



Analyse des résultats de l'enquête prospective

**"Quelle vision pour le SCoT Nord 54
en 2032 ?"**



Septembre 2012

PREAMBULE.....	3
PRESENTATION DE L'ENQUETE ABAQUE DE REGNIER ET RESULTATS GENERAUX	4
L'enquête Abaque de Regnier.....	4
Les résultats généraux.....	4
ANALYSE PAR SYNTHÈSE DES MESSAGES TRANSVERSAUX	5
Les visions communes exprimées, les domaines consensuels	5
Les facteurs d'opposition et de dissensus	8
Les réponses mitigées	8
SYNTHÈSE GÉNÉRALE	10
Des « voisins » prépondérants	10
Armature territoriale et démographie à aborder de concert.....	10
L'enjeu environnemental, la priorité des priorités	10
Des difficultés à imaginer l'avenir économique	10
Une mobilité à contrôler et à connecter	10
ANALYSE DÉTAILLÉE PAR AFFIRMATION	11

PREAMBULE

Depuis 2010, le Syndicat Mixte du SCoT Nord 54, en partenariat avec l'AGAPE (agence d'urbanisme et de développement durable Lorraine Nord), a entamé les travaux devant conduire, en 2014, à l'approbation du Schéma de Cohérence Territoriale.

Pour cela, 3 étapes doivent être franchies :

- l'étape « descriptive » par l'élaboration d'un rapport de présentation (RP), incluant notamment un diagnostic et un état initial de l'environnement,
- l'étape « politique » par l'élaboration d'un projet d'aménagement et de développements durables (PADD),
- et enfin l'étape « réglementaire » par l'élaboration d'un document d'orientation et d'objectifs (DOO).

Le diagnostic et l'Etat Initial de l'Environnement largement présentés en février-mars 2012 ont permis de dégager et de faire apparaître plusieurs tendances lourdes mais également certains signaux faibles donnant des indications sur les futurs possibles du SCoT Nord 54.

Une seconde phase du SCoT s'ouvre désormais, celle du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables), c'est-à-dire celle du projet politique structurant l'action des 20 prochaines années. Il s'agit ainsi d'adopter une "attitude prospective", en essayant de tracer les grandes lignes du territoire Nord 54 à l'horizon 2032.

Afin de contribuer à cette réflexion, l'AGAPE a travaillé sur différentes visions des futurs possibles de ce territoire, sous la forme de 4 scénarios d'aménagement, très contrastés et volontairement caricaturaux, qui ont été présentés lors d'un grand séminaire, à la fin juin 2012 :

- un scénario « fil de l'eau », prolongeant les tendances observées dans le diagnostic,
- un scénario se fondant principalement sur la thématique de la mobilité des personnes et des marchandises,
- un scénario se fondant principalement sur la thématique du développement économique,
- et un scénario se fondant principalement sur la recherche d'un cadre de vie préservé.

Afin d'alimenter les débats de ce séminaire, qui a réuni élus, représentants des institutions et collectivités associées, mais également acteurs socio-économiques, une enquête dite « Abaque de Regnier » a été envoyée à près de 400 personnes, quelques semaines avant son organisation. Autour de 27 affirmations très tranchées, et pas nécessairement souhaitables, elle vise à mieux cerner différents points de consensus et de désaccord.

Ce document présente les résultats de cette enquête réalisée au printemps 2012, non seulement sous la forme d'une analyse des messages transversaux et d'une synthèse générale, mais également via une présentation détaillée des résultats pour chacune des affirmations.

PRESENTATION DE L'ENQUETE ABAQUE DE REGNIER ET RESULTATS GENERAUX

L'enquête Abaque de Regnier

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

Le code coloré utilisé

Je suis tout à fait d'accord avec l'affirmation	Green	Light Green	Yellow	Pink	Red	White	Black
Je suis d'accord, mais avec quelques réserves	Green	Light Green	Yellow	Pink	Red	White	Black
Je suis mitigé	Green	Light Green	Yellow	Pink	Red	White	Black
Je ne suis plutôt pas d'accord avec l'affirmation	Green	Light Green	Yellow	Pink	Red	White	Black
Je ne suis pas du tout d'accord	Green	Light Green	Yellow	Pink	Red	White	Black
Je ne sais pas répondre, je n'ai pas d'avis	Green	Light Green	Yellow	Pink	Red	White	Black
J'ai un avis, mais ne veux pas me prononcer	Green	Light Green	Yellow	Pink	Red	White	Black

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

Les résultats généraux

Un très bon taux de réponse, mais déséquilibré

Parmi les 400 personnes ayant reçu l'enquête, 130 ont répondu à celle-ci, soit un taux de réponse de 30%, ce qui est très satisfaisant pour ce type d'enquête.

Toutefois, il faut mettre un bémol à ce taux global. Alors que les Pays de Longwy et Briey comptent plus ou moins la même population, le même nombre d'élus et de communes, force est de constater le déséquilibre entre les deux territoires :

- 95 élus du Pays de Briey ont répondu à l'enquête,
- alors qu'ils ne sont que 19 pour le Pays de Longwy,
- auxquels il faut ajouter 16 réponses d'autres organismes.

Un degré d'opacité très faible

L'Abaque de Regnier propose 7 types de réponses possibles. Les 5 premières, colorées, attestent de la transparence de la réponse, les deux dernières (noir et blanc) attestent d'une opacité dans la réponse, le noir représentant la non-acceptation à répondre, le blanc représentant la non-capacité à répondre.

Les résultats obtenus présentent un taux d'opacité inférieur à 7%, signifiant que les répondants se déclarent compétents pour répondre au problème, et acceptent le questionnement tel qu'il est formulé.

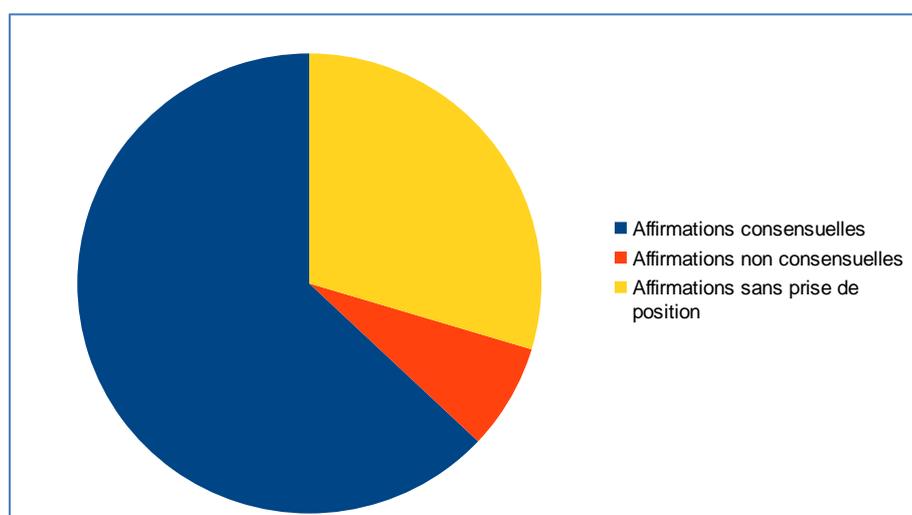
Nous verrons que certaines affirmations présentent un taux d'opacité bien plus important, biaisant l'analyse effectuée.

ANALYSE PAR SYNTHÈSE DES MESSAGES TRANSVERSAUX

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

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

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



Les visions communes exprimées, les domaines consensuels

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

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

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

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

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

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

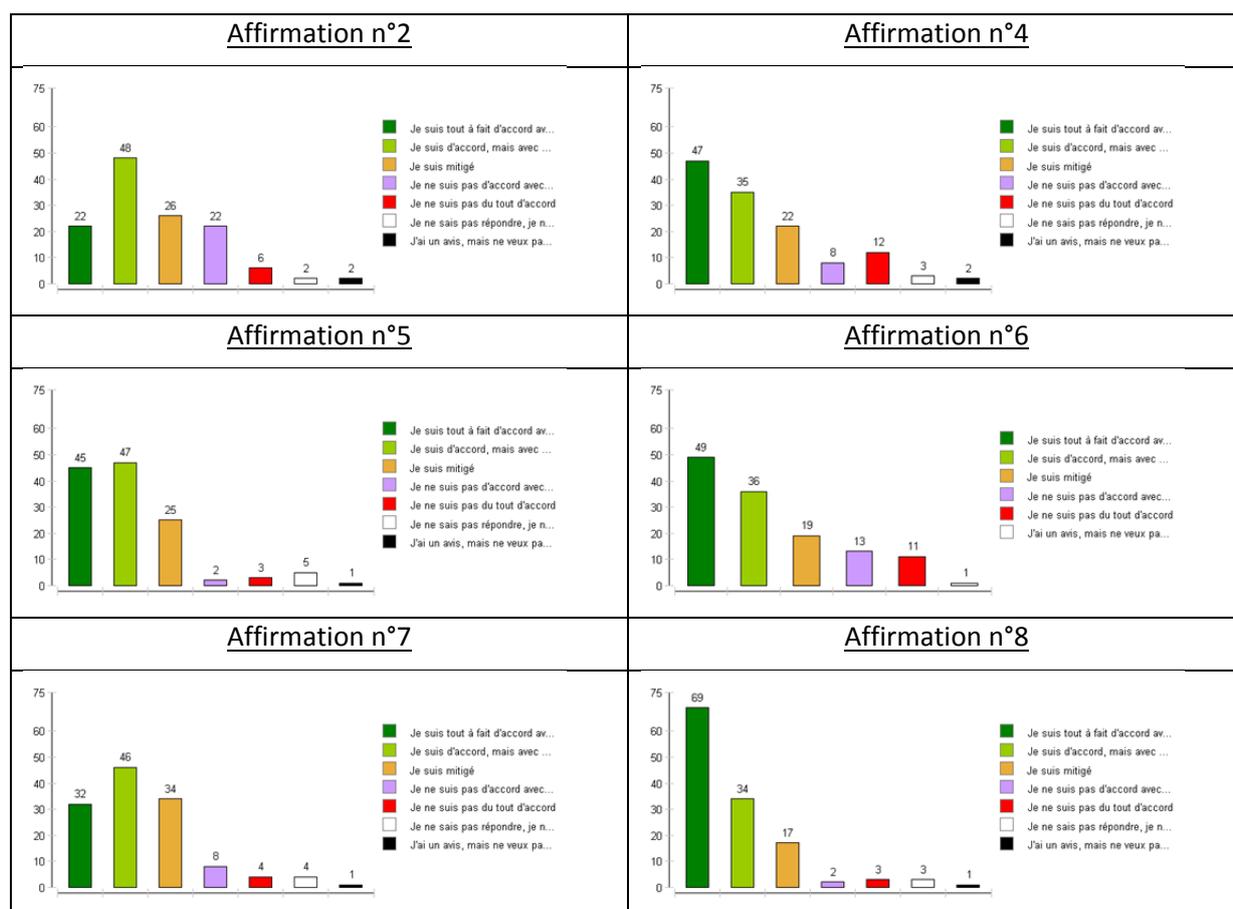
La diversification et le renouvellement de l'offre en logements sur le SCoT sont une nécessité, un impératif, afin d'assurer toutes les mixités et de lutter contre la précarisation de nombreux habitants. Il faut certes favoriser et inciter à de nouvelles méthodes de construction, réduisant les coûts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

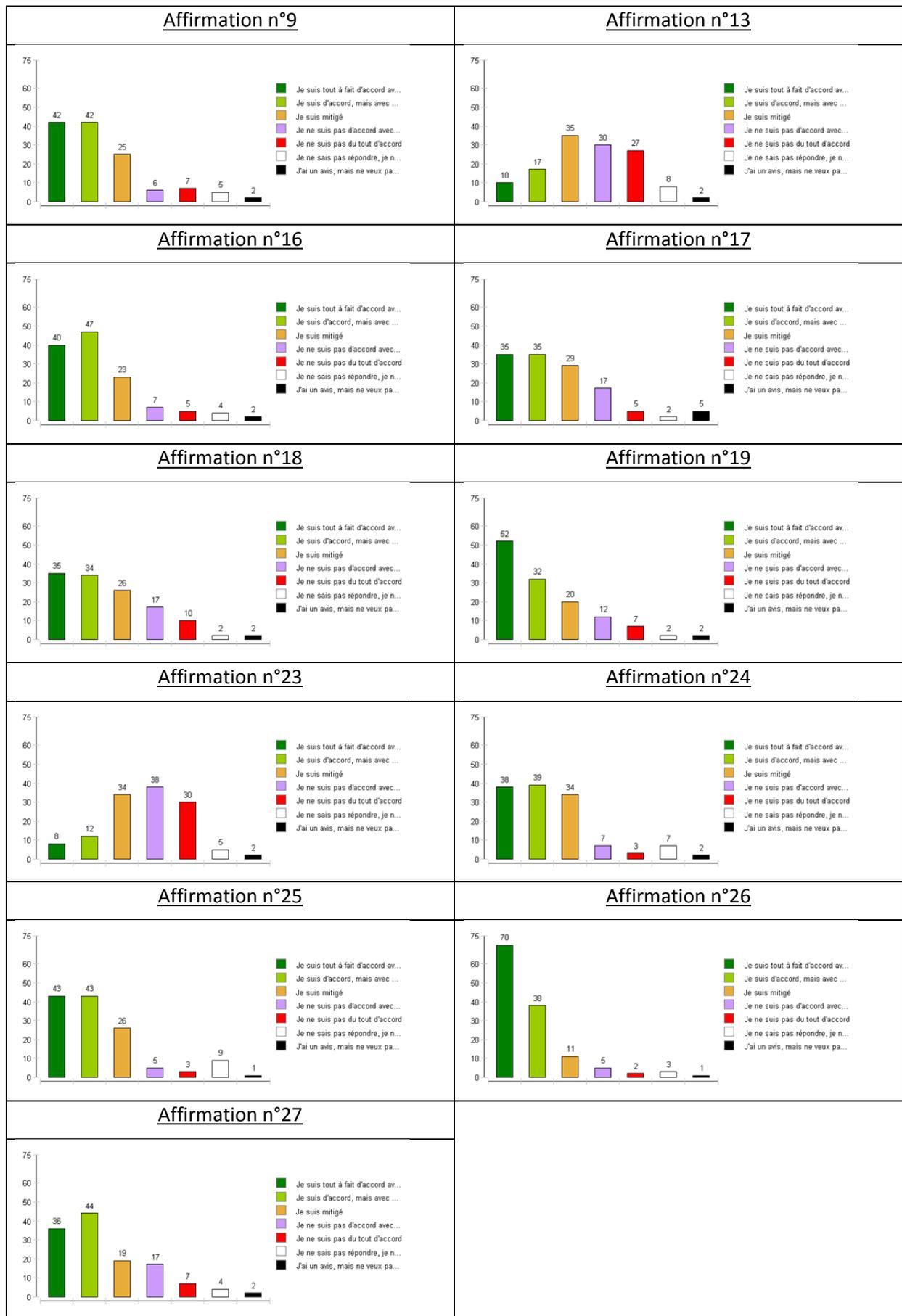
- **Hiérarchisation des communes, mais vitalité de toutes** (affirmations 18 et 23)

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

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

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





Les facteurs d'opposition et de dissensus

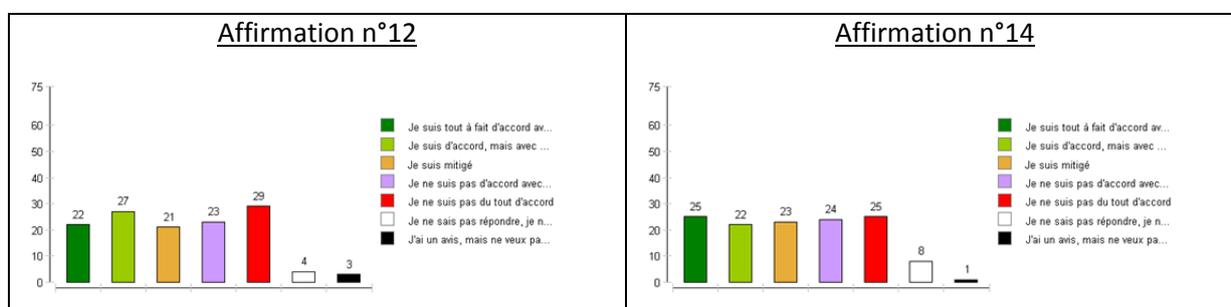
Seules 2 affirmations (7%) parmi les 27 proposées peuvent être perçues comme présentant des réponses radicalement opposées. Celles-ci font état de nombreuses réponses positives et négatives, mais très peu mitigées.

- **La santé, un sujet de controverses** (affirmation 12)

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

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

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



Les réponses mitigées

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

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

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

- **L'incertitude des nouvelles technologies** (affirmation 21)

Les questions du numérique, du très-haut débit, des télécentres, etc. apparaissent comme des sujets nouveaux, justifiées par une intégration récente dans les documents de planification. En ce sens, les répondants ont beaucoup de mal à percevoir le devenir à 20 ans d'une technologie qui évolue au quotidien, même si ses avantages comparatifs sont indéniables.

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

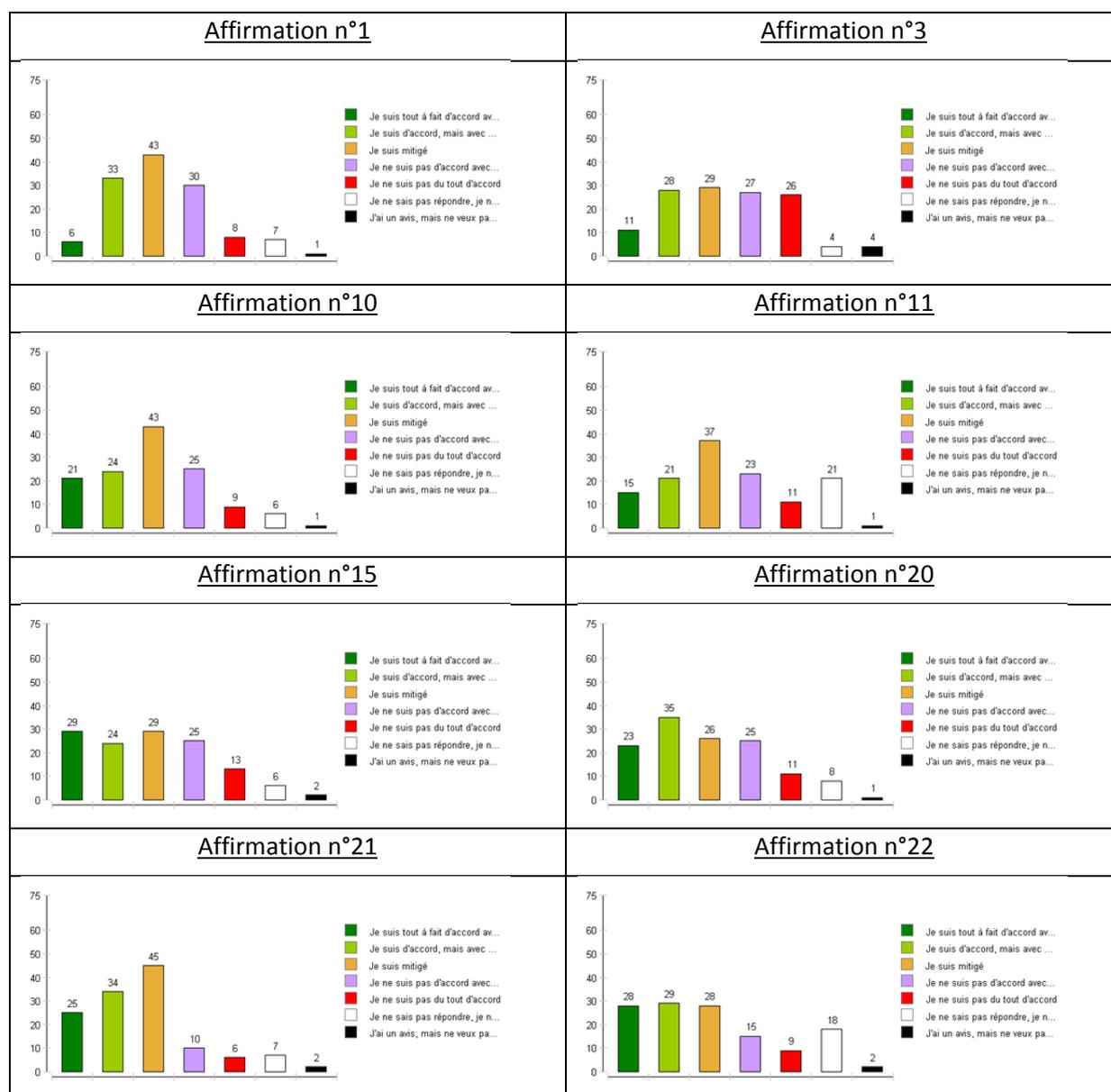
Si sur le Pays de Longwy, la barre des 15 000 habitants est un enjeu pour la ville-centre et son agglomération, celui-ci n'est que faiblement perçu sur le reste du territoire. L'enjeu local n'est pour l'heure pas assimilé comme un des enjeux pour le SCoT.

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

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

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

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



SYNTHESE GENERALE

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

Des « voisins » prépondérants

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

Armature territoriale et démographie à aborder de concert

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

L'enjeu environnemental, la priorité des priorités

L'ensemble des questions environnementales ont fait consensus au sein des répondants : c'est une priorité du territoire. Afin de lutter contre la précarité énergétique et de renforcer l'attractivité résidentielle du SCoT, il faut renouveler le tissu ancien pour renouveler l'image extérieure du SCoT. Le cadre de vie doit être amélioré car il contribue également à cette attractivité, même si la notion de « cadre de vie de qualité » fait débat. Quoiqu'il en soit, il faut le préserver et donc le protéger, en évitant en particulier les risques que font courir les énergies renouvelables sur les paysages. Enfin, ce souci de préservation doit pouvoir coïncider avec des enjeux plus économiques, en s'appuyant sur des zones agricoles périurbaines.

Des difficultés à imaginer l'avenir économique

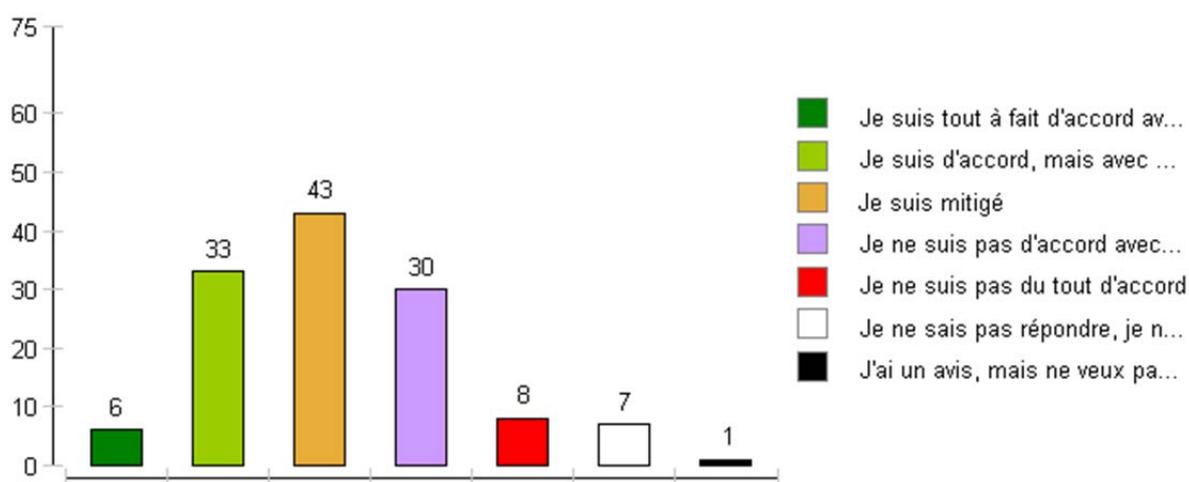
Le territoire manque cruellement d'une stratégie globale en matière économique. En effet, s'il faut s'appuyer sur les voisins, quels sont les secteurs d'avenir sur le SCoT ? L'industrie reste un secteur primordial mais atone, ce qui laisse perplexe sur le devenir des zones d'activité. Quant aux autres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

Une mobilité à contrôler et à connecter

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

ANALYSE DETAILLEE PAR AFFIRMATION

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



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

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

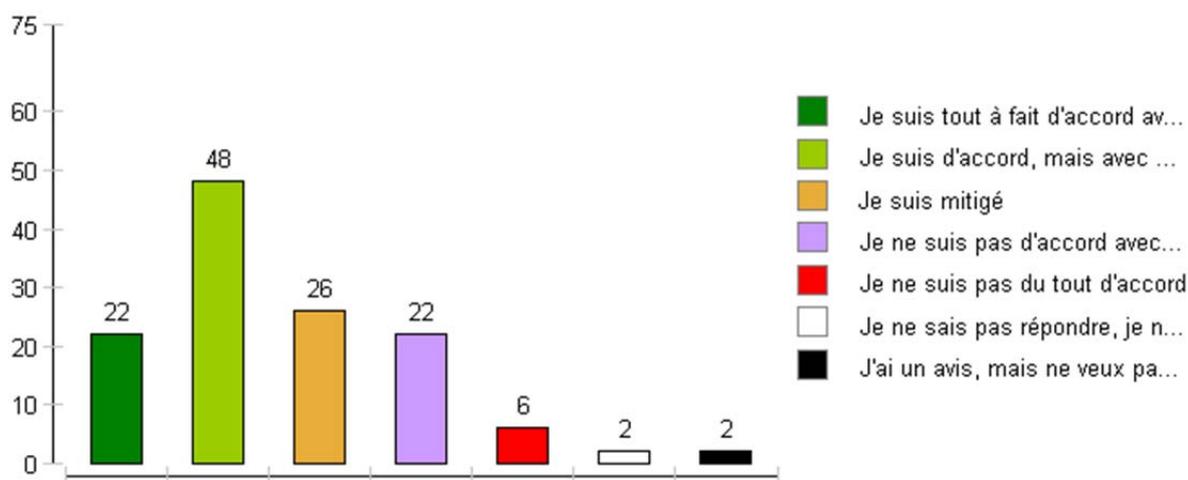
Si la croissance démographique se poursuit, elle s'accompagnera également d'un vieillissement de la population et une poursuite de l'évasion des jeunes diplômés.

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

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

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

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



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

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

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

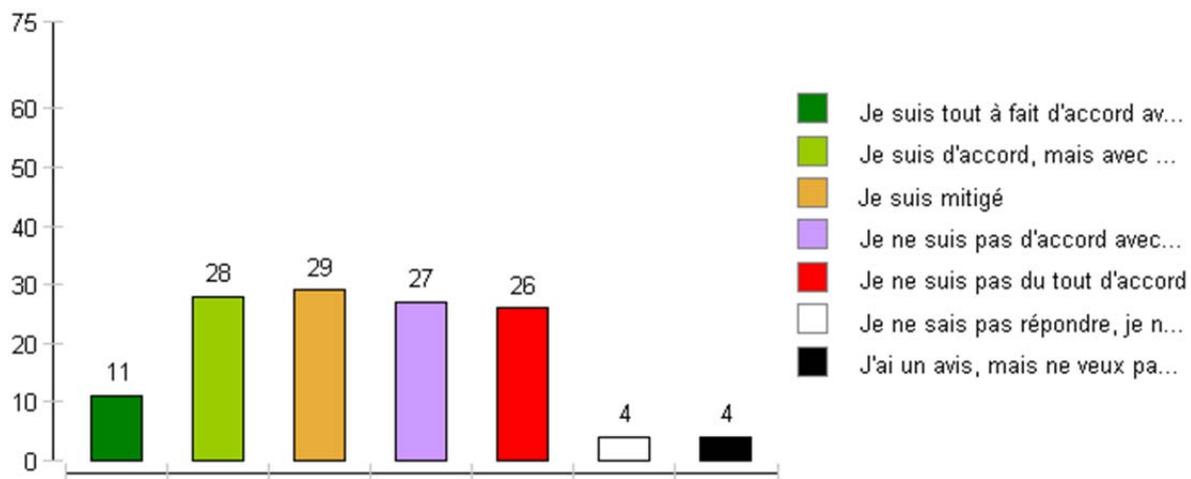
« Phénomène que l'on peut déjà observer aujourd'hui, et qui va s'amplifier avec le développement des transports ».

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

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

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

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



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

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

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

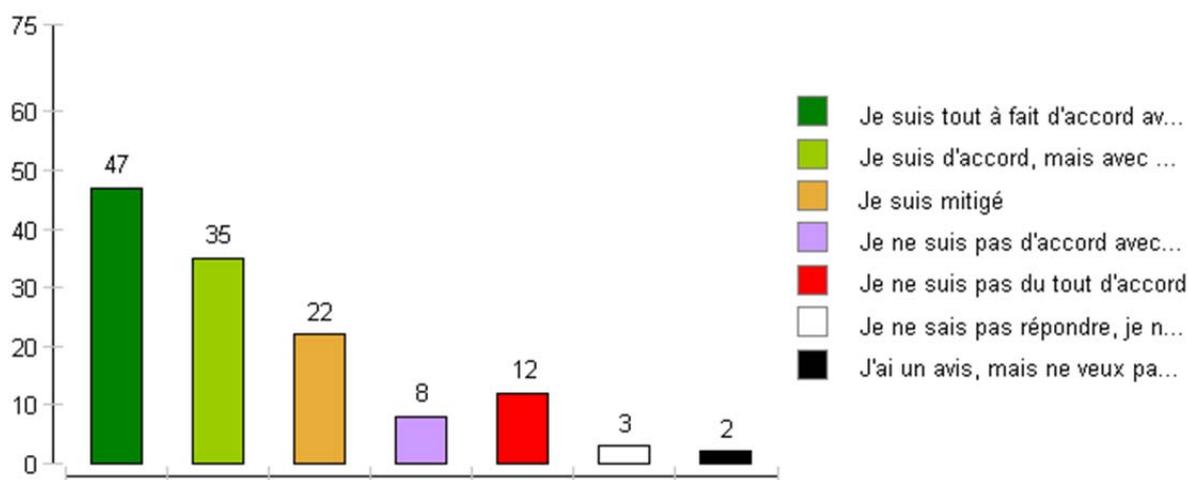
« Des concurrences apparaîtront (habitat, économie) mais devront être gérées dans le cadre d'une vision globale et coopérative ».

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

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

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

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



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

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

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

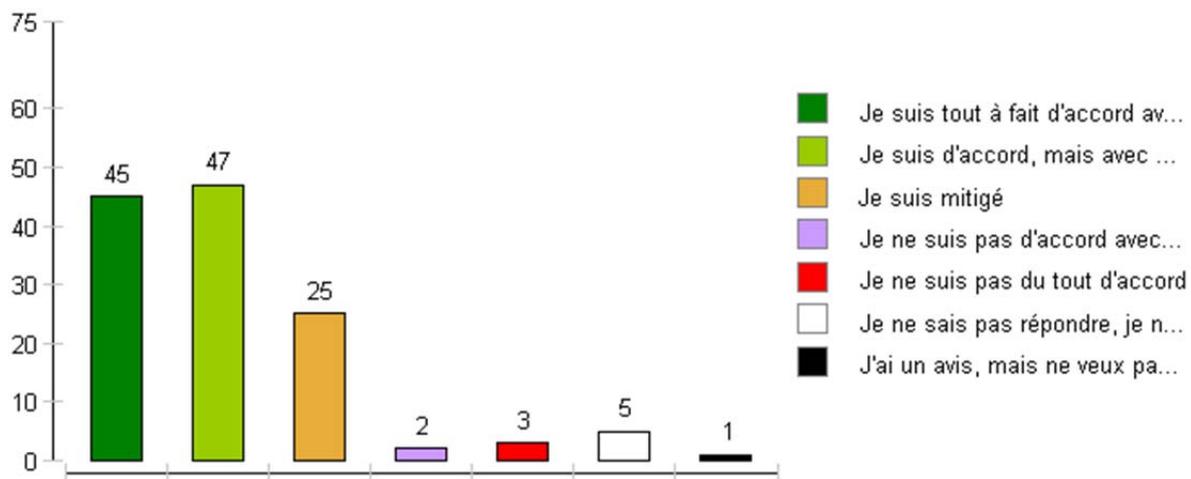
« Cohérence et vision d'ensemble ».

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

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

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

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



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

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

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

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

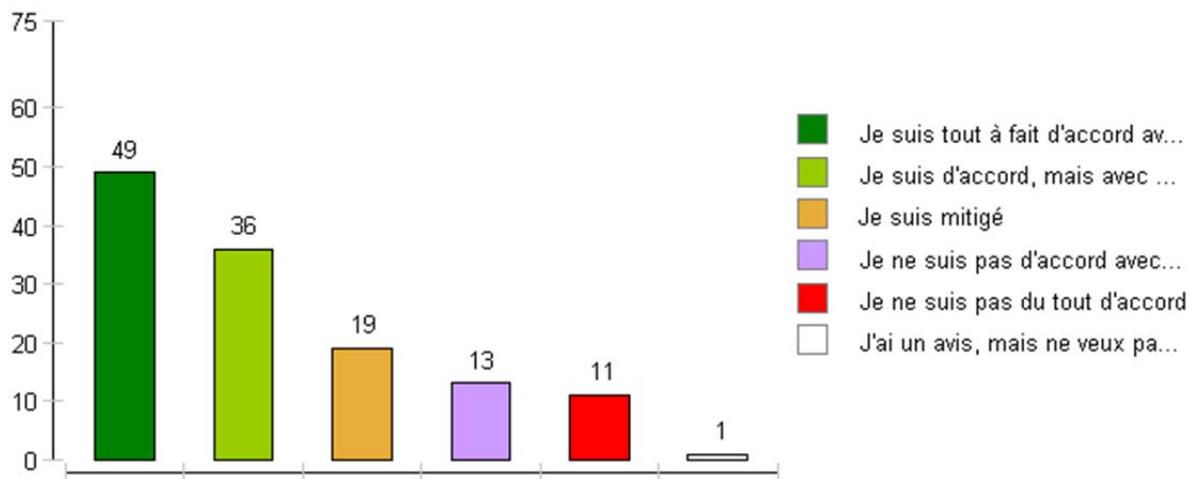
« Il faut bien sûr éviter de conquérir de nouvelles terres agricoles pour bâtir et utiliser les friches quand cela est possible.

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

« Ce serait la désertification des territoires ruraux »

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

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



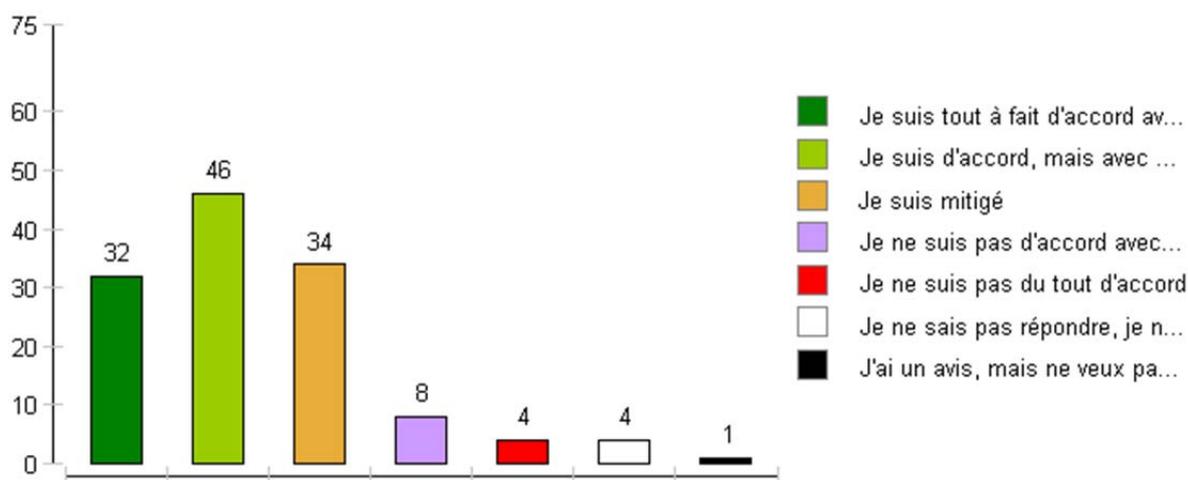
66 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. La grande majorité estime que cela est une nécessité dans le contexte actuel de hausse du coût des carburants. Cela permettrait aussi de faire diminuer les flux de voiture et d'avoir un impact positif sur la pollution. En contrepartie, il faudra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

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

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

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

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



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

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

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

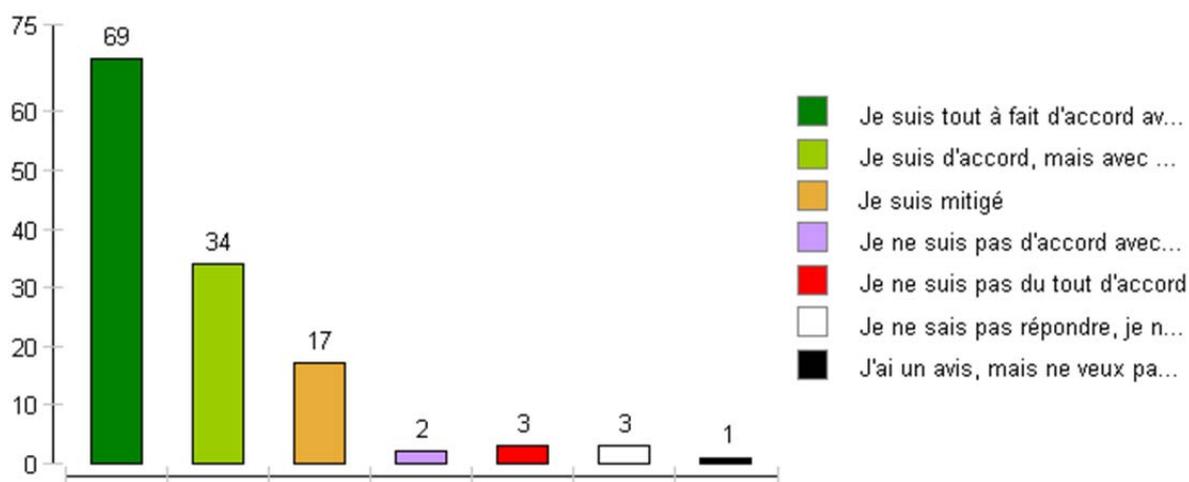
« Il faut repenser la façon d'urbaniser... développer les quartiers durables où des réflexions en lien avec différentes thématiques sont développées (mobilité, mixité générationnelle et fonctionnelle...) »

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

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

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

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



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

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

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

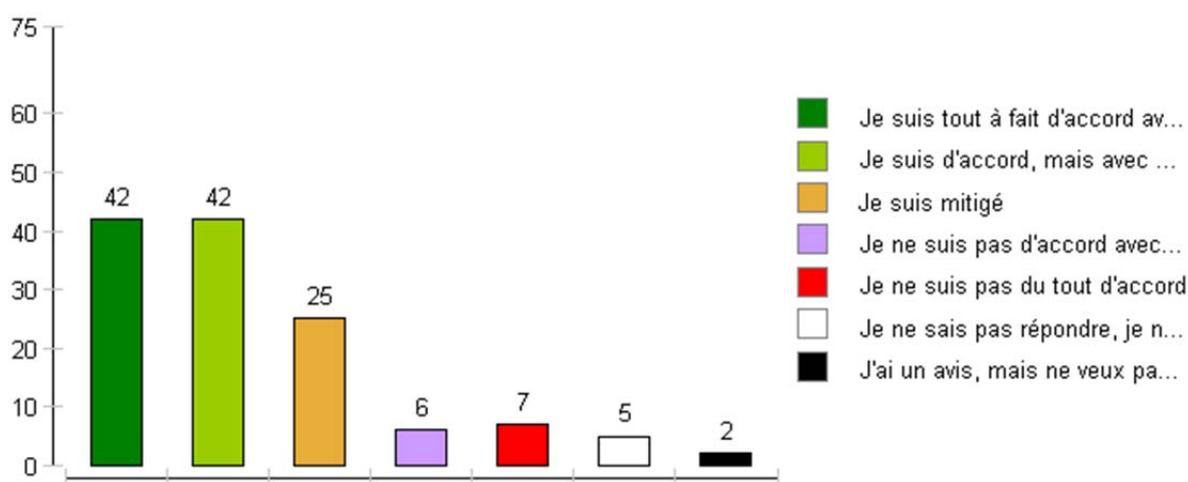
« Les problèmes d'épuisement des ressources naturelles et la crise financière et économique que nous traversons doivent conduire à une modification durable des comportements. Il est à souhaiter qu'en 2032 cela soit rentré dans les mœurs. »

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

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

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

9	Entre 2012 et 2032, de nouvelles méthodes de construction ont facilité l'urbanisation dans les zones soumises à risques, notamment miniers, offrant une image renouvelée sur ces territoires.	
Médiane des réponses	favorable	
Interprétation des réponses	Un travail de recherche à mener et des fonds à mobiliser	

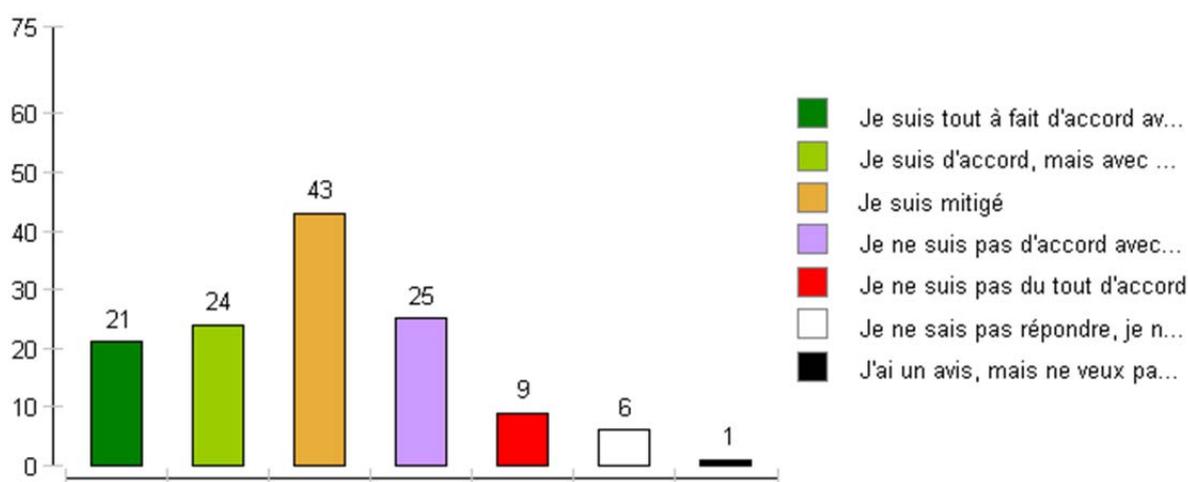


65 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. Tous s'accordent pour qu'un travail de recherche et d'innovation soit mené pour faire évoluer les possibilités notamment au niveau constructif (bois, radiers...). Aussi, la question du coût de ces bâtiments revient fréquemment avec peut-être la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

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

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

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



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

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

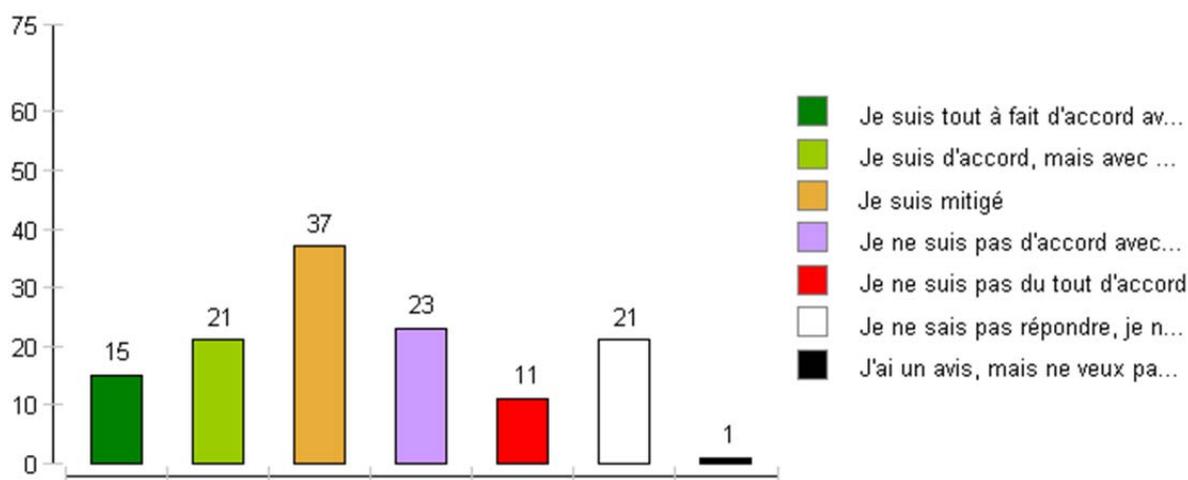
« La valorisation du patrimoine, la création de zones de loisirs, ... peuvent être l'interface d'une désertification industrielle »

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

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

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

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



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

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

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

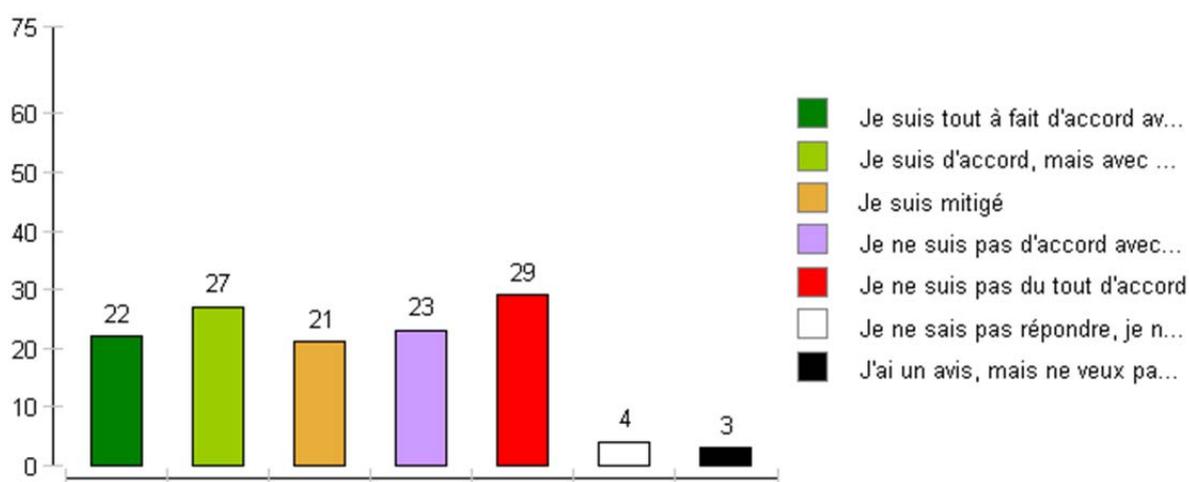
« Ceci est possible, les deux villes ayant des situations géographiques et des atouts différents »

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

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

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

12	En 2032, le SCoT Nord 54 ne compte plus qu'un seul hôpital, mais le secteur de la santé / action sociale (aide à domicile, EHPAD, etc.) est devenu le 1^{er} employeur du territoire.
Médiane des réponses	opposition
Interprétation des réponses	Absence de « stratégie santé » mais des actions à mener identifiées



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

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

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

« Ce serait limiter les dégâts. »

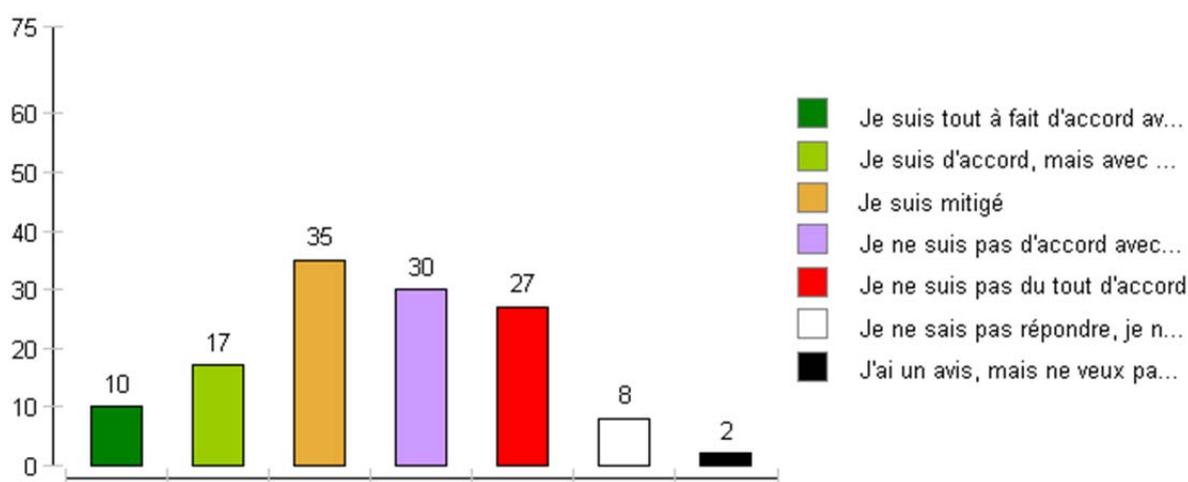
« Ce serait un danger qu'il soit le premier employeur... Ce qui supposerait que la majorité des travailleurs doit être prête à s'investir dans ce domaine.... Ce qui n'est pas le cas et heureusement. »

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

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

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

13	En 2032, les emplois industriels sur le SCoT Nord 54 sont concentrés quasi-exclusivement dans le secteur de l'automobile grâce au maintien de l'usine SOVAB, et s'appuie sur les pôles de compétitivité (ex : Matéria).
Médiane des réponses	défavorable
Interprétation des réponses	Il faut diversifier le tissu industriel et soutenir la filière automobile



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

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

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

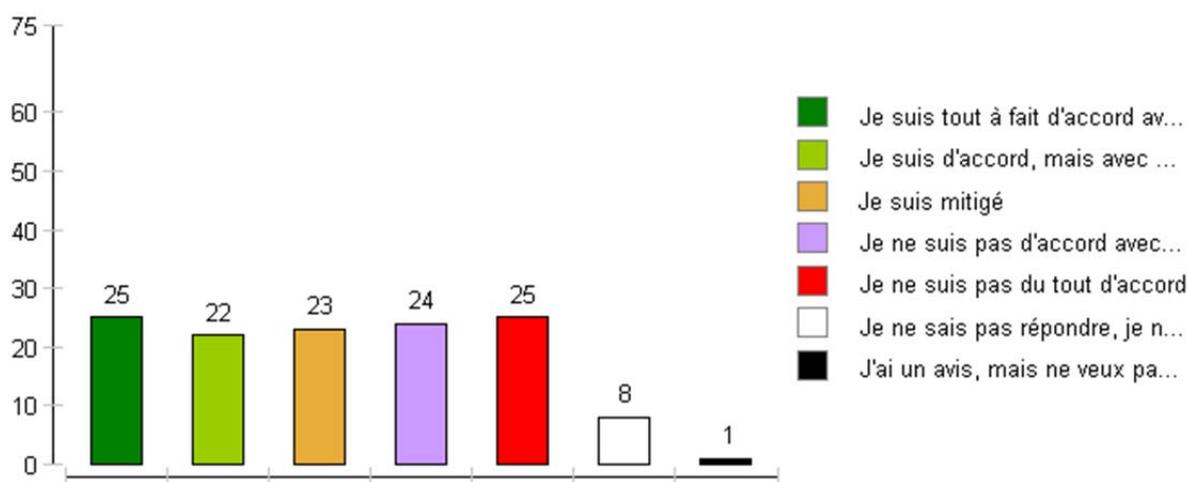
« Cela n'est pas souhaitable de se concentrer sur une mono-industrie »

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

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

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

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



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

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

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

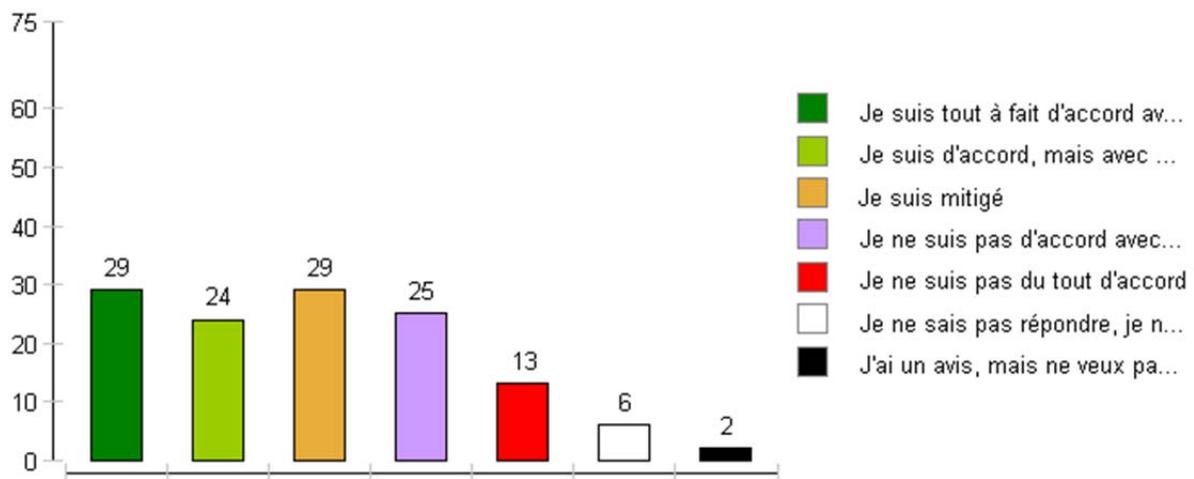
« En 2032, une autre zone a pu voir le jour pour les besoins particuliers d'implantation d'une grosse entreprise »

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

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

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

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



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

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

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

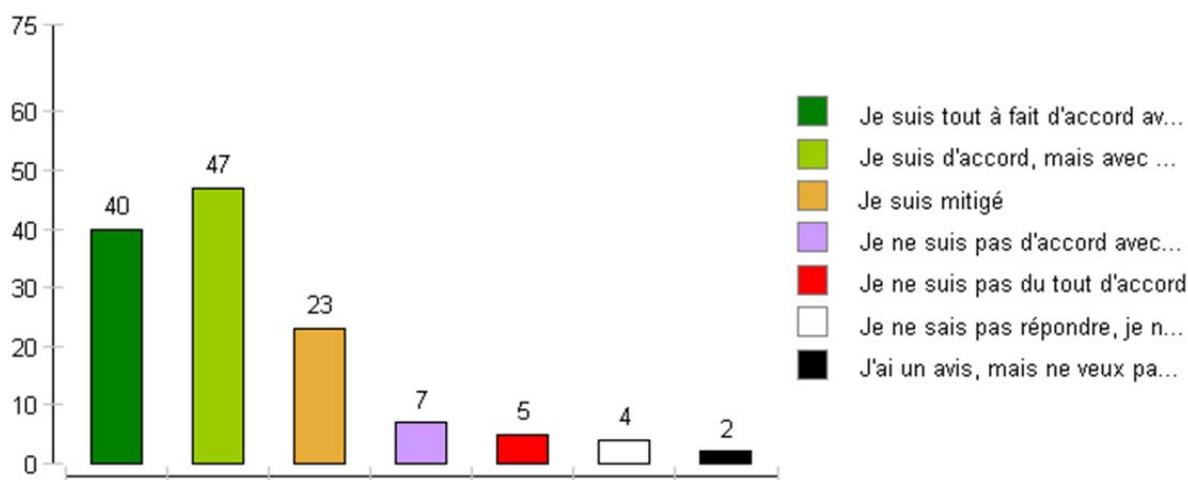
« Il est nécessaire de limiter conserver une mixité des fonctions au cœur des villes afin de limiter les déplacements (vers les zones commerciales) mais également pour conserver une certaine dynamique de laquelle dépend également l'attractivité du centre. »

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

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

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

16	A l'horizon 2032, l'IUT de Longwy est devenu l'IUT du Nord 54, et a ouvert de nouvelles formations notamment à Jarny en lien avec l'industrie aéronautique de Chambley (ex : DUT Génie électrique et informatique industrielle, Licence Pro Maintenance Aéronautique).
Médiane des réponses	favorable
Interprétation des réponses	La formation un outil important dans l'avenir économique du territoire



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

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

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

« Oui il faut le vouloir et le faire. »

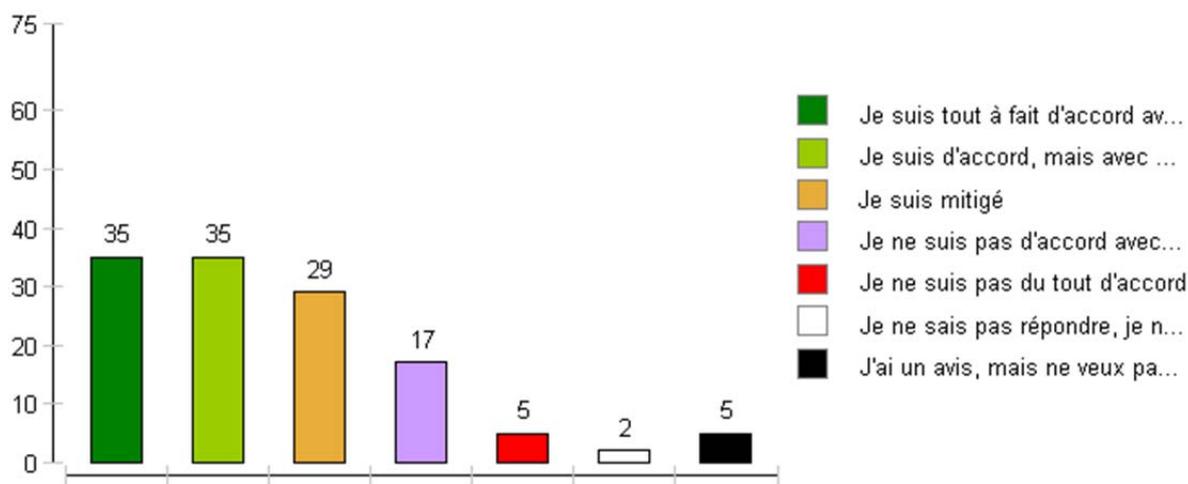
« L'enseignement et la formation doivent être au plus près des besoins des entreprises. »

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

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

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

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



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

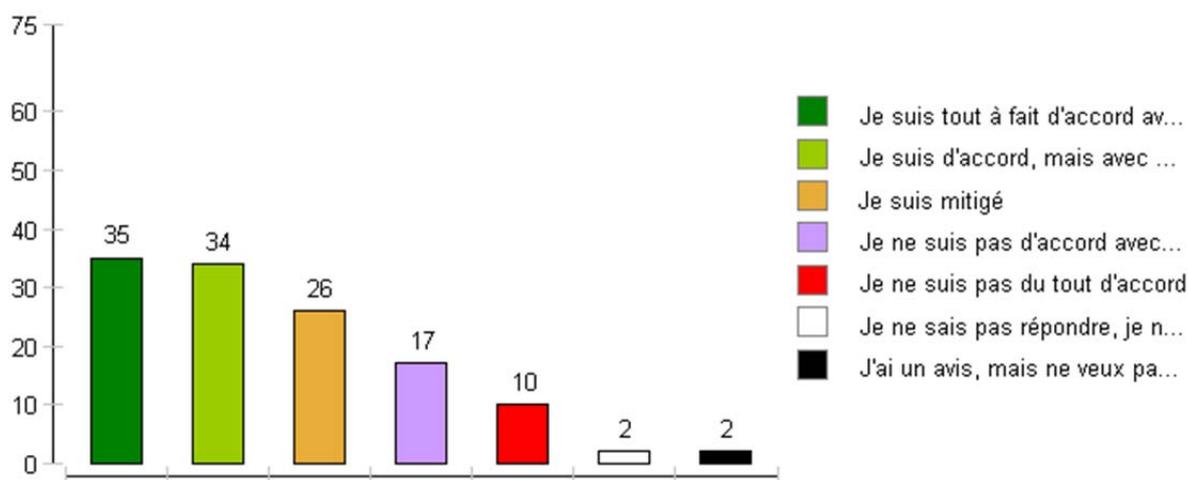
Pour d'autres les problématiques de productivité et de rentabilité constituent des obstacles à se développer. Enfin quelques répondants pensent que ces pratiques ne sont pas encore suffisamment bien ancrées dans les pratiques agricoles locales.

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

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

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

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



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

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

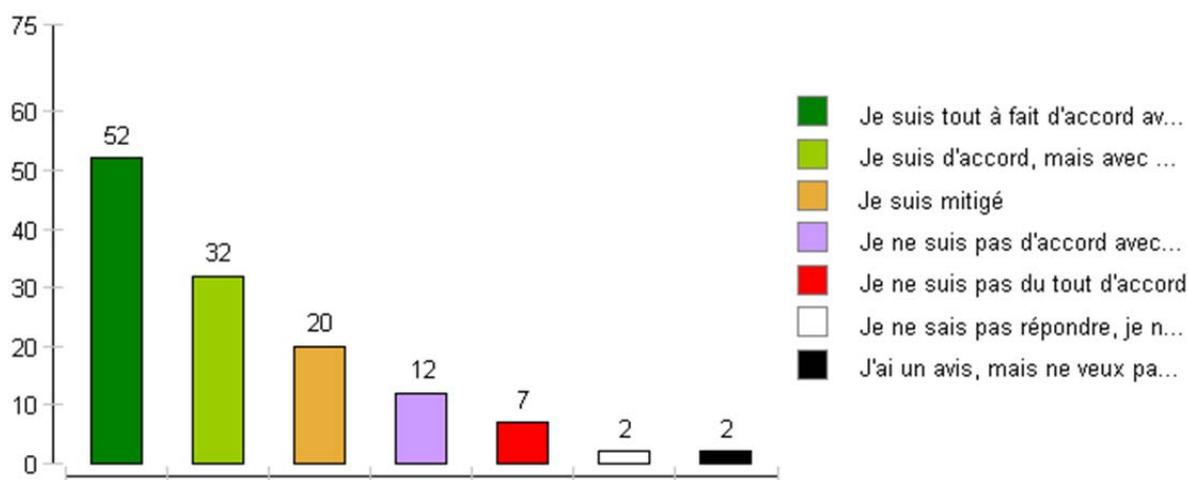
« C'est à espérer, même si la solution ne tient pas forcément uniquement à l'adaptation de la D 906 ».

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

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

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

19	En 2032, le SCoT Nord 54 a réaménagé et reconquis certains de ses quartiers-gare, espaces de mixité et de multimodalité, et bénéficie d'une desserte accrue de ces gares.
Médiane des réponses	favorable
Interprétation des réponses	Le réaménagement des quartiers-gare est un besoin identifié.



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

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

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

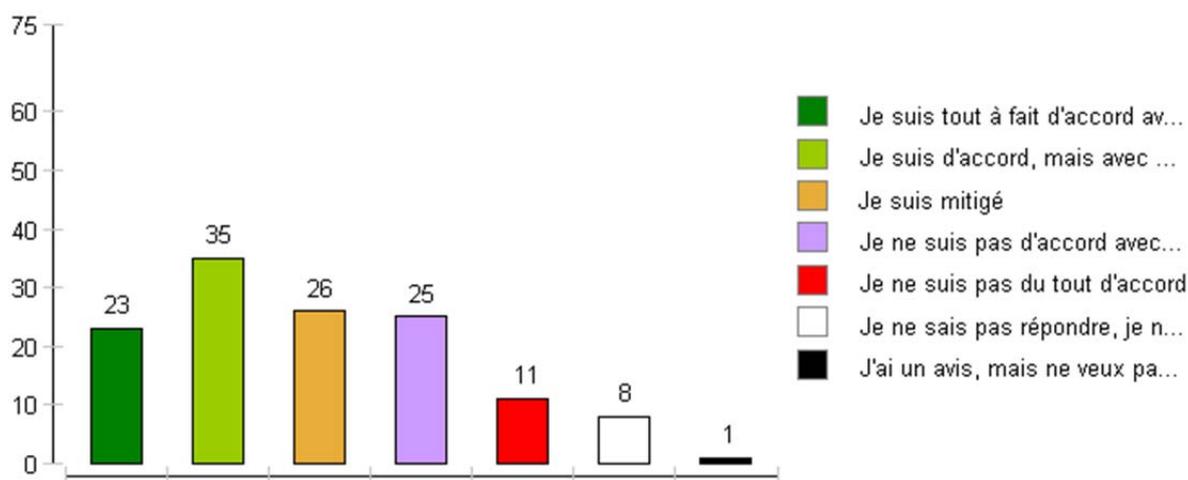
Cependant, il faudra prendre garde à ne pas mettre en concurrence les quartiers-gare potentiels et que les choix soient fait judicieusement. Une réflexion entre l'ensemble des communes concernées est indispensable pour garantir un meilleur service public.

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

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

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

20	Quelles que soient les actions menées, le SCoT Nord 54 n'est pas parvenu au cours de la période 2012-2032 à juguler la croissance du trafic automobile, la dépendance aux emplois, aux commerces et aux loisirs voisins continuant à s'accroître.
Médiane des réponses	mitigé
Interprétation des réponses	Une incertitude quant à l'évolution des trafics routiers



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

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

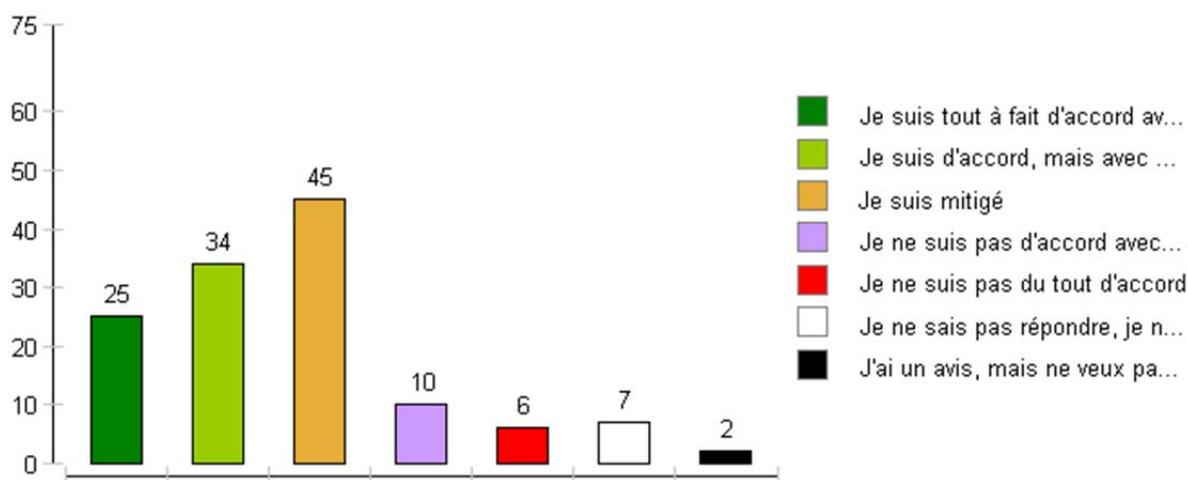
« Il y a urgence à développer des zones de parking pour le co-voiturage, à proximité des gares... et à remettre le commerce en centre-ville. Dans ce cas, la voiture ne sera pas indispensable pour faire ses courses ».

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

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

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

21	En 2032, le SCoT Nord 54 compte de nombreux « télécentres », espaces de télétravail partagés, aménagés grâce au déploiement généralisé d'un réseau très-haut débit performant.
Médiane des réponses	Favorable - mitigé
Interprétation des réponses	Il est difficile de prévoir ce que nous réserve le numérique pour l'avenir.



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

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

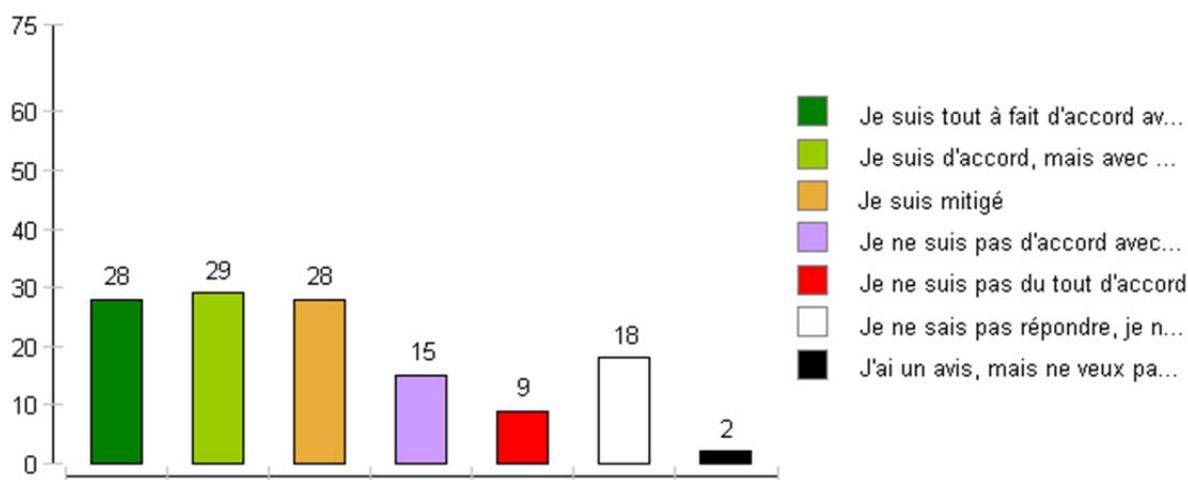
Toutefois, la question de la réalisation du réseau fait débat. Et, ce n'est pas parce qu'un réseau performant sera là que les télécentres seront là.

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

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

« Qui pouvait prévoir il y a 20 ans ce que serait l'Internet haut-débit d'aujourd'hui. Bien malin celui qui est capable d'imaginer comment on communiquera et travaillera à distance dans 20 ans »

22	La commune de Longwy a dépassé les 15 000 habitants, permettant à la CCAL de devenir Communauté d'Agglomération.
Médiane des réponses	mitigé - opaque
Interprétation des réponses	15 000 habitants à Longwy, une priorité pour le Nord du territoire



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

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

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

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

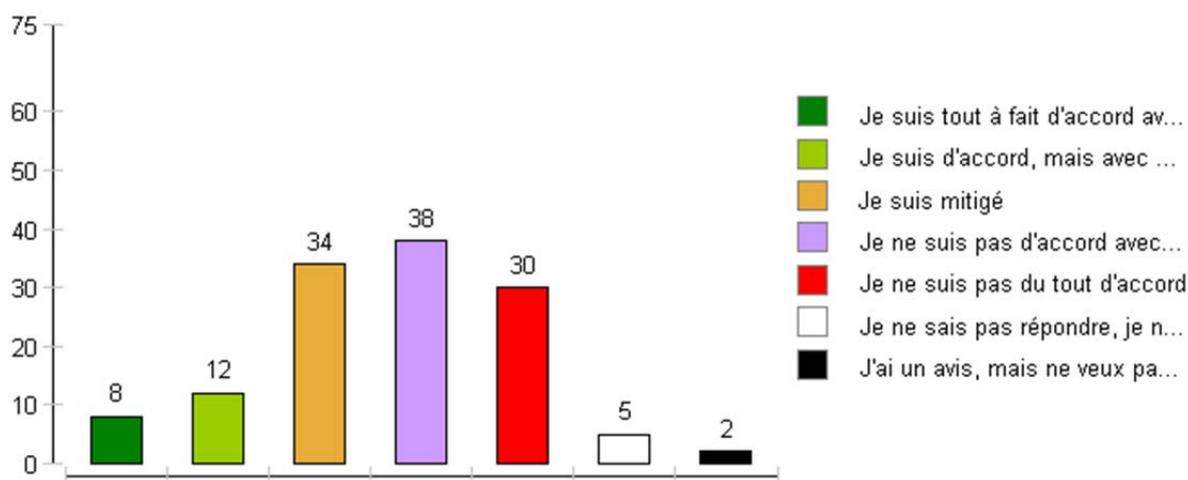
« Equipements conçus pour une ville de 25000 habitants. Enjeux financiers liés au statut de communauté d'agglomération. »

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

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

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

23	Entre 2012 et 2032, chaque commune du SCoT Nord 54 a connu un taux de croissance démographique similaire.
Médiane des réponses	défavorable
Interprétation des réponses	Une croissance démographique qui ne peut pas être homogène sur l'ensemble du territoire



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

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

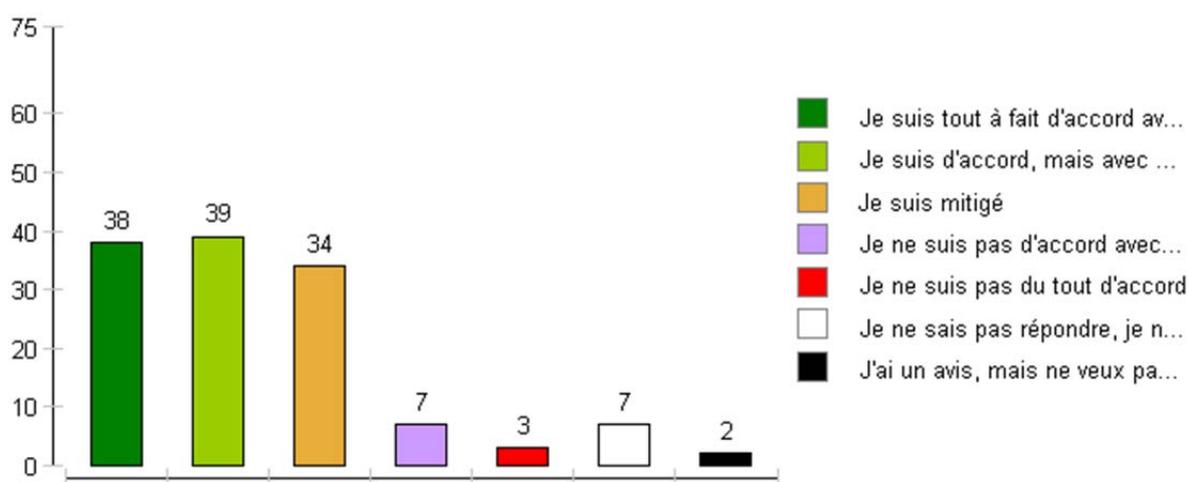
« Les villages n'offrant pas de services (crèche, transport en commun,...) risquent de rester au bord de la route. »

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

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

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

24	Depuis 2012, le SCoT a déterminé et localisé une partie importante de son territoire comme patrimoine naturel remarquable à protéger.
Médiane des réponses	favorable
Interprétation des réponses	Des espaces à protéger de manière fine à l'échelle du SCoT

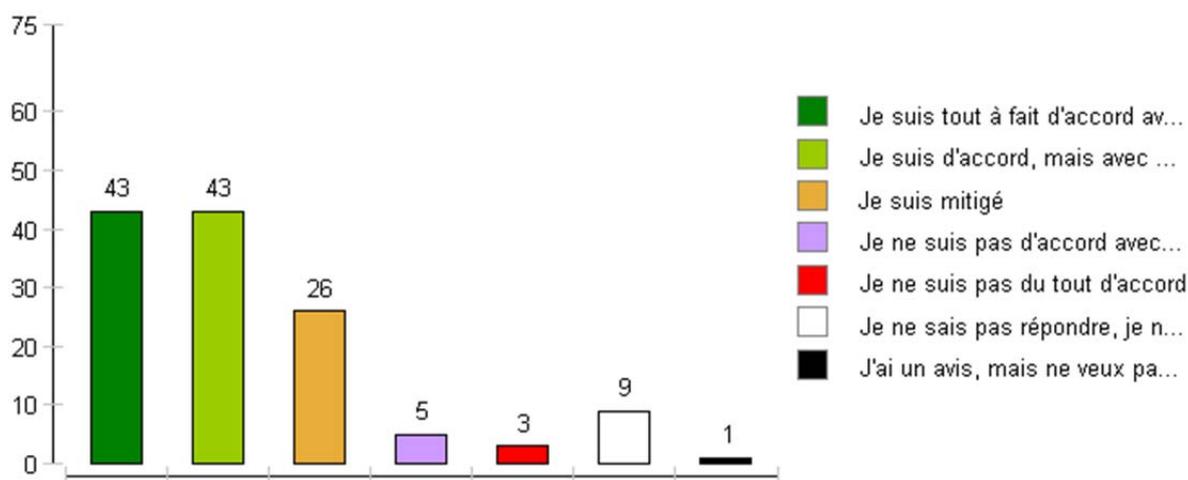


Plus de 60 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. La grande majorité estime que le patrimoine naturel doit être protégé (zones humides, forêts, patrimoine naturel ordinaire...). En contrepartie il existe une certaine forme de méconnaissance de ce qu'est le patrimoine naturel (quelques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

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

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

25	Depuis 2012, la préservation des paysages du SCoT a constitué l'une des priorités du territoire, et a fait l'objet de prescriptions afin d'éviter notamment les ruptures espaces agricoles / espaces bâtis.	
Médiane des réponses	favorable	
Interprétation des réponses	Le paysage : une politique à composer	



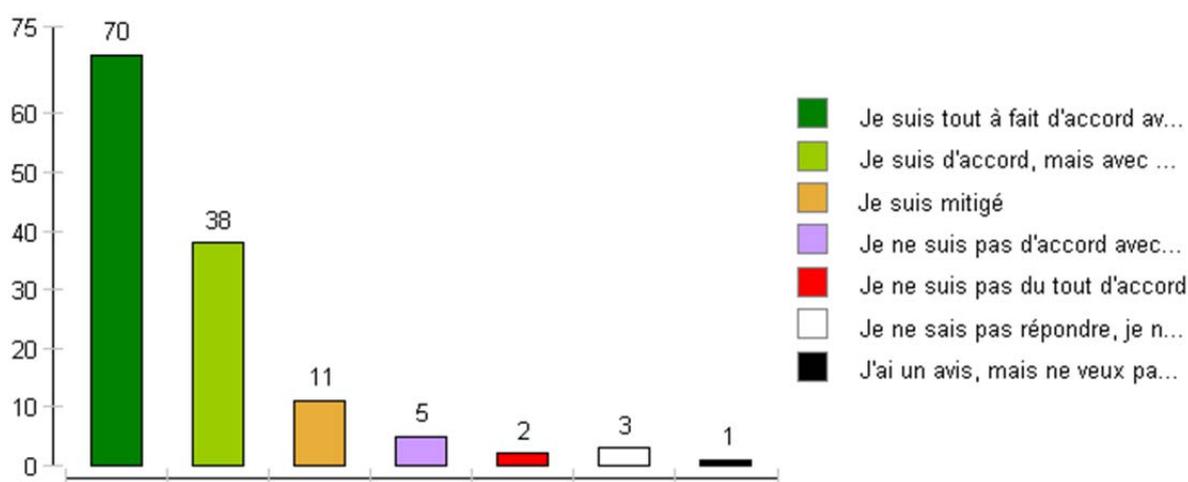
66 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. La préservation des paysages constitue une politique à suivre à l'échelle du SCoT ainsi que celle du PLU. Le lien avec l'attractivité du territoire et avec le développement de l'habitat dans les dents creuses ou en milieu rural apparaît plusieurs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

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

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

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

26	En 2032, la recherche d'un cadre de vie de qualité prendra une place prépondérante dans les choix résidentiels des habitants (espaces verts, qualité architecturale, faibles nuisances, etc.).
Médiane des réponses	favorable
Interprétation des réponses	Un cadre de vie de qualité n'est-il possible qu'en milieu rural ?



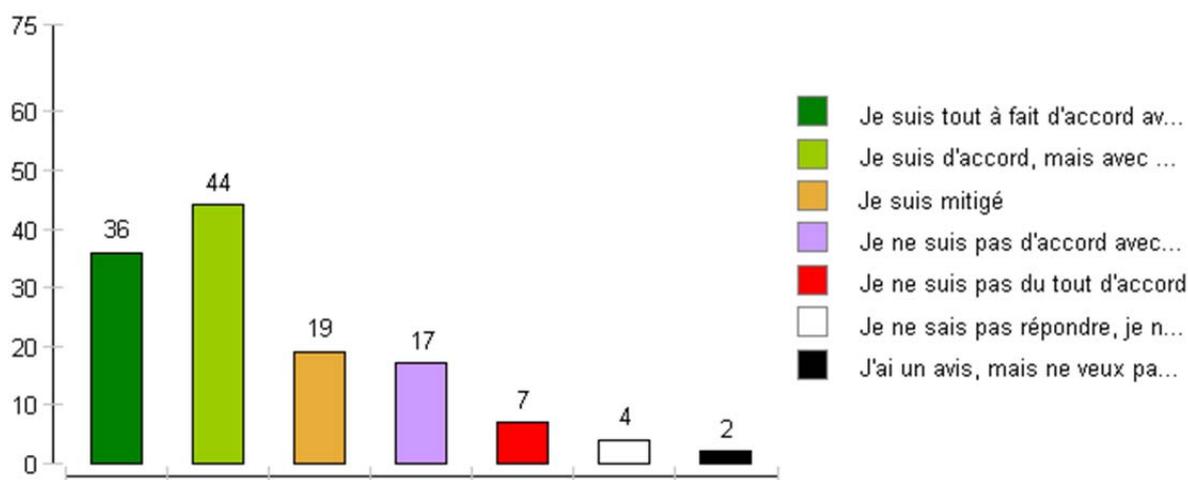
83 % des répondants sont d'accord avec cette affirmation. Le cadre de vie a déjà une place prépondérante dans les choix résidentiels. Actuellement, un cadre de vie de qualité s'assimile la plupart du temps à une maison à la campagne avec un jardin autour. Toutefois, le cadre de vie ne se limite pas au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

« Il en va de la santé publique. »

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

« Pour ceux qui auront les moyens de choisir! »

27	Au cours des 20 dernières années, le développement des énergies renouvelables a permis de réduire l’empreinte écologique du territoire, mais au prix d’une dégradation partielle des paysages (éoliennes, champs photovoltaïques, etc.).
Médiane des réponses	favorable
Interprétation des réponses	Oui aux énergies renouvelables en prenant en compte les paysages



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

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

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

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