliennes, de panneaux photovoltaïques...) (cf. Partie 3. - Chapitre 2.3.3. du DOO).

LES PRINCIPES DE MISE EN VALEUR DES ENTRÉES DE VILLE ET DE VALORISATION DES PAYSAGES NATURELS ET URBAINS

L'Etat Initial de l'Environnement a souligné la diversité et la richesse des paysages du SCoT Nord 54 : des vallées encaissées, un plateau agricole, de l'architecture art déco, un site UNESCO, des villages lorrains traditionnels, des forêts diversifiées, des monuments historiques de renom, la Woëvre, des constructions emblématiques et des remaniements fort du paysage liées à l'activité industrielle... Ces paysages constituent un atout majeur

pour renouveler l'identité du territoire et améliorer son image. Toutefois, cette richesse est menacée par l'étalement urbain, par les projets urbains d'habitat ou d'activités n'intégrant pas de réflexion à long terme sur le développement durable, l'agriculture extensive, la disparition des ceintures végétales autour des villages... Depuis plusieurs décennies, **les paysages du SCoT Nord 54 se banalisent et s'uniformisent**. La croissance démographique du territoire a favorisé l'attractivité résidentielle depuis une quinzaine d'années. Cette attractivité « par défaut » est plus liée à la proximité des pôles d'emplois et des coûts abordables de l'immobilier qu'à la qualité du cadre de vie.

Partant de ce constat, les élus du SCoT Nord ont décidé de renverser la tendance en se focalisant sur trois objectifs :

- **identifier toutes les richesses paysagères du territoire afin qu'elles soient connues et reconnues ;**
- **agir sur la qualité des projets urbains en améliorant leur définition en amont ;**
- **identifier les lieux de pression sensible concentrés au niveau des transitions entre espace urbain et espace naturel.**

PRÉSERVER ET VALORISER LES PAYSAGES ET PATRIMOINES EMBLÉMATIQUES ET IDENTITAIRES

Le PADD définit plusieurs objectifs de préservation et de valorisation des paysages pour améliorer l'attractivité du territoire. Tout d'abord l'Etat Initial de l'Environnement a identifié les paysages et patrimoines emblématiques et identitaires du SCoT : les deux bassins versants (Chiers et Orne) entaillés de vallées et en lien avec la géographie des territoires limitrophes (vallée de la Moselle, plaine de la Woëvre et la source de la Chiers au Luxembourg), les traces laissées par l'exploitation minières et sidérurgique (puits de mine, chevalements, cités minières...), le couvert forestier du territoire, les paysages agricoles, l'armature urbaine composée de pôles urbains et de villages lorrains typés, les sites inscrits et classés (remparts de Vauban à Longwy, la cité radieuse...)... Le recensement de tous ces paysages permet de les connaître et les reconnaître, et montre que ce sont autant des paysages et patrimoines reconnus à l'échelle nationale ou internationale que des paysages ordinaires du quotidien. Le PADD s'est donné comme objectif de **les promouvoir en poursuivant et détaillant ces paysages, notamment dans les documents d'urbanisme**.

Ensuite l'Etat Initial de l'Environnement a identifié des **paysages particulièrement sensibles** que les élus, par l'intermédiaire du PADD, ont souhaité préserver. Il s'agit essentiellement des espaces directement impactés par l'urbanisation ou subissant des contraintes fortes : les couronnes vertes autour des espaces bâtis, les coupures vertes entre des massifs boisés à conserver, à restaurer, les coteaux boisés, les friches polluées, les secteurs urbains liés aux agglomérations du territoire, les axes routiers, les espaces inconstructibles des plans de prévention des risques, le petit patrimoine bâti (murs en pierres sèches...) et les éléments isolés du paysage (bosquets, haies, arbres, mares...). A cela les élus du SCoT ont ajouté les **paysages de grande qualité** telles que ceux des vallées et de la Woëvre ainsi que les paysages de nature ordinaire.



Pour répondre à ces différents objectifs, le DOO identifie les caractéristiques paysagères emblématiques de chaque territoire et indique que les documents d'urbanisme préciseront les objectifs de protection et de mise en valeur des sites paysagers et patrimoniaux emblématiques identifiés et définiront des règles ou mesures de protection adaptées (cf. *Partie 3. - Chapitre 3.1. du DOO*).

Enfin, le PADD se donne également comme objectif de mobiliser des moyens pour mettre en valeur ce patrimoine notamment sur l'aspect du tourisme. Sur cet aspect touristique, le DOO prescrit que les documents d'urbanisme devront identifier les qualités et particularismes locaux (espaces bâtis ou non bâtis, sentiers de randonnées...) pouvant constituer des atouts touristiques et définir des mesures de préservation et de valorisation (cf. *Partie 1. - Chapitre 4. du DOO*).

GARANTIR LA QUALITÉ URBAINE POUR UN CADRE DE VIE AGRÉABLE

Le PADD se concentre sur l'amélioration de la qualité urbaine car il l'identifie comme le catalyseur de la qualité du cadre de vie. La qualité urbaine intègre des notions liées aux espaces publics, aux paysages urbains, aux formes urbaines qui organisent les espaces privés et publics, à la mixité fonctionnelle, à la présence du végétal dans ces espaces, aux friches... Dans une vision qualitative, le PADD précise les objectifs pour améliorer la définition des projets urbains mais également des projets portant sur le bâti existant :

- identifier les caractéristiques urbaines de chaque territoire et leurs qualités, car les paysages du SCoT étant variés, chaque territoire possède des paysages naturels et urbains singuliers ;
- favoriser l'intégration des nouveaux projets urbains : espaces publics, équipements publics, activités, extensions urbaines...
- cibler les lieux où favoriser les opérations de renouvellement urbain ;
- favoriser la reconversion des espaces dégradés (friches...).

Pour répondre à ces objectifs, le DOO précise comment les documents d'urbanisme doivent participer à l'amélioration du cadre de vie notamment en anticipant sur la définition des projets urbains. Cette approche passe par l'identification des caractéristiques paysagères du territoire pour cibler les qualités du cadre de vie dans le rapport de présentation et par une définition de mesures de protection, de valorisation ou d'amélioration dans le projet d'aménagement et de développement durables (cf. *Partie 3. - Chapitre 3.2. du DOO*).

Pour l'intégration des projets dans leur contexte urbain, la réappropriation des friches et des espaces délaissés (cf. *Partie 3. - Chapitre 3.2. du DOO*), mais également pour les zones d'activité définies dans le SAAE (cf. *Partie 1 - Chapitre 2.2.2. du DOO*), le DOO prescrit de réaliser des orientations d'aménagement et de programmation pour chaque site ayant un rôle important sur les questions d'image et de qualité du cadre de vie.

L'amélioration du cadre de vie se pose aussi dans les quartiers existants, le DOO identifie des objectifs pour favoriser l'optimisation du tissu bâti existant par le renouvellement urbain en comblant majoritairement les dents creuses, en requalifiant les friches, en réduisant le taux de vacance et en se concentrant également sur les quartiers gare (densification...) (cf. *Partie 3. - Chapitre 1.1. du DOO*).

TRAVAILLER SUR LES TRANSITIONS ENTRE LES ESPACES URBANISÉS (VILLES, VILLAGES, INFRASTRUCTURES) ET LES ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

L'approche du PADD sur les lieux particulièrement sensibles concentrés au niveau des transitions entre espace urbain et espace naturel est transversale car elle touche à plusieurs thématiques : l'attractivité par l'image que le territoire renvoie à son visiteur, la biodiversité et sa protection par la réalisation d'espaces tampon lors de contacts avec les milieux urbains et l'aspect social, par le cadre de vie offert aux habitants et occupants du territoire.

De plus, les transitions portent sur différentes échelles : l'échelle du territoire (portes d'entrées du territoire, points de vue) et l'échelle de l'habitant (traitement des franges urbaines en contact direct avec les espaces naturels et agricoles).

C'est pourquoi le PADD se concentre sur plusieurs objectifs traduits dans la Partie 3. - Chapitre 3. du DOO, notamment :

- l'identification des espaces de transitions principaux du territoire afin de les prendre en compte dans les projets d'aménagement et les documents d'urbanisme pour donner une image de qualité dès l'arrivée sur le territoire notamment depuis les infrastructures de transport. Une réflexion intercommunale permettra aussi de mieux appréhender la question de manière globale, notamment à l'échelle des agglomérations. Les entrées de ville font également l'objet de prescriptions car elles concentrent de nombreux enjeux.
- Les documents d'urbanisme devront prendre en compte ces transitions. Ils devront également identifier les espaces de transitions présents sur chaque territoire et définir des prescriptions particulières en vue d'améliorer le bien-être des habitants et des occupants (activité agricole...), notamment sur les franges urbaines (zones d'activité, quartiers d'habitat...).

LES PRINCIPES DE PRÉVENTION DES RISQUES ET DE RÉDUCTION DES NUISANCES

L'Etat Initial de l'Environnement a montré que les risques étaient particulièrement prégnants sur le SCoT Nord 54. Cette spécificité fait l'objet d'une attention particulière dans les documents du SCoT. L'objectif principal est de limiter au maximum l'exposition des habitants, des activités et des biens à ces différents risques.

Les élus du SCoT se sont prononcés, dans le cadre du PADD, en faveur de la prise en compte des risques et des solutions pouvant y répondre pour adapter les développements urbains des collectivités, limiter leur vulnérabilité et contribuer à l'attractivité des territoires. Aussi, dans un objectif d'amélioration de l'image du territoire, les élus proposent de valoriser ces espaces de différentes manières en fonction du degré de contraintes : création de logements, développement économique, reconstitution de la trame verte et bleue...

En effet, l'état des connaissances a considérablement évolué depuis l'élaboration de plans de prévention des risques, eux-mêmes en évolution régulière. Aussi, plutôt que de « risques », il convient mieux de parler de « contraintes », qui certes encadrent mais également rendent souvent possibles des projets de développement sur les territoires concernés.

LA PRÉVENTION DES RISQUES MINIERS

Sur le territoire du SCoT, 77 concessions minières ont été accordées pour l'exploitation de la « minette » de Lorraine entre 1844 et 1926, pour une surface d'environ 50 000 hectares, soit la moitié du territoire. 24 000 hectares ont fait l'objet d'une exploitation, les dernières ayant cessé depuis 1997. L'exploitation minière a laissé de grands volumes de galeries abandonnées.

Les sinistres observés à partir de 1996 ont amené à reconsidérer le problème et à étudier le risque de mouvement de terrain. Le gel partiel de l'urbanisme, instauré par l'Etat dès 1996 dans toutes les anciennes communes minières au nom du principe de précaution, a ensuite été progressivement assoupli lorsque les PPRM ont été établis. Des possibilités d'urbanisation sont maintenant offertes.

Ces espaces contraints ne doivent pas être considérés comme inconstructibles. Dans les communes où les PPRM sont approuvés, des constructions nouvelles ont pu être réalisées dans certaines zones d'aléas avec des mesures de renforcement dont les surcoûts s'avèrent modérés, et contribuent à l'attractivité de ces territoires.

Le SCoT s'appuie sur ce cadre précis pour définir les prescriptions du DOO (cf. *Partie 3. - Chapitre 4.1. du DOO*) qui interdisent la constructibilité sur les zones d'aléas, lorsqu'il n'y a pas de PPRM, sauf pour des travaux sur des bâtiments existants n'étant pas de nature à aggraver la vulnérabilité existante.

LA PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS

Le DOO précise que les documents d'urbanisme devront prendre en compte les aléas connus et les secteurs soumis au risque selon les connaissances et études existantes.

Le DOO indique les modalités à suivre pour que les aménagements (conduisant à l'imperméabilisation des sols) et les modes de gestion de l'espace n'aggravent pas les risques à l'aval.

Les prescriptions pour prévenir et limiter les risques majeurs fixés par le DOO concernent la préservation et la restauration des zones inondables et des zones naturelles d'expansion des crues, ainsi que la préservation des éléments du paysage contribuant au ralentissement du ruissellement et à l'infiltration (cf. *Partie 3. - Chapitre 4.2. du DOO*).

LA PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET INDUSTRIELS

Pour chaque risque / contrainte identifié (technologique et industriel), le DOO précise que les documents d'urbanisme devront adapter les droits à construire en fonction de la réalité et de l'intensité du risque, veiller à limiter l'exposition de la population et des biens et réfléchir toute nouvelle implantation afin de limiter les nuisances.

LA PRÉVENTION DES RISQUES POUR LA SANTÉ PUBLIQUE (NUISANCES ET DÉCHETS)

Réduire le nombre d'habitants impactés par les nuisances

L'Etat Initial de l'Environnement a montré que la population du territoire était impactée de manière ponctuelle par les nuisances. Afin de préserver cette qualité, d'améliorer encore la situation et de réduire le nombre d'habitants soumis aux nuisances, le PADD du SCoT a fixé plusieurs objectifs : la **réduction des différents types de nuisances**, la **réduction des émissions de gaz à effet de serre**, la **résorption des friches industrielles polluées** et la **réhabilitation du bâti existant économe**.

Afin de répondre à ces objectifs, le DOO fixe des principes généraux tels que **prendre appui sur les actions des plans climats**, **privilégier l'optimisation du tissu urbain existant** avant d'étendre l'emprise bâtie actuelle, **limiter l'étalement urbain** en confortant l'armature urbaine, **intégrer une réflexion sur la question de l'énergie dans les projets d'aménagement** et les orientations d'aménagement et de programmation des documents d'urbanisme, **préserver les espaces verts en ville et les espaces de nature...**

Le DOO se concentre également sur l'habitat et les déplacements, qui sont les premiers postes d'émission de gaz à effet de serre sur le territoire, en prescrivant d'**améliorer la performance du parc de logement existant** pour limiter l'émission de gaz à effet de serre en luttant contre la précarité énergétique (cf. *Partie 3. - Chapitre 2.3.3. du DOO*) en favorisant le **développement des services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle** et en **articulant urbanisation, transports en commun et modes doux** (cf. *Partie 2. - Chapitre 3. du DOO*).

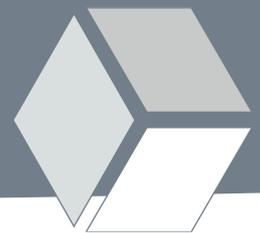
Ces orientations et objectifs contribuent à concilier des volontés de confortation et d'optimisation de l'armature urbaine notamment grâce à un réseau de transports en commun performant pour un développement cohérent et durable du territoire. Cette approche permet de poser les bases pour maîtriser la consommation des espaces naturels et agricoles, réduire les besoins en déplacement, réduire les émissions de gaz à effet de serre et réduire la consommation d'énergie.

Réduire le volume des déchets

L'Etat Initial de l'Environnement a montré que la quantité d'ordures ménagères enfouies est trop importante sur le territoire et qu'il y a un risque de pénurie de stockage pour la fraction résiduelle des ordures ménagères et assimilées. Pour y remédier le PADD du SCoT a fixé plusieurs objectifs : réduire le taux d'enfouissement, de valoriser les déchets recyclables et intégrer l'extension du CSDND de Conflans-en-Jarnisy d'ici 2015/2016.

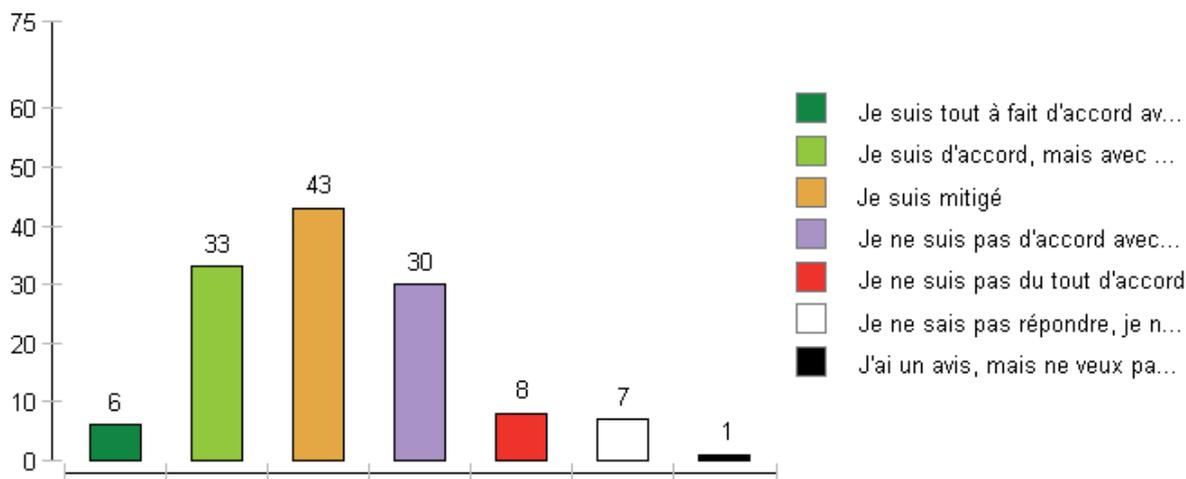
Le DOO (cf. *Partie 3. - Chapitre 4.4.2.*) reprend ces objectifs **en fixant une baisse de 15% des déchets stockés ou triés** et un recyclage accru des déchets notamment agricoles et des bâtiments et travaux publics. Il recommande également la réalisation d'un schéma de services et d'équipements pour les intercommunalités (cf. *Partie 2. - Chapitre 4.2. du DOO*).





ANALYSE DÉTAILLÉE PAR AFFIRMATION

1	Entre 2012 et 2032, le SCoT Nord 54 a connu une croissance démographique très forte, limitant le vieillissement de sa population.	
Médiane des réponses	mitigé	
Interprétation des réponses	Une croissance démographique incertaine	



La question de la croissance démographique future du territoire ne dégage pas de consensus clair. 30% des répondants sont d'accord avec cette affirmation, mais autant sont en désaccord et 34% ont un avis mitigé.

La pérennité de la croissance démographique sur le territoire sera liée à la disponibilité des emplois, qu'ils soient sur le territoire ou à proximité (Sillon mosellan, Luxembourg). Il n'existe à l'heure actuelle aucune certitude sur la pérennité de cette croissance, dont le rythme sera, au mieux, modéré. L'hypothèse d'un déclin démographique n'est cependant pas exclue par une partie des répondants.

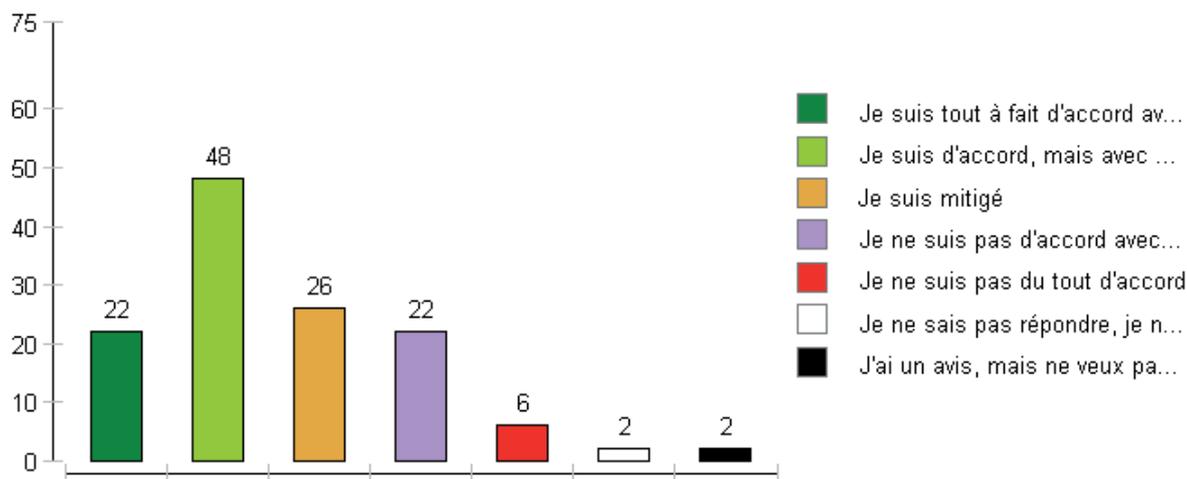
Si la croissance démographique se poursuit, elle s'accompagnera également d'un vieillissement de la population et une poursuite de l'évasion des jeunes diplômés.

« Le développement démographique s'améliorera, si les territoires voisins maintiennent ou développent leur niveau d'emploi, et s'il existe aussi un développement économique local »

« Cela dépendra de nombreux facteurs, l'attractivité du territoire pour les jeunes ménages, les possibilités d'emploi, de déplacement, etc. »

« Pas de travail pour les jeunes, ils s'en vont »

2	En 2032, l'attractivité résidentielle du SCoT Nord 54 se fonde uniquement sur l'arrivée de ménages issus des agglomérations luxembourgeoise, messine et thionvilloise, attirés notamment par des prix de l'immobilier plus abordables.	
Médiane des réponses	favorable	
Interprétation des réponses	Une attractivité résidentielle « par défaut »	



Plus de 56% des répondants exprimant un avis s'accordent pour dire que l'attractivité résidentielle du SCoT Nord 54 dépendra essentiellement à l'avenir non pas d'un choix volontaire des futurs résidents, mais d'un choix « par défaut », liés aux critères immobiliers.

Cette situation est d'ores et déjà patente, et peu de répondants imaginent qu'elle puisse être radicalement remise en cause. Toutefois, même si ce phénomène pourrait être majoritaire dans l'attractivité résidentielle du territoire, il n'en sera pas l'unique raison, et il faut espérer que le développement économique endogène puisse également aider à cette attractivité. Sinon, le risque de « zones dortoirs » sera prégnant, du fait de populations désintéressées par la vie locale.

Les collectivités locales ont un rôle essentiel à jouer afin de limiter ce phénomène dangereux, en engageant un projet de territoire ambitieux.

« Phénomène que l'on peut déjà observer aujourd'hui, et qui va s'amplifier avec le développement des transports ».

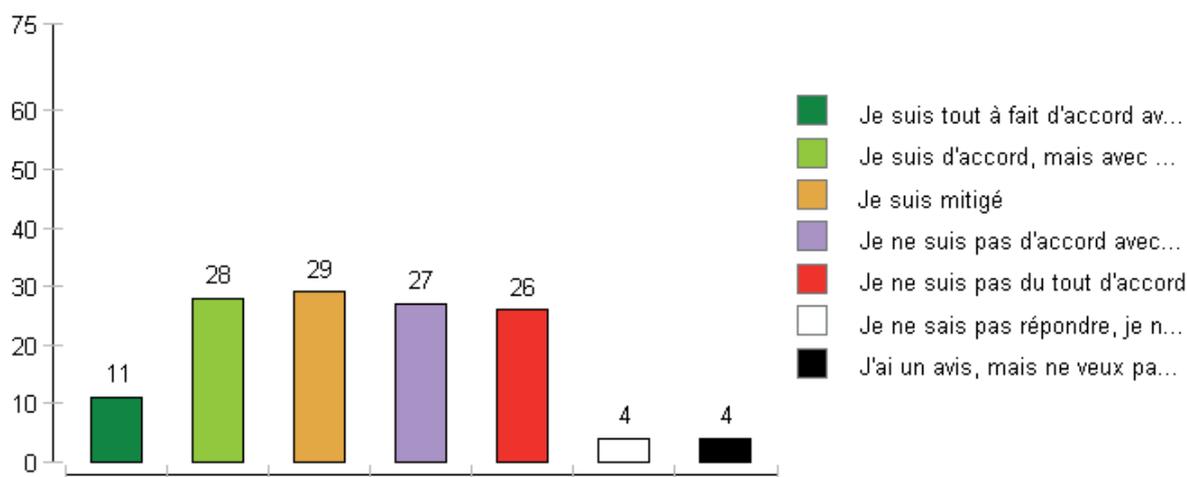
« Sauf à devenir un pôle d'emploi et de formation important ».

« C'est vrai mais en même temps c'est le risque de Zones Dortoirs, ce qui équivaut à dire que ces personnes ne s'investissent pas là où elles résident ».

« Sans réelle volonté et vision stratégique du territoire, cette vision est correcte. Toutefois, il appartient au territoire de mettre en place des projets et de tirer profit de ses atouts ».



3	En 2032, l'émergence de l'agglomération franco-luxembourgeoise Alzette-Belval et du pôle métropolitain Sillon Lorrain, ont été des freins pour le développement urbain et économique du SCoT Nord 54.	
Médiane des réponses	mitigé - opposé	
Interprétation des réponses	Un frein économique peut-être mais sûrement pas urbain	



Cette affirmation contenait plusieurs affirmations en une (urbain et économique, Alzette-Belval et Sillon Lorrain). Ainsi plusieurs conclusions peuvent en être dégagées.

La très grande majorité des répondants s'accordent à dire que les projets et les développements en cours et à venir sur ces deux secteurs ne seront absolument pas des freins pour le développement urbain du SCoT, bien au contraire, ils pourraient avoir un effet d'entraînement important.

En revanche, en matière économique, les réponses sont assez opposées les unes des autres, d'aucuns considérant que leur dynamisme aura des répercussions positives sur le SCoT, d'aucuns estimant que les richesses se localiseront chez nos voisins majoritairement. C'est pourquoi il est nécessaire de trouver via un projet de territoire, des complémentarités avec les projets alentours.

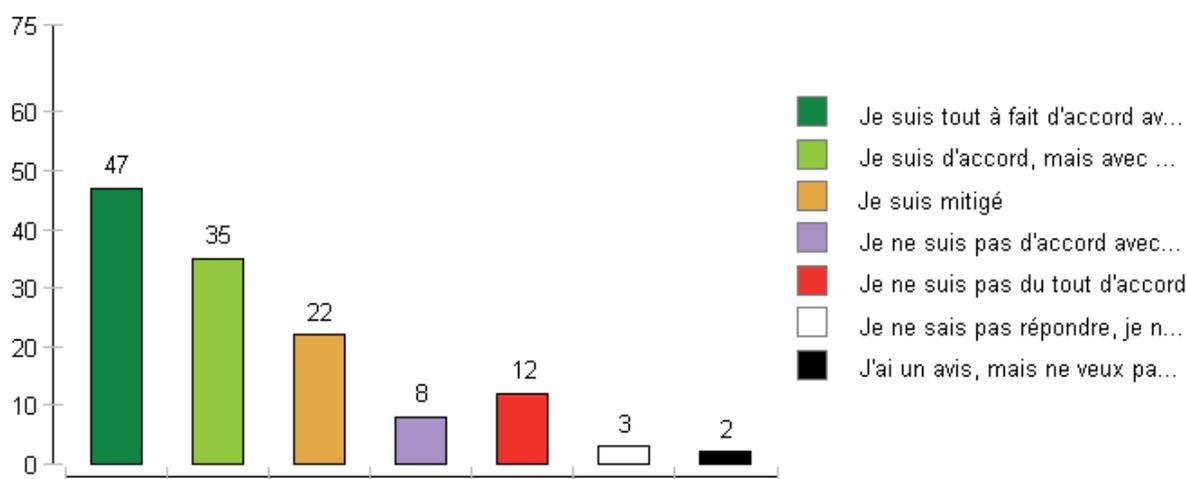
« Des concurrences apparaîtront (habitat, économie) mais devront être gérées dans le cadre d'une vision globale et coopérative ».

« Cette question dépend de la capacité du SCoT à tirer profit des projets alentours et à se mobiliser pour être intégré comme partenaire dans les projets de la Grande Région ».

« Je ne pense pas pour le développement urbain, mais pour le développement économique certainement, par le manque d'entreprises sur notre secteur ».

« Le dynamisme aux portes du SCoT est un élément positif pour notre territoire ».

4	En 2032, la compétence « transport de personnes » est désormais exercée à l'échelle du SCoT Nord 54.
Médiane des réponses	favorable
Interprétation des réponses	La compétence « transport de personnes » pour garantir la cohésion du territoire



64 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. Tous s'accordent pour que le SCoT Nord 54 prenne la compétence « transport de personnes » afin d'aboutir à une harmonisation du réseau de transport et à un bon maillage de celui-ci. Ceci serait le gage d'une vraie cohérence géographique. De plus, avoir une vision d'ensemble des transports permettra de mutualiser les moyens. Toutefois, la seule prise de compétence ne suffira pas. En effet, si les transports ne peuvent pas s'appuyer sur des infrastructures de qualité (pour garantir de bonnes conditions de circulation et le confort de voyageurs) il semble inutile de vouloir développer les transports collectifs.

Par ailleurs, le maillage interne du territoire ne doit pas faire oublier la nécessaire qualité des liaisons avec les AOT voisines et les besoins de concertation. Il serait donc peut-être même souhaitable de réfléchir à une échelle encore plus large.

Enfin, il faut tout de même s'interroger sur les moyens financiers dont disposera le SCoT Nord 54 pour réaliser cela.

« Cohérence et vision d'ensemble ».

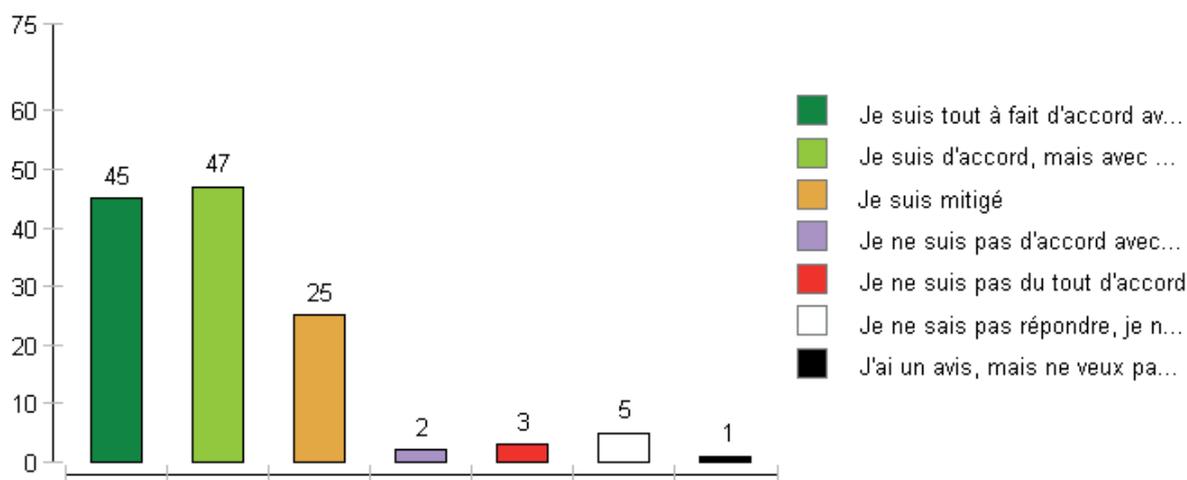
« C'est tout à fait souhaitable à condition de disposer de routes et voies ferrées adaptées ».

« L'AOT du Pays du Bassin de Briey pourrait être élargi au périmètre du SCoT. Il faudra de toute façon absolument travailler avec les AOT voisines ».

« Il faudrait arriver à des AOT plus étendues avec une bonne concertation entre elles ».



5	Entre 2012 et 2032, en vue de lutter contre l'étalement urbain, le territoire s'est prioritairement urbanisé via la reconquête des friches, le renouvellement urbain et la densification par les dents creuses.	
Médiane des réponses	favorable	
Interprétation des réponses	Les espaces naturels et agricoles doivent être préservés	



72% des répondants sont d'accord avec cette affirmation. La préservation des espaces naturels et agricoles est une orientation très largement partagée, d'autant que pour certains, elle s'imposera aux collectivités. La reconquête des friches et l'urbanisation des dents creuses sont des leviers clairement identifiés pour y parvenir.

Toutefois, cet objectif identifié comme prioritaire génère un certain nombre d'inquiétudes sur les possibilités futures de développement pour les communes rurales.

« Il est vrai que la priorité est de préserver les terres agricoles donc utilisons d'abord les friches industrielles »

« La contrainte économique et environnementale nous obligera à cette orientation »

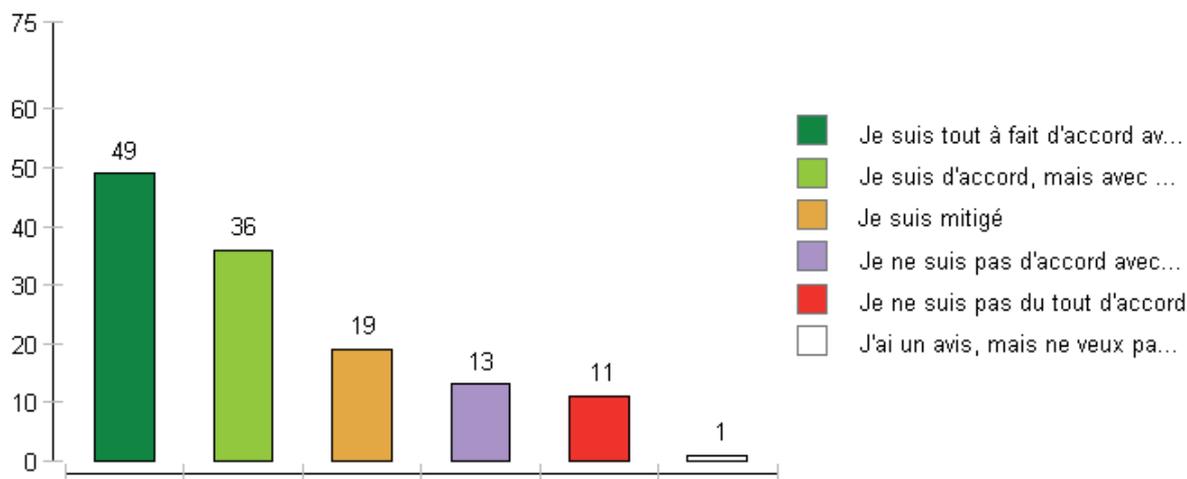
« Il faut bien sûr éviter de conquérir de nouvelles terres agricoles pour bâtir et utiliser les friches quand cela est possible.

« A un moment donné, il faudra faire un choix. La reconquête des friches peut être ce choix »

« Ce serait la désertification des territoires ruraux »

« Oui à la conquête de ces zones à condition que cela n'ait pas de conséquence sur la santé publique. Il faut aussi permettre une progression raisonnée des petites collectivités. Elles attirent de plus en plus les citoyens pour la qualité de vie.

6	En 2032, les nouvelles zones à urbaniser sont subordonnées à la desserte en transport en commun, afin de favoriser ce mode de déplacement.
Médiane des réponses	favorable
Interprétation des réponses	Les nouvelles zones à urbaniser doivent être subordonnées à la desserte préalable en transports en commun



66 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. La grande majorité estime que cela est une nécessité dans le contexte actuel de hausse du coût des carburants. Cela permettrait aussi de faire diminuer les flux de voiture et d'avoir un impact positif sur la pollution. En contrepartie, il faudra que le territoire soit bien desservi en transports en commun afin de ne pas créer de fractures territoriales.

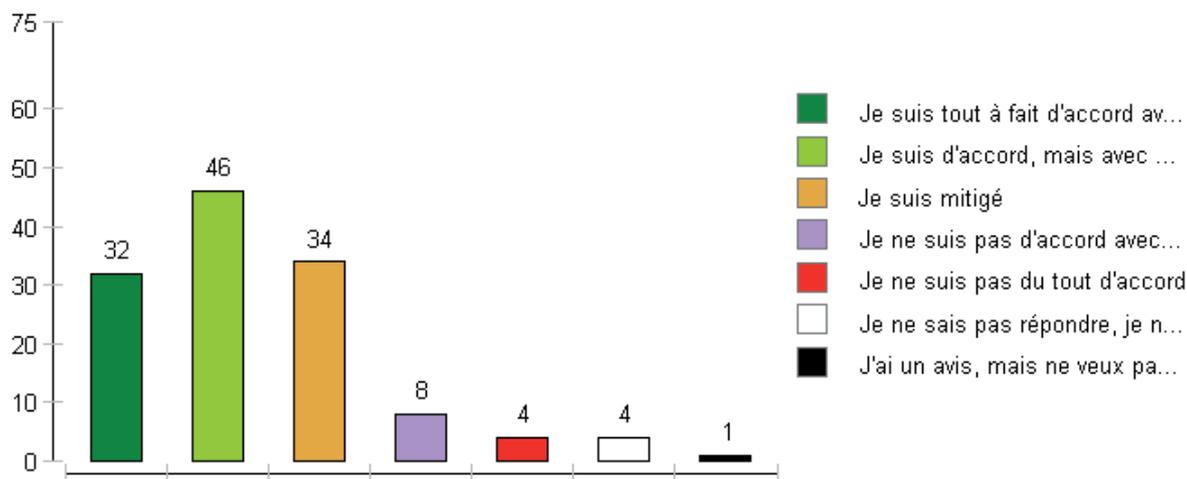
Ceci dit, il existe déjà des zones urbanisées et non ou mal desservies qu'il conviendrait de desservir auparavant. De plus, il ne faut pas que cela se transforme en une véritable entrave à la liberté et aboutisse à la désertification des zones rurales.

« Le prix des carburants ne va cesser d'augmenter. La question des émissions de GES va devenir incontournable. Ces deux facteurs impliquent une montée en puissance nécessaire des transports en commun ».

« Le mixte transports en commun et véhicule personnel est mieux adapté aux contraintes horaires des salariés sauf à avoir un service de transport en commun extrêmement performant donc coûteux ».



7	Entre 2012 et 2032, la politique habitat encouragée par le SCoT a permis de diversifier l'offre en logements (accession/locatif, petits/grands logements) et de répondre aux besoins de toutes les catégories de population (personnes âgées, à mobilité réduite, étudiants, etc.).	
Médiane des réponses	favorable	
Interprétation des réponses	Une offre en logements à diversifier pour répondre aux besoins	



60 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. Si la production d'une offre en logements diversifiée, capable de répondre aux besoins des populations spécifiques est perçue comme une nécessité, des inquiétudes persistent quant aux moyens à mobiliser, principalement financiers et techniques, au vu de la spécificité de certains besoins, comme ceux des personnes âgées, fréquemment cités par les répondants.

Cette offre de logements devra s'accompagner d'une offre commerciale et de services suffisante, pour assurer une mixité, non seulement générationnelle et sociale, mais aussi fonctionnelle.

« Cette offre en logements devra cependant être accompagnée d'une offre en services adaptés, sans oublier les jeunes ménages avec enfants. »

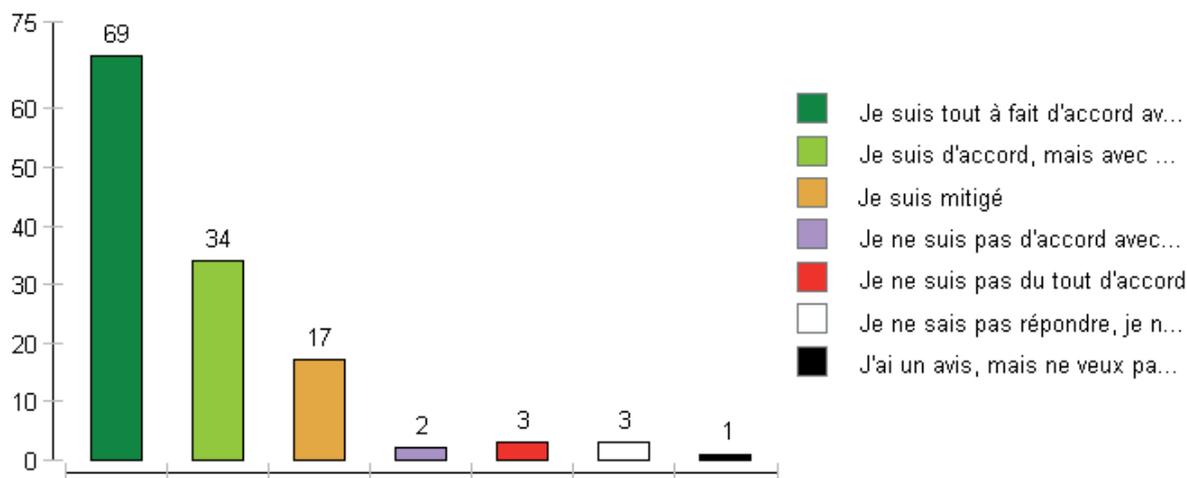
« Il faut repenser la façon d'urbaniser... développer les quartiers durables où des réflexions en lien avec différentes thématiques sont développées (mobilité, mixité générationnelle et fonctionnelle...) »

« A condition d'accompagner financièrement cette politique pour les habitants et techniquement pour les professionnels de la construction du territoire »

« Si le parc immobilier est capable de répondre à une telle demande, il aura bénéficié d'aides ; mais de qui ? »

« Dans notre secteur, les logements sont assez nombreux, par contre les places en maison de retraite sont trop rares. »

8	En 2032, la faible consommation énergétique du logement est un élément prépondérant dans les choix résidentiels.
Médiane des réponses	favorable
Interprétation des réponses	Des choix résidentiels qui dépendront de la consommation énergétique des logements



80 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. La hausse prévisible des coûts de l'énergie entraînera un changement des comportements, vers une consommation plus raisonnable de l'énergie.

La réduction de la consommation d'énergie dans le secteur du logement passera notamment par une généralisation de la construction BBC, mais aussi par le développement des énergies renouvelables et des nouvelles techniques de construction.

Mais l'objectif de réduction de la consommation énergétique impliquera aussi une intervention publique volontariste sur le parc ancien, afin de traiter les questions de précarité énergétique et d'inconfort/d'indignité.

« Les problèmes d'épuisement des ressources naturelles et la crise financière et économique que nous traversons doivent conduire à une modification durable des comportements. Il est à souhaiter qu'en 2032 cela soit rentré dans les mœurs. »

« Eliminer l'habitat dégradé prend 20 à 30 ans et demande de l'argent et une politique volontariste »

« J'ai le sentiment que d'ici-là, l'utilisation de nouveaux matériaux et de nouvelles techniques de construction pourraient changer la donne. »

« En 2032, tous les logements doivent être BBC. »





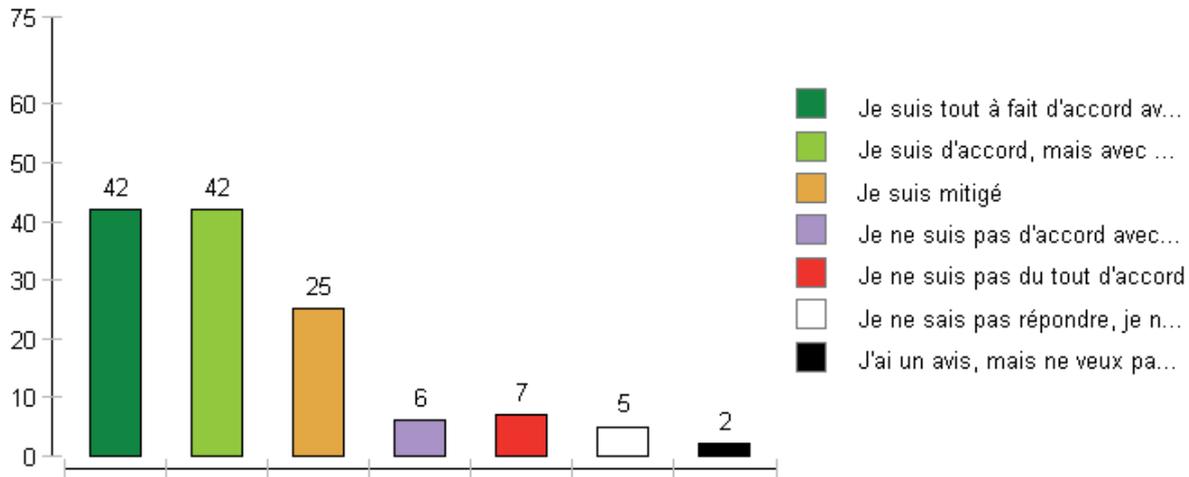
Entre 2012 et 2032, de nouvelles méthodes de construction ont facilité l'urbanisation dans les zones soumises à risques, notamment miniers, offrant une image renouvelée sur ces territoires.

Médiane des réponses

favorable

Interprétation des réponses

Un travail de recherche à mener et des fonds à mobiliser

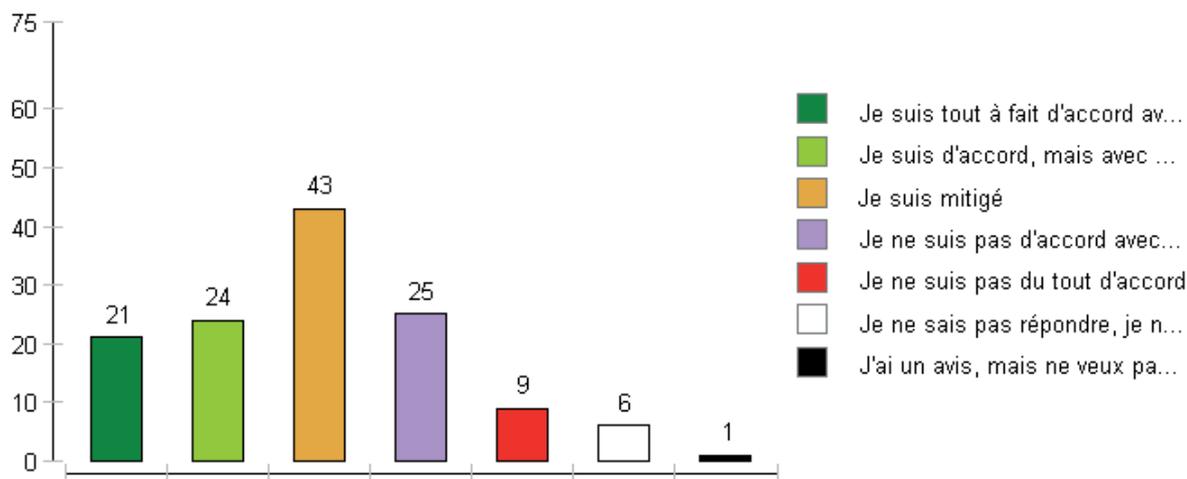


65 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. Tous s'accordent pour qu'un travail de recherche et d'innovation soit mené pour faire évoluer les possibilités notamment au niveau constructif (bois, radiers...). Aussi, la question du coût de ces bâtiments revient fréquemment avec peut-être la possibilité de débloquer des aides. Enfin, l'attractivité de ces territoires et paysages délaissés reste une problématique.

« Il faut travailler avec les chercheurs, universitaires, architectes... nationaux mais également européens. C'est une des manières de faire changer l'image du territoire ».

« A condition que l'image globale se soit améliorée : traitement hautement qualitatif des cités ouvrières voisines à faire par exemple. Et que les surcoûts (qui se superposent aux surcoûts « thermiques ») ne soient pas dissuasifs. Quid aussi de la réticence à vivre sur des secteurs à risques (et de la question des couvertures d'assurance-bâtiment, etc...). »

10	En 2032, le SCoT Nord 54 a accueilli un équipement touristique d'envergure régionale (ex : base de loisirs, village vacances, etc.)	
Médiane des réponses	mitigé - favorable	
Interprétation des réponses	Il faut trouver la juste place du tourisme au sein du territoire	



Sur cette affirmation, les réponses sont assez divergentes avec 35 % des répondants qui sont d'accord, 26% qui ne sont pas d'accord et 33% qui sont mitigés. Néanmoins, dans le détail on peut déceler un consensus, notamment à travers la reconnaissance d'un potentiel du territoire en matière de tourisme. Les divergences portent essentiellement sur le type de tourisme à mettre en place sur le territoire (tourisme de loisirs, tourisme vert, tourisme culturel et patrimonial). A l'inverse, certains répondants mettent l'accent sur les difficultés au développement touristique du territoire (climat, territoires voisins déjà équipés, population autochtone à convaincre...).

Pour beaucoup, la dimension touristique du territoire doit s'appréhender à l'échelle régionale. Quelques répondants lient développement touristique au cadre de vie (attractivité et bien-être pour les populations en difficulté) et avec le devenir des équipements touristiques existants.

« La valorisation du patrimoine, la création de zones de loisirs, ... peuvent être l'interface d'une désertification industrielle »

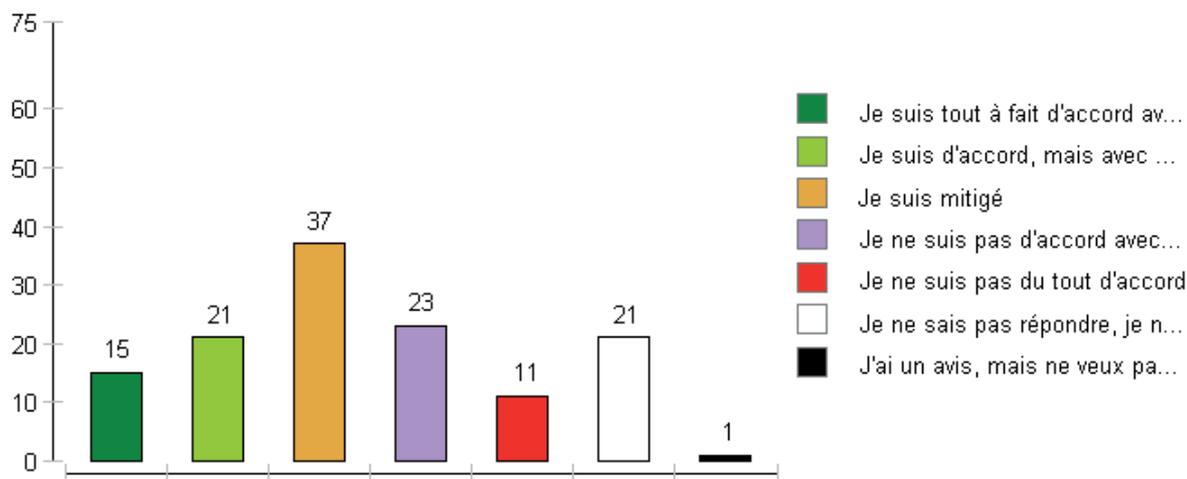
« Ceci pourrait permettre de renforcer l'attractivité du territoire, toutefois, je doute quelque peu de l'attractivité touristique de notre Région. »

« Il existe encore d'autres modes de développement touristiques »

Un tourisme dit « vert » avec quelques équipements plus attractifs (lié à la forêt, aux vallons boisés, éventuellement à beau), un tourisme lié aux activités traditionnelles (faïenceries, en réseau avec le Lunévillois et la Moselle) ou encore au patrimoine historique (Vauban, Maginot...) paraissent plus réalistes. Le grand potentiel touristique est plutôt lié à la montagne (Vosges), à beau (Madine, Pierre-Percée), à l'industrie et à l'histoire (Nancy, Metz...); le Pays-Haut peut-il en constituer un relais?



11	Au cours de la période 2012-2032, le Pays de Longwy et le Pays de Briey ont mis en œuvre des stratégies de développement économique radicalement différentes l'une de l'autre.	
Médiane des réponses	mitigé	
Interprétation des réponses	Une stratégie de développement économique encore à définir	



A travers la répartition des répondants, aucun consensus ne semble apparaître pour cette affirmation. Il y a sur celle-ci un quasi équilibre dans le poids des répondants qui sont d'accord (28%), mitigés (29%) et pas d'accord (26%). Dans le détail des réponses, les notions de situation géographique, de spécificités, de potentialités constituent des arguments clés pour les répondants qui sont d'accord avec l'affirmation, les autres considérant que les deux pays ont une histoire économique commune et aussi un avenir commun car soumis aux mêmes problématiques de développement économique.

Toutefois, la nécessité de tisser des complémentarités et d'éviter des stratégies concurrentielles entre les deux Pays apparaît de manière récurrente au sein des « trois blocs » de répondants.

« Ce serait nécessaire et indispensable afin de ne pas mettre en concurrence ces pays »

« Ceci est possible, les deux villes ayant des situations géographiques et des atouts différents »

« Je pense que plus on se rapproche de la frontière luxembourgeoise, les stratégies ne peuvent pas être les mêmes. »

« Je pense que l'on devrait avoir une stratégie commune surtout pour l'économie. »

« Non il faut que ces 2 pays avancent dans le même sens et mettent leurs projets en commun. »

12

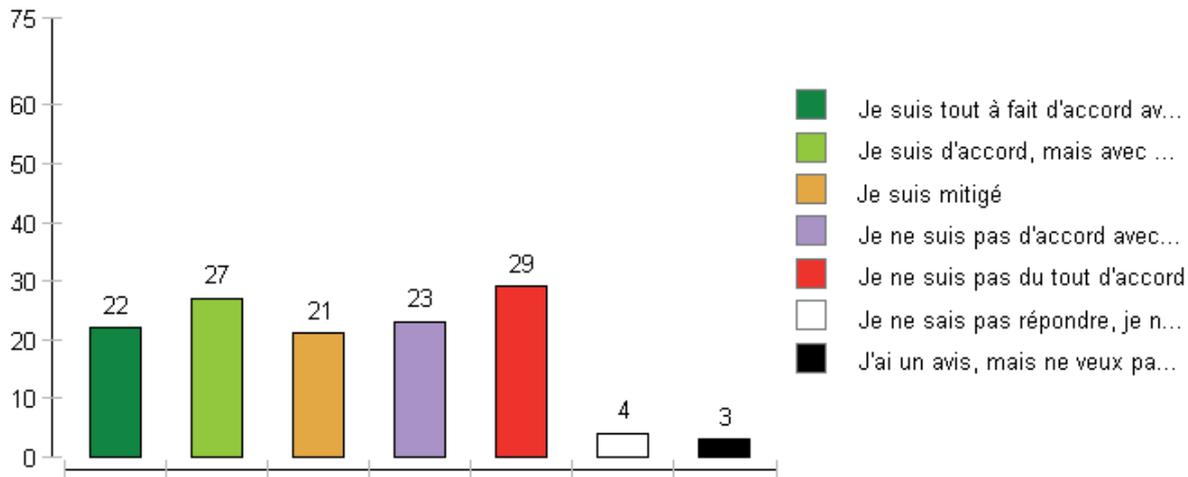
En 2032, le SCoT Nord 54 ne compte plus qu'un seul hôpital, mais le secteur de la santé / action sociale (aide à domicile, EHPAD, etc.) est devenu le 1er employeur du territoire.

Médiane des réponses

opposition

Interprétation des réponses

Absence de « stratégie santé » mais des actions à mener identifiées



Cette affirmation marque une forte opposition entre les répondants : on compte autant de répondants favorables (38%) avec cette affirmation que de répondants défavorables (40%), tandis qu'ils sont peu à être mitigés (16%).

Le développement des services à la personne semble constituer une nécessité pour la grande majorité des répondants (vieillesse, aide à domicile), mais les points de désaccords sont surtout liés au poids futur du secteur de la santé/action-sociale en termes d'emplois. En ce qui concerne le maintien d'un seul hôpital on trouve trois groupes de réponses, ceux qui appréhendent cette situation avec fatalisme, ceux qui la conçoivent difficilement du fait de la situation du territoire (démographie, géographie, nécessité de développer l'offre en soins) et ceux qui considèrent que cette situation aura été compensée par de nouvelles formes d'offres médicalisées sur le territoire.

Globalement même si peu d'éléments consensuels apparaissent, une grande partie des répondants s'accordent sur la nécessité de diversifier et d'étoffer l'offre médicale, de réfléchir à cette offre à travers les temps d'accès (infrastructures) ainsi que d'éviter au territoire un avenir de désert médical.

« Ce serait limiter les dégâts. »

« Ce serait un danger qu'il soit le premier employeur... Ce qui supposerait que la majorité des travailleurs doit être prête à s'investir dans ce domaine.... Ce qui n'est pas le cas et heureusement. »

« 1 seul hôpital oui..., mais pour le reste non. »

« 1 seul hôpital sur un territoire aussi vaste, c'est insuffisant. »

« Il faut en effet des petites unités (les méthodes de soins auront évoluées) »



13

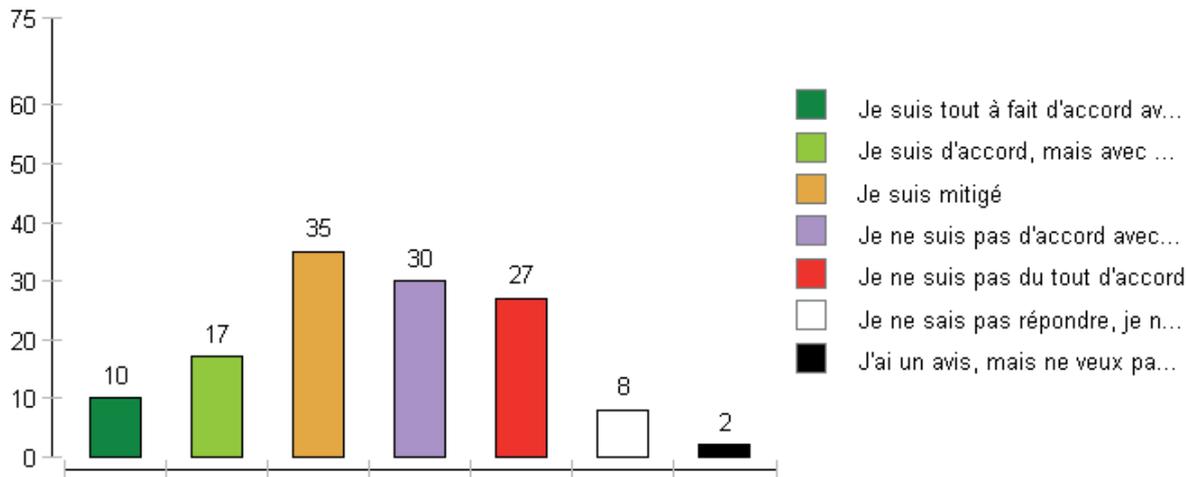
En 2032, les emplois industriels sur le SCoT Nord 54 sont concentrés quasi-exclusivement dans le secteur de l'automobile grâce au maintien de l'usine SOVAB, et s'appuie sur les pôles de compétitivité (ex : Matériaux).

Médiane des réponses

défavorable

Interprétation des réponses

Il faut diversifier le tissu industriel et soutenir la filière automobile



Pour cette affirmation, 44% des répondants ne sont pas d'accord, tandis que les répondants qui sont d'accords représentent 21%. Les répondants mitigés sont assez nombreux (27%). L'affirmation à première vue, ne semble pas conduire à un consensus entre les répondants.

Le maintien de la SOVAB à l'horizon 2032 semble pour la plupart des répondants complètement incertain. Celui-ci dépend des conjonctures économiques et politiques mais aussi sur sa capacité de d'innovation technologique. Cependant, l'analyse détaillée des réponses montre un consensus très fort sur la nécessité d'éviter un développement mono-industriel exclusivement autour de la filière automobile et donc de diversifier le tissu industriel.

« L'automobile est actuellement une chance pour la région. Néanmoins, il est essentiel de chercher à diversifier le tissu industriel pour éviter de se trouver une nouvelle fois dans une situation catastrophique, comme au lendemain de la sidérurgie. Il faut attirer des activités de haut niveau de valeur ajoutée, mais aussi tenter de relever le niveau d'études dans la région. »

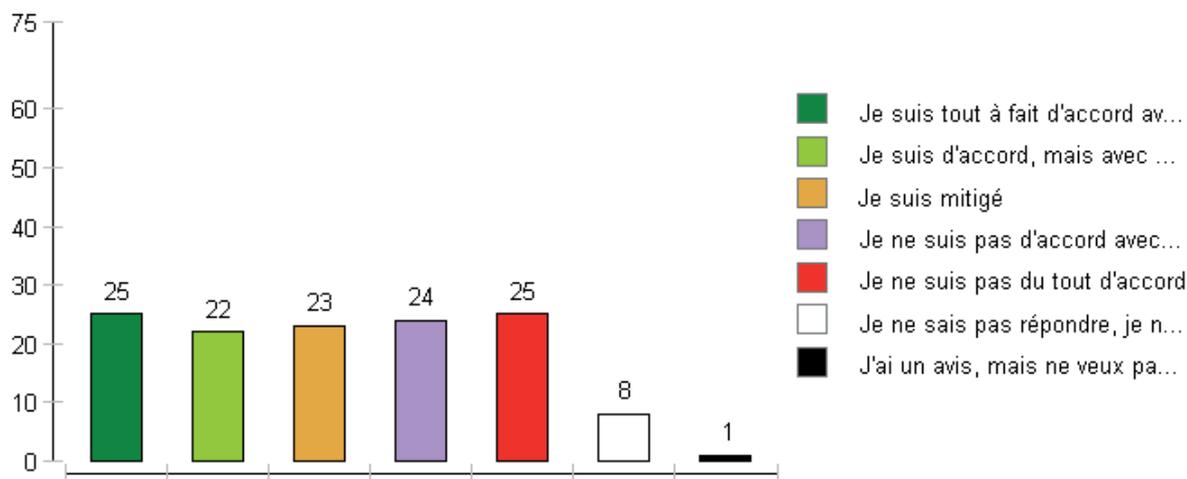
« Cela n'est pas souhaitable de se concentrer sur une mono-industrie »

« A la condition que la SOVAB fasse le choix de s'orienter vers des motorisations écologiques : moteur électriques, hybrides... »

« Il faut garder l'activité automobile, mais sortir de la mono-industrie. »

« Cette forme de mono-industrie est déjà fragilisée. Elle doit s'adapter (ex: voiture électrique, hybride, ...). Une diversification de l'industrie (recherche de plus-value, technologies de pointe, etc.) et le développement de la Recherche et Développement s'imposent, en lien avec le Luxembourg (Belval, etc...). »

14	Depuis 2012, aucune nouvelle zone d'activité n'a été créée, les besoins étant comblés par les zones existantes.	
Médiane des réponses	opposition	
Interprétation des réponses	Des zones existantes à combler mais une absence de vision économique du territoire sur le long terme commune.	



A l'instar de l'affirmation 12, l'affirmation 14 marque une forte opposition entre les répondants. Les réponses à cette affirmation divergent fortement, puisque les répondants qui sont d'accord et ceux qui ne sont pas d'accord représentent chacun 36%. On trouve au sein des répondants autant de « partisans » de la limitation aux zones d'activités actuelles (dont quelques répondants considérant qu'il faudrait même les réduire) que de « partisans » de la création de nouvelles zones. Malgré tout il existe au sein des répondants des points de convergences notamment la nécessité de combler les zones d'activités existantes et de délimiter des réserves stratégiques pour accueillir un gros employeur.

Il est aussi intéressant de souligner que quelques répondants opposent zones d'activité et centre-ville et voient dans la limitation de l'extension des premières une opportunité de développement commercial pour les seconds.

« Terminons déjà les zones actuelles avant d'en créer de nouvelles »

« En 2032, une autre zone a pu voir le jour pour les besoins particuliers d'implantation d'une grosse entreprise »

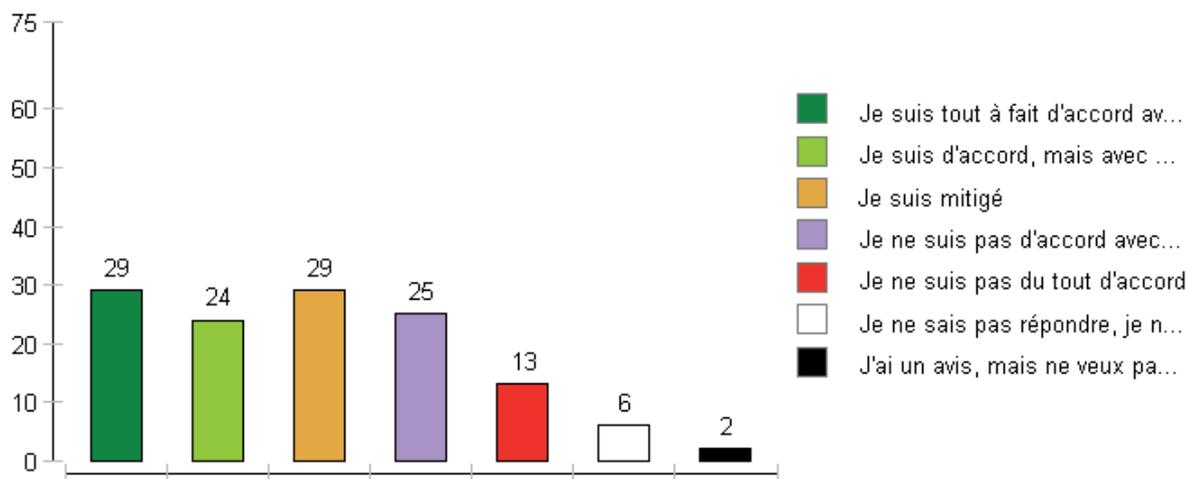
« Il serait déjà souhaitable que toutes les zones existantes soient comblées et dans ce cas ne pas hésiter à en créer d'autres en fonction des besoins. »

« C'est possible, mais je crois qu'il est impératif que d'autres zones voient le jour. C'est l'économie qui va nous sortir du marasme actuel. »

« Il est souhaitable de ne pas s'éparpiller sauf occasion exceptionnelle. »



15	En 2032, le SCoT est parvenu à revitaliser ses centres villes en partie en empêchant la transformation de locaux commerciaux en logements.
Médiane des réponses	mitigé
Interprétation des réponses	Une revitalisation nécessaire mais conditionnée par le développement des gros pôles commerciaux



Pour cette affirmation il n'y a pas de véritable consensus qui semble se dégager, mais les répondants d'accords sont tout de même plus nombreux (41%) que les répondants qui ne sont pas d'accord (30%). En analysant plus finement les réponses, on remarque que la nécessité et la volonté de revitaliser les centres villes semble faire consensus (mixité, proximité...). Certains proposent même d'aller plus loin (outils d'intervention foncière, modération des loyers commerciaux...).

Pour de nombreux répondants, l'urbanisme commercial reste difficile à contrôler notamment à travers le développement des centres commerciaux périphériques et de nouvelles pratiques de consommation (internet). Quoiqu'il en soit, si le principe d'empêcher la transformation des locaux commerciaux en logement est majoritaire, cette « politique » ne semble pouvoir réussir qu'à la condition de maîtriser le développement des superstructures commerciales, ce qui pour de nombreux répondants semble difficile voire impossible

« à condition de ne pas créer de nouvelle méga zone commerciale »

« Il est nécessaire de limiter conserver une mixité des fonctions au cœur des villes afin de limiter les déplacements (vers les zones commerciales) mais également pour conserver une certaine dynamique de laquelle dépend également l'attractivité du centre. »

« Le développement des zones artisanales et commerciales en périphérie des villes est déjà un phénomène non maîtrisé. Le retour vers le centre-ville paraît difficile. »

« Comment faire pour abandonner 50 ans de pratiques destructrices des centres villes »

« Les locaux commerciaux seront des structures type maxi centres commerciaux »

16

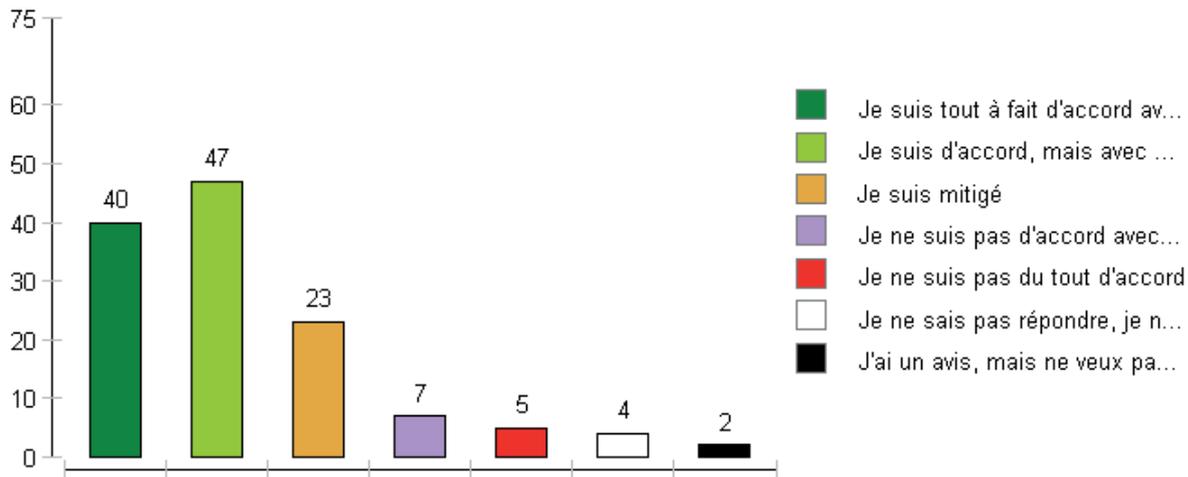
A l'horizon 2032, l'IUT de Longwy est devenu l'IUT du Nord 54, et a ouvert de nouvelles formations notamment à Jarny en lien avec l'industrie aéronautique de Chambley (ex : DUT Génie électrique et informatique industrielle, Licence Pro Maintenance Aéronautique).

Médiane des réponses

favorable

Interprétation des réponses

La formation un outil important dans l'avenir économique du territoire



Plus des 2/3 des répondants sont d'accord avec cette affirmation et 18% sont assez mitigés. Les répondants s'accordent pour dire que le développement de nouvelles formations en lien avec les entreprises locales et le savoir-faire du territoire est fondamental. Plusieurs répondants préconisent le développement d'autres formations (tertiaires) et de nouvelles unités universitaires, en lien avec les pôles universitaires mais aussi les territoires voisins.

Les répondants qui ne sont pas d'accord avec l'affirmation jugent que l'avenir de la filière aéronautique est incertain.

Bref, une très grande majorité des répondants s'accordent pour dire que le développement de nouvelles formations aurait des retombées positives sur le territoire. Il faut dans ce but rechercher des complémentarités et intégrer les entreprises locales à cette dynamique.

« Oui il faut le vouloir et le faire. »

« L'enseignement et la formation doivent être au plus près des besoins des entreprises. »

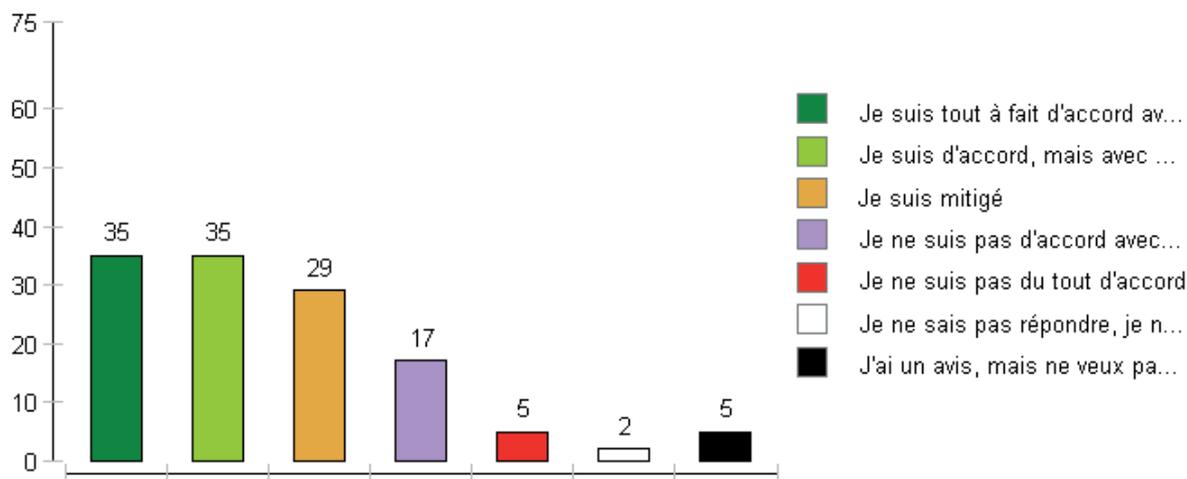
« Répartir l'offre d'enseignement sur le territoire et l'adapter aux besoins. »

« Il faudra créer d'autres unités universitaires, créer des réseaux Longwy-Esch Belval/Briey-Jarny »

« La création de l'Université de Lorraine ne va pas dans ce sens »



17	L'identification de zones agricoles « périurbaines » a favorisé depuis 2014 la diversification agricole (maraichage, etc.) et a permis de répondre à la demande de produits alimentaires de proximité et de qualité.	
Médiane des réponses	favorable	
Interprétation des réponses	Un potentiel certain et aux retombées potentielles positives.	



La majorité des répondants (54%) est d'accord avec cette affirmation. Pour cette catégorie, le développement de ces zones constitue un enjeu important pour développer les circuits courts, pour lutter contre le réchauffement climatique et l'émission de gaz à effet de serre. Cette mesure participe également à l'amélioration de la qualité de vie sur le territoire et aura des impacts économiques et sociaux.

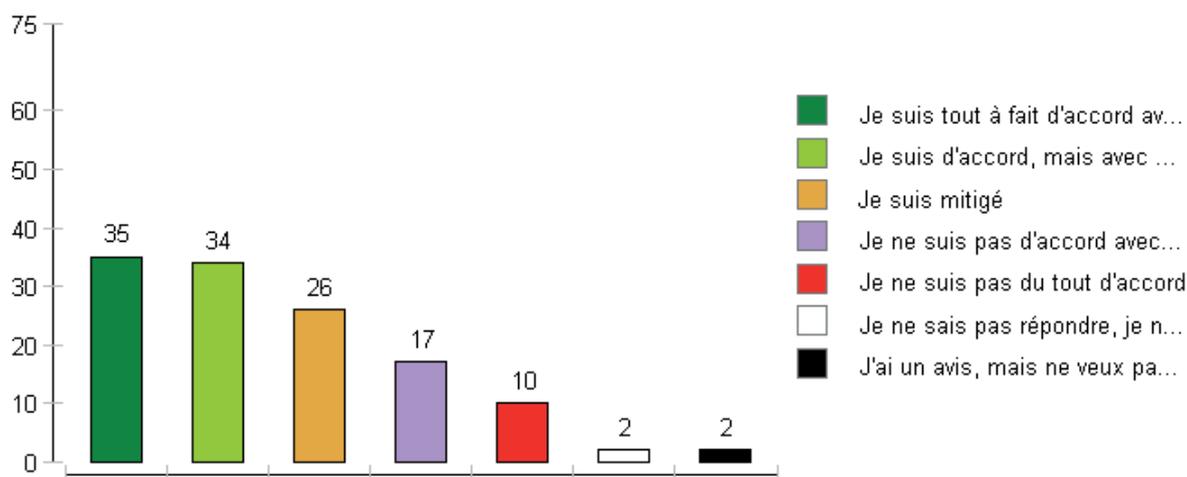
Pour d'autres les problématiques de productivité et de rentabilité constituent des obstacles à se développement. Enfin quelques répondants pensent que ces pratiques ne sont pas encore suffisamment bien ancrées dans les pratiques agricoles locales.

« Il me semble que ce serait une voie utile en termes de qualité de vie et cela participerait aussi au développement économique du territoire. »

« L'urbanisation actuelle se fait au détriment des zones agricoles et naturelles. L'identification et la protection des zones agricoles péri-urbaines permettront aux exploitants de créer des filières courtes pour approvisionner directement les villes et ainsi limiter les émissions de GES. Attention toutefois au blocage de certains agriculteurs qui voit dans leurs terres péri urbaine une manne financière plutôt qu'un lieu de diversification. »

« Cette procédure est déjà en application dans certains endroits, mais malheureusement n'est pas encore beaucoup étendue. Tout dépendra à mon avis des coûts des produits à la vente. Mais il est vrai que l'engouement des produits «bio» peut évoluer. »

18	En 2032, les villes de Longwy et Briey ont conforté leurs fonctions de centralité, et sont très bien reliées entre elles, grâce à l'adaptation de l'infrastructure routière (D906) en ce sens.	
Médiane des réponses	favorable	
Interprétation des réponses	L'axe Longwy-Briey doit être renforcé mais ce n'est pas le seul	



55 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. Briey est une Sous-Préfecture encore difficile d'accès. Mais, il s'avère que si l'axe Longwy – Briey doit être renforcé, il n'en faut pas moins délaissier les autres voies de circulation comme entre Briey et Metz, les axes sur Jarny et la vallée de l'Orne, le désenclavement est/ouest ou encore l'accès au Luxembourg et à la Belgique.

Cependant, on peut se demander si c'est réellement une priorité car s'il faut réaffirmer les fonctions de centralités, cela ne passe pas forcément par la liaison entre les 2 villes. Par ailleurs, le fait que Briey et Longwy soient des centralités n'est pas une évidence pour tout le monde.

« C'est à espérer, même si la solution ne tient pas forcément uniquement à l'adaptation de la D 906 ».

« Ce n'est pas le seul axe à développer »

« Il faut sortir des clichés politiques. Dans le monde actuel, les habitants vont aussi bien travailler au Luxembourg, faire leurs courses à Metz, se soigner à Nancy, ou à Verdun, se divertir à Amnéville, ou en Belgique, etc. ».

« Les 2 territoires fonctionnent différemment (Longwy vers le Luxembourg, Thionville et un peu la Belgique – Briey vers Metz et son territoire) avec très peu d'échanges (une route pourra-t-elle à elle seule améliorer le lien?). Il faut donc définir le lien Briey-Longwy souhaitable et son intérêt, et évaluer les impacts (GES, besoins en TC...) ».



19

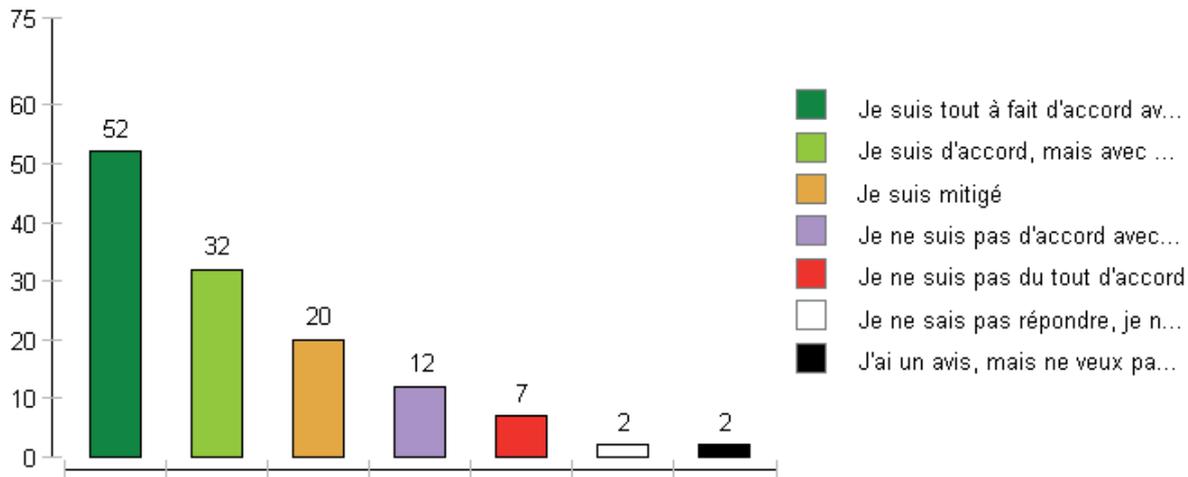
En 2032, le SCoT Nord 54 a réaménagé et reconquis certains de ses quartiers-gare, espaces de mixité et de multimodalité, et bénéficie d'une desserte accrue de ces gares.

Médiane des réponses

favorable

Interprétation des réponses

Le réaménagement des quartiers-gare est un besoin identifié.



66 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. Ceci augmenterait l'utilisation du train comme moyen de transport et redynamiserait les quartiers-gare au sein des villes.

Il s'agit aussi d'un besoin identifié dans l'optique d'un développement durable. Cette question est notamment essentielle afin de limiter les émissions de GES liées aux transports. La baisse du nombre de véhicules sur les routes est, également, à ce prix.

Toutefois, il sera souhaitable que, parallèlement, l'offre de transports en commun soit étudiée pour mieux correspondre à la demande des utilisateurs.

Cependant, il faudra prendre garde à ne pas mettre en concurrence les quartiers-gare potentiels et que les choix soient faits judicieusement. Une réflexion entre l'ensemble des communes concernées est indispensable pour garantir un meilleur service public.

« C'est sans doute la modalité la plus intéressante pour le moment en termes de développement durable. Des actions communes avec nos voisins (belges ou luxembourgeois sont aussi à envisager) ».

« La densité bâtie et l'offre urbaine doit y être renforcée, l'aire d'influence des gares évaluée ».

« C'est louable, le réaménagement est un moindre coût pour la collectivité et c'est un plus que de redonner vie à des espaces qui se meurent ».

20

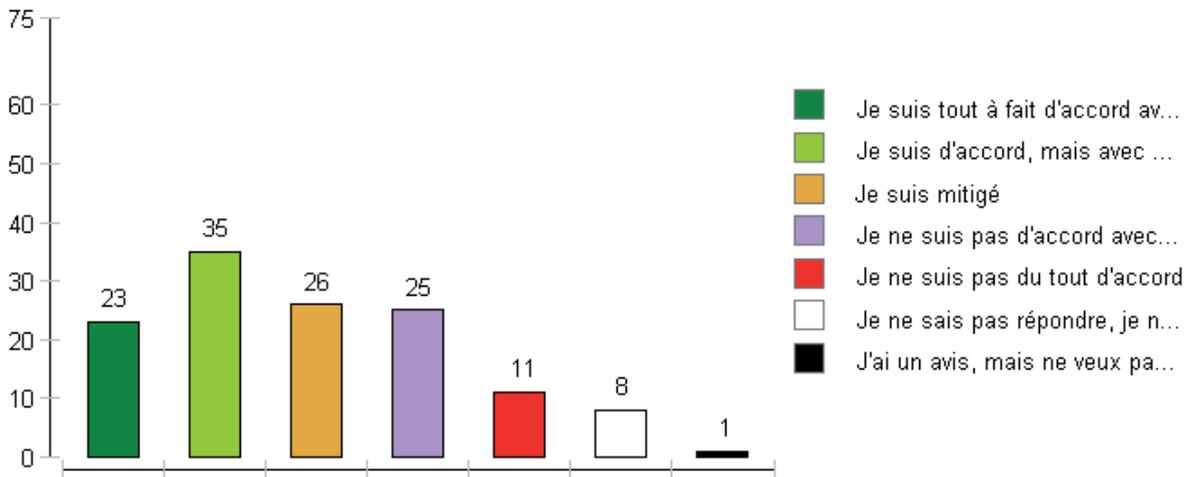
Quelles que soient les actions menées, le SCoT Nord 54 n'est pas parvenu au cours de la période 2012-2032 à juguler la croissance du trafic automobile, la dépendance aux emplois, aux commerces et aux loisirs voisins continuant à s'accroître.

Médiane des réponses

mitigé

Interprétation des réponses

Une incertitude quant à l'évolution des trafics routiers



45 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. Les avis sont donc fortement partagés. En effet, le territoire sera encore vraisemblablement très tributaire de ses voisins dans 20 ans. Le risque est donc bien réel. De plus, 20 ans peuvent paraître trop peu pour inverser de telles tendances. Cependant, la réduction du trafic automobile est une nécessité pour le développement durable.

En revanche, si les transports en commun se développent sur l'ensemble du territoire, qu'on les conçoit comme s'il s'agissait du réseau d'une seule et même grande ville, leur utilisation serait alors plus intéressante que celle d'une voiture (en matière de temps, de coût, de dessertes et de fréquences). Il deviendrait donc possible de nuancer cette affirmation. De même, le coût des carburants pourrait avoir une influence sur l'usage de la voiture.

« Il y a urgence à développer des zones de parking pour le co-voiturage, à proximité des gares... et à remettre le commerce en centre-ville. Dans ce cas, la voiture ne sera pas indispensable pour faire ses courses ».

« 20 ans cela me semble trop court pour y parvenir ».

« La concurrence du pôle métropolitain du sillon Lorrain sera difficile à contrer ».

« La croissance du trafic va se réguler par le prix de l'essence qui ne va pas cesser de monter. Pour le reste pas de certitude ».



21

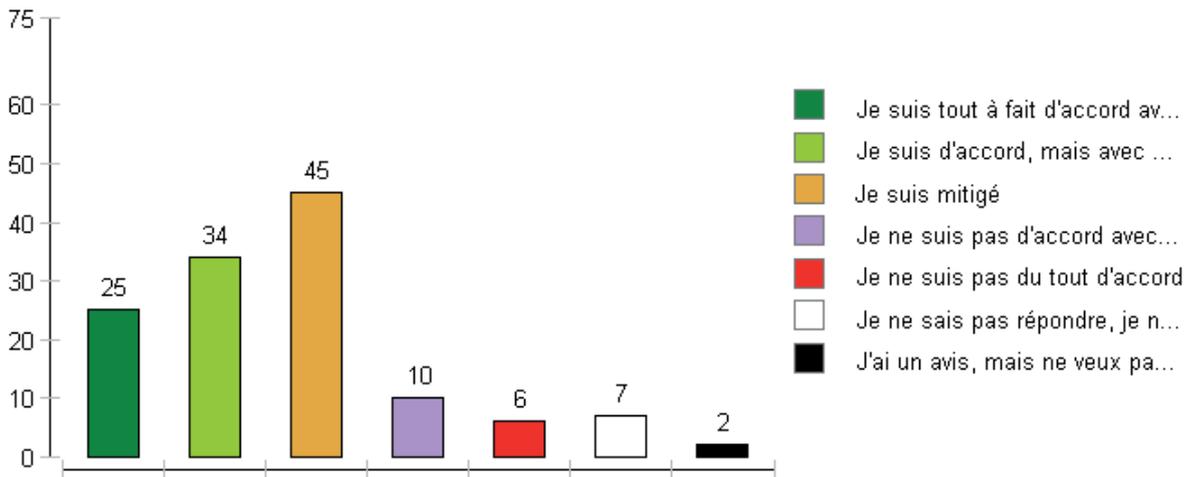
En 2032, le SCoT Nord 54 compte de nombreux « télécentres », espaces de télétravail partagés, aménagés grâce au déploiement généralisé d'un réseau très-haut débit performant.

Médiane des réponses

Favorable - mitigé

Interprétation des réponses

Il est difficile de prévoir ce que nous réserve le numérique pour l'avenir.



46 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation mais 35% sont mitigés. En effet, il s'agit d'un sujet particulier car « nouveau ». Le numérique n'existait pas il y a 15 ans, il est donc difficile de se projeter dans 20 ans.

Le travail à distance montre déjà bien des possibilités et des avantages notamment en matière de limitation des déplacements. De plus, cela peut inciter les habitants et les jeunes entreprises à rester ou à s'installer sur le territoire. Par ailleurs, le très haut débit sera nécessaire dans le domaine de la santé et de certaines activités économiques (industrielles, etc.).

Toutefois, la question de la réalisation du réseau fait débat. Et, ce n'est pas parce qu'un réseau performant sera là que les télécentres seront là.

« De telles structures permettent de limiter les déplacements, toutefois, certains domaines ne sont pas adaptés à ce genre de pratiques ».

« Il ne suffit pas d'avoir un réseau très haut débit performant, pour avoir de nombreux télécentres ».

22

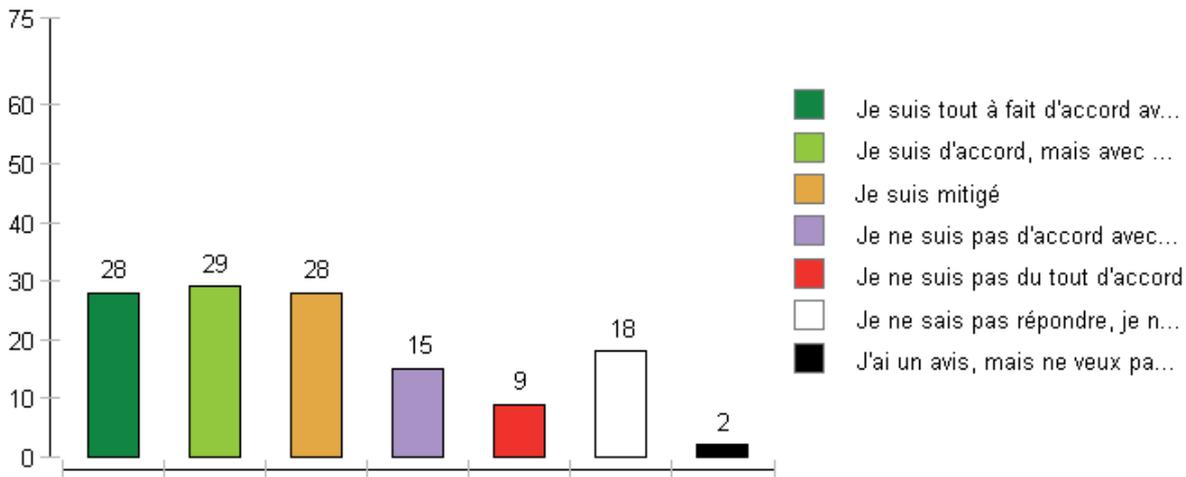
La commune de Longwy a dépassé les 15 000 habitants, permettant à la CCAL de devenir Communauté d'Agglomération.

Médiane des réponses

mitigé - opaque

Interprétation des réponses

15 000 habitants à Longwy, une priorité pour le Nord du territoire



44 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. A noter toutefois que pour un certain nombre de répondants, il est difficile de répondre à cette question, 14% des répondants n'ayant pas d'avis ou n'ayant pas su répondre.

Cet objectif paraît réaliste pour la plupart des répondants, compte tenu des projets immobiliers prévus et des équipements présents sur la commune. Mais la transformation de la CCAL en Communauté d'Agglomération représente aussi des enjeux financiers, faisant de cet objectif une priorité pour le Pays de Longwy.

La réalisation de cet objectif passera par une nécessaire revitalisation du cœur de ville. Mais elle ne devra pas se réaliser au détriment du reste du territoire.

« La commune de Longwy, au vu de la proximité de Belval pourra être une chance pour la région. »

« Equipements conçus pour une ville de 25000 habitants. Enjeux financiers liés au statut de communauté d'agglo. »

« C'est fondamental et essentiel pour le Pays de Longwy. »

« La difficulté, ce sont nos communes moyennes et petites qui risquent d'être oubliées ! Car Longwy est au bout du département. »

« A Longwy ou ailleurs, je ne suis pas favorable au développement à tout prix des agglomérations. »



23

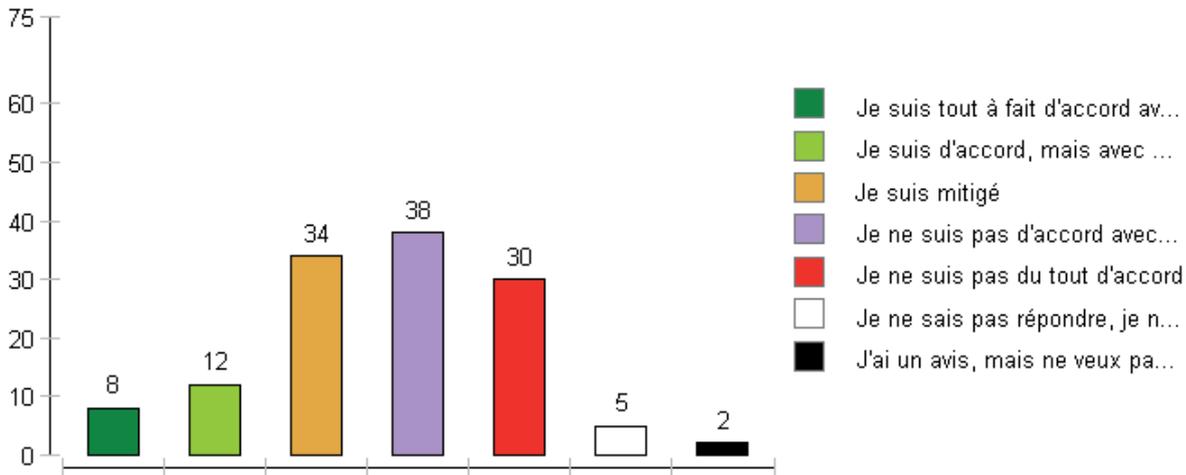
Entre 2012 et 2032, chaque commune du SCoT Nord 54 a connu un taux de croissance démographique similaire.

Médiane des réponses

défavorable

Interprétation des réponses

Une croissance démographique qui ne peut pas être homogène sur l'ensemble du territoire



53 % des répondants sont en désaccord avec cette affirmation. Une répartition équilibrée de la population sur le territoire apparaît peu réaliste, des différences subsisteront toujours en fonction de la situation géographique (Nord/Sud, proximité des pôles économiques), de la typologie des communes (urbaines, rurales), de leur niveau d'équipement et de la nécessité de maîtriser l'étalement urbain.

La répartition de la croissance démographique dépendra en grande partie de l'offre de services de proximité, de la desserte en transports en commun, mais aussi du foncier disponible, de son prix et de la volonté/possibilité des communes à accueillir ou non une population supplémentaire.

« Les villages n'offrant pas de services (crèche, transport en commun,...) risquent de rester au bord de la route. »

« C'est peu probable compte tenu de la grande différence de situation entre le Nord et le Sud et de nos secteurs d'attraction réciproques. »

« Des communes éloignées des bourgs centres ne présenteront pas la même évolution démographique que celles situées à proximité de ces bourgs. »

« Il faut des villes-centres. L'ouverture à l'urbanisation doit être accordée selon certains critères... comme par exemple l'offre en transport en commun. Ce qui ne veut pas dire qu'il faut oublier les habitants des villages ! »

24

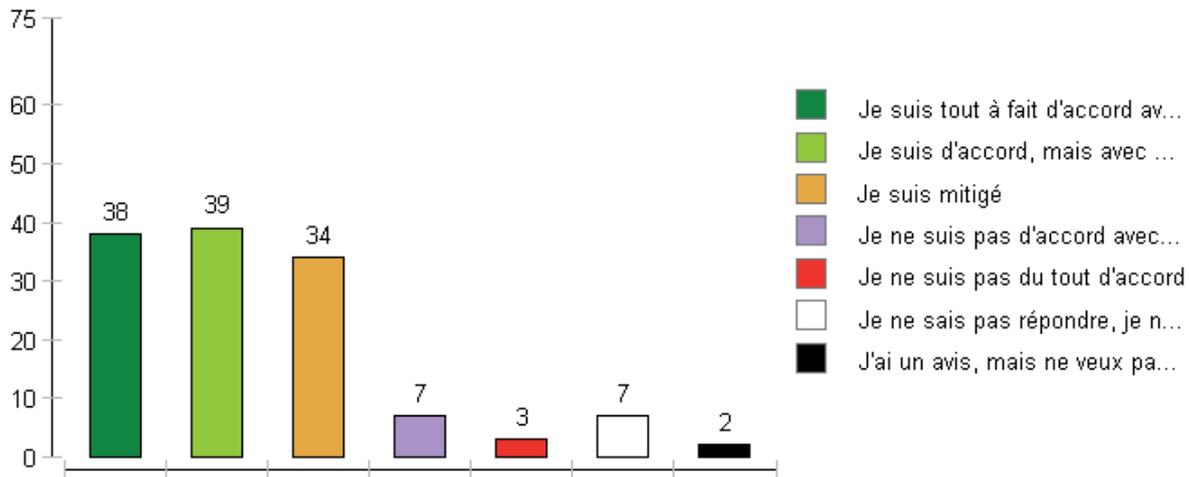
Depuis 2012, le SCoT a déterminé et localisé une partie importante de son territoire comme patrimoine naturel remarquable à protéger.

Médiane des réponses

favorable

Interprétation des réponses

Des espaces à protéger de manière fine à l'échelle du SCoT



Plus de 60 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. La grande majorité estime que le patrimoine naturel doit être protégé (zones humides, forêts, patrimoine naturel ordinaire...). En contrepartie il existe une certaine forme de méconnaissance de ce qu'est le patrimoine naturel (quelques références aux cités minières, aux usines...), des enjeux qui y sont liés et des possibilités qu'offre le SCoT. Ceci se traduit souvent dans les réponses par des liens étroits entre le développement du territoire et la protection de la biodiversité. Ce qui est rarement le cas.

« Mise en valeur, respect de la nature et des espèces pour un mieux vivre. »

« Il ne faut pas que cela bloque le développement de notre secteur, mais il faut également savoir le préserver. »



25

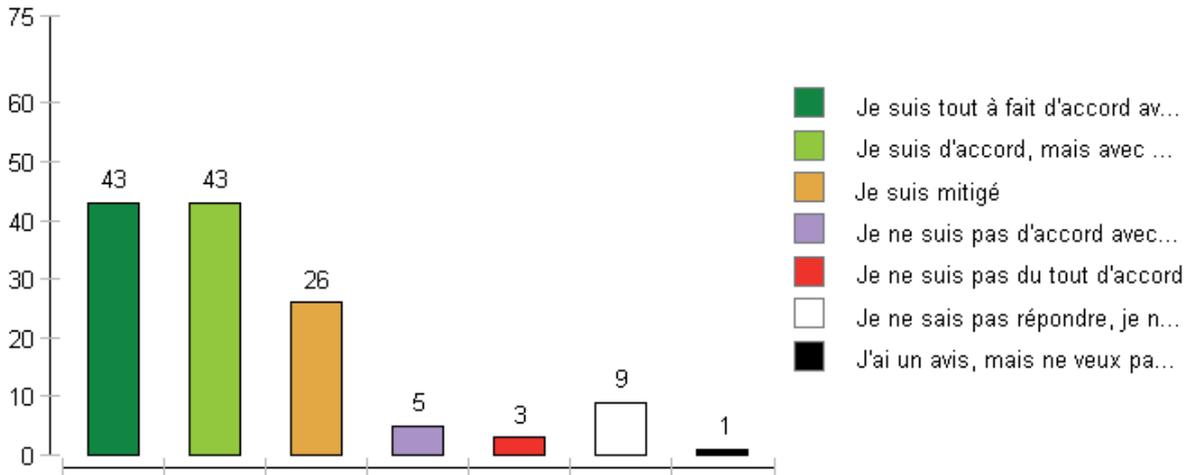
Depuis 2012, la préservation des paysages du SCoT a constitué l'une des priorités du territoire, et a fait l'objet de prescriptions afin d'éviter notamment les ruptures espaces agricoles / espaces bâtis.

Médiane des réponses

favorable

Interprétation des réponses

Le paysage : une politique à composer



66 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. La préservation des paysages constitue une politique à suivre à l'échelle du SCoT ainsi que celle du PLU. Le lien avec l'attractivité du territoire et avec le développement de l'habitat dans les dents creuses ou en milieu rural apparaît plusieurs fois. Aussi, il reste quelques incompréhensions (confusion avec la trame verte et bleue) ou méconnaissance de l'outil SCoT au regard des politiques paysagères. Enfin, une proportion non négligeable de répondants est consciente de l'importance du sujet tout en ayant des doutes quant à la rapidité de réaction du territoire face à cette thématique et sur la volonté des élus.

« Ces questions peuvent être difficiles à traiter à l'échelle locale pour de nombreuses raisons (intérêt personnel...). Ainsi des prescriptions/règles émises à l'échelle du SCOT permettent de limiter certaines dérives à l'échelle locale. »

« A faire valider et à imposer après, pour l'instant peu d'outil juridique pour aider le SCOT dans ce domaine. »

« Ce n'est pas la volonté de tous les élus. »

26

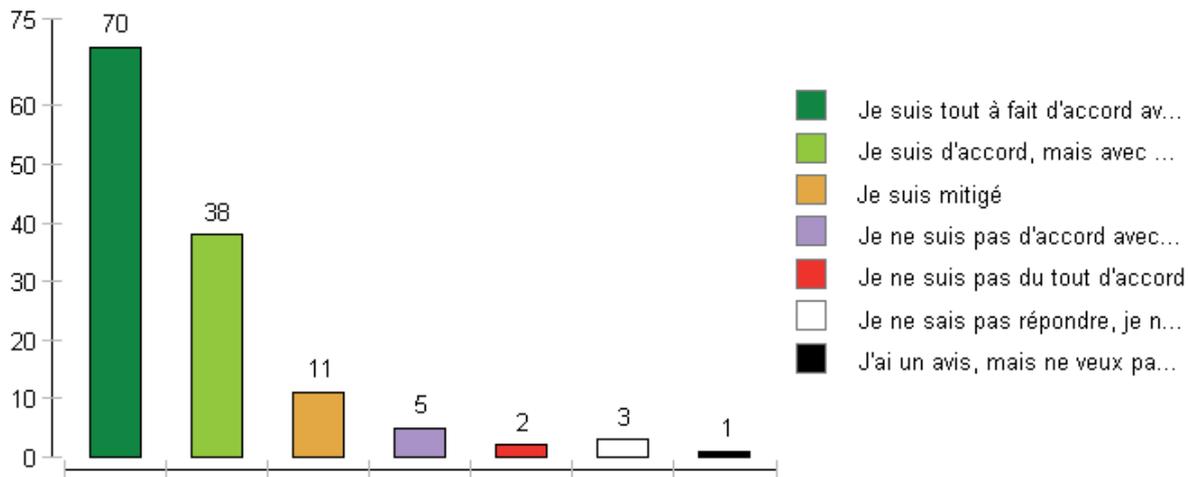
En 2032, la recherche d'un cadre de vie de qualité prendra une place prépondérante dans les choix résidentiels des habitants (espaces verts, qualité architecturale, faibles nuisances, etc.).

Médiane des réponses

favorable

Interprétation des réponses

Un cadre de vie de qualité n'est-il possible qu'en milieu rural ?



83 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. Le cadre de vie a déjà une place prépondérante dans les choix résidentiels. Actuellement, un cadre de vie de qualité s'assimile la plupart du temps à une maison à la campagne avec un jardin autour. Toutefois, le cadre de vie ne se limite pas au logement ou à l'espace rural, nombre de répondants ont lié cette notion au besoin de services et espaces de loisirs de proximité, une architecture et des formes urbaines réfléchies. Aussi, nombreux se posent la question du coût de ce cadre de vie et des moyens des habitants qui peuvent ne pas être en adéquation.

« Il en va de la santé publique. »

« Oui je pense qu'il faut inverser la tendance et privilégier la qualité de vie, la qualité visuelle en intégrant les espaces verts et en réfléchissant à une architecture différente et surtout s'éloigner des constructions type lotissement, pavillon individuel »

« Pour ceux qui auront les moyens de choisir! »



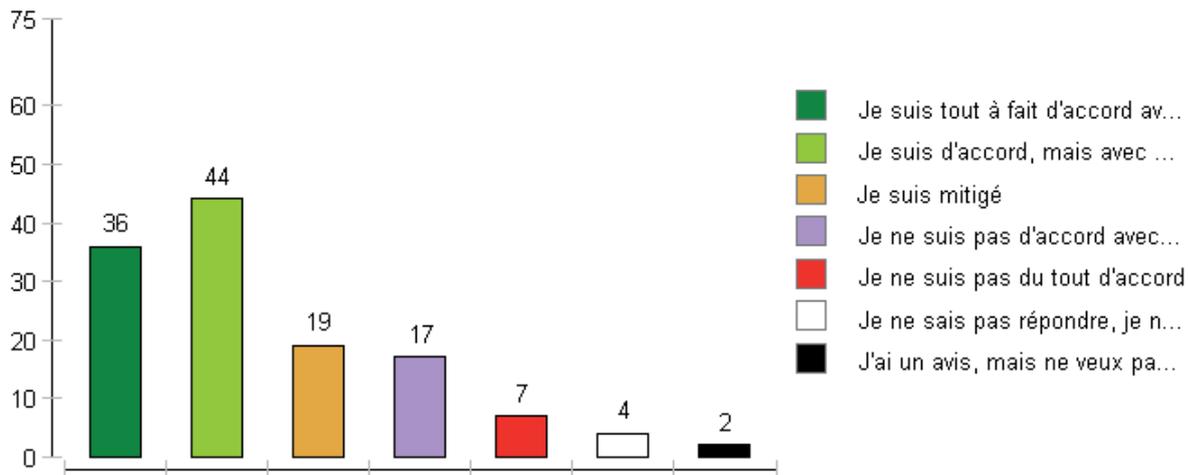
27

Au cours des 20 dernières années, le développement des énergies renouvelables a permis de réduire l'empreinte écologique du territoire, mais au prix d'une dégradation partielle des paysages (éoliennes, champs photovoltaïques, etc.).

Médiane des réponses

favorable

Interprétation des réponses

Oui aux énergies renouvelables en prenant en compte les paysages

62 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. Nombre d'entre eux estiment que les paysages ne seront pas dégradés ou qu'ils le sont déjà du fait des lignes à haute tension, des zones d'activités, de l'intensification agricoles, l'industrie lourde... 18 % des répondants ne sont pas d'accord avec l'affirmation, cette minorité est importante car elle recherche des solutions pour éviter la dégradation des paysages tout en réduisant l'empreinte écologique : la géothermie, nouvelles technologies, le choix d'implantation, le travail sur le parc bâti qui est primordial, l'usage des friches... Les répondants étant d'accords avec l'affirmation proposent aussi toutes ces alternatives.

« Pour moi les paysages sont déjà dégradés par les lignes à haute tension ou les centrales nucléaires. La présence d'éoliennes et/ou de panneaux photovoltaïques ne me choque pas du tout. Ces nouvelles énergies représentent l'avenir. Il est urgent de leur accorder de l'importance. »

« On ne peut pas tout avoir, mais la question doit se poser pour chaque projet. »

« L'émergence de systèmes de production d'énergies renouvelables ne doit pas se faire au détriment de la qualité des paysages. »