



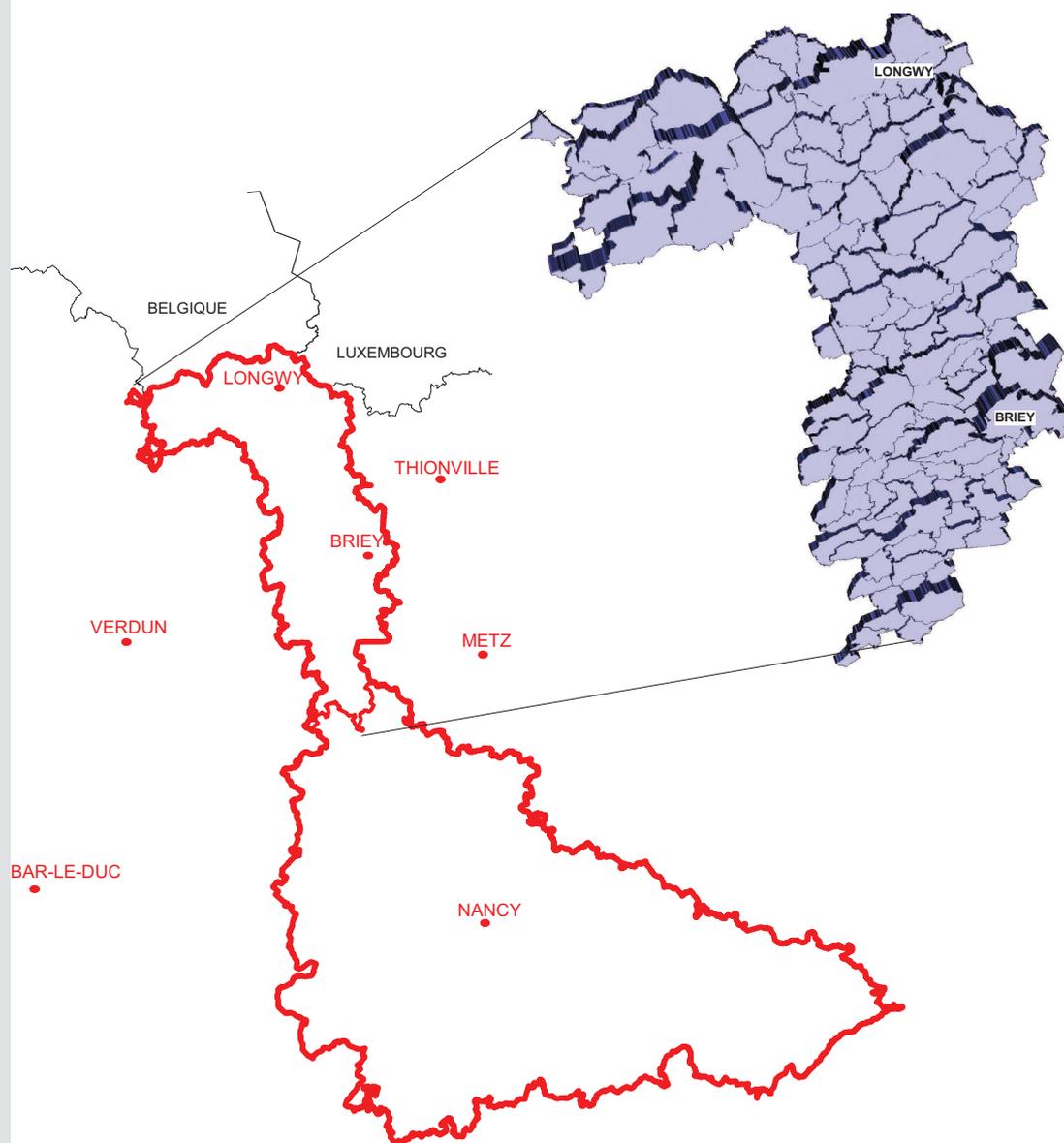
*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Direction Départementale des Territoires

## SCOT Nord 54



**Porter à la connaissance  
de l'Etat**

# Table des matières

<b>PREAMBULE.....</b>	<b>4</b>
<b>I – SOCLE REGLEMENTAIRE .....</b>	<b>6</b>
1.1 – Dispositions législatives et réglementaires.....	6
1.2 – Les pièces constitutives du SCoT.....	7
1.3 – La Loi Grenelle 2 et sa mise en application .....	11
1.4 – Le SCOT et son articulation avec les autres documents .....	12
1.4.1 – Le SCoT et les documents « supérieurs » .....	12
1.4.2 – Le SCoT et les documents qui doivent lui être compatibles .....	12
1.5 – Le SCoT et le principe de constructibilité limitée (article L.122-2 du code de l'urbanisme).....	13
1.6 – Le SCoT et l'évaluation environnementale.....	13
1.6.1 – Les différentes phases de l'évaluation environnementale.....	14
1.6.2 – Le contenu du rapport de présentation du SCoT.....	14
1.6.3 – La consultation de l'autorité environnementale.....	15
1.6.4 – Consultation transfrontalière.....	16
1.7 – Le SCoT et l'évaluation des incidences Natura 2000 .....	17
1.7.1 – Les fondements des incidences Natura 2000 .....	17
1.7.2 – Les documents et projets soumis à évaluation des incidences sur un site Natura 2000.....	18
1.7.3 – Principes de l'évaluation des incidences .....	19
1.7.4 – Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 .....	19
<b>II – AMENAGEMENT .....</b>	<b>22</b>
2.1 – Le fait transfrontalier.....	22
2.2 – Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A).....	23
2.2.1 – En matière d'économie .....	23
2.2.2 – En matière d'aménagement et de cadre de vie.....	24
2.2.3 – En matière d'espaces naturels, agricoles et paysagers.....	26
2.2.4 – En matière d'infrastructures.....	28
2.2.5 – En matière de transports en commun .....	29
2.2.6 – En matière de coopération transfrontalière .....	30
2.2.7 – En matière d'aquifère.....	32
2.2.8 – En matière de constructibilité.....	33
2.3 – Le Parc Naturel Régional de Lorraine au sud du territoire du SCoT .....	34
2.4 – Les problématiques de logement et d'habitat.....	35
2.4.1 – La population .....	35
2.4.2 – L'offre de logements.....	35
2.4.3 – Le logement privé .....	36
2.4.4 – Le logement public.....	36
2.4.5 – L'accueil des gens du voyage .....	37
2.5 – Politique urbaine.....	38
2.6 – Les nouvelles formes urbaines .....	41
2.6.1 – Aménagement et consommation des sols agricole et naturel.....	42
2.6.2 – densité bâtie.....	44
2.6.3 – Les entrées de villes et l'urbanisation d'activités :.....	45
<b>III – ECONOMIE, SERVICES, EQUIPEMENTS ET COMMERCES.....</b>	<b>48</b>

3.1 – Développement économique et touristique, besoins en services et équipements induits.....	48
3.1.1 – Développement économique, activités, services et équipements.....	48
3.1.2 – Développement touristique (sources : Comité Départemental du Tourisme).....	62
3.1.3 – Economie foncière : le foncier d'activités .....	66
3.2 – Équipements commerciaux et artisanaux .....	67
3.2.1 – Le schéma départemental de Développement de l'Équipement Commercial de Meurthe-et-moselle .....	67
3.2.2 – Etat des lieux.....	67
3.2.3 – Concernant les futures implantations commerciales.....	70
3.2.4 – Autres paramètres à prendre en compte .....	71
3.2.5 – Aide à l'analyse d'un projet.....	72
3.3 – Agriculture.....	73
3.3.1 – Les structures agricoles .....	74
3.3.2 – L'organisation économique .....	74
3.3.3 – Les espaces agricoles .....	74
3.4 – Économie verte.....	76
3.5 – Économie numérique.....	77
<b>IV – TRANSPORTS / DEPLACEMENTS/ COMMUNICATIONS.....</b>	<b>80</b>
4.1 – Infrastructure de transport d'énergie.....	80
4.2 – Infrastructure de transports terrestres .....	81
4.2.1 – Projets et orientations concernant le territoire.....	82
4.2.2 – Quelques chiffres sur les trafics enregistrés sur le territoire du SCOT Nord.....	88
4.3 – Infrastructure de transports aériens .....	89
4.4 – Déplacements et mobilité .....	90
4.4.1 – Ce que dit la DTA.....	90
4.4.2 – Migrations alternantes domicile-travail - Développement du parc automobile et éloignement <sup>91</sup> .....	94
4.4.3 – Déplacements routiers et GES (gaz à effet de serre).....	94
4.4.4 – Déplacements routiers et impact social : .....	95
4.4.5 – Déplacements, nuisances et sécurité .....	95
4.4.6 – Le fret routier et le fret urbain.....	96
4.4.7 – Les enjeux en matière de déplacements : .....	97
4.5 – Développement des communications électroniques.....	103
<b>V – PATRIMOINE NATUREL ET BÂTI.....</b>	<b>108</b>
5.1 – Ressources naturelles .....	108
5.1.1 - SDAGE : .....	108
5.1.2 - SAGE : .....	109
5.1.3 - Captages.....	110
5.1.4 - La zone nitrate .....	110
5.1.5 - Les zones humides.....	110
5.1.6 - Carrières.....	111
5.2 – Continuités écologiques .....	111
5.2.1 - Trame verte et bleue.....	111
5.3 – Préservation des espaces naturels , agricoles et forestiers.....	112
5.3.1 – Espaces naturels .....	112
5.3.2 – Espaces agricoles .....	115
5.3.3 – Espaces forestiers .....	116

5.3.4 – La nature en ville.....	116
5.4 – Cadre de vie – patrimoine bâti.....	117
5.4.1 – Publicité .....	117
5.4.2 – Air.....	117
5.4.3 – Bruit .....	118
5.4.4 – Patrimoine archéologique.....	120
5.4.5 – Patrimoine bâti .....	120
<b>VI – RISQUES .....</b>	<b>122</b>
6.1 – Introduction .....	122
6.1.1 – Les documents de connaissance des aléas.....	122
6.1.2 – Prise en compte des risques dans les documents d'urbanisme / Les PPR .....	122
6.2 – Risques naturels.....	122
6.2.1 – Inondations.....	122
6.2.2 – Mouvements de terrains .....	125
6.3 – Risques miniers .....	127
6.3.1 – Connaissance des aléas miniers.....	127
6.3.2 – Prise en compte des risques miniers / PPRM.....	130
6.4 – Risques Technologiques .....	132
6.4.1 – Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) .....	132
6.4.2 – Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).....	134
6.5 – Risques chroniques.....	135
6.5.1 – Pollution des sols.....	135
6.5.2 – Transport de matières dangereuses.....	136
<b>APERCU DU FONCTIONNEMENT DES TERRITOIRES DU SCOT NORD MEURTHE-ET-MOSELLAN .....</b>	<b>138</b>
<b>LISTE DES ETUDES.....</b>	<b>141</b>

## PREAMBULE

Le présent document constitue le Porter à connaissance de l'État.

Il est composé d'une partie rédactionnelle et d'une partie cartographique au 1/100 000° comprenant :

- œ carte n° 1 : servitudes et contraintes réglementaires
- œ carte n° 2 : patrimoine environnemental
- œ carte n° 3 : informations sur les risques

Apparaissent dans la rédaction ci-dessous :

en grisé : *des extraits de textes réglementaires*

en encadré : *des extraits de la D.T.A (Directive Territoriale d'Aménagement)*

**CHAPITRE I**

**SOCLE REGLEMENTAIRE**

## I – SOCLE REGLEMENTAIRE

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, notamment l'article L. 121-2, le Préfet porte à la connaissance (PAC) des communes ou de leurs groupements compétents, les informations nécessaires à l'exercice de leurs compétences en matière d'urbanisme.

Tout retard ou omission dans la transmission des dites informations est sans effet sur les procédures engagées par les communes ou leurs groupements.

Le préfet fournit notamment les études techniques dont dispose l'État en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement, ainsi qu'en matière d'inventaire général du patrimoine culturel.

Les porter à connaissance sont tenus à la disposition du public. En outre, tout ou partie de ces pièces peut être annexé au dossier d'enquête publique.

Conformément à l'article R121-1 du Code de l'Urbanisme, au cours de l'élaboration du document, le préfet communique au maire ou au président de l'établissement public tout élément nouveau. Le porter à connaissance est continu.

### 1.1 – Dispositions législatives et règlementaires

La loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (loi Grenelle 1) et la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi Grenelle 2) constituent les bases juridiques relatives aux SCoT (schémas de cohérence territoriale).

Les principes généraux en urbanisme et aménagement sont énoncés dans l'article **L. 110** du code de l'urbanisme, qui définit le cadre général dans lequel doivent agir les diverses collectivités publiques :

*« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences afin d'aménager le cadre de vie, assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie, d'économiser les ressources fossiles, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques, ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement. »*

L'article L.121-1 précise les modalités de prise en compte de ces principes généraux dans les documents d'urbanisme :

« Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable :

1° L'équilibre entre :

a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la mise en valeur des entrées de ville et le développement rural ;

b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;

c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables.

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipements commerciaux, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacement et de développement des transports collectifs.

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

Le SCoT doit respecter les équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 ci-dessus énoncés.

Enfin, le SCoT doit faire l'objet d'une **évaluation environnementale**, conformément à l'article L121-10 du code de l'Urbanisme.

## **1.2 – Les pièces constitutives du SCoT**

Le SCoT comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et un document d'orientation et d'objectifs (DOO). Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.

Les éléments obligatoires qui composent le SCoT sont présentés dans le tableau ci-dessous.

<b>Les pièces obligatoires pour les SCoT</b>	
Rapport de présentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.</li> <li>• Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers aux cours des 10 années précédant l'approbation du Schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO).</li> <li>• Il décrit l'articulation du schéma avec les documents avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte.</li> </ul>
PADD	<p>Il fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.</p> <p>Lorsque le périmètre du SCoT recouvre tout ou partie d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le PADD prend en compte la charte de développement du pays.</p>
Dans le respect des orientations du PADD, le DOO du SCOT <b>doit</b> :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers.</li> <li>• Définir les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques.</li> <li>• Définir les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement.</li> <li>• Déterminer les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.</li> <li>• Déterminer les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains</li> </ul>

	<p>à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préciser les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.</li> <li>• Arrêter des objectifs chiffrés de consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, qui peuvent être ventilés par secteur géographique.</li> <li>• Préciser les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.</li> <li>• Définir les grands projets d'équipements et de services.</li> <li>• Définir les objectifs et les orientations de la politique de l'habitat au regard, notamment, de la mixité sociale, en prenant en compte l'évolution démographique et économique et les projets d'équipements et de dessertes en transport collectif.</li> </ul> <p>Il précise les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune et précise la politique d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements public ou privé.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements et, les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.</li> <li>• Préciser les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti. Il comprend un document d'aménagement commercial qui délimite des zones d'aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire. Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire.</li> </ul>
<p>Dans le DOO, le SCOT <b>peut</b> :</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte en transport collectifs.</li> <li>• Imposer, préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un nouveau secteur, l'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les réseaux, la réalisation d'une étude d'impact, la réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées.</li> <li>• Définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à</li> </ul>

	<p>l'urbanisation est subordonnée à l'obligation de respect soit des critères de qualités renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques, soit de performances énergétiques et environnementales renforcées.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir des objectifs à atteindre en matière de maintien ou de création d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation</li> <li>• Déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le plan local d'urbanisme ou du document tenant lieu, dans des secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles.</li> </ul> <p>Dans ces secteurs, les règles des plans locaux d'urbanisme et des documents d'urbanisme en tenant lieu qui seraient contraires aux normes minimales de hauteur, d'emprise au sol et d'occupation des sols fixées par le document d'orientation et d'objectifs cessent de s'appliquer passé un délai de vingt quatre mois à compter de la publication du schéma, de sa révision ou de sa modification.</p> <p>Passé ce délai, le permis de construire, d'aménager ou de démolir ne peut être refusé et les projets faisant l'objet d'une déclaration préalable ne peuvent faire l'objet d'une opposition sur le fondement d'une règle contraire aux normes minimales fixées par le schéma de cohérence territoriale ou le schéma de secteur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent imposer une densité minimale de construction (sous réserve d'une justification particulière).</li> <li>• Définir, par secteur, des normes de qualité urbaine, architecturale et paysagère applicables en l'absence de PLU ou de document d'urbanisme en tenant lieu.</li> <li>• Préciser les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés que les documents d'urbanisme doivent imposer (sauf s'il existe un plan de déplacements urbains).</li> </ul>
Bilan	Le maître d'ouvrage du SCoT doit procéder à une analyse des résultats au terme d'un délai de 6 ans après son approbation.

Dans un délai de trois mois suivant l'approbation du SCoT, l'établissement public transmet à chaque commune comprise dans son périmètre le document d'orientation et d'objectifs (L122-1-16).

L'enquête publique est organisée dans les seules communes comprises dans le périmètre du schéma.

Au plus tard à l'expiration d'un délai de six ans à compter de la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, de la dernière délibération portant révision complète de ce schéma ou de la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, le syndicat mixte procède à une analyse des résultats de l'application du schéma en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation d'espace et d'implantation commerciale, et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète. Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 121-12.

### **1.3 – La Loi Grenelle 2 et sa mise en application**

Conformément à l'article 20 de la loi du 5 janvier 2011 modifiant la date de mise en application de l'article 17 de la loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE), dite loi Grenelle 2, du 12 juillet 2010 il convient de noter :

L'article 17 de la loi ENE entre en vigueur six mois après la promulgation de la présente loi (loi de juillet 2010), le cas échéant après son intégration à droit constant dans une nouvelle rédaction du livre Ier du code de l'urbanisme à laquelle il pourra être procédé en application de l'article 25 de la présente loi.

*«Toutefois, les schémas de cohérence territoriale en cours d'élaboration ou de révision approuvés avant le 1er juillet 2013 dont le projet de schéma a été arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale avant le 1er juillet 2012 peuvent opter pour l'application des dispositions antérieures.*

*Les schémas de cohérence territoriale approuvés avant la date prévue au premier alinéa et ceux approuvés ou révisés en application du deuxième alinéa demeurent applicables. Ils intègrent les dispositions de la présente loi lors de leur prochaine révision et au plus tard le 1er janvier 2016.*

*Lorsqu'un schéma de cohérence territoriale approuvé avant l'entrée en vigueur du présent article est annulé pour vice de forme ou de procédure, l'établissement public prévu à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme peut l'approuver à nouveau dans le délai de deux ans à compter de la décision juridictionnelle d'annulation, après enquête publique et dans le respect des dispositions antérieures. »*

## **1.4 – Le SCoT et son articulation avec les autres documents**

### **1.4.1 – Le SCoT et les documents « supérieurs »**

Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte (article L122-1-12) :

- les programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics,
- les schémas régionaux de cohérence écologique et les plans climat-énergie territoriaux lorsqu'ils existent.

Ils sont compatibles avec :

- les directives de protection et de mise en valeur des paysages,
- les chartes des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux,
- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement ; (Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhin-Meuse a été approuvé par arrêté du préfet coordonnateur de bassin le 27 novembre 2009),
- les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) en application de l'article L.212-3 du même code.

Lorsqu'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier est, si nécessaire, rendu compatible dans un délai de trois ans.

Pour leur exécution, les schémas de cohérence territoriale peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des schémas de secteur qui en détaillent et en précisent le contenu.

### **1.4.2 – Le SCoT et les documents qui doivent lui être compatibles**

Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L. 143-1, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'État sont compatibles avec le document d'orientation et d'objectifs des schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par l'article L.752-1 du code de commerce et l'article L.212-7 du code du cinéma et de l'image animée.

Lorsqu'un schéma de cohérence territoriale est approuvé après l'approbation d'un programme local de l'habitat ou d'un plan de déplacements urbains, ces derniers sont, le cas échéant, rendus compatibles dans un délai de trois ans.

Dans un délai de trois mois suivant l'approbation du schéma de cohérence territoriale, le **syndicat mixte** transmet à chaque commune comprise dans son périmètre le document d'orientation et d'objectifs.

### **1.5 – Le SCoT et le principe de constructibilité limitée (article L.122-2 du code de l'urbanisme)**

Dans les conditions précisées à l'article L122-2 du code de l'urbanisme, dans les communes qui ne sont pas couvertes par un schéma de cohérence territoriale applicable, le plan local d'urbanisme ne peut être modifié ou révisé en vue d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser délimitée après le 1er juillet 2002 ou une zone naturelle.

Jusqu'au 31 décembre 2012, le premier alinéa s'applique dans les communes situées à moins de quinze kilomètres du rivage de la mer ou à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants au sens du recensement général de la population. A compter du 1er janvier 2013 et jusqu'au 31 décembre 2016, il s'applique dans les communes situées à moins de quinze kilomètres du rivage de la mer ou à moins de quinze kilomètres de la périphérie d'une agglomération de plus de 15 000 habitants au sens du recensement général de la population. A compter du 1er janvier 2017, il s'applique dans toutes les communes.

Il peut être dérogé aux dispositions des alinéas précédents jusqu'au 31 décembre 2016, lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale incluant la commune a été arrêté, avec l'accord du syndicat mixte.

La dérogation ne peut être refusée que si les inconvénients éventuels de l'urbanisation envisagée pour les communes voisines, pour l'environnement ou pour les activités agricoles sont excessifs au regard de l'intérêt que représente pour la commune la modification ou la révision du plan.

### **1.6 – Le SCoT et l'évaluation environnementale**

L'article L122-4 du code de l'environnement indique :

« Font l'objet d'une évaluation environnementale, les documents de planification susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement, qui sans autoriser par eux mêmes la réalisation de travaux ou prescrire des projets d'aménagement, sont applicables à la réalisation de tels travaux ou projets ».

L'article L121-10 du code de l'urbanisme indique que les schémas de cohérence territoriale font l'objet d'une évaluation environnementale, dans les conditions prévues par la directive 2001/42/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ainsi que ses annexes.

Le SCoT, comme document de planification, est soumis à évaluation environnementale. La procédure requiert la rédaction d'un rapport environnemental .

L'article R121-16 du code de l'urbanisme précise que sont dispensées de l'évaluation environnementale, les modifications et les mises en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (prévues au deuxième alinéa de l'article L. 122-13 et à l'article L. 122-15) à condition qu'elles n'aient pas pour objet d'autoriser la réalisation de travaux, ouvrages ou aménagements mentionnés à l'article L. 414-4 du code de l'environnement.

### **1.6.1 – Les différentes phases de l'évaluation environnementale**

L'évaluation environnementale se décompose en quatre étapes successives, dont la mise en œuvre incombe à la personne publique responsable du plan ou du document :

- 1) la rédaction d'un rapport environnemental, analysant les enjeux du SCoT vis-à-vis de l'environnement, motivant les choix opérés et exposant les dispositions et mesures, préventives ou correctrices, prévues de ce point de vue ;
- 2) la consultation du Préfet de département, autorité de l'État compétente en matière d'environnement, du public et le cas échéant des autorités des États voisins lorsque le SCOT est susceptible d'avoir des effets transfrontaliers ;
- 3) après adoption du SCOT, une information du public sur la décision prise et sur la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations ;
- 4) un suit des incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du SCoT.

### **1.6.2 – Le contenu du rapport de présentation du SCoT**

Le rapport environnemental fait partie intégrante du rapport de présentation du SCoT.

L'article R 122 – 2 du code de l'urbanisme dispose que le rapport de présentation du SCoT :

- 1) Expose le diagnostic prévu à l'article L. 122-1 ;
- 2) Décrit l'articulation du SCoT avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122 – 4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;
- 3) Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;
- 4) Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 214-18 à R. 214-22 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ;
- 5) Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, et le document d'orientations générales et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;
- 6) Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et

- rappelle que le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ;
- 7) Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ;
  - 8) Précise le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées.

Le rapport de présentation peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans et documents.

Conformément au L121-11 du code de l'urbanisme, le rapport de présentation du SCoT décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement. Il présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives. Il expose les raisons pour lesquelles, notamment d'un point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu.

Le rapport de présentation contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu de la connaissance et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le document, de son contenu et du degré de précision, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur.

### **1.6.3 – La consultation de l'autorité environnementale**

L'article R121-15 du code de l'urbanisme désigne le Préfet de département comme autorité compétente en matière d'environnement pour les SCoT.

Conformément à l'article L121-12, cette autorité est consultée en tant que de besoin par la personne responsable de l'élaboration du SCoT afin de préciser les informations que doit contenir le rapport environnemental.

L'article L121-12 du code de l'urbanisme précise que la personne publique qui élabore un SCoT transmet pour avis à une autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement le projet de document et son rapport de présentation.

Le préfet de département, pour les schémas de cohérence territoriale est consulté sur l'évaluation environnementale contenue dans le rapport de présentation (R121-1-5) et sur la prise en compte de l'environnement par le projet de document d'urbanisme, trois mois au plus tard avant l'ouverture de l'enquête publique ou de la consultation du public prévue par des textes particuliers. L'avis est réputé favorable s'il n'intervient pas dans un délai de trois mois. Il est, s'il y a lieu, joint au dossier d'enquête publique ou mis à la disposition du public.

Lorsque le Préfet est consulté, l'avis est préparé, sous son autorité, par le service régional de l'environnement concerné en liaison avec les services de l'État compétents.

### **1.6.4 – Consultation transfrontalière**

Les documents d'urbanisme applicables aux territoires frontaliers prennent en compte l'occupation des sols dans les territoires des États limitrophes (article L. 121-4-1 code de l'urbanisme).

Conformément à l'article L121-14 du code de l'urbanisme, l'autorité compétente pour approuver le SCoT en informe le public, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, et le cas échéant, les autorités des autres États membres de la Communauté européenne consultés. Elle met à leur disposition le rapport de présentation du document qui comporte notamment des indications relatives à la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L121-11 et des consultations auxquelles il a été procédé ainsi qu'aux motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées.

L'article R121-17 du code de l'urbanisme mentionne : Lorsqu'un SCoT en cours d'élaboration est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre État membre de la Communauté européenne, ou lorsque cet autre État en fait la demande, l'autorité compétente (le préfet) transmet un exemplaire du dossier sur lequel est consulté le public aux autorités de cet État, en leur indiquant le délai qui ne peut dépasser trois mois dont elles disposent pour formuler leur avis. Elle en informe le ministre des affaires étrangères. En l'absence de réponse dans ce délai, l'avis est réputé émis.

Le SCoT n'étant pas élaboré par un service de l'État, l'autorité compétente pour transmettre le dossier à un autre État de la Communauté Européenne est le préfet. Le SCoT doit donc saisir le préfet qui procède à la transmission.

## 1.7 – Le SCoT et l'évaluation des incidences Natura 2000

### **1.7.1 – Les fondements des incidences Natura 2000**

Le cadre européen de Natura 2000 a pour objectif de stopper la perte de diversité biologique à l'échelle de l'Union Européenne.

La directive « oiseaux » de 1979 et la directive « habitat » de 1992 créent respectivement des zones de protection spéciales (ZPS) et des zones spéciales de conservation (ZSC). L'ensemble de ces sites forment le Réseau Natura 2000.

Les sites désignés comme zones spéciales de conservation et zones de protection spéciale par décision de l'autorité administrative concourent, sous l'appellation commune de " sites Natura 2000 ", à la formation du réseau écologique européen Natura 2000.

#### 1.7.1.1 - Les zones spéciales de conservation (article L414-1 du code de l'environnement):

Les zones spéciales de conservation (ZSC) sont des sites marins et terrestres à protéger comprenant :

- soit des habitats naturels menacés de disparition ou réduits à de faibles dimensions ou offrant des exemples remarquables des caractéristiques propres aux régions alpine, atlantique, continentale et méditerranéenne ;
- soit des habitats abritant des espèces de faune ou de flore sauvages rares ou vulnérables ou menacées de disparition ;
- soit des espèces de faune ou de flore sauvages dignes d'une attention particulière en raison de la spécificité de leur habitat ou des effets de leur exploitation sur leur état de conservation ;

#### 1.7.1.2 - Les zones de protection spéciale (article L414-1 du code de l'environnement)

Les zones de protection spéciale sont :

- soit des sites marins et terrestres particulièrement appropriés à la survie et à la reproduction des espèces d'oiseaux sauvages figurant sur une liste arrêtée dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État ;
- soit des sites marins et terrestres qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais, au cours de leur migration, à des espèces d'oiseaux autres que celles figurant sur la liste susmentionnée.

#### 1.7.1.3 - Les objectifs poursuivis pour les sites Natura 2000

Les sites Natura 2000 font l'objet de mesures destinées à conserver ou à rétablir dans un état favorable à leur maintien à long terme les habitats naturels et les populations des espèces de faune et de flore sauvages qui ont justifié leur délimitation. Les sites Natura 2000 font également l'objet de mesures de prévention appropriées pour éviter la détérioration de ces mêmes habitats naturels et les perturbations de nature à affecter de façon significative ces mêmes espèces.

Ces mesures sont définies en concertation notamment avec les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements concernés ainsi qu'avec des représentants de propriétaires, exploitants et utilisateurs des terrains et espaces inclus dans le site.

Elles tiennent compte des exigences économiques, sociales, culturelles et de défense, ainsi que des particularités régionales et locales. Elles sont adaptées aux menaces spécifiques qui pèsent sur ces habitats naturels et sur ces espèces. Elles ne conduisent pas à interdire les

activités humaines dès lors qu'elles n'ont pas d'effets significatifs sur le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable de ces habitats naturels et de ces espèces.

Les mesures sont prises dans le cadre des contrats ou des chartes prévus à l'article L414-3 ou en application des dispositions législatives ou réglementaires, notamment de celles relatives aux parcs nationaux, aux parcs naturels marins, aux réserves naturelles, aux biotopes ou aux sites classés.

Conformément à l'article L414-2 du code de l'environnement : Pour chaque site Natura 2000, un document d'objectifs définit les orientations de gestion, les mesures prévues à l'article L414-1, les modalités de leur mise en œuvre et les dispositions financières d'accompagnement.

La Directive « habitats » n°92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage dans son article 6 indique :

*« Tout plan ou projet lié ou nécessaire à la gestion du site, mais susceptible d'affecter ce site de manière significative, individuellement, ou en conjugaison avec d'autres plans ou projets, fait l'objet d'une évaluation des incidences sur le site eu égard aux objectifs de la conservation de ce site (...) »*

### **1.7.2 – Les documents et projets soumis à évaluation des incidences sur un site Natura 2000.**

Le régime d'évaluation des incidences Natura 2000 a été renforcé par la loi Responsabilité Environnementale du 1er août 2008 qui a modifié l'article L414-4 au code de l'environnement.

Le décret du 9 avril 2010 en Conseil d'État fixe la liste nationale des documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000.

Les schémas de cohérence territoriale sont des documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000.

En effet, l'article L414-4 du code de l'environnement précise que les documents de planification susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences (dénommée « Évaluation des incidences Natura 2000 ») au regard des objectifs de conservation du site.

L'article R414-19 du code de l'environnement fixe la liste nationale des documents de planification, qui doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000. Les Schémas de cohérence territoriale sont soumis à évaluation environnementale au titre du I de l'article L122-4 du code de l'environnement et de l'article L121-10 du code de l'urbanisme ;

Le SCoT est soumis à l'obligation d'évaluation des incidences Natura 2000, que le territoire qu'il couvre ou que sa localisation géographique soient situés ou non dans le périmètre d'un site Natura 2000.

### **1.7.3 – Principes de l'évaluation des incidences**

Selon l'article R414-21 du code de l'environnement, toute personne souhaitant élaborer un document de planification, accompagne son dossier de présentation du document de

planification, du dossier d'évaluation des incidences Natura 2000.

Le régime d'évaluation des incidences permet :

- d'évaluer les impacts des projets sur les habitats naturels et les espèces qui ont justifié la désignation des sites Natura 2000
- d'optimiser les projets vis à vis des enjeux liés à Natura 2000 en amenant le pétitionnaire à s'interroger en amont sur les conséquences de ses choix sur les sites Natura 2000
- d'encadrer l'autorisation des projets affectant Natura 2000 et le cas échéant de s'opposer à la réalisation des projets qui ne remplissent pas les conditions exigées.

L'objectif de l'évaluation des incidences ne vise pas à empêcher tous les projets qui y seraient soumis mais à s'interroger dès la conception du projet pour trouver la solution ayant le moins d'impact sur le site Natura 2000.

#### **1.7.4 – Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000**

Conformément à l'article R414-21 du code de l'environnement, l'évaluation environnementale tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle satisfait aux prescriptions de l'article R414-23 du code de l'environnement. Cet article précise le contenu du dossier d'évaluation des incidences.

Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 est établi par la personne publique responsable de l'élaboration du SCoT.

Cette évaluation est proportionnée à l'importance du document et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence.

##### 1.7.4.1 - Contenu du dossier (R414-23)

Le dossier comprend dans tous les cas :

- Une présentation simplifiée du document de planification accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets; des aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni ;
- Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation.

#### 1.7.4.2 - Contenu du dossier s'il existe un impact sur un ou plusieurs sites Natura 2000

Dans l'hypothèse où un ou plusieurs sites Natura 2000 sont susceptibles d'être affectés, le dossier comprend également une analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects, que le document de planification peut avoir, individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres documents de planification dont est responsable l'autorité chargée d'approuver le document de planification sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites.

S'il résulte de cette analyse que le document de planification peut avoir des effets significatifs dommageables, pendant la durée de la validité du document de planification, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier comprend un exposé des mesures qui seront prises pour supprimer ou réduire ces effets dommageables.

Lorsque, malgré ces mesures prévues, des effets significatifs dommageables subsistent sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier d'évaluation expose, en outre :

- La description des solutions alternatives envisageables, les raisons pour lesquelles il n'existe pas d'autre solution que celle retenue et les éléments qui permettent de justifier l'approbation du document de planification
- La description des mesures envisagées pour compenser les effets dommageables que les mesures prévues ne peuvent supprimer. Les mesures compensatoires permettent une compensation efficace et proportionnée au regard de l'atteinte portée aux objectifs de conservation du ou des sites Natura 2000 concernés et du maintien de la cohérence globale du réseau Natura 2000. Ces mesures compensatoires sont mises en place selon un calendrier permettant d'assurer une continuité dans les capacités du réseau Natura 2000 à assurer la conservation des habitats naturels et des espèces. Lorsque ces mesures compensatoires sont fractionnées dans le temps et dans l'espace, elles résultent d'une approche d'ensemble, permettant d'assurer cette continuité ;
- L'estimation des dépenses correspondantes et les modalités de prise en charge des mesures compensatoires, qui sont assumées, pour les documents de planification, par l'autorité chargée de leur approbation.

Une évaluation environnementale tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle satisfait aux prescriptions de l'article R411-23.

#### Conclusion

L'ensemble des points présentés dans le contenu du SCoT sera repris dans les différentes thématiques développées dans le porter à connaissance.

# **CHAPITRE II**

## **AMENAGEMENT**

## II – AMENAGEMENT

### 2.1 – Le fait transfrontalier

Le SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan est frontalier avec la Belgique et le Luxembourg.

Dans le cadre des travaux menés au sein de la Grande Région (Sarre, Lorraine, Luxembourg, Rhénanie-Palatinat, Wallonie, communautés francophone et germanophone de Belgique), les différents partenaires ont exprimé leur volonté de renforcer leur coopération dans le domaine de l'aménagement du territoire et notamment de la planification de l'urbanisme. A cet effet, lors du 11ème sommet réunissant les chefs des exécutifs des différents partenaires, une résolution et une recommandation ont été adoptées.

Les différents partenaires ont ainsi décidé de mettre en place un dispositif d'information et de consultation réciproque lors de l'élaboration des documents de portée régionale (Directive Territoriale d'Aménagement, schéma régional d'aménagement du territoire pour la Lorraine). Par ailleurs, tout en saluant les initiatives locales existant en la matière, ils ont adopté une recommandation visant à inciter les collectivités en charge de l'élaboration des documents de planification locale (SCoT, PLU pour la Lorraine) à développer leur coopération dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Les documents examinés lors du 11ème sommet sont consultables sur le site [www.granderegion.net](http://www.granderegion.net).

L'article L 121-4-1 du code de l'urbanisme prévoit que :

*« Les documents d'urbanisme applicables aux territoires frontaliers prennent en compte l'occupation des sols dans les territoires des États limitrophes.*

*Les communes ou groupements compétents peuvent consulter les collectivités territoriales de ces États ainsi que tout organisme étranger compétent en matière d'habitat, d'urbanisme, de déplacement, d'aménagement et d'environnement. »*

Ces dispositions trouveront à s'appliquer pour toute élaboration ou révision de SCoT frontalier ou pour toute élaboration ou révision de PLU de communes membres d'une intercommunalité (communauté de communes ou d'agglomération) frontalière.

La partie ci-après sur la DTA (page 30) détaillera les sujets importants en matière de coopération transfrontalière avec les pays limitrophes.

## 2.2 – Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A).

Le SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan est compris dans le périmètre de la directive territoriale d'aménagement des bassins miniers nord-lorrains (approuvée par décret en Conseil d'État le 2 août 2005 après enquête publique)

L'article L111-1-1 du code de l'urbanisme prévoit que:

*« Les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement [...] »*

*Les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur. En l'absence de ces schémas, ils doivent être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement [...] »*

On trouvera ci-après, en encadré, des extraits de la DTA soulignant certains grands enjeux du territoire.

### **2.2.1 – En matière d'économie**

#### 2.2.1.1 - Le développement exogène :

*« Un très grand pôle industriel sur le site de Beuvillers-Aumetz-Fontoy : La maîtrise foncière d'un site de l'ordre de 400 ha, [...] engagée à travers le contrat de plan actuel. [...]. La planification de ce secteur est à étudier, en particulier l'optimisation des embranchements ferroviaires et le traitement de l'hydraulique (alimentation en eau industrielle et évacuation des eaux résiduaires). La maîtrise d'ouvrage est à organiser avec un souci de solidarité financière. [...] »* *(orientation p.88)*

A ce jour, il convient de considérer ce secteur comme disposant d'une capacité foncière d'intérêt régional, sachant que la tendance actuelle en matière d'implantations industrielles d'importance rend peu lisible l'avenir de celui-ci.

*« Renforcer et diversifier les activités sur l'agglomération de Longwy autour d'un projet industriel- tertiaire-services global : [...] un projet à plusieurs composantes est à étudier de manière globale, pour en assurer la cohérence, pour le développement économique de Longwy. Ce projet doit **promouvoir et développer les propositions qui ont vocation à figurer dans le projet d'agglomération en cours d'élaboration** : amélioration de l'accueil de PME-PMI, achèvement de la ZAC du PIA, valorisation du potentiel de la liaison ferroviaire de fret Meuse - Athus – Mont-Saint- Martin - Lérouville, développement des services aux entreprises, pertinence de l'extension des zones existantes sur le plateau, connexion au réseau haut débit,... »* *(orientation p.89)*

### 2.2.1.2 - Le développement endogène :

« Réaliser un maillage de zones d'activités industrielles ou tertiaires, projets porteurs d'intercommunalités larges à vocation de développement:

Les principaux projets d'extension, de création et/ou de zones existantes à conforter devraient être les suivants : [...]

#### secteur du plateau ferrifère

- l'extension de la zone de Briey
- le développement de la zone de Jarny, en particulier avec le potentiel offert par la ligne de fret et une éventuelle spécialisation logistique
- le développement de la zone industrielle de Batilly
- la zone d'activités de Dommary – Baroncourt » (recommandations p.110)

« l'agglomération transfrontalière et interdépartementale d'Esch-sur-Alzette – Villerupt – Audun-le-Tiche devra prendre en compte le pôle de développement prévu côté français autour de l'échangeur d'Aumetz (pôle de Beuvillers – Aumetz – Audun-le-Roman) (recommandations p.120)

## **2.2.2 – En matière d'aménagement et de cadre de vie**

### 2.2.1 - Reconquérir un cadre de vie de qualité :

« de nouveaux pôles commerciaux et de services se sont parfois créés à la périphérie, en particulier dans le sillon mosellan, autour le plus souvent d'équipements commerciaux ou le long d'axes routiers importants. **Des actions doivent être engagées pour redynamiser les centres anciens, pour structurer les centres émergents et globalement pour renforcer ces agglomérations multipolaires.** [...] » (orientations p.93)

### 2.2.2.2 - Renforcer ou restructurer les centres urbains existants :

« Ce sont des centres dont il est nécessaire de rétablir la multifonctionnalité (services, commerces, habitat), pour renforcer leur fonction de services à la population, et d'améliorer la qualité urbaine par un meilleur traitement des espaces publics. C'est le cas en particulier de Forbach, Freyming-Merlebach, Hagondange, Hayange et **Longwy-Bas**. En zone rurale, les principaux centres urbains devront être confortés dans leur fonction de pôle de services à la population. » (orientations p.93)

### 2.2.2.3 - Restructurer le tissu urbain :

**« Des solutions sont à rechercher pour éviter une périurbanisation excessive et au contraire chercher à restructurer le tissu urbain [...]Les secteurs à enjeux de restructuration ou de recomposition urbaine :**

*Ce sont les vallées sidérurgiques et les sites d'anciennes exploitations minières où l'habitat, sous forme de cités ouvrières, des activités mais aussi des friches, des centres de services avec des équipements publics, des espaces naturels résiduels, se côtoient pour constituer un tissu urbain complexe. La recomposition urbaine, déjà amorcée, doit être poursuivie avec une vision globale, sous forme de schémas d'ensemble cohérents, tenant compte des multiples contraintes, en particulier des risques naturels et miniers. **La mixité des fonctions urbaines sera maintenue voire recrée dans un système urbain équilibré, et la mixité sociale dans l'habitat est à promouvoir** afin que des quartiers fragiles, touchés par le vieillissement de la population et la déprise du marché immobilier, ne contribuent à la paupérisation de ces territoires.*

*Ces sites à enjeux sont:*

- la quasi-totalité de la vallée de l'Orne [...]
- le plateau du Piennois»

*(orientations p.94)*

D'autres sites sont également identifiés sur la carte:

- Le secteur de Longwy, Herserange, Mont Saint Martin, Longlaville
- Le secteur de Jarny et Conflans en Jarnisy.

**« Encourager le *renouvellement urbain* sur les centres anciens des communes, les grands quartiers d'habitat social, les quartiers où friches urbaines et industrielles se mêlent au tissu urbain, par exemple **Longwy** [...] »**

*(orientations p.95)*

**« La structuration des territoires frontaliers doit être conçue en cohérence avec celle des pays voisins et donc tenir compte des agglomérations transfrontalières, notamment dans la définition des périmètres de SCoT et en particulier en ce qui concerne l'agglomération transfrontalière et interdépartementale d'Esch-sur-Alzette – Villerupt – Audun- le-Tiche qui devra prendre en compte le développement planifié du versant luxembourgeois (projet d'Esch-Belval) »**

*(recommandations p.120)*

### 2.2.2.4 - Réutiliser les friches soit pour renouveler/recomposer l'urbain, soit pour renforcer la trame verte :

**« [...] La question de la réutilisation des friches demande que soient prises en compte de multiples préoccupations : les pollutions des sols, et l'encombrement des fondations en sous-sol, les problèmes hydrauliques, les risques d'affaissements miniers, etc.... **Le cas de chaque friche doit être examiné individuellement**, tout en le situant dans des orientations d'aménagement d'ensemble de territoires en conversion qui tiennent compte du développement des bassins et de leur valorisation paysagère. La vocation de ces friches doit être précisée, soit elles participent à la recomposition urbaine du secteur et à des opérations de renouvellement urbain (friches de Forbach-Nord, partie de Micheville ayant supporté l'usine,...), soit elles s'inscrivent dans la restructuration paysagère et dans le renforcement de la trame verte générale (par exemple la partie de Micheville correspondant à l'ancienne mine de fer à ciel ouvert) »**

*(orientations p.95)*

*« A l'intérieur de l'agglomération de Longwy, et du fait d'un relief de plateau engravé par les vallées, les versants ont une valeur paysagère qu'il convient de préserver dans les projets d'aménagement urbains. Les paysages urbains des vallées, hérités de la sidérurgie, sont à recomposer en utilisant autant que possible les friches des vallées de la Chiers et de la Moulaine (orientations p.83)*

#### 2.2.2.5 - Améliorer la qualité urbaine de certains axes :

*«Améliorer la qualité urbaine des axes urbains structurants [...] :*

*Il s'agit d'axes de circulation routière importants, qui, traversant les agglomérations, en sont devenus l'épine dorsale vivante mais sans avoir la qualité urbaine souhaitable : on peut citer [...] les RD 9 et RD 11 dans la vallée de l'Orne» (orientations p.94)*

#### 2.2.2.6 - Maîtriser et organiser les secteurs périurbains :

*[...] Ces secteurs peuvent être aménagés avec une organisation soucieuse d'assurer une transition maîtrisée entre l'urbain et le rural :*

- le développement de l'ouest de Longwy, en particulier les entrées de ville le long de la RN 18
- la périphérie ouest de Conflans-Jarny
- le secteur nord de Briey [...] » (orientations p.94)

*« Rechercher une **diversité de l'habitat** sur les secteurs, généralement peu denses et périurbains, qui n'offrent qu'un seul type d'habitat : lotissements de maisons individuelles. Afin qu'ils restent vivants et attractifs, il sera nécessaire d'y favoriser une mixité à la fois urbaine et sociale. Des actions de densification et la recherche de nouvelles formes urbaines seront donc à promouvoir. C'est le cas de la rive droite de la Moselle ou de la périphérie de Sarreguemines » (orientations p.96)*

*« D'autres axes routiers, par leur situation vis-à-vis des agglomérations, voient leur rôle et leur environnement évoluer rapidement. Ces évolutions seront maîtrisées soit en **organisant les développements urbains liés à ces axes, soit en définissant des mesures de protection**, notamment le long de la VR 52, de la RN 61, de la RN 33, de la RN 18, ou de la RN 52 à l'entrée de Longwy, de la RD 31bis, de la liaison A4 - Homécourt » (orientations p.94)*

### **2.2.3 – En matière d'espaces naturels, agricoles et paysagers**

*« Il importe dans les secteurs sensibles identifiés ci-dessous, **de s'opposer au mitage ou à la consommation d'espaces par l'habitat et les activités, à travers la recherche de solutions alternatives***

- déplacement des projets vers des secteurs moins fragiles ;
- densification de l'existant ;
- coopération intercommunale »

*p.78)*

*(objectifs*

#### 2.2.3.1 - Préserver des espaces ruraux et des liaisons paysagères identifiés

*« L'espace rural contigu à la forêt domaniale de Moyeuve [...] Un équilibre avec le développement nord-est de la ville de Briey est à organiser, en liaison avec les incidences de la voie de contournement de Briey en terme de développement urbain. Dans ce secteur entre*

la voie et l'agglomération actuelle, et aux abords des échangeurs, l'urbanisation doit intégrer la préoccupation de la qualité paysagère (exemple de la ZI de la Chesnois). Il en va de même pour l'espace rural ceinturant Jarny, [...] Un espace à vocation naturelle, agricole et paysagère doit également être conservé sur l'axe de la RD618, à l'ouest de Cosnes-et-Romain, et à l'est, la qualité de l'entrée de ville de l'agglomération de Longwy devra être préservée. Plusieurs autres espaces sensibles sur le plan du patrimoine paysager doivent être confortés.

Ainsi en va-t-il de la vallée de la Chiers à l'aval de l'agglomération de Longwy, et de la vallée de la Mouline à l'amont qui ont une forte valeur patrimoniale. Il en va de même pour les vallons de l'Audunois, comme par exemple la vallée de la Crusnes et les espaces agricoles qui les entourent, entre les communes de Filières, Beuvillers et Boulange au sud, de Bure, Tressange et Boulange à l'est, de Bréhain-la-Ville et Tiercelet à l'ouest et la frontière avec le Grand-Duché du Luxembourg au nord. Il importe d'afficher et de maintenir la vocation agricole de ce plateau au sud de Longwy, en continuité avec les paysages agricoles qui prolongent les côtes de Moselle vers le nord. [...] » (objectifs p.81)

« Cette continuité où ce réseau écologique destiné à assurer la conservation de la faune et de la flore s'appuie sur une armature d'espaces naturels encore préservés, reliés par des corridors écologiques qui ont pour fonction d'assurer aux espèces végétales et animales des possibilités adéquates de dispersion, de migration, et d'échanges génétiques. Certains de ces espaces font déjà l'objet d'actions de gestion ou de protections réglementaires. Ces mesures devront être complétées par la mise en oeuvre d'actions limitant la consommation d'espace par l'habitat ou les activités, en particulier dans :

- les vallées de la Crusnes, de la Mouline et de la Chiers qui sont bordées de sites d'intérêt particulier dans les vallons attenants, et surplombées de pelouses calcaires ;
- les pelouses et coteaux calcaires des vallées de la Fensch et de l'Orne.

Par ailleurs, il faut restaurer et renaturer des espaces délaissés, dégradés, en voie d'abandon, tels que les friches industrielles difficilement recyclables et d'anciennes exploitations de matériaux (carrières, gravières).

Certains secteurs, en particulier le long de la vallée de la Moselle, pourraient être gérés selon une dynamique naturelle sauvage, parfaitement cohérente avec leur rôle d'espace d'expansion des crues, tout en faisant l'objet d'un suivi régulier. » (objectifs p.82)

« Entre la forêt de Moyeuivre au nord et le secteur de Batilly au sud, un espace de respiration continu orienté nord-sud doit également être maintenu, en s'appuyant sur les abords des infrastructures autoroutières, et en intégrant les paysages de type urbain, comme celui de la zone d'activités de Sainte-Marie-aux-Chênes [...] » (recommandations p.117)

### 2.2.3.2 - Préserver les massifs forestiers identifiés

**« La consistance des massifs les plus sensibles identifiés ci-dessous devra être maintenue, sans préjudice des mesures normales de gestion forestière. Cela concerne prioritairement [...] »**

- l'ensemble constitué par les forêts comprises entre les bois de Butté et les revers boisés des abords de Longwy : forêts communales de Villerupt, Hussigny – Godbrange et Longlaville entre Longwy et Villerupt et la forêt domaniale de Sélomont en continuité avec une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF), ainsi que les bois au nord de Cosnes-et-Romain et au nord-ouest de Mont-St-Martin ;
- les forêts périphériques de l'ensemble urbanisé de Briey, Homécourt, Joeuf, Moutiers, c'est-à-dire la forêt domaniale de Moyeuve et les forêts communales du Syndicat Intercommunal de Gestion Forestière (SIGF) Orne – Woigot, et en particulier le vallon du ruisseau de la vallée (affluent du Woigot) au nord de Briey ; [...] » **(objectifs p.80)**

**« [...] Il est recommandé pour les autres massifs, nombreux dans le périmètre de la DTA, de favoriser la concertation entre les acteurs, à l'occasion de chaque opération d'aménagement, en prévoyant notamment la mise en oeuvre de mesures compensatoires portant sur des surfaces équivalentes préservant l'unité et les fonctions économiques et écologiques de la forêt. »**  
**(recommandations p.120)**

## **2.2.4 – En matière d'infrastructures**

### 2.2.4.1 - ferroviaires

**«L'aménagement d'un itinéraire de fret Toul-Longwy-Athus, programmé dans le contrat de plan 2000-2006, est une priorité pour contribuer à désengorger le réseau ferré du sillon lorrain. [...] A la fois pour les liaisons nord-sud et est-ouest, de nouvelles sections ferroviaires sont envisagées, les études de capacité programmées permettront d'en mesurer l'opportunité et le phasage , en particulier sur les relations est-ouest Metz - Forbach - Sarrebruck, Metz - Strasbourg, et Thionville - Forbach pour le fret. Ces études seront menées de front avec celles relatives aux autres modes, dans une réflexion multimodale approfondie.»**

**(objectifs p.76)**

**« Seront recherchés des principes d'aménagement qui permettent la valorisation du point triple et la réactivation de la voie ferrée Meuse-Athus-Longwy-Toul, opportunité de valoriser une série de sites embranchés ou embranchables à partir de cet axe de fret. »**

**(recommandations p.121)**

### 2.2.4.2 - routières

**« Dans l'aire de la D.T.A., sont concernées l'autoroute A4 (entre l'échangeur Metz-Est et la croix d'Hauconcourt), l'autoroute A 31 (de la croix d'Hauconcourt à la frontière luxembourgeoise), l'autoroute A 30 et la RN 52 (de Richemont à la frontière belge). Elles**

*feront l'objet, selon les tronçons, soit d'aménagements sur place avec élargissement éventuel, soit de création de sections neuves de caractéristiques autoroutières, de façon à reconstituer un axe autoroutier nord-Sud vers la Belgique et le Luxembourg, de capacité suffisante pour les trafics d'échanges et de transit. Les réseaux routiers nationaux et départementaux joueront un rôle complémentaire pour mieux diffuser vers les différents territoires le bénéfice des accès aux réseaux rapides. »*  
(objectifs p.76)

En matière d'infrastructures, il conviendra de prendre en compte le SNIT (Schéma National des Infrastructures de transport de 2010) développé dans le chapitre IV.

## **2.2.5 – En matière de transports en commun**

### 2.2.5.1 - Améliorer la desserte en transport en commun de manière concertée et globale

*« sur certaines lignes existantes, un meilleur service et un meilleur cadencement des liaisons TC pourront être recherchés, par exemple dans la **vallée de l'Orne entre Jarny et le sillon mosellan**. [...] Une politique globale de déplacements en milieu urbain, attentive au rôle des différents types de réseaux viaires, sera élaborée à travers les outils juridiques existants sur **l'agglomération de Longwy** [...] »*  
(orientations p.86)

*« Par ailleurs, les décisions d'aménagement devront permettre aux transports collectifs de mieux répondre à la demande de déplacements qui ne cesse de croître. Cela implique un renforcement des réseaux de transports en commun et une modernisation de leur gestion, mais aussi une meilleure prise en compte des possibilités dès à présent offertes. »*  
(orientations p.93)

*« L'élaboration de Plans de Déplacements Urbains sera donc encouragée lorsque ces plans ne sont pas obligatoires. Ils devront tenir compte des spécificités suivantes, propres à la mobilité dans les bassins miniers et au fonctionnement de ces territoires. Leur densité (densité de population mais aussi densité du réseau d'infrastructures) doit permettre de développer les transports collectifs et leur donner un rôle structurant pour les agglomérations. Il y a lieu de développer l'intermodalité, en particulier dans le sillon mosellan, en aménageant le rabattement vers l'axe nord-sud de transports collectifs. [...] La remise en état de lignes de transports abandonnées ou le prolongement de certaines lignes existantes sera étudiée lorsque la fréquentation potentielle le justifie : c'est notamment le cas entre la France et le Luxembourg. Les transports régionaux, les transports inter-urbains et les transports urbains offrent des réseaux dont la coordination mérite d'être améliorée [...] la **mise en place d'une instance de coordination, regroupant toutes les AOT, sera recherchée.** »*  
(orientations p.96)

Le schéma identifie plusieurs liaisons de transport collectif (TC) à améliorer :

TC par voie ferrée :

- entre le secteur de Longwy et le Luxembourg
- entre le secteur de la CCPHVA et le Luxembourg
- dans la vallée de l'Orne jusqu'à Jarny

TC par voies routières :

- entre le secteur de Briey et le secteur de Longwy
- entre le secteur de Briey et le secteur de Metz
- entre le secteur de Longwy et le secteur de Thionville
- entre le secteur de la CCPHVA et le secteur de Thionville

#### 2.2.5.2 - Un pôle modal de transport de voyageurs à valoriser

Par ailleurs un pôle intermodal de transport de voyageurs à valoriser est identifié sur Longwy.

*« La localisation et l'aménagement des zones à urbaniser devront **tenir compte des possibilités de dessertes par les transports collectifs et favoriser une implantation des entreprises à proximité de leurs lignes.** »* (orientations p.96)

*« Les principaux pôles intermodaux de transport de voyageurs existants ou potentiels seront valorisés et une densification autour d'eux sera recherchée, dans les quartiers des gares par exemple (cf. carte : ronds jaune avec une étoile). »* (orientations p.96)

#### 2.2.5.3 - Localiser/ créer des parcs relais

*« Enfin le covoiturage vers les pôles d'emploi importants tels que le Luxembourg, Metz ou Sarrebruck doit être organisé et favorisé par la localisation de parcs-relais ainsi qu'une utilisation renforcée des modes de déplacement "doux" : marche à pied et vélo, en secteur urbain. »* (orientations p.96)

### **2.2.6 – En matière de coopération transfrontalière**

#### 2.2.6.1 - Agglomération de Longwy-Athus-Rodange

*« Seront recherchés des principes d'aménagement qui permettent la **valorisation du point triple** et la réactivation de la voie ferrée Meuse – Athus – Longwy - Toul, opportunité de valoriser une série de sites embranchés ou embranchables à partir de cet axe de fret. »* (recommandations p.121)

### 2.2.6.2 - Valoriser l'opportunité du projet luxembourgeois de Belval-ouest

Le Grand-Duché de Luxembourg a engagé un programme important de reconversion de friches industrielles sur le site d'Esch-Belval. A l'horizon 2015, 20 000 emplois seront créés et 5 000 habitants seront logés sur le site. Ce projet constitue une opportunité pour les territoires nord-lorrains, touchés historiquement par les restructurations de la sidérurgie, et plus récemment par la fermeture d'entreprises issues de la reconversion et par les problématiques d'après-mines.

Le SCoT doit prendre en compte l'impact que représentera pour le territoire le projet Esch-Belval, tant en terme d'habitat, d'équipement, que de desserte ...

Les Comités Interministériels d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) des 26 mai et 18 décembre 2003 ont validé la volonté d'engager un développement concerté du territoire français, en lien avec le projet luxembourgeois. Cette volonté se traduit par le schéma Alzette-Belval 2015 qui définit les grandes orientations du côté français. Ce schéma identifie les secteurs de développement potentiel, comme notamment la friche de Micheville, les portes de Belval, le secteur des Terres rouges, et des zones d'extension de centre-bourgs.

La DTA approuvée confirme ces orientations :

*« Le programme d'aménagement de la région sud du Luxembourg, et particulièrement le projet de Belval, est une opportunité pour le bassin de l'Alzette et plus largement pour la bande frontière qui va de Longwy à Thionville, touchée historiquement par les restructurations de la sidérurgie et plus récemment par la fermeture d'entreprises issues de la reconversion et marquée par les problématiques d'après-mines. La valorisation de l'opportunité créée par les projets luxembourgeois nécessite que ces deux territoires soient pris en compte :*

- Le premier, le bassin de l'Alzette, doit permettre d'arrimer sur le plan urbanistique le futur projet français au projet luxembourgeois. Il devra proposer des compléments au projet de Belval-ouest en offrant notamment des équipements au service de la population et des équipements de loisirs ; en offrant également des possibilités pour l'implantation de nouvelles activités.*
- Le second, la bande frontière, donnera le souffle et l'assise nécessaire aux ambitions françaises. Son rôle sera d'aider à tirer toutes les potentialités de développement économique créées par la dynamique du projet de Belval-ouest en s'appuyant sur les structures existantes et en complétant l'offre d'accueil d'entreprises. Il est par conséquent nécessaire que l'État et l'ensemble des collectivités locales françaises concernées élaborent une vision partagée du développement du territoire nord-lorrain qui mette l'accent sur ces complémentarités possibles avec les projets du Grand-Duché.*

*Le projet de développement devrait s'articuler autour de trois objectifs :*

- Une stratégie d'aménagement : le pôle se situe au cœur de l'agglomération composite de l'Alzette, de Differdange (Luxembourg) à Thil (France) dont le rôle de zone de vie doit être conforté dans le cadre d'un grand projet urbain.*
- Une stratégie économique : la création d'un « parc d'activités du bassin de l'Alzette » localisé à proximité immédiate du site de Belval-ouest apportera une offre de foncier d'activités. A l'échelle du nord-lorrain, le programme luxembourgeois appelle une réflexion commune afin d'aboutir à un projet de développement transfrontalier.*

• *Enfin, une stratégie de coopération intense : le projet Belval s'inscrit dans une perspective novatrice entre création d'une ville nouvelle et lancement d'une technopôle de très haut niveau. La Lorraine peut participer à cette offre d'excellence pour qualifier le territoire transfrontalier et bénéficier des retombées d'une coopération accrue avec le Luxembourg pour ses propres projets en matière de recherche, de formation ou de développement culturel par exemple. »*  
*(orientations p.90)*

« *Compte tenu des développements programmés au Luxembourg, en particulier sur le site de Belval-ouest, la demande en matière de logements et de déplacements devra être anticipée. Des réponses adaptées aux besoins de déplacements domicile-travail devront être mises en place. Par ailleurs, **une liaison routière d'une capacité suffisante devra relier Belval à l'axe A 30-RN 52** pour irriguer le Pays-Haut proche. Cette voie, qui constituera une déviation des villes d'Audun-le-Tiche et de Villerupt, permettra également d'organiser les développements de l'urbanisation, côté français, face au projet de Belval. »*

*(recommandations p.121)*

L'impact du projet Belval dépassera le simple périmètre de la Communauté de Communes Pays Haut Val d'Alzette et concerne aussi l'intégralité du périmètre de ce SCoT.

## **2.2.7 – En matière d'aquifère**

### 2.2.7.1 - Améliorer la qualité des eaux superficielles et restaurer les cours d'eau

« *(Dans le) **bassin sidérurgique et ferrifère** il faut prendre particulièrement en considération le **Woigot** et son affluent le ruisseau de la Vallée, ainsi que l'Othain [...] . La rivière **Crusnes**, [...] nécessite également une attention particulière sur tout son cours. Le rôle des milieux aquatiques en matière de loisirs pourrait être rappelé à partir de quelques opérations exemplaires telles que la réhabilitation du **plan d'eau de la Sangsue à Briey**, la préservation de la **Moulaine**, [...] la mise en valeur des berges de l'**Orne** et de l'**Yron**. »*, ainsi que le programme de restauration du Longeau sur le tronçon meurthe-et-mosellan qui prévoit le « reméandrement » de la rivière par la remise en eaux d'anciens méandres ; ces travaux s'étalent de 2009 à 2014.

« *définir les modalités d'une coopération transfrontalière sur certains cours d'eau des bassins, tels que la **Chiers** qui [...] ou l'**Alzette** [...] »*  
*(recommandations p.119)*

### 2.2.7.2 - Protéger la ressource en eau potable et industrielle

« *Il s'agit de substituer à la ressource actuelle une ressource fiable pour l'avenir. Les spécialistes estiment qu'à terme une nouvelle ressource pourra être retrouvée dans les réservoirs constitués par les mines. Mais pendant un temps encore indéterminé pouvant atteindre plusieurs décennies, les eaux d'ennoyage en contact avec les surfaces oxydées du minerai laissé en place auront des teneurs en sels métalliques supérieures aux normes admises.*

*Ces eaux souterraines sont vulnérables en raison du caractère karstique très marqué des aquifères du plateau ferrifère. Leur protection oblige donc à délimiter sur l'aire d'alimentation de chaque captage utilisé ou projeté des périmètres de protection pouvant comporter plusieurs zones disjointes parfois assez éloignées du captage. Cette particularité peut donc conduire à restreindre les possibilités d'occupation des sols dans certains secteurs du plateau ferrifère où l'on ne s'y attend pas nécessairement. Elle doit donc être prise en considération dans les réflexions concernant l'aménagement de l'espace.*

*C'est pourquoi il est important que les collectivités du bassin sidérurgique et ferrifère étudient avant toute décision d'aménagement, ses effets sur les possibilités de valorisation future des réserves d'eau contenues dans les réservoirs miniers ennoyés. [...] Cette orientation répond aux objectifs [...] du SDAGE Rhin-Meuse. Il conviendra aussi de prévenir la contamination des nappes stratégiques (GTI, dogger) en prenant dans les secteurs concernés des dispositions (traitement ou confinement) [...] »*  
*(orientations p.107 & 108)*

## 2.2.8 – En matière de constructibilité

Afin de limiter les risques liés aux affaissements miniers sans pour autant geler la construction, les communes du bassin sidérurgique et ferrifère (BSF) sont soumises à la doctrine de constructibilité de la DTA. Les plans de prévention des risques miniers la prennent en compte.

RESUME DES ORIENTATIONS DE CONSTRUCTIBILITE DANS LE BSF					
Catégories de constructions	Incidence des zones d'aléas sur la commune*	ALEAS MOUVEMENTS RESIDUELS	ALEAS AFFAISSEMENTS PROGRESSIFS		ALEAS EBOULEMENT DE FRONT DE MINE, FONTIS ET EFFONDREMENTS BRUTAUX
			ZONES A URBANISER	ZONES URBANISEES	
Constructions existantes	Toutes communes	mutations du bâti autorisées			expropriation si nécessaire, ou préemption
Constructions nouvelles	Commune significativement concernée	Autorisées avec prescriptions techniques à définir dans les PPRM	Non autorisées	Non autorisées	Non autorisées
	Commune très contrainte en zones urbanisées (> 50%)		Autorisées avec prescriptions techniques à définir dans les PPRM	Autorisées avec prescriptions techniques à définir dans les PPRM	
	Commune très contrainte en zones urbanisées et en zones d'extension			Autorisées avec prescriptions techniques à définir dans les PPRM	

\* Ce critère est apprécié en fonction de la part des zones urbanisées de la commune affectée par des aléas.

Les Plans de Prévention des Risques Miniers (PPRM) réglementent la constructibilité des nouveaux bâtiments et la modification des bâtiments existants. 43 communes du SCoT sont soumises à un PPRM (voir tableau en annexe). Parmi ces communes, 11 ont été définies comme "très contraintes" (en rouge dans le tableau) car couvertes en très grande partie par une zone d'aléa minier ou une zone inconstructible au regard d'un autre risque. Ces communes bénéficient de règles de constructibilité assouplies.

Néanmoins, si les possibilités de développement des communes sont jugées très limitées, le SCoT pourra être l'occasion d'explorer les pistes de développement possibles en dépassant l'échelle de la commune, à travers par exemple l'intercommunalité.

### **2.3 – Le Parc Naturel Régional de Lorraine au sud du territoire du SCoT**

Les parcs naturels régionaux s'organisent autour d'un projet qui vise à assurer la protection, la gestion et le développement harmonieux de leur territoire. Ils concourent à la politique de l'environnement, d'aménagement du territoire, de développement économique et social, d'éducation et de formation du public. Ils constituent un cadre privilégié des actions menées par les collectivités publiques en faveur de la préservation des paysages et du patrimoine naturel et culturel. La charte du parc détermine pour le territoire du parc les orientations de protection, de mise en valeur et de développement permettant de les mettre en oeuvre.

Par décret du 31 janvier 2003, les communes inscrites à l'intérieur du périmètre figurant sur la carte 1, ont été classés en parc naturel régional pour une durée de 10 ans.

Les signataires de la charte, les communes, les départements, les villes « portes », les EPCI, les organismes professionnels ... doivent appliquer les orientations et les mesures de la charte dans l'exercice de leurs compétences sur le territoire du parc. Ils en assurent, en conséquence, la cohérence de leurs actions et des moyens qu'ils y consacrent.

Le Parc Naturel Régional de Lorraine (PNRL) a appuyé son projet sur la notion de développement durable. Il a pour mission :

- de protéger le patrimoine, notamment par une gestion adaptée des milieux et des paysages,
- de contribuer au développement économique social et culturel. Il fonde sa politique de développement économique sur la préservation et la valorisation de son patrimoine, notamment par le développement d'un tourisme de qualité,
- d'assurer l'accueil, l'éducation et l'information du public (environnement, culture locale ...)
- de réaliser des actions expérimentales dans les domaines cités ci-dessus qui peuvent être reprises pour tout autre territoire.

Le PNRL touche le sud de l'arrondissement de Briey, au sud de Jarny.

L'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme stipule que le SCoT doit être compatible avec la charte du parc naturel régional.

Enfin, il est à noter que le PNRL a engagé récemment la révision de sa charte.

## 2.4 – Les problématiques de logement et d'habitat

Les éléments chiffrés cités ci-dessous, sur les zones d'emploi de Longwy et Briey, sont issus de l'étude « Évaluation des besoins en logements locatifs sociaux en Lorraine » pilotée par la Division « habitat-logement-solidarité » de la DREAL Lorraine et des tableaux de bord sur l'habitat en Lorraine réalisés par le CETE de l'Est.

### 2.4.1 – La population

Le pays haut connaît un dynamisme démographique largement supérieur au niveau régional (+ 1,1 %) entre les deux recensements 1999/2006 notamment la zone d'emploi de Briey avec une hausse de 3,2 %.

L'attractivité de ce territoire est liée à l'accès rapide à l'aire urbaine messine pour aller travailler et au coût moindre du logement et du foncier. La population de la zone d'emploi de Longwy a évolué au même rythme que la région entre les deux recensements. La proximité avec le Luxembourg et la Belgique est le principal atout de ce territoire car le travail frontalier vient atténuer le déclin de l'industrie locale.

### 2.4.2 – L'offre de logements

Le territoire est une zone de tension immobilière du fait de l'attractivité du coût du foncier et du logement ; notamment la zone d'emploi de Longwy qui connaît une des plus fortes dynamiques observées en Lorraine.

La Lorraine-nord doit être en mesure de proposer 500 logements par an de plus (neufs ou vacance récupérable), avec un objectif qualitatif (accompagnement en services, mixité sociale, dessertes en transports collectifs, ...). Néanmoins, le prix de l'immobilier dans ces conditions, du fait notamment des salaires élevés au Luxembourg, devient excessif pour les actifs qui ne travaillent pas au Luxembourg.

#### Taux de vacance

Les milieux à dominante urbaine sont les plus concernés par les taux de vacance en logements. Les secteurs à vacance élevée sont : canton de Briey 8,3 %, ville de Briey 10,7 %, Longwy 7,9 %, canton d'Homécourt 7,2 % ville d'Homécourt 8,6 %, de Joeuf 7,6 %, ville de Villerupt 7,4 % canton de Chambley (7 %) , canton de Longuyon (7,2 %) ou encore le Piénnois. (source INSEE 2007)

<b>Vacance 2009</b>	<b>ZE de LONGWY</b>	<b>ZE de BRIEY</b>	<b>Département 54</b>
Taux de vacance 2009	10,4 %	10,1 %	10,4 %
Évolution du nombre de logements vacants 1999-2009	+ 14,1 %	+ 13,7 %	+ 15 %

Source: Filocom 1999 et 2009

### **2.4.3 – Le logement privé**

Le parc privé est majoritairement occupé par les propriétaires à 64 % (taux départemental : 57 % - taux régional : 59 %), la part du locatif privé ne représente que 18 % (25 % au niveau départemental et 24 % au niveau régional) ; cependant elle tend à augmenter et de façon plus marquée sur la ZE de Longwy, La précarisation des locataires du parc privé (taux d'effort supérieur à 30 % post-aides au logement) s'accroît et est parmi les plus importantes de la région (+ de 70 % - département : 49,6 % - région : 51,6 %).

Le parc privé est ancien : 80 % des logements datent d'avant 1974, plus ancien qu'au niveau régional – ainsi, l'ANAH a conventionné plus de 100 logements privés par an en 2007 et 2008 suite au financement de travaux.

La vacance de plus de 3 ans des logements privés est en diminution sur les deux zones d'emploi et notamment sur Longwy où elle est inférieure au niveau régional. La capacité de conventionner du parc privé est faible.

### **2.4.4 – Le logement public**

Le parc social public représente 20,4 % des résidences principales sur la zone d'emploi de Longwy et seulement 8 % sur celle de Briey. Sur Longwy, le parc est en diminution entre 2007 et 2008 compte tenu des ventes (plus de 100 logements par an) alors que sur Briey, il est en augmentation.

Sur Longwy, près de 50 % des logements du parc public ont été construits avant 1969 (35 % en Lorraine) et la vacance est très marquée et en augmentation ; alors que sur Briey, un parc très ancien et le parc récent se côtoient et la vacance est en légère baisse.

La demande de logements sociaux est forte et la mobilité au sein du parc faible, est inférieure au niveau régional.

Le territoire connaît une tension du marché locatif social qui résulte d'une offre de logements peu développée et d'une demande forte, en nette progression.

Face à ces constats, différentes politiques publiques en matière d'habitat sont mises en œuvre pour notamment accroître la production de logements et développer l'offre sociale.

#### 2.4.4.1 - L'application de l'article 55 de la loi SRU

L'article 55 de la loi du 13.12.2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU) dispose, dans un objectif de solidarité en matière d'habitat, que dans les communes de plus de 3 500 habitants situées dans une agglomération de plus de 50 000 habitants comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants, le nombre total de logements locatifs sociaux doit représenter plus de 20 % des résidences principales.

A l'issue de l'inventaire 2010, il ressort que le nombre de logements à réaliser d'ici 20 ans sur les communes de Joeuf, Homécourt et Briey soumises à ces dispositions s'élèverait à plus de 420 logements.

#### 2.4.4.2 - Les programmes locaux de l'habitat (PLH)

Le programme local de l'habitat définit, pour une durée de six ans, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.(Article L302-1 du code de la construction et de l'habitation)

Véritable document stratégique de programmation et de mise en œuvre des politiques locales de l'habitat sur une durée de 6 ans, le PLH est à la fois l'expression d'un projet territorial, le support de contractualisation avec l'État et les bailleurs sociaux et représente un outil de mise en cohérence des différentes politiques publiques impulsées. L'articulation du PLH avec les documents de planification et d'aménagement (SCoT/PLU) est indispensable. Ainsi le PLH doit être compatible avec le DOO du SCoT et les PLU doivent être compatibles avec les dispositions du PLH.

La loi de mobilisation pour le logement et de lutte contre l'exclusion du 25 mars 2009 a rendu obligatoire l'élaboration d'un PLH à toutes les communautés de communes de plus de 30 000 habitants compétentes en matière d'habitat et comportant au moins une commune de plus de 10 000 habitants ainsi qu'aux communes de plus de 20 000 habitants qui ne sont pas membres d'un EPCI. Pour ces EPCI et communes, l'adoption des PLH doit intervenir dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi.

C'est dans ce cadre que s'inscrit le PLH de la Communauté de Communes de l'agglomération de Longwy en cours d'élaboration.

Celui de la communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette (CCPHVA), dont deux communes sont situées sur le territoire meurthe-et-mosellan (Thil et Villerupt), a été adopté le 10 février 2011.

#### 2.4.4.3 - Les opérations programmées d'amélioration de l'habitat

Concernant le parc privé, des opérations programmées d'amélioration de l'habitat ont été lancées en 2009 et 2010 sur le territoire de la communauté de communes du Pays de l'Orne, de l'agglomération de Longwy, de la communauté de communes du Pays de Briey et de celle du Pays Haut d'Alzette.

Ces actions concertées entre la collectivité locale, l'État et l'ANAH visent toutes dans le cadre des politiques nationales de lutte contre les exclusions et l'insalubrité, et dans le cadre de l'action en faveur du droit au logement, la lutte contre l'habitat indigne, et de façon plus générale la résorption de l'habitat ancien très dégradé. Elles visent aussi à la stabilisation du niveau des loyers par le conventionnement social ou intermédiaire des logements locatifs réhabilités. La mise en œuvre du programme «Habiter mieux» de lutte contre la précarité énergétique visant la réhabilitation thermique des logements occupés par les propriétaires modestes devrait être intégrée dans les OPAH en cours.

### **2.4.5 – L'accueil des gens du voyage**

La loi du 5 juillet 2000 a posé le principe selon lequel les communes de plus de 5 000 habitants doivent participer à l'accueil des gens du voyage. Leurs obligations sont définies dans un schéma départemental élaboré par le Préfet et le Président du Conseil Général. Ce document précise les aires d'accueil à réaliser ou à réhabiliter et à gérer, les communes d'implantation, ainsi que les aires de grand passage. Les communes peuvent

réaliser et gérer seules les aires, le faire à plusieurs, par le biais de conventions intercommunales ou bien encore transférer cette compétence à un EPCI.

On distingue les aires d'accueil des aires de grand passage. Les aires d'accueil dont la capacité ne doit pas dépasser 50 places de stationnement, sont destinées à des séjours de gens du voyage itinérants, séjours qui peuvent durer plusieurs mois. Les aires de grand passage accueillent des groupes importants (de 100 à 200 caravanes) en déplacement ; le séjour doit être bref.

Le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage, approuvé le 9 juillet 2002 est venu à expiration le 14 octobre 2006. Une procédure de révision a été officiellement lancée lors de la dernière commission consultative des gens du voyage le 24 novembre 2009. La révision du nouveau schéma devrait être approuvée vers l'automne 2011.

Le schéma initial et ses avenants prévoyaient les obligations suivantes sur le territoire du SCoT Nord en ce qui concerne les aires d'accueil : 6 aires regroupant 110 places. Les objectifs n'ont été atteints que partiellement puisque 76 places sont réalisées à Mont Saint Martin, Longwy, Jarny et Longuyon.

Sur le secteur de Longwy, le projet d'une aire de 15 places sur le secteur de Micheville à Villerupt n'a pu aboutir compte-tenu d'enjeux locaux importants. Sur le secteur de Briey, un projet de création d'une aire de 19 places à Homécourt, initié par la communauté de communes du pays de l'Orne compétente en matière des gens du voyage a été abandonné suite à l'avis négatif d'études techniques relatives à la pollution du site envisagé.

Le schéma avait également prévu 4 aires de grand passage soit 300 places. Seule 1 aire (comptabilisée pour 2) a été réalisée sur Briey (site de la Brouchetière) offrant 200 places.

Le schéma révisé devrait déterminer éventuellement les nouveaux besoins en terme d'accueil des gens du voyage, en prenant en compte les aires inscrites dans le précédent schéma et non encore réalisées.

## 2.5 – Politique urbaine

En matière de politique urbaine, deux dispositifs contractuels sont en vigueur actuellement sur le territoire du SCoT Nord

Sur le territoire de la Communauté de Communes de l'Agglomération de Longwy (CCAL), **une convention de rénovation urbaine** a été signée le 8 décembre 2009 avec l'ANRU. Elle concerne le quartier du Val Saint Martin à Mont-Saint-Martin classé en Zone Urbaine Sensible (ZUS).

Située sur la commune de Mont-Saint-Martin qui compte environ 8 000 habitants, la ZUS du Val Saint-Martin avec ses 3 900 habitants concentre 50 % de la population communale et représente, avec 1 400 logements sociaux, 90 % de l'habitat du quartier et 45 % des résidences principales de la commune.

Par ailleurs, le site est stratégique, en plein cœur de l'agglomération transfrontalière, situé à proximité du point «triple» frontalier et constitue la "porte de France" depuis la Belgique et le Luxembourg. Construite dans les années 60 pour accompagner le développement des activités sidérurgiques, la ZUS, malgré les efforts de requalification déjà réalisés, présente encore un

aspect inachevé avec de nombreux espaces délaissés, son développement ayant été freiné par le démantèlement de la sidérurgie et le déclin économique, et elle connaît de nombreux problèmes de délinquance.

Le projet de rénovation urbaine, porté par la ville de Mont-Saint-Martin, s'articule autour des axes suivants:

- renouvellement urbain : démolition de 4 immeubles soit 150 logements, reconstructions sur site de 73 logements et de 77 hors site, réhabilitation de 198 logements et résidentialisation de 398 logements et du foyer de travailleurs migrants
- évolution des équipements publics : transformation d'une école en équipement petite enfance, création d'une régie de quartier, mise en place de la vidéo-surveillance pour les bâtiments publics et l'aménagement d'une maison des Citoyens
- réaménagements d'espaces publics et de voirie, avec notamment la réhabilitation du parc central
- aménagement d'espaces commerciaux.

D'autre part, l'opération devrait permettre de diversifier l'offre sociale sur le site avec construction de 67 logements en Prêt Social Locatif Accession sur les emprises libérées.

Par ailleurs, il est à signaler une opération «isolée» avec une participation financière de l'ANRU sur le quartier des Remparts à Longwy.

**Un Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS)** signé en mars 2007 pour une durée de trois ans reconductible (2007/2012) constitue le cadre de la mise en œuvre d'un projet de développement social et urbain en faveur des habitants de quartiers en difficulté reconnus comme prioritaires.

Il se décline en programmes d'actions pluriannuels, assortis d'objectifs précis et évaluables et porte sur cinq champs thématiques: l'accès à l'emploi et le développement économique, l'éducation, la santé, la prévention de la délinquance, l'habitat et le cadre de vie, et un axe transversal : la lutte contre les discriminations.

La géographie prioritaire de la politique de la ville définie par le CUCS concerne 7 quartiers répartis sur 5 communes de la CCAL :

- les quartiers d'habitat social qui cumulent des difficultés sociales et urbaines importantes: le Val Saint-Martin à Mont-Saint-Martin classé en ZUS, le quartier des Remparts et le quartier Voltaire à Longwy, le quartier Saint-Charles à Haucourt-Moulaine :
- les cités ouvrières pour lesquelles on observe un fort risque de paupérisation et une dégradation du bâti: le quartier Gouraincourt à Longwy, les cités de la Chiers à Herserange.
- un quartier ancien fortement dégradé qui nécessite une restructuration urbaine: le quartier Jeanne d'Arc à Rehon.

En matière d'habitat, le programme d'actions du CUCS prévoit :

- de réduire les déséquilibres intra-urbains et améliorer la qualité résidentielle des quartiers d'habitat social,
- de répondre aux besoins en logements temporaires et en hébergement d'urgence,
- d'améliorer l'accueil des gens du voyage,
- de rééquilibrer le peuplement à l'échelle des quartiers et de l'agglomération et mieux répondre aux besoins spécifiques en logement,
- d'améliorer l'accès aux services,
- de développer la gestion urbaine de proximité.

L'élaboration d'un CUCS est le résultat d'une réflexion entre les différents signataires, regroupant l'Etat, les collectivités territoriales et les bailleurs sociaux, qui conviennent d'agir de façon concertée en faveur des quartiers et des populations les plus fragiles du territoire.

L'objectif poursuivi par la politique de la ville est de renforcer l'aide de l'ensemble de ces partenaires envers ces territoires où la solidarité locale ne peut à elle seule assurer la cohésion sociale et territoriale.

En outre, il convient de signaler qu'un des enjeux du PLH de la CCAL vise à favoriser l'accessibilité aux fonctions urbaines qui constitue un axe important de la lutte contre l'exclusion.

La proximité des frontières et l'impact du projet Esch-Belval, s'ils constituent une opportunité pour ce territoire à divers titres, doivent cependant s'accompagner d'actions visant à renforcer et améliorer les conditions d'accueil des populations nouvelles et autochtones :

- par le développement coordonné de services et d'équipements publics, y compris d'infrastructures de transports de type collectif, rendus nécessaires par le développement péri-urbain et dont l'offre, compte tenu de leur coût pour les collectivités locales, doit être harmonisée ;
- par des actions visant à soutenir l'accompagnement d'une économie «résidentielle», le développement de services notamment pour favoriser l'évolution du travail féminin (équipements pour la petite enfance par exemple) et le vieillissement de la population ;
- par le développement d'une offre suffisante d'équipements de rayonnement régional, ou par l'amélioration de son accessibilité, notamment dans le domaine culturel et de loisirs, susceptible de satisfaire les populations nouvelles souvent d'origine ou de culture «urbaine» travaillant au Luxembourg et de maintenir sur place la population locale.

## 2.6 – Les nouvelles formes urbaines

La lutte contre l'étalement urbain et la consommation excessive d'espace est un enjeu fort dégagé par la loi Grenelle 2.

En application de celle-ci, il conviendra d'effectuer une analyse de la consommation d'espace et de fixer des objectifs de modération et de lutte contre l'étalement urbain sur le SCOT :

Les articles L122-1-2 et L122-1-5 du code de l'urbanisme prévoient que:

L122-1-2 :

*« Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement. Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.*

*Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs. »*

L122-1-5 :

*I. — Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement.*

*Il détermine les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.*

*II. — Il détermine les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger. Il peut en définir la localisation ou la délimitation.*

*Il précise les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.*

*Il arrête des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, qui peuvent être ventilés par secteur géographique.*

*III. — Il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.*

*Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.*

L'étude « aménagement durable et étalement urbain réalisée » en DREAL en 2009 apporte des éléments de discours sur cette thématique. Des enjeux spécifiques y sont dégagés sur trois types de territoires.

- **la ville réseau**
- **la ville dispersée**
- **la campagne ressource**

Des fiches synthétiques ont été construites au cours de l'étude. Elles définissent des risques et potentiels et donnent quelques pistes de réflexion et des références pour ces types de territoires. Elles sont disponibles en téléchargement à l'adresse intranet suivante: [www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=1545](http://www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=1545)

### **2.6.1 – Aménagement et consommation des sols agricole et naturel**

En Meurthe-et-Moselle, environ 400 ha/an disparaissent au profit de l'urbanisation, dont 162 ha/an de terres agricoles cultivées\*, et en France l'équivalent d'un département français tous les 7 à 10 ans (selon la SAFER et l'analyse des sources AGRESTE et TERUTI) soit 160 ha de terres agricoles ou naturelles par jour. 1/3 des surfaces agricoles achetées le sont par des non-agriculteurs, et la vente de terrain par des agriculteurs à la fin de leur vie professionnelle est une source importante de leur revenu. La consommation de sol concerne aussi les voies et le stationnement hors parcelle, souvent aux dépens de la réalisation de véritables espaces publics. \* *sources du groupe de travail départemental 2009, dont SAFER.*

Le taux d'artificialisation en France est de 8,7 % en 2008 d'après l'enquête Teruti, soit une progression de 67 % depuis 1981.

De 1969 à 1999, la superficie des zones urbanisées a été multipliée en France par 5 alors que leur population n'a augmenté que de 50 %. « La contraction du temps (de déplacements) a produit une dilatation des territoires ». L'espace péri-urbain accueille actuellement 21 % de la population française et de 1999 à 2004 la population de ces territoires a augmenté de 1,4 % par an contre 0,58 % pour la France entière. (source INSEE)

Environ 25 % de logements supplémentaires seront nécessaires d'ici 2030 sur un parc actuel de 30 millions, et la densification des villes ne suffira pas. (source INSEE)

Cette surconsommation de sol dans le péri-urbain ou au-delà encore répond souvent à des opportunités foncières, certes compréhensibles, mais dont les conséquences constatées sont de produire de l'étalement urbain (faible densité bâtie) et de compromettre la cohérence de l'urbanisation (extension fragmentée, linéaire, mitage, gestion des permis de construire au coup par coup, etc.).

L'artificialisation des sols peut être à l'origine d'une aggravation des inondations (imperméabilisation, etc.), d'une altération de la biodiversité par la disparition de milieux naturels (bosquets, haies, couloirs de passages d'animaux...) ou par cloisonnement de ceux-ci ou encore peut freiner les potentialités en matière de production agroalimentaire durable (rendement moindre à envisager) ou mettre en danger la viabilité ou le potentiel de développement économique des exploitations agricoles (donc leur potentiel de production de matières premières indispensables).

Enfin, l'apport de population nouvelle dans un milieu agricole est souvent la source de conflits de voisinage (au-delà même de l'application de la loi d'orientation rurale).

Ménages-Rés.Princ.	ZE de LONGWY	ZE de BRIEY	Département 54
Evolution annuelle 1999-2007	+ 8,5 1%	+ 8,36 %	+ 8,35 %

Source INSEE 2007

**Les plus fortes évolutions des Résidences Principales** de 1999 à 2007 se situent dans les zones rurales et arrière-pays des agglomérations urbaines à l'est près de la Moselle ou du Luxembourg (cantons de Mont-Saint-Martin : 1,2 % par an, de Briey 1,1 %), au sud près de l'agglomération de Metz (cantons de Conflans 1,1 %, de Chambley 2 %), mais aussi vers la Belgique (canton de Longuyon 1,3 %). (source INSEE 2007)

Les cantons très urbains ont des valeurs plus faibles : Canton de Longwy 0,7 % par an, d'Herseange 0,9 %, de Villerupt 1 % ou d'Homécourt 0,7 %, la part des maisons individuelles par rapport au Résidences Principales est moins importante sur le versant Est (Longwy, Herseange, Villerupt ou Briey). Les valeurs les plus importantes concernent les territoires les plus ruraux (Audun-le-Roman, Chambley, Longuyon). (source INSEE 2007)

C'est aussi dans le canton de Chambley que l'on trouvera le plus fort taux de propriétaires occupants et la part de maisons individuelles (93,5%) la plus élevée du département.

Cantons	Longwy (et ville)	Herseange	Mont-St Martin	Villerupt	Audun-le-Roman.	Longuyon	Briey	Jarny	Chambley
Part maisons ind./RP	39,9 %	67,6 %	73,1 %	69,7 %	83,5 %	74,7 %	61,9 %	76,4 %	93,5 %

Source INSEE 2007

La même constatation peut être faite en ce qui concerne les **lotissements** (source Filocom).

Les opérations les plus importantes réalisées entre 2000 et 2009 se situent à l'est de l'arrondissement de Briey (Trieux 320 lots, Briey 353 lots, Avril 178 lots, Mancieulles 160 lots, Audun-le-Roman 119 lots ...), dans le secteur proche du Luxembourg (Gorcy 214 lots, Cosnes-et-Romain 173 lots, Mont-Saint-Martin 129 lots, Hussigny-Godbrange 120 lots, Haucourt-Moulaine 111 lots, Villerupt 105 lots ...) et dans le sud proche de Metz (Jarny 110 lots, Conflans-en-Jarnisy 105 lots ...).

Au regard des 5329 ménages en plus constatés de 1999 à 2007 sur l'arrondissement nord de Meurthe-et-Moselle, alors que les lotissements y ont produit 4298 lots entre 2000 et 2009, on voit l'importance que ce type d'habitat pavillonnaire a dans le développement de ce territoire.

Compte tenu des éléments ci-dessus, il convient de trouver une **cohérence entre l'offre et la demande foncière ou immobilière**, ceci à une échelle territoriale suffisamment large mettant en jeu une intercommunalité de coopération, en quantifiant au mieux les surfaces nécessaires d'urbanisation future.

A une échelle encore plus large, un équilibre doit être trouvé entre le rural et l'urbain : complémentarités en matière de logements, d'offre en services, équipements et commerces.

La proximité des transports en commun (TC), l'accessibilité à l'offre urbaine, la recherche

d'une diversité sociale se traduira par une **densité bâtie** (ratio du nombre de logements projetés par type de logements / sur les surfaces de terrains affectées) adaptée qui permettra de réduire la consommation de sol.

En milieu rural, les « dents creuses » et les espaces non bâtis en coeur de village, ou les logements vacants récupérables constituent souvent un potentiel constructible important qui peut permettre de limiter l'urbanisation périphérique.

Les délaissés urbains (friches industrielles, espaces dégradés) sont aussi à prendre en considération.

Le choix des terrains à urbaniser devra être fait, en fonction de critères comme :

- Les contraintes physiques : topographie complexe, pente, ruissellement, résistance du sol, configuration du terrain pouvant nuire à un aménagement ou à la réalisation d'espaces publics de qualité, etc.
- La capacité d'accueil en équipements publics (station d'épuration, fourniture d'eau, sécurité incendie, etc.)
- Les coûts induits (déneigement, ramassage des déchets ménagers, capacité d'extension des VRD, de la télédistribution, entretien de la voirie...)
- La présence végétale à préserver ou compenser
- Les risques de conflits d'usages , de nuisances , la sécurité des usagers, etc.
- La proximité entre habitat et centre-bourg permettant d'éviter l'utilisation de l'automobile (liaisons piétonnières et vélos..)
- Les possibilités de réduction de la consommation d'énergie (orientation climatique, contiguïté bâtie...) pouvant nécessiter une organisation de la voirie interne adaptée à cet objectif
- L'offre existante en transport collectif
- ...

## 2.6.2 – densité bâtie

En Meurthe-et-Moselle , on constate que les PLU en milieu rural et péri-urbain ont des densités assez basses en zone AU (10 à 12 logements au maximum), avec actuellement une tendance marquée vers une densité de 6 à 8 logements à l'hectare.

**Il conviendrait que le SCoT participe à l'inversion de cette tendance en mettant en œuvre les outils que lui offre la loi ENE (Engagement National pour l'Environnement), en particulier la possibilité d'imposer dans certains secteurs des densités minimales.**

Il s'agit aussi de ne pas grever l'espace de toute possibilité de mutation et de permettre une reconversion facile et une possibilité de densification ultérieure.

- La densification du bâti peut-être particulièrement justifiée sur certains sites (milieu urbain, proximité des transports en commun, proximité en temps, en distance et en confort de route des pôles d'emplois et de services). Elle permet dans ces zones de limiter la consommation de sol agricole ou naturel et se concilie avec le développement de logements locatifs de qualité.
- Une réflexion sur la qualité de la forme urbaine (il est possible d'avoir de l'habitat individuel de qualité moins consommateur d'espace) peut permettre une densification du bâti tout en préservant la tranquillité, la qualité de vie et l'intimité des ménages.

L'accompagnement des opérations d'urbanisation par la réalisation de jardins et d'espaces publics peut constituer une compensation à l'absence de jardin ou à la réduction de la taille des parcelles.

### **2.6.3 – Les entrées de villes et l'urbanisation d'activités :**

L'article L111-1-4 du code de l'urbanisme interdisant les constructions en dehors des espaces urbanisés des communes dans une bande de 100m ou 75 m le long des axes à grande circulation permet de fixer dans les documents d'urbanisme d'autres règles d'implantation à la condition de prendre en compte la sécurité, les nuisances, la qualité architecturale, urbanistique et paysagère du lieu.

On constate pourtant que la recherche de qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville le long des grandes infrastructures a souvent été négligée face aux coûts fonciers attractifs, aux intérêts économiques sans conditions et à la recherche de « l'effet vitrine », avec comme conséquences:

- Une architecture de bâtiments d'activités généralement banalisée et un urbanisme désordonné, hétérogène, sans identité, des façades arrières non traitées et des parkings « minéralisés », et une première image d'entrée d'agglomération dégradée. Cette situation est particulièrement marquée le long de la RD618 à l'entrée de l'agglomération de Longwy.
- Une fonctionnalité réduite, voire une trop forte spécialisation des entrées de ville.
- Une limite urbaine floue, incertaine, d'apparence parfois inachevée, que se soit en matière de zones d'activité ou de zone d'habitat.
- Une urbanisation consommatrice d'espace, essentiellement orientée vers une logique d'accessibilité motorisée.
- Des terrains ou des bâtiments difficiles à reconverter.

Dans des bourgs attractifs plus modestes, la question de la qualité des zones d'activités ou artisanales, ou de leur dispersion, se pose, mais elle se cumule généralement avec une insuffisance d'intégration visuelle des extensions de l'habitat par rapport au paysage bâti ancien et au paysage naturel et agricole.

Il est donc nécessaire pour toute opération d'urbanisation en entrée d'agglomération (industrie, artisanat, commerce, habitat, loisirs), même hors secteur d'application de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme, d'en étudier soigneusement les impacts.

Notamment en :

- Evitant le risque d'une perception peu « urbaine » par une urbanisation qui apparaît « déconnectée » de la route.
- Interdisant les accès directs sans précaution particulière sur des axes à fort trafic.

Enfin la DTA exprime un certain nombre d'orientations (cf chapitre II-2) ciblant particulièrement les aménagements le long des axes : *la RN 43, le RD 618, la RN 52 ...*

Ainsi, une réflexion doit être menée sur ces zones commerciales montrant une image dégradée ou inorganisée nécessitant des interventions de revalorisation fortes.

Les zones commerciales pourraient constituer un véritable laboratoire en matière de gestion

des eaux, d'amélioration des performances énergétiques (voire de production d'énergie) et de gestion des déchets.

**CHAPITRE III**

**ECONOMIE**  
**SERVICES, EQUIPEMENTS et**  
**COMMERCES**

## III – ECONOMIE, SERVICES, EQUIPEMENTS ET COMMERCE

### 3.1 – Développement économique et touristique, besoins en services et équipements induits

La DTA donne en matière d'économie des orientations fortes pour le territoire du SCoT (cf. chapitre II-2).

#### 3.1.1 – Développement économique, activités, services et équipements

L'Article L122-1-5 du code de l'urbanisme précise que :

I. — *Le document d'orientation et d'objectifs définit les objectifs et les principes de la politique de l'urbanisme et de l'aménagement.*

*Il détermine les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.*

III. — *Il précise les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.*

*Il peut déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs.*

VI. — *Il définit les grands projets d'équipements et de services.*

##### 3.1.1.1 - L'évolution démographique en préalable de l'évolution économique (sources INSEE 2007)

Un territoire économique en 2 parties :

- Le territoire de Longwy, tourné vers le Luxembourg et dans une moindre mesure le nord-ouest de la Moselle (Thionville) et pour sa partie ouest la Belgique
- Le territoire de Briey tourné vers l'agglomération de Metz.

**Sur les 2 zones d'emplois (ZE) de Briey et de Longwy, contrairement aux prévisions, la population, pour la première depuis 40 ans, a augmenté et de façon plus importante que celle du département** (du fait de l'effet favorable de la proximité des emplois au Luxembourg et en Moselle), mais celle de Briey se démarque bien avec une évolution presque 2 fois supérieure à celle du département et la plus dynamique après le sud-ouest 54. La population du territoire de Longwy a rejoint le niveau de 1990 (avec un solde migratoire positif pour la première fois depuis 1968) tandis que le territoire de Briey a largement dépassé celui de 1990.

Ce phénomène s'accompagne d'indicateurs plus favorables que ceux du département : taille des ménages un peu plus élevée (en baisse, phénomène national, mais plus mesurée sur ce territoire), nombre de ménages d'une seule personne moindre. La part des plus de 60 ans reste néanmoins supérieure à la moyenne départementale.

Cette évolution se ressent (notamment en matière de développement de l'habitat) surtout sur la façade est et sud-est malgré la contrainte que représentent les risques miniers.

Indicateurs 2007 favorables	ZE LONGWY	ZE BRIEY	Département et autres ZE
Evolution annuelle de la population 1999-2007	+ 0,33 % par an	+ 0,43 % par an	0,23 % par an
Taille des ménages (nombre de personnes par ménage)	2,3	2,37	2,24
Evolution annuelle de la taille des ménages 1999-2007	Baisse de : - 0,017 %	Baisse de : - 0,014 %	Baisse de -0,019 %
Ménages de 1 personne	30,9 % *	29 %	34,9 % * Nancy : 39 % Toul : 24,7 % Lunéville : 29,5 %
Solde migratoire annuel	+ 0,12% par an	+ 0,36% par an	Département - 0,11 % Nancy : -0,3 % an Toul : - 0,03 % an Lunéville + 0,16 % an

\* A noter que la moyenne départementale est rehaussée par le fort taux de ménages de 1 personne à Nancy (étudiants notamment). Sur le Pays-Haut 54, ces taux, dus essentiellement au vieillissement de la population, sont comparables ou plus importants que sur le Lunévillois. Source INSEE 2007

Néanmoins des disparités importantes apparaissent selon la typologie des territoires : La population des villes (essentiellement situées à l'est : Longwy, Joeuf/ Homécourt..) évolue moins vite (< 0,5 % ou 0,4 % par an) que dans les campagnes à l'ouest ou au sud (> 0,5 % ou 0,6 % par an). De même la part des moins de 20 ans est plus élevée (> 24 %) dans les campagnes (à l'exception du canton de Mont-Saint-Martin qui regroupe des quartiers centraux d'habitat collectif et des zones pavillonnaires périphériques importantes) et celle des plus de 75 ans généralement moins élevée dans ces campagnes à l'ouest et au sud. L'indice de jeunesse est aussi plus bas dans les cantons de Villerupt ou de Briey.

Mais si la part de la population des moins de 20 ans est moins importante sur la ZE de Longwy (22,8 %) que sur la ZE de Briey (24,1 %) et la part des plus de 75 ans sur cette dernière est plus importante (9,6 %) que sur la ZE de Longwy (9,2 %).

**Les nouveaux immigrants (solde migratoire ZE de Longwy : + 0,12 % et ZE de Briey : + 0,36%) expliquent en très grande partie le renouvellement démographique de la Lorraine nord.** Même si les enfants de ces migrants ne parviennent pas encore à compenser le vieillissement de la population, le nombre des moins de 20 ans aura progressé d'ici 2025 selon l'INSEE de 13 %, atténuant le vieillissement de la population (voir tableau ci-après).

Pour la Lorraine-nord, le nombre de travailleurs frontaliers progresserait selon l'AGAPE de 750 par an jusqu'en 2017 puis de 500 par an et le solde migratoire serait de + 800 par an jusqu'en 2017 puis de 1000 par an. En 2025, le nombre d'actifs progresserait de 8000 à 14 000 personnes attirées par le Luxembourg et les ménages progresseraient de 12 000 par rapport à 1999, avec une taille de ménages qui se stabiliserait à 2,4 (France 2,1).

Indicateurs 2007 défavorables	ZE LONGWY	ZE BRIEY	Département et autres ZE
Les moins de 20 ans	22,8 %	24,1 %	24,6 % Nancy 24,4 % Toul 27,3 % Lunéville 25,7 %
Les plus de 60 ans	23,1 %	23,4 % (comparable à la ZE de Lunéville)	20,7 %
Les plus de 75 ans	9,2 %	9,6 %	8,1 %
Solde naturel annuel 1999-2007	+ 0,21 % par an	+ 0,06 % par an	+ 0,33% par an
Indice de jeunesse (< 20ans / > 60 ans)	1	1	1,2 Toul 1,5 Nancy 1,2 Lunéville 1,1

Source INSEE 2007

**Ce phénomène de vieillissement de la population** (part des moins de 20 ans inférieure à la moyenne du département, solde naturel plus faible, part des plus de 60 et 75 ans plus élevée, ...) **peut peser sur le renouvellement des emplois avec un impact plus sensible sur les emplois stratégiques.**

Selon l'INSEE pour la Lorraine-nord, la part des plus de 60 ans (+ 22 % de 1999 à 2025) devrait se stabiliser en 2025 (à un niveau plus bas que sur le territoire national) alors qu'au niveau national elle évoluerait deux fois plus vite

Néanmoins l'évolution des plus de 65 ans de 1999 à 2007 reste sur l'arrondissement de Briey plus modérée (+ 0,75 %) que sur le département (+ 3,89 %), avec même une inversion pour les plus de 60 ans (- 2,9 %).

**La question du vieillissement porte surtout sur le grand âge (les plus de 75 ans) : + 30,6 % d'augmentation de 1999 à 2007 contre + 20,5 % pour le département.**

	ZE de Longwy	ZE de Briey	Comparaisons
Part des ménages comprenant une personne de plus de 75 ans	16,1 %	17,5 %	ZE Nancy 12 % ZE Toul 12,9 % ZE Lunéville 16,4 %
Taux de recours des ménages aux services à la personnes	Entre 6,7 et 8,6 %	Entre 8,6 et 9,2 %	ZE Nancy 9,8 à 10,1 % ZE Toul 6,7 à 8,6 % ZE Lunéville 9,8 à 10,1 %

Source Insee RP 2006

### 3.1.1.2 - Les revenus et la précarité

Source INSEE-DGI 2004	ZE LONGWY	ZE BRIEY	Département
Revenu fiscal par ménage (médiane)	19 236 (20 025 en 2006)	21 919 (23 313 en 2006)	23 275 (24 522 en 2006)
Revenu fiscal par personne (médiane)	8 949	9 708	10 382
Revenu médian par unité de consommation	13 072	14 425	15 533 (France 15 849) maxi : Nancy 16 636 mini : Lunéville 14 297
Travail à temps partiel (et évolution)	19,4 % (18,9 % en 1999)	17,9 % (18,8 % en 1999)	17,6 % (18 % en 1999)

Le secteur de l'agglomération de Longwy est marqué par une part de population sous le seuil de pauvreté chez les moins de 65 ans de 16 à 18 %. Les causes sont multiples : perte de l'emploi industriel (revenus souvent supérieurs), chômage, travail à temps partiel, etc. Ces valeurs restent comparables à celles du Lunévillois.

On retrouve ces valeurs dans le sud-ouest du Longuyonnais et l'Audunois - Piennois, tandis que le reste du territoire se situe généralement dans des taux de 12 à 14 %, et moins de 12 % dans le secteur de Chambley.

En 2006, les plus bas revenus médians par Unité de Consommation (UC) se situent dans le bassin de Longwy (de l'ordre de 15 000 €) et les plus hauts dans le canton de Chambley (environ 18 000 €).

En matière de travail à temps partiel, les deux territoires se distinguent bien : La ZE de Briey rejoint la moyenne départementale contrairement à la ZE de Longwy où la situation se dégrade.

**Néanmoins une réserve importante doit être formulée : Les revenus versés au Luxembourg n'étant pas pris en compte, ces chiffres ne font apparaître que les revenus franco-français (ce qui confirme l'existence d'une coupure sociale sur la zone frontalière).**

### 3.1.1.3 - Les conséquences sur l'économie résidentielle et les besoins en services et équipements

Comme le montrent les tableaux précédents, deux populations aux caractéristiques très différentes coexistent localement, plus particulièrement dans le bassin de Longwy :

L'une « autochtone » vieillissante ou n'ayant pas accès à l'emploi au Luxembourg, avec un taux d'activité et un niveau de revenu plus faible et qui appelle la mise en place d'un accompagnement adapté :

Des mesures sont donc à engager pour accompagner le vieillissement de la population, notamment dans certains secteurs où les personnes âgées vivent plus souvent seules qu'ailleurs, notamment pour permettre leur maintien le plus longtemps possible dans leur domicile (aide ménagère, soins infirmiers et accessibilité aux soins en général, portage de repas, adaptation du logement en particulier dans le parc privé ancien, loisirs,).

L'autre, plutôt jeune, venue s'installer sur le territoire en général dans un habitat pavillonnaire, souvent d'origine urbaine et avec des exigences en rapport avec cette origine, pour une part

disposant d'emplois bien rémunérés au Luxembourg et pour une autre part travaillant en Moselle mais cherchant à se loger à moindre frais, parfois dans des cités ouvrière. Pour ces populations « nouvelles » se pose la question de l'accompagnement de leur accueil.

Une des caractéristiques de ces populations est le développement du travail féminin dans un territoire où autrefois celui-ci était traditionnellement faible :

Travail féminin 2007	ZE LONGWY	ZE BRIEY	DEPARTEMENT
Part des femmes salariées (et évolutions)	45,6 % (41 % en 1999)	43,1 % (38,9 % en 1999)	45 % (42,6 % en 1999)
Actifs femmes ayant un emploi			
Taux d'activité	65,5 %	64,3 %	65,2 %
Taux d'emploi	56,7 %	55,3 %	57,2 %

**Des solutions devront être trouvées pour répondre :**

- à l'évolution du travail féminin
- à la demande en matière d'accueil et de garde des petits enfants, ou encore de santé liée à la petite enfance, mais aussi au besoin de transports en commun ou d'accès à la culture et, notamment pour les plus jeunes, au sport.

#### ⑩ L'accueil pour la petite enfance

La question des structures d'accueil pour la petite enfance est d'autant plus importante que différentes études ont montré l'impact positif que l'accessibilité et la qualité des politiques d'accueil peuvent générer sur l'évolution du travail féminin et sur la réussite scolaire.

Selon le CG 54, le Pays-Haut est en la matière le plus démuné (moins d'une place en accueil collectif pour 100 enfants en 2005 – 17 sur le Grand Nancy).

L'ouverture de maisons d'assistants maternels (MAM), en accord avec le conseil général et le médecin de la protection maternelle et infantile (PMI), peut répondre à la pénurie de garde en zone rurale (ainsi qu'aux difficultés rencontrées dans les quartiers « sensibles où la sollicitation des parents est plus faible).

Il s'agit aussi de localiser les structures d'accueil en s'appuyant sur les caractéristiques des déplacements domicile-travail, éventuellement domicile-école, les horaires des usagers et sur le réseau des assistante maternelle, et d'étudier la faisabilité, dans un cadre de partenariat de la mise en place de crèches d'entreprise.

La mise en place d'une offre multi-services liée à la scolarité reste à développer .

Il s'agit aussi d'avoir une meilleure connaissance prospective de l'évolution des effectifs à scolariser en vue d'une meilleure évaluation des besoins en équipements.

### ⑩ **L'offre culturelle**

En matière d'accès à l'offre culturelle, qui intéresse aussi les populations plus âgées, le territoire présente un certain déficit malgré l'apparition de médiathèques et d'une évolution en matière de cinéma comme à Longwy (multiplexe Utopolis, très fréquenté). Les autres salles se résument à deux cinémas généralistes (Villerupt, et Conflans-en-Jarnisy) et deux cinémas d'art et d'essai à Joeuf et Jarny. Les anciennes activités minières ou sidérurgiques ont laissé de nombreux équipements parfois de belle qualité architecturale et à forte valeur patrimoniale, mais qui se sont retrouvés inadaptés, surdimensionnés ou sous-utilisés, ou difficile à reconverter, confrontés à un problème de vétusté, et pour lesquels un recensement et un état des lieux est nécessaire.

### ⑩ **Les équipements sportifs**

Les équipements sportifs sont nombreux, et souvent liés aux établissements scolaires, dont la proximité entre eux est parfois souhaitée. Une partie de ce patrimoine sportif est vieillissant car issue d'une politique menée entre 1960 et 1980 notamment sur la base d'une évaluation démographique ou en besoins scolaires maintenant obsolètes. Les piscines en particulier subissent un vieillissement important et se confrontent à une demande de plus en plus orientée vers la notion de centre nautique, tandis que les pratiques sportives, en particulier avec le développement de la clientèle féminine et du troisième âge, s'orientent vers une vision associant sports-détente-promenade-découverte. L'espace public lui-même devient un lieu d'usage sportif parfois spontané.

Le RES (Recensement national des Équipements Sportifs) réalisé en décembre 2005 par la mission Jeunesse et Sports est disponible sur le site [www.res.jeunesse-sports.gouv.fr](http://www.res.jeunesse-sports.gouv.fr).

Un enjeu important consistera à éviter le saupoudrage de projets et à viser la mutualisation des dépenses et la rationalisation des investissements.

### ⑩ **La santé**

En matière de santé, le Piennois-Audunois et le Longuyonnais montre des difficultés cumulées sur l'ensemble des professionnels de santé et le Jarnisy, notamment au sud (Chambley-Bussière). (source INSEE-ADELI-CNAMTS version 2007).

Il s'agit aussi de résoudre des pathologies plus particulières au Pays-Haut 54 : certaines maladies respiratoires et une surmortalité masculine par suicide supérieure de 60 % à la moyenne française.

#### **Les maisons pluridisciplinaires de santé (MPS)**

Elles consistent en un regroupement sur un même lieu de professionnels de la santé fédérés autour d'un projet de santé collectif et coordonné (art 39 loi HPST). Celles-ci peuvent associer des professionnels médico-sociaux et offrent une solution satisfaisante en milieu rural déficitaire ou prioritaire en matière de santé. Elles ont pour vocation d'assurer des actions de santé sans hébergement mais aussi de prévention et permettent de réunir dans un même lieu divers métiers de la santé. La possibilité d'élargir les fonctions « sports-santé » au-delà de l'offre en soins constitue un enjeu émergent.

*Exemple de MSP : projets effectifs à Mercy-le-Bas et Joeuf, projet en réflexion 2008-2009 à Villerupt, financement accordé en 2009 à Longwy.*

Il s'agit en particulier d'avoir une vision prévisionnelle sur les départs et déficits de personnel de santé dans certains territoires (et une action de promotion et d'anticipation en direction des futurs professionnels), sur le vieillissement de la population (afin de préparer une réponse aux évolutions démographiques), de mieux définir les raisons des inégalités territoriales, de décloisonner les établissements et développer des partenariats entre hôpitaux des grandes villes et les pôles hospitaliers locaux (Briey, Mont-Saint-Martin avec pour ce dernier un enjeu transfrontalier), la télémédecine constituant un outil important qui devra s'appuyer sur le développement du très haut débit.

#### ⑩ Les services à la personne

Pour l'ensemble des populations du Pays-Haut 54, l'offre en services personnels et domestiques semble assez présente. Elle est appelée à se développer. D'une manière générale, le taux de recours des ménages aux services à la personne est moindre en Lorraine par rapport à la moyenne française.

**L'offre multiservice** en développement sur le département, comme à Thiaucourt - Régnéville ou à Spincourt, de type « maisons de services publics » (MSP), relais service public (RSP), « espaces régionaux emploi-formation » (EREF) ou « points-publics » en milieu rural a pour vocation d'informer et d'aider le public à effectuer des démarches administratives. Ces équipements peuvent aussi accueillir notamment un service postal, et une diversification de leur activité (regroupant par services de santé, bibliothèque, commerces, accueil petite enfance, ...) permettrait de créer un petit pôle attractif pouvant notamment avoir un effet bénéfique pour le petit commerce.

D'une manière générale, il est nécessaire d'assurer une complémentarité avec les grands services, d'éviter un risque de concurrence entre RSP, MSP ou EREF, ou entre territoires concernés par ces structures, et de pérenniser ces structures, en particulier grâce à la mise en place d'un partenariat (associant Etat, région, collectivités, maisons de l'emploi, acteurs de la vie économiques, CAF, etc.), enfin d'améliorer l'accessibilité des habitants à ces services.

#### 3.1.1.4 - L'emploi

Les deux zones d'emplois (ZE) se distinguent peu, la ZE de Longwy présentant des indicateurs un peu plus favorables que celle de Briey. **Il apparaît surtout un taux d'activités et un taux d'emploi de 15 à 64 ans plus important que la moyenne départementale, mais un taux d'activité des 55 à 64 ans très en retrait\***, et des taux de chômage beaucoup plus défavorables.

Parallèlement, sur la totalité du territoire des 2 ZE, la part des revenus due aux retraites et aux pensions des ménages est, hormis le Lunévillois-est, supérieure au reste du département.

Emploi – Insee 2007	ZE LONGWY	ZE BRIEY	Département
<b>Taux d'activité des 15 à 64 ans (*1) Part de la population active</b>	71,7 %	71,1 %	69,4 %
<b>dont femmes</b>	65,5 %	64,3 %	65,2 %
<b>et des 55 – 64 ans</b>	35,8 %	35,5 %	40,1 %
<b>Taux d'emploi (*2) des 15 à 64 ans Actifs femme ayant un emploi</b>	63,1 % 56,7 %	62,7 % 55,3 %	61,8 % 57,2 %
Taux de chômage 4 tr 2008 4 tr 2007	8,7 % 8	9,1 % 8,3 %	7,8 % 7,4 %

(\*1) Nombre d'actifs (occupés et chômeurs) par rapport à la population correspondante

(\*2) Nombre de personnes ayant un emploi sur le nombre de personnes de la même catégorie

Ici aussi des disparités territoriales apparaissent :

**Les taux d'activité** des 15 à 64 ans sont nettement plus importants à proximité immédiate du Luxembourg (> 72 %) ou de la Moselle (Jarnisy 72 %, canton de Chambley 76 %). Il en est de même sur ces territoires pour les taux d'activité des femmes (65,5 % sur le canton de Villerupt, 67,2 sur celui d'Herseange, 66,3 sur celui de Conflans-en-Jarnisy et sur le canton de Chambley > 69,3 %).

Pour les actifs de 55 à 64 ans, le taux d'activité est nettement plus important sur les secteurs de Villerupt, Briey ou la partie sud de l'arrondissement (Jarnisy-Chambley), proche des grands pôles d'emplois, que dans les secteurs plus éloignés.

**A noter que ces valeurs sont loin d'approcher les objectifs de Lisbonne : Avoir en Europe un taux d'emploi de 70 % (environ 63 % sur la Pays-Haut), de 60 % pour les femmes et de 50 % pour les 55- 64 ans (environ 36 % sur le Pays-Haut).**

**Les taux de chômage** 2007 (INSEE RP 2007) sont plus difficiles à analyser, mais semblent néanmoins montrer des valeurs « urbaines » plus importantes que les arrières pays plus ruraux mais atténuées à proximité du Luxembourg (comme à Villerupt) ou de la Moselle, le canton de Chambley étant le moins touché. Une forte dégradation du marché de l'emploi (source DRTEFP) semble apparaître début 2008 sur la ZE de Briey (+ 44,4 % d'inscrits contre + 31 % pour la moyenne régionale), mais aussi sur la ZE de Longwy (+ 39,4 %) qu'il convient de surveiller.

En 2009, sur le secteur de Longwy le taux de chômage était supérieur à celui du département ou de la Lorraine et sur le secteur de Briey très supérieur.

**Evolution de l'emploi** sur le SCOT-nord :

Nombre d'emplois	1990	1999 et évolution 90-99	2007 et évolution 99-2007
ZE LONGWY	21 408	20 022 (- 6,5 %)	20 692 (+ 3,3 %)
ZE BRIEY	17 289	19 235 (+ 11,2 %)	19 979 (+ 3,9 %)

Les secteurs de plus fortes créations d'emplois depuis 1999 concernent surtout le bassin de Briey (Briey, Conflans-en-Jarnisy, ...) et ponctuellement l'agglomération de Longwy (Longlaville, ...). Au contraire la plus forte déprise est observée à Joeuf, Longuyon et Pierrepont, Audun-le-Roman et une partie du Piénnois, à Gorcy ou dans les vallées urbaines de la Chiers, de la Moulaine, ainsi qu'à Villers-la-Montagne (ZI).

Le bassin de Briey a mieux rebondi après l'arrêt de la sidérurgie (+ 15,5 % d'emplois en plus de 1990 à 2007), contrairement à celui de Longwy handicapé par la proximité du Luxembourg (- 3,3 % de 1990 à 2007) et au passé plus lourdement marqué par l'ancienne mono-industrie.

**La vocation résidentielle du bassin de Briey** va s'affirmer progressivement, accompagnée d'un redéveloppement économique sensible, l'entraînant dans l'unité urbaine de Metz. Malgré cela, 1 actif sur 4 actifs habitant le territoire de Briey, plus de la moitié des actifs du canton de Chambley, environ un tiers des actifs des cantons de Briey ou Conflans-en-Jarnisy et quelques 40 % des actifs du canton d'Homécourt (pour lesquels la Moselle et le premier fournisseur d'emplois), vont travailler en Moselle.

Même si seulement 12 % des actifs du bassin de Briey, du fait de la distance à parcourir, travaillent au Luxembourg, c'est néanmoins 4 fois plus qu'en 1990.

Zone d'emploi Briey (INSEE)	1990	2008
Travail Frontalier	827 (dont 91,7 % vers le Luxembourg)	4 070 soit environ 12% (dont 98 % vers le Luxembourg)
Vers autre département		10 352 (34 %)

**Sur le bassin de Longwy, le développement de l'emploi sur le Luxembourg** (en moyenne 10000 par an, majoritairement qualifiés, mais aussi des emplois de services) est le moteur démographique de ce bassin. Cette situation est une aubaine qui donne un certain tonus à l'emploi local, mais en même temps freine le développement local et accentue, avec le développement de Esch-Belval, la dépendance de ce bassin au Luxembourg.

Ainsi sur le Pôle International d'Activité (PIA) les objectifs d'emplois n'ont jamais été atteints. L'emploi local a baissé de 1999 à 2005 de presque un millier de postes (- 5 %) alors qu'au Luxembourg il a progressé de 25 % (57 000 postes). En 2006 il y avait 45 % de travailleurs frontaliers (81 % travaillant au Luxembourg, et 19 % en Belgique essentiellement des actifs du Longuyonnais), et à Longwy, plus d'un actif sur 2 travaille au Luxembourg. Le phénomène est le plus marqué sur le canton de Villerupt (52 % des actifs en 2006), 43 % pour le canton de d'Herseange, mais pour les autres cantons plus reculés du bassin de Longwy les valeurs ne descendent pas en-dessous de 28 %.

Les entreprises locales ont du mal à recruter ou à retenir leurs salariés, certaines ont délocalisé leur siège au Luxembourg. Le Luxembourg accepte bien quelques milliers de migrants par an, mais il manque de foncier disponible et cela ne compense pas son déficit en main-d'oeuvre notamment qualifiée. Selon la STATEC, dès 2017 le Luxembourg sera confronté à une stagnation de son nombre d'actifs résidents, ce qui entraînera côté français un apport

supplémentaire de travailleurs frontaliers.

Zone d'emploi Longwy (INSEE)	1990	2006
Travail frontalier	6 439 (dont 82,4 % vers le Luxembourg)	15 774 soit environ 45% (dont 82,2 % vers le Luxembourg)
Vers département		2 008 (5,9 %)

### 3.1.1.5 - Les types d'activités et formes d'emplois

De 201 550 habitants en 1968, l'arrondissement de Briey, subissant une véritable saignée due à la déstructuration de son tissu sidérurgique et minier, est passé à 156 989 habitants en 1999, soit une perte de 44 500 habitants en 30 ans (- 22 %, avec des taux plus importants dans les secteurs sidérurgiques et miniers), pour remonter en 2007 à 161 794 habitants grâce à la proximité de l'emploi en Moselle ou au Luxembourg.

#### La répartition et l'évolution des secteurs d'activité :

Actuellement, le territoire du SCOT-nord est caractérisé par une faiblesse marquée en matière de personnel encadrant (env. 4 %) et au contraire d'un taux plus important de la catégorie ouvrière (env 19 %).

**L'industrie** est d'ailleurs encore très présente avec un taux d'emploi dans l'industrie supérieur à 20 % (département : 13,5 %). Le PIA, ancien site historique de la sidérurgie, la zone d'activité de Villers-la-Montagne (une des zones transitoires créées après la crise de la sidérurgie) et l'usine SOVAB concentrent une partie des emplois industriels.

**Le secteur de la construction** a pris de l'ampleur du fait du boom immobilier (notamment sur la ZE de Briey).

**Le secteur tertiaire** (env. 1/3 des emplois : santé, enseignement, services...) autrefois modérément présent dans cette région à dominante industrielle se rapproche des valeurs départementales et vit une normalisation, mais ne compense pas le déclin de l'industrie.

En particulier, en matière de commerce, le Pays-Haut rattrape son retard par rapport à son poids démographique et parvient progressivement à modérer son évasion commerciale vers la Moselle ou même, comme à Longwy, à devenir attractif pour l'extérieur du territoire (cf. chapitre spécifique consacré au commerce).

Trois domaines, en général assez stables, représentent environ la moitié des créations récentes d'entreprises, probablement du fait d'un déficit à combler: La construction, le commerce de détail et les services aux entreprises.

Part en 2007 des	ZE LONGWY	ZE BRIEY	Département
ouvriers	19,3 %	18,9 %	14,3 %
employés	18,8 %	17,0 %	17,5 %
cadres	4,2 %	3,8 %	7,3 %
Retraités	23,7 %	24,2 %	23,7 %

Salariés	89,9 %	88,8 %	90,9 %
Part des emplois dans			
L'agriculture	1,5 %	2,5 %	1,7 %
L'industrie	<b>20,4 %</b>	<b>24 %</b>	<b>13,5 %</b>
La construction	6,2 %	7,4 %	6,4 %
Le tertiaire marchand	37 %	33 %	40,5 %
Le tertiaire non marchand	34,8 %	33,1 %	37,9 %
Pourcentage nombre d'emplois/ nombre d'actifs	60,1	65,3	90,1 Toul 81,4 Nancy 104,6 Lunéville 73,7

Evolution de l'emploi salarie 1999-2008 source INSEE juin 2009	Période	Part de l'emploi sur la ZE LONGWY	Part de l'emploi sur la ZE BRIEY
<b>Industrie</b>  (Evolution 1993 à 2000) (Evolution 2000 à 2006)	1999 2008	27,2 % 19,3 % ↓↓  (baisse de -4 à -12 %) (baisse forte de -18 à -26 %)	25,9 % 24,2 % ↓  <b>hausse de plus de 14 %</b> baisse de -4 à -12 %
<b>Construction</b>	1999 2008	5,9 % 6,2 %	5,4 % 6,6 %
<b>Commerce</b>	1999 2008	12,8 % hausse de 15,8 %	11,3 % 10,8 % ↓
<b>Services</b>	1999 2008	53,6 % 58,3 %	56,4 % 57,7 %

La création d'entreprises en 2008, de sources Insee, a été 2 fois supérieure sur le secteur de Briey (taux de création 23,1% en 2009) que sur Longwy (10,2 % en 2008).

## Poids du Pays Haut en Lorraine

Bassin d'emploi (source UNEDIC)	Indice 1993	Indice 1999	Indice 2006	Variation de 1999 à 2006	Part de croissance départementale de 1999 à 2006
Longwy	100	98	91	- 1 107	- 20 %
Briey	100	123	131	637	11,5 %
Département	100	107	111	5 541	100 % (référence)
Lorraine	100	108	111 (France 119)	10 445	

La proximité de l'emploi dans l'agglomération de Metz, plus modérément de Thionville (filière froide de la Fensch notamment), a permis à des actifs originaires de la Moselle de venir s'installer sur le bassin de Briey. Malgré le lourd passif industriel et plus récemment la fermeture de la filière chaude (vallée de l'Orne) et des activités métallurgiques de Joeuf, ce bassin présente encore des indicateurs d'emplois favorables et à faible connotation post-industrielle minière et sidérurgique. Néanmoins en 2008 est apparu une dégradation du marché de l'emploi.

**Le territoire de Briey est apparu un des plus dynamiques du département jusque vers l'année 2000 dans le secteur industriel** (24 % des emplois, comparable au Val de Lorraine) avec une forte présence d'industries liées à l'automobile, de l'industrie des équipements mécaniques ou de la construction (et de l'immobilier) lié au fort développement résidentiel, etc., mais montre quelques fragilité depuis.

Le tissu industriel est complété par la plasturgie (NORMA et LINDAL), le bois-papier, et l'agro-alimentaire.

Six établissements industriels ont plus de 100 salariés, dont 1 de plus de 2 000 salariés (la SOVAB).

Le poids des établissements de la zone de Briey représente 8 % par rapport au département :

Insee NES 16 janv 2007	<b>ZE BRIEY</b> - poids/M&Mos : 8 %
<b>Les plus représentées :</b>	
Industries agro-alimentaires	11 %
Industrie automobile	<b>11 %</b>
Construction	<b>10 %</b>
Ind biens d'équipement	10 %
Energie	10 %
<b>Les moins représentées :</b>	
Ind des biens intermédiaires	6 %
Ind biens de consommation	6 %
Services aux entreprises	6 %

De petites zones artisanales, certaines sur d'anciens carreaux de mines dans la zone

intermédiaire entre le bassin de Briey et celui de Longwy, comme à Trieux/Tucquegnieux, Hatrize, Piennes/landres, Valleroy, Audun-le-Roman, accueillent de petites entreprises, certaines qualifiées dans des technologies avancées.

A Homécourt s'est installé le pôle en Génie de l'Environnement réunissant sur une ancienne cokerie une dizaine de laboratoires publics et 4 entreprises oeuvrant sur le traitement et la remise en état des sols pollués.

A Chambley, sur l'ancienne base aérienne militaire est en cours la création, par le Conseil Régional de Lorraine, d'un pôle aéronautique avec différents objectifs : réutilisation d'un aérodrome d'affaire, activités industrielles de production d'aéronefs (projet GECSKYLANDER en cours), loisirs autour de l'aéronautique, etc. Le site fait par ailleurs déjà l'objet d'une manifestation de grande ampleur, « Mondial Air Ballons », le plus grand rassemblement de Montgolfières d'Europe (343 000 visiteurs en 2007 selon le Comité Départemental du Tourisme).

Le tertiaire est très présent (de l'ordre de 10000 emplois, représente 67 % des activités), l'histoire du territoire et les besoins engendrés par l'industrie minière et sidérurgique, mais aussi son isolement par rapport à Nancy y ayant contribué : Lycées à Briey et Jarny, Hôpital Maillot à Briey (un millier de personnes), administrations diverses. Se développe actuellement le secteur de l'offre en services personnels et domestiques liés aux évolutions démographiques du secteur.

Le commerce a lui aussi rattrapé son retard avec la réalisation de la zone commerciale de Conflans-en-Jarnisy, un rééquilibrage du commerce sur Briey et une présence commerciale dans l'agglomération de Joeuf qui se maintient, mais il souffre de la proximité du bon niveau d'offre commerciale dans le département de la Moselle.

Deux établissements ont plus de 100 salariés (Leclerc à Conflans-en-Jarnisy, et Cilomate Transports à Jarny, ce dernier avec plus de 200 salariés).

L'industrie agro-alimentaire est aussi assez présente et fait l'objet de créations d'entreprises. Ce domaine peut constituer un fort potentiel à développer « d'économie verte » et de production agro-alimentaire plus durable, ainsi que de diversification de la production et de valorisation des produits locaux.

**L'agglomération de Longwy** constitue désormais une part d'un ensemble transfrontalier de 120 000 habitants qui regroupe Differdange et Pétange au Luxembourg et Aubange en Belgique. Du côté de Villerupt, il est difficile de distinguer les limites entre Audun-le-Tiche en Moselle et Esch-sur-Alzette au Luxembourg.

Les objectifs de création d'emplois projetés sur le PIA à Longwy (5 500 emplois) n'ont pas été atteints et le secteur a souffert, contrairement à la ZE de Briey, de la perte de certaines activités importantes. La fermeture en particulier des deux sites DAEWOO a entraîné la mise en place d'un dispositif d'appui de la part de l'Etat, le contrat de site, avec comme actions les plus représentatives la charte du réseau de développeurs économiques, l'accompagnement économique et stratégique des projets de développement des entreprises (ALIZE), des opérations de redynamisation du commerce en centre-ville de Longwy, etc.

Mais le mouvement semble s'inverser, comme le montre l'évolution positive du nombre d'établissements sur le secteur de Longwy (+ 6,9 % de 2005 à 2007), mais qui reste inférieure

à celle du département. Il faut noter surtout que malgré la proximité du Luxembourg, 46 % d'entreprises ont plus de 10 ans, ce qui montre un relatif ancrage territorial.

Néanmoins le bassin dispose encore d'une activité industrielle importante représentée par exemple par l'unité industrielle Lorraine Tubes de Réhon ou par la grande zone d'activité de Villers-la-Montagne, par la chimie organique, les plastiques ou la fabrication de fibres synthétiques (Performance Fibers qui produit notamment des fibres pour pneus et ceintures de sécurité) ou par l'industrie du caoutchouc, etc.

Six établissements industriels ont plus de 100 salariés, dont un de plus de 500 salariés (Eurostamp à Villers la Montagne).

Mais l'économie locale s'appuie beaucoup sur la filière automobile qui reste fragile (Faurecia, Eurostamp, FVM technologie à Villers-la-Montagne, PSA, Kaiser à Longuyon, fabrique de bennes à Valleroy, ...).

Les secteurs tertiaires sont plutôt stables. Sur Longwy une nouvelle dynamique semble se porter sur les services aux particuliers, l'offre en loisirs et le commerce. Dans ce dernier cas, le déficit dans le grand commerce a été corrigé. A proximité ou à l'emplacement de l'ancien site DAEWOO, ouvert à la clientèle luxembourgeoise, s'est installé en 2007, à la place des industries envisagées au départ, l'hypermarché AUCHAN (le plus grand de France et plus de 500 salariés) qui s'étend actuellement avec une galerie commerciale, un pôle de l'équipement à la personne à proximité (immobilière Frey avec une quinzaine de magasins) et le projet Immochan amènera du commerce orienté vers les loisirs et l'ameublement ; des projets dans le domaine de l'hôtellerie et de la restauration sont en cours. Le complexe cinématographique à l'autre extrémité du PIA (parc international d'activités) secteur Saintignon complète son offre par du loisirs et de la restauration. Une médiathèque intercommunale a été réalisée, et un golf est prévu sur le site de Senelle, mais ce projet devra surmonter les difficultés liées aux contraintes fortes de cette ancienne friche industrielle et l'approvisionnement en eau.

Le poids des établissements de la zone de Longwy représente 9 % par rapport au département.

INSEE NES 16 janv 2007 - entreprises	ZE LONGWY – poids total/M&Mos : 9 %
<b>Les plus représentées :</b>	
Industrie automobile	15 %
Activités immobilières	13 %
Ind des biens intermédiaires	12 %
Energie	11 %
<b>Les moins représentées :</b>	
Industrie des biens de consommation	7 %
Services aux entreprises	6 %
Transports	6 %

### Le niveau de formation

Niveau de formation 2007	ZE LONGWY	ZE BRIEY	Département
Aucun	25,7 %	22,1 %	19,1 %

CAP ou BEP	29,7 %	33,3 %	27,4 %
Baccalauréat ou brevet prof	13,1 %	13,2 %	14,5 %
Diplôme bac + 2	9,4 %	8,5 %	11,5 %
Diplôme niv > bac + 2	5,6 %	5 %	10,1 %

Source INSEE 2007

Le tableau précédent au § 4 montre une présence forte des ouvriers (de l'ordre de 19 % sur les 2 ZE contre 14,3 % pour le département) et de seulement 4 % des cadres (contre 7,3 % sur le département).

Le niveau de formation s'accorde avec cette répartition socio-culturelle.

Actuellement seuls les nouveaux migrants pourraient occuper les nouveaux emplois proposés par le Luxembourg du fait de ce **déficit en travailleurs notamment qualifiés sur le territoire français**. Le tableau ci-dessus montre une sur-représentation de personnes sans aucun diplôme ou à faible niveau de formation, et au contraire une très faible représentation de Bac + 2 ou plus, touchant plus la ZE de Briey certes, mais la question est plus sensible sur la ZE de Longwy car ce bassin est en Meurthe-et-Moselle le principal réservoir de main d'oeuvre pour le Luxembourg.

Il est donc nécessaire d'étudier l'opportunité de développer ou renforcer des structures de formation et d'élever le niveau des qualifications recherchées pour les nouveaux emplois au Luxembourg.. Parmi les 6 ZUS du département (zone urbaine sensible), l'une se situe sur Mont-Saint-Martin et un des 4 CUCS (contrat de cohésion urbaine) concerne Longwy avec des objectifs notamment orientés vers l'emploi, le développement économique et la réussite scolaire susceptible d'améliorer le niveau d'emploi local.

A noter aussi des initiatives intéressantes comme la création de l'école de la deuxième chance à Longwy : L'objectif de l'E2C Transfrontalière est d'améliorer l'insertion sociale et professionnelle de jeunes demandeurs d'emploi peu qualifiés sur cette zone transfrontalière. Ce dispositif doit donc permettre à ces jeunes lorrains et belges de travailler sur des projets professionnels communs, de bénéficier d'un accès plus facile au sein des entreprises se situant dans les pays partenaires et de trouver au final des solutions en termes d'emploi et/ou formation.

### 3.1.2 – Développement touristique (sources : Comité Départemental du Tourisme)

**Le tourisme en Meurthe-et-Moselle s'appuie traditionnellement sur la visite des villes et du patrimoine historique.** Pour l'arrondissement nord, l'activité touristique n'est pas très développée et les sites « porteurs » sont particulièrement les suivants:

- Le Château du XVI<sup>ème</sup> siècle et son prieuré roman de Cons-la-Granville avec près de 7 000 visiteurs par an (classé monument historique, et siège d'une manifestation annuelle de musique classique),
- Le fort de Fermont et la ligne Maginot que l'on peut visiter en petit train (au 2<sup>ème</sup> rang des sites visités de Meurthe-et-Moselle avec environ 20000 visiteurs),
- La place forte et les remparts de Vauban à Longwy (place DARCHE, les remparts, la Porte de France – site qui a été classé au patrimoine mondial de l'UNESCO),
- La vieille ville encore insuffisamment connue de Briey surmontant le plan d'eau boisé et

non loin la cité radieuse de Le Corbusier à Briey.

- Il existe aussi un petit patrimoine bâti intéressant au sud de l'arrondissement (château de Moncel par exemple, église de Jarny, etc.), ou plus éparpillé au nord (l'église romane peu connue de Mont-St-Martin du XIème siècle (classée monument historique), les lavoirs-tunnels, des maisons fortes ...).
- Hors limites départementales : La tour romaine et le parc archéologique d'Arlon en Belgique, l'abbaye cistercienne d'Orval à Virton, ...), les sites du nord-meusien, etc.

**La Meurthe-et-Moselle dispose par ailleurs d'une offre culturelle de qualité et d'une offre événementielle attractive.** Pour le nord du département on peut citer :

- Les deux musées des émaux de Longwy : le musée municipal de Longwy (émaux, faïences) est situé en nombre d'entrées dans les dix premières positions des sites touristiques de Meurthe-et-Moselle (4 500 visiteurs en 2006) et la fabrique des « émaux et faïences » de Longwy-bas dispose d'un hall d'exposition. Deux fabriques d'émaux et de faïences encore en activité ouvrent leurs portes aux visiteurs (St-Jean l'Aigle et la fabrique des Récollets). Les actions de promotion et d'information des arts du feu à Longwy (espaces tourisme du Pays-Haut) sont incluses dans une démarche destinée à favoriser l'émergence de sites structurants portée par le CG 54.
- Le festival du film italien à Villerupt (plus de 40 000 visiteurs, au 9ème rang pour le nombre de visiteurs tout domaine concerné) ou encore la biennale « Mondial Air Ballons » à Chambley qui a attiré 340 000 visiteurs en 2007 (1er rang pour le nombre de visiteurs tout domaine concerné). L'ancienne base de Chambley fait encore l'objet de réflexions sur son devenir.
- A côté de cela existent de nombreux petits musées « ruraux » comme à Cutry, dans l'ancien château du XVIII<sup>ème</sup> siècle, le musée archéologique orienté de l'époque romaine (1<sup>er</sup> siècle avant JC) à l'époque mérovingienne (créé après la découverte en 1968 d'une des plus grandes nécropoles antiques de la région).

**Il subsiste encore un potentiel à développer, malgré la disparition de pans entiers de ce patrimoine, celui lié à l'ancien patrimoine industriel.**

Néanmoins en de nombreux endroits ce passé industriel a laissé de nombreuses cicatrices qui flétrissent encore le paysage urbain (exemple : agglomération de Villerupt qui garde une image post-industrielle encore très forte malgré un patrimoine à valoriser – agglomération de Joeuf-Homécourt – Piennois miniers pourtant inséré dans des paysages de qualité), et l'amélioration de l'image de ces territoires est un enjeu majeur. Le passé mono-industriel induit localement une problématique d'eaux d'exhaure (dégradation des berges, etc.), localement de pollutions, de requalification urbaine et de traitement de friches industrielles (renaturation, habitat, loisirs).

Sur Longwy, la question de l'image dans le cadre de la restructuration urbaine qui la concerne nécessite une attention particulière: Il s'agit ici d'un paysage de vallées urbanisées très encaissées et de coteaux boisés dont il est important de préserver ou d'améliorer l'image. En périphérie urbaine, presque en limite de côte se trouve quelques massifs boisés (Séломont, bois au nord de Cosnes-et-Romain, etc.) et la vallée amont bien préservée de la Moulaine qui sont autant d'atouts pour la qualité de vie des populations urbaines avoisinantes ou pour l'attractivité du secteur.

### **Le tourisme « vert » et de loisirs lié à la nature :**

Le territoire est propice au développement d'un « tourisme » vert du fait:

De paysages attractifs, parfois péri-urbains, comme **le bois de Selomont** au nord vers Longwy (hêtres, châtaigniers et frênes), la vallée et le ruisseau encore bien préservés de la Moulaine.

**Du massif forestier de Moyeuve-Briey** (qui assure des continuités écologiques à préserver avec le département de la Moselle) et son vallon remarquable du Ruisseau de la Vallée.

Sur le plateau plus au centre et au nord-ouest **le Longuyonnais** porte un potentiel touristique important (paysages boisés vallonnés, patrimoine bâti, base de Marville, ...). Le paysage est rural et de densité humaine plus faible, très vallonné et boisé, parfois mouvementé (vallée de la Crusnes, de l'Othain vallée encaissée de la Chiers où se dissimule le Château de Cons-la-Granville, plan d'eau de l'Othain, plan d'eau de Marville en Meuse, proximité de sites remarquables de la Meuse du nord comme Marville, Montmédy ...), et renferme des zones d'intérêt biologique, avec un patrimoine villageois bâti riche.

Les vues sur les fonds de vallées occupés par ces villages exigent une vigilance particulière quant à la préservation de leur qualité patrimoniale et de leur identité rurale souvent encore bien préservées.

La partie centrale du plateau du Piennois-Audunois est essentiellement agricole (grandes cultures céréalières) ponctuée de petits bois (qui dans ce contexte prennent une forte valeur faunistique), traversée de vallons plus ou moins creusés (Crusnes, ...). Ici aussi l'industrie minière a eu un impact sur la qualité des rivières.

Plus au sud se trouve un paysage de vallon calme et étendu (Orne, Yron). L'artificialisation localement des rivières et les effets des marnages (exhaures) y constituent un enjeu. Les forêts produisent des bois de qualité (hêtre), mais l'existence de grands espaces agricoles, le faible taux de boisement et les conséquences de l'artificialisation des cours d'eau ont altéré la biodiversité.

Au sud-ouest commence la plaine agricole argileuse et humide de la Woëvre avec des vues lointaines jusqu'aux côtes de Meuse qui demande une certaine attention quant au maintien d'éléments boisés (haies, bois...) et à la qualité de l'urbanisation.

**Le paysage au sud** (Mars-la-Tour, Gorze, Thiaucourt,...) est caractérisé par des vallons boisés, des zones humides, des espaces remarquables, un petit patrimoine bâti riche, des zones d'intérêt écologique (ZNIEFF, ...) et par la vallée du Rupt de Mad. Ce secteur reste assez isolé (ce qui peut être un atout pour le tourisme), sauf au sud plus proche de Metz : C'est un territoire rural ayant une économie liée à l'agriculture et au bois, appartenant **au Parc Naturel Régional (PNR)**, avec un faible niveau d'équipements, mais ayant un fort potentiel touristique et qui conservent des espaces de biodiversité. La charte du PNR y définit des orientations de protection, de valorisation et de développement.

Les sites emblématiques ou les sites attractifs en termes de sports ou de promenades autour de l'eau sont peu présents sur le Pays-Haut 54 (base de Moineville sur l'Orne par exemple, ou lac de la Madine mais dans le secteur de Thiaucourt-Régnéville hors périmètre SCOT-Nord).

**L'hébergement** (source INSEE 2009) :

Bassin d'emploi	Hôtels	Nombre de Chambres	Part de marché
<b>LONGWY</b>	9	328	6,5 %
<b>BRIEY</b>	2	57	1,6 %
Meurthe-et-Moselle	86	3 654	100 %

Les campings sont rares : 16 places à Briey, et 25 places à Moineville qui disposent d'une base de loisirs liée à l'eau.

D'une manière générale des potentialités touristiques existent mais souffrent du manque de promotion (peu d'informations exportées vers les pays ou bassins voisins) et de la faiblesse des réseaux d'échelle régionale (par exemple en matière de faïenceries et de cristalleries) même si des évolutions ont pu être constatées. Le tourisme occupe 7 000 emplois en Meurthe-et-Moselle (soit 2,5 % de l'emploi total) mais pour 42 % en emploi à temps partiel et essentiellement concentré sur la zone de Nancy.

**L'offre dans le domaine de l'hôtellerie et des services de restauration reste encore limitée dans le Pays-Haut** par rapport à la région lorraine malgré une amélioration ces dernières années. Cette offre est essentiellement tournée vers les professionnels et peu vers le tourisme, avec une insuffisance de lieux de restauration. Le tourisme est essentiellement un tourisme de proximité. L'hôtellerie accueille surtout une clientèle de passage ou d'affaire, avec une durée de séjour courte : Les Allemands, les Néerlandais les Britanniques ou les Belges, hormis les Français eux-mêmes, sont les principaux visiteurs de la Lorraine, pour de courts séjours.

Retenir les touristes de passage nécessite une offre de qualité et diversifiée intégrant des circuits de visite complet avec hébergements et restauration de qualité (produits régionaux ...)

Les **loisirs autour de l'eau** restent insuffisamment exploités. Il convient de continuer à conforter le **réseau de sentiers pédestres balisés et de vélo-routes**, en créant des continuités entre territoires et départements, ou pays voisins (Belgique, Luxembourg), d'étudier la possibilité de renforcement d'un **réseau de niveau grande région autour des cristalleries, verreries et faïenceries** et d'inclure les musées et monuments/jardins remarquables dans les circuits touristiques.

Le développement touristique, s'il reste un objectif mesuré en Meurthe-et-Moselle et plus encore dans le Pays-Haut malgré quelques créneaux importants, peut être créateur d'emplois.

Le maintien et/ou l'amélioration de la qualité paysagère contribueront à l'attractivité du territoire. Le petit patrimoine et les sites attractifs non protégés constituent aussi une richesse et un potentiel à ne pas négliger.

Toutefois, l'urbanisation pavillonnaire et l'étalement urbain ou la dispersion urbaine peuvent affecter fortement certains paysages naturels ou bâtis de qualité.

### **3.1.3 – Economie foncière : le foncier d'activités**

(source CAPEMM/CCI/DDT)

La zone de Briey dispose d'environ 180 ha de foncier existant occupé sans disponibilité et de 320 ha au total de foncier avec disponibilités (en partie occupés **sur lequel on trouvera près de 130 ha disponibles**).

**Par ailleurs il existe une offre potentielle d'environ 205 ha** après exclusion de la réserve foncière correspondant à la mégazone de Beuvillers (280 ha). Parmi ce foncier potentiel, les terrains d'extension possible de la SOVAB représentent à eux seuls 153 ha.

A rajouter à ce foncier une partie de la zone de Chambley en cours d'aménagement.

**La densité d'emploi sur le foncier existant sans disponibilité est de l'ordre de 16,5 emplois et 0,17 entreprise à l'hectare**, variant de 25 emplois/ha (Batilly-SOVAB) et 9,6 emplois/ha (caserne Gelin à Labry) à 4,7 emplois/ha (Hatrizé) et 2,7 emplois/ha Beuvillers-nord).

Ainsi hors l'unité industrielle de la SOVAB qui regroupe une forte majorité des emplois industriels du bassin, les densités d'emplois les plus fortes se situent en milieu urbain (zone commerciale d'Homécourt, caserne Geslin)

Par ailleurs, il reste de fortes disponibilités dans le secteur de Jarny (60 ha sur 72 sur la ZAC de Jarny-Giraumont par exemple – 15 ha sur 19 à Lantéfontaine – etc.).

La zone de Longwy dispose d'environ 140 ha de foncier existant sans disponibilité et environ 720 ha de foncier avec disponibilités (en partie occupés **sur lequel on trouvera plus 130 ha disponibles**), 36 ha aménageables (à cours terme : 1 à 2 ans, aux abords de la RD 618). Par ailleurs, il existe une offre potentielle d'environ 200 ha (\*), réserve foncière de la mégazone de Beuvillers exclue (280 ha).

*(\* Non comptée la friche de Micheville dans sa partie constructible, en plate-formes basses, de 15 à 20 ha non encore définis)*

**La densité d'emploi sur le foncier existant sans disponibilité est de l'ordre de 3,5 emplois et 0,13 entreprise à l'hectare**, variant d'un maximum de 10 emplois/ha (Kaiser à Longuyon ou ZI Roitelet à Gorcy) à 2,5 emplois/ha (ZAC de Saulnes dont crassier ou zone de la Providence à Lexy-Réhon).

Ici aussi les plus fortes densités d'emplois sont en milieu urbain (Kaiser, Gorcy, ...) sauf en matière d'anciennes friches sidérurgiques souvent peu denses (unité industrielle à Rehon-Léxy, à Saulnes sur d'anciennes vastes emprises, ou en nombre d'entreprises/ha sur le PIA où des entreprises avaient réservé de vastes terrains).

Par ailleurs, il reste encore des disponibilités dans le long de la RD 618 où se sont étalées des zones d'activités sans grande cohérence.

### **Un foncier à optimiser :**

La connaissance du foncier à vocation d'activité (quantité disponible à court terme, potentiel, qualité, accessibilité ...) est un préliminaire indispensable.

Les enjeux :

- Limiter la dispersion des zones d'activités (problèmes de desserte et transports en commun/services, risques de dispersions des moyens et de l'attractivité de chaque zone ...)
- Conditionner les zones d'activités importantes à la multimodalité, choisir les sites en fonction des possibilités de desserte permettant de limiter les déplacements automobiles (usagers, clients, employés) et d'offre en services pour les entreprises et pour les travailleurs.
- Densifier le bâti sur les zones d'activités afin de limiter la consommation de sol agricole ou naturel, permettre une meilleure organisation et ouvrir des possibilités de synergies internes (exemple : réseaux de chaleur, offre en services).
- Définir des critères de sélection des zones d'activités à retenir (desserte physique, desserte numérique, nuisances générées, possibilité d'optimisation énergétique, réseau de chaleur, possibilité d'atteindre un bon niveau environnemental et une image de qualité, etc.). En particulier, une évaluation des zones U<sub>x,y</sub> et A<sub>UX,y</sub> et de leur faisabilité pour l'accueil d'activités s'impose (à l'instar du projet engagé sur le Lunévillois avec l'ARIM).

## **3.2 – Équipements commerciaux et artisanaux**

### **3.2.1 – Le schéma départemental de Développement de l'Équipement Commercial de Meurthe-et-moselle**

Il existe un schéma départemental de développement de l'Équipement commercial en Meurthe-et-Moselle depuis 2004. Il est approuvé pour une durée de 6 ans.

Il comporte un diagnostic et une analyse prospective. Il permet sur de nombreux aspects d'avoir une vision de l'appareil commercial de l'arrondissement de Briey.

### **3.2.2 – Etat des lieux**

Le commerce, en 2005, représente 13 % des emplois salariés départementaux (presque le niveau national) et ses effectifs sont toujours en progression, mais avec une disparité: le commerce de détail progresse tandis que le commerce de gros baisse, et celui consacré à l'automobile reste incertain (source Enquête emploi de l'INSEE). Le niveau d'équipement de base en milieu rural et le commerce de proximité régressent néanmoins face à la suprématie des hypermarchés.

En effet les espaces périurbains et ruraux proches des pôles d'emplois subissent un déficit d'offre en services alors que la démographie y est en hausse, et l'offre de proximité est en déclin (les stations d'essence elles-mêmes dans le bassin de Longwy-Villerupt disparaissent du fait de la concurrence luxembourgeoise), ce qui pose le problème de l'accessibilité et du maillage à développer sur certains secteurs.

Ainsi la notion même « de proximité » s'est transformée pour prendre une échelle différente liée d'une part au mode dominant d'accessibilité (la voiture), et d'autre part aux comportements d'achat des néo-ruraux, souvent d'origine urbaine (qui achètent sur le lieu de travail ou sur leur trajet domicile-travail).

Les surfaces commerciales sont en France de 324 m<sup>2</sup>/1000 habitants, au 2<sup>ème</sup> rang après l'Allemagne (371), et suivi par la Belgique (300); tous les autres pays sont à moins de 300 m<sup>2</sup> pour 1000 habitants et il faut aller au 7<sup>ème</sup> rang (l'Italie) pour passer sous la barre des 200 m<sup>2</sup>/1000 habitants.

Une grande enseigne est implantée généralement selon le rapport Charié pour 10 000 habitants, une grande enseigne de bricolage, de meubles, d'électroménager ou de vêtements a besoin d'une zone de chalandise d'au moins 100 000 habitants, un hypermarché ou une grande surface de chaussures ou de loisirs d'au moins 50 000 habitants, un maxi-discount ou un commerce de surgelés 10 000 habitants. Une plus grande densité accentue l'impact de la concurrence pour les dizaines ou les centaines de petits commerçants de la zone de chalandise, notamment du commerce alimentaire, même si l'offre en restauration ou en loisirs peut en profiter. Il est important de rappeler que le petit commerce alimentaire représente environ 25 % du secteur alimentaire et qu'une petite boulangerie ou pâtisserie artisanale a besoin de 1 000 habitants au moins.

En-dessous de ces seuils, le commerce, sauf d'hyper-proximité, n'est pas viable.

En moyenne en France, la fréquentation des grandes surfaces a **diminué** (au regard des données issues de la grande distribution) de 5 à 6 % de 2007 à 2009 (en cela la hausse du prix du carburant a joué un rôle), et la consommation ralentit depuis 2007, au profit d'un retour vers le commerce de proximité (quand celui-ci existe) et du fait d'une réorientation du budget et d'une réduction des dépenses non obligatoires des ménages.

Cette évolution, renforcée par le vieillissement général de la population, peut amener un recentrage du grand commerce dans les centres-villes sous une forme qui peut induire des difficultés en matière de circulation automobile, un risque (à évaluer, car cela peut aussi dans certaines conditions être un atout) de confrontation directe avec le petit commerce, et derrière ces relocalisations un impact social sur l'emploi et l'apparition de friches commerciales périphériques à reconvertir.

### **L'appareil commercial du nord du département :**

Les pôles d'équipements principaux sont concentrés dans les plus grandes agglomérations, généralement à l'est (agglomérations de Longwy, de Jarny, de Joeuf/Homécourt, de Briey, de Villerupt ...). Ces pôles étendent leur zone de chalandise sur un arrière-pays peu ou très peu équipé produisant ainsi des déplacements parfois moins nombreux mais plus longs (à noter que les déplacements domicile-travail ne représentent en France que 1/4 du total des déplacements).

Les quelques hypermarchés existant se concentrent sur l'agglomération de Longwy, celle d'Homécourt/Joeuf et celle de Jarny.

Sur le nord de l'arrondissement, l'attraction transfrontalière, notamment liée aux migrations quotidiennes n'est pas négligeable, de l'ordre de 7 % pour l'alimentaire, plus importante (10 %) dans le non-alimentaire. Du secteur de Longwy à celui de Villerupt, dans le cadre d'une aire de chalandise qui touche plus de 200 000 habitants, il apparaît nécessaire d'avoir une approche autre que locale de l'urbanisme commercial.

Les bassins de Longwy et de Briey ont fortement évolué avec la réalisation de grandes surfaces alimentaires à Longwy (AUCHAN) et à Conflans-en-Jarnisy (LECLERC). Pour Longwy, l'évolution se poursuit avec les projets engagés sur le parc des Emaux qui devrait augmenter de plus de la moitié la densité en commerces spécialisés. Si Longwy et Conflans-Jarny polarisent les flux commerciaux non alimentaires, leur emprise sur les autres zones reste modeste :

**Au nord** une zone de chalandise assez concentrée (Longwy premier pôle de l'arrondissement et second du département) :

Pour la zone de Longwy : dans le domaine du non-alimentaire, le secteur de Longwy connaît moins d'évasion que Briey, du fait de l'éloignement et le caractère plus diffus de la

concurrence (créant une clientèle captive), mais aussi du fait d'un relatif sous-équipement (par rapport à Nancy, Toul ou Lunéville par exemple) qui est en cours d'être comblé avec les projets sur Longwy/Mont-St-Martin (pôle des Emaux). Par ailleurs, Longwy a souffert de sa bi-polarisation malgré certaines complémentarités (Longwy-bas / Longwy-Haut), et l'évolution récente de l'équipement commercial à Mont-St-Martin a probablement redistribué les chiffres d'affaires entre ces différents pôles. Face à cela, l'ouest de l'agglomération, malgré le risque de difficilement pouvoir élargir sa zone de chalandise, cherche à conforter son appareil commercial (projet de Lexy par exemple).

Enfin une concurrence acharnée se développe entre Mont-Saint/Martin (AUCHAN) et Messancy (CORA), et le Luxembourg et particulièrement attractif pour certains produits (carburant, tabac, alcool).

Pour la zone de Villerupt : les pôles de l'agglomération de Longwy attirent marginalement dans le secteur alimentaire les ménages de la zone de Villerupt, pour laquelle plus du tiers des dépenses sont faites sur Audun-le-Tiche, Aumetz et, malgré l'« effet frontière », Esch-sur-Alzette, voire Thionville. Sur le secteur même de Villerupt, la diversité d'enseigne même de proximité dans un périmètre restreint suffit à rendre l'offre attractive (comme à Longuyon ou Piennes). L'ouverture d'AUCHAN à Longwy a un peu perturbé ce fonctionnement, mais pas fondamentalement. Par ailleurs, Villerupt s'inscrit désormais dans une démarche « Alzette-Belval » qui nécessite un regard particulier et d'échelle large quant au développement commercial, et celui-ci devra s'inscrire dans une démarche « Eco-cité »

**Au sud** une zone de chalandise multipolaire :

Pour la zone de Briey : Briey, tournée vers la Moselle avec une éviation très élevée (malgré un important potentiel de consommation) et des pôles commerciaux dispersés, échappe à l'attraction de Conflans, comme Villerupt par rapport à Longwy. Bien que renforcée, la qualité de l'offre commerciale existante semble insuffisante pour répondre aux besoins des ménages (notamment pas d'hypermaché-locomotive). La zone manque de centralité commerciale forte pour structurer les flux commerciaux et la concurrence extérieure de la Moselle est forte et proche (pas d'hypermarché à Briey alors qu'ils sont présents à Ste-Marie-aux-Chênes ou à Semecourt ou même Conflans).

Au contraire la zone de Jarny (zone commerciale de Conflans, mais aussi commerces urbains de Jarny) est plus cohérente et attire même la Meuse proche. Elle joue un rôle relais de Metz (à 20 minutes de route) avec peu de concurrence extérieure dans le secteur alimentaire et une part importante de consommation sur place (bien que le potentiel de consommation soit moindre qu'à Briey). Mais le secteur non-alimentaire obtient aussi un bon score malgré la concurrence de la Moselle et de Metz. Néanmoins, la zone de Jarny reste sensible à l'évolution de la concurrence extérieure proche (Piennes, Briey et Ste-Marie-aux-Chênes).

**En marge du territoire les pôles locaux relativement isolés** (Longuyon, Piennes/Landres, plus modérément Audun-le-Roman, Trieux-Tucquegnieux ...) compensent par une offre de base (parfois en amélioration) l'éloignement des pôles importants et gardent au sein de leur bassin de vie une certaine attractivité. Longuyon en particulier est encore tourné vers Longwy qui capte plus d'un tiers de la dépense des ménages de la zone de Longuyon. Cependant, Longuyon conforte peu à peu son équipement commercial et son éviation commerciale s'atténue.

Ce maillage de bourgs, qui reste à l'écart de l'offre de haut niveau, permet à la population d'avoir accès à des équipements élémentaires dans des limites de temps de déplacement acceptables et vient modérer l'évasion commerciale, avec des parts de dépenses dans

l'alimentaire dans la zone de résidence plus importantes qu'ailleurs (mais moins important dans le non-alimentaire moins présent). Plus d'un tiers des supermarchés du Pays-Haut se situent dans ces zones périphériques.

**Certains espaces ruraux restent en marge** de ces différents pôles d'équipements ou de services, en général en périphérie ouest de l'arrondissement de Briey, avec un éloignement à ces pôles de 5 à 7 km (le territoire « d'entre-deux » de l'Audunois par exemple ou de Chambley-est) ou de plus de 7 km (Longuyonnais-ouest, Jarnisy-ouest, Chambley-ouest).

A noter, face à cela, que l'évasion commerciale liée aux achats par **internet** est d'environ 5 à 6 % à l'échelon national.

### 3.2.3 – Concernant les futures implantations commerciales

Rappel des obligations de la loi portant Engagement National pour l'Environnement

L'article L122-1-9 du code de l'urbanisme prévoit que :

*« Le document d'orientation et d'objectifs du SCOT précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de revitalisation des centres-villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti. Il comprend un document d'aménagement commercial défini dans les conditions prévues au II de l'article L. 752-1 du code de commerce, qui délimite des zones d'aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire. Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire. »*

Il convient d'avoir une vision globale et à long terme de la politique du commerce associant au moins les intercommunalités et les associations de commerçants. En particulier, les tendances actuelles de recentrage de la localisation du commerce posent la question des nouveaux équilibres qui s'ébauchent entre périphéries et centres.

**En matière d'économie de l'espace : limiter la consommation de sols, agricole ou naturel, liée à l'urbanisation des zones d'habitat ou d'activités.**

C'est une des priorités du Grenelle de l'environnement.

Pour cela, le renforcement du commerce en ville permettra de limiter le développement des implantations, et notamment l'emprise des parcs de stationnement rendus nécessaires par l'éloignement et l'obligation d'accéder aux commerces périphériques en voiture.

La diminution sensible des achats dans les commerces de périphérie (liée notamment au prix élevé du carburant qui est appelé à augmenter encore) donne l'occasion d'engager une réflexion à ce sujet.

Il en est de même en matière de stationnement : limiter l'usage de la voiture (même si celui-ci restera le mode de déplacement majoritaire), aménager des stationnements à étages ...

**En matière de flux, le Grenelle de l'environnement préconise la diminution des**

### **déplacements et la réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) :**

- Il est donc nécessaire de conditionner l'implantation des commerces périphériques à l'accessibilité par transports en commun (TC), mais ceci n'est pas suffisant (étant donné l'utilisation marginale par la clientèle des moyens de transports alternatifs à l'automobile). Par ailleurs, la hausse du prix du carburant a fait baisser la fréquentation des commerces périphériques et les déplacements correspondants.
- Trouver une localisation adaptée des implantations commerciales, après analyse des flux générés (clients, livraisons, sécurité routière, fluidité ...), en insérant mieux ces implantations dans le réseau de TC (loi LME) ou par la rénovation de locaux commerciaux en ville ; en milieu rural du transport à la demande et une offre multiservices peut limiter les déplacements automobiles, mais permettra aussi aux populations peu motorisées d'accéder aux services.
- Pour chaque projet, évaluer les impacts en termes de flux générés automobiles, notamment pour les projets situés en pleine agglomération.

### **– Une diversification à renforcer :**

- Ne plus séparer les fonctions (commerces, habitat, loisirs, ...) et associer l'offre commerciale à une offre en services plus large (multi-services, loisirs, ...). Ce principe a commencé à se développer dans le commerce périphérique sans néanmoins amener toutes les réponses (pas de multifonctionnalité, pas de véritable animation urbaine, des échanges essentiellement basés sur la consommation ...).
- Associer le commerce à la notion de lieux de vie et développer de nouveaux concepts: Le commerce en ville au milieu des logements et des services (bureaux, lycées...), dans des conditions de compatibilité, permet de créer de l'animation urbaine et d'avoir une clientèle proche et régulière. Cette question prend une importance particulière dans les banlieues. Même en cas d'implantation d'une surface moyenne (constituant une mini locomotive commerciale), la présence à proximité de cafés, magasins de journaux et livres, boulangeries-pâtisseries, etc., peut être bénéfique pour tous.
- Halles et marchés constituent un besoin réel pour la population urbaine ou des bourgs-centres et les populations environnantes. Ce sont aussi les lieux les plus adaptés pour initier un retour des produits régionaux ou bio sur la base de circuits courts ou de nouveaux circuits de distribution.
- D'une manière générale, il faut éviter une banalisation du commerce comme cela se voit en périphérie, banalisation qui va d'une quasi-absence de produits locaux à une architecture banalisée s'appuyant sur le principe du Léo.

### **3.2.4 – Autres paramètres à prendre en compte**

#### **La revitalisation du commerce traditionnel en centre-ville doit faire l'objet d'une attention particulière à travers :**

- une bonne maîtrise foncière et la mise en place éventuelle d'emplacements réservés
- une attractivité autour des commerces et une accessibilité améliorées
- une facilité d'installation de commerces par le biais des documents d'urbanisme (PLU)
- le maintien d'une bonne coexistence entre activités et logements
- une répartition territoriale plus équilibrée des commerces et des services

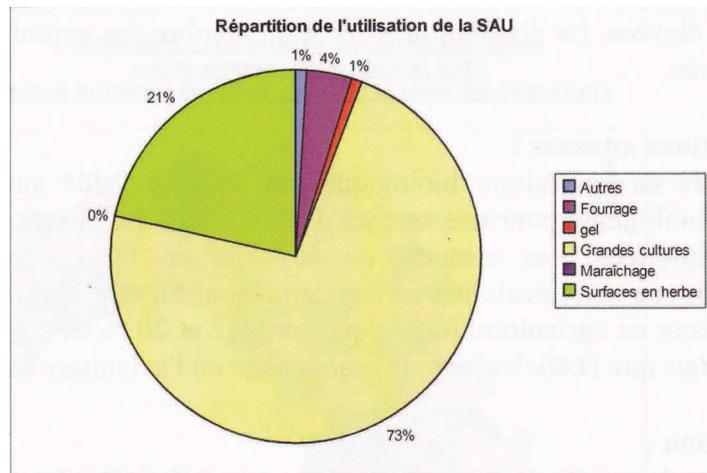
### **3.2.5 – Aide à l'analyse d'un projet**

La DDT 54 a réalisé en juillet 2009 un document de « proposition d'aide à l'analyse d'un projet de CDAC » pouvant servir de guide dans la démarche des collectivités.



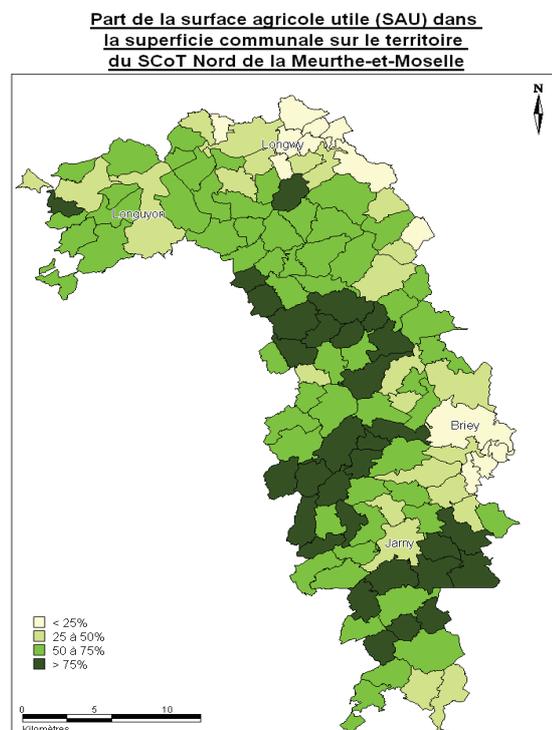
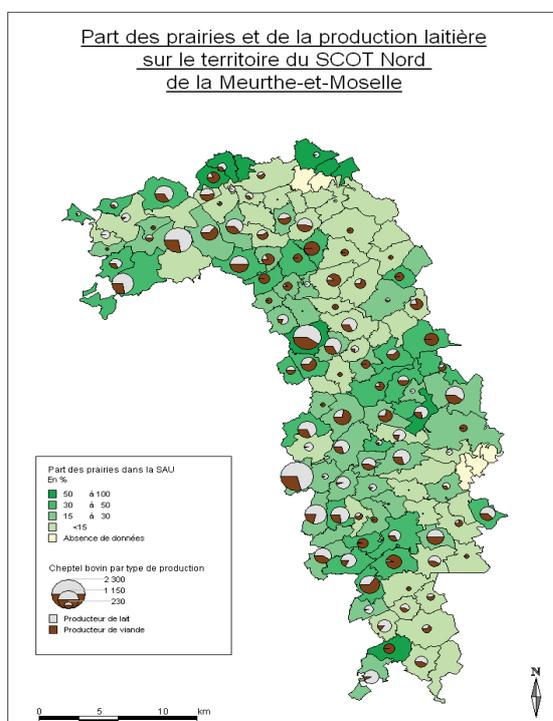
### 3.3 – Agriculture

Le territoire du SCoT Nord présente comme systèmes dominants le système céréalier et le système de polyculture/élevage. Ce dernier permet, au vu des contraintes du territoire, de valoriser au maximum les ressources. De plus, économiquement, il permet de répartir les risques sur les différents ateliers.



SAU : surface agricole utile

Le territoire du SCoT est fortement marqué par la présence des grandes cultures, qui occupent près des  $\frac{3}{4}$  de la surface agricole. Il convient toutefois de souligner la présence de bovins dans la quasi-totalité des communes. On note en particulier la bonne implantation de la production laitière, notamment dans les communes limitrophes de la Meuse .



### 3.3.1 – Les structures agricoles

Selon le projet agricole départemental, il est noté un vieillissement marqué des chefs d'exploitation sur l'arrondissement de Briey. Cela s'explique par l'entrée dans le métier de plus en plus tardive des jeunes agriculteurs et par le renouvellement des générations qui n'est que partiellement assuré. La restructuration dans ce secteur a été forte avec des surfaces d'exploitation élevées. La diminution récente du nombre des exploitations agricoles est de ce fait peu marquée.

#### – Les productions annexes :

6 producteurs en agriculture biologique ont sollicité l'aide au soutien aux surfaces en agriculture biologique pour une surface de 480 ha, ce qui constitue à peine plus d'1 % des surfaces exploitées. Les mesures du Grenelle en faveur de l'agriculture biologique impliqueront une nette évolution de cette situation. En effet, les objectifs nationaux sont de 6% de surfaces en agriculture biologique en 2012 et 20 % en 2020. Les systèmes agricoles spécialisés tels que l'héliciculture, le maraîchage ou l'aviculture sont marginaux.

#### – Diversification :

– La diversification agricole peut se définir comme l'ensemble des activités autres que la production agricole mais dans le prolongement de celle-ci.

– La demande sociétale porte sur une volonté de proximité avec les producteurs, à ce titre, on dénombre 56 producteurs (*données Chambre d'Agriculture*) qui valorisent leurs produits par vente directe ou circuits courts. La production d'énergie renouvelable mais également la recherche de l'autonomie énergétique constituent de nouvelles opportunités pour les exploitations avec notamment la valorisation de la biomasse, la méthanisation.

### 3.3.2 – L'organisation économique

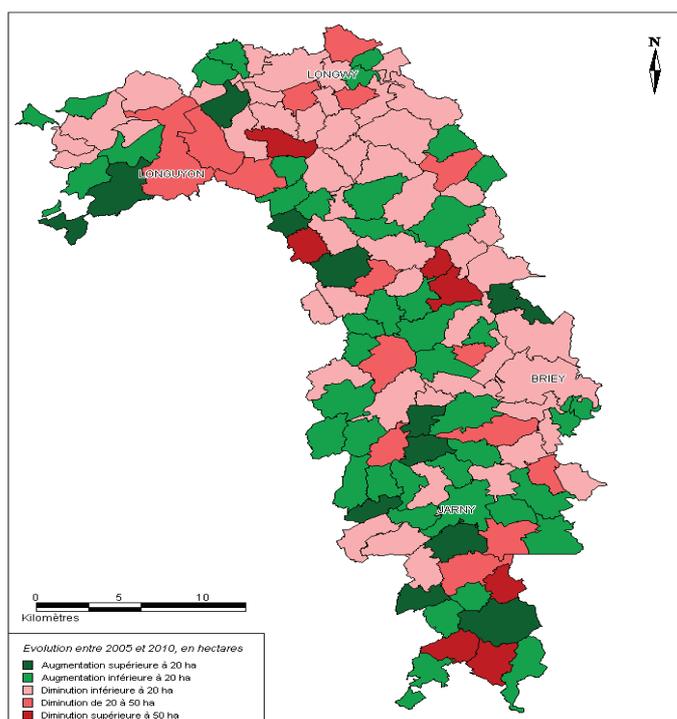
Du fait de la configuration géographique du territoire du SCoT, les partenaires privilégiés se trouvent hors du département : en Meuse (Coopérative EMC 2, Union Laitière Meusienne, ...) et en Moselle (Port de Metz, LORCA).

### 3.3.3 – Les espaces agricoles

Les espaces agricoles constituent le support de l'activité agricole qui selon l'article L311-1 Code Rural est l'ensemble « des activités correspondant à la maîtrise et à l'exploitation d'un cycle biologique de caractère végétal ou animal et constituant une ou plusieurs étapes nécessaires au déroulement de ce cycle ainsi que les activités exercées par un exploitant agricole qui sont dans le prolongement de l'acte de production ou qui ont pour support l'exploitation. »

La préservation de l'environnement des potentiels de production agricole et forestier implique notamment la protection du foncier. Alors que le rythme d'artificialisation des terres est particulièrement élevé en France (75 000 ha de terres agricoles sont consommés chaque année, ce rythme a doublé en 30 ans, la préservation du foncier est un enjeu majeur de l'aménagement du territoire.

**Evolution des surfaces agricoles déclarées  
par commune entre 2005 et 2010  
sur le territoire du SCoT Nord de la Meurthe-et-Moselle**



Les surfaces déclarées entre 2005 et 2010 ont diminué de 800 ha soit 162ha/an. Bien entendu les surfaces qui ont disparu ne sont pas forcément toutes artificialisées mais cela appelle une attention particulière.

Cet enjeu apparaît particulièrement important sur le territoire du SCOT Nord compte tenu :

- de la proximité de Metz et du Luxembourg qui génère une demande résidentielle forte. La régression des surfaces agricoles apparaît plus forte autour de Briey, dans la grande couronne de Metz mais aussi sur les communes situées les plus au nord du territoire.
- des caractéristiques d'un territoire marqué non seulement par sa topographie mais également par son passé d'exploitation minière (avec notamment les zones d'affaissements miniers). Ceci a pour conséquence d'une part la pénalisation du développement d'exploitations agricoles et d'autre part la limitation des possibilités d'urbanisation qui concentre les pressions sur certains territoires.

Le Grenelle de l'environnement a rappelé à ce titre la nécessité de limiter l'étalement urbain et confié au SCoT le soin d'établir des préconisations permettant de protéger les espaces et sites naturels, agricoles. En l'occurrence, le SCoT devra :

1. Arrêter des objectifs de consommation de l'espace qui peuvent être ventilés par secteurs géographiques. Les objectifs fixés par les PLU en matière de consommation d'espace devront être compatibles avec ceux des SCoT.
2. Évaluer la nécessité d'imposer, préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau l'utilisation prioritaire des terrains déjà situés en zone urbanisée et desservis par des équipements tels que les réseaux publics de distribution d'eau, d'assainissement et de distribution d'électricité.

L'article 51 de la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010 a également institué des dispositions devant permettre de prévenir la consommation excessive de terres agricoles avec en particulier l'instauration d'une commission départementale chargée de rendre un avis lors de l'élaboration ou la révision des SCoT et des PLU mais également sur tout type de projets qui auront pour conséquence l'utilisation de foncier agricole.

### **3.4 – Économie verte**

Afin de réduire le recours aux énergies fossiles émettrices de gaz à effet de serre, mais aussi de diversifier les sources d'énergie, l'article 2 de la loi Grenelle 1 engage la France à porter la part des énergies renouvelables (ENR) à au moins 23% de sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020.

La loi Grenelle 2 affirmant le rôle majeur des documents d'urbanisme dans la territorialisation des objectifs du Grenelle, les collectivités devront, dans l'objectif d'une application pertinente des dispositions de l'article L 111-6-2 du code de l'urbanisme (entré en vigueur depuis le 13 janvier 2011), identifier les leviers concourant à l'intégration de ces objectifs dans leur SCoT et/ou PLU.

- ⑩ En application de l'article L 122-1-5, le SCoT peut définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des performances énergétiques et environnementales renforcées.

En matière d'énergie solaire photovoltaïque, la loi Grenelle 2 donne les moyens de développer cette énergie à haute qualité environnementale, notamment dans le domaine du bâtiment, en levant, dans le Code de l'Urbanisme, les obstacles à l'intégration de tels dispositifs de production.

En matière d'énergie éolienne, voir en annexe l'état des permis accordés sur le territoire du SCoT.

## Opportunités de développement des énergies renouvelables

La DREAL Lorraine a piloté courant 2010 une « étude des opportunités de développement des énergies renouvelables sur les territoires lorrains », réalisée par le cabinet BG Ingénieurs Conseils. L'objet de cette étude était pour l'Etat de disposer d'éléments de discours sur les risques et opportunités des territoires vis-à-vis du développement des énergies renouvelables, via un état des lieux d'une part, et une méthode d'analyse territoriale pragmatique d'autre part. L'étude s'est achevée en octobre 2010.

Ce travail a consisté premièrement en un état des lieux de la production d'énergies renouvelables en Lorraine et sur différents territoires lorrains.

Le second volet de l'étude a porté sur l'élaboration d'une méthodologie permettant une première approche des opportunités de développement des énergies renouvelables sur les territoires lorrains selon divers points de vue : énergie, environnement, économie, aménagement du territoire, contexte social.

Cette méthode a ensuite fait l'objet d'un test d'application sur le territoire du SCOT Nord 54. Un complément au présent PAC (porter à la connaissance) pourra être apporté lorsque ces données seront exploitées par la DREAL.

### 3.5 – Économie numérique

Dans une société qui évolue rapidement vers une information tout numérique, la question de l'accès aux réseaux de communications électroniques dans des conditions satisfaisantes gagne progressivement mais sûrement en importance et constitue désormais un facteur fort d'attractivité des territoires.

La DTA précise que :

*« Le transport de l'information à haut débit, à des tarifs abordables, peut parfois contribuer à la limitation de la demande de déplacements, et être une des conditions de survie, sinon de développement (installation d'entreprises ou télétravail), des zones les moins densément peuplées et les moins bien irriguées par les infrastructures de transport physique. En effet, le développement fulgurant des centres d'appels correspondant à une offre de services basée sur l'échange d'informations en temps réel qui nécessite des infrastructures numériques capables de faire face à ce transport de masses d'information.*

*L'université de Metz a d'ailleurs créé une licence technologique pour former des gestionnaires de centre d'appels.*

*Les sites technologiques et de recherche, en particulier, doivent être reliés par des infrastructures à haut débit.»*

## **Importance de la desserte numérique pour l'économie et le cadre de vie :**

Le haut débit fixe et mobile (et la TNT dans une moindre mesure) est un facteur de développement du milieu rural. En effet :

- Il favorise l'accueil de nouveaux habitants et le maintien des populations, notamment les plus jeunes (contacts, loisirs, informations, commerce en ligne ...). Mais l'accès des seniors au monde numérique constitue aussi un enjeu émergent susceptible de mobiliser des formateurs via notamment des établissements d'éducation.
- Il permet une accessibilité aux services publics ou aux services au public (démarches administratives, déclarations d'impôt, etc.).
- Il permet de limiter certains déplacements.
- Il facilite le maintien ou l'accueil d'activités économiques (relations entre producteurs et fournisseurs ou clients, organisation, traçabilité, ...), et notamment de l'activité agricole, et il est un atout important en matière de télétravail si celui-ci est socialement accompagné.

- Il intéresse aussi le milieu scolaire en favorisant son accès aux moyens des technologies de l'information et de la communication et en limitant l'isolement des établissements dans le milieu rural. Pour les collèges aussi l'enjeu est de mieux les inscrire dans les technologies numériques.

Une trentaine des 72 collèges du département s'est engagée en 2009 dans une expérimentation numérique. Pour une quinzaine, il s'agit d'utiliser le triple dispositif « tableau blanc interactif / manuels numériques / espace numérique de travail » et pour les autres « l'espace numérique de travail » seul ou les « manuels scolaires numériques ». Le Conseil Général souhaite s'engager au-delà du souhait « 5 collèges par département » porté par l'Education Nationale).

- En matière de commerce, il peut en partie compenser des déficits locaux. Il ouvre les consommateurs vers une nouvelle formule d'achat, mais qui en contrecoût crée une évasion commerciale estimée actuellement à 6 % et en hausse.
- Il permet en matière de santé, par la « télésanté » notamment, de se soustraire de la distance géographique, de raccourcir les temps d'intervention. Néanmoins, un cadrage juridique doit être précisé.

La télémédecine : ce principe, peu développé en France, peut permettre l'installation ou le maintien de médecins en zone rurale en maintenant une forme de proximité alliée à une inscription dans un réseau plus large permettant de rompre leur isolement par un lien entre médecins locaux et spécialistes de grands centres. Il permet aussi de consolider la présence d'hôpitaux dans de petites agglomérations, et peut jouer un rôle dans le dispositif d'hospitalisation à domicile.

Néanmoins plusieurs obstacles freinent le développement de la télémédecine, notamment : la nécessité d'un réseau à très haut débit et non le haut débit ADSL (question qui peut être résolue par un accès spécifique dans le cadre d'une maison de santé) – le besoin de formation spécifique des médecins – la définition claire des droits et devoirs du patient (nécessité d'un cadrage juridique).

- Il participe au développement du tourisme (réservations, informations, promotion ...)

## **CHAPITRE IV**

# **TRANSPORTS / DEPLACEMENTS / COMMUNICATIONS**

## IV – TRANSPORTS / DEPLACEMENTS/ COMMUNICATIONS

### 4.1 – Infrastructure de transport d'énergie

Le SCoT est concerné par le transport par voie de canalisations de gaz, de pétrole et d'oxygène liquide.

Ces canalisations sont gérées par les exploitants suivants :

<u>Canalisations</u>	<u>Exploitants</u>
gazoduc	GRT GAZ Adresse : 24 quai St Catherine 54042 NANCY Cedex
- Rodange-Herserange - Rombas-Auboué	AIR LIQUIDE GIE service canalisation Centrale de l'est 57270 RICHEMONT
- Vilcey-Bitbug - Vilcey-Marville	ODC 3 Exploitant : TRAPIL (société des transports pétroliers par pipeline) Adresse : TRAPIL ODC 22b Route de Demigny BP 81 CHAMPFORGEUIL 71103 CHALON SUR SAONE

Des tableaux en annexe indiquent les communes concernées par les ouvrages de transport de matières dangereuses et leur tracé est représenté sur la carte.

L'arrêté du 4 août 2006 portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz combustibles, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques impose aux exploitants de canalisations de produits dangereux la réalisation d'une étude de sécurité dans un délai de trois ans. Cette étude permet de définir des zones de part et d'autre de ces ouvrages nécessitant une vigilance particulière en matière notamment de construction d'établissements recevant du public:

*« Sans préjudice d'autres dispositions réglementaires en vigueur, toute canalisation de transport nouvelle fait l'objet d'une étude de sécurité qui est établie sous la responsabilité du transporteur et communiquée au service chargé du contrôle avant la construction de la canalisation, lorsque cette étude n'a pas été transmise par ailleurs au titre d'une des procédures spécifiques au produit transporté. Le service chargé du contrôle examine la conformité de l'étude de sécurité aux prescriptions énoncées ci-dessous ; il invite le transporteur à la compléter s'il y a lieu. L'étude de sécurité est établie conformément à un guide professionnel reconnu. [...]*

*Toute canalisation de transport en service à la date d'application du présent arrêté fait l'objet, lorsqu'elle n'a pas été déjà réalisée, d'une étude de sécurité qui est communiquée au service chargé du contrôle dans le délai maximal de trois ans. Le guide professionnel susmentionné définit, pour les études de sécurité des différentes canalisations déjà en service d'un même transporteur, un modèle de présentation générique simplifiée constituée de l'évaluation des effets des phénomènes accidentels possibles, de l'analyse de l'environnement des canalisations et des points singuliers tels que les zones de pose à l'air libre ou les zones à risques de mouvement de terrain ou d'érosion, et de la définition des dispositions compensatoires proposées conformément au 3 de l'article 19. Les installations annexes ayant fait l'objet d'une étude de dangers au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement sont dispensées de l'étude de sécurité au titre du présent arrêté. »*

Les modalités d'interdiction de construire ou d'application de conditions spéciales dans ces zones sont précisées par la circulaire BSEI n° 06-254 du 4 août 2006 relative au porter à connaissance à fournir dans le cadre de l'établissement des documents d'urbanisme en matière de canalisations de transport de matières dangereuses (gaz combustibles, hydrocarbures liquides ou liquéfiés, produits chimiques).

Ainsi, la construction ou le passage de canalisations d'oxygène liquide grève les terrains d'une servitude non aedificandi de 4 m de large.

De même, la construction d'oléoduc nécessite la mise en place d'une servitude d'utilité publique de **12 mètres** axée sur les conduites définie par le décret n° 50-836 du 8 juillet 1950 pris en application de la loi de 1949 précitée. Elle doit conformément à l'article R.126-1 du Code de l'Urbanisme être annexée au Plan Local d'Urbanisme et être représentée selon le code I 1bis.

Concernant le transport d'énergie électrique, ERDF ne prévoit pas à ce jour de travaux d'ampleur concernant la structure des réseaux BT et HTA.

## **4.2 – Infrastructure de transports terrestres**

Le territoire offre un important réseau multimodal de transport, hérité en partie de son passé industriel :

- Liaison ferroviaire Nord-Sud : axe alternatif au Sillon Lorrain
- Liaisons ferroviaires Est-Ouest :
  - desserte (fret) du port de Dunkerque au Nord du territoire
  - passage de la Ligne à Grande Vitesse Est-Européenne (voyageurs) au Sud du territoire
- Liaison routière Est-Ouest : autoroute A4 concédée à la SANEF
- Liaison routière Nord-Sud : RN52 et A30 aménagés à 2x2 voies entre Longwy et Thionville

Par ailleurs, la région se situe à proximité du réseau navigable européen à grand gabarit (Moselle canalisée vers les ports de la mer du Nord), de l'aéroport international de Luxembourg, du terminal de l'autoroute ferroviaire Bettembourg (Luxembourg) – Perpignan et de la plate-forme intermodale de transport d'Athus (Belgique).

## 4.2.1 – Projets et orientations concernant le territoire

### 4.2.1.1 - Les orientations nationales : le Schéma National des Infrastructures de Transport

L'article 16 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dispose qu'« un schéma national des infrastructures de transport (SNIT) fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, de réduction des impacts environnementaux et de la consommation des espaces agricoles et naturels, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux. »

Dans cette perspective, le schéma national des infrastructures de transport est un document de stratégie qui fixe les grandes orientations de l'État en matière d'infrastructures de transport. Il inclut un plan d'actions destiné à mettre en œuvre de manière concrète ces orientations.

Le schéma identifie aussi, sur la base d'une analyse multicritère, les grands projets d'infrastructures dont la réalisation apparaît souhaitable à l'horizon 20-30 ans, et dont les études doivent ainsi être poursuivies. Il constitue en cela une révision du CIADT du 18 décembre 2003.

Le schéma est cohérent avec les politiques récemment mises en œuvre (contrat de performance entre l'Etat et RFF, engagement national pour le fret ferroviaire, loi portant réforme portuaire, plan de modernisation des itinéraires routiers 2009-2014) qui, pour leur part, déclinent sectoriellement les engagements du Grenelle de l'environnement.

En conséquence, le schéma national des infrastructures c'est :

- ⑩ une stratégie qui privilégie les modes de transports alternatifs à la route et à l'aérien dans un cadre intégré et multimodal dans lequel tous les modes ont néanmoins leur place et leur rôle à jouer. Il s'agit notamment de construire un système de transport performant qui contribue au respect des engagements internationaux, européens et nationaux de l'Etat en matière environnementale et aux objectifs de développement économique et de progrès social.
- ⑩ 60 actions qui orienteront les politiques des gestionnaires d'infrastructures, en terme d'exploitation, d'entretien et de modernisation des réseaux,
- ⑩ un choix de projets de développement fondé sur une grille d'évaluation multicritères, construite en concertation avec les acteurs du Grenelle et cohérente avec les critères de choix introduits par l'article 17 de la loi du 3 août 2009,
- ⑩ 166 milliards d'euros environ investis hors Grand Paris dans le développement des infrastructures de transport, dont plus de 90 % dans des modes alternatifs à la route et à l'aérien.

Le projet de SNIT repose sur 4 orientations générales :

- ⑩ optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures,
- ⑩ améliorer les performances du système de transport dans la desserte des populations et des activités afin d'assurer un développement équilibré et équitable du territoire,
- ⑩ améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures,
- ⑩ réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité.

Et insiste notamment sur :

- Le renforcement de l'intermodalité au bénéfice du transport ferroviaire.
- L'intégration environnementale renforcée des infrastructures de transport existantes.
- Le soutien au développement du transport collectif.

#### • Volet fret ferroviaire

Un projet d'aménagement ferroviaire aura un impact sur le nord du territoire (voie ferrée Thionville-Dunkerque, *via* Longuyon), à l'horizon 2020 :

- Création envisagée d'une nouvelle autoroute ferroviaire entre le Sillon Lorrain et le Tunnel sous la Manche ;
- Aménagement de la voie ferrée actuelle pour l'accueil des trains longs sur la ligne Dunkerque–Lille–Metz.

Une autoroute ferroviaire est un service ferroviaire qui permet de transporter les poids lourds et leurs marchandises (avec ou sans le chauffeur) ou de transporter les conteneurs/caisses mobiles sur des remorques ferroviaires aménagées. L'intérêt de ce genre de services est le report des flux de marchandises du mode routier vers le mode ferroviaire.

Actuellement, un train de fret ne peut dépasser 750 m de long pour 1400 tonnes. Un protocole a été signé entre RFF, les transporteurs et les chargeurs le 25 mars 2010 pour expérimenter des trains plus longs et plus lourds : jusqu'à 1500 m et 4000 tonnes. Des aménagements seront néanmoins nécessaires sur les voies ferrées pour permettre les passages de tels trains.

Les projets ci-après ne sont pas situés sur le territoire du SCOT Nord Meurthe-et-Moselle, mais leur proximité aura un impact certain, notamment au niveau des trafics ferroviaires dans la zone. Des aménagements similaires seront effectués sur la voie du Sillon Lorrain :

- Renforcement de l'autoroute ferroviaire Bettembourg–Perpignan ;
- Mise au gabarit GB1 et gabarit bas sur la ligne Bettembourg–Perpignan/Marseille ;
- Aménagement pour accueil des trains longs sur Bettembourg–Perpignan/Marseille.

Le gabarit GB1 est un gabarit spécifique au transport ferroviaire de conteneurs de grande dimension. De la même manière que pour les trains longs, des travaux devront être effectués sur les lignes, et plus particulièrement sur les obstacles (ponts, tunnels...), pour permettre le passage de trains chargés différemment.

La LGV Est sera prolongée jusqu'à Strasbourg. Les travaux ont commencé à l'été 2010, pour une mise en service prévue en 2016.

En outre, hors SNIT, les lignes Athus–Longuyon–Conflans-Jarny–Onville–Lérouville et Hayange–Longuyon–Montmédy–Calais/Dunkerque font partie du réseau orienté fret (ROF), annoncé en septembre 2009. A terme, les trains de marchandises sur ce ROF devrait avoir un niveau de priorité plus élevé (la politique ferroviaire actuelle prévoit que les trains de voyageurs sont toujours prioritaires sur les trains de marchandises).

- **Volet routier**

Le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) acte l'abandon du projet A32 de réalisation d'une autoroute nouvelle dans le sillon lorrain. Toutefois, compte tenu des conditions actuelles de circulation sur l'autoroute A31 entre Toul et la frontière luxembourgeoise et de leurs perspectives d'évolution, le SNIT retient trois projets dont la réalisation apparaît souhaitable à un horizon de 20 à 30 ans. Il s'agit :

- Réalisation d'un nouveau barreau autoroutier entre Toul – Dieulouard ;
- Mise à 2x3 voies de la portion d'autoroute située entre Nancy et Metz ;
- Réalisation du contournement ouest de Thionville.

Pour plus d'informations : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-schema-national-d.html>

#### 4.2.1.2 - Les orientations régionales : le CPER 2007-2013 entre l'État et la Région Lorraine

Le volet transport ferroviaire Intermodalité voyageurs est intégré principalement dans le Grand projet n° 6 « Conforter la position stratégique de la Lorraine par des investissements capacitaires et par le développement de l'intermodalité dans les transports » du CPER 2007-2013.

Les différents axes concernant le territoire du SCOT 54 Nord sont les suivants :

- L'amélioration de l'information des voyageurs par des systèmes modernes multimodaux et partagés (le projet de centrale de mobilité doit être repris à l'échelon lorrain sous pilotage du conseil régional) ;
- la création de pôles d'échanges intermodaux par aménagement des gares TGV et des gares du nord de la Meurthe-et-Moselle : Conflans-Jarny et Longwy

L'aménagement global du pôle d'échange multimodal de la gare de Conflans-Jarny a consisté à :

- aménager un parvis fonctionnel et accessible aux personnes à mobilité réduite,
- aménager des arrêts de bus en lien direct avec la gare ferroviaire,
- aménager un parc de stationnement de courte durée (50 places) avec dépose-minute devant la gare, gratuit,
- réaménager les espaces de circulation devant la gare (déplacement de la route départementale),
- aménager un parking capacitaire, dédié principalement aux usagers des transports en commun, et son accès vers et depuis la gare,
- créer un abri sécurisé pour le stationnement des vélos,
- sécuriser et aménager les voiries et les cheminements piétons sur le site, accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Deux études au programme du CPER 2007-2013 et lancées en 2009 intéressent le territoire du SCOT 54 Nord. :

- L'étude du système de transport transfrontalier à l'horizon 2012-2013 qui vise à trouver des pistes d'amélioration à court terme de l'offre ferroviaire à destination du Grand-Duché du Luxembourg. Cette étude s'inscrit dans la dynamique du schéma stratégique de la mobilité transfrontalière Lorraine Luxembourg (SMOT) (voir ci-après) ;
- L'étude prospective globale de la capacité du réseau ferré en Lorraine qui consiste notamment à consolider au préalable les connaissances à la fois sur la demande et la desserte de points précis. Cette étude intègre les objectifs du SMOT et se répartit en 4 sous-études sous la maîtrise d'ouvrage de RFF et de CFL.
- Le développement et l'animation de l'observatoire TGV

### 4.2.1.3 - Les orientations européennes

#### **Le SMOT**

Face à l'augmentation croissante des déplacements frontaliers entre la Lorraine et le Luxembourg, la région Lorraine et l'État Luxembourgeois ont lancé en 2008 une démarche de Schéma de Mobilité Transfrontalière (SMOT), engageant ainsi une réflexion et un programme d'actions pour faciliter la mobilité et notamment les déplacements transfrontaliers au quotidien.

Le SMOT identifie plusieurs objectifs :

- l'amélioration de la mobilité transfrontalière ;
- l'augmentation de la part modale des Transports Collectifs (TC) par rail et par route ;
- l'optimisation de l'organisation des TC ferroviaires et routiers (infrastructure, exploitation, cadencement, ...)
- la favorisation des modes alternatifs à la route ;
- le développement de l'intermodalité ;
- le renforcement de la part modale des modes de transports alternatifs, soit des objectifs à atteindre de :
  - 15% en 2015
  - 20% en 2020
  - 25% en 2030 (à noter que le Luxembourg fixe le même objectif pour 2020)

#### **L'Opération d'Intérêt National Alzette-Belval**

##### Contexte :

Le site se situe au Nord de la Lorraine, à cheval sur les départements de la Meurthe-et-Moselle et de la Moselle, juste en face de BELVAL, principal projet d'aménagement du Grand-Duché de Luxembourg (1<sup>er</sup> PIB/habitant en Europe).

Ce territoire correspond à celui de la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette (CCPHVA) qui connaît depuis ces dix dernières années un renouveau démographique après une longue période de déclin liée à la crise industrielle (fermeture de mines de fer et d'usines sidérurgiques).

La population et les communes sont en effet aujourd'hui fortement impactées par le développement du travail transfrontalier et la mise en œuvre d'un vaste programme d'aménagement mené par les autorités luxembourgeoises (1,2 milliards d'euros investis) dans le secteur d'Esch/Alzette, deuxième ville du Luxembourg, situé juste en face de la frontière.

Ce territoire est caractérisé par un potentiel remarquable marqué à la fois par un totem symbolisé par l'architecture innovante du nouveau quartier de Belval Ouest au Grand-Duché, par un continuum urbain constitué par des cités ouvrières, friches industrielles, lotissements récents évoluant au sein d'un patrimoine industriel et naturels exceptionnels aux portes de la ville.

Les éléments sont donc réunis pour développer une ville durable, une éco-agglomération transfrontalière, associée à un potentiel de forte croissance démographique en lien avec le projet luxembourgeois dont la genèse date de 1990.

##### Le projet :

Lors de sa visite en octobre 2009, le Président de la République a annoncé la mise en place

d'une Opération d'Intérêt National (OIN) sur ce territoire. Ce faisant, le Président a répondu à la demande des élus locaux en soutenant un projet ambitieux d'urbanisme et de développement économique.

Ce projet a vocation à développer, sur le territoire de la CCPHVA, un tissu urbain dense combiné à des opérations d'aménagement et de renouvellement urbain s'inscrivant dans une politique de développement durable.

Ce projet doit également s'accompagner du développement d'un modèle économique complémentaire de celui du Luxembourg fondé à la fois sur une forme d'économie résidentielle et sur des activités liées au développement durable en faisant de ce territoire un incubateur pour tous types d'éco-projets.

Une mission de préfiguration de l'OIN, dont la direction a été confiée au directeur de l'Établissement Public Foncier de Lorraine, a été officiellement lancée par les ministres BORLOO, APPARU et MERCIER le 5 janvier 2010.

Cette démarche a abouti au décret de création de l'OIN, avec définition d'un périmètre, validé par le Conseil d'Etat le 27 octobre 2010. Il devrait être publié au JO prochainement.

#### Gouvernance du projet :

C'est bien la qualité du dispositif de gouvernance et la mise en synergie des moyens qui permettront de garantir la réussite d'un tel projet structurant, porteur d'avenir et de croissance sur la base d'une coopération transfrontalière exemplaire.

En parallèle à la genèse du projet et de son outil d'aménagement (EPA), la constitution d'un Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) a été lancée.

Les projets de statuts ont été finalisés. L'ensemble des collectivités lorraines concernées ont délibéré de sorte que le GECT devrait être rapidement créé avec nos partenaires luxembourgeois début 2011.

#### Conclusion :

- un dossier particulier du point de vue de l'aménagement du territoire car mêlant désenclavement routier, valorisation de friches industrielles, urbanisation maîtrisée (via l'OIN) avec une constante de développement durable et une volonté de constituer une véritable « vitrine » de l'innovation en ce domaine (Alzette-Belval fait partie des 13 EcoCités retenues par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer ).
- et dont le caractère transfrontalier reste à la fois une source de complexité et un formidable atout car le projet se devra en effet d'être complémentaire à celui déjà en cours de réalisation sur le territoire luxembourgeois tout en évitant de faire de ce territoire une « banlieue dortoir ». L'atténuation de l'actuel différentiel fiscal et social de part et d'autre de la frontière sera particulièrement déterminant pour développer l'économie locale. Enfin, le GECT constituera un lieu d'échanges et de choix stratégiques avec nos voisins luxembourgeois pour des projets d'intérêt commun (qui pourront par ailleurs bénéficier de crédits INTERREG).

## 4.2.2 – Quelques chiffres sur les trafics enregistrés sur le territoire du SCOT Nord

### 4.2.2.1 - Des trafics routiers en augmentation

La RN 52 voit passer quotidiennement environ 21 000 véhicules dont 2 400 poids lourds. Sur cinq ans (2004 à 2009) le trafic est en augmentation, notamment vers la frontière belge (+ 3 %/an).

Cela engendre quelques problèmes de saturation en heure de pointe du soir sur l'échangeur RN 52-RD 618.

L'autoroute A4, sur sa partie meurthe-et-mosellane, enregistre environ 14 800 véhicules dont 3 200 PL. On note une diminution du trafic ces deux dernières années (- 4,3 % tous véhicules).

Le trafic sur le réseau départemental principal est plus contrasté. Excepté la RD 618 qui a un intérêt transfrontalier, et la RD 11, itinéraire de contournement de Metz à partir de l'A4 vers le sud, les trafics, en 2008, sont plutôt moyens : entre 2 300 et 8 800 véhicules par jour et entre 130 et 480 poids lourds par jour, pour un taux de poids lourds compris entre 4,2 et 11,6 %. Le taux de croissance entre 2007 et 2008 s'établit à  $\approx - 0,3$  % pour le trafic Tous Véhicules (TV) et à  $\approx - 3,5$  % pour le trafic PL. En ce qui concerne le taux de variation annuel moyen entre 2004 et 2008, il est de  $\approx + 0,3$  % pour le trafic TV et de  $\approx + 1$  % pour le trafic PL.

Le trafic sur la RD 618 est d'environ 11 000 véhicules quotidiens, dont 800 poids lourds. Malgré une baisse de  $\approx 4,3$  % du trafic PL entre 2007 et 2008, le trafic TV croît de  $\approx 1,6$  % entre 2007 et 2008. La croissance du trafic a été de  $\approx 1$  % par an en moyenne entre 2004 et 2008 (+ 9 % pour le trafic poids lourds).

### 4.2.2.2 - Des trafics ferroviaires importants

#### Fret

Le territoire du SCOT Nord Meurthe-et-Moselle est traversé par deux importants corridors de fret ferroviaire :

- un axe Est-Ouest entre les ports français de la Mer du Nord (Dunkerque, Calais) et le Sillon Lorrain (et, au delà, l'Alsace) ;
- un axe Nord-Sud de contournement de la voie ferrée Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg, par Conflans-Jarny et Chambley-Bussières. Cette voie alternative est l'un des itinéraires Nord de l'autoroute ferroviaire en service entre Bettembourg et Perpignan, lorsque l'axe habituel du Sillon Lorrain est congestionné.

Les trafics ferroviaires dans le secteur sont donc, en 2009, les suivants<sup>1</sup> :

Section	Nombre moyen de trains par jour	Dont trains de fret
Montmédy – Longuyon	68	57
Longuyon – Athus	54	20
Longuyon – Audun-le-Roman	47	27
Longuyon – Conflans-Jarny	89	76
Conflans-Jarny - Hagondange	59	32
Conflans-Jarny – Onville	36	20
Onville – Lérouville	59	53

## TGV Est

La Ligne à Grande Vitesse Est-Européenne (LGV Est) est ouverte à la circulation depuis 2007. 101 circulations grandes lignes sont comptabilisées en moyenne par jour en 2009 sur la portion située sur le territoire du SCOT, deux sens confondus. Ces circulations se répartissent de la manière suivante<sup>2</sup> :

Itinéraires	Nombre d'aller-retours quotidiens
Paris Est – Strasbourg (– Munich / Bâle – Zurich)	16
Paris Est – Metz (– Thionville – Luxembourg)	10
Paris Est – Nancy (– Épinal – Remiremont / Lunéville – Saint-Dié-des-Vosges)	10
Paris Est – Forbach (– Sarrebruck – Francfort)	5
Le Havre – Lorraine TGV – Strasbourg	1
Lille – Lorraine TGV – Strasbourg	3
Rennes – Lorraine TGV – Strasbourg	1
Nantes – Lorraine TGV – Strasbourg	2
Bordeaux – Lorraine TGV – Strasbourg	3
<b>TOTAL</b>	<b>51</b>

1 Ces données proviennent de :

Réseau Ferré de France, Direction régionale, Alsace Lorraine Champagne-Ardenne, *Le réseau ferré national en Lorraine*, 2010

2 Source : cartes « TGV entre Paris et l'Est en 2008-2009 » et « TGV à destination de l'Est au départ du Nord et de l'Ouest en 2008-2009 » in Aurélie MERTZ, *Le TGV : Un outil de développement durable au service des territoires ?* Support de présentation pour le jeudi de la connaissance du CETE de l'Est du 4 mars 2010

### 4.3 – Infrastructure de transports aériens

Il existe sur le territoire du SCOT Nord 54 trois aérodromes civils ouvert à la Circulation Aérienne Publique (C.A.P.)

- L'aérodrome de Doncourt-les-Conflans qui est pourvu d'un plan de servitudes aéronautiques depuis le 25/07/1972. Ce plan concerne les communes de Bruville", Doncourt-les-Conflans, Giraumont, Jarny, Jouaville (cf. carte 1)
- L'aérodrome de Chambley-Bussières dont l'importance économique s'affirme avec l'implantation du constructeur aéronautique GECI. Cet aérodrome, initialement militaire, a été ouvert à la circulation aérienne publique. par arrêté ministériel du 7 juillet 2009. A ce titre, un Plan de servitude Aéronautique (P.S.A) sera prochainement élaboré. Actuellement les servitudes de balisage et de dégagement militaire instituées par décret du 2 novembre 1989 restent applicables sur les communes de Chambley-Bussières, Dampvitoux, Hageville, Puxieux, St-Julien-les-Gorze, Waville. Elles sont gérées par la DDT 54 (cf. carte 1)  
En 2010, une plate-forme pour U.L.M. et planeurs a été réalisée.

- L'aérodrome de Longuyon-Villette est situé près de la frontière belge et accueille ULM et avions biplaces. Il crée des servitudes de dégagement pour les communes d'Allondrelle-la-Malmaison, Charency-Vezin, Colmey, Epiez-sur-Chiers, Fresnois-la-Montagne, La Malmaison, Longuyon, Villette, Viviers-sur-Chiers du SCOT Nord.

D'autres infrastructures aéronautiques régionales ont un impact sur le territoire, aussi bien en termes de trafic et déplacement, que de servitudes.

L'aérodrome militaire d'Etain-Rouvés instaure par décret du 26 février 1993 une servitude de balisage et de dégagement sur les communes de : Affléville, Avillers, Baslieux, Bazailles, Béchamps, Beuveille, Boismont, Domprix, Gondrecourt-Aix, Han-devant-Pierrepont, Joppécourt, Mercy-le-Bas, Morfontaine, Pierrepont, St-Supplet, Ville-au-Montois, Xivry-Circourt. Cette servitude est gérée par la DDT 55.

Les aéroports de Metz-Nancy Lorraine et de Luxembourg ont également un impact sur le trafic voyageur national et européen, mais ont une moindre importance sur le trafic du fret.

#### **4.4 – Déplacements et mobilité**

Côté français, les autorités organisatrices de transports présentes sur le périmètre défini sont :

- le Syndicat Mixte des transports Urbains (SMITU) de Thionville-Fensch qui regroupe 24 communes et une communauté d'agglomération de 10 communes (380 000 habitants) ;
- le Syndicat Intercommunal des transports de l'Agglomération de Longwy (SITRAL) composé de 15 communes ;
- les conseils généraux de Moselle et de Meurthe-et-Moselle pour les transports non urbains sur le périmètre ;
- le conseil régional de Lorraine pour les transports ferroviaires régionaux (TER) ;
- l'Etat pour les transports internationaux.

Côté luxembourgeois, les autorités de transport présentes sont :

- le Syndicat des Tramways Intercommunaux dans le canton d'Esch/Alzette (TICE) qui regroupe neuf communes du "bassin minier", région située dans le sud-ouest du Grand-Duché du Luxembourg de Rodange à Dudelange (dont 3 communes du GECT : Esch-sur-Alzette, Sanem et Schiffflange)
- les chemins de fer luxembourgeois (CFL).

##### **4.4.1 – Ce que dit la DTA**

Le scénario retenu et les objectifs: Ils mettent l'accent sur la réalisation rapide dans une perspective intermodale d'infrastructures de transport nord-sud pour les voyageurs et le fret, et notamment :

- Reconstituer un axe autoroutier nord-sud de transit et d'échanges performant.
- Poursuivre l'amélioration des liaisons routières entre les bassins miniers et les pays limitrophes : Belgique, Luxembourg, Allemagne.
- Développer rapidement les capacités ferroviaires.

La DTA préconise dans ses orientations fondamentales :

L'amélioration et la valorisation des infrastructures ferroviaires.

- Le développement de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et aux poids lourds : amélioration des liaisons est-ouest, amélioration du service sur des lignes existantes (ex : entre Jarny et le sillon lorrain, politique globales de déplacements en milieu urbain (Longwy ...)) ; « dans les territoires peu denses, où l'usage de la voiture ou du deux roues est nécessaire, des complémentarités entre modes de déplacement doivent être recherchées et organisées : parc-relais aux abords des gares, parc affectés au co-voiturage ... »
- La DTA (ch C 2.2.1.5) donne des orientations de l'Etat en matière de développement des transports collectifs:
  - Développement de l'intermodalité.
  - Organisation du co-voiturage vers les pôles d'emploi importants tels que le Luxembourg, par la réalisation de parc-relais et renforcement de l'utilisation des modes de déplacement « doux » en secteur urbain: marche à pied et vélo.
  - Valorisation des principaux pôles intermodaux de transport de voyageurs existants ou potentiels et recherche d'une densification autour de ces pôles (gare de Longwy par exemple).

En outre, la DTA (chap. D 1.6.1) recommande une politique de transport volontariste et coordonnée avec les pays voisins pour satisfaire les besoins de déplacements transfrontaliers, incluant :

- Le développement des transports collectifs sur tous les axes pertinents.
- Mais aussi le développement du maillage routier local limité dans le passé par la frontière et qui doit être adapté à la réalité actuelle et future des agglomérations transfrontalières et des migrations de travail croissantes, dont la dispersion n'autorise pas un recours exclusif aux transports collectifs.

La DTA poursuit en précisant que des schémas de transport multimodaux devraient être le préalable à tout investissement important.

#### **4.4.2 – Migrations alternantes domicile-travail - Développement du parc automobile et éloignement**

De 1990 à 1999 en France, les aires urbaines ont augmenté de 25 % en km<sup>2</sup> et de 23 % en nombre de communes. En 20 ans les surfaces urbanisées ont crû 4 fois plus que la population, et l'urbanisation qui s'étendait à une quinzaine de km des pôles d'emploi en 1990 se situe maintenant à plus de 25 km. La recherche d'un logement financièrement accessible pour de jeunes ménages (les 2/3 des acquéreurs ont moins de 40 ans) mais néanmoins à une distance acceptable du lieu d'emploi (en général à moins de 30 minutes, avec une tolérance extrême de l'ordre de 45 minutes, voire plus autour des plus grandes agglomérations) en est généralement la cause essentielle. On constate qu'un trajet domicile-travail dure en moyenne 25 à 30 minutes en voiture.

**Sur l'Arrondissement nord de Meurthe-et-Moselle, en 2007 seul 18 % des actifs habitaient et travaillaient sur leur commune d'habitat (26,1 % pour le département), alors qu'ils étaient 22,8 % en 1999.** Cette part d'actifs dits « stables » est plus forte à l'ouest (du fait de l'éloignement et de la « ruralité »), et plus faible à l'est sauf dans les pôles d'emplois comme Briey (39,6 %), l'agglomération de Jarny (Jarny 30,7 %) ou celle de Longwy (ville de Longwy 30,7%). Plus des 3/4 des travailleurs frontaliers résident dans une bande de 20 km de la frontière, 5 % seulement au-delà de 40 km.

**Ainsi, alors que 17,3 % des actifs de cet arrondissement travaillaient dans un autre département en 1999, ils sont 19,2 % en 2007 (essentiellement en Moselle), et alors que**

**24,8 % des actifs travaillaient hors de France en 1999, ils sont 29,8 % en 2007 (essentiellement au Luxembourg).**

Les déplacements domicile-travail des zones rurales ou péri-urbaines vers les villes se font majoritairement en voiture par manque d'alternative performante. 83 % des déplacements en France se font en voiture (et 73 % pour aller travailler), et 60 % des déplacements de 1 à 3 km sont réalisés en voiture.

En effet un déplacement en voiture sur 8 en Europe se fait sur moins de 500 m, et 1 sur 4 sur moins de 1 000 m, et 65 à 70 % sur moins de 3 km. En France, 80 % des conducteurs sont seuls dans leur véhicule. Les TC urbains ou non urbains ne représentent que 11,4 % des déplacements quotidiens, avec un pic entre 6 et 8 h du matin.

Les salariés qui résident dans un pôle urbain travaillent en moyenne à 23,6 km par route de leur commune d'habitat (une moitié à moins de 5,8 km) et ceux travaillant hors de leur commune de résidence parcourent en moyenne 34,3 km, chiffres qui tendent à augmenter. Pour les communes périurbaines ou rurales, les distances parcourues sont de l'ordre de 30 km (navettes intra-communales incluses) ou de 35/40 km (navettes intra-communales exclues).

En France, le nombre de voitures possédées par ménage est de près de 500 voitures/1 000 habitants en centre urbain (250 en 1980) et de plus de 600/1 000 en milieu rural, et 88 % des ménages français possèdent une voiture (80 % en Europe). Plus précisément la répartition est la suivante :

- Ville-centre : 0,9 voiture/ménage
- Moyenne en France : 0,59 véhicule par personne,
- Banlieue : 1,1 voiture/ménage,
- Périurbain : 1,4 voiture/ménage.

– Le parc automobile a augmenté de 34 % de 1990 à 2008.

34 % des ménages possèdent au moins 2 voitures (et 72 % des ménages de 4 personnes ou plus), et vivent généralement en milieu rural ou périurbain. (ceux-ci réalisent aussi le plus grand nombre de déplacements par personne et par jour (et les 3/4 quittent leur commune pour aller travailler).

**Sur l'arrondissement nord de Meurthe-et-Moselle**, le nombre de ménages disposant d'une seule automobile a baissé ainsi de 49,3 % en 1999 à 46 % en 2007 (baisse 2 fois plus rapide que sur le département), baisse compensée par une hausse du nombre de ménages disposant de deux voitures: 31,4 % en 1999 passant à 37,1 % en 2007 (plus de 1,5 fois plus importante que pour le département).

Cette hausse concerne surtout les secteurs ruraux ouest et sud plus éloignés et avec peu d'emplois locaux (plus de 40 % des ménages y ont deux voitures, jusqu'à 50,6 % sur le canton de Chambley) ou des communes néo-résidentielles à l'est (souvent plus de 50 % des ménages y ont deux voitures, par exemple Avril 55,7 % ou Morfontaine 57 %, ...).

**Par zone d'emploi sur le SCOT nord (rappel § « économie ») :**

**La vocation résidentielle du bassin de Briey** en partie sud du SCOT Nord, maintenant intégré dans l'unité urbaine de Metz, va s'affirmer progressivement, accompagnée d'un redéveloppement économique sensible. Malgré cela, 1 actif sur 4 actifs habitant la zone d'emploi de Briey, plus de la moitié des actifs du canton de Chambley (jusqu'à 60 % dans la CC du Mad à l'Yron), environ un tiers des actifs des cantons de Briey ou Conflans-en-jarnisy et quelques 40 % des actifs du canton d'Homécourt (pour lesquels la Moselle et le premier fournisseur d'emplois), vont travailler en Moselle.

Même si seulement 12 % des actifs du bassin de Briey, essentiellement ceux habitant le nord de ce bassin (par exemple moins de 4 % seulement pour le canton de Jarny), du fait de la distance à parcourir, travaillent au Luxembourg, c'est néanmoins 4 fois plus qu'en 1990.

L'ouverture d'une nouvelle liaison Briey-A4 (avec un viaduc sur la Woigot) pourrait étendre un peu plus au sud l'influence des pôles d'emplois extérieurs.

Les secteurs situés à l'ouest (Piennes) sont assez isolés de Metz (à 55 minutes aux heures de pointe) ou de Thionville (45 minutes) et à une heure de Luxembourg-ville, mais Esch-sur-Alzette, en plein développement, n'est qu'à 21 km. Au sud le Jarnisy au contraire est à environ 30 minutes de Metz aux heures de pointe mais à 75 minutes de Luxembourg-ville. L'Audunois plus à l'est est plus privilégié car il permet un accès d'Audun-le-Roman à Metz en 40 minutes, à Thionville en 35 minutes (c'est le territoire le plus proche de Thionville) et si Luxembourg-ville est à 50 minutes, Esch-sur-Alzette n'est qu'à 17 km .

Zone d'emploi Briey (INSEE)	1990	2008
Vers autre département		10 352 (34 %), vers Moselle essentiellement
Travail Frontalier	827 (dont 91,7 % vers le Luxembourg)	4 070 soit environ 12 % (dont 98 % vers le Luxembourg)

**Sur le bassin de Longwy** en partie nord du SCOT nord, **le développement de l'emploi sur le Luxembourg** (en moyenne 10 000 par an) est le principal facteur de développement démographique. Les projets en cours vont amener, délocalisations comprises, 20 000 emplois à Belval-ouest et 30 000 emplois sur la Cloche d'Or vers Luxembourg-ville. L'emploi local a baissé de 1999 à 2005 (- 5%) alors qu'au Luxembourg il a progressé de 25 % (57 000 postes). En 2006 il y avait 45 % de travailleurs frontaliers (81 % travaillant au Luxembourg, et 19 % en Belgique essentiellement des actifs du Longuyonnais ou plus modérément du Piennois), et à Longwy environ un actif sur 2 travaille au Luxembourg. Le phénomène est le plus marqué sur le canton de Villerupt (52 % des actifs en 2006, jusqu'à 70 % dans les communes frontalières de la CCPHVA), 43 % pour le canton de d'Herseange, mais pour les autres cantons plus reculés du bassin de Longwy (comme le Longuyonnais) les valeurs ne dépassent pas 30 ou 40 % et même moins de 30 % pour les territoires plus centraux au sud. 85 % des frontaliers se déplacent en voiture pour aller travailler

Selon la STATEC, dès 2017 le Luxembourg sera confronté à une stagnation de son nombre d'actifs résidents, il ne peut pas accueillir de façon conséquente de nouveaux habitants (coût du foncier, foncier rare, loyers élevés...) ce qui entraînera côté français un apport supplémentaire de travailleurs frontaliers et donc de mouvements quotidiens domicile-travail (même si une baisse conjoncturelle due à la crise financière a pu être observée entre septembre 2008 et septembre 2009).

Le bassin de Thionville par rapport au territoire de Longwy/Villerupt reste une destination non négligeable et concerne environ 11 % des salariés, jusqu'à 20 % sur la CCPHVA très proche au sud du bassin de Thionville.

Zone d'emploi Longwy (INSEE)	1990	2006
Travail frontalier	6 439 (dont 82,4 % vers le Luxembourg)	15 774 soit environ 45 % (dont 82,2 % vers le Luxembourg)
Vers autre département		2 008 (5,9 %), essentiellement vers la Moselle

*L'AGAPE a publié en mars 2010 une cartographie précise du nombre et de l'évolution des actifs travaillant en Moselle ou au Luxembourg à partir des sources RGP 1999, DADS 2002 et 2006 et IGSS 2002 et 2006.*

#### **4.4.3 – Déplacements routiers et GES (gaz à effet de serre)**

**Les déplacements automobiles**, malgré les évolutions technologiques participent pour 14 % à la production de gaz à effet de serre.

En matière d'émission de gaz à effet de serre, si les transports en France contribuent pour 21 % et l'habitat/tertiaire pour 19 % au pouvoir de réchauffement global, ce sont les seuls secteurs où les émissions de GES continuent de progresser (+ 22,7 % et + 22,3 %), malgré une baisse légère de la circulation automobile (- 1,4 % de 1974 à 2006), contrairement aux autres secteurs en baisse (industrie, agriculture, énergie, traitement des déchets). En effet les émissions de GES en 2007 sont de 5,8 % inférieures à leur niveau de 1990.

Le pouvoir réchauffant lié aux transports est non seulement important, mais de longue durée.

Pour mémoire, l'article L121-1 du Code de l'Urbanisme prévoit que :

« Les schémas de cohérence territoriale, [...] déterminent les conditions permettant d'assurer :  
3° [...], la maîtrise des besoins de déplacement, et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, ... »

#### **4.4.4 – Déplacements routiers et impact social :**

Les déplacements longs génèrent des dépenses importantes pour les usagers (coûts d'achat et d'usage des véhicules, obsolescence et coût du carburant représentent de l'ordre de 30 % jusqu'à 50 % des dépenses des ménages, avec une augmentation de plus de 50 % en 40 ans de la part des dépenses de déplacement, parfois aux dépens des investissements pour la qualité du logement ou leur amélioration thermique). Mais il ne faut pas oublier notamment les dépenses publiques qui en découlent (frais d'entretien et d'aménagements routiers, équipements divers ...).

#### **4.4.5 – Déplacements, nuisances et sécurité**

Les trajets domicile-travail génèrent inconfort (temps, fatigue, ...) mais aussi des nuisances sur les parcours (entrées de ville ou traversées dangereuses, nécessitant parfois des investissements importants, risque de pollutions\*, part des ruissellements non maîtrisée, bruit, ...) et les infrastructures consomment de l'espace naturel ou agricole.

*[\* A noter, au-delà de la production de GES, que les transports de marchandises (usure, freinage ...), la construction et les démolitions produisent 26 % des microparticules, le chauffage domestiques bois 19 %, les véhicules individuels 5 % (carburant) et les engins agricoles et forestiers 4 %].*

Certaines communes ou axes sont ainsi très chargés aux heures de pointe, comme c'est le cas pour notamment la D 613, Trieux et Audun-le-Roman (D 906, D 156) en direction du Luxembourg, Homécourt/Joef vers la Moselle, le secteur de Doncourt-les-Conflans vers Metz (D 603), ou encore les traversées actuelles de Villerupt ou Audun-le-Tiche, la RD 618 à l'ouest de Longwy et (hausse de trafic de 40 % en 10 ans), ou encore la traversée de Longwy-Bas vers le Luxembourg et la Belgique qui cumulent un trafic transfrontalier avec un trafic généré par les commerces et les stations d'essence.

Sur ce dernier secteur, l'absence de continuité routière de certains axes luxembourgeois et le trafic transfrontalier actuel entraînera des reports de flux, notamment venus de Belgique, sur le bassin de Villerupt à l'ouverture des voies de contournement vers Belval. Les actions à envisager dépendront des options prises sur un territoire transfrontalier très vaste allant de la frontière belge à la périphérie ouest et sud de Luxembourg-ville.

L'A4 pour les habitants du bassin de Briey-Jarny reste peu utilisée pour aller travailler en Moselle, du fait de son tracé détourné par le nord de l'agglomération de Metz d'une part et du péage, alors qu'existent d'autres alternatives aussi efficaces en temps pour accéder à Metz.

Des parkings de co-voiturage « sauvages » se sont développés le long d'axes de migrations alternantes ou de carrefours stratégiques (exemple : D 603, D 906, D 156, RN 52 à Bréhain-la-Ville, places publiques et parkings dans le Jarnisy, place de la mairie d'Audun-le-Roman, parking du lycée de Landres, parkings de commerce à Briey, etc.). Ces stationnements « sauvages » peuvent engendrer une saturation des espaces publics, des dysfonctionnements routiers ou de l'insécurité routière.

#### **4.4.6 – Le fret routier et le fret urbain**

##### 4.4.6.1 - Le fret routier :

**Le secteur des transports routiers** est responsable d'une part importante de rejet de CO<sub>2</sub>, et l'encouragement au développement du fret ferroviaire (cf. ligne Athus – Meuse – Conflans – Toul par exemple) a du mal à se concrétiser face au transport routier, malgré la mise en place d'une « autoroute » ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg.

Le tonnage par km transporté par fer a même baissé en France de 25 % de 2000 à 2007.

Par ailleurs, sur le réseau français 20 % des camions roulent à vide ou sont peu chargés (le taux de remplissage moyen est de 80 % au mieux).

Enfin, il faut noter que la mise en place, à court terme, d'un péage sur le réseau autoroutier belge est susceptible de rejeter des flux de camions vers la France, sur des axes nationaux ou internationaux déjà très fréquentés comme la RD 618 ou la RN 52.

##### 4.4.6.2 - Le fret urbain :

Il souffre de contraintes liées à la limitation du temps (horaires de déchargement) et à la localisation (zones de déchargement). Une dizaine d'expérimentations ont été faites en France, et un constat du CERTU (centre d'études et de recherches sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) a été réalisé à ce sujet en 2007.

D'une manière générale en France, la fonction logistique a fortement diminué dans les zones urbaines pour se retrouver en périphérie (en particulier pour des raisons de coût du foncier), et les livraisons se font en ville par des véhicules plus petits qui augmentent les encombrements et les émissions de CO<sub>2</sub>, et qui à 80 % stationnent en double-file ou hors stationnement autorisé, et le dernier tronçon de livraison (le « dernier kilomètre ») s'avère souvent très onéreux notamment pour le client qui en porte une partie du prix.

Ce constat fait en 2002 ne semble pas avoir évolué, mais des réflexions ont été engagées depuis pour améliorer le fret urbain.

Même si le territoire du SCOT nord ne rentre pas dans une problématique de grande ville, l'agglomération de Longwy reste un pôle économique important du département. Des solutions dans ce sens sont à étudier, que se soit en matière de nuisances (bruits nocturnes, encombrements ...), de mise en service de véhicules peu polluants et peu encombrants, d'offre en points de distribution accessibles ou de proximité, etc.

## 4.4.7 – Les enjeux en matière de déplacements :

### 4.4.7.1 - offre et accessibilité des transports en commun (TC)

L'offre en TC reste insuffisante et peu utilisée et l'automobile est le principal mode de déplacement. Alors qu'en moyenne en Meurthe-et-Moselle 75,6 % des actifs utilisent la voiture comme mode de déplacement pour aller travailler et 31,7 % des ménages ont 2 voitures ou plus, pour la zone d'emploi (ZE) de Longwy ces valeurs sont respectivement de 83,8 % et 35,8 % et pour la la ZE de Briey de 86,9 % et 38,6 %.

Un objectif prioritaire est donc, face à l'augmentation importante des migrations alternantes, de réduire les déplacements automobiles vers le lieu de travail mais aussi vers les services et équipements à la population (cf. chapitres déplacements, formes urbaines). à intégrer dans transports-déplacements.

**Connaître en amont les déplacements domicile-travail (et les modes de déplacement)** et le niveau d'équipements est indispensable pour orienter les objectifs de développement, mais aussi corrélativement pour connaître le niveau de dépendance ou d'autonomie des territoires ou des collectivités en termes d'emplois ou d'offre en services, leurs fonctions urbaines dominantes (de la « cité-dortoir » à la multifonctionnalité), et confronter ces caractéristiques aux possibilités d'accessibilité par TC.

**En matière de pôle d'excellence rurale**, il convient d'inciter les communes à se pencher sur la thématique de la **multimodalité** qui pour l'instant reste très en retrait de leurs préoccupations.

**Limiter les déplacements routiers constitue une priorité** qui implique d'urbaniser près de l'offre en transports en commun (condition nécessaire mais pas suffisante) ou éventuellement, si possible et dans des conditions économiques acceptables, d'amener les TC près de l'urbanisation existante ou projetée.

Dans les documents de planification, **l'ouverture à l'urbanisation doit être étudiée en fonction de l'accessibilité aux transports collectifs et aux équipements publics**. Il s'agit d'un outil important à disposition du SCOT.

**Les communes éloignées** à plus de 30' ou 45' des grands pôles d'emplois, peu équipées, avec une accessibilité exclusivement routière (et qui le restera par impossibilité d'y amener des TC) devront envisager leur urbanisation de manière très mesurée en fonction de besoins locaux (générés par exemple par l'emploi local ou les besoins proches de desserrement ou de logement des ménages), avec le souci de préserver leur foncier agricole et leur environnement.

Tous les secteurs en arrière-pays du SCOT nord (ouest en particulier) sont concernés. Les possibilités de co-voiturage (à l'image des initiatives prises sur le Pays de Briey) peuvent y constituer une alternative partielle, mais qui a ses limites (déplacements longs) et ne doit pas justifier une urbanisation encore plus reculée et dispersée.

**Au contraire, une urbanisation sur des territoires bien localisés relativement proches d'un grand pôle d'emplois et de services** (rural proche, périurbain) pourra se justifier, avec une densité bâtie à envisager qui peut croître en fonction de certains critères (proximité de l'offre en services, en transports en commun et en commerces, caractère plus ou moins urbain, possibilité de mixité sociale et urbaine, etc.), mais à condition que cette urbanisation ne soit pas excessivement génératrice de déplacements automobiles certes plus courts, mais plus nombreux.

**Des couloirs de densité bâtie et/ou de population** (avec une densité acceptable que l'on

pourrait qualifier « de confort » : cf. § « formes urbaines ») pourront être envisagés aux abords des axes de desserte en transports en commun (de 300 m à 500 m maximum de part et d'autre). La notion de « lieux » et de « liens » ne doit pas être dissociée.

A noter l'importance de la desserte des quartiers qui joue un rôle social important : L'enclavement d'un quartier urbain peut être source de paupérisation.

**L'accessibilité et les possibilités de rabattement à une gare** (dans un temps raisonnable de l'ordre de 10 minutes) doit servir de base de réflexion dans tout projet d'urbanisation, ceci à un niveau au moins intercommunal.

Cela concerne en particulier les secteurs au sud et à l'est du SCOT nord à proximité des pôles d'emplois de Moselle et du Luxembourg, et plus particulièrement à proximité des gares de Joeuf à Jarny pour le secteur de Briey, et de la gare de Longwy au nord, mais aussi d'Audun-le-Tiche en Moselle (gare réouverte avec des fonds luxembourgeois) ainsi que des secteurs français proches de la gare de Differdange ou de Esch-sur-Alzette au Luxembourg.

L'idée d'une desserte circulaire desservant Thionville, Esch-Belval, Longwy, Longuyon, Conflans, Hayange puis retour Thionville est à l'étude.

Lorsque la mise en place de transports en commun routiers se révèle totalement impossible (par exemple du fait de la dispersion de l'habitat) le développement ou l'amélioration d'un **maillage routier local** pour améliorer les migrations périodiques peut s'avérer nécessaire à condition que cela soit abordé avec une vision large (au moins intercommunale) et n'incite pas à induire de l'étalement urbain et à augmenter les migrations alternantes.

La réalisation de parkings et d'une organisation de **co-voiturage** peut permettre de limiter les déplacements automobiles

Ainsi le schéma de covoiturage du Pays de Briey prévoit la réservation de places de parking de co-voiturage sur le parking du super U de Briey ou du Match de Joeuf, au bénéfice de tous. Des sites existants sont proposés pour être restructurés ou réalisés (carreau de la mine de Crusnes, site de la gare d'Audun-le-Roman) ou sont à l'étude (carreau de la mine de Landres, contournement de Briey, ZI de Jarny, secteurs gares de Joeuf et d'Homécourt).

A Longwy, un accord a été prévu pour faire du parking de co-voiturage « sauvage » du Kinépolis » un espace géré et organisé de co-voiturage.

Il convient néanmoins d'harmoniser cette démarche avec les réflexions existantes hors du territoire du Pays de Briey sur le bassin de Longwy-Villerupt, notamment dans le cadre du projet « Alzette-Belval ».

L'accès au **transport ferroviaire** devra intégrer les inconvénients dus aux ruptures de charge dans les transports (temps d'attente, liaison domicile-gare et gare-lieu de travail, etc.) ainsi que la performance de la liaison ferrée (cadence aux heures de pointe, nombre et temps d'arrêts aux gares le long du trajet, ...). En effet, si les horaires et cadences de train ne sont pas en cohérence avec les horaires des actifs (matin et soir), cela pose le problème plus général de l'intérêt du maintien de certains arrêts voire de certaines gares peu « performantes » qui ralentissent le fonctionnement général de la ligne et rallongent les durées des trajets.

Il s'agit aussi d'étudier le souhait du Luxembourg d'avoir 25 % de la mobilité sur son territoire assumée par les transports en commun.

Sur le SCOT Nord sont concernés pour l'accessibilité à la Moselle et le Luxembourg :

- les gares de Joeuf, Homécourt ou Auboué (qui permettent de relier avec 2 trains aux heures de pointe Hagondange Metz en 40 à 30 minutes ou Hagondange (30 à 20 minutes),

Thionville depuis Joeuf en 30 ou 35 minutes (2 ou 3 trains). La gare de Jarny reste en limite et au-delà des 30 minutes de parcours vers le Luxembourg, tandis que la gare d'Onville offre un intérêt plus limité en direction de Metz trop proche. Les liaisons vers le Luxembourg depuis le sud sont très insuffisantes (exemple : Jarny-Luxembourg-ville : 1h25, Jarny-Longwy 45 minutes).

- La gare d'Audun-le-Roman ne dispose que de 2 TER par jour vers Metz et Longwy, avec en plus une localisation dissuasive en terme de durée de déplacement vers la Moselle (Audun-le-Roman / Metz : 40 minutes) et ne présente pas de conditions de stationnement des trains satisfaisantes. Les liaisons vers le Luxembourg y sont inexistantes.
- La gare de Longwy avec 7 à 9 trains aux heures de pointe permet de rejoindre Luxembourg-ville en moins de 40 minutes via Rodange.
  
- Sont particulièrement concernées pour l'accessibilité et l'amélioration sur le SCOT nord les gares de Conflans-en-Jarnisy et de Longwy (qui avec une ligne performante vers le Luxembourg présente des atouts en matière de rabattement à organiser). Il existe une liaison ferroviaire transfrontalière de Longwy à Luxembourg (8A/19R). La ligne TER metrolor Nancy-Longwy-Luxembourg a enregistré un trafic de plus de 100 000 voyageurs entre janvier et mars 2006 (+ 9,1 % par rapport à 2005).
- La gare d'Audun-le-Tiche (en Moselle), avec l'aide de fonds luxembourgeois, constitue aussi un lieu stratégique en direction du Luxembourg.

A l'initiative du comité de suivi du TGV est, un observatoire (mise en oeuvre: CETE de l'Est – période 2006 - 2009) a été mis en place avec notamment pour mission d'étudier les villes non desservies par le TGV mais qui l'étaient par les services Grandes Lignes (comme Conflans-Jarny ou Longwy).

#### **L'offre en bus et car :**

**Sur le bassin de Briey**, seuls 5 % des déplacements domicile-travail se font en train et/ou bus. Le réseau TER est complété par un réseau de bus « Métrolor » depuis Audun-le-Roman vers Thionville ou Metz, ou depuis le Jarnisy ou Metz et Longwy.

Le CG 54 en accord avec la Moselle offre des liaisons vers Metz en *bus et cars* depuis Briey, Homécourt ou Jarny, avec des correspondances avec le TER, ainsi qu'une offre privée « Meuse express » qui permet de relier le Piennois et Audun-le-Roman au Luxembourg (2 AR/jour) destinée aux travailleurs frontaliers. Par ailleurs, existe une offre assez réduite en transports à la demande.

Le schéma de transport en révision envisage la création d'une AOT (autorité organisatrice des transports) pour début 2011 et qui prévoit d'oeuvrer sur la mise en place de 6 lignes régulières intercités, des navettes urbaines dans les zones les plus habitées (Briey, Orne, Jarnisy) et de développer du transport à la demande en milieu plus rural.

En direction de la Moselle, des services urbains sont à envisager s'appuyant sur les réseaux existants (ligne express Briey – gare routière de Metz, extension Metz-Métropole vers le Jarny, Briey/Thionville/gare d'Audun-le-Tiche vers le Luxembourg, ou encore Boulogny-Belval-Luxembourg-ville).

**Sur le bassin de Longwy/villerupt**, la SEMITUL (TGC) dessert par 5 lignes de bus 16 communes jusqu'à Villerupt.

Depuis Villerupt, une ligne transfrontalière permet de relier Luxembourg-ville via Esch-sur-Alzette (une dizaine de bus aux heures de pointe matin et soir).

Le contexte transfrontalier : il existe 2 lignes de bus transfrontalières, l'une reliant Haucourt-St-Charles à Rodange, l'autre reliant Saulnes à Rodange (chacune 2 km, 18 A/R environ).

Néanmoins d'une manière générale, il faut noter que les **interconnexions reste insuffisantes** et qu'une **coopération et une harmonisation entre les AOT** doit être engagée.

**En matière de zones d'activités**, il convient d'éviter de créer des zones éloignées uniquement accessibles par les voitures individuelles sans autres possibilités de desserte par TC (car, train ...). D'une manière générale, les zones d'activités d'influence large en termes d'emplois devraient être accessibles matin et soir par plus d'un mode de transport, et pour les grandes zones, souvent aux abords ou au croisement de grands axes d'échange, la multimodalité devrait être la condition préalable à leur création ou de leur extension éventuelle.

### **Le contexte transfrontalier : un enjeu fort pour les transports collectifs**

Le recensement des autorisations de transports collectifs routiers réguliers trans-nationaux témoigne de l'importance des relations transfrontalières en Lorraine.

On estime à 12 % les déplacements réalisés par transports collectifs vers le Grand Duché (rail + route) , résultat imputable néanmoins majoritairement au rail.

Transporteurs	Ville de départ	Ville d'arrivée	Pays	Date de délivrance	Date d'expiration	Fréquence	Autorité délivrante
<b>FRANCE-LUXEMBOURG</b>							
Schiocchet	Longwy	Luxembourg	L	01/07/2007	01/07/2012	Régulier	DDE 54
Schiocchet	St Charles	Luxembourg	L	29/10/2007	29/10/2012	Régulier	Ministère Fr
Schiocchet	Boulange	Luxembourg	L	29/10/2007	29/10/2012	Régulier	Ministère Fr
Schiocchet	Beuvillers	Luxembourg	L	29/10/2007	29/10/2012	Régulier	Ministère Fr
Penning	Athus	Longwy	FR	28/10/2009	31/10/2014	Régulier	Belgique
Huberty	Mt St Martin	Pétange	L	29/08/2005	29/08/2010	Régulier	Luxembourg
Weber-Dupasquier	Luxembourg	Etain	F	28/04/2009	31/10/2013	Régulier	Luxembourg
Penning	Habay la Ne	Aumetz	F	04/05/2007	30/06/2012	Régulier	Belgique
Voyages Vandivinit/Transfensch	Luxembourg	Hayange	F	01/05/2008	28/02/2013	Journalier	Luxembourg
Transfensch	Thionville	Rumelange	L	14/04/2008	26/03/2013	Lundi au samedi	DRE Lorraine
Transfensch	Hayange	Rumelange	L	14/04/2008	26/03/2013	Lundi au samedi	DRE Lorraine
Transfensch	Thionville	Dudelange	L	14/04/2008	26/03/2013	Journalier	DRE Lorraine
Autocars Siedler-Thil	Luxembourg	Ottange	F	03/08/2005	03/08/2010	Journalier	Luxembourg
Sales-Lentz	Luxembourg-ville	Villerupt	L	03/02/2009	03/02/2014	Jours ouvrables	Luxembourg
Weber	Luxembourg	Gare TGV	L	12/02/2009	12/02/2014	Jours ouvrables	Luxembourg
Muller Nies Reisen	Luxembourg-Kirchberg	Garches	L			Jours ouvrables	Luxembourg
Plestchette	Luxembourg Cloche d'Or	Yutz	L			Jours ouvrables	Luxembourg
Zenners	Luxembourg Kirc	Basse Ham	L			Jours ouvrables	Luxembourg
Schon et Brullard Car et Coach	Metz	Luxembourg	F			Jours ouvrables	France
Transfensch et Vandivinit	Hayange	Cloche d'Or	F			Jours ouvrables	Luxembourg
Rapides de Lorraine	Rédange	Thionville				Ligne régulière 52	CG 57
SMITU	Ottange	Hayange				Ligne 96	CG 57
<b>FRANCE-BELGIQUE</b>							
TEC NAMUR Transports PENNING	Athus	Longwy	B	28/10/2009	31/10/2014	Journalier du lundi au samedi	Service public de Wallonie
	Montmédy	Virton	B				

#### 4.4.7.2 - Déplacements domicile-travail et impact en matière de nuisances, encombrements et stationnement

Il faut rappeler tout d'abord que les migrations domicile-travail ne représentent en moyenne que 25 % de nos déplacements.

L'urbanisation nouvelle (habitat, activités ...) devra prendre en compte les impacts prévisibles sur les communes voisines situées sur les axes de migration quotidiens ou de transports de marchandises (bruits, sécurité et encombrements notamment).

Si l'urbanisation doit générer des déplacements importants, il serait utile de vérifier si la capacité des axes concernés sera suffisante. Il s'agit aussi d'intégrer la question du coût d'entretien ou d'aménagement que cela peut entraîner pour les collectivités, voire, en cas de très forte nécessité justifiée, de réalisation de voies nouvelles (contournement, etc.), et d'analyser leurs conséquences sur les milieux naturels et agricoles ou le risque de repousser plus loin encore l'urbanisation.

En matière de **stationnement**, l'urbanisation périphérique peut aggraver les problèmes de stationnements et d'encombrements en ville. En effet, 25 % des déplacements en Europe se font sur moins de 1 000 m et 70 % sur moins de 3 km. Il est donc nécessaire pour les collectivités d'évaluer l'impact que peut avoir sur les centres-villes toute urbanisation périphérique en l'absence de transports urbains adaptés (et autres modes alternatifs) ou d'éloignement excessif des logements aux arrêts de bus.

La question du **stationnement-relais** (accessibilité, capacité, foncier à libérer ...) et du trafic généré en milieu urbain se pose aussi pour les gares en localisation urbaine où existent des enjeux importants d'accès vers les pôles d'emplois de la Moselle et du Luxembourg.

Des alternatives sont à trouver en cas de sous-capacité des parkings de gare.

Les modes de déplacements en milieu urbain depuis les parkings-relais ou les gares ferroviaires ou routières de destination ne doivent pas être négligés, car un trajet trop long ou complexe est dissuasif et peut inciter les particuliers à utiliser uniquement leur voiture. A noter aussi l'intérêt des déplacements en vélo en matière de désencombrement, sachant que plus de 5 000 cyclistes/heure peuvent rouler sur une bande de 2 m de large contre environ 2 000 à 2 200 voitures sur une bande de 3,5 m de large.

#### **Les modes de déplacements dit « doux » :**

**Liaisons cyclistes ou piétonnes:** Si dans la ville la plus cyclable de France, Strasbourg, la part du vélo représente 20 % des déplacements, cette part n'est en moyenne que de 3 % sur la France. Celle-ci avait baissé partout mais s'est stabilisée vers 1997 pour s'accroître à nouveau après 2 000 dans les villes ayant eu une politique très volontaire (Rennes, Toulouse, Paris, Lyon, Strasbourg ...). La part des voitures, a fortiori en présence de TC performants, y est en baisse.

Les déplacements en bicyclette sont généralement inférieurs à 2 km. 10 % des cyclistes sont prêts à parcourir 300 m pour garer leur vélo dans un emplacement sécurisé, mais, pour 42 %, 50 m est un maximum.

Tout projet d'urbanisme devra intégrer (et inscrire dans son PLU) la problématique des déplacements sécurisés piétons et vélos. Les continuités des parcours doivent être assurées. La distance souhaitable (au regard des enquêtes réalisées) entre le garage sécurisé à vélos et le lieu de destination doit être inférieur de préférence à 50 m.

**Stationnement des bicyclettes :** beaucoup de locaux à vélos des années 50/70 ont été réduits en surface par les besoins de stockage du tri sélectif (bon exemple de conflits entre usages « écologiques ») qui demande de plus en plus d'espace. De même les copropriétés pour des raisons notamment de sécurité interdisent généralement des vélos dans les parties communes. L'augmentation du nombre de voitures par ménage, sachant qu'un vélo en stationnement occupe de 1 m<sup>2</sup> à 1,5 m<sup>2</sup> (une voiture de 10 à plus de 12 m<sup>2</sup>), a pu aussi réduire la place disponible pour le vélo. Enfin, les difficultés éventuelles de rangement des vélos (accrochages ou décrochages pouvant être fastidieux) est à éviter.

Exemple de règle à inscrire dans les documents d'urbanisme : 1 emplacement vélo pour 60 m<sup>2</sup> de SCHON ou 150 m<sup>2</sup> de surface de vente commerciale, 8 par salle de cours, etc.

Il s'agit aussi de créer des parkings à vélos ou locaux sécurisés et séparés de la circulation des voitures en cas de garages collectifs.

Les garages particuliers pour l'automobile étant généralement dimensionnés à l'échelle des véhicules, il est nécessaire de sur-dimensionner les garages de façon à ce qu'il puissent accueillir des vélos à raison de 1,5 m<sup>2</sup> par vélo.

En matière de stationnement de bicyclettes, des règles peuvent être inscrites dans le règlement d'urbanisme et une offre en services techniques proposée ainsi que de gardiennage.

#### **4.5 – Développement des communications électroniques**

Au cours des cinq dernières années, dans le prolongement de l'introduction de l'ADSL qui représente aujourd'hui en France, presque 95% des accès haut débit et à la faveur d'une boucle vertueuse entre augmentation des débits et développement des usages, nous sommes passés d'une logique binaire - présence ou non de haut débit - à une palette plus large associant des critères de performance (débit principalement) et de diversité des offres accessibles (services proposés, prix). Deux mouvements de fond prennent corps depuis quelques mois : les premiers déploiements de réseaux à très haut débit avec la fibre optique jusqu'à l'abonné d'une part et l'accès haut débit sans fil omniprésent avec les réseaux radio 3G et WiMAX d'autre part. Ils vont accentuer cette diversité de critères, et, par voie de conséquence, la diversité des situations territoriales. De plus en plus, cette situation appelle la mise en place de stratégies numériques territoriales diversifiées, adaptées non seulement à la situation numérique locale, mais également au territoire et à ses enjeux plus globaux, en adéquation avec une stratégie globale de développement territorial. L'aménagement numérique des territoires se heurte à une énorme difficulté : c'est dans les zones les moins denses que les réseaux coûtent le plus cher et rapportent le moins. A contrario, ce sont donc les zones les plus urbanisées qui bénéficient les premières des innovations technologiques et des meilleures offres commerciales et pourraient rester les seules pour certaines technologies.

### **En savoir plus : fiche "Zones blanches et zones grises"**

La DREAL Lorraine dispose des cartes (et couches SIG) des zones blanches et grises ADSL en Lorraine. L'outil de visualisation est à la disposition de toutes les collectivités à l'adresse suivante :

[http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=an8f4j8jp9&service=CETE\\_Ouest](http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=an8f4j8jp9&service=CETE_Ouest)

C'est pourquoi, dans des secteurs jugés non rentables par les opérateurs, au premier rang desquels les territoires ruraux voire certaines zones péri-urbaines, se dessine une première fracture numérique. L'implication des acteurs publics s'y avère nécessaire pour favoriser le déploiement des réseaux et le développement des usages du haut débit aujourd'hui et du très haut débit demain. Les réseaux d'initiative publique (les RIP) qui se développent à travers la France à tous les échelons des collectivités territoriales constituent la réponse des élus à l'absence d'investissement spontané des opérateurs sur leur territoire.

### **En savoir plus : fiche "Les enjeux de l'intervention publique"**

Source: CETE de l'Ouest,

[http://www.ant.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=1](http://www.ant.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=1)

[http://www.ant.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=21](http://www.ant.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=21)

Ainsi, le plan de développement de l'économie numérique « **France numérique 2012** » (154 actions au total) devrait permettre à la fois d'accélérer la croissance et de remédier aux inégalités d'accès au réseau numérique sur le territoire (on y distingue entre autre les actions suivantes : la généralisation à tous les Français de l'accès à l'internet haut débit : en 2008, seuls 61 % de la population y a accès ; l'accès, à l'horizon 2012, de quatre millions de foyers au très haut débit, grâce à la fibre optique ; l'installation de "400 cyberbases sur cinq ans" pour les établissements scolaires et le "développement progressif de classes équipées"...etc) :

**<http://francenumerique2012.fr>**

[http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/legacy/FRANCE\\_NUMERIQUE\\_2012.pdf](http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/legacy/FRANCE_NUMERIQUE_2012.pdf)

Conformément à la loi Grenelle 2, cette dimension nouvelle doit être abordée dans les SCOT, les PLU et les cartes communales.

L'article L121-1 du code de l'urbanisme prévoit que :

*" Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable : [...] La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat , en prévoyant des capacités de constructio, et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction , sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, **de développement des communications électroniques**, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs "*

Désormais (depuis la loi du 21 juin 2004 L1425-1 du code des collectivités territoriales), les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent construire ou acheter des réseaux de communications électroniques (dorsales jusqu'au central\*), mettre ces réseaux à disposition des opérateurs (sous réserve du principe d'utilisation partagée, d'égalité et de libre concurrence) ou, en cas d'attractivité insuffisante des opérateurs spécialisés, de fournir des services et devenir opérateurs eux-mêmes (en cas de défection de l'initiative privée) ou de leur fournir une aide financière (location des infrastructures à prix avantageux, subventions).

*\* A noter qu'il existe 3 niveaux de réseaux: Les grandes artères dites « dorsales » interurbaines (le long des autoroutes, voies ferrées, ...), les « réseaux ou boucles de collecte » depuis ces dorsales jusqu'aux centraux et généralement situés dans les grandes villes, et enfin les « boucles locales ou de desserte » allant de l'abonné au central à quelques centaines de m ou quelques km.*

La couverture numérique du département par les opérateurs privés est encore inégale (les secteurs urbains étant bien fournis ce qui n'est pas encore le cas de certains territoires ruraux), mais tend à se compléter.

Le CG 54, dans le cadre d'un contrat partenarial public/privé s'est engagé dans un projet de couverture complète en haut-débit du département (2 mégabits/s) d'ici mi 2010. En novembre 2010 presque toutes les communes du département avait accès au haut débit qui devrait évoluer rapidement à 6 mégabits/s.



**CHAPITRE V**

**PATRIMOINE NATUREL ET BATI**

## V – PATRIMOINE NATUREL ET BÂTI

Les enjeux majeurs spécifiques au territoire du SCOT Nord 54 sont pour ce chapitre :

- maîtrise du foncier, qu'il s'agisse de la protection des espaces agricoles soumis à l'urbanisation sur les plateaux ou de la valorisation des friches industrielles ;
- reconquête des milieux altérés et préservation des milieux naturels ;
- rétablissement d'une biodiversité fortement altérée sur ce secteur, notamment suite à l'artificialisation des cours d'eau ;
- correction du défaut d'image avec la requalification des centres urbains de fonds de vallées sidérurgiques, des quartiers sensibles et des paysages ruraux.

### 5.1 – Ressources naturelles

#### 5.1.1 - SDAGE :

L'article L.122-1-12 du code de l'urbanisme prévoit que:

*« Les schémas de cohérence territoriale doivent être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement et avec les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-3 du même code. »*

*Lorsqu'un de ces documents est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier est, si nécessaire, rendu compatible dans un délai de trois ans.*

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhin-Meuse a été approuvé par arrêté du Préfet coordonnateur de bassin du 27 novembre 2009.

C'est un outil fondamental pour fixer les orientations d'une politique visant à préserver d'une façon pérenne les milieux aquatiques. Il comporte notamment des **objectifs de qualité et de quantité des eaux à respecter** pour toutes les masses d'eau.

Le SDAGE établit les orientations fondamentales et les dispositions retenues à l'échelle du bassin. Les orientations fondamentales définissent les grandes lignes de la politique de l'eau à mener pour assurer une gestion équilibrée de l'eau à l'échelle du bassin. Les dispositions précisent quant à elles les modalités de mise en oeuvre des décisions administratives dans le domaine de l'eau et les règles à respecter en matière d'urbanisme pour mettre en oeuvre la politique décrite dans les orientations fondamentales.

Ces orientations et dispositions sont regroupées en six grands thèmes : Eau et santé ; Eau et pollution ; Eau, nature et biodiversité ; Eau et rareté ; Eau et aménagement du territoire ; Eau et gouvernance.

Le programme de mesures décline de manière concrète les moyens techniques et financiers pour atteindre les objectifs du SDAGE.

Les orientations du SCOT doivent être compatibles avec l'atteinte du bon état des masses d'eau en 2015.

**Par ailleurs le SDAGE identifie sur le territoire du SCOT Nord 54 plusieurs aquifères à préserver en vue de leur utilisation pour l'alimentation en eau potable dans le futur.**

L'ensemble des documents est disponible à l'adresse :

<http://sdage.eau2015-rhin-meuse.fr/>

Vous trouverez également un guide de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le SDAGE à l'adresse suivante :

[www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=1692](http://www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=1692)

### 5.1.2 - SAGE :

Le SAGE du bassin ferrifère, porté par le Conseil Régional de Lorraine, est en cours d'élaboration. L'état des lieux, le diagnostic et les tendances d'évolution ont été validés par la Commission Locale de l'Eau en 2007.

La quasi-totalité des communes du territoire du SCoT sont incluses dans le SAGE du bassin sidérurgique et ferrifère. Le SCoT doit être compatible avec les orientations du SAGE du bassin ferrifère (article L122-1 du code de l'urbanisme).

Tous les documents sont accessibles sur le site du Conseil Régional de Lorraine : [www.lorraine.eu/sagebf](http://www.lorraine.eu/sagebf)

#### Les enjeux identifiés par le SAGE du bassin ferrifère

Neuf enjeux prioritaires ressortent des phases préliminaires d'élaboration du SAGE :

- améliorer l'**état des cours d'eau** très dégradés ;
- préserver et mettre en valeur **les zones humides** ;
- gérer la problématique des faibles **débits d'étiage** ;
- maîtriser les **risques d'inondation** ;
- protéger les **ressources en eau**, notamment gérer la **ressource "réservoir minier"** ;
- sécuriser l'**alimentation en eau potable** ;
- développer la **concertation** ;
- optimiser la **gestion des services publics** d'eau potable et d'assainissement ;
- **améliorer la connaissance** de tous les acteurs dans le domaine de l'eau.

#### Les réalisations à venir du SAGE

Le travail en cours aboutira à la production d'un "plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau et des milieux aquatiques" (PAGD), et de sa déclinaison réglementaire. Il explicitera les objectifs et priorités, ainsi que le plan d'actions : dispositions, moyens, délais. Il sera traduit réglementairement sur des zones géographiques définies et cartographiées. Le programme d'actions (mesures, objectifs, délais) devra être approuvé par arrêté préfectoral. Des servitudes d'utilité publique sur les zones stratégiques pour la gestion de l'eau pourront être instituées. Enfin, la création d'une structure porteuse du SAGE, sous forme d'établissement public territorial de bassin (EPTB), est en cours de réflexion.

### **5.1.3 - Captages**

#### Les périmètres de protection des captages

Les périmètres de protection des captages visent la préservation de la ressource en eau potable.

L'instruction des dossiers est réalisée par la délégation territoriale de l'agence régionale de santé (DT-ARS). La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est prise par le Préfet, et les périmètres constituent des servitudes d'utilité publique.

Texte de référence : article L-1321-2 du Code de la Santé Publique

#### La protection des aires d'alimentation des captages d'eau potable

La reconquête de la qualité des captages d'eau potable dégradés (fournissant une eau non conforme aux normes de qualité), doit être engagée pour l'atteinte du bon état d'ici à 2015. Cette démarche répond aux objectifs de la Directive Cadre sur l'Eau déclinée dans le nouveau SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du Bassin Rhin Meuse adopté en novembre 2009 et s'inscrit par ailleurs dans un engagement du Grenelle de l'environnement.

Cette reconquête passe par la mise en oeuvre de plans d'actions afin d'assurer la protection des aires d'alimentation de ces captages contre les pollutions diffuses (nitrates et phytopharmaceutiques).

La liste de signalement des captages dégradés (captages prioritaires) est consultable sur <http://www.eau2015-rhin-meuse.fr/dce/site/captages.php>

### **5.1.4 - La zone nitrate**

La totalité des communes du territoire du SCOT Nord 54 est située en Zone Vulnérable dans laquelle s'applique la directive européenne du 12 décembre 1991 dite directive nitrate. Elle a pour objet de lutter contre la pollution des eaux par les nitrates d'origine agricole (effluents d'élevage et engrais). Les mesures obligatoires reposent sur la limitation des apports organiques, l'équilibre de la fertilisation, les conditions d'épandage, le stockage des effluents, la tenue de documents d'enregistrement des pratiques de fertilisation azotée et la gestion adaptée des terres.

### **5.1.5 - Les zones humides**

La Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE bassin ferrifère a identifié la préservation des zones humides comme un enjeu important en cohérence avec le SDAGE Rhin Meuse, le plan national d'action en faveur des zones humides et le Grenelle de l'environnement. La réalisation d'un inventaire des zones humides sur le territoire du SAGE, par le bureau d'étude Asconit consultants, est en cours (étude prévue de mars 2010 à mars 2012).

D'autre part, un CD-ROM "Création d'une base de données et cartographie uniques des zones humides remarquables du bassin Rhin Meuse", réalisé par l'Agence de l'Eau Rhin Meuse, est disponible depuis décembre 2009 ; certaines de ces zones humides remarquables sont sur le périmètre du SCOT Nord 54.

## **5.1.6 - Carrières**

Le Schéma départemental des carrières de Meurthe-et-Moselle, approuvé par arrêté préfectoral du 28 février 2003 dans le cadre de la loi 93-3 du 4 janvier 1993 et des décrets du 9 juin 1994, qui définit les conditions générales d'implantation des carrières dans le département, a pour objectif de garantir à moyen terme l'approvisionnement en matériaux correspondant aux besoins du département.

Il s'agit également de veiller au juste équilibre entre la production de granulats et les différentes contraintes qui s'appliquent, notamment d'ordre environnemental.

Il a été élaboré en concertation avec les services de l'Etat, des élus, des représentants d'exploitations et d'utilisateurs des matériaux de carrières, des associations de protection de l'environnement.

Le schéma des carrières n'est pas opposable aux documents d'urbanisme (SCOT ou PLU) mais un Projet d'Intérêt Général (PIG) peut, si nécessaire, permettre cette opposabilité sur un secteur donné.

Bien que ce document ne soit pas juridiquement opposable et ne constitue qu'un instrument d'aide à la décision, il est essentiel que les dispositions du SCOT n'aient pas pour effet, directement ou indirectement, d'en altérer les conditions d'exécution.

Le Schéma départemental des carrières 54 est téléchargeable sur le site de la DREAL :  
[http://www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=1519](http://www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=1519)

Le principe de la révision du schéma départemental des carrières a été acté (rendu nécessaire suite à l'approbation du SDAGE, et la nécessité de revisiter l'ensemble des outils dans une logique de développement durable). Les 4 départements lorrains se trouvant confrontés à la même problématique, une réflexion régionale conduite par la DREAL est actuellement en cours avec l'ensemble des partenaires, devant déboucher sur des préconisations à intégrer dans le travail de révision à conduire dans chaque département.

## **5.2 – Continuités écologiques**

### **5.2.1 - Trame verte et bleue**

La préservation et la restauration des continuités écologiques constituent un enjeu important en matière d'aménagement du territoire (voir les lois "Grenelle 1" et "Grenelle 2" en prolongement des conclusions du Grenelle de l'Environnement, en particulier concernant le volet Trame Verte et Bleue – voir également le SDAGE pour la trame bleue). Ainsi l'existence et la fonctionnalité des corridors écologiques doivent faire l'objet de la part des acteurs d'une attention particulière dans le cadre de l'élaboration des projets urbains (notamment le rôle des bois et forêts, ripisylves, mares, cours d'eau et annexes humides, haies, bords de routes).

L'étude préalable à la Trame Verte et Bleue en Lorraine, réalisée par ESOPE et Sémaphore pour le Conseil Régional de Lorraine en septembre 2009, constitue une référence pour la constitution des réseaux écologiques lorrains.

La continuité écologique interne et avec les territoires environnants (dont Luxembourg et Belgique) sera à étudier. A ce titre une étude dans le cadre du programme Interreg 2007-2011 est en cours de réalisation par le Conservatoire des Sites Lorrains et Natagora, qui vise pour la partie française à établir un inventaire complet de la faune et flore présentes dans la vallée de la Chiers et de l'Othain.

Il est précisé que les PLU situés dans le périmètre d'un SCOT devront impérativement prendre en compte les éléments de la Trame Verte et Bleue définis dans celui-ci. Enfin, il convient de signaler l'élaboration, en cours à la DREAL, d'un Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

## **5.3 – Préservation des espaces naturels , agricoles et forestiers**

### **5.3.1 – Espaces naturels**

#### **5.3.1.1 - Les ZNIEFFS et ENS: Zones Naturelles d'Intérêts Écologiques Faunistiques et Floristiques et Espaces Naturels Sensibles**

Initié en 1982 par le Ministère de l'Environnement, l'inventaire ZNIEFF a pour but la localisation et la description des zones naturelles présentant un intérêt écologique, faunistique et floristique particulier et participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional. Cet inventaire est conduit par un comité scientifique régional de spécialistes selon une méthode définie à l'échelon national. On distingue deux types de ZNIEFF:

- les ZNIEFF de type I, d'une superficie généralement limitée, définies par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional;
- les ZNIEFF de type II qui sont des grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Les zones de type II peuvent inclure une ou plusieurs zones de type I.

**L'inventaire ZNIEFF est un outil de connaissance.** Il ne constitue pas une mesure de protection juridique directe. Toutefois l'objectif principal de cet inventaire réside dans l'aide à la décision en matière d'aménagement du territoire vis à vis du principe de la préservation du patrimoine naturel.

La modernisation des ZNIEFF par le biais d'inventaires sur le terrain est en cours sur l'ensemble de la région Lorraine. Les ZNIEFF de type I peuvent signaler une probabilité plus forte de présence d'espèces protégées, dont il convient de tenir compte pour le SCOT.

**Le territoire du SCOT comporte 14 ZNIEFF.** Un périmètre de ZNIEFF a été modifié, correspondant à la ZNIEFF des « Pelouses de la Ramonette et de la côte de Frêne », sur les communes de Othe et Velosnes.

Liste et localisation des ZNIEFF en annexe

En plus des ZNIEFF retenues à l'échelon national, il existe des Espaces Naturels Sensibles définis au niveau départemental. En effet depuis 1985, le législateur a confié au département le soin de préserver le patrimoine naturel dit « sensible », c'est-à-dire nécessitant des actions de préservation. En 1993, le Conseil Général, en partenariat avec le Conservatoire des Sites Lorrains, a réalisé un inventaire des sites naturels d'intérêts écologiques dans le département de Meurthe-et-Moselle.

En 2000, 10 sites prioritaires ont été retenus, qui correspondent à des milieux très différents mais tous aussi fragiles, tels que les vergers à haute tige, les pelouses calcaires, les étangs, les marais et tourbières, les prairies, les rivières, les forêts. Le classement en « Espace Naturel Sensible » ne confère aucune protection réglementaire; néanmoins le Conseil Général engage des actions de maîtrise foncière, de gestion conservatoire et de sensibilisation du public par la découverte dans le respect de la fragilité des milieux. Ces actions sont financées par la Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles.

Dans le cadre de sa politique sur les espaces naturels sensibles le Conseil Général a lancé des inventaires sur l'ensemble du département afin d'affiner la connaissance des richesses écologiques du territoire.

Deux des dix sites retenus sont situés dans le périmètre du SCoT Nord 54 :

- **Vallée de la Moulaine**
- **Marais de Droitaumont**

Plus d'information sur ces sites : [http://www.mdecg54.fr/index.php?id=carte\\_ens](http://www.mdecg54.fr/index.php?id=carte_ens)

#### 5.3.1.2 - Espèces protégées

Toute activité susceptible d'entraîner la destruction de spécimens ou d'habitats (dans certains cas) d'espèces animales ou végétales protégées est interdite. Le SCoT doit donc, autant que faire se peut, identifier les espèces protégées connues et prendre en compte leur protection conformément aux articles L411-1 et L411-2 du Code de l'Environnement.

Les sources disponibles dans ce domaine sont :

Les arrêtés établissant les listes des espèces protégées aux niveaux national et régional sont disponibles sur le site internet de la DREAL Lorraine :

[http://www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=1446](http://www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=1446)

Le zonage ZNIEFF (Zone d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique) consultable sur CARMEN, **les espèces servant de base à la définition d'un périmètre ZNIEFF étant le plus souvent des espèces protégées**. Le cas échéant les études naturalistes locales ou les données du milieu associatif. Les données DREAL disponibles sur demande auprès de RMN-DCMAT (échelle communale).

### 5.3.1.3 - Natura 2000

Le réseau Natura 2000 a pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union européenne. Il assure le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvage d'intérêt communautaire. Il est composé de sites désignés spécialement par chacun des États membres en application des directives européennes dites « oiseaux » et « habitats » de 1979 et 1992.

Le territoire du SCOT Nord 54 comporte 4 sites Natura 2000, 2 associés à la directive « Oiseaux », 2 associés à la directive « Habitats ». Les sites Natura 2000 sont listés et décrits sur le site internet de la DREAL. (cartographie interactive CARMEN)

Au titre de l'article L414-4 (R114-19) du code de l'environnement **les SCoT sont soumis à évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.**

**Le SCoT Nord54 devra tenir compte également du réseau Natura 2000 du Luxembourg et de la Belgique.**

Liste et localisation des sites Natura 2000 en annexe

### 5.3.1.4 - Paysages

#### **Les sites inscrits et classés au titre de la loi de 1930**

La valeur patrimoniale des paysages exceptionnels et la protection des sites et des monuments naturels ont été instituées par la loi du 21 avril 1906 complétée par la loi du 2 mai 1930.

Cette législation s'intéresse aux monuments naturels et aux sites « dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général ».

L'objectif est de conserver les caractéristiques du site, l'esprit des lieux, et de les préserver de toutes atteintes graves.

Les sites inscrits/classés bénéficient d'une protection stricte à l'intérieur du périmètre de protection. Le territoire du SCOT comporte 2 sites inscrits et 2 sites classés.

Référence réglementaire : articles L341-1 à L341-20 du code de l'environnement relatifs aux sites inscrits et classés (Liste et localisation des sites inscrits et classés en annexe)

#### **Les grandes unités paysagères**

Les grandes unités paysagères ont été définies dans une étude des paysages de Lorraine de 1995. Le territoire du SCoT est composé de 4 unités paysagères distinctes :

- Pays Haut (plateaux)
- secteur de Longuyon (plateaux)
- secteur de Longwy (vallées, côtes et buttes témoins)
- La Woëvre (plaines humides)

Un atlas des paysages est en cours d'élaboration sur l'ensemble du territoire meurthe-et-mosellan sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général. Les objectifs de cet ouvrage sont :

- de caractériser les paysages locaux pour sensibiliser le grand public
- de constituer un outil d'aide à la décision pour les collectivités locales

### **Sites emblématiques**

Les sites emblématiques sont des secteurs d'intérêt paysager et/ou culturels majeurs, ancrés dans la mémoire collective.

Ils correspondent entre autres à des secteurs :

- protégés au titre des différents codes en vigueur (notamment code de l'Environnement et/ou code du Patrimoine, pour les sites et monuments classés ou inscrits) et/ou
- présentant des caractères notables. Leur valeur repose sur des critères géographiques, historiques, naturels, artistiques et humains. Ils sont suffisamment représentés dans les œuvres picturales, et/ou cités dans les ouvrages touristiques et les œuvres littéraires pour être considérés comme "identitaires", c'est-à-dire représentatifs d'un territoire. Reconnu, le site emblématique est un patrimoine qui reflète l'image de ce territoire.

De plus les sites emblématiques peuvent être reconnus à différentes échelles (locale, départementale, régionale, nationale voire internationale).

**Le territoire du SCoT est concerné par 2 paysages remarquables correspondant à des sites emblématiques :**

- **Pays de Montmédy**
- **Secteur de Hattonchatel et Grand Couronné**

Par ailleurs, des démarches contractuelles en matière de paysage ont été menées par certaines collectivités locales :

- un « plan paysage » a été élaboré par la communauté de communes de Jarnisy.
- une Opération Programmée d'Amélioration des Vergers (OPAV) est en cours sur la commune de Briey.

### **5.3.2 – Espaces agricoles**

La préservation de l'environnement des espaces agricole et forestier implique notamment la protection du foncier (voir développement du sujet dans les parties Économie – article 3.3.3 et Consommation des sols agricoles – article 2.6.1).

Le territoire a développé sur le plateau de grandes clairières et espaces agricoles ouverts à dominante céréalière. Les haies, bosquets et petits bois, dont la valeur paysagère mais aussi floristique et faunistique est importante, sont souvent devenus rares.

Il convient de relever, de préserver et développer ces éléments végétaux non intégrés dans des protections spécifiques.

Par ailleurs, ils pourraient servir de points ponctuels d'appui pour la mise en place de la trame verte et bleue.

### 5.3.3 – Espaces forestiers

Les forêts relevant du régime forestier représentent les 2/3 des surfaces boisées du département (contre 1/3 au niveau national).

Les grands massifs forestiers du SCoT recouvrent essentiellement les forêts soumises au régime forestier. Elles sont propriétés communales ou domaniales.

Les principaux massifs de l'arrondissement de Briey sont :

- Le bois de Sélomont entre Hussigny-Godbrange et Herserange qui constitue un enjeu important en terme d'aménités par sa proximité de milieu urbain (tout comme à l'ouest de Longwy les bois au nord de Gorcy et de Vaux, comme le bois des Monts ou le bois du Pas Bayard)
- La forêt de Moyeuivre au nord et à l'est de Briey (la DTA donne certaines prescriptions à proximité de cette forêt)
- Les bois et forêts au nord du Rupt de Mad et à l'ouest de la Moselle (extrême sud de l'arrondissement)
- En dehors de ces secteurs boisés assez cohérents existent sur des zones éclaircies de grandes cultures ou sur les côtes de nombreux bois qui agrémentent le paysage et participent au maintien d'une faune avicole (comme la forêt domaniale du Buré d'Orval vers Longuyon, le bois de la Grande Rimon et le bois le Moine vers Audun-le-Roman, le bois Juré/Bois de Woëvre au nord de Jarny) et des vallées ou vallons boisés (La Chiers, la Crusnes et ses affluents, ...).

L'objectif de préservation des grands massifs forestiers (pour des raisons d'écologie des milieux, mais également pour le bien être de la population et les loisirs) doit être rappelé, et notamment la possibilité d'instaurer des forêts de protection en périphérie des agglomérations - *Code Forestier (article L 411-1)*

Par ailleurs, l'intégration de la problématique faune sauvage, dans un objectif de développement durable, devra être pris en compte, notamment par rapport au risque de fractionnement de l'espace, tout en prévoyant également dans tout projet d'utilisation du territoire rural, le maintien des « zones calmes » pour la faune sauvage – *Code de l'Environnement (articles L 414-8 et L 425-1 schéma départemental de gestion cynégétique)*.

### 5.3.4 – La nature en ville

La Préfecture de Lorraine a réalisé une étude sur le réchauffement climatique et son effet sur le milieu urbain. Elle met en évidence la nécessité de renforcer la nature en ville (cf. étude MCN Conseil 2010).

**Il est par ailleurs rappelé l'importance des parcs et jardins publics dans une politique de densification du bâti en milieu urbain (voir article 2.6.2).**

## **5.4 – Cadre de vie – patrimoine bâti**

### **5.4.1 – Publicité**

La publicité extérieure regroupe 3 catégories de dispositifs que sont "la publicité, les enseignes et les pré-enseignes".

Elle est réglementée pour assurer d'une part, la protection de l'environnement et du cadre de vie, naturel ou urbain, et la sécurité de la circulation routière d'autre part.

Les textes majeurs préservant ces 2 grands principes sont :

- le Code de l'Environnement – chapitre unique du Livre V "prévention des pollutions, des risques et des nuisances" – Titre VIII "protection du cadre de vie", aux articles L.581-1 à L.581-45 et R.581-1 à R.581-88 .
- Le Code de la Route – Chapitre VIII du Livre IV "usage des voies" – Titre 1er "dispositions générales", aux articles R.418-1 à R.418-9.

Le Code de l'Environnement hiérarchise les divers espaces en fonction du degré de protection dont ils bénéficient par rapport aux possibilités d'implantation de la publicité et des possibilités de dérogation à cette protection.

La réglementation nationale peut être adaptée aux circonstances locales par l'instauration d'un "règlement local de publicité" à l'initiative de la commune, en association avec les services de l'État et les professionnels de l'affichage. Sur le périmètre du SCoT Nord, seule la commune de Conflans-en-Jarnisy dispose d'un règlement de publicité qui a été approuvé par arrêté municipal en date du 16 décembre 1997.

Le Code de la Route vise à assurer la protection des usagers et de la signalisation routière et à sauvegarder l'intégrité des voies et des abords.

### **5.4.2 – Air**

#### **Qualité de l'air**

Le territoire ne se trouve pas dans une zone couverte par un plan de protection de l'atmosphère.

Une station de mesure de la qualité de l'air est présente sur le territoire, elle est située sur la commune de Longlaville. Les polluants mesurés sont les suivants : monoxyde d'azote, dioxyde d'azote, dioxyde de soufre, ozone et particules en suspension. Les données sont publiées sur le site internet des associations de surveillance de la qualité de l'air en Lorraine ([www.atmolor.org](http://www.atmolor.org)).

### **5.4.3 – Bruit**

#### **Le bruit des infrastructures de transports terrestres**

La référence en la matière est la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et ses textes d'application.

La politique conduite en France pour limiter les nuisances engendrées par les infrastructures de transports terrestres, aussi bien routière que ferroviaire, s'articule autour de trois principales lignes directrices :

##### 5.4.3.1 - Le classement des voies bruyantes

Le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995, puis les arrêtés du 5 mai 1995 et du 30 mai 1996 prévoient le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres. Les secteurs affectés par le bruit, délimités de part et d'autre des infrastructures recensées en fonction de leur classe, doivent être reportés pour information dans le Plan Local d'Urbanisme.

Le bruit n'est toutefois pas une servitude, et il n'y a pas d'inconstructibilité liée au bruit. En revanche, les bâtiments à construire dans un secteur affecté par le bruit doivent recevoir une isolation en fonction de leur exposition sonore.

Pour le département de la Meurthe-et-Moselle, le classement des voies bruyantes se trouve dans les arrêtés préfectoraux du 31 août 1998 et du 22 septembre 1998 relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres routières et ferroviaires et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle.

Les arrêtés de classement sont réglementairement opposables et peuvent générer des recours.

Le classement sonore des infrastructures est en cours de révision.

Le Plan Local d'Urbanisme des communes dont le territoire est concerné par ces deux arrêtés doit indiquer les secteurs affectés par le bruit.

##### 5.4.3.2 - Le bruit des infrastructures nouvelles ou modifiées

Le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, puis l'arrêté du 5 mai 1995 imposent aux maîtres d'ouvrage de construction ou de transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines soient limitées. Ces dispositions concernent tous les maîtres d'ouvrage, y compris les collectivités territoriales.

### 5.4.3.3 - La prévention et le rattrapage des points noirs du bruit

L'accroissement des trafics routiers et ferroviaires conjugué à l'absence de maîtrise des nuisances sonores le long des infrastructures les plus anciennes, ont produit et continuent de produire des situations où des bâtiments à occupation sensible sont exposés à des niveaux sonores reconnus pour provoquer une gêne très importante : il s'agit des "points noirs" dus au bruit des transports terrestres.

La circulaire du 12 juin 2001 précise les critères de définition d'un point noir bruit, la Direction Départementale de l'Équipement a recensé les points noirs dus au bruit des autoroutes et routes nationales sur le département. Tous les points noirs sont cartographiés et les besoins financiers nécessaires à leur résorption ont été évalués.

#### **La réglementation européenne sur le bruit**

La loi du 26 octobre 2005 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit :

- l'élaboration et la publication de cartes de bruit et de plans de prévention du bruit pour les communes ou EPCI inclus dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, puis pour les agglomérations de 150 000 habitants dans un deuxième temps ;
- l'élaboration et la publication d'une carte de bruit et d'un plan de prévention du bruit pour les infrastructures de transports (routier, ferroviaire et aérien) supportant un trafic important.

Les textes d'application (décret du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006) précisent les modalités d'élaboration de ces cartes et de ces plans de prévention du bruit.

L'agglomération (au sens INSEE) de Metz est concernée par la réalisation des cartes de bruit (échéance qui était fixée au 30 juin 2007) et de rédaction d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE, échéance qui était fixée au 18 juillet 2008). Cinq communes du Nord de la Meurthe-et-Moselle font partie de l'agglomération de Metz (Briey, Moutiers, Joeuf, Homécourt et Auboué). Les cartes sont pour certaines publiées sur les sites internet des communes, pour d'autres en cours d'approbation. La rédaction des PPBE est lancée. Pour les infrastructures de transport les plus importantes, les cartes de bruit sont consultables sur le site de la Direction Départementale des Territoires de Meurthe-et-Moselle, les PPBE sont en cours de réalisation.

Accès à la page « Bruit » du site internet de la DDT 54 :

[http://www.meurthe-et-moselle.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=1126](http://www.meurthe-et-moselle.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=1126)

En vue de limiter les conséquences des nuisances générées par les zones d'activité, il y a lieu d'éloigner les zones destinées à l'habitat des zones artisanales et industrielles. Une distance d'une centaine de mètres est généralement recommandée.

#### **5.4.4 – Patrimoine archéologique**

La zone couverte par le SCoT Nord Meurthe-et-Moselle se trouve dans un secteur archéologiquement sensible. Conformément au livre V – Titre 2 du Code du Patrimoine, le Service Régional de l'Archéologie est saisi sur les projets de travaux effectués dans les zones géographiquement arrêtées par le Préfet de Région en fonction des informations scientifiques conduisant à envisager la présence d'éléments du patrimoine archéologique ou lorsqu'ils portent sur des emprises au sol supérieures à un seuil fixé dans les mêmes formes.

Six arrêtés préfectoraux concernent le SCoT Nord Meurthe-et-Moselle :

- l'arrêté n° 2003-243 du 4 juillet 2003 concernant l'arrondissement de Briey, hors zones très sensibles
- l'arrêté n° 2003-245 du 4 juillet 2003 concernant l'arrondissement de Verdun, hors zones très sensibles
- l'arrêté n° 2003-330 du 31 juillet 2003 concernant la commune de Mars-la-Tour
- l'arrêté n° 2003-782 du 30 décembre 2003 concernant la commune de Briey
- l'arrêté n° 2003-783 du 30 décembre 2003 concernant la commune de Longuyon
- l'arrêté n° 2003-784 du 30 décembre 2003 concernant la commune de Longwy

#### **5.4.5 – Patrimoine bâti**

Les lois régissant la protection du patrimoine archéologique et des monuments historiques ont été codifiées en 2004 dans le code du patrimoine :

- loi du 31 décembre 1913 : livre VI
- loi du 27 septembre 1941 : Livre V – titre III
- loi du 17 janvier 2001 : livre V – titre II
- loi du 15 juillet 1980 : livre I – chapitre 4

Aux termes de la loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques et de ses textes modificatifs, les procédures réglementaires de protection d'édifices sont de deux types et concernent :

« Les immeubles dont la conservation présente, du point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public » ; ceux-ci peuvent être classés parmi « les monuments historiques en totalité ou en partie » par les soins du ministre chargé de la culture (article 1er)

« Les immeubles qui, sans justifier une demande de classement immédiat, présentent un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour en rendre désirable la préservation » ; ceux-ci peuvent être inscrits sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques par arrêté du préfet de Région (article 2 modifié par décret du 18 avril 1961).

Les monuments historiques génèrent des servitudes d'utilité publique (SUP) qui s'imposent réglementairement à tout pétitionnaire. En effet, chaque édifice classé ou inscrit comme monument historique déploie autour de lui un rayon de protection de 500 mètres, dans lequel l'avis conforme de l'architecte des bâtiments de France est requis lors de l'instruction des autorisations d'occupation du sol.

# **CHAPITRE VI**

## **RISQUES**

## VI – RISQUES

### 6.1 – Introduction

L'article L121-1 du code de l'urbanisme prévoit que le SCoT détermine les conditions permettant d'assurer la prévention des risques.

Il convient de distinguer les documents de connaissance des aléas des documents de servitude d'utilité publique que constituent les plans de prévention des risques (PPR).

#### **6.1.1 – Les documents de connaissance des aléas**

L'étude des aléas va permettre :

- l'élaboration de documents de connaissance tels que atlas
- en l'absence de PPR, la prise en compte de ces aléas dans les documents d'urbanisme et lors de l'instruction des Autorisations d'Occupation du Sol.

Cette connaissance des aléas servira par ailleurs de base pour l'élaboration des PPR.

#### **6.1.2 – Prise en compte des risques dans les documents d'urbanisme / Les PPR**

L'État élabore et met en œuvre les Plans de Préventions des Risques, en application de l'article **L.562-1 du Code de l'Environnement**. Une fois approuvés ou d'application immédiate, ces PPR deviennent des servitudes d'utilité publique (SUP) définissant des zones où l'utilisation du sol peut être interdite ou réglementée.

Ces documents doivent être annexés aux documents d'urbanisme.

En ce qui concerne le territoire du SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan, des PPR naturels, miniers, et technologiques sont à prendre en compte. Ils sont présentés ci-dessous.

### 6.2 – Risques naturels

Il s'agit de tous risques liés à des phénomènes perçus comme non maîtrisables par l'homme, ou qui ne résultent pas explicitement de son activité.

#### **6.2.1 – Inondations**

L'article L122-1-13 du code de l'urbanisme prévoit que :

*« Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation, mentionné à l'article L. 566-7 du code de l'environnement, est approuvé, les schémas de cohérence territoriale doivent être compatibles avec les objectifs de gestion des risques d'inondation et les orientations fondamentales définis par ce plan. Les schémas de cohérence territoriale doivent également être compatibles avec les dispositions des plans de gestion des risques d'inondation définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7.*

*Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation est approuvé après l'approbation d'un schéma de cohérence territoriale, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans avec les éléments mentionnés au premier alinéa du présent article.*

Une inondation est une submersion temporaire par l'eau de terres émergées, quelle qu'en soit l'origine, à l'exclusion des inondations dues aux réseaux de collecte des eaux usées, y compris les réseaux unitaires.

Le risque d'inondation est la combinaison de la probabilité de survenue d'une inondation et de ses conséquences négatives potentielles pour la santé humaine, l'environnement, les biens, dont le patrimoine culturel, et l'activité économique.

Les inondations constituent un risque majeur. En raison de pressions économiques, sociales, foncières ou encore politiques, les cours d'eau ont souvent été aménagés, couverts, déviés, augmentant ainsi la vulnérabilité des hommes et des biens. Pour remédier à cette situation, la prévention reste l'outil essentiel, notamment à travers la maîtrise de l'urbanisation en zone inondable

#### 6.2.1.1 - Connaissance de l'aléa inondation

3 types de zones inondables ont été définis :

- **Les zones qui ne sont pas ou peu urbanisées.** Dans ces zones, la crue peut stocker des volumes sans dommage aux personnes et aux biens. Ces zones doivent donc être autant que possible préservées en tant que zone d'expansion de la crue.
- **Les zones urbanisées soumises à un aléa très fort.** Dans ces zones, la sécurité des personnes est difficile à garantir et les coûts liés aux dommages en cas d'inondation ne pourraient être maîtrisés sauf à imposer des prescriptions irréalistes notamment en matière d'accessibilité lors des crues. Ces zones doivent donc être considérées comme non constructibles afin de préserver les vies humaines et ne pas aggraver la vulnérabilité.
- **Les zones urbanisées soumises à un aléa faible à moyen,** (centres historiques ou zones d'activités). Dans ces zones, le volume de stockage en cas de crue n'est plus très important et des prescriptions facilement réalisables permettent de maîtriser le coût des dommages en cas d'inondation. Ces zones peuvent donc être le cas échéant considérées comme constructibles moyennant prescriptions.

Plusieurs études ont été réalisées, débouchant sur la réalisation de documents cartographiques :

#### ○ **Atlas des zones inondées :**

- Carte des zones inondées de la Chiers (BCEOM juillet 1997).

#### ○ **Atlas des zones inondables :**

- Carte des zones inondables de la Chiers (étude BCEOM juin 2007) sur les communes de Charency-Vezin, Colmey, Cons-la-Grandville, Cutry, Epiez-sur-Chiers, Grand-Failly, Lexy, Longlaville, Longuyon, Longwy, Montigny-sur-Chiers, Mont-Saint-Martin, Rehon, Ugné, Vilette et Viviers-sur-Chiers.
- Carte des zones inondables de la Chiers (étude GEREEA novembre 1999) sur les communes de Petit-Failly, Piennes, Saint-Jean-les-Longuyon et Xivry-Circourt.
- Carte des zones inondables du Woigot (étude GINGER février 2010 en cours de validation) sur les communes de Auboué, Briey, Mairy-Mainville, Mance, Mancieulles, Mont-Bonvillers, Moutiers, Trioux et Tucquegnieux.

- Carte des zones inondables du Rupt-de-Mad (étude GEREEA novembre 2009) sur les communes de Onville, Villecey-sur-Mad et Waville.
- Cartes des zones inondables de l'Orne (BCEOM décembre 1999 actualisée en juillet 2009) sur la commune d' Auboué.

#### 6.2.1.2 - Prise en compte du risque inondation / PPRi

L'article L562-1 du Code de l'Environnement prévoit que :

*I - L'Etat élabore et met en application des plans de prévention des risques naturels prévisibles tels que les inondations, les mouvements de terrain, les avalanches, les incendies de forêt, les séismes, les éruptions volcaniques, les tempêtes ou les cyclones.*

*II - Ces plans ont pour objet, en tant que de besoin :*

*1° De délimiter les zones exposées aux risques, en tenant compte de la nature et de l'intensité du risque encouru, d'y interdire tout type de construction, d'ouvrage, d'aménagement ou d'exploitation agricole, forestière, artisanale, commerciale ou industrielle ou, dans le cas où des constructions, ouvrages, aménagements ou exploitations agricoles, forestières, artisanales, commerciales ou industrielles, notamment afin de ne pas aggraver le risque pour les vies humaines, pourraient y être autorisés, prescrire les conditions dans lesquelles ils doivent être réalisés, utilisés ou exploités*

*2° De délimiter les zones qui ne sont pas directement exposées aux risques mais où des constructions, des ouvrages, des aménagements ou des exploitations agricoles, forestières, artisanales, commerciales ou industrielles pourraient aggraver des risques ou en provoquer de nouveaux et y prévoir des mesures d'interdiction ou des prescriptions telles que prévues au 1°*

*3° De définir les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde qui doivent être prises, dans les zones mentionnées au 1° et au 2°, par les collectivités publiques dans le cadre de leurs compétences, ainsi que celles qui peuvent incomber aux particuliers*

*4° De définir, dans les zones mentionnées au 1° et au 2°, les mesures relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des espaces mis en culture ou plantés existants à la date de l'approbation du plan qui doivent être prises par les propriétaires, exploitants ou utilisateurs*

Dans les parties submersibles des vallées et dans les autres zones inondables, les PPR définissent, en tant que besoin, les interdictions et les prescriptions techniques à respecter.

Les deux principaux objectifs sont :

1. assurer la sécurité des personnes
2. réduire la vulnérabilité

Pour atteindre ces objectifs, les principes suivants sont à mettre en œuvre :

- interdire les implantations humaines dans les zones d'aléas les plus forts
- contrôler strictement l'urbanisation dans les zones d'expansion des crues
- préserver les capacités d'écoulement
- sauvegarder la qualité et l'équilibre des milieux naturels
- interdire les endiguements ou remblaiements nouveaux susceptibles d'aggraver les risques en amont ou en aval à l'exception de ceux nécessaires à la protection des quartiers urbains denses existants exposés aux crues.

Les communes concernées par un PPRi sont les suivantes :

Rivière	Communes	Etat d'avancement du PPRi	Arrêté Préfectoral du
ORNE	BONCOURT	APPROUVE	24/03/09
	HOMECOURT	APPROUVE	27/10/10
	GIRAUMONT	APPROUVE	24/03/09
	HATRIZE	APPROUVE	02/06/09
	JOEUF	APPROUVE	28/04/10
	LABRY	APPROUVE	20/04/10
	MOINEVILLE	APPROUVE	07/05/10
	OLLEY	APPROUVE	24/07/09
	JEANDELIZE	APPROUVE	18/06/10
	PUXE	APPROUVE	17/07/09
	VALLEROY	APPROUVE	15/04/09
	CONFLANS-EN-JARNISY	APPROUVE	27/01/10
	JARNY	APPROUVE	18/09/06
	AUBOUE	PRESCRIT	28/01/02
CHIERS	CHARENCEY-VEZIN	PRESCRIT	09/12/08
	CONS-LA-GRANDVILLE	PRESCRIT	09/12/08
	CUTRY	PRESCRIT	09/12/08
	LEXY	PRESCRIT	09/12/08
	LONGLAVILLE	PRESCRIT	09/12/08
	LONGUYON	PRESCRIT	09/12/08
	LONGWY	PRESCRIT	09/12/08
	MONT-ST-MARTIN	PRESCRIT	09/12/08
	REHON	PRESCRIT	09/12/08

En l'absence de PPRi, les différentes études et atlas de zones inondables sont pris en compte dans l'examen ou l'instruction des projets d'aménagement à travers l'application de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme.

### 6.2.2 – Mouvements de terrains

Les mouvements de terrain sont des phénomènes naturels d'origines très diverses. Ils peuvent occasionner des préjudices économiques et des dommages très importants.

### 6.2.2.1 - Qu'est-ce qu'un mouvement de terrain ?

Les mouvements de terrain regroupent un ensemble de déplacements, plus ou moins brutaux, du sol ou du sous-sol, d'origine naturelle ou anthropique. Les volumes en jeu sont compris entre quelques mètres cubes et quelques millions de mètres cubes. Les déplacements peuvent être lents (quelques millimètres par an) ou très rapides (quelques centaines de mètres par jour).

- Le glissement à surface de rupture circulaire se produit généralement dans des matériaux homogènes.
- Les éboulis en pied de versants rocheux sont le fruit des chutes de blocs.

### 6.2.2.2 - Les différents mouvements de terrain

#### **Les mouvements lents et continus**

- Les tassements et les affaissements : certains sols compressibles peuvent se tasser sous l'effet de surcharges (constructions, remblais) ou en cas d'assèchement (drainage, pompage).
- Le retrait-gonflement des argiles : les variations de la quantité d'eau dans certains terrains argileux produisent des gonflements (période humide) et des tassements (périodes sèches).
- Les glissements de terrain se produisent généralement en situation de forte saturation des sols en eau. Ils peuvent mobiliser des volumes considérables de terrain, qui se déplacent le long d'une pente.

#### **Les mouvements rapides et discontinus**

- Les effondrements de cavités souterraines : l'évolution de cavités souterraines naturelles (dissolution de gypse) peut entraîner l'effondrement du toit de la cavité et provoquer en surface une dépression généralement de forme circulaire.

*La décompression des roches est à l'origine de l'effondrement du toit des cavités souterraines.*

- Les écroulements et les chutes de blocs : l'évolution des falaises et des versants rocheux engendre des chutes de pierres (volume inférieur à 1 dm<sup>3</sup>), des chutes de blocs (volume supérieur à 1 dm<sup>3</sup>) ou des écroulements en masse (volume pouvant atteindre plusieurs millions de m<sup>3</sup>). Les blocs isolés rebondissent ou roulent sur le versant, tandis que dans le cas des écroulements en masse, les matériaux " s'écoulent " à grande -vitesse sur une très grande distance.

- Les coulées boueuses et torrentielles sont caractérisées par un transport de matériaux sous forme plus ou moins fluide. Les coulées boueuses se produisent sur des pentes, par dégénérescence de certains glissements avec afflux d'eau. Les coulées torrentielles se produisent dans le lit de torrents au moment des crues.

### 6.2.2.3 - Connaissance des aléas mouvement de terrain

Elle est acquise par un ensemble d'études et de cartes établies pour les différents aléas tels que chutes de blocs, cavités, retrait / gonflement des argiles et mouvement de terrain.

- études BRGM d'avril 2008 sur les retraits gonflement des argiles
- carte géologique (schiste carton toarcien)
- études ANTEA de février 1995 au 1/25 000 sur les mouvements de terrain répertoriés
- études BRGM de 2004 au 1/25 000 sur le recensement des cavités
- études BRGM de septembre 2008 au 1/50 000 et 1/25 000 sur les aléas « chutes de blocs »
- études BRGM de janvier 1993 sur les aléas mouvement de terrain sur le secteur de Nancy et Pont-à-Mousson

Voir cartographie pour les aléas retrait/gonflement des argiles, mouvements de terrain et cavités.

La commune de Joeuf fait l'objet d'études plus précises au regard de l'aléa chute de masses rocheuses.

### 6.2.2.4 - Prise en compte des risques / PPR mouvements de terrain

Le territoire du SCOT Nord compte un PPR mouvements de terrain sur la commune de Waville  
(AP du 06 juin 2007)

En l'absence de PPR mouvements de terrain, la prise en compte du risque mouvement de terrain s'effectue au travers de cartes d'aléas.

## **6.3 – Risques miniers**

Le SCOT Nord Meurthe-et-Mosellan est affecté par des aléas miniers consécutifs à l'exploitation minierai de fer.

### **6.3.1 – Connaissance des aléas miniers**

4 types de zones d'aléas ont été définies :

- **des zones qui présentent un risque pour la sécurité des personnes :**
  - les zones de fontis (fontis non expertisé ou fort expertisé non surveillé)
  - les zones d'effondrement brutal
  - les zones d'éboulement de front de mines à ciel ouvert
- **des zones qui présentent des risques pour la sécurité des biens :**
  - les zones d'affaissement progressif
  - les zones de mouvements résiduels
  - les zones de fontis expertisés d'aléa fort surveillé, moyen ou faible

Les cartes d'aléas miniers ont été réalisées par la DREAL et par GEODERIS.

Sur les 127 communes que comporte le périmètre du SCOT Nord 54, 71 voient leur territoire affecté par des aléas mouvements de terrains d'origine minière (affaissements miniers). Ceux-ci, ainsi que le risque associé, sont l'objet de cartes dont les dates des publications et de porter à connaissance des collectivités sont consignées dans le tableau situé ci-dessous.

<b>Communes concernées par des aléas mouvements de terrain d'origine minière</b>		
<b>Communes</b>	<b>Date de publication de la dernière carte</b>	<b>Date du dernier porter-à-connaissance des collectivités</b>
AFFLEVILLE	23/11/07	05/02/08
ANDERNY	04/02/05	03/03/05
ANOUX	23/11/07	05/02/08
AUBOUE	14/06/10	16/07/10
AUDUN-LE-ROMAN	23/11/07	05/02/08
AVILLERS	16/02/07	29/03/07
AVRIL	23/11/07	05/02/08
BASLIEUX	16/02/07	29/03/07
BATILLY	23/11/07	05/02/08
BAZAILLES	16/02/07	29/03/07
BETTAINVILLERS	04/02/05	03/03/05
BEUVILLERS	23/11/07	05/02/08
BOISMONT	05/06/08	05/02/08
BOULIGNY	20/02/06	27/03/06
BRAINVILLE	23/11/07	05/02/08
BREHAIN-LA-VILLE	28/02/06	21/03/06
BRIEY	02/02/07	06/03/07
BRUVILLE	23/11/07	05/02/08
CONFLANS-EN-JARNISY	16/03/10	23/04/10
COSNES-ET-ROMAIN	28/02/07	29/03/07
CRUSNES	14/12/09	10/03/10
DOMPRIX	28/02/07	29/03/07
DONCOURT-LES-CONFLANS	23/11/07	05/02/08
ERROUVILLE	04/03/10	23/04/10
FILLIERES	15/09/08	16/10/08
FRIAUVILLE	23/11/07	05/02/08
GIRAUMONT	25/03/10	23/04/10
HATRIZE	01/03/10	23/04/10
HAUCOURT-MOULAINE	25/06/10	29/03/07
HERSERANGE	25/06/10	29/03/07
HOMECOURT	02/02/07	06/03/07
HUSSIGNY-GODBRANGE	14/12/09	10/03/10
JARNY	19/03/10	23/04/10
JOEUF	02/02/07	06/03/07
JOPPECOURT	24/09/10	29/03/07
JOUAVILLE	23/11/07	05/02/08
JOUDREVILLE	16/10/07	

LABRY	01/03/10	23/04/10
LAIX	16/02/07	29/03/07
LANDRES	21/09/04	19/10/04
LEXY	28/02/07	29/03/07
LONGLAVILLE	28/02/07	29/03/07
LONGWY	04/03/10	23/04/10
MAIRY-MAINVILLE	02/02/05	03/03/05
MALAVILLERS	23/11/07	05/02/08
MANCE	23/11/07	05/02/08
MANCIEULLES	14/12/09	10/03/10
MERCY-LE-BAS	16/02/07	29/03/07
MEXY	28/02/07	29/03/07
MOINEVILLE	24/09/10	
MONT-BONVILLERS	02/03/04	19/10/04
MONT-ST-MARTIN	14/11/07	10/01/08
MORFONTAINE	23/11/07	05/02/08
NORROY-LE-SEC	23/11/07	05/02/08
PIENNES	14/06/10	16/07/10
PREUTIN-HIGNY	23/11/07	05/02/08
REHON	31/07/07	21/09/07
SAINT-AIL	28/02/07	29/03/07
SAINT-MARCEL	23/11/07	05/02/08
SAINT SUPPLET	23/11/07	05/02/08
SANCY	11/02/05	03/03/05
SAULNES	25/06/10	29/03/07
SERROUVILLE	14/12/09	10/03/10
TIERCELET	28/02/06	21/03/06
TRIEUX	15/12/09	10/03/10
TUCQUENIEUX	17/12/09	10/03/10
VALLEROY	24/09/10	
VILLE-AU-MONTOIS	16/02/07	29/03/07
VILLERS-LA-MONTAGNE	23/11/07	05/02/08
VILLE-SUR-YRON	23/11/07	05/02/08
XIVRY-CIRCOURT	16/02/07	29/03/07

A noter que ces cartes font régulièrement l'objet de révisions et d'un nouveau porter à connaissance. Les dates mentionnées sont donc valables au jour de cette présente note.

Elles sont consultables en ligne sur <http://217.167.195.132/webdrire/mines/accueilcartes.asp>

### 6.3.2 – Prise en compte des risques miniers / PPRM

La loi n°99-245 du 30 mars 1999, dite "loi après mines", crée des plans de prévention des risques miniers (PPRM) sur le modèle des PPR naturels.

Parmi les communes affectées par des aléas miniers, 42 sont concernées par des Plans de Prévention des Risques Miniers à différents stades d'avancement, tel que décrit dans le tableau suivant.

Communes	Etat d'avancement du PPRM	Arrêté Préfectoral du
ANDERNY	Approuvé	08/01/2010
AUBOUE	Approuvé	24/11/2009
BETTAINVILLERS	Approuvé	08/01/2010
BOULIGNY	Application immédiate	23/11/2007
BREHAIN LA VILLE	Approuvé	15/12/2009
BRIEY	Approuvé	24/11/2009
CONFLANS EN JARNISY	Application immédiate	23/01/2008
COSNES ET ROMAIN	Prescrit	10/01/2008
CRUSNES	Approuvé	15/12/2009
DOMPRIX	Application immédiate	24/06/2008
ERROUVILLE	Approuvé	15/12/2009
GIRAUMONT	Application immédiate	23/01/2008
HATRIZE	Application immédiate	23/01/2008
HAUCOURT-MOULAINE	Prescrit	10/01/2008
HERSERANGE	Prescrit	10/01/2008
HOMECOURT	Approuvé	24/11/2009
HUSSIGNY-GODBRANGE	Application immédiate	30/11/2007
JARNY	Application immédiate	16/04/2008
JOEUF	Approuvé	24/11/2009
JOUDREVILLE	Approuvé	04/11/2010
LABRY	Application immédiate	23/01/2008
LANDRES	Approuvé	20/04/2010
LEXY	Prescrit	10/01/2008
LONGLAVILLE	Prescrit	10/01/2008
LONGWY	Application immédiate	13/01/2009
MAIRY-MAINVILLE	Approuvé	08/01/2010
MANCIEULLES	Approuvé	08/01/2010
MEXY	Prescrit	10/01/2008
MOINEVILLE	Approuvé	24/11/2009
MONT-BONVILLERS	Approuvé	20/04/2010
MONT SAINT MARTIN	Prescrit	10/01/2008
MOUTIERS	Approuvé	24/11/2009
PIENNES	Approuvé	20/04/2010
REHON	Prescrit	10/01/2008
SANCY	Approuvé	08/01/2010

SAULNES	Prescrit	10/01/2008
SERROUVILLE	Approuvé	15/12/2009
TIERCELET	Approuvé	15/12/2009
TRIEUX	Approuvé	08/01/2010
TUCQUEGNIEUX	Approuvé	08/01/2010
VALLEROY	Approuvé	24/11/2009
VILLE AU MONTOIS	Application immédiate	13/01/2009

Lorsqu'ils sont approuvés ou en application immédiate, ces PPRM constituent des servitudes d'utilité publique (SUP).

Lorsque le PPRM est prescrit mais non appliqué par anticipation, il convient de se reporter aux cartes d'aléas établies par GEODERIS.

**En application des principes de constructibilité de la DTA du 2 août 2005**, les communes non couvertes par un PPRM doivent être regardées comme des communes peu contraintes en terme de risque. L'ensemble des zones d'aléas miniers sur ces communes est donc réputé inconstructible. Seuls sont autorisés des travaux sur les bâtiments existants n'étant pas de nature à créer de nouveaux risques.

Les cartes d'aléas miniers réalisées par la DREAL et GEODERIS s'appliquent sur les (31) communes de : Affléville, Anoux, Audun-le-Roman, Avillers, Avril, Baslieux, Batilly, Bazailles, Beuvillers, Boismont, Brainville, Bruville, Doncourt-les-Conflans, Fillières, Friaucourt, Joppécourt, Jouaville, Laix, Malavillers, Mance, Mercy-le-Bas, Morfontaine, Murville, Norroy-le-Sec, Preutin-Higny, Saint-Ail, Saint-Marcel, Saint-Supplet, Villers-la-Montagne, Ville-sur-Yron et Xivry-Circourt.

Enfin, il convient d'ajouter que des concessions ferrifères n'ont pas encore été renoncées. A ce titre, elles constituent encore des SUP affectant les communes concernées (cf. tableau en annexe).

<b>Communes concernées par une concession minière non renoncée</b>		
<b>communes</b>	<b>concessions</b>	<b>exploitants</b>
AUBOUE	AUBOUE-MOINEVILLE	LORMINES
AVRIL	DE WENDEL	LORMINES
	JOEUF	LORMINES
BATILLY	AUBOUE-MOINEVILLE	LORMINES
BRIEY	AUBOUE-MOINEVILLE	LORMINES
	HOMECOURT	LORMINES
	JOEUF	LORMINES
DONCOURT-LES-LONGUYON	JARNY	LORMINES
GIRAUMONT	JARNY	LORMINES
HATRIZE	HATRIZE	PROFILES & TUBES de l'EST (a été fusionnée avec Profilafroid pour donner GPRI en 1985, GPRI est devenu Averys le 15/09/2004 n°SIRET 38916116700041)
HOMECOURT	AUBOUE-MOINEVILLE	LORMINES
HOMECOURT	HOMECOURT	LORMINES

JARNY	JARNY	LORMINES
JOEUF	HOMECOURT	LORMINES
	JOEUF	LORMINES
JOUARVILLE	AUBOUÉ-MOINEVILLE	LORMINES
	JARNY	LORMINES
LABRY	HATRIZE	PROFILES & TUBES de l'EST (a été fusionnée avec Profilafröid pour donner GPRI en 1985, GPRI est devenu Averys le 15/09/2004 n°SIRET 38916116700041)
MOINEVILLE	AUBOUÉ-MOINEVILLE	LORMINES
SANCY	ELISABETH	ARBED
VALLEROY	HATRIZE	PROFILES & TUBES de l'EST (a été fusionnée avec Profilafröid pour donner GPRI en 1985, GPRI est devenu Averys le 15/09/2004 n°SIRET 38916116700041)

## **6.4 – Risques Technologiques**

Le territoire du SCOT Nord Meurthe-et-Mosellan est susceptible d'être affecté par des risques technologiques pouvant se développer dans les ICPE.

### **6.4.1 – Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)**

L'article L511-1 du Code de l'Environnement prévoit que :

*Sont soumis aux dispositions du présent titre les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publiques, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, soit pour l'utilisation rationnelle de l'énergie, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique.*

*Les dispositions du présent titre sont également applicables aux exploitations de carrières au sens des articles 1er et 4 du code minier.*

Le territoire du SCOT Nord comprend des ICPE soumises à autorisation (cf. tableau ci dessous). La liste de ces installations est également disponible sur le site : [www.installationsclassees.ecologie.gouv.fr](http://www.installationsclassees.ecologie.gouv.fr)

ETABLISSEMENTS	COMMUNE	Activité principale
AFFINAGE DE LORRAINE	GORCY	Fonderie aluminium
ANTOINE Louis	TIERCELET	Stock et récup déchets métalliques
ANTOINE André	LEXY	Stock et récup déchets métalliques
AUTO PIECES OCCASION	BRIEY	Stock et récup déchets métalliques
AZOLOR	JEANDELIZE	Dépôts engrais liquides
BARISIEN	CONFLANS EN JARNISY	CET OM et DIB
BARISIEN	VILLERS LA MONTAGNE	Centre de traitement de déchets
BEKA FRANCE	BRIEY	Fabrication de produits réfractaires
CAUSSIN Jean François	LANDRES	Stock et récup déchets métalliques

AZUR PRODUCTION	ST JULIEN LES GORCE	Menuiseries PVC
DEMANET	LONGUYON	Stock et récup déchets métalliques
EDSCHA INDUSTRIE	BRIEY	Fabrication pièces automobiles
ERGOM	VILLERS LA MONTAGNE	Fabrication de pièces plastiques
EUROSTAMP	VILLERS LA MONTAGNE	Emboutissage de tôles
FAURECIA SIEGES AUTOMOBILES	VILLERS LA MONTAGNE	Fabrication pièces automobiles
GORCY LA ROCHE SA	MONTIGNY SUR CHIERS	Laminage à froid
KAISER	LONGUYON	Fabrication remorques camions
LAMORLETTE	BATILLY	Stock et récup déchets métalliques
LEBRAS Frères	JARNY	Traitement du bois
LEXY AUTO PIECES OCCASIONS	LEXY	Stock et récup déchets métalliques
LINDAL FRANCE	BRIEY	Valves, diffuseurs et autres pour aérosols
LONGLAVILLE Performance Fibers	LONGLAVILLE	Fabrication de fibres synthétiques
LONGWY METAUX	VILLERS LA MONTAGNE	Stock et récup déchets métalliques
LORRAINE CIRCUITS	GORCY	Fabrication de circuits imprimés
LORRAINE TUBES	LEXY	Fabrication de tubes
LYCEE A.MEZIERES	LONGWY	Lycée professionnel
FVM Technologie	VILLERS LA MONTAGNE	Fonderie aluminium sous pression
SEALYNX AUTOMOTIVE	VILLERS LA MONTAGNE	Fabrication de joints pour automobiles
MONT SAINT MARTIN ENROBES	MONT SAINT MARTIN	Centrale enrobés
NORMA	BRIEY	Sous traitant automobile
ONYX Est	LONGWY	Transit OM
PIMEST	LONGLAVILLE	Traitement de surfaces
RECYLUX France (usine)	SAULNES	Traitement RBA
RECYLUX France (dépôt de Saulnes)	SAULNES	Stock et récup déchets métalliques
RECYTECHNIC	VILLERS LA MONTAGNE	Transit et tri de déchets DEEE
SG Démolition	REHON	Démolition de structures métalliques
SLR	LONGLAVILLE	Broyage et valorisation déchets industriels exploitation
SOCOTUB	TIERCELET	Enrobage tubes métal. et fabric. tubes polyéthylènes
SOVAB	BATILLY	Fabrication véhicules utilitaires
TRAMAT	AUBOUE	Transit DIB val. produits réfractaires
TITANOBEL	MOUTIERS	Fabrication et stockage d'explosifs
VEOLIA EAU (CET et biogaz)	HUSSIGNY GODBRANGE	Post exploitation CET
SLTS	BOULIGNY	Mécanique, électrique, traitement de surface

Parmi ces installations classées pour la protection de l'environnement, cinq sont concernées par des distances d'isolement/périmètre d'éloignement.

Société	Communes concernées	Textes réglementaires
TITANOBEL	MOUTIERS AUBOUE VALLEROY MOINEVILLE	Arrêté préfectoral d'approbation du PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) en date du 24 septembre 2010
AFFINAGE DE LORRAINE	GORCY COSNES ET ROMAIN	Arrêté préfectoral n° 2000-242 du 17 janvier 2002
VEOLIA	HUSSIGNY-GODBRANGE VILLERS LA MONTAGNE SAULNES	Arrêté préfectoral n° 2005-504 du 4 octobre 2007
BARISIEN	CONFLANS EN JARNISY LABRY	En application de l'article 9 de l'arrêté ministériel du 9 septembre 1997 modifié relatif aux installations de stockage de déchets non dangereux
BARISIEN	VILLERS LA MONTAGNE	En application de l'article 1.6.1. de l'arrêté préfectoral n° 2007-520 du 29 janvier 2010

#### 6.4.2 – Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)

L'article L515-15 du Code de l'Environnement prévoit que :

*L'Etat élabore et met en œuvre des plans de prévention des risques technologiques qui ont pour objet de délimiter les effets d'accidents susceptibles de survenir dans les installations figurant sur la liste prévue au IV de l'article L. 515-8 et qui y figuraient au 31 juillet 2003, et pouvant entraîner des effets sur la salubrité, la santé et la sécurité publiques directement ou par pollution du milieu.*

*L'Etat peut élaborer et mettre en œuvre de tels plans pour les installations mises en service avant le 31 juillet 2003 et ajoutées à la liste prévue au IV de l'article L. 515-8 postérieurement à cette date.*

*Ces plans délimitent un périmètre d'exposition aux risques en tenant compte de la nature et de l'intensité des risques technologiques décrits dans les études de dangers et des mesures de prévention mises en œuvre.*

La loi n° 2003-669 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages a instauré un nouvel outil pour la maîtrise de l'urbanisation autour des sites à hauts risques : les plans de prévention des risques technologiques (PPRT).

L'objectif principal du PPRT est de réduire l'exposition de la population aux conséquences des accidents dont l'impact est appréhendé au travers des études de danger réalisées par l'industriel.

Il contribue à résorber les situations difficiles en matière d'urbanisme héritées du passé et à mieux encadrer l'urbanisation future.

Ces plans concernent les établissements SEVESO à haut risque, dits « SEVESO seuil haut » ou « SEVESO avec servitudes » (Seveso AS).

Le territoire du SCOT Nord compte un seul PPRT, concernant la société TITANOBEL (dépôt de produits explosifs), sur les communes d'Auboué, Moineville, Moutiers et Valleroy. (Arrêté préfectoral du 24 septembre 2010).

L'ensemble des informations sur ce site « SEVESO seuil haut » sont en ligne sur le site de la DREAL.

## **6.5 – Risques chroniques**

### **6.5.1 – Pollution des sols**

Le territoire du SCOT Nord est concerné par des sites et sols pollués.  
Les informations relatives à ce sujet sont disponibles à l'adresse suivante :  
<http://basol.ecologie.gouv.fr>

Les modalités de gestion et de réaménagement des sites pollués sont décrites dans la Circulaire du 8 février 2007 – Installations Classées – Prévention de la pollution de sols – Gestion des sols pollués (Circulaire et une annexe).

#### **Friches industrielles**

Usine et crassier d'AUBOUE (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	AUBOUE
PROMEDO	CHARENCY-VEZIN
Bassins à boues de CUTRY (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	CUTRY/LEXY
Crassier	GORCY
Crassier de la Moulaine (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	HAUCOURT-MOULAIN
Usine de la Moulaine (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	HAUCOURT-MOULAIN
COS-SIH (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	HERSERANGE
Usine de Senelle (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	HERSERANGE
Bassins à boues n° 1 (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	HERSERANGE
Crassier du Pylône (Senelle) (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	HERSERANGE
Train à fil (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	HERSERANGE
STUL	HERSERANGE
Cokerie (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	HOMECOURT
Usine sidérurgique (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	HUSSIGNY-GODBRANGE
Crassier du Pôle Nord (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	LEXY/REHON
Confinement «Ouest» (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	LONGLAVILLE
Confinement «Cokerie» (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	LONGLAVILLE/MONT SAINT MARTIN
Usine de la Chiers (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	LONGWY
DIDIER SIPC	LONGWY/REHON
Ancienne Usine (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	MICHEVILLE
Bassins à boues de la Bannie (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	MONT SAINT MARTIN
Usine de REHON (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	REHON
Bassins à boues (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	SAULNES
Usine de MICHEVILLE (ARCELOR REAL ESTATE FRANCE)	VILLERUPT/REDANGE
EUPEC France	JOEUF

Les territoires concernés par la présence de bassins de boue : Cutry, Herserange, Hussigny-Godbrange, Lexy, Mexy, Mont-St-Martin, Saulnes, sont contraints à respecter un périmètre d'inconstructibilité dans un rayon de 200 mètres autour de ces bassins.

## 6.5.2 – Transport de matières dangereuses

### Canalisations :

Le territoire du SCOT Nord est concerné par des canalisations de transports de matières dangereuses définies dans le chapitre IV, 1 – infrastructure de transport d'énergie.

### Les Conséquences en matière d'urbanisme et d'aménagement induites par ces canalisations sont :

Dans l'ensemble de la zone des dangers significatifs (seuil des effets irréversibles) pour la vie humaine :

- **Inform**er l'exploitant (gestion de la catégorie, dispositions compensatoires éventuelles) : **obligation d'informer le transporteur** de tout permis de construire, certificat d'urbanisme ou permis d'aménager accordé dans une zone située à une distance de la canalisation inférieure à la distance des effets significatifs pour la vie humaine (estimée à titre conservatoire dans l'attente de la fourniture de l'étude de sécurité de la canalisation) afin que celui-ci puisse gérer un éventuel changement de la catégorie réglementaire d'emplacement de la canalisation engendré par la construction ainsi autorisée et mettre en oeuvre les dispositions compensatoires nécessaires, le cas échéant
- **Consulter** la DREAL, service prévention des risques (ex DRIRE), pour les projets urbanistiques d'une certaine ampleur
- **Proscrire**
  - Dans la **zone des dangers graves** (seuil des effets létaux) pour la vie humaine la construction ou l'extension d'installation nucléaire de base, d'immeubles de grande hauteur et d'ERP relevant de la 1ère et de la 3ème catégorie
  - Dans la **zone des dangers très graves pour la vie humaine (seuil des effets létaux significatifs)** la construction ou l'extension d'installation nucléaire de base, d'immeubles de grande hauteur et d'ERP susceptibles de recevoir plus de **100 personnes**

Indépendamment de ces prescriptions réglementaires, dans un souci d'aménagement et de développement durables du territoire, l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones à proximité de ces ouvrages est à éviter ; il conviendra d'examiner prioritairement les possibilités de développement hors des zones de danger précitées. Toute ouverture à l'urbanisation éventuelle devra découler d'un choix motivé et justifié, qui mettra en avant la prise en compte de la présence de la /des canalisations et des dangers qui en résultent (par exemple, faible densité de l'opération, travaux de protection de l'ouvrage, partis d'aménagement tenant compte du tracé, etc.).

Les distances indiquées pour les canalisations par GRT gaz tiennent compte de la mobilité des personnes et de l'absence d'obstacles (routes, fleuves...) pouvant s'opposer à leur évacuation. Par conséquent pour les projets de construction ou d'extension d'ERP pouvant accueillir des personnes à mobilité réduite (crèche, hôpitaux, maison de retraite) ou difficilement évacuables (stade ou présence d'obstacle), il convient de se rapprocher du transporteur et des services de l'État pour examiner la faisabilité du projet (cf. tableau en annexe).

\* \*  
\*

## APERCU DU FONCTIONNEMENT DES TERRITOIRES DU SCOT NORD MEURTHE-ET-MOELLAN

Le **bassin de Longwy**, à l'est, a été touché par la fermeture des activités sidérurgiques puis plus récemment par des fermetures d'entreprises, et les objectifs d'emplois dans le cadre de la reconversion économique n'ont pas été atteints.

Aux besoins de diversification de l'activité économique sur ce territoire, qui se traduit notamment par un fort développement commercial à Longwy, il s'agit aussi de trouver des complémentarités économiques avec le Luxembourg qui crée de l'emploi et qui est le principal moteur de développement de l'habitat sur le territoire français. Ce dernier point pose les questions des conditions d'accueil des populations nouvelles (équipements, financement de ceux-ci ...), de la stratégie de développement à adopter pour limiter une urbanisation désordonnée et consommatrice d'espace et des dispositifs à mettre en œuvre pour limiter, malgré les importantes actions déjà réalisées, la désaffectation des fonds de vallées urbaines (friches résiduelles à reconquérir, requalification urbaine, résorption de la vacance en logements, aménagements des quartiers de cités ouvrières, mise en valeur du patrimoine historique, ...), et poursuivre la requalification des villes.

Le projet de Esch-Belval-ouest constitue une opportunité à saisir pour le développement du territoire allant de la vallée de l'Alzette à la vallée de la Chiers, que ce soit en matière d'offre en logements de qualité, de transports performants, d'activités économiques à valeur ajoutée.

**Du côté de Longuyon**, à l'ouest, la Belgique exerce une influence supplémentaire, surtout en partie extrême-ouest d'ailleurs aussi encastrée dans le département de la Meuse (canton de Montmédy). Ce secteur vit autour d'un bourg-centre et pôle local de services, Longuyon, qui conforte son autonomie commerciale par rapport à Longwy. Le paysage boisé et vallonné, la vallée encaissée de la Chiers entre Longuyon et Longwy, ou le petit patrimoine bâti très riche, y constituent autant d'atouts à préserver et à développer.

**Au sud, le Jarnisy** constitue un territoire moins connoté par le passé minier, avec une certaine autonomie économique (commerce, grande unité industrielle SOVAB...), et convoité par des actifs travaillant sur la proche agglomération de Metz et à la recherche d'un foncier moins cher. Une partie du bassin de Jarny (Chambley-CC du Mad-à-l'Yron) est en instance de rejoindre le SCoT-sud 54.

**Briey** est une ville au patrimoine bâti et naturel riche, mais elle est aussi à la fois un centre tertiaire et un pôle d'activités économiques qui a eu un fort développement industriel et qui garde encore un potentiel en la matière.

A proximité, l'agglomération de **Joeuf/Homécourt** dans la vallée urbaine de l'Orne et la communauté de commune du Pays de l'Orne accueille des actifs qui travaillent en Moselle, notamment à Metz, dans la vallée de l'Orne (où les activités industrielles se sont récemment réduites) ou dans la vallée de la Fensch. Les enjeux de développement dans la partie urbaine de la vallée comme sur le plateau rappellent ceux du territoire de Longwy, mais à cela se rajoutent de plus fortes et plus étendues contraintes minières qui limitent la constructibilité de ce territoire.

Au nord, l'**Audunnois** rural (avec Audun-le-Roman qui s'est développé autour des activités SNCF) et le **Piennois** « post-minier » forment un territoire de transition influencé par la Moselle (Metz-Nord, Thionville, Fensch) et par le Luxembourg de manière progressive du sud au nord. Cette situation entraîne un fort développement de l'habitat pavillonnaire sur le versant est. Les liens physiques, mais aussi les questions de reconversion après-mines, orientent plutôt ce secteur vers le sud, avec un caractère plus autonome pour l'agglomération formée par Piennes, Landres, Joudreville et Bouligny (en Meuse), qui joue un rôle de pôle de services local.

Ce porter à connaissance pourra être complété en tant que de besoin, à l'initiative des services de l'État ou sur demande du Syndicat Mixte porteur du SCoT.

Le service référent pour l'État est la Direction Départementale des Territoires de Meurthe-et-Moselle



# **LISTE DES ETUDES**

## VII – LISTE DES ETUDES

### AMENAGEMENT

- Info obs de l'AGAPE n° 19 [www.agape-ped.org](http://www.agape-ped.org)
- Développement du Grand-Duché du Luxembourg : impact et enjeux sur le nord-lorrain avril 2009
- Coopération transfrontalière dans le domaine de l'environnement
- Impact du vieillissement de la population sur le logement en Lorraine : CETE Est / DREAL juin 2010
- Offre et demande de logement en Lorraine en 2008 : DREAL (août 2010) de Partenaire Développement
- L'habitat indigne et insalubre en Lorraine : janvier 2009
- Evaluation des besoins en Lorraine en logements locatifs sociaux : CETE 2010
- Impact de la qualité environnementale du logement locatif social : DRE avril 2008
- Evaluation des besoins en réhabilitation du parc social public : performance énergétique et accessibilité (DREAL / ASTYM)
- Armature urbaine de la Lorraine : 2010 étude DREAL
- Les enjeux du foncier en Lorraine : DRE mars 2008
- Aménagement durable et étalement urbain réalisé : DREAL – étude Verdier 2009
- Etude Habitat 2010 – AGAPE - mission OIN

### ECONOMIE

- Info obs n° 25 AGAPE – les Z.A. en Lorraine : avril 2009
- Les revenus des ménages lorrains : INSEE/AGAPE juin 2009
- Etude des opportunités de développement des énergies renouvelables sur les territoires lorrains – DREAL octobre 2010

### TRANSPORTS / DEPLACEMENTS / COMMUNICATIONS

- Etude CPER 2007-2013 lancée en 2009 par le SESGAQ
- Alzette 2015 – CCPHVA
- Etude Mobilité 2010 – AGAPE - mission OIN

### PATRIMOINE NATUREL ET BÂTI

- le profil environnemental de la lorraine – octobre 2010 DREAL Lorraine
- Base de données et cartographie unique des zones humides remarquables sur le bassin Rhin-Meuse – Agence de l'Eau Rhin-Meuse décembre 2009
- Etude préalable trame verte et bleue – Conseil Régional de Lorraine septembre 2009
- Réactualisation des des ZNIEF en Lorraine : 09/2010 – DREAL Lorraine
- Effet du changement climatique en Lorraine – Préfet de Lorraine/DREAL septembre 2010 - MCM conseil

## RISQUES

- Etudes BRGM d'avril 2008 sur les retraits gonflement des argiles
- Carte géologique (schiste carton toarcien)
- Etudes ANTEA de février 1995 au 1/25 000 sur les mouvements de terrain répertoriés
- Etudes BRGM de 2004 au 1/25 000 sur le recensement des cavités
- Etudes BRGM de septembre 2008 au 1/50 000 et 1/25 000 sur les aléas « chutes de blocs »
- Etudes BRGM de janvier 1993 sur les aléas mouvement de terrain sur le secteur de Nancy et Pont-à-Mousson
- Carte des zones inondées de la Chiers (BCEOM juillet 1997)
- Carte des zones inondables de la Chiers (étude BCEOM juin 2007) sur les communes de Charency-Vezin, Colmey, Cons-la-Grandville, Cutry, Epiez-sur-Chiers, Grand-Failly, Lexy, Longlaville, Longuyon, Montigny-sur-Chiers, Mont-Saint-Martin, Rehon, Ugny, Villette et Viviers-sur-Chiers
- Carte des zones inondables de la Chiers (étude GEREEA novembre 1999) sur les communes de Petit-Failly, Piennes, Saint-Jean-les-Longuyon et Xivry-Circourt
- Carte des zones inondables du Woigot (étude GINGER février 2010 en cours de validation) sur les communes de Auboué, Briey, Mairy-Mainville, Mance, Mancieulles, Mont-Bonvillers, Moutiers, Trieux et Tucquegnieux
- Carte des zone inondables du Rupt-de-Mad (étude GEREEA novembre 2009) sur les communes de Onville, Villecey-sur-Mad et Waville