

Document d'Orientation et d'Objectifs



Pièce n° 3 du dossier de SCOT

SCOT APPROUVE LE 27 FEVRIER 2014



GESTION DU DOCUMENT

REFERENCES

<i>Référence interne</i>	DOO-SCOTAT - pièce 3
<i>Version, révision</i>	4.0
<i>Date</i>	Février 2014

REDACTION

Rôle	Nom
<i>Auteurs principaux</i>	Didier DELZOR, Lisa VINASSAC
<i>Autres auteurs</i>	Christophe BINET, Philippe PLANTAGENEST
<i>Contrôle qualité</i>	Véronique BISSON

SUIVI DES MODIFICATIONS

Indice	Date	Origine	Contenu
V1	20 mars 2013	Version d'origine	
V2	15 avril 2013	Modification consécutive au séminaire élus	
V3	17 juin 2013	Modification consécutive à la réunion PPA	
V4	Février 2014	Prise en compte des avis PPA et de l'enquête publique	



La présente pièce du dossier constitue le document d'orientation et d'objectifs (D.O.O.) du THIONVILLOIS et a pour objet de mettre en œuvre la stratégie du PADD, par des objectifs d'aménagement et d'urbanisme juridiquement opposables aux documents et autorisations hiérarchiquement subordonnés (PLU, PDU, PLH, ZAC, opérations de plus de 5000 m² surface plancher, CDAC...).

Cette opposabilité se réalise dans le cadre d'un rapport de compatibilité et non de conformité.

Les orientations du DOO doivent elles-mêmes être compatibles avec les lois et règlements (code de l'urbanisme modifié récemment par les lois Grenelle I & II et notamment les principes généraux édictés aux articles L.110 et L. 121-1,...) ainsi qu'avec les documents supérieurs dans la hiérarchie des normes tels que les PNR, SDAGE, les SAGE...

Il prend également en compte des documents régionaux comme le Schéma Régional de cohérence écologique (SRCE) et indirectement le Schéma Régional Air Energie (SRCAE), au travers des plans climat territoriaux.

Il s'agit donc, afin de traduire les objectifs du PADD, de s'assurer :

- de l'efficacité des objectifs opposables au regard de l'ambition stratégique (proportionnalité) ;
- du respect du principe de subsidiarité (par rapport aux PLU notamment) ;
- de la capacité, dans ce cadre qui peut néanmoins être précis, des documents inférieurs à contextualiser ces objectifs et de choisir les outils de traduction à leur échelle, en toute compatibilité ;
- et de la cohérence globale du SCOT comme des orientations entre elles (plusieurs orientations peuvent concourir à la réalisation du but poursuivi).

Le contenu du Document d'Orientation et d'Objectifs est défini par les articles L122-1-5 et suivants du code de l'urbanisme. Dans ce cadre, il convient de mettre en relief les éléments suivants :

- certains objectifs établis par le PADD ne recoupent que très indirectement les champs de compétence du DOO, et méritent donc d'être complétés par des actions parallèles pour œuvrer dans le sens de la stratégie globale du territoire (par exemple actions économiques relevant d'un agence de développement) ;

- chaque SCOT correspond à un territoire différent dont les spécificités impliquent une application différente et contextualisée des obligations réglementaires ;
- pour renforcer l'opérationnalité du SCOT en améliorant sa compréhension et favoriser une gestion coordonnée avec les différentes politiques sectorielles autres que l'urbanisme qui interviennent dans le développement territorial, le présent DOO comporte des illustrations et informations complémentaires. Ces dernières ont vocation à expliciter les objectifs du DOO ou à prolonger leurs effets par des exemples d'actions connexes qui sollicitent le champ de l'urbanisme mais aussi d'autres compétences de la gestion territoriale. Elles n'ont pas valeur prescriptive mais constituent des exemples, ou des illustrations informatives, et sont identifiées par un encadré et/ou sont annoncées comme telles dans le corps du texte (recommandation, exemple, illustration).

Le DOO définit des objectifs généraux et de mise en œuvre tous opposables aux PLUI, PLU, cartes communales, PLH, autorisations commerciales, et opérations de plus de 5 000m² de surface plancher.

PARTIE 1

1.1 Structurer une armature urbaine équilibrée

page 1

- 1.1.1 Renforcer des centralités principales et relais pour développer les fonctions supérieures irriguant l'ensemble du territoire
- 1.1.2 Renforcer et organiser des centralités secondaires et de proximité, supports de développement et de diversification des services notamment dans l'espace rural
- 1.1.3 Renforcer les coopérations internes et externes au travers de grands pôles organisés autour des centralités

1.2 Rénover en profondeur l'accessibilité locale et globale du territoire en faveur des moyens alternatifs de mobilité

page 19

- 1.2.1 Modifier l'organisation et la gestion des grands flux sur le territoire
- 1.2.2 Accroître et diversifier l'offre en mobilités durables. Développer l'intermodalité
- 1.2.3 Promouvoir un développement urbain favorisant l'accès aux mobilités

1.3 Organiser spatialement des objectifs de logements qui renforcent les polarités et l'accès aux mobilités

page 44

PARTIE 2

2.1 Préserver un maillage écologique fonctionnel et vecteur d'un renouvellement durable des ressources environnementales

page 49

- 2.1.1 Reconnaître la valeur patrimoniale des pôles de biodiversité pour les préserver et les mettre en valeur
- 2.1.2 Protéger un maillage de continuités écologiques contribuant au bon état des milieux et du cycle de l'eau
- 2.1.3 Améliorer la qualité de fonctionnement de la trame bleue pour ses apports écologiques, au cadre de vie et à la gestion des ressources en eaux superficielles et souterraines

2.2 Rationnaliser la gestion des ressources et renforcer la maîtrise des pollutions et nuisances

page 72

- 2.2.1 Rationnaliser la gestion de l'eau potable et privilégier l'utilisation de cette ressource aux usages nobles
- 2.2.2 Améliorer la qualité de l'assainissement des eaux usées et pluviales
- 2.2.3 Poursuivre et renforcer une politique des déchets alliant valorisation et prévention
- 2.2.4 Favoriser un développement promouvant des espaces de vie paisibles et sains.

2.3 Structurer le potentiel pour une transition énergétique vecteur d'optimisation des ressources, de qualité de vie et d'activités économiques innovantes

page 84

- 2.3.1 Diversifier le bouquet énergétique sur base renouvelable
- 2.3.2 Economiser et optimiser l'usage de l'énergie dans l'aménagement

2.4 Réduire ou ne pas augmenter les vulnérabilités pour les personnes et les activités économiques

page 90

PARTIE 3

3.1 Prendre appui sur les filières existantes et les grands projets pour affirmer un développement économique ambitieux et innovant

page 102

- 3.1.1 Développer le pôle « MATERIALIA » et étendre son rayonnement
- 3.1.2 Développer les nouvelles technologies et les fonctions de recherches et développement (OIN/Écociété – Ulcos-Lis) ; vers l'émergence d'une filière « maîtrise énergétique »
- 3.1.3 Soutenir l'industrie et développer des activités logistiques de post-production notamment liées à Terra Lorraine et Europort
- 3.1.4 Développer les fonctions tertiaires pour les nouvelles technologies et pour accroître les services liés à l'industrie, Terra Lorraine et Europort
- 3.1.5 Préserver les activités agricoles, forestières et viticoles et faciliter la structuration de leur filière

3.2 Diversifier les activités de services et artisanales et renforcer leur l'accessibilité pour une nouvelle proximité habitat/emploi, des centralités urbaines dynamiques et des potentiels spécifiques au Thionvillois valorisés.

page 124

- 3.2.1 Favoriser les activités tertiaires de centre
- 3.2.2 Développer un tourisme qui structure sa filière économique et qui promeut l'image d'un territoire attractif pour les habitants et les entreprises
- 3.2.3 Anticiper les besoins pour l'artisanat et son évolution vers des filières innovantes ou très spécialisées

Volet commercial du SCoT

page 135

- 3.2.4 Assurer une irrigation de tout le Thionvillois qui renforce le commerce, sa diversité et son accessibilité
- 3.2.5 Développer un cadre urbain porteur d'attractivité et de diversité commerciale dans les centres
- 3.2.6 Préserver et renforcer la vitalité du commerce de centre et structurer une offre périphérique, dans le cadre d'une complémentarité avec les centres

3.3 DACOM

page 141

3.4 Optimiser la qualité d'aménagement des parcs d'activités et commerciaux dans une logique d'intégration éco-paysagère, de gestion différenciée des flux et d'utilisation économe de l'espace

page 157

- 3.4.1 Garantir un aménagement de qualité et approprié aux besoins différents des entreprises
- 3.4.2 Réduire les besoins d'utiliser l'espace au bénéfice d'une meilleure fonctionnalité et accessibilité des parcs d'activités et commerciaux

3.5 Promouvoir un habitat de qualité

page 165

- 3.5.1 Assurer une gestion économe de l'espace et renforcer la qualité urbaine
- 3.5.2 Définir une politique cohérente en matière de logement

Partie n°1 :

Le Thionvillois se structure autour de polarités fortes maillant l'ensemble du territoire...

...afin d'organiser les flux et les coopérations externes à la dimension de la Grande Région, ...

...et afin de renforcer les fonctions urbaines en les appropriant au développement de moyens de mobilités plus accessibles et plus durables.

1.1 Structurer une armature urbaine équilibrée

1.2 Rénover en profondeur l'accessibilité locale et globale du territoire en faveur des moyens alternatifs de mobilité

1.3 Organiser spatialement des objectifs de logements qui renforcent les polarités et l'accès aux mobilités



1.1 Structurer une armature urbaine équilibrée

La stratégie du SCOT est d'irriguer le territoire par un maillage cohérent de centralités qui se renforcent, afin d'accroître les services et les moyens de mobilité et d'organiser les flux au-delà du Sillon Mosellan dans le cadre d'un développement maîtrisé, cohérent et dynamisés par de grands projets structurants. Sur cette base, le territoire peut développer ses fonctions supérieures et concrétiser les coopérations internes et externes au compte d'un projet ambitieux et équilibré à l'échelle de la Grande Région.

- 1.1.1 Renforcer des centralités principales et relais pour développer les fonctions supérieures irriguant l'ensemble du territoire
- 1.1.2 Renforcer et organiser des centralités secondaires et de proximité, supports de développement et de diversification des services notamment dans l'espace rural
- 1.1.3 Renforcer les coopérations internes et externes au travers de grands pôles organisés autour des centralités

1.1.1 Renforcer des centralités principales et relais pour développer les fonctions supérieures irriguant l'ensemble du territoire

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Centralités principales : Thionville, Yutz, Manom, Terville, Hettange-Grande, Aumetz, Florange, Fameck, Hayange, Algrange, Nivlange, Knutange, Uckange (Europort), Audun-Le-Tiche, Villerupt et OIN (multisites), Cattenom, Sierck-les-Bains, Guénange.

Centralités relais : Basse Ham, Kuntzig, Serémange-Erzange, Bertrange / Illange (TerraLorraine), Metzervisse, Bousse, Neufchef, Fontoy, Koenigsmacker, Distroff.

Le Thionvillois structure un réseau de villes et de bourgs à faire émerger et renforcer en tant que centralités principales et relais pour irriguer l'offre majeure en services et fonctions supérieures. L'organisation de ce réseau, qui vise aussi à maîtriser les flux et les risques de conurbation, a pour objectifs de :

- assurer un cadre de vie et économique de qualité grâce au bon fonctionnement des équipements, parcs d'activités et espaces résidentiels qui bénéficient d'accès et liens fonctionnels appropriés entre eux ;
- articuler le développement résidentiel et économique majeur du territoire avec celui des moyens de mobilités, en priorité alternatives ;
- être le support de développement des grands projets et équipements structurants du territoire et des activités économiques à haute valeur ajoutée ou impliquant des flux importants (industrie, logistiques,...) ;
- renforcer la vocation structurante de Thionville en tant que pôle urbain majeur et d'articulation de l'armature du Thionvillois avec celles du Sillon Mosellan et de la Grande Région.

➔ **Développer les fonctions supérieures** (économiques, équipements,...) en s'appuyant en priorité sur les centralités principales, mais aussi sur les centralités relais dans le cadre d'une gestion cohérente de leur capacité propre et de leur lien fonctionnel/proximité avec les centralités principales et les grands projets.

Ces fonctions relèvent du développement de grands projets économiques industriels, de post-production, de logistique, de fonctions tertiaires supérieures (recherche et développement, nouvelles technologies,...), mais aussi de grands équipements qui sont le support incontournable de la politique économique et résidentielle du territoire. Si elles ont vocation à se développer préférentiellement autour des centralités de Portes de France, du Val de Fensch et du Val d'Alzette, ces fonctions se développent également sur les spécificités de l'axe Moselle (Cattenom, Koenigsmacker, Sierck-les-Bains) autour notamment de l'énergie, la viticulture, les circuits courts, le tourisme et aussi la logistique en lien avec l'A8 en Allemagne.

La double déclinaison en centralités principales et relais permet de prendre en compte les capacités et réceptivités des communes qui pourront aussi organiser complémentarités, mutualisations, et rôles respectifs des centralités.

En outre, les centralités relais favoriseront aussi les services de proximité et intermédiaires pour une cohérence d'offre et d'accès des habitants et acteurs économiques des communes rurales situées dans et hors du SCOT (SCOTAM, Nord 54, transfrontalier,...).

➔ **Intensifier le développement résidentiel et économique en regard d'une offre en transports notamment collectifs à renforcer et diriger vers les grands flux de desserte.** Ces grands flux sont en particulier :

- les axes ferrés Metz-Luxembourg, Metz-Thionville-Trèves, Thionville – Bouzonville, Thionville-Audun-le-Roman, Esch-Belval – Bettembourg – Luxembourg ou Metz et Audun-le-Tiche – Bettembourg – Luxembourg ou Metz ;
- les axes routiers A31 et A30 jusqu'à Longwy et Esch-sur-Alzette qui seront aussi supports de moyens de mobilités alternatives, notamment des transports collectifs.

➔ **Organiser l'implantation des grands projets** ainsi que leur accessibilité en transport collectif et liaisons douces, leur intégration environnementale et paysagère et la cohérence fonctionnelle et morphologique des urbanisations implantées à leur proximité. Ces grands projets regroupent des équipements majeurs tels que le 3ème Lieu à Thionville, le SMAC de Nilvange, le Gesec, l'abattoir, ainsi que des sites économiques ou mixtes constituant des centralités à part entière :

- Ulcos-Lis, Europort sont des espaces économiques spécifiques dans la recherche et développement et les fonctions logistiques quadrimodales.
- Terra Lorraine, premier centre d'affaire sino-européen regroupant des fonctions économiques supérieures et de post-production en lien avec Europort, touristiques et d'hébergement.
- L'Ecocité – OIN, une véritable cité transfrontalière cohérente avec le site d'Esch-Belval au Luxembourg, comportant habitat, équipements et fonctions économiques notamment vers les nouvelles technologies.
- Le port exemplaire de Basse-Ham, s'inscrivant dans le développement des activités touristiques, notamment fluviales, mais qui a aussi vocation à centraliser d'autres fonctions de loisirs et culturelles.
- Evol'U4 à Uckange, un projet d'espace touristique, tertiaire et culturel donnant de la profondeur économique (diversification) à Europort qui est implanté à proximité tout en impulsant une nouvelle qualité de vie dans ce secteur du Val de Fensch. Ce projet consacre aussi un volet important à l'habitat.
- La valorisation de la citadelle de Rodemack à visées touristiques, culturelles et économiques (séminaires...).

Développement économique

- **Compenser voire réduire le différentiel de compétitivité et d'attractivité** du territoire induit par les différentiels fiscal et social, par une stratégie de différenciation du territoire (autour de l'EcoCité).
- **Contribuer à l'émergence**, en France, **d'un modèle de développement** propre aux entreprises frontalières de la Grande-Région.
- **Explorer l'hypothèse d'une Zone à statut spécifique.**
- **Favoriser la création d'emplois** sur la zone en augmentant l'effet de levier de l'emploi frontalier grâce à l'économie résidentielle, et en engageant des projets structurants pour le développement économique local.
- **Doter le territoire de moteurs de développement propres à compenser le différentiel de compétitivité avec le Luxembourg** : data-center, supercalculateur, écoaccélérateur, développement de cluster, formation, actions de R&D autour des problématiques de la réhabilitation, de la maîtrise de l'énergie et de l'éco-construction.
- **Envisager les activités de formation comme complément aux moteurs de développement.** Ces activités peuvent être source d'activité (logement étudiants, sport et loisirs), de revenus (formation professionnelle) et renforcer l'image de l'OIN.
- **Proposer de nouveaux services à la population**, notamment dans le domaine de la santé, de la formation, du sport, des loisirs, de l'offre hôtelière et de la culture.
- **Anticiper la mutation de l'appareil agricole** vers une agriculture péri-urbaine à plus forte valeur ajoutée.

Enjeux complémentaires

- **Faire de la Transition énergétique un axe central de la stratégie.**
- **Considérer la formation professionnelle comme un élément de développement économique.**
- **Considérer la vie sociale, et notamment l'accueil des handicapés et les services aux personnes âgées, comme une dimension du développement.**
- **Développer une agriculture péri-urbaine (maraichage, horticulture...).**
- **Déterminer des projets communs avec les luxembourgeois qui pourraient être source d'un co-financement.**

Habitat / Ville de demain

- **Répondre aux besoins en logements**, en quantité et en qualité, en développant une offre accessible aux transfrontaliers et à une population locale à revenus faibles ou moyens.
- **Anticiper la spéculation par une maîtrise foncière adaptée** et la mise en œuvre de procédures d'urbanisme opérationnel et réglementaire.
- **Réussir la couture entre l'ancien et le nouveau** en réhabilitant le bâti, en assurant la transition architecturale, en réduisant les coupures à l'intérieur du tissu urbain et en créant ou renforçant des centralités.
- **Réduire les déplacements automobiles** en favorisant la mixité des fonctions et les modes de déplacement doux.
- **Développer un réseau structuré et innovant de transports en commun transfrontaliers** en repensant la gouvernance des transports locaux.
- **Accompagner le développement urbain** afin d'atteindre les objectifs de performance environnementale et sociale d'une EcoCité dans les domaines du logement, de l'énergie, des transports, de l'eau, des déchets, de l'information et des services aux personnes.
- **Préserver les ressources en eau** et anticiper les besoins futurs.
- **Adapter la destination des sols** en fonction des risques et contraintes.

Identité et patrimoine

- **Composer le développement urbain à partir de l'identité des lieux.**
- **S'inspirer du patrimoine bâti** qui, dans un usage économe des ressources et grâce à la connivence entre urbanisme et inscription dans le site, **témoignent d'une démarche exemplaire.**
- **S'appuyer sur les éléments constitutifs du paysage** (réseau hydrographique, topographie...).
- **Préserver et améliorer les fonctionnalités de la trame verte et bleue.**
- **Préserver les écosystèmes remarquables et la diversité spécifique.**

Les enjeux pour le territoire de l'OIN validés par le Conseil d'administration de l'EPA et base de la réflexion stratégique du projet.



➤ **Anticiper les besoins en équipement**, notamment dans les domaines :

- de la formation, avec l'objectif de renforcer les filières existantes universitaires et du secondaire (pôle Matériaux, Tech de Co...) et de favoriser leur diversification en lien avec les besoins des grands projets (Terra Lorraine, énergie) et des entreprises. Il s'agira notamment de faciliter les actions prévues avec l'ensemble des partenaires compétents (Etat, Région...) et recherchant les coopérations avec les pôles messin et luxembourgeois (incluant le sujet des passerelles entre lycée et université – Ottange). Dans ce sens, le Scot soutient la création d'un lycée des métiers. En outre, la finalisation de l'espace Cormontaigne nécessitera d'identifier le besoin de créer un nouvel espace à dominante formation.
- sanitaire et de la santé, dans le cadre des éventuels besoins du pôle hospitalier de Metz-Thionville et en tenant compte des besoins spécifiques de l'espace rural.
- de l'enfance, avec la programmation des équipements nécessaires aux besoins propres des communes mais aussi en tenant compte des grands projets économiques afin d'améliorer la qualité de services aux personnes et aux actifs.
- de la culture et des loisirs, comme support de l'attractivité résidentielle et économique mais aussi comme accompagnement indispensable de la politique touristique. Dans ce cadre, Sierck-les-Bains, Koenigsmacher, Cattenom sont les pivots de la valorisation touristique de l'axe Moselle et s'articulent avec celui de La Canner. Ils appuieront les grands projets déjà programmés du 3^{ème} lieu, du SMAC et d'EVOL'U4 ; Oxlane à Yuts constituant une interface entre commerce et loisirs. Le pôle de l'image constitue aussi un vecteur culturel structurant à valoriser.

1.1.2 Renforcer et organiser des centralités secondaires et de proximité, supports de développement et de diversification des services notamment dans l'espace rural

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Centralités secondaires : Rurange-Les-Thionville, Volmerange-les-Mines, Ottange, Boulange, Kédange/Canner.

Centralités de proximité : Apach, Rettel, Malling, Stuckange, Rodemack, Puttelange-Les-Thionville, Kanfen, Zoufftgen, Roussy-le-Village, Boust, Tressange.

Irriguer l'espace rural et périurbain en services et équipements afin de renforcer les fonctions de proximité qu'il remplit tant à l'intérieur du Thionvillois qu'avec les territoires voisins. Il s'agit, en outre, de valoriser ses spécificités productives et patrimoniales. Cette irrigation s'appuie sur un maillage de bourgs et de villages constituant des centralités secondaires et de proximité à développer. Leur vocation et leur fonctionnement visent à :

- améliorer l'accès aux transports et vers les centralités principales et relais ;
- renforcer et la diversification des services aux personnes et aux entreprises en cohérence avec l'offre des autres centralités ;
- concrétiser les coopérations externes de proximité (Nord 54, Moselle, transfrontalières).

➔ Les centralités secondaires et de proximité se renforcent par une offre économique et en équipements intermédiaires et de proximité.

- Cette offre s'organise en priorité dans les centralités secondaires ainsi que dans les centralités de proximité proches pour assurer une cohérence d'ensemble à laquelle chaque centralité doit contribuer en fonction de ses spécificités et de ses capacités.
- Cette cohérence s'effectue dans une logique de mutualisation et de complémentarité afin de favoriser la diversité des fonctions urbaines entre les communes proches et avec les centralités principales et relais. Il s'agit de permettre l'implantation de projets structurants dès lors qu'ils sont liés à une position géographique ou qu'ils ciblent des particularités urbaines et patrimoniales de ces centralités, ou qu'ils répondent à un objectif global de structuration territoire (tourisme, culture, transfrontalier...).
- La proximité avec les territoires voisins au SCOT (Nord 54, Moselle, transfrontalier) prise en compte pour mettre en oeuvre une diversification ou une spécialisation de l'offre en services et équipements répondant également aux besoins spécifiques de ces espaces. C'est le cas notamment de :
 - Volmerange-les-Mines et Ottange qui ont des liens de transports à développer avec le Luxembourg,



- De Boulange et d'Audun-le-Roman, qui avec la proximité d'Aumetz peuvent s'appuyer mutuellement pour renforcer la diversification de leur offre en services et équipements,
 - Roussy-le-Village, Kanfen, Zoufftgen, Boust, Rodemack et Puttelange-Les-Thionville, dont la proximité avec le Luxembourg suppose d'anticiper l'offre en service en fonction des publics spécifiques et de leurs modes de vie,
 - Kédange/Canner qui a vocation avec Metzervisse et Distroff à renforcer l'axe touristique de la vallée de la Canner impliquant des enjeux partagés avec Vigy, Bouzonville et Saarlouis.
 - Ruranges-les-Thionville qui peut favoriser les complémentarités avec Ennery et servir d'appui aux communes rurales proches (Bettelainville...).
 - Apach, qui avec Sierck et Rettel ont vocation à s'appuyer mutuellement pour développer des services, notamment touristiques, en cohérence avec le reste de l'axe Moselle (Malling, Koenigsmacker, Basse-Ham, Thionville).
- La valorisation des spécificités de l'espace rural permet de renforcer une offre économique et en équipements dans les domaines du tourisme, de l'agriculture et la viticulture, mais aussi dans l'artisanat, des activités de services en centre urbain (bureau) ou dans des filières plus spécifiques liées à des métiers d'art par exemple.

Grâce à cette structuration, les communes qui ne sont pas des centralités du SCOT peuvent bénéficier d'une offre qui se renforce à leur proximité et s'appuyer sur elle pour définir leurs besoins propres.

En outre, des centralités secondaires et de proximité accompagneront voire compléteront le développement de certaines centralités principales et relais proches afin de palier leurs contraintes urbaines et environnementales ou de privilégier un développement cohérent à proximité d'un axe de transport. Il s'agit notamment :

- d'Apach et Rettel à l'égard de Sierck-les-Bains,
- de Malling à l'égard de Koenigsmacker,
- de Boust avec Hettange – Gde à l'égard de Cattenom.

1.1.3 Renforcer les coopérations internes et externes au travers de grands pôles organisés autour des centralités

Objectifs ➔

L'organisation de l'armature urbaine :

- conforte le pôle majeur de Thionville qui s'articule avec le Val de Fensch en prolongement pour constituer l'axe central et structurant fort du territoire.
- développe 2 autres polarités équilibrant et structurant l'organisation territoriale en regard du pôle majeur de Thionville. Audun/Villerupt/Aumetz est un pôle majeur de structuration à l'Ouest du Thionvillois et qui a aussi pour vocation de donner de la profondeur territoriale au projet d'OIN ainsi que d'organiser les coopérations transfrontalières et avec le Nord 54. Sierck/Cattenom/Koenigsmacker (Axe Moselle) ont vocation à organiser et maîtriser le développement en s'affirmant comme centralité pour à la fois irriguer l'espace rural en services, éviter les risques de périurbanisation et renforcer les coopérations avec le Luxembourg et l'Allemagne).
- organise l'axe Canner en regard de l'Axe Moselle et du pôle de Thionville pour renforcer les dynamiques rurales et touristiques en direction de Bouzonville et de la Moselle. L'armature intègre aussi des polarités d'équilibres dont le rayonnement local contribue à structurer et valoriser cet espace en premier plan des échanges de proximité avec le Luxembourg et le Nord 54.

Les polarités : cf. carte ci-après

Assurer un aménagement cohérent en faisant émerger des polarités autour des centralités amenées à jouer un rôle convergeant en termes de vocation et de coopération dans l'organisation territoriale.

Dans les polarité majeures, ou d'articulation, l'objectif est d'organiser le fonctionnement interne des espaces agglomérés pour améliorer l'accessibilité locale et globale aux services et renforcer l'attractivité territoriale nécessaire pour développer des fonctions métropolitaines supérieures.

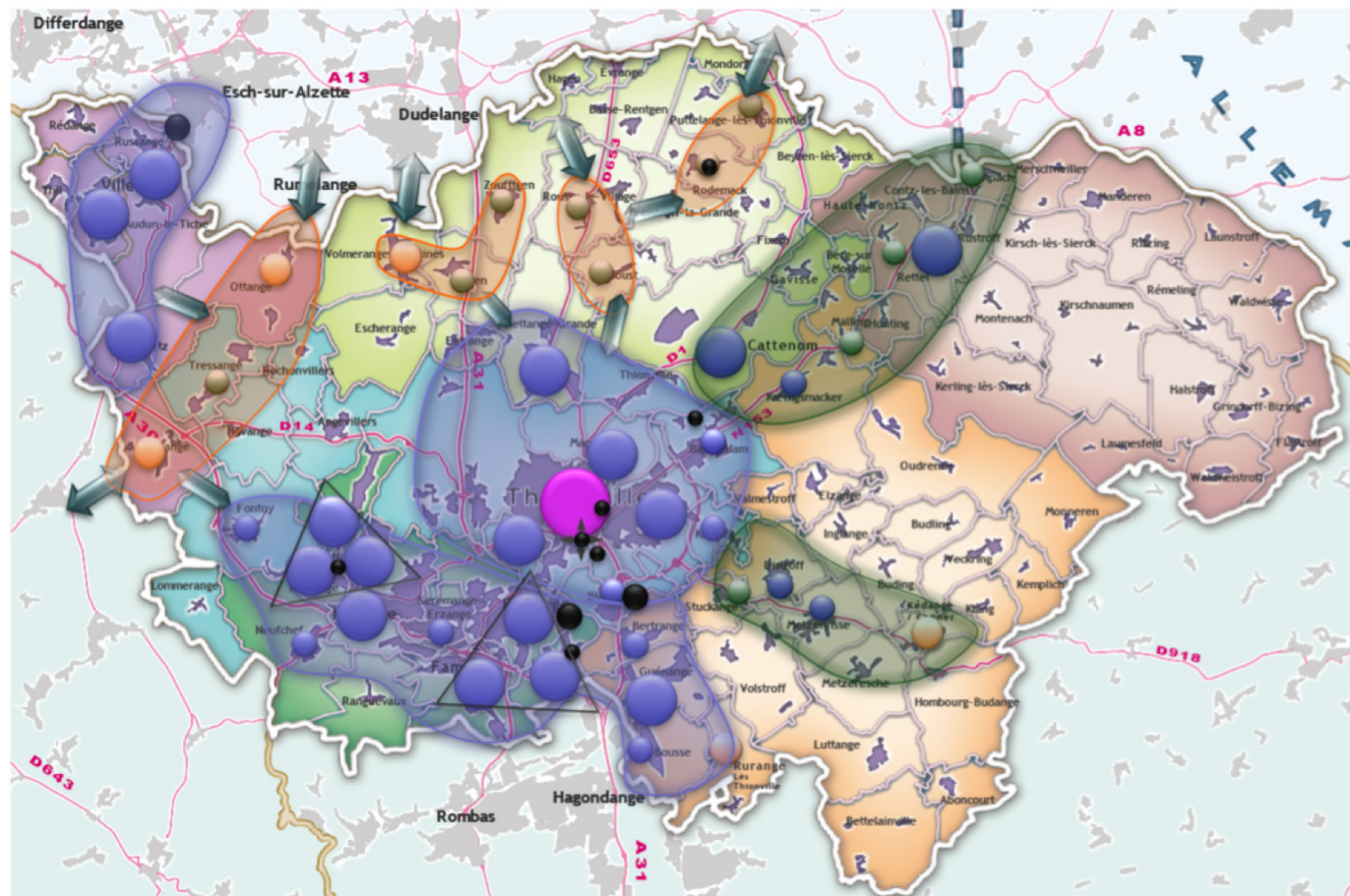
- Les polarités majeures mettent en place des coopérations à la dimension de la grande région au travers de politiques économiques, touristiques d'équipements et de grandes infrastructures.
- Elles articulent les grands flux à l'échelle européenne avec leurs flux interne, les grands projets et les autres polarités du territoire.
- Elles constituent le pilier du développement pour le SCOT de l'agglomération Thionvilloise.

La mise en œuvre de cet objectif contribuera à conforter la vocation stratégique de Thionville comme pôle urbain majeur ainsi qu'à renforcer les fonctions et l'attractivité d'Hayange au travers d'une recomposition urbaine organisée en résonance avec celle de l'ensemble de la vallée delà Fensch.

Dans les polarités constituées autour de l'axe Moselle et de l'axe Canner, l'objectif est de renforcer et développer fortement les services et fonctions urbaines liées à des centralités efficaces pour soutenir le dynamisme économique de l'espace rural et renforcer la vocation touristique. Cette structuration a pour but d'améliorer l'accessibilité aux ressources des polarités majeures en améliorant l'offre de transport mais aussi d'intensifier les coopérations avec les secteurs messins, de Bouzonville allemands et luxembourgeois.

Dans les polarités Nord et Ouest, l'objectif est d'améliorer l'organisation et le développement des ressources urbaines et de maîtriser les risques de périurbanisation diffuse pour mieux valoriser la position et/ou les coopérations transfrontalières.

Le renforcement et la valorisation des centralités qui les composent permettra la aussi d'améliorer l'accessibilité vers et depuis les polarités majeures et surtout vers et depuis les secteurs voisins avec lesquelles elle développement des coopérations de proximité : la frange Sud Est du plateau de Longwy, le Luxembourg.



Centralités du SCOT

Centralités principales

- Thionville ville majeure de l'armature urbaine
- Autres centralités principales
- Proximité géographique et fonctionnelle de Algrange-Knutange-Niviange et de Fameck-Uckange-Florange

Centralités du SCOT

- Centralités relais
- Centralités secondaires
- Centralités de Proximité

Polarités du SCOT

- Majeures / d'articulation
- Moselle et Canner / Structuration à l'Est
- Nord et Ouest Thionvillois / Equilibre

Grands Projets

- Terra Lorraine, Europort, Eccité-OIN, Gesec, Oxylane, Port Basse-Ham, 3ème Lieu, SMAC, Abattoir (non localisé), Evol'U4, Citadelle de Rodemack



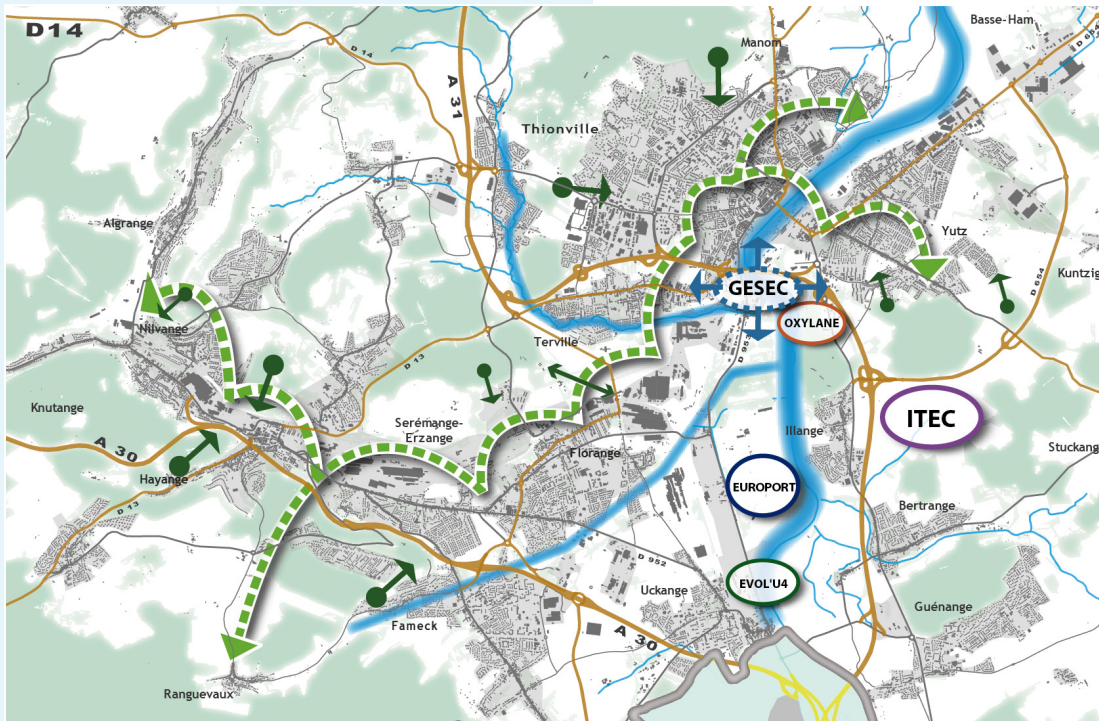
Mise en oeuvre ➔

➔ Dans les polarités majeures / d'articulation.

- La qualité urbaine est renforcée et les risques de conurbation sont maîtrisés :
 - Des opérations stratégiques (économiques, d'habitat ou mixte) en centre urbain permettent de créer un effet levier de requalification urbaine instaurant de nouvelles accroches à l'implantation de fonctions supérieures (tertiaires et équipements majeurs). En outre, pour favoriser leur implantation en centre urbain, ces fonctions doivent bénéficier de services à proximité permettant une accessibilité attractive et un cadre de vie urbain dynamique (commerces, gare, desserte en transport collectif, liaisons douces). La qualité architecturale et des espaces publics ainsi qu'une politique de stationnement favorable concourent à valoriser l'image des entreprises et équipements et à faciliter leur implantation.
 - Le développement d'une trame verte urbaine et d'une approche écologique de la ville est articulée des deux côtés de la Moselle par Thionville et développée entre Esch/Alzette et Villerupt. Cette trame est valorisée par des aménagements paysagers et d'infrastructures adaptés à la sensibilité des milieux, qui s'appuient sur les éléments de trame verte et bleue urbaine (parcs, abords de cours d'eau) et qui facilitent l'accès physique et paysager depuis les espaces urbains vers les forêts, la Moselle et l'Alzette.

Illustration de trame verte urbaine : le projet en cours de nouveau parc communautaire Ste-Barbe à Algrange

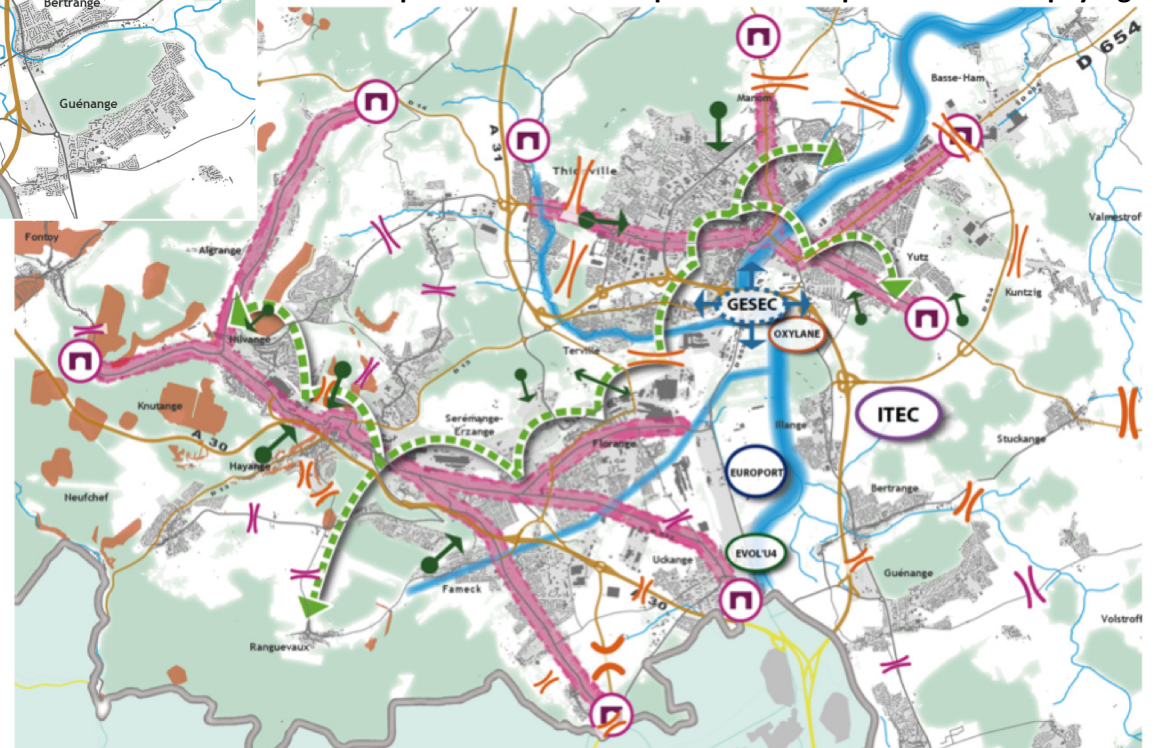
Il créera un nouveau poumon vert et un lien paysager structurant avec le site de la Paix et le parc de Knutange. Equipé de sites d'observations, il offrira des panoramas sur Algrange et les pelouses calcaires du versant.

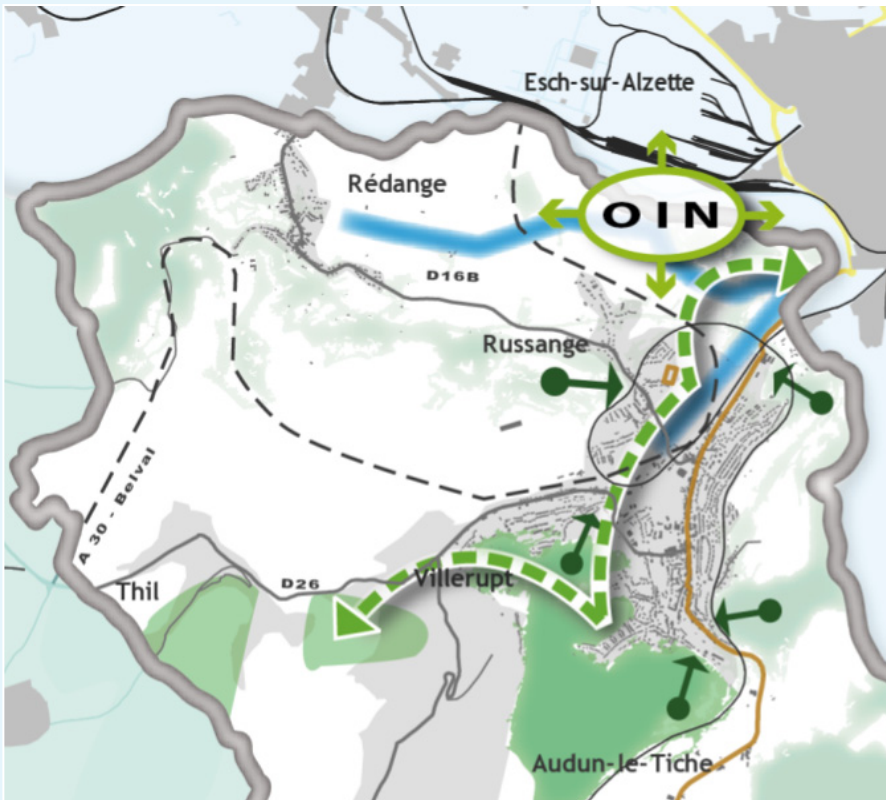


Le développement de la trame verte et bleue urbaine

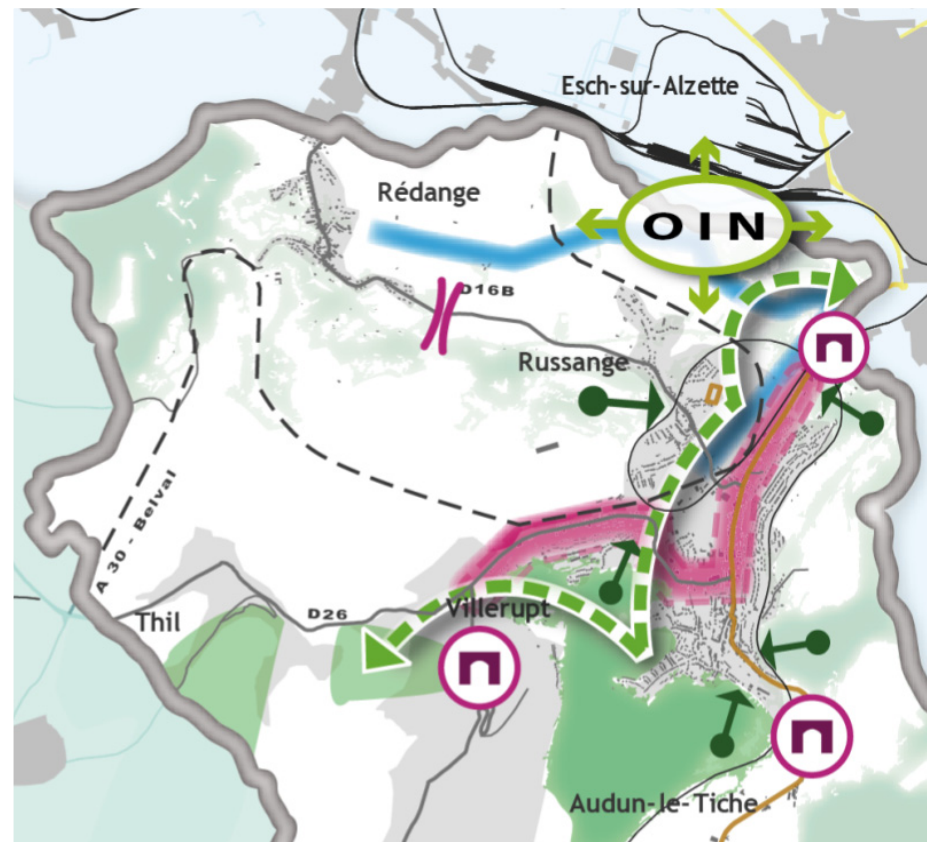
-  Coupure urbaine issue de la DTA
-  Coupure urbaine SCOT : valorisation paysagère des transitions entre espaces urbains
-  Grands axes urbains
-  Entrées de ville

La préservation des coupures urbaines pour valoriser le paysage





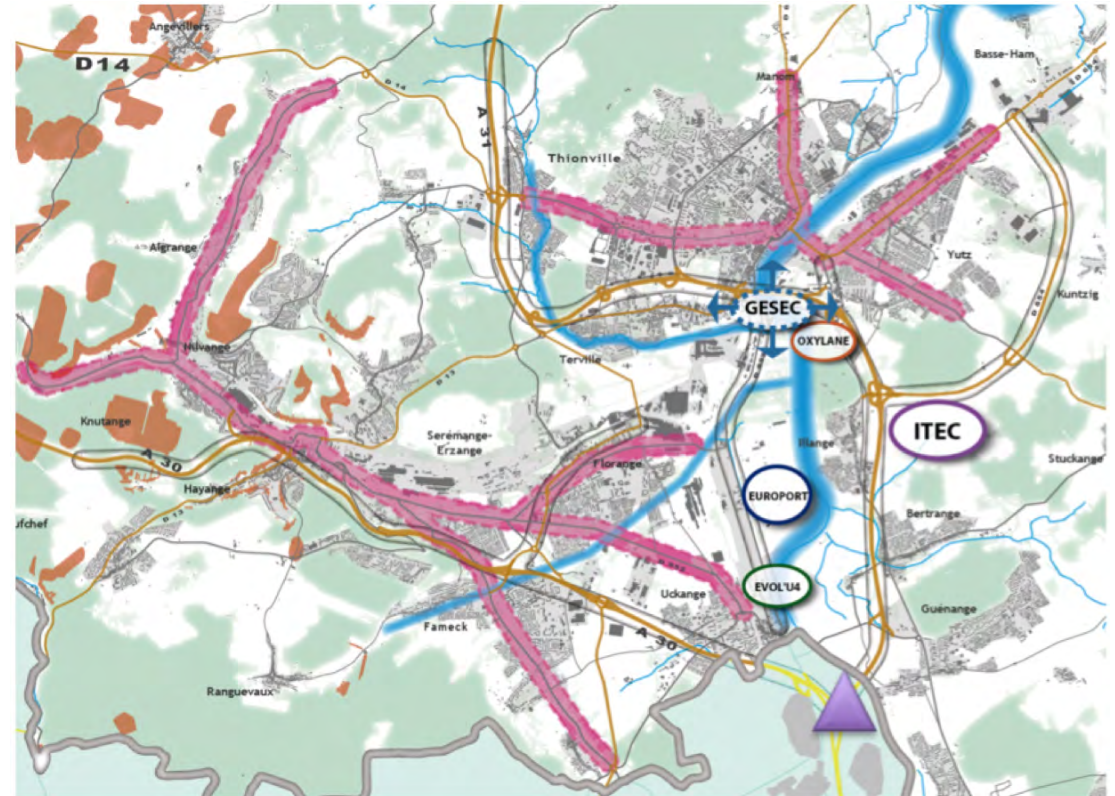
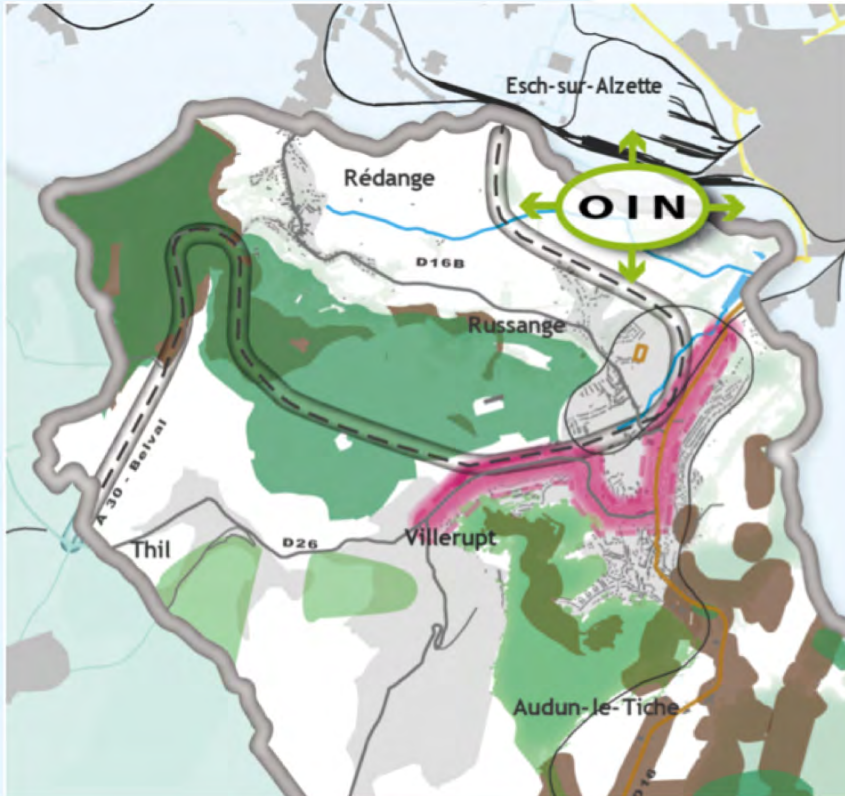
-  Coupure urbaine issue de la DTA
-  Coupure urbaine SCOT : valorisation paysagère des transitions entre espaces urbains
-  Grands axes urbains
-  Entrées de ville





- Des coupures d'urbanisation sont définies pour conserver et améliorer la lisibilité des entrées de ville. Les PLU précisent la mise en œuvre de ces coupures identifiées par le SCOT.
- Les entrées de villes et les grands axes urbains font l'objet d'une amélioration de leur fonctionnalité et de leur qualité esthétique. En fonction des configurations et objectifs urbains locaux et des enjeux de circulation, cette amélioration impliquera d'agir sur :
 - la multimodalité des axes routiers (piéton, voitures, transports collectifs...),
 - l'harmonisation des formes urbaines aux lieux d'accroche des rues secondaires (morphologie du bâti, appel visuel...),
 - la qualification des espaces publics des centres urbains afin de favoriser des regroupements commerciaux et de services porteurs de dynamique de vie urbaine et de réduire les obstacles urbains,
 - le paysagement végétal qui peut s'allier avec la politique de trame verte et bleue urbaine,
 - le regroupement et l'insertion du stationnement,
 - la maîtrise des nuisances et des risques urbains.

L'organisation du développement au regard des infrastructures supportant les grands flux (cf. objectifs ci-après)



-  Grands axes / grands flux
-  Grands axes urbains
-  Triangle A30/A31
-  PPR Mine & Mvt de terrain
-  OIN multisite à l'échelle de la CCPHVA
-  Forêt et espaces naturels recensés



- Les flux sont hiérarchisés (séparer les grands flux des dessertes dans le tissu urbain mixte) afin de limiter les conflits d'usages et de maîtriser les impacts paysagers ainsi que les nuisances sonores aux abords des axes de communication majeurs. Dans les agglomérations, les objectifs d'amélioration de la qualité urbaine et du cadre de vie qui lui est associé impliquent d'assurer une bonne intégration réciproque des urbanisations et des grands projets du SCOT et d'infrastructures pour assurer l'amélioration du fonctionnement urbain existant ou futur.
 - Les grands projets d'infrastructures éviteront ou réduiront leurs impacts sonores, paysagers et écologiques en choisissant des tracés optimisés et/ou accompagnés de moyens sérieux de compensation. L'éventuelle traversée de secteurs urbains par des grands axes routiers, en particulier dans la Vallée de la Fensch devront, au regard de l'ensemble des contraintes à respecter (risques, écologie, salubrité publique), assurer une neutralisation ou une réduction accrue des impacts sur l'ambiance sonore et le paysage pour garantir l'acceptabilité des projets (par exemple par des passages souterrains ou couverts, des sections adaptées au contexte urbain).
 - En outre, les aménagements urbains, l'organisation des circulations et la définition des nouvelles urbanisations prévoient :
 - d'intégrer les besoins en espace pour les nouvelles grandes infrastructures dont celles notamment de la liaison A30/A31, du triangle de Richemont, du désenclavement routier d'Europort, de la liaison fer de Terra Lorraine, des nouveaux franchissements éventuels de la Moselle, de l'élargissement de l'A31.
 - d'accompagner, le cas échéant, cette intégration de mesures d'atténuation des nuisances paysagères et sonores en fixant des modalités de traitement esthétique aux abords des infrastructures (espaces plantés, vergers...), des reculs spécifiques à l'urbanisation et en définissant d'éventuels dispositifs de lutte contre le bruit (A31, A30, D654...).
 - de limiter les risques de report des grands flux dans les centres (A30/A31 par la D13, D18, D953, D918...) en agissant notamment sur le traitement de l'espace public urbain et les choix de desserte des grands projets du SCOT en relais



d'une politique de transport en commun, de stationnement et de règlement de la circulation qui doivent concourir à réserver les centres urbains préférentiellement à des circulations d'échanges (internes et avec les communes voisines) et non de transit.

- d'assurer un niveau de desserte des grands projets adapté aux flux qu'ils génèrent, en particulier en transport collectif afin de garantir une maîtrise des flux compatible avec les trafics admissibles sur l'A31.
- La mise en place de secteurs de mixité renforcés couplant habitat/service/développement économique, dans ou en extension des grandes agglomérations, facilite la réorganisation de certains centres urbains existants ou pour structurer un lien fonctionnel avec un grand projet (car proposant des services et/ou des logements proches de ce grand projet).

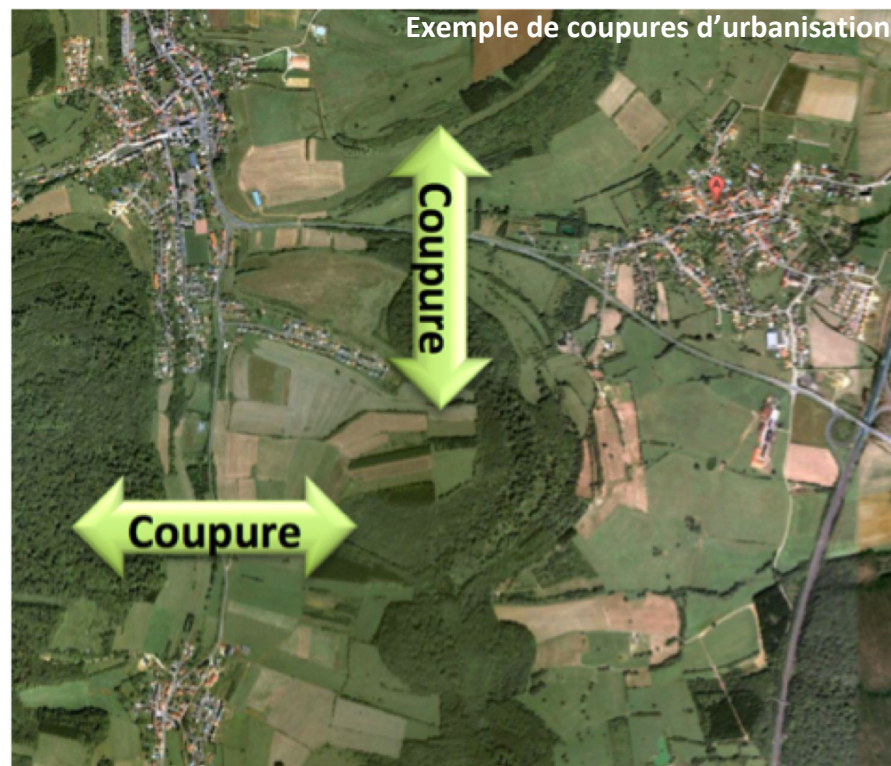


Dans les polarités Moselle et Canner :

- L'amélioration de la fréquence et des horaires de trains Thionville-Trèves et Thionville-Bouzonville constitue un objectif à soutenir sur le long terme pour :
 - renforcer une intermodalité des gares qui facilite la pratique touristique et améliore l'accès vers Thionville dans les mouvements quotidiens ;
 - développer des projets mixtes habitat/services (notamment touristiques) qui bénéficient de la proximité des gares ou qui sont liés à elles par des liaisons douces (projets implantés dans les centres urbains).
- Le réseau de liaison douce est étendu pour des itinéraires touristiques ou de loisirs en se greffant sur les axes existants bordant la Moselle et en les dirigeant vers l'intérieur du territoire et ses sites phares (historiques, paysagers ou naturels).
- Des aménagements urbains permettant de lier physiquement ou visuellement les centres urbains avec la Moselle sont favorisés.

➔ **Dans les polarités Nord et Ouest :**

- Les centres urbains sont renforcés afin d'étendre leur aire de chalandise à pied et favoriser ainsi un cadre attractif permettant d'accroître et diversifier les services et équipements.
- Les risques de périurbanisation sont maîtrisés dans le cadre d'une mise en valeur des paysages de ces secteurs qui doivent participer à leur attractivité et à la qualité de leur développement. A cette fin, les PLU prévoient des coupures d'urbanisation empêchant la jonction des centralités avec les communes périphériques qui étaient initialement séparées. Ces coupures permettent de préserver des espaces agricoles ou naturels de taille significative.



1.2 Rénover en profondeur l'accessibilité locale et globale du territoire en développant des alternatives à l'automobile

Le volet Transport et déplacement du SCOT s'inscrit en cohérence avec les objectifs du projet de Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) qui prévoit :

- *la réduction de 20% des distances domicile travail d'ici 2020*
- *15% des déplacements domicile travail en covoiturage à l'horizon 2020*
- *un transfert modal vers les transports collectifs et les modes doux entraînant une baisse de consommations énergétiques de 15 % pour les transports interurbains et de 20 % pour les transports urbains*
- *15% de report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial pour le transport de marchandises*

La politique des transports et des déplacements du SCOTAT vise à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants, notamment domicile/travail, et la protection de leur environnement et de leur santé.

L'objectif est de faire évoluer les pratiques de déplacements, à la fois en hiérarchisant mieux le réseau routier et en favorisant le report modal des mobilités en faveur des transports collectifs.

- 1.2.1 Modifier l'organisation et la gestion des grands flux sur le territoire
- 1.2.2 Accroître et diversifier l'offre en mobilités durables. Développer l'intermodalité
- 1.2.3 Promouvoir un développement urbain favorisant l'accès aux mobilités

1.2.1 Modifier l'organisation et la gestion des grands flux sur le territoire

1.2.1.1 Fluidifier les flux transfrontaliers

1.2.1.2 Relier les pôles structurants du territoire

1.2.1.3 Améliorer les flux internes du territoire

1.2.1.4 Faciliter les échanges nationaux et internationaux du transport de marchandises

1.2.1.5 Équiper le territoire en Très Haut Débit : un enjeu majeur en termes de compétitivité et de développement

1.2.1.1 Fluidifier les flux transfrontaliers

Objectifs →

Faire face à un trafic transfrontalier en croissance continue

Mise en œuvre →

Délester le réseau routier structurant de la CC-CE (RD58, RD653, RD1, RD56 et RD14A) qui supporte des volumes de trafic très importants, en particulier durant les heures de pointe où les migrations pendulaires sont les plus fortes.

Améliorer les conditions de circulation et de déplacement tous modes sur les axes transfrontaliers vers le Luxembourg, l'Allemagne et la Belgique.

Répondre aux besoins de mobilité des nombreux actifs travaillant au Luxembourg.

→ Fluidifier les déplacements sur l'axe Metz / Luxembourg

- par l'aménagement d'une troisième voie autoroutière sur l'A31 en direction du Luxembourg dédiée aux bus, éventuellement au covoiturage.

L'Etat doit confirmer le maintien de la programmation de cet équipement prioritaire dans son nouveau Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) en cours d'élaboration. La vocation dédiée au bus et au covoiturage de cette 3ème voie est une piste explorée qui appelle à être évaluée et précisée en vue d'une exploitation multimodale de l'A31 élargie.

Ce service de lignes Express sera connecté au réseau urbain et au projet de bus à haut niveau de services du SMITU. Cet aménagement sera étudié en prévoyant les mesures d'évitement et correctives (et en dernier recours compensatoires) de ses éventuelles incidences qui permettent de garantir l'acceptabilité environnementale du projet (notamment dans le cadre des procédures règlementaire en vigueur – étude d'impact...).

- par l'augmentation, à terme, de la capacité de la voie ferroviaire sur l'axe TGV Nancy/ Luxembourg.

L'enjeu porte à la fois sur l'amélioration de la vitesse sur la ligne TGV entre Luxembourg Ville et Metz pour le trafic voyageur en tenant compte des zones urbaines traversées, et sur la création d'une nouvelle voie fret sur cet axe.

- par l'émergence de nouveaux pôles multimodaux pour délester la gare de Thionville.

La structuration de pôles d'échanges performants et l'amélioration du rabattement vers les gares doivent être conçus de pair. Dans ce cadre, les gares d'Hettange-Grande, Uckange, Hayange, Kanfen, Audun-le-Tiche (CFL), Fontoy et Yutz sont prioritaires et une étude

Mettre l'accent sur les transports collectifs pour réduire la consommation énergétique et les émissions de polluants (GES)

Moselle Nouvelles Mobilités

Le Conseil Général de Moselle a engagé la démarche « Moselle Nouvelles Mobilités » dans le cadre de partenariats avec des collectivités et des entreprises pour :

- *créer des parcs à haut niveau de service hors agglomération*
- *créer des sites mixtes d'autopartage en agglomération (Metz, Thionville)*
- *développer des flottes de véhicules électriques et déployer de nouvelles bornes de recharge.*

Le Scotat soutient l'objectif de concevoir un schéma de transport à l'échelle européenne (incluant ferroviaire et fluvial) pour optimiser les couloirs de transit via l'A30 et plus en amont A26/A5 et délester ainsi l'A31.

d'opportunité d'un pôle multimodal à Terville est envisagée. Guénange a aussi vocation à contribuer à cette structuration dans le cadre d'un projet de gare routière desservi par des lignes transfrontalières.

L'aménagement de ces pôles est conditionné par une amélioration des accès routiers.

- **par le renforcement de la desserte en transports collectifs (gares, réseaux urbains et interurbains) des villes transfrontalières, situées hors du PTU du SMITU.**

Concrètement la mise en œuvre de cette orientation peut se traduire par :

- une prise de compétence Transport par les EPCI pour la création d'un réseau urbain,
 - des accords entre les transporteurs luxembourgeois et français pour autoriser les lignes luxembourgeoises à desservir les communes (hors SMITU) au-delà de la frontière,
 - une adhésion partielle ou totale au SMITU.
- **par le développement du covoiturage avec l'aménagement de parkings relais à haut niveau de services (connectés à des services d'autocar) aux abords des échangeurs autoroutiers et des ZAE notamment.**

Zones prioritaires identifiées : l'Espace Meilbourg à Yutz, la ZA Metzange-Buchel à Thionville, les ZAC de la Feltière et de Sainte Agathe, EVOL U4 et le bois de l'étoile, la ZAE à Kanfen, la ZAE à Hettange Grande (à condition d'améliorer les conditions d'accessibilité routière), Koenigsmacker, Apach, Sierck les Bains, Guénange en lien avec le projet de gare routière et le périmètre de l'OIN.

Les mutualisations possibles du covoiturage avec le stationnement des parcs commerciaux seront étudiées.

- **par la mise en place d'un système de gestion dynamique du trafic sur l'autoroute A31 pour améliorer la circulation routière.**
- **éventuellement, selon les conclusions des études préalables, par la création d'un nouveau demi échangeur à Zoufftgen en sortie de l'A31 afin de mieux irriguer les flux, côté français.**

➔ **Relier l'Opération d'Intérêt National (OIN) d'Alzette Belval au Thionvillois, à la Meurthe et Moselle, à Esch Belval (Luxembourg) et à la Belgique (Longwy)**

- par le prolongement de l'Autoroute A30 jusqu'à Longwy et la création d'une liaison routière A30/OIN/Belval/A4 intégrant le contournement d'Audun-le-Tiche.
- par l'amélioration de l'accessibilité de la vallée de la Fensch vers l'autoroute A30.

Le Syndicat du SCOTAT réaffirme son soutien au projet de :

- mise à 2X2 voies de l'A30 entre Richemont et la frontière belge, dans sa totalité (y compris le doublement du tunnel d'Hayange et le raccordement de l'A30 à l'A31 sur le triangle de Richemont qui devient un enjeu prioritaire compte tenu du développement annoncé du projet ITEC Terra Lorraine).
- évolution du demi échangeur d'Hayange en échangeur complet et réduire ainsi les flux de transit sur la RN952.
- par la création d'une ou plusieurs liaisons transfrontalière en transports collectifs entre Thionville, l'OIN et Belval pour répondre aux besoins de mobilité de l'OIN et de l'Université d'Esch Belval (7 000 étudiants).
- par la mise en place, à terme, d'une liaison de bus à haut niveau de services entre le Val de Fensch et l'OIN.

Les aménagements d'infrastructures précités seront étudiés en prévoyant les mesures d'évitement et correctives (et en dernier recours compensatoires) de ses éventuelles incidences qui permettent de garantir l'acceptabilité environnementale du projet (notamment dans le cadre des procédures règlementaire en vigueur – étude d'impact...).

➔ **Faciliter l'accès à l'Autoroute allemande A8 depuis l'Est du Thionvillois en complétant le maillage routier.**

En privilégiant deux axes :

- dans le prolongement de la RD 654, à hauteur de Apach et Perl,
- à hauteur de Launstroff-Scheuerwald.

1.2.1.2 Relier les pôles structurants du territoire

Objectifs ➔

Mieux desservir et mailler les grands espaces urbains, économiques, commerciaux et les équipements structurants générateurs de flux (existants et en projet) afin de favoriser un développement territorial solidaire et cohérent.

Mise en œuvre ➔

➔ **Réaliser la liaison A30/A31 adaptée à un contexte urbain afin de délester le trafic nord de l'A31, d'assurer une meilleure distribution des flux locaux et de désenclaver l'Europort d'Illange.**

- en élargissant en amont l'Autoroute A30,
- en prévoyant une maîtrise exemplaire de son impact visuel et sonore sur les zones agglomérées traversées (par exemple section en souterrain, section adaptée à un contexte urbain... cf. DOO.1.1.3),
- en étudiant le projet au regard des contraintes et objectifs de protection de l'environnement afin de prévoir les mesures d'évitement et correctives (et en dernier recours compensatoires) de ses éventuelles incidences qui permettent de garantir l'acceptabilité environnementale du projet (notamment dans le cadre des procédures réglementaire en vigueur – étude d'impact...).

Les communes prévoiront les espaces nécessaires à ces infrastructures (Cf. 1.1.3 du présent DOO).

➔ **Assurer une desserte adaptée et multimodale des grands projets du Thionvillois, avec un objectif prioritaire de les relier au réseau TC et modes doux.**

Les grands projets disposeront d'un accès en mode doux et d'une desserte en TC appropriée aux flux de déplacements qu'ils génèrent ; leur programmation prévoyant le cas échéant un phasage cohérent de développement des transports collectifs et des urbanisations.

➔ **Mettre en réseau ces grands projets en maillant les différentes infrastructures**

- par la connexion de Terra Lorraine (pôle d'affaire sino européen) au réseau ferré via Kuntzig.
- par la création d'une liaison en transports collectifs entre Thionville/l'OIN/Belval.

*Grands Projets du Thionvillois :
Europort Lorraine, Terra Lorraine, OIN Esch Belval,
Village Oxylane, Centre commercial et de loisirs de
Terville, GESEC, Parc d'Activité Technologique,
Zone commerciale de la Feltière, Evol'U4, SMAC de
Nilvange, ZAC de la Paix, secteur du Breuil, Port de
Basse Ham*



Penser la multimodalité en amont pour offrir une diversité de solutions d'accès aux usagers

➔ **Dans les PLU, assurer une bonne insertion urbaine des projets (liaison A30/A31, D1, Europort, Troisième voie, TCSP urbain, nouveau franchissement de la Moselle, contournement de Yutz):**

- en prévoyant les espaces nécessaires aux infrastructures,
- en prévoyant un traitement urbain en zone agglomérée,
- en aménageant des espaces publics pour la multimodalité (arrêts de bus, cheminements piétons, stationnement automobile, vélo,...),
- en limitant les nuisances pour les riverains.

➔ **Tirer parti des opportunités de développement du fluvial sur la Moselle.**

En étudiant l'opportunité de développement de haltes fluviales sur la Moselle, connectées à d'autres modes de transport. La voie d'eau constitue une alternative crédible à la voiture sur certains parcours.

1.2.1.3 Améliorer les flux internes du territoire

Objectifs ➔

Améliorer les déplacements de proximité et gérer les conflits d'usages

Mise en œuvre ➔

➔ Faciliter l'accessibilité routière aux pôles urbains de Thionville et du Val de Fensch

- par une mise en cohérence de fonctionnement des Départementales convergeant vers Thionville (RD653, RD953) et traversant la vallée de la Fensch (RD952).

A ce titre, le SCOT soutient les projets d'infrastructures routières programmés par le Département et inscrits au Schéma Directeur Routier et au Plan d'Aménagement des Routes de Moselle (PARM) qui visent à compléter et optimiser le maillage routier.

- par la réalisation d'une rocade complète autour de Thionville. En complément de la liaison A30/A31, mais dans une phase ultérieure, est prévue la réalisation d'une rocade Nord Est dont le tracé restera à déterminer. Cette liaison vise à une meilleure distribution des flux dans l'agglomération et au raccordement du projet ITEC Terra Lorraine au réseau routier principal. Elle implique la réalisation d'un nouveau franchissement sur la Moselle, qui devra préalablement prendre en compte le projet de contournement d'Hettange-Grande ainsi que les contraintes techniques liées à la navigation fluviale.

➔ Engager des études pour un nouveau franchissement sur la Moselle, nécessaire à la réalisation de la rocade Est, en tenant compte :

- des risques, notamment d'évacuation liés à la centrale nucléaire de Cattenom,
- des contraintes et objectifs de préservation de l'environnement afin d'assurer l'acceptabilité environnementale du projet,
- des risques de coupures urbaines et de nuisances de voisinage,
- des raccordements possibles et souhaitables aux grands axes routiers,
- du gabarit nécessaire au passage de portes conteneurs sur la Moselle.

La réorganisation et la hiérarchisation des réseaux participeront à la revalorisation des grands pôles urbains du SCOTAT.



➤ **Répondre aux enjeux de sécurité nucléaire par la rénovation ou le remplacement du pont de Koenigsmacker**

En sus des objectifs de création d'un nouveau franchissement, le territoire entend renforcer le franchissement existant entre Cattenom et Koenigsmacker afin d'améliorer les conditions d'évacuation de la centrale et permettre des échanges de proximité plus aisés de part et d'autre de la Moselle.

Le renforcement de ce franchissement suppose d'anticiper les enjeux de gestion des flux à Cattenom et Héttange-Grande pour éviter des sur-trafics dans leurs centres urbains (déviation...).

➤ **Rendre plus attractifs et accessibles les transports collectifs existants, afin que les habitants bénéficient d'une véritable alternative à l'automobile**

Par la hiérarchisation du réseau, afin qu'il assure une diversité de fonctions :

- fonction de rabattement vers les pôles urbains principaux et secondaires,
- fonction de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux,
- fonction de desserte locale.

➤ **Pacifier la circulation en traversée des centres villes, des centres bourgs et des centres villages**

Par des aménagements urbains adaptés à la morphologie et la taille des communes, qui sécurisent les déplacements de tous les usagers.

1.2.1.4 Faciliter les échanges nationaux et internationaux du transport de marchandises

Objectifs ➔

Mise en œuvre ➔

Développer les réseaux alternatifs à la route pour atteindre les objectifs de report modal du SRCAE (15% de réduction)

Tirer parti de la position centrale du SCOTAT en regard des échanges de marchandises et de son positionnement au croisement de :

- l'eurocorridor C2 qui relie les ports de la Mer du Nord à la Méditerranée,
- l'eurocorridor C3 reliant la Manche à l'Europe de l'Est.

En s'appuyant sur ces 2 grands axes de transport européens pour contribuer au développement du fret ferroviaire et fluvial.

➔ Programmer les infrastructures pour renforcer le fret ferroviaire

- par la création d'une nouvelle voie dédiée au fret sur l'axe TGV Nancy/Luxembourg dans le cadre de la valorisation de l'autoroute ferroviaire Bettembourg/Perpignan.
- par la réalisation d'études d'opportunité sur le potentiel fret en gare d'Apach et de Koenigsmacker, et sur la multimodalité possible avec la voie d'eau.

➔ Renforcer le transport de marchandises par voie d'eau

En s'appuyant sur le projet Europort qui permet :

- de s'inscrire dans le développement d'un réseau portuaire multi-sites.
- d'aménager une grande plate-forme multimodale, dans le nord du sillon lorrain (Thionville – Illange / Metz - la Maxe), combinée avec le développement nécessaire d'une activité conteneurs, et en cohérence avec la dynamique du port de Nancy - Frouard.
- de faciliter l'approvisionnement des entreprises en développant la multimodalité sur les nouvelles zones d'activité (Europort, ITEC Terra Lorraine). L'objectif est d'atteindre à minima les objectifs du Grenelle de l'environnement pour les nouvelles zones d'activité du PTU, soit une part modale des transports ferroviaires et fluviaux de 25 % à l'horizon 2020.

En réfléchissant au développement et besoins de valorisation de structures de chargement/déchargement notamment de Koenigsmacker à Malling.

➔ Encadrer le trafic Poids Lourds sur le territoire pour éviter le report de trafic sur le réseau local

La localisation des futures zones d'activités structurantes doit être prévue dans les documents d'urbanisme à proximité immédiate d'axes de desserte structurants, afin d'éviter l'augmentation du trafic des poids lourds sur les routes de desserte interne.

1.2.1.5 Équiper le territoire en Très Haut Débit : un enjeu majeur en termes de compétitivité et de développement

Objectifs ➔

Développer l'interconnectivité et les services à l'échelle du territoire : un objectif prioritaire tant en termes de compétitivité des entreprises que d'attractivité territoriale.

Mise en œuvre ➔

Le Conseil Général de Moselle mobilise ses partenaires et prépare la prochaine étape : celle de la fibre optique et du très haut débit pour tous dans le cadre du programme national Très Haut Débit.

➔ Déployer l'infrastructure *fibre optique* (cf. aussi partie 3 du DOO)

- en raccordant en priorité les grands projets, les parcs d'activités structurants et les secteurs tertiaires de centre ville.
- en desservant les pôles majeurs du SCOTAT.
- en généralisant le bouclage THD à l'échelle de l'ensemble du territoire du SCOT.

➔ Permettre à l'intégralité du territoire d'accéder à minima au haut débit dans une première étape,

➔ Renforcer les services d'information et de communication

Infos en temps réel sur le trafic, les horaires, les perturbations,
Sites Internet sur le covoiturage,
Services disponibles dans les plateformes intermodales,
Infos sur la disponibilité des stationnements, etc.

1.2.2 Accroître et diversifier l'offre en mobilités durables

1.2.2.1 Développer des réseaux de transports collectifs attractifs et performants

1.2.2.2 Favoriser l'émergence de modes de déplacements alternatifs

1.2.2.3 Promouvoir une politique ambitieuse en matière d'intermodalité

1.2.2.4 Renforcer et valoriser la pratique des modes doux



1.2.2.1 Développer des réseaux de transports collectifs attractifs et performants

Objectifs ➔

Anticiper l'augmentation de la demande de déplacements en développant des stratégies alternatives à la voiture : covoiturage, autopartage, mais surtout des Transports Collectifs.

Mise en œuvre ➔

Accroître le report modal de la voiture vers les autres modes en améliorant la qualité des transports publics.

Mieux desservir et relier les grands pôles urbains et d'emplois par les transports en commun.

➔ Améliorer l'attractivité des réseaux urbains, interurbains et transfrontaliers

- en créant une liaison TC performante sur l'axe Thionville/Luxembourg Ville et en renforçant les lignes de bus transfrontalières (VILAVIL) dans l'objectif d'offrir une offre de transport public adaptée aux besoins des travailleurs.
- en aménageant progressivement une « ligne forte de bus » de type TCSP desservant la vallée de la Fensch et l'agglomération de Thionville sur les 3 axes du réseau structurant, des 2 côtés de la Moselle. Ce réseau sera connecté en plusieurs points d'arrêts aux lignes Express VILAVIL afin de faciliter les correspondances.
- en améliorant la fréquence et la ponctualité des lignes régulières du réseau Citéline, pour les rendre concurrentielles par rapport à l'automobile.
- en améliorant le confort de l'attente aux arrêts et en mettant en service des systèmes d'information en temps réel pour les voyageurs.
- en développant les transports en commun dans les communes et EPCI située hors du PTU du SMITU, dans le cadre de coopérations et conventions à définir.

Le Scot affirme l'objectif majeur de renforcer le rôle du train

Lignes TER

L01 Nancy/Metz/Luxembourg (gares de Uckange/Thionville/Hettange Grande)

L02 Metz Thionville Apach Trèves (gares de Thionville/Basse Ham/Koenigsmacker/Malling/Sierck-les-Bains/Apach)

L03 Thionville/Bouzonville/Creutzwald (desserte assurée par autocar TER; gares de Yutz/kuntzig/Distroff/Metzervisse/Metzeresche/Kedange/Hombourg/Budange/Aboncourt, etc.)

L27 Metz/Thionville/Hayange/Audun le Roman/Longwy (desserte essentiellement assurée par autocar. Quelques trains directs avec pour seul arrêt Hayange; gares de Uckange, Thionville, Hayange, Knutange Nilvange, Fontoy)

➔ Renforcer le mode ferroviaire :

- par la restructuration et la modernisation du réseau ferré existant par SNCF/RFF (incluant le potentiel de la liaison ferrée entre Fontoy et Belval).
- par l'amélioration du cadencement des lignes TER existantes (trains et cars) et la réduction des creux de desserte en journée en partenariat avec la région.
- par la mise en place d'une liaison performante entre l'OIN d'Esch Alzette et la gare de Belval. Le cas échéant une liaison BHNS pourra être envisagée afin de procurer un service différent.
- par la création/réouverture de nouvelles gares et haltes ferroviaires (Fontoy, Kanfen, Florange et Nilvange notamment) dans les pôles urbains ou économiques denses afin de compléter le maillage de haltes existantes et faciliter l'accès du plus grand nombre d'utilisateurs aux réseaux TER et transports collectifs interurbains.
- par la restructuration de la gare d'Hayange.

Par ailleurs, le développement de la halte de Yutz sur la rive droite de la Moselle en tant que véritable pôle de rabattement constitue un enjeu particulièrement fort, notamment dans la perspective de résoudre les problèmes d'accès routiers à la gare de Thionville aux heures de pointe (saturation de la RD953 et difficultés de traversée du pont Robert Schuman).

L'offre ferroviaire doit accompagner le développement urbain en articulation avec les réseaux de bus afin d'assurer un maillage cohérent et performant du territoire du SCOT du nord au sud et d'est en ouest.

Elle devra gagner en performance notamment en travaillant à la complémentarité des différents réseaux de transport des Autorités Organisatrices (AOT), notamment en terme de desserte et de correspondance.

Enfin, il conviendra de préserver la vocation des emprises ferroviaires afin de ne pas hypothéquer le développement futur du train, sauf dans le cas de friches dédiées au renouvellement urbain (exemple à Thionville).

1.2.2.2 Favoriser l'émergence de modes de déplacements alternatifs

Objectifs ➔

Renouveler et diversifier l'offre de déplacement pour une mobilité plus durable.

Le SRCAE fixe un objectif de 15% des déplacements domicile travail en covoiturage à l'horizon 2020.

Mise en œuvre ➔

- ➔ **Inciter au covoiturage par la création d'aires spécifiques articulées aux transports collectifs à proximité des axes routiers et des échangeurs (cf. aussi paragraphe 1.2.1.1 du présent DOO)**

L'objectif est de développer et structurer la pratique du covoiturage, notamment pour les déplacements domicile travail entre le nord lorrain et le Grand-Duché de Luxembourg. Afin de mailler de façon cohérente le territoire en aires de covoiturage, les actions devront être coordonnées avec le Luxembourg.

L'accès à l'information sur ce service devra être organisé à l'échelle la plus large possible (à minima à celle du SCOTAT).

- ➔ **Développer les services d'auto partage, dans l'objectif notamment de réduire le taux de motorisation**

En élargissement l'expérience de Thionville à d'autres territoires, notamment dans les grands pôles d'échanges du territoire et dans les secteurs touristiques.

- ➔ **Développer du Transport à la Demande dans les zones rurales à destination des personnes n'ayant pas accès au réseau de Transport en Commun, ni à un véhicule particulier.**

Le Scot encourage les communes ne bénéficiant pas de ce type de service à étudier les modalités de mise en œuvre possibles : extension du système de Transport à la Demande CitéIO, développement de réseau en propre pour les communes non desservies, etc.



➔ **Inciter les entreprises et les collectivités publiques à prévoir un plan de mobilité pour leur personnel.**

➔ **Favoriser l'usage de véhicules individuels et collectifs propres et économes pour un équilibre entre besoins de mobilité et protection de l'environnement et de la santé.**

En s'appuyant notamment sur le projet Moselle Electromobile porté par le CG57 qui vise à faire du Département un territoire d'excellence pour la mobilité décarbonée. Le potentiel de développement de l'offre en électromobilité se situe en particulier le long de l'A31, et le long de l'A30 dans la perspective de développement et la montée en puissance de l'OIN.

➔ **Renforcer les circulations douces (cf. 1.2.2.4)**

1.2.2.3 Promouvoir une politique ambitieuse en matière d'intermodalité

Objectifs ➔

Renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport, en lien avec les pôles de développement

Mise en œuvre ➔

➔ Améliorer le rabattement vers les gares du territoire par un meilleur maillage des réseaux de transport

- en facilitant le rabattement des réseaux urbains et interurbains vers le TER.
- en mettant en place des correspondances faciles entre les réseaux de bus, de cars et le train.
- en organisant une interconnexion directe entre le TGV et le TER en gare de Thionville.

➔ Organiser progressivement le territoire autour de pôles d'échanges et de correspondances pour optimiser l'efficacité des déplacements.

En aménageant prioritairement les pôles d'échanges dans les gares/haltes ferroviaires, sur les lignes de car urbaines et interurbaines structurantes et aux abords des échangeurs autoroutiers.

Les enjeux portent sur :

- la synchronisation des horaires entre les différents modes sur l'ensemble de la journée.
- l'amélioration de la lisibilité du réseau et de l'information voyageurs.
- le développement d'équipements et de services dans ces lieux d'échanges : auto partage, parkings vélos, services de location, etc.
- la mise en cohérence des points d'arrêt afin de faciliter les interconnexions.
- le réaménagement des espaces publics, la mise en place d'une signalétique homogène, ainsi que la création de cheminements piétons et cycles lisibles.
- la structuration du stationnement et le développement de parcs relais dans les grands pôles de correspondances et d'échanges.
- le développement de l'intermodalité voie d'eau/TC, notamment dans le port de plaisance de



- Basse Ham : l'opportunité de navettes fluviales devra être étudiée, en lien avec la gare de Thionville notamment.

Le Scot préconise le renforcement de l'attractivité des pôles d'échanges par une programmation urbaine diversifiée (cf.1.2.3.1).

➔ **Organiser la desserte multimodale des projets structurants du SCOTAT (cf. 1.2.1.2)**

- ➔ **Aménager des aires de covoiturage dans les pôles d'emplois et de services générateurs de flux, les parcs relais, les gares, aux arrêts de TCSP.** Développer les systèmes d'information en temps réel sur ce service.



1.2.2.4 Renforcer et valoriser la pratique des modes doux

Objectifs →

Développer la pratique de la marche et l'usage du vélo pour les distances courtes. Densifier et mailler le réseau.

Favoriser la création d'itinéraires cyclables avec la véloroute Charles le Téméraire en s'appuyant sur les atouts paysagers et touristiques du Thionvillois.

Mise en œuvre →

→ **Planifier des aménagements en faveur des modes doux à l'échelle du SCOT, en lien avec les territoires voisins.**

- par la mise en place et la valorisation de liaisons piétonnes cyclables transfrontalières.
- par l'élaboration d'un schéma des circulations douces à l'échelle du SCOT : aménagement de circuits piétons et cycles continus sur l'ensemble du territoire, si possible en lien avec les trames verte et bleue.

Un projet à mener en coopération avec les territoires voisins afin de favoriser la création d'un réseau d'ampleur régionale (boucle Vallée de l'Orne / Vallée de la Fensch / Véloroute Charles le Téméraire).

→ **Accorder une place prioritaire aux déplacements doux dans les projets d'urbanisation nouvelle ou de renouvellement urbain.**

→ **Rendre plus confortable et sécuriser les déplacements à pied et à vélo, à l'échelon local :**

Dans les centres villes et les centres bourgs

- en redistribuant l'espace public en faveur des modes doux et collectifs.
- en facilitant l'accès à pied et à vélo aux commerces, aux pôles d'activités, aux pôles d'échanges et aux équipements.
- en sécurisant les modes doux par l'élargissement des trottoirs, la création de zones piétonnes, de pistes/bandes cyclables, etc.

- en créant des parcs à vélos à proximité des gares et des grands équipements générateurs de flux.
- en luttant contre le stationnement illicite qui envahit souvent l'espace public au détriment des déplacements doux.

Aux abords des gares et des pôles d'échanges

- en permettant un report aisé du mode vélo vers d'autres modes de déplacements.
- en privilégiant les Transports en Commun et les modes doux sur les autres modes.
- en intégrant des abris vélos sécurisés ainsi que les équipements nécessaires à une offre de vélos en libre service.

Dans les pôles économiques structurants en les connectant au cheminements doux existants et en créant des espaces de stationnement pour les vélos.

➔ **Coordonner les modes doux avec la politique touristique mise en place, la valorisation du pôle urbain de Thionville et les projets de pôles d'échanges multimodaux programmés.**

- en développant les itinéraires de randonnées (pédestres, équestres, cycles) en articulation avec la trame verte et bleue, notamment dans la vallée de la Canner et autour du moulin de Buding (cf. aussi 3.2.2 du présent DOO).
- en poursuivant la réalisation du schéma vélo de chaque EPCI.

➔ **Valoriser les friches urbaines, industrielles, sidérurgiques ainsi que les délaissés ferroviaires qui n'ont pas vocation à recevoir des activités embranchées**

En aménageant des espaces publics, des parcs urbains ou encore des coulées vertes, supports de circulations douces et constituant des axes forts du parti d'aménagement du territoire.

1.2.3 Un développement urbain favorisant l'accès aux mobilités

1.2.3.1 Mettre en cohérence urbanisation et déplacements

1.2.3.2 Organiser l'offre en stationnement et les conditions d'approvisionnement en ville

1.2.3.1 Mettre en cohérence urbanisation et déplacements

Objectifs ➔

Structurer le territoire autour d'axes forts de Transports en Commun ;
Maîtriser l'étalement urbain afin de réduire les distances, les temps de parcours et de faciliter l'organisation des transports collectifs.

Mise en œuvre ➔

Pour une meilleure articulation entre développement territorial et mobilité.

➔ **Privilégier le développement résidentiel (urbanisation nouvelle ou renouvellement urbain) à proximité des gares, des pôles d'échanges et des secteurs desservis par les transports publics.**

En étudiant systématiquement les opportunités de réalisation d'opérations mixtes à dominante d'habitat (densification du tissu existant et/ou opportunité foncière) dans le cadre de projets de TC.

Au-delà d'une augmentation de la densité, l'objectif est d'améliorer le lien entre les gares et les quartiers voisins, entre les gares et les centres villes/centres bourgs et d'y promouvoir une plus grande mixité des fonctions urbaines.

Dans les polarités majeures et les secteurs desservis par une gare

- prioriser l'implantation des nouvelles urbanisations à proximité des transports collectifs existants ou programmés. Les gares sont des secteurs prioritaires, modulo les contraintes dans certains secteurs (Sierck...).
- prioriser la densification à proximité des gares et des secteurs desservis par une ligne de bus à haut niveau de service (dans un rayon de 300 mètres autour d'un point d'arrêt desservi plusieurs fois par jour).



Dans les villages et bourgs ruraux (sans gare)

Afin de favoriser la mise en place de transports collectifs adaptés au milieu rural (TAD, ligne semi régulière le cas échéant pour certains bourgs) vers les polarités structurantes du territoire, deux objectifs :

- en priorité, implanter les nouvelles urbanisations dans une enveloppe urbaine cohérente et compacte.
- rechercher une continuité des urbanisations avec le centre ou connecté à lui par des voies douces.

➤ **Maitriser l'urbanisation le long des axes routiers et autoroutiers afin de préserver les terres agricoles et diminuer la consommation foncière**

- en encadrant le développement des espaces commerciaux et économiques qui ont tendance à s'étaler le long des infrastructures et à dévaloriser l'image du territoire.
- en maintenant des coupures urbaines et paysagères.
- en traitant les entrées de ville.



1.2.3.2 Organiser l'offre en stationnement et les conditions d'approvisionnement en ville

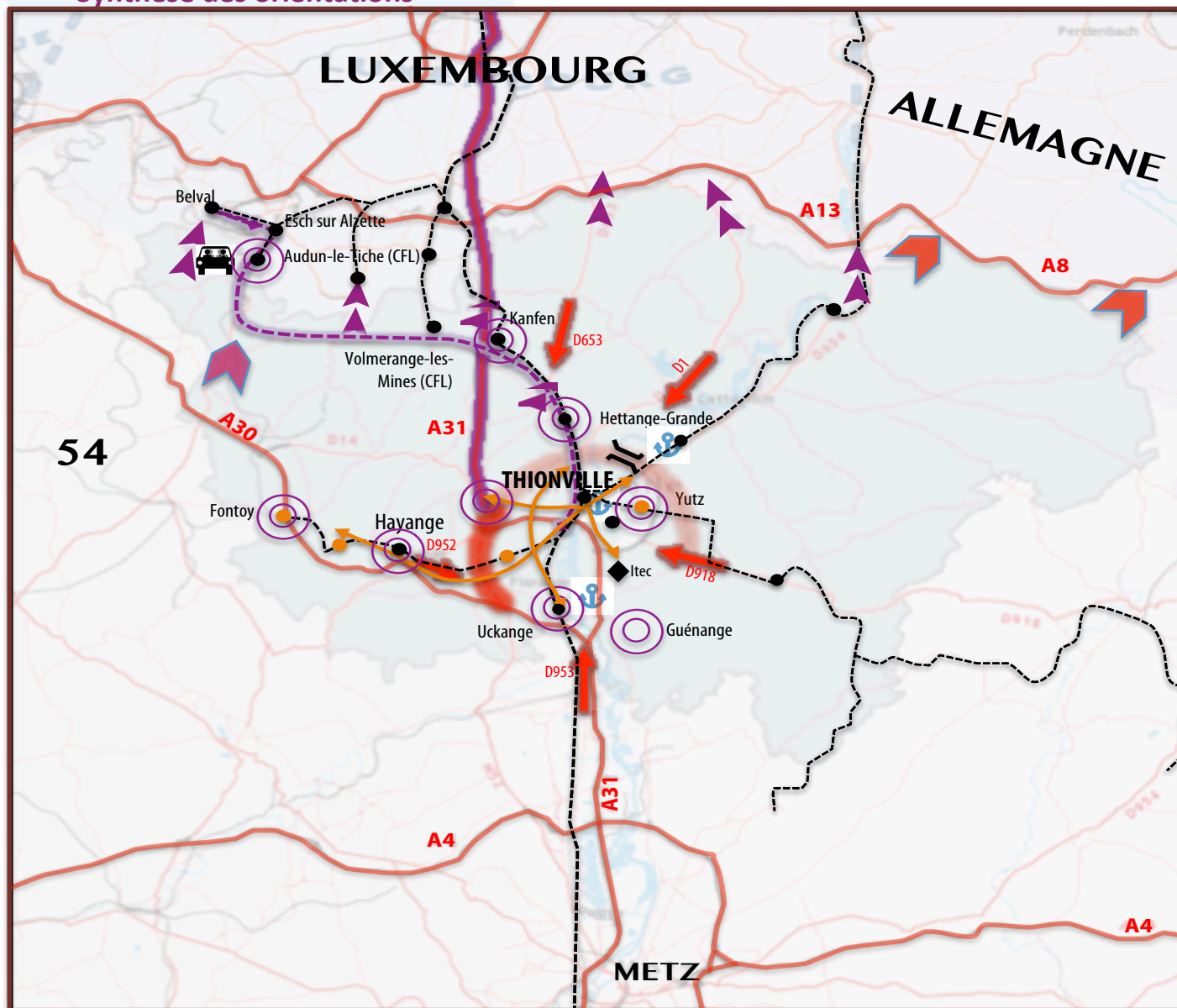
Objectifs ➔


















Mise en œuvre ➔

Améliorer les conditions et diversifier l'offre de stationnements dans les villes, bourgs et villages pour tous les types de véhicules : voitures, vélos, véhicules de livraison, taxis, 2 roues motorisés... afin de pacifier les usages sur l'espace public.

- ➔ **Aménager l'espace public dans les centres villes afin de libérer de l'espace pour les modes doux**
Les PLU préciseront les moyens pour atteindre cet objectif : développement de zones bleues, réflexion sur le stationnement résidentiel, réalisation de parkings en ouvrage, etc.
- ➔ **Coordonner le stationnement avec la desserte en transports collectifs**
L'objectif est de créer des parcs relais réservés aux automobilistes afin qu'ils puissent se garer et emprunter les transports en commun.
Les communes veilleront à mettre en œuvre une politique de stationnement public cohérente avec la présence d'un parc relais payant.
- ➔ **Améliorer les conditions de stationnement dans les grands pôles d'emplois** en imposant du stationnement (poids lourds, voitures, 2 roues motorisés, vélos) sur les emprises privées.
- ➔ **Organiser les conditions d'approvisionnement des activités commerciales et artisanales.**
en précisant dans les documents d'urbanisme les dispositions visant à rationaliser les livraisons en centre-ville : harmonisation des réglementations, restriction d'accès à certains horaires, création de places dédiées ou encore mise en place des ELV pour le dernier kilomètre.
- ➔ **Pérenniser les circulations agricoles existantes et l'accessibilité aux exploitations**
Le Scot impose la prise en compte dans les documents d'urbanisme des problématiques agricoles, de circulation et d'accès notamment, afin d'intégrer en amont les contraintes des exploitants dans les aménagements urbains et de voiries.
Un double enjeu :
 - identifier les chemins à maintenir et entretenir pour le bon fonctionnement des exploitations agricoles.
 - associer les agriculteurs aux projets urbains afin d'établir une stratégie commune, favorable à l'intégration fonctionnelle de l'agriculture dans les projets.

Synthèse des orientations



-  Etudier l'aménagement d'une troisième voie sur l'A31 dédiée aux TC
-  Structurer des pôles d'échanges et améliorer le rabattement vers les gares
-  Renforcer la desserte en transports collectifs des villes transfrontalières
-  Créer une liaison en transports collectifs entre Thionville/l'OIN/Belval.
-  Développer le covoiturage avec l'aménagement de parkings
-  Faciliter l'accès à l'Autoroute allemande A8 depuis l'Est du Thionvillois
-  Faciliter l'accès A30-Belval en voiture et en TC
-  Etudier l'aménagement de la liaison A30/A31
-  Etudier la mise en place d'une rocade complète autour de Thionville
-  Raccorder ITEC au réseau d'infrastructure ferroviaire (par Kuntzig)
-  Etudier l'opportunité de développement de haltes fluviales sur la Moselle
-  Aménager une « ligne forte de bus » desservant la vallée de la Fensch et l'agglomération de Thionville
-  Renforcer le mode ferroviaire
-  Améliorer le fonctionnement des Départementales convergeant vers Thionville et traversant la vallée de la Fensch
-  Etudier la mise en place d'un nouveau franchissement sur la Moselle
-  Principales gares
-  Haltes ferroviaires

1.3 Organiser spatialement des objectifs de logements qui renforcent les polarités et l'accès aux mobilités

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Le SCOT envisage à 20 ans une croissance de population autour de 31 000 / 36 000 nouveaux habitants (si le vieillissement est maîtrisé grâce à l'arrivée d'actifs) ; soit un rythme de croissance supérieur au 10 dernières années mais qui reste maîtrisé (entre 0,6% et 0,7% de croissance par an contre 0,5%/an entre 1999 et 2009). A 15 ans cette hypothèse conduit à une augmentation de population de l'ordre de 25 000 nouveaux habitants.

Les objectifs spatialisés de logements renforcent les polarités du SCOT afin de développer une nouvelle proximité habitat/emploi en cohérence avec la montée en puissance des grands projets et afin d'accroître l'accès aux services et mobilités pour les habitants qu'ils soient actifs, âgés ou jeunes.

Si à horizon 20 ans le Thionvillois a vocation à produire autour de 27 000 nouveaux logements, le SCOT fixe un objectif d'environ 22 500 logements à 15 ans afin d'être dans une temporalité cohérente avec celle nécessaire à la reconversion potentielle de friches identifiées par le territoire (cf. illustration ci-après).

Les communes et EPCI mettront en œuvre les objectifs de logements suivants. **Ces objectifs peuvent être dépassés** s'ils n'augmentent pas la consommation d'espace fixée par le SCOT (cf. parti 3 du présent DOO).

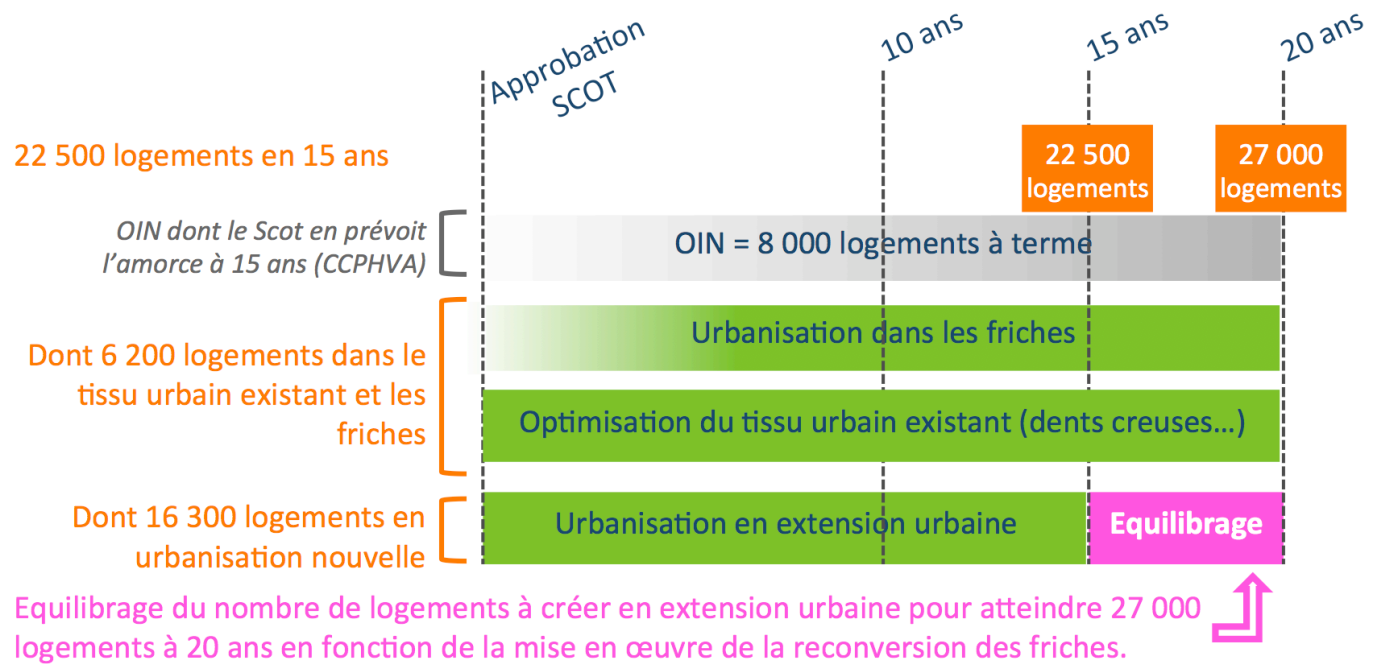
Le Scot prend en compte les objectifs de l'Ecocité/OIN. Comme l'OIN s'établit sur 20 ans et que le SCOT programme les logements sur 15 ans, les objectifs de programmation du SCOT consistent à prévoir l'amorce de l'OIN en tenant compte de ce décalage temporel (Scot à 15 ans + OIN = 8000 logements à 20 ans en tout pour la CCPHVA). L'organisation de cette amorce suppose aussi la poursuite d'un rythme constructif suffisant des communes dans l'attente des opérations stratégiques de l'OIN ; les objectifs du SCOT concernant ainsi l'ensemble des projets réalisés à l'échelle de la CCPHVA.

La mise en œuvre de l'Ecocité/OIN conduira à préciser les objectifs inscrits dans le SCOT (à titre indicatif, ils correspondent autour de 30/40% des objectifs de l'OIN). Dans le cas où la programmation de l'Ecocité/OIN serait plus rapide, le SCOT opèrerait une mise en compatibilité (PIG...).

Objectifs de logements à 15 ans	Rappel création de logements 1999/2009	Nombre de logements total à créer en 15 ans
CA du Val de Fensch	2 870	4 100
CC de L'Arc Mosellan	2 875	3 100
CC des Trois Frontières	997	1 350
CA Portes de France-Thionville	3 925	7 800
CC de Cattenom et environs	2 605	2 875
CC du Pays Haut - Val d'Alzette	1 724	3 300
Total	14 996	22 525

A titre d'information

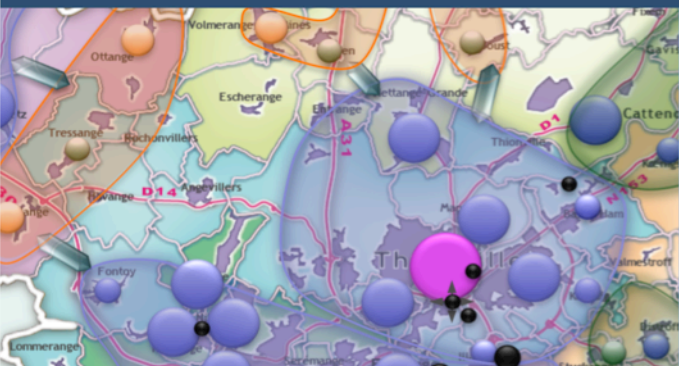
- Les processus et contraintes d'aménagement des friches (dépollutions, maîtrise foncière, commercialisation...) et la taille des opérations, impliqueront que les objectifs de logements qui y sont prévus à terme prennent effet à échéance 15 ans (voire ponctuellement 20 ans) plutôt que de 10 ans...
- la montée en puissance des opérations dans les friches conduira à des périodes de production plus ou moins élevées ET NÉCESSITE QUE L'URBANISATION EN EXTENSION URBAINE S'EFFECTUE EN PARALLÈLE POUR NE PAS CRÉER DE BLOCAGE NI DE RUPTURE DANS LE RYTHME CONSTRUCTIF.
- Les objectifs de logements du SCOT seront donc nécessairement plus intenses dans les 15 premières années et impliquent qu'ils soient harmonisés à cette échéance.
- A horizon 15 ans, en fonction du rythme constructif atteint, et de la mise en oeuvre effective des opérations dans les friches, des équilibres seront établis pour ajuster à la hausse ou à la baisse la programmation de logements.



L'organisation du développement doit contribuer à renforcer les centralités au regard de leur vocation et de leur rôle à l'échelle de l'EPCI et du Thionvillois. Pour cela, le SCOT donne des indicateurs de répartition des objectifs de logements à l'intérieur de chaque EPCI.

Ces indicateurs seront à évaluer à l'échelle de chaque EPCI afin de préciser et d'adapter les objectifs de répartition de logements au regard des contraintes (risques, espaces naturels...) et du rôle des communes tout en assurant de la cohérence d'ensemble de l'armature urbaine. La répartition de logements peut varier dans le temps pour permettre des équilibres progressifs ou tenir compte des contraintes d'aménagement notamment ; les indicateurs du SCOT étant fixés à horizon 15 ans.

Portes de France Thionville



Objectif : 7 800 logements

Indicateur de développement

Centralités principales

- Thionville
- Yutz, Manom, Terville

Centralités relais

- Kuntzig, Illange (ITEC), Fontoy, Basse Ham

Centralités de proximité

- Tressange

Autres communes

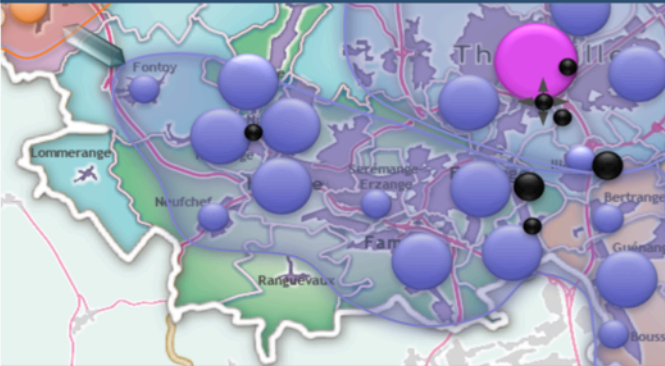
95 %

5 %

Capacités et rôles spécifiques :

- Illange avec Bertrange : développement d'ITEC
- Kuntzig : gare et lien avec ITEC par la voie ferrée projetée
- Thionville et Terville : pôles commerciaux majeurs
- Thionville et Yutz : pôles tertiaires et gare
- Thionville : pôle majeur de l'armature urbaine, pôle culturel
- Fontoy : gare programmée, Projet ZAC FONTOY-POGIN
- Basse-Ham : projet de port constituant un pôle touristique majeur, gare, contraintes spatiales (risque, écologie...), projets économiques

Val de Fensch



Objectif : 4 100 logements

Indicateur de développement

Centralités principales

- Florange, Fameck, Hayange, Nivlange, Knutange, Uckange (Europort), Algrange

Centralités relais

- Serémange-Erzange, Neufchef

Autres communes

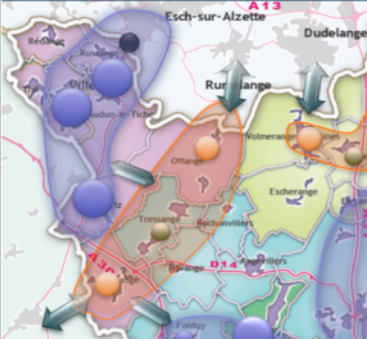
98,5 %

1,5 %

Capacités et rôles spécifiques :

- Uckange : développement d'Europort et Evol'U4, gare, contraintes spatiales (risques, infrastructures...)
- Hayange : Pôle à conforter dans sa multifonctionnalité + gare + pôle commercial majeur
- Florange : potentiel de renforcement du centre en cohérence avec Terville et Uckange (renouvellement)
- Algrange : contraintes spatiales (topographie, risque...)
- Fameck : pôle commercial majeur (Feltière...)

Pays Haut Val d'Alzette / Ecocité-OIN



Capacités et rôles spécifiques :

- Audun : gare,
- Aumetz : pôle industriel (DTA) avec Beuvillers et Fontoy
- Audun, Villerupt et Aumetz : Pôle commercial structurant
- Micheville, Russange et Audun : proximité Esch/Alzette, contraintes spatiales (intérêt écologique, SAGE)
- Ottange : proximité gare Rumelange
- Risques mouvements de terrain (PPR)
- Boulange : connexion A30 et proximité avec Audun le Roman

Objectif : 3 300 logements

Indicateur de développement

Centralités principales

● Audun-le-Tiche, Villerupt, Aumetz + Ecocité/OIN multisite

58 %

A terme, la ventilation des objectifs dépend de la programmation de l'OIN (multisite) à l'échelle de toute l'EPCI

Centralités secondaires

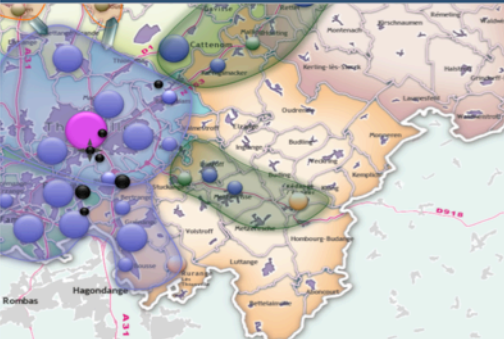
● Ottange, Boulange

12 %

Autres communes

30 %

Arc Mosellan



Capacités et rôles spécifiques :

- Bertrange avec Illange : développement d'ITEC (cohérence avec Guénange et Bousse)
- Gares : Koenigsmacker, Malling, Distroff, Kédange, Metzervisse.
- Metzervisse et Distroff : pôles de services et commerces de proximité,
- Kédange : pôle touristique
- Malling, Koenigsmacker : contraintes spatiales (risques, écologie)
- Stuckange : proximité avec ITEC
- Guénange : pôle de services, proximité avec les grandes agglomérations et leurs équipements (Itec, transport)

Objectif : 3 100 logements

Indicateur de développement

Centralités principales

● Guénange

Centralités relais

● Distroff, Bousse, Metzervisse, Koenigsmacker, Bertrange (ITEC)

67 %

Centralités secondaires

● Kédange/Canner, Rurange les Thionville

Centralités de proximité

● Stuckange, Maling

16 %

Autres communes

17 %

Cattenom et environs



Capacités et rôles spécifiques :

- Cattenom : pôle de services, contraintes liées aux risques (nucléaires, inondation)
- Hettange Gde et Volmerange les mines : gare
- Rodemack : espace de séminaire/citadelle (pôle tourisme)

Objectif : 2 875 logements

Indicateur de développement

Centralités principales

● Cattenom, Hettange-Gde

● Volmerange les Mines

75 %

Centralités de proximité

● Kanfen, Zoufftgen, Boust, Roussy le Village, Rodemack, Puttelange-les-Thionville

Autres communes

25 %

Trois Frontières



Capacités et rôles spécifiques :

- Sierck : gare, pôle touristique, commerces, services, artisanat, contraintes spatiales (topographie, écologie)
- Rettel : parc d'activités/ commerces + contraintes spatiales (risques, écologie)
- Apach : gare, transfrontalier
- Rustroff : un pôle de proximité lié à Sierck
- Manderen : pôle touristique
- Launstroff, Manderen, Merschweiler : proximité avec l'A8

Objectif : 1 350 logements

Indicateur de développement

Centralités principales

● Sierck-les-Bains

40 %

Centralités de proximité

● Rettel, Apach

Autres communes

60 %

Partie n°2 :

Préserver et gérer un fonctionnement environnemental global pour pérenniser le cycle de vie d'espèces et de milieux écologiques...

... qui sont aussi indispensables pour le fonctionnement de ressources nécessaires à la stratégie de développement du territoire :

- *L'eau (potable et inondation), pour garantir un cadre sain et sûr aux habitants et entreprises, avec un enjeu d'image et de capacité d'accueil,*
- *Le paysage et l'accès à la nature, pour l'attractivité du cadre de vie et touristique,*
- *L'énergie géothermique ou issue de la biomasse et les activités économiques liées au savoir-faire de la gestion énergétique,*
- *L'utilisation productive des terres (agriculture, viticulture) qui peut être facilitée si au global le territoire maîtrise les pressions sur l'environnement.*

2.1 Préserver un maillage écologique fonctionnel et vecteur d'un renouvellement durable des ressources environnementales

2.2 Rationnaliser la gestion des ressources et renforcer la maîtrise des pollutions et nuisances

2.3 Structurer le potentiel pour une transition énergétique vecteur d'optimisation des ressources, de qualité de vie et d'activités économiques innovantes

2.4 Réduire ou ne pas augmenter les vulnérabilités pour les personnes et les activités économiques



2.1 Préserver un maillage écologique fonctionnel et vecteur d'un renouvellement durable des ressources environnementales

La protection et la mise en valeur du maillage écologique est adaptée en fonction de la sensibilité des milieux, des niveaux de pression qui s'exercent sur eux et des enjeux transversaux qu'ils partagent avec d'autres ressources environnementales nécessaires au développement du territoire (l'eau par exemple). Dans ce sens, le SCOT établit une gestion durable et pérenne du fonctionnement écologique global.

- 2.1.1 Reconnaître la valeur patrimoniale des pôles de biodiversité pour les préserver et les mettre en valeur
- 2.1.2 Protéger un maillage de continuités écologiques contribuant au bon état des milieux et du cycle de l'eau
- 2.1.3 Améliorer la qualité de fonctionnement de la trame bleue pour ses apports écologiques, au cadre de vie et à la gestion des ressources en eaux superficielles et souterraines

2.1.1 Reconnaître la valeur patrimoniale des pôles de biodiversité pour les préserver et les mettre en valeur

Objectifs ➔

Révéler et pérenniser les caractéristiques des pôles de biodiversité majeurs pour renforcer la qualité écologique des milieux et leur fonctionnement. Le SCOT détermine ces espaces (cf. ci-contre et cartographie ci-après). Les documents d'urbanisme inférieurs les préciseront au regard de l'intérêt écologique effectif des sites et leur attribueront des modalités de protection dans une logique conservatoire qui répond aux objectifs suivants :

Mise en oeuvre ➔

Le SCOT localise à son échelle les espaces constituant des pôles de biodiversité majeurs. Ces espaces regroupent :

- *Surtout des milieux forestiers ;*
- *Des milieux spécifiques : humides, pelouses calcicoles, anciennes friches recolonisées ;*
- *Des habitats variés en réseau dans certaines vallées préservées : prairies, haies, bois, zones humides.*

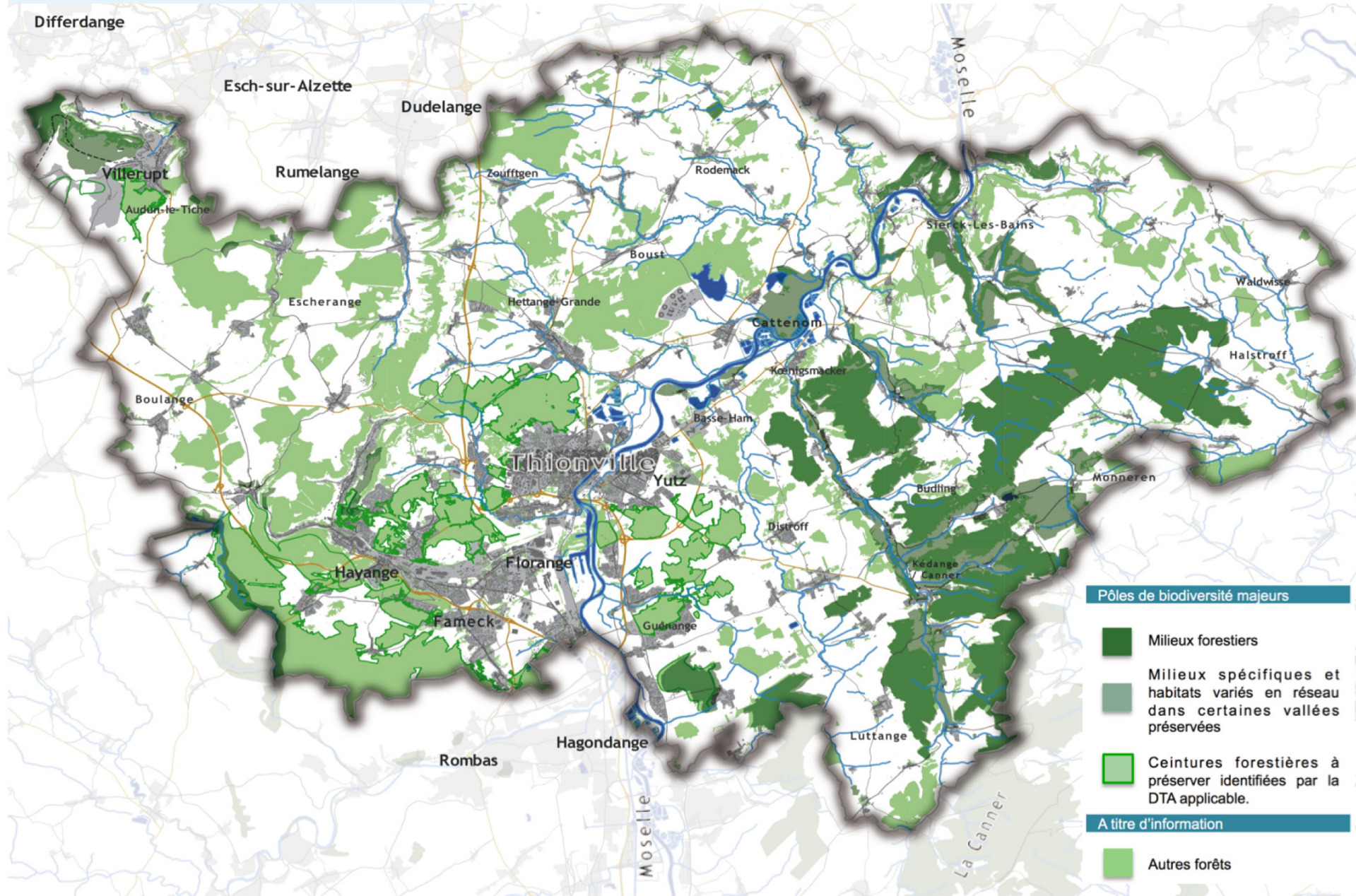
Ils correspondent par ailleurs à des espaces inventoriés ou classés au titre des ZNIEFF de type 1, Natura 2000 et réserves naturelles. En outre, la DTA applicable à la date de réalisation du SCOT détermine des ceintures forestières à préserver. Ces inventaires et classement peuvent évoluer ; ce qui entraîne la même évolution pour les pôles de biodiversité majeurs du SCOT.

➔ Assurer l'intégrité spatiale et physique des espaces en protégeant les éléments qu'ils regroupent et caractérisent leurs intérêts écologique et paysager.

Cette préservation est adaptée à leur fonctionnement et tient compte des modifications éventuelles des milieux justifiées par d'autres objectifs d'intérêt public qui prévalent (sécurité, salubrité et santé publique – dépollution des sols sous réserve d'être compatible avec les SDAGE et SAGE applicables...), afin d'assurer la meilleure cohérence environnementale possible. Ainsi, si la dépollution supprime de manière avérée leur intérêt écologique, les espaces concernés ne seront plus alors à considérer comme pôle de biodiversité.

➔ Pour préserver les pôles de biodiversité majeurs d'une artificialisation notable et réduire les pressions à leurs abords :

- Les espaces bâtis existants compris dans ces espaces ne se développent pas. Toutefois, leur densification et l'extension de bâtiments sont possibles si elles sont limitées et qu'il est démontré qu'elles n'entraînent pas d'incidence significative affectant l'intérêt des sites (habitat naturel) ni ne portent atteinte à des espèces rares ou protégées.
- Les autres formes d'urbanisation sont interdites à l'exception :
 - des ouvrages nécessaires à la gestion de ces espaces, à leur valorisation agricole, forestière, aquacole ou de leur patrimoine historique, ou à leur ouverture au public, si





Pôle majeur

Coupure
d'urbanisation du PLU

Autre site d'intérêt
écologique



Bande inconstructible
fixée par le PLU

Secteur inconstructible
protégeant des
alignements d'arbres
faisant tampon.

Pôle majeur

les aménagements sont adaptés à la sensibilité des milieux naturels et qu'ils ne créent pas d'incidences significatives ;

- dans les pôles de biodiversité de grande taille et non homogènes, les projets stratégiques à condition qu'ils s'effectuent dans le cadre d'une étude d'impact et sous réserve qu'une étude 4 saisons démontre qu'il n'y aura pas d'effet notable sur les populations des espèces qui ont justifié ce classement.
 - des ouvrages et installations d'intérêt public qui ne peuvent s'implanter ailleurs (gestion des risques, infrastructures...) et sous réserve d'une étude d'impact qui détermine l'acceptabilité des projets et les mesures d'évitement ou compensatoires au regard de l'intérêt écologique des espaces naturels.
- Les zones Natura 2000 bénéficient de mesures supplémentaires ayant pour objectif de garantir le maintien et la bonne gestion des habitats d'intérêt communautaire et d'éviter les perturbations significatives sur les espèces.
 - Tous les aménagements doivent être compatibles avec cet objectif ainsi qu'avec les modalités de gestion des DOCOB élaborés. Les activités humaines ne sont pas exclues si elles participent au fonctionnement de ces espaces et/ou qu'elles n'entraînent pas d'incidences significatives empêchant le maintien ou la restauration des milieux environnementaux ;
 - Si des aménagements dans ou aux abords des zones Natura 2000 sont susceptibles d'entraîner une incidence significative sur ces zones, ils devront faire l'objet d'une étude d'incidences, telle que prévue par le Code de l'environnement, qui définira les éventuelles mesures d'évitement ou correctives admissibles (et en dernier recours compensatoires) ;
 - Les boisements identifiés au titre des ceintures forestière de la DTA applicable sont protégés sans diminution de leur surface, sauf dans les secteurs pour lesquels la DTA prévoit des projets (Contournement Ouest de Thionville...).



➔ **Pour réduire les pressions sur les pôles de biodiversité majeurs, leurs abords sont gérés dans l'objectif de maintenir des continuités naturelles en lien avec ces pôles et valoriser les contacts avec les urbanisations :**

- Les développements urbains n'encerclent pas les pôles majeurs en ayant pour effet de les isoler des autres milieux naturels qui les bordent et qui ont un intérêt écologique.
- Des zones tampons intermédiaires entre l'urbanisation et le pôle majeur favorisent des transitions douces. Cette orientation ne s'oppose à la requalification de lisières existantes.
- La proximité urbanisation / forêt est gérée dans une logique de non rapprochement ou de valorisation des accroches végétales.

Hors les agglomérations, le secteur d'Audun/Villrupt et Sierck, l'urbanisation cherchera à ne pas se rapprocher au global de la lisière forestière, dès lors que la commune a d'autres alternatives. Lorsque l'urbanisation est déjà en contact ou à proximité de la forêt, elle privilégiera un développement en retrait des lisières avec mise en place d'une zone tampon.

Pour les agglomérations, le secteur d'Audun/Villrupt et Sierck, l'objectif sera de favoriser la mise en place de corridors verts liés à la forêt proche dans le cadre d'opération de requalification ou de renouvellement urbain.

Objectifs ➔**Mise en oeuvre** ➔

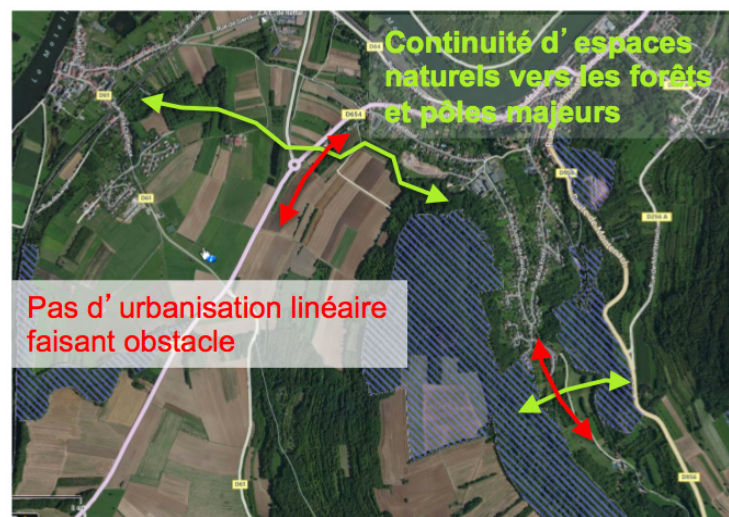
Le SCOT localise à son échelle les espaces constituant des pôles de biodiversité annexes. Ces espaces regroupent :

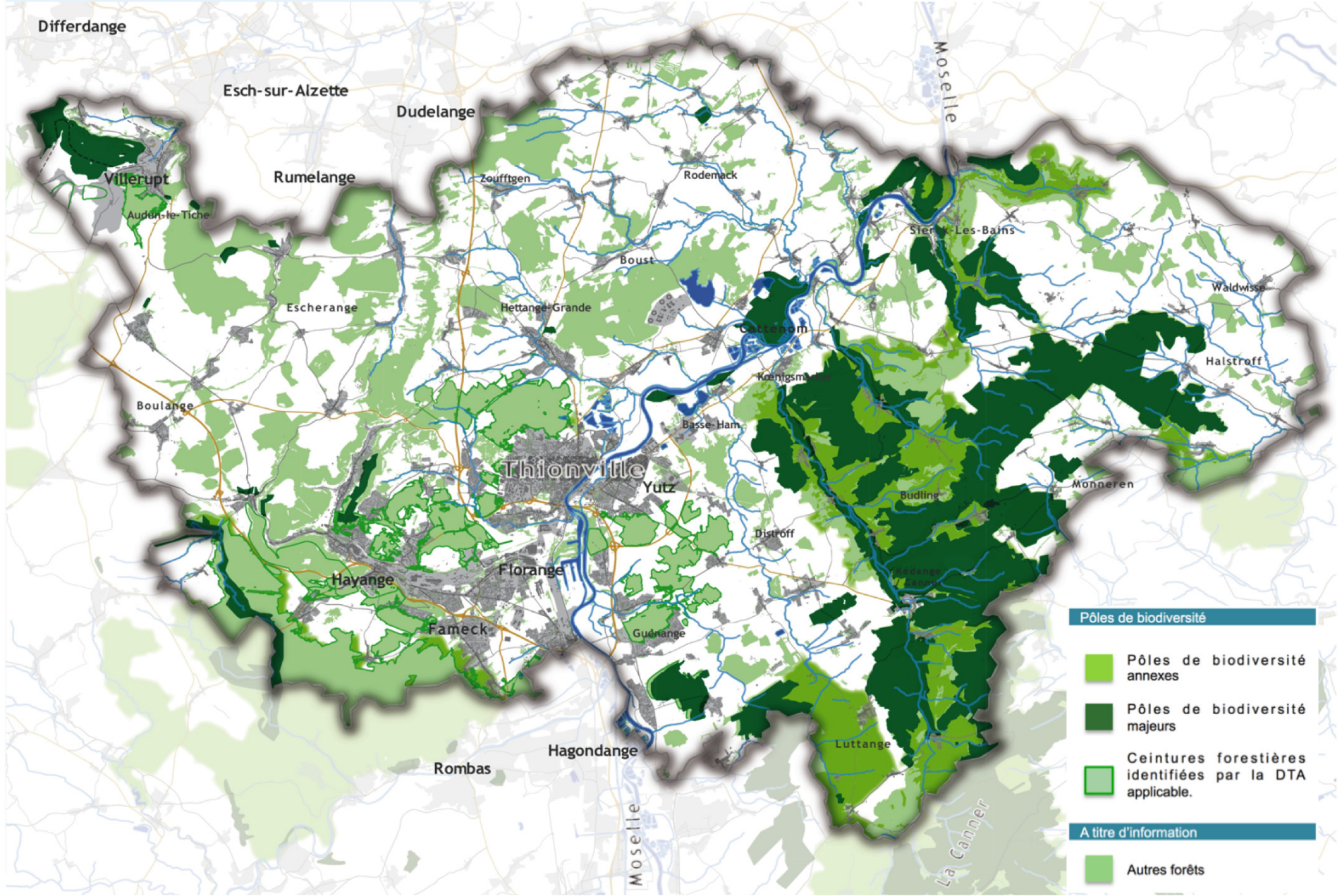
- des milieux forestiers et leurs abords, ainsi que des prairies parfois bocagères ;
- ponctuellement des milieux spécifiques : landes, pelouses sèches ;
- Des habitats (ouverts ou semi-ouverts) variés en réseau: prairies, haies, bois, zones humides, terres agricoles cultivées.

Ils correspondent par ailleurs à des espaces situés en dehors des pôles de biodiversité majeurs du SCOT qui sont inventoriés ou classés au titre des ZNIEFF de type 2, Zico et parties naturelles des sites classés. Ces inventaires et classement peuvent évoluer ; ce qui entraîne la même évolution pour les pôles de biodiversité majeurs du SCOT.

Garantir le fonctionnement des pôles de biodiversité annexes par une maîtrise et une intégration des urbanisations assurant une perméabilité environnementale globale de ces espaces. Le SCOT détermine ces espaces (cf. ci-contre et cartographie ci-après). Les documents d'urbanisme inférieurs les préciseront et assureront une gestion de ces espaces qui répond aux objectifs suivants :

- ➔ **Préserver le caractère naturel et agricole** dominant et ne pas porter atteinte à une espèce rare ou protégée mettant en cause l'intérêt du site. En outre, dans le secteur de Sierck, l'objectif sera de préserver les milieux tels que Landes, pelouses sèches, continuités de prairies remarquables au plan écologique.
- ➔ **Maîtriser l'urbanisation pour garantir le fonctionnement d'ensemble des sites en :**
 - empêchant tout risque de mitage ou de bâti diffus,
 - contenant l'urbanisation linéaire pour permettre de préserver des continuités entre massifs forestiers (que le PLU déterminera).
 - contribuant à donner une forme plus compacte et/ou qualitative à la lisière urbaine existante.





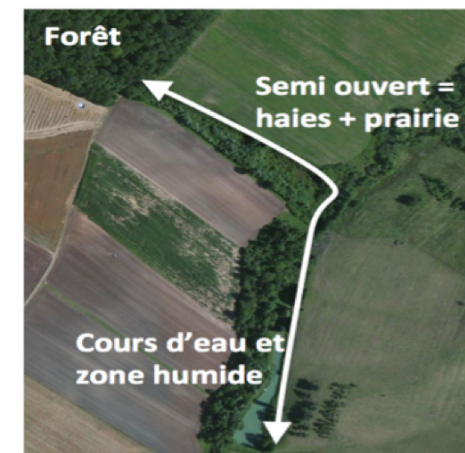
2.1.2 Protéger un maillage de continuités écologiques contribuant au bon état des milieux et du cycle de l'eau

Objectifs ➔

Mettre en réseau des continuités favorables au déplacement de la faune et de la flore, au renouvellement des habitats écologiques (incluant ceux des pôles de biodiversité) et à une gestion rationnelle de l'hydrosystème.

Un réseau reposant sur le potentiel de continuités :

- **Forestières et interforestières** pour les échanges génétiques et comme lieu d'habitat pour certaines espèces (mammifères, amphibiens...),
- **Entre milieux semi-ouverts (prairie bocagère...), et entre les forêts et les cours d'eau** pour la diversité des espèces ou leur nourrissage (batraciens, faune semi-aquatique, oiseaux, grands mammifères...).
- **aquatiques et humides (abords cours d'eau...)** : cf. trame bleue
- **spécialisées** : les pelouses sèches, espèces pionnières sur les anciennes friches urbaines...



Des continuités écologiques du SCOT qui tiennent compte du contexte territorial et visent à compenser ou atténuer des fragmentations ou fragilités environnementales existantes :

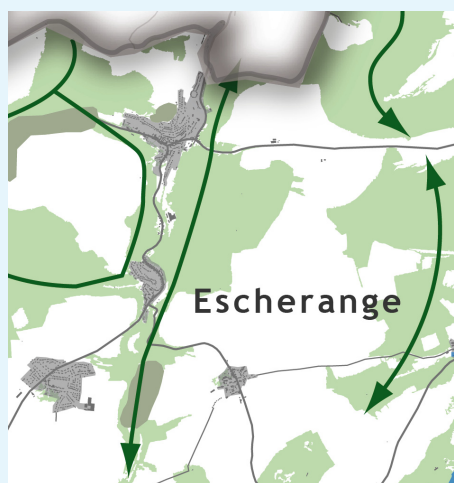
Les effets de coupures existantes dus aux grandes infrastructures et à l'artificialisation de la Moselle.

2/3 Est du réseau hydrographique et humide converge vers la Moselle. 1/3 Ouest correspondant au Bassin ferrifère expose des enjeux de qualité de la ressource souterraine qui est vulnérable aux pressions de surface et aux facteurs liés à l'ennoyage des mines.

Les continuités écologiques ne sont pas incompatibles avec l'agriculture, au contraire elles doivent contribuer à protéger cette activité.

Mise en oeuvre ➔

Des continuités forestières existantes (cf. illustration page suivante) :

**Continuités écologiques d'échelle communale.**

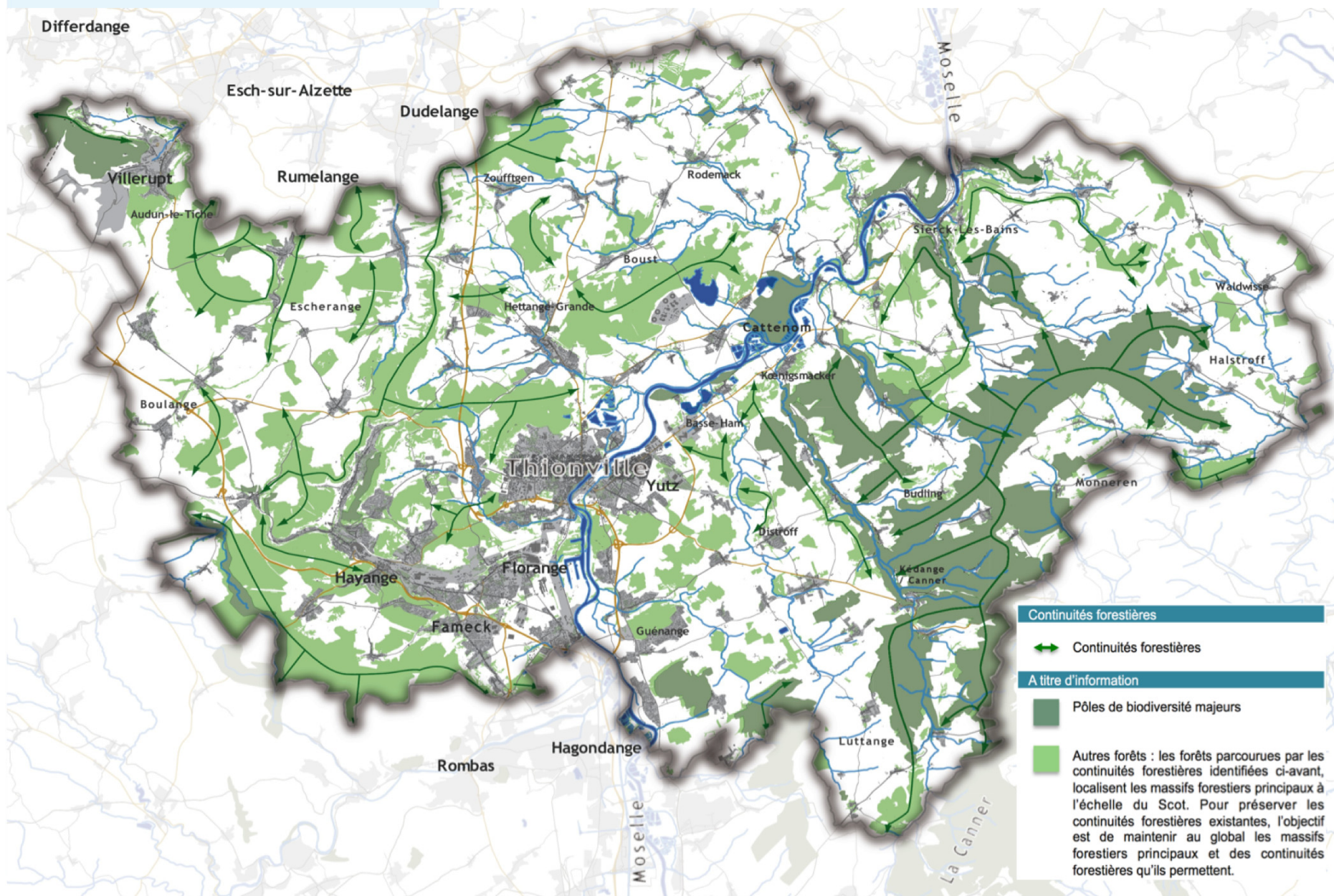
Les communes peuvent prévoir d'autres continuités supplémentaires à celles du SCOT, en cohérence avec celles des communes voisines.

➔ **Pour préserver les continuités forestières existantes (hors pôles majeurs du SCOT et ceinture de la DTA) :**

- Mettre en œuvre l'objectif de maintenir au global les massifs forestiers principaux et des continuités forestières qu'ils permettent (cf. illustration ci-après).
- Les projets d'intérêt public qui interrompraient ces forêts feront l'objet d'une étude d'impact afin de fixer les mesures d'évitement ou de compensation acceptables.
Des passages à faune pour les espèces qui utilisent effectivement ces espaces seront, le cas échéant, définis dans le cadre des objectifs d'atténuation ou de compensation des impacts évalués.
- Ne pas empêcher la valorisation forestière, touristique, culturelle ou énergétique des forêts dès lors qu'elle est compatible avec une gestion raisonnée et adaptée à la sensibilité écologique des sites.

➔ **Pour préserver les continuités interforestières et entre milieux différents** (milieu semi-ouvert, semi-aquatiques...), les documents inférieurs au SCOT précisent les continuités du SCOT en étant compatible avec leur direction et leur proportion (cf. Illustration ci-après) et prévoient, notamment au travers des coupures d'urbanisation, les moyens de répondre aux objectifs suivants :

- préserver les éléments naturels rencontrés qui ont un rôle fonctionnel avéré (régulation des ruissellements, espace de déplacement pour la faune...) et tels que maillage bocager, boisements, zones humides... ;
- ne pas permettre d'urbanisation notable afin de conserver la vocation dominante agricole ou naturelle ;
- permettre les bâtiments nécessaires à l'agriculture, aux activités forestières ou à la gestion écologique des sites, à condition que la continuité soit maintenue au global ;
- permettre les infrastructures et réseaux en prenant en compte, dans leur conception, les risques de rupture notable qu'ils peuvent générer sur la circulation de la faune. Ainsi, pour les aménagements qui modifient de façon importante les continuités du SCOT, il sera étudié les possibilités d'organiser des passages sous ou sur les nouvelles infrastructures, pour la faune qui utilise effectivement ces espaces comme axe nécessaire de déplacement et détenant un



Continuités forestières

➔ Continuités forestières

A titre d'information

■ Pôles de biodiversité majeurs

■ Autres forêts : les forêts parcourues par les continuités forestières identifiées ci-avant, localisent les massifs forestiers principaux à l'échelle du Scot. Pour préserver les continuités forestières existantes, l'objectif est de maintenir au global les massifs forestiers principaux et des continuités forestières qu'ils permettent.

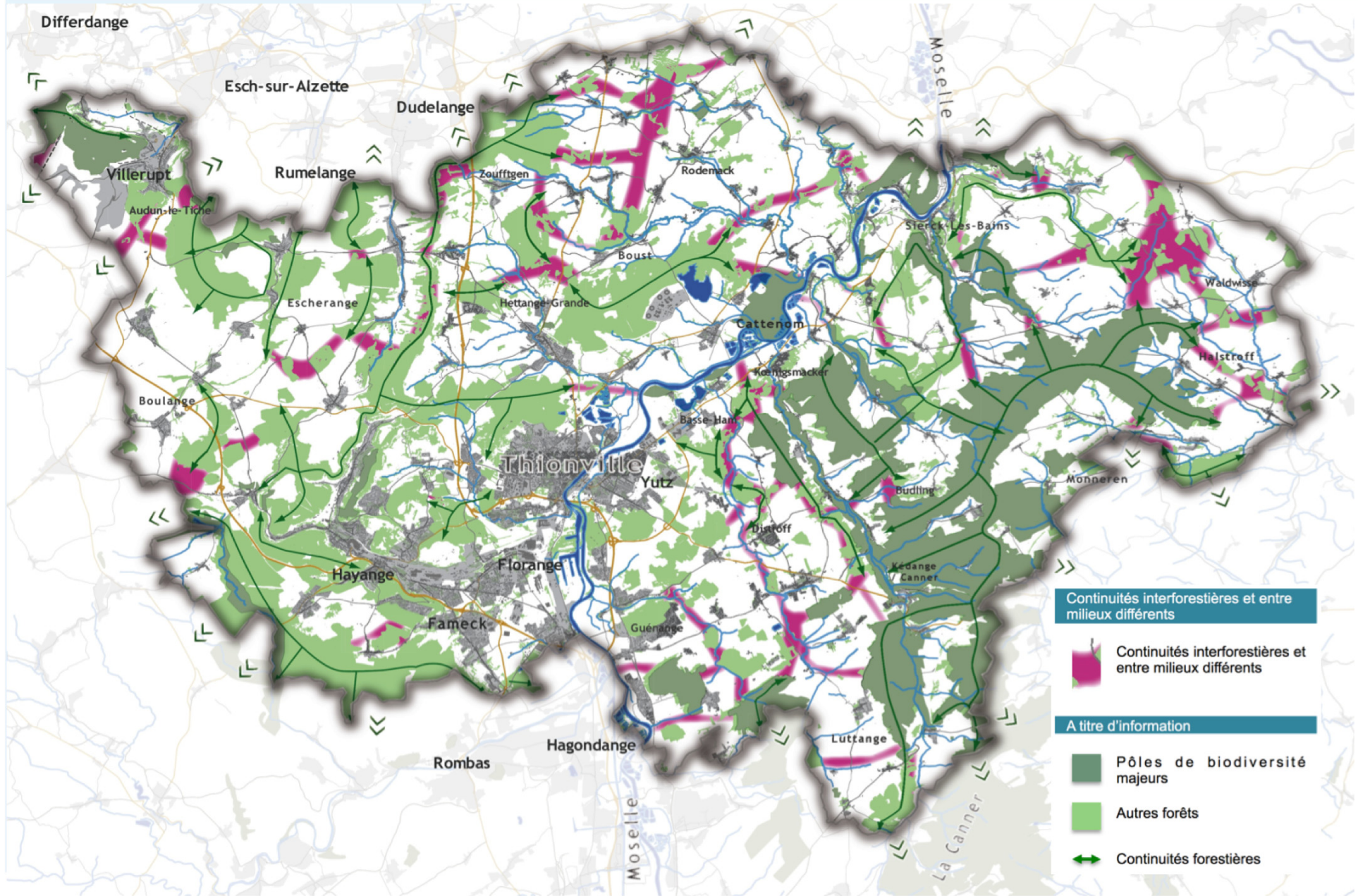


Exemples d'outils réglementaires des PLU pour préserver les boisements :

Les Espaces Boisés Classés : à utiliser avec précaution afin que la protection réglementaire qu'il génère n'entrave pas l'exploitation forestière.

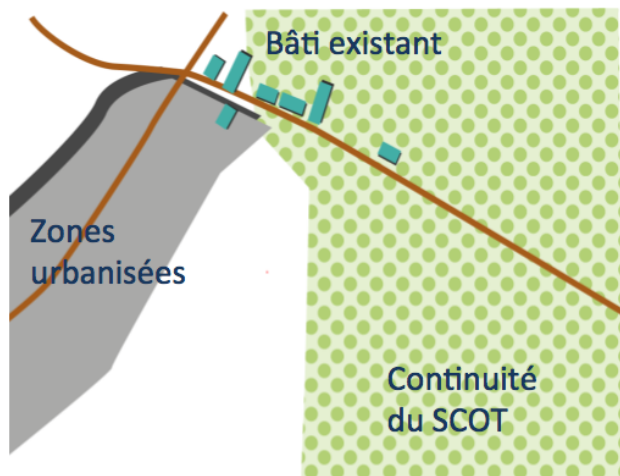
L'article L. 123-1-5 7° du Code de l'urbanisme : permet de localiser des espaces et éléments ponctuels à protéger en leur attribuant une réglementation que l'auteur du PLU peut adapter en fonction des besoins identifiés. Tout défrichement est soumis à autorisation dans les secteurs identifiés au titre de cet article.

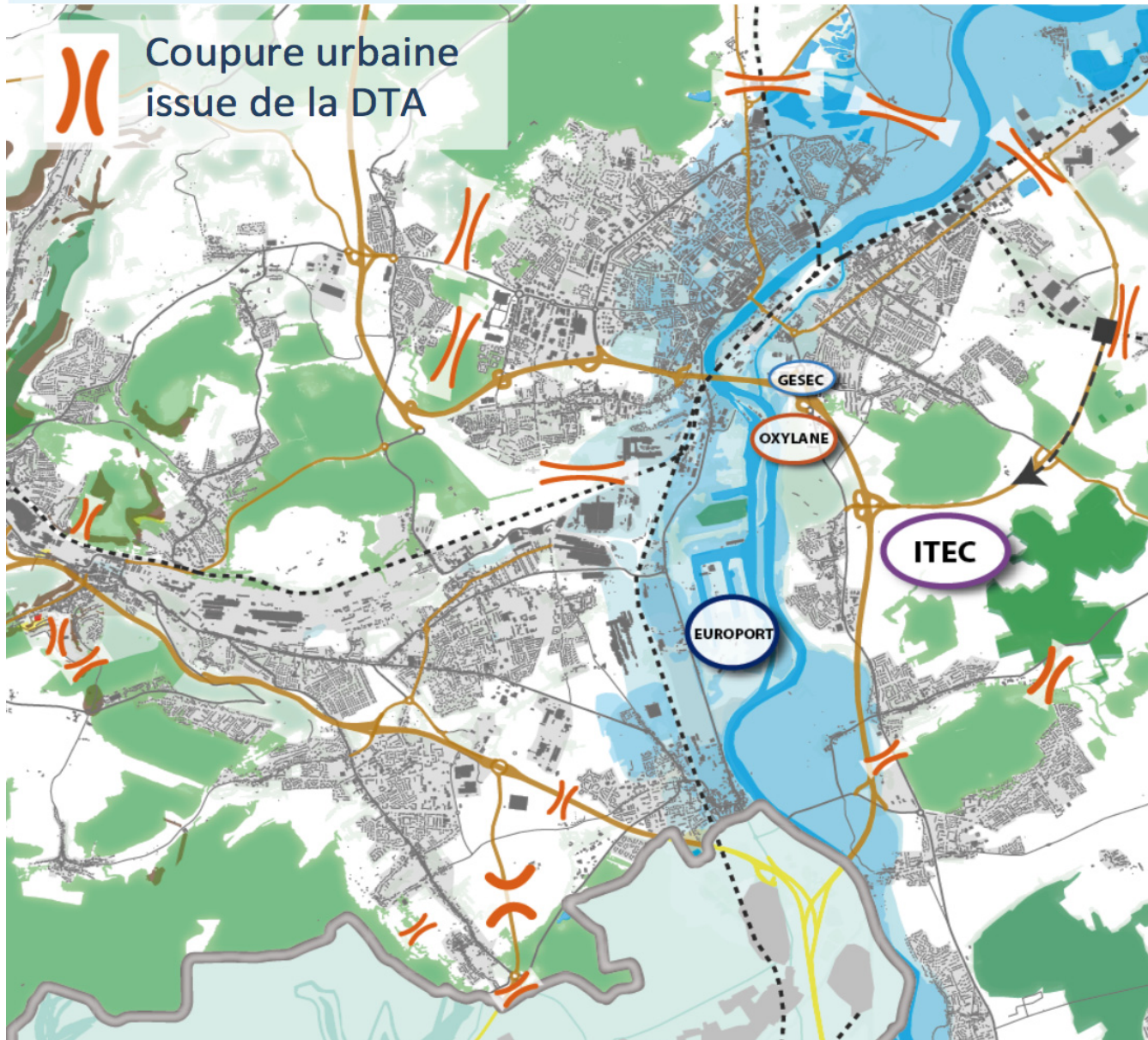
intérêt écologique structurant à l'échelle du territoire (passage à faune sous une route, échelle à poissons...). Il conviendra de procéder de la même façon pour l'évolution des grandes infrastructures existantes, telles que leur élargissement ou leur changement de configuration. Dans ce cadre, le SCOT identifie les secteurs dans lesquels les grandes infrastructures existantes constituent une rupture pour les continuités globales et pour lesquels un potentiel de passage vert est à étudier (cf. objectif ci-après).



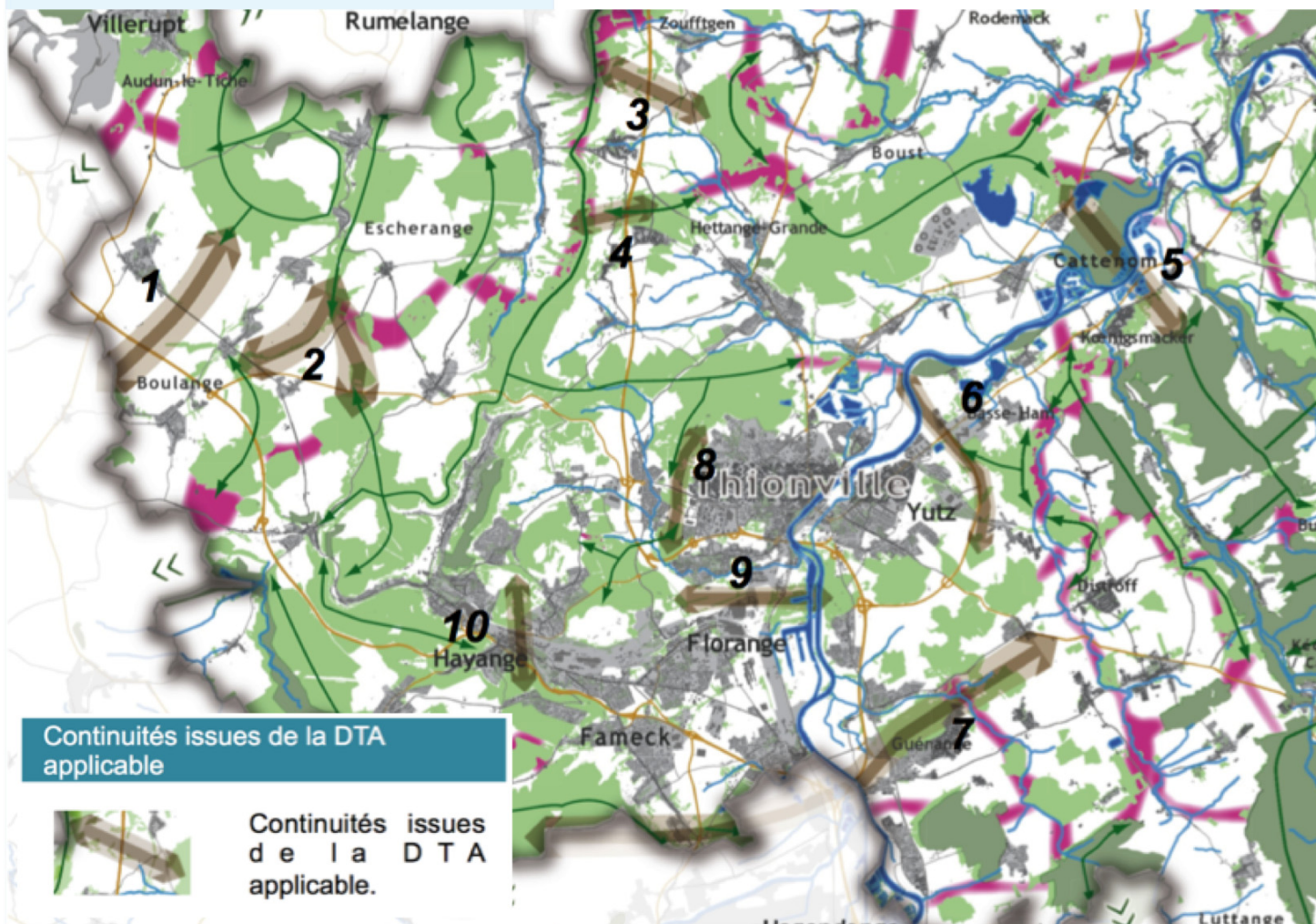
Continuités du SCOT précisées par les documents d'urbanisme inférieurs

Des continuités préservées d'une urbanisation notable





- Pour mettre en valeur les continuités de la DTA applicable, les documents d'urbanisme inférieurs préservent au moyen de coupures d'urbanisation les liaisons paysagères entre les espaces naturels et agricoles permettant des vues sur les massifs forestiers, et mettent en œuvre une gestion qualitative des lisières urbaines, dans les secteurs urbains agglomérés.



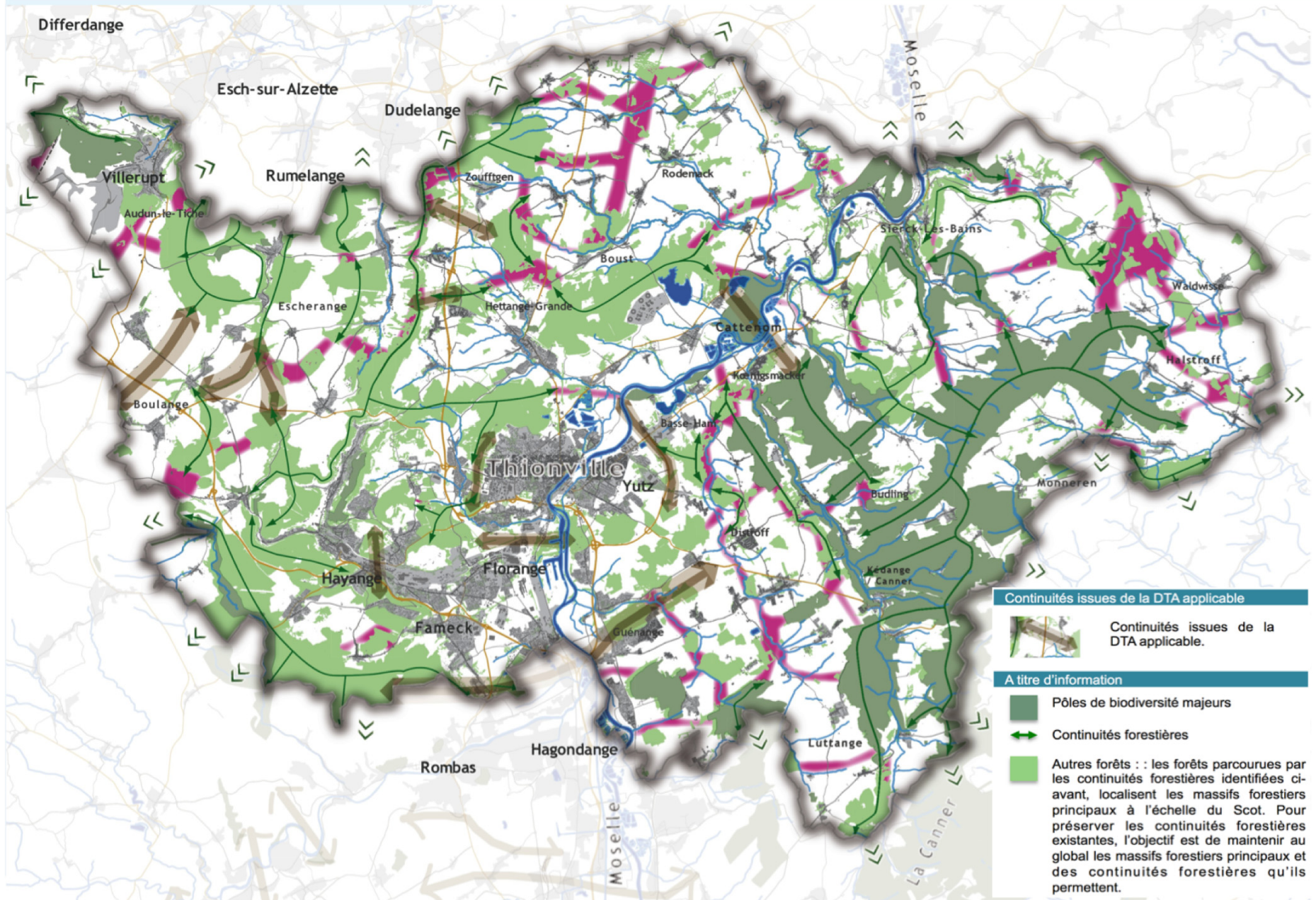
Le SCOT identifie ces coupures d'urbanisation que les documents d'urbanisme inférieurs mettent en œuvre et précisent au regard des objectifs suivants :

Les coupures n° **1, 2, 3, 4 et 5** sont aussi des continuités écologiques, il sera fait application des mêmes orientations que pour les continuités forestières et interforestières du SCOT. Toutefois, la coupure n° 5 étant fortement interrompue par la voie ferrée, la Moselle et la RD 654 ; l'intérêt portera sur la préservation des zones humides existantes.


Les coupures n° **6 et 7** ont pour objectif de préserver des accès visuels vers les massifs forestiers et la Moselle ; il s'agira d'y maîtriser l'urbanisation permettant de répondre à cet objectif.

Les coupures n° **8 et 9** sont des coupures d'urbanisation à lier à un objectif de traitement paysager des lisières urbaines.




La coupure n° **10** s'inscrit dans un objectif de qualification de l'entrée de ville d'Hayange et de préservation des coteaux Nord et Sud, notamment par des prolongements de corridors verts vers les espaces urbains.



Continuités issues de la DTA applicable

 Continuités issues de la DTA applicable.

A titre d'information

-  Pôles de biodiversité majeurs
-  Continuités forestières
-  Autres forêts : les forêts parcourues par les continuités forestières identifiées ci-avant, localisent les massifs forestiers principaux à l'échelle du Scot. Pour préserver les continuités forestières existantes, l'objectif est de maintenir au global les massifs forestiers principaux et des continuités forestières qu'ils permettent.



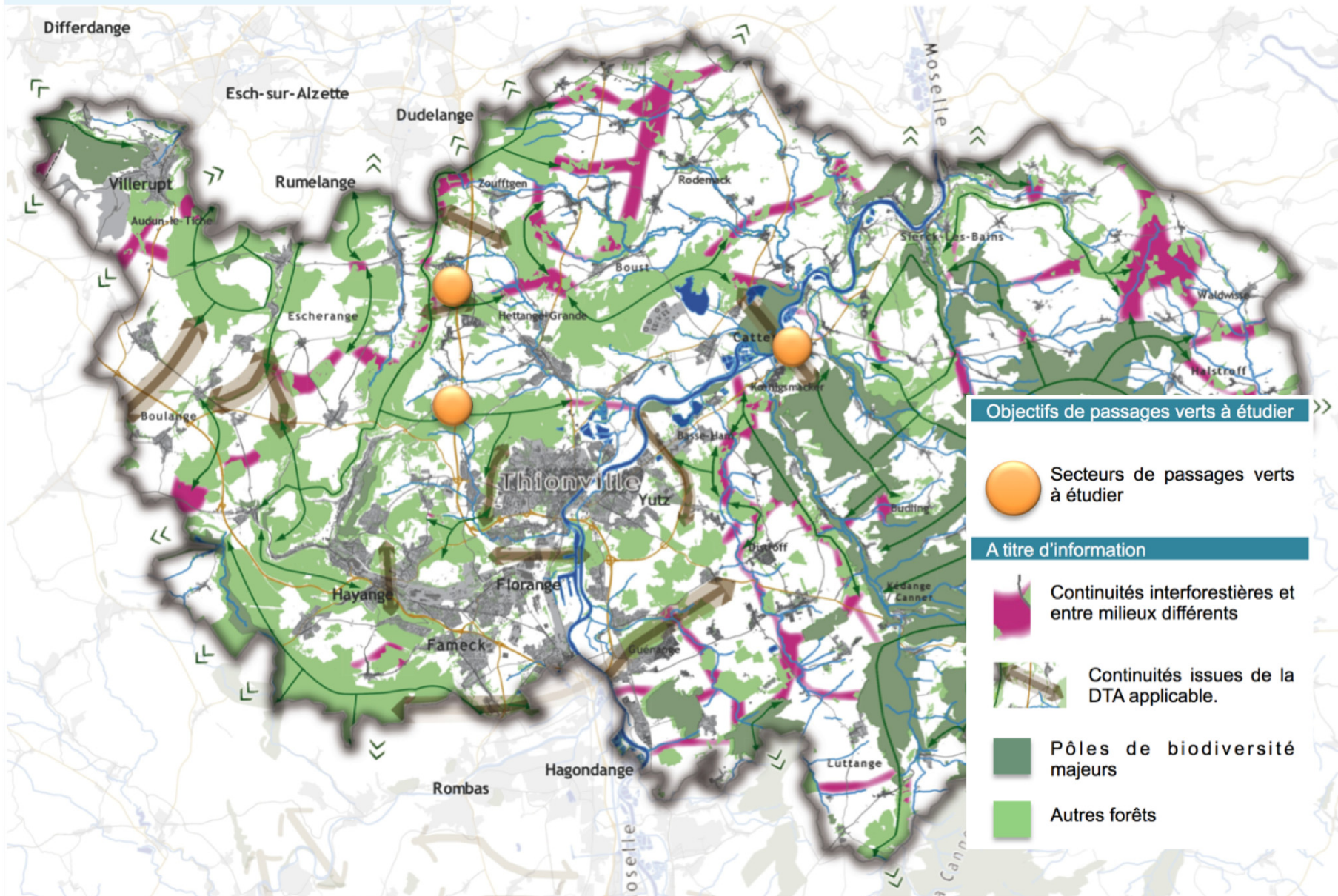
Objectifs ➔

Le territoire identifie des objectifs d'amélioration / restauration de continuités écologiques qui consistent à :


- Faciliter les projets de restauration de cours d'eau ; ceux de la Bibiche, l'Oudrenne, l'Alzette, la Fensch, le Boler, le Conroy et du Nacht Weid Graben étant programmés ;
- Etudier l'intérêt de développer des passages verts effectuant des continuités interforestières. Cette étude s'effectuera dans le cadre de projets de création ou de réaménagements routiers, et au regard du gain environnemental induit et de l'acceptabilité technique et financière des moyens de mise en œuvre.

Elle concerne des sites aujourd'hui en état de rupture (cf. illustration ci-après) :





- Le passage de l'A31 vers les forêts de Thionville, Kanfen et Entringe ;
- Le franchissement de la Moselle entre Koenigsmacker et Cattenom.



Objectifs de passages verts à étudier >>

 Secteurs de passages verts à étudier

A titre d'information

-  Continuités interforestières et entre milieux différents
-  Continuités issues de la DTA applicable.
-  Pôles de biodiversité majeurs
-  Autres forêts

2.1.3 Améliorer la qualité de fonctionnement de la trame bleue pour ses apports écologiques, au cadre de vie et à la gestion des ressources en eaux superficielles et souterraines

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

La trame Bleue désigne :

- les cours d'eau, plans d'eau et leurs abords,
- les zones humides (notamment identifiées dans le cadre du SDAGE Rhin-Meuse et du SAGE du Bassin Ferrifère.

Pour répondre aux enjeux de maîtrise des pressions sur l'hydrosystème et de préservation de la ressource en eau (gestion des pollutions...), l'objectif est de maintenir, voire rétablir, les fonctionnalités écologiques aquatiques et des milieux qui sont associés (zones humides, boisements de cours d'eau...), depuis les espaces amont (tête de bassin versant souvent occupée par des forêts) jusqu'en fonds des vallées.

- ➔ **Préserver et mettre en valeur les abords des cours d'eau pour contribuer à la qualité aquatique et des paysages mais aussi en tant que support à des continuités vertes en fonds des vallées.**

Les documents d'urbanisme inférieurs mettront en œuvre les objectifs suivants :

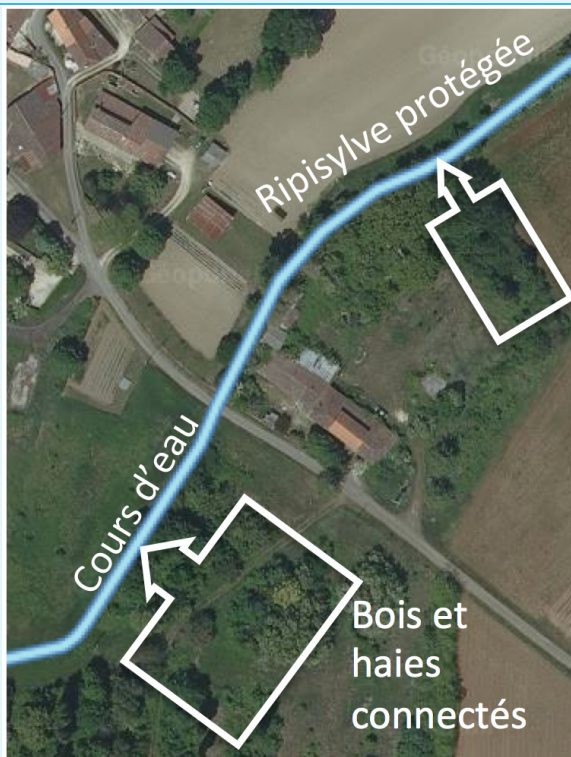
- Implanter les nouvelles urbanisations* en recul par rapport aux berges des cours d'eau permanents. Ce qui permettra de :
 - conserver une végétation adaptée aux caractéristiques des abords des cours d'eau. La ripisylve (boisements et formations arbustives qui bordent les cours d'eau) et les forêts alluviales seront préservées ;
 - garantir la mobilité du lit des cours d'eau ;
 - maintenir ou restaurer la qualité des berges.

Les PLU détermineront ce recul en fixant une bande inconstructible qui tient compte notamment de la pente des terrains, de la nature du couvert végétal et de la configuration urbaine. Elle sera de l'ordre de 10 m par rapport aux berges (valeur indicative).

Toutefois, lorsque le cours d'eau traverse un espace bâti existant, notamment traditionnel ou dense, la logique d'implantation urbaine existante pourra être maintenue pour les nouvelles urbanisations, mais il sera privilégié les opportunités d'écarter l'urbanisation des abords des cours d'eau pour améliorer leur faciès naturel et ainsi les valoriser.

*** Note :***La présente orientation :*

- ne s'applique pas aux urbanisations liées à l'exploitation ou la gestion de la voie d'eau,
- ne s'oppose pas aux projets de valorisation des cours d'eau tels que notamment l'aménagement de voies douces sur les berges etc... dès lorsqu'ils sont compatibles avec la sensibilité des milieux.



- Choisir une organisation des voiries des nouvelles opérations en évitant, lorsque cela est possible, de canaliser les ouvrages hydrauliques naturels secondaires tels que fossés importants, mares afin de rechercher une maîtrise en amont des effets sur le réseau hydrographique. Cette orientation ne concerne pas les cours d'eau et zones humides qui sont déjà protégés par ailleurs dans présent DOO.
- Rechercher le maintien des haies connectées à la ripisylve des cours d'eau pour créer des ensembles diversifiés et lutter contre les pollutions diffuses.
- Favoriser l'accès aux cours d'eau dans le cadre de liaisons douces pour valoriser les liens avec un espace urbanisé proche. En outre, il s'agit d'améliorer la présence des cours d'eau en espaces très urbains en tant que support à valorisation de la trame écologique (améliorer le faciès naturel des cours d'eau, intégrer leur fonctionnement dans les projets de recomposition urbaine...) et pour qu'ils renforcent leurs effets sur la qualité de vie au travers de projets culturels, paysagers ou de loisirs adaptés à la sensibilité des milieux (et aux risques). Ces cours d'eau concernent en particulier : le Kribsbach (Fameck...), la Fensch (Val de Fesch), le Veymerange (première catégorie piscicole – Agglo de Thionville), la Kayl (Ottange...), l'Alzette (Audun...) ainsi que les cours d'eau dont la restauration est programmée (cf. précédemment).

- ➔ **Maîtriser la densité des plans d'eau et leur connexion au réseau hydrographique et humide**, en compatibilité avec les SDAGE et SAGE applicables, afin d'éviter les impacts sur le fonctionnement aquatique (en particulier les cours d'eau dont le débit d'étiage à diminuer du fait de l'envoyage des mines) et des aquifères, par exemple en fixant des règles relatives aux affouillements et exhaussements de sol.
- ➔ **Protéger les zones humides pour leur intérêt écologique et/ou en matière de gestion de la ressource en eau et des inondations.** Les documents d'urbanisme inférieurs au SCOT sont compatibles avec cet objectif et le mettent en œuvre au regard des politiques locales de l'eau établies (SAGE...), du niveau de connaissance des zones humides et des orientations ci-après.

Les zones humides à protéger du SCOT que les PLU préciseront

Les zones humides identifiées par le SCOT regroupent :

- Les zones humides incluses dans les pôles majeurs de biodiversité du SCOT ;
- Les abords de la Moselle localisés par le SCOT (cf. illustration ci-après) comme secteur de vigilance dans lequel l'existence de zones humides et de zones d'expansion de crues est probable ;
- Les zones humides identifiées par les SAGE et SDAGE applicables (que le SCOT localise à l'illustration ci-après). En l'absence d'inventaire de SAGE, les communes s'appuient sur celui des zones potentielles de la Région (engagé en décembre 2012) et peuvent aussi réaliser des inventaires à leur échelle.

Les zones humides identifiées par le Scot ne sont pas exhaustives. Le Scot encourage la réalisation d'inventaires communaux / intercommunaux afin de compléter le niveau d'information sur ces espaces.

* les objectifs qui suivent ne s'appliquent pas aux ouvrages de gestion des risques. Ils ne s'appliquent pas non plus aux aménagements portuaires qui devront faire l'objet d'une étude d'impact déterminant les mesures d'évitement ou compensatoires au regard de l'intérêt écologique des sites.

Le SCOT identifie à son échelle les zones humides à protéger (cf. détermination ci-contre et localisation à l'illustration ci-après). Sur cette base, les PLU précisent à leur échelle les zones humides qui existent effectivement sur le terrain et qui ont un intérêt avéré en matière de biodiversité et/ou pour la gestion des eaux afin de leur attribuer une protection appropriée à leur valeur patrimoniale et fonctionnelle excluant le développement de l'urbanisation. Cette protection doit ainsi permettre*:

- 1 **de maintenir des espaces tampons à dominante naturelle entre les espaces urbains et les zones humides** (pour éviter les phénomènes de pollutions directes des eaux et limiter les perturbations des écoulements superficiels et souterrains). La présence de zones humides n'exclue pas leur inscription dans le cadre d'un projet global stratégique prévoyant l'organisation des rapports entre milieux urbain et naturel à condition que la fonctionnalité de ces zones humides soit préservée.
- 2 **d'interdire les plantations** (ne concerne pas l'agriculture), constructions, imperméabilisations et affouillements et exhaussements de sols (remblais, excavations...) **qui seraient incompatibles avec la fonctionnalité écologique ou hydraulique des sites.** Dans ce cadre, les zones humides identifiées par les PLU qui relèvent des zones prioritaires pour la gestion de l'eau identifiées par le SAGE sont dotées d'une protection accrue en compatibilité avec les objectifs et conditions du schéma (règlements relatifs aux assèchements, mises en eau, imperméabilisations et remblais...).
Pour les zones humides incluses dans les pôles majeurs de biodiversité du SCOT, il sera fait application des objectifs de préservation que prévoit le SCOT pour ces pôles.
- 3 **d'empêcher l'aménagement des zones humides en plan d'eau ni en ouvrage de gestion des eaux pluviales urbaines**, sauf si de tels aménagements étaient autorisés par ailleurs dans le cadre des procédures administratives sur l'eau ou d'actions de réaménagements écologiques des sites.



Exemple de zones tampons :

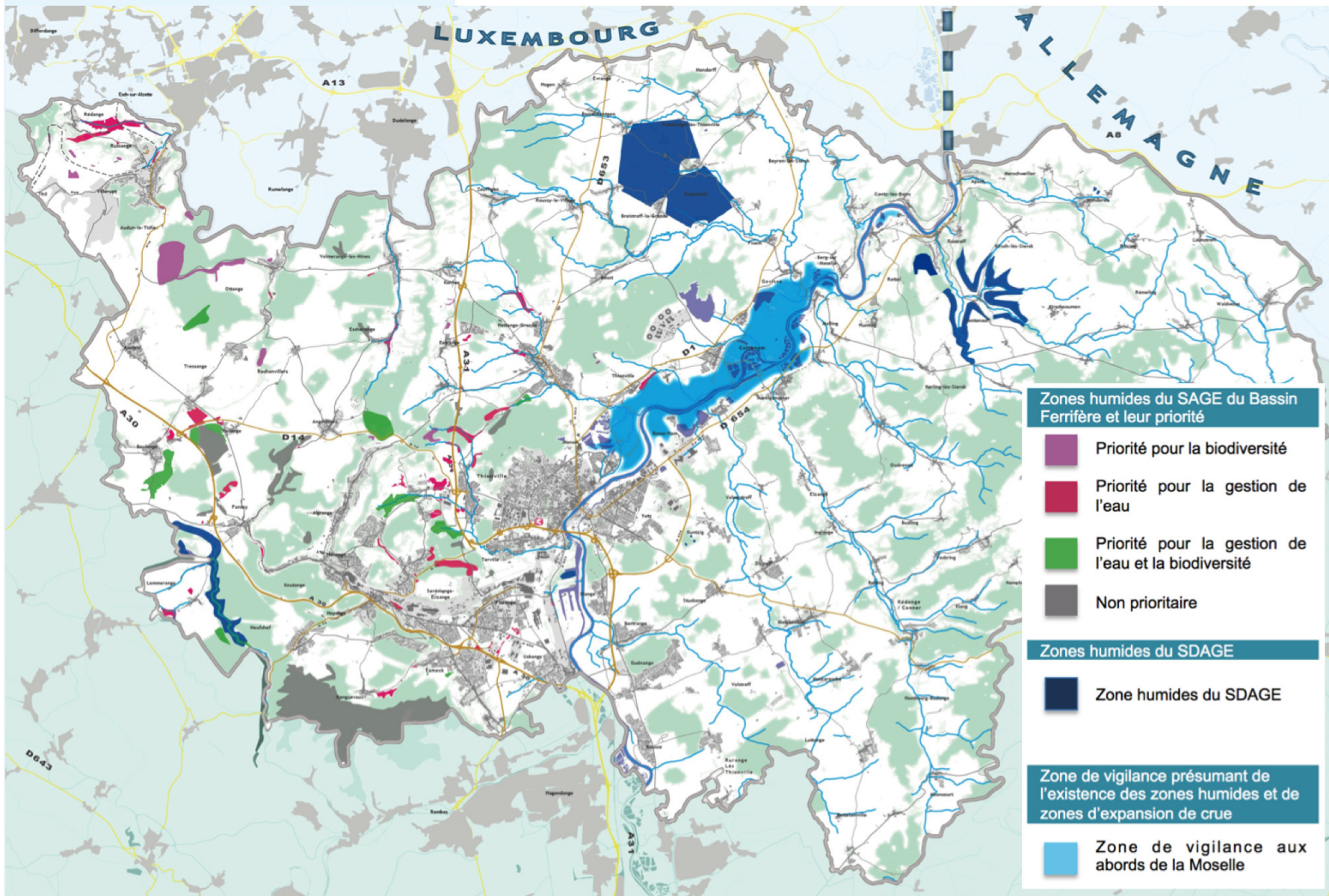
Les zones tampons peuvent être réalisées par différents moyens : zone non aedificandi, gestion de la densité, essence de plantation sur les terrains urbanisés riverains... L'application de ce principe doit être adapté au contexte communal

Information : L'inventaire des zones humides du SAGE du Bassin Ferrifère :

L'inventaire n'a pas pris en compte tous les critères de caractérisation des zones humides définis par la réglementation (pas de sondage pédologique et utilisation de critères d'habitat simplifiés).

Il n'est pas exhaustif, mais il inventorie (reconnaissance de terrain) des zones humides de plus de 100m² en hiérarchisant les enjeux de leur préservation.

Toutefois, à défaut d'alternatives (infrastructures structurantes, projet stratégique du SCOT...), si la destruction d'une zone humide ne peut être évitée, des mesures pertinentes d'atténuation et de compensation des impacts seront mises en œuvre dans le cadre de l'exercice de la police de l'eau et des objectifs de la DCE (et en compatibilité avec les éventuels objectifs et conditions des SDAGE et SAGE applicables). Ces mesures d'atténuation et de compensation ainsi que leur faisabilité technique et économique qui doit être proportionnée au projet, viseront à neutraliser les éventuels désordres hydrauliques pouvant générer des risques sur site et en aval ou porter atteinte à l'exploitation pérenne d'une ressource en eau stratégique.





2.2 Rationnaliser la gestion des ressources et renforcer la maîtrise des pollutions et nuisances

Le territoire dispose de ressources abondantes qui constituent pour son développement un atout majeur à valoriser. A cette fin, il est nécessaire de poursuivre et développer une politique de long terme et de gestion durable des ressources pour que celles-ci puissent apporter un potentiel et des capacités sans cesse renouvelés.

- 2.2.1 Rationnaliser la gestion de l'eau potable et privilégier l'utilisation de cette ressource aux usages nobles
- 2.2.2 Améliorer la qualité de l'assainissement des eaux usées et pluviales
- 2.2.3 Poursuivre et renforcer une politique des déchets alliant valorisation et prévention
- 2.2.4 Favoriser un développement promouvant des espaces de vie paisibles et sains.

2.2.1 Rationnaliser la gestion de l'eau potable et privilégier l'utilisation de cette ressource aux usages nobles

Objectifs ➔

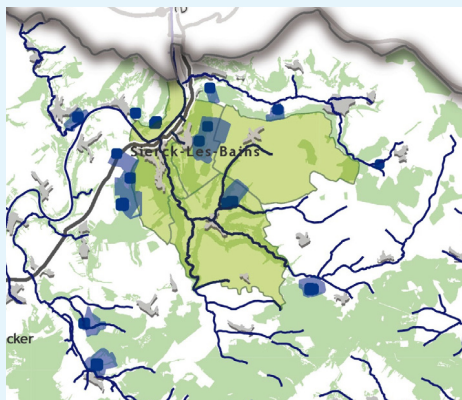
Protéger la ressource en eau

Mise en oeuvre ➔

➔ Assurer la protection des captages dans le respect des arrêtés de DUP élaborés. En outre, il s'agira de :

Les aires d'alimentation de captages :

Les aires d'alimentation ont des périmètres qui peuvent évoluer en fonction de la création ou l'abandon de captage : le territoire compte 9 captages grenelle, dont 3 à Sierck qui font l'objet d'étude de leur aire d'alimentation.



En vert, communes concernées par un ou plusieurs captages Grenelle : Apach, Rustroff, Montenach, Sierck, Merschweiller, Kirsch les Sierck,

- veiller particulièrement à la qualité de l'assainissement (réseaux, dispositifs non collectifs...) dans et aux abords immédiats de ces périmètres afin de ne pas rendre plus difficile l'exploitation et la sécurisation des captages.
 - prendre en compte les sites de prospection de nouvelles ressources afin que les nouvelles urbanisations n'obèrent pas l'exploitation et la protection d'éventuels captages futurs.
 - Assurer la compatibilité des projets d'urbanisme avec les mesures agro-environnementales et plans de gestion éventuellement prévus dans les aires d'alimentation des captages (SDAGE, SAGE...).
- Il s'agit de secteurs stratégiques pour l'alimentation de la ressource souterraine ; ce qui nécessite de la part de l'urbanisation d'intégrer les enjeux suivants.



Enjeu de gestion des eaux pluviales tant au niveau quantitatif que qualitatif :

- Privilégier les techniques alternatives d'hydrauliques douces (notamment l'infiltration) afin de maîtriser l'imperméabilisation des sols et de favoriser le rechargement de la nappe. Le traitement des eaux d'infiltration doit être exemplaire.
- Tenir compte des axes d'écoulement pour ne pas générer des phénomènes de ruissellement ou d'érosion du sol.

Enjeu de maîtrise des activités potentiellement polluantes dans les secteurs sensibles.

Enjeu de préservation prioritaire des ouvrages hydrauliques naturels tels que cours d'eau, zones humides, fossés secondaires.

Enjeu de préservation de la ripisylve et des haies, en particulier sur les axes de ruissellement.

Enjeu de qualité de l'assainissement non collectif et collectif (réseau, traitement des stations d'épuration).

Objectifs ➔

Sécuriser l'alimentation en eau potable dans le cadre d'une gestion rationnelle des besoins futurs.

Mise en oeuvre ➔

➔ **Les PLU prévoiront les espaces éventuellement nécessaires aux ouvrages de sécurisation et de distribution (stockage, grande canalisation...) pour répondre aux objectifs suivants :**

Renforcer la sécurisation pour assurer des conditions durables d'alimentation et d'exploitation de l'eau potable, notamment :

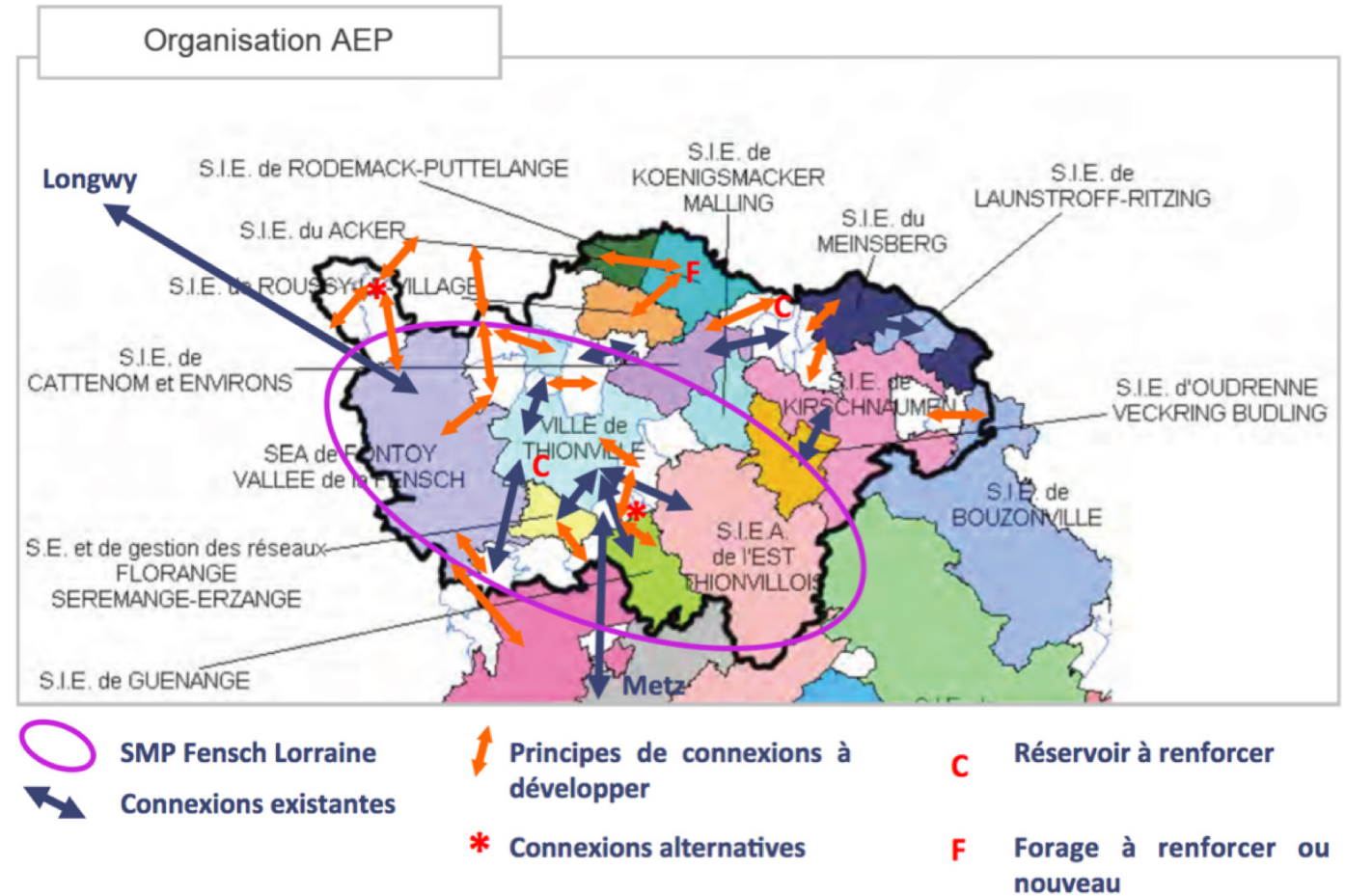
- *Dans la perspective des grands projets,*
- *Pour mutualiser la gestion des ressources permettant une exploitation raisonnée,*
- *Pour renforcer l'alimentation en période de pointe dans certains secteurs,*
- *Pour anticiper les risques de déficience de la ressource initiale.*

- Développer des interconnexions de réseaux, voire le cas échéant des réservoirs, dans le cadre d'une cohérence globale à préciser, avec en priorité :
 - Le renforcement de Acker et Escherange avec des fournisseurs voisins ;
 - Des sécurisations / renforcement : Uckange, Illange (interconnexion ou réservoir), Audun (interconnexion ou réservoir) / Villerupt, notamment parce que ces secteurs sont vulnérables en cas de rupture de conduite principale et qu'ils sont concernés par de grands projets.
- Développer d'autres interconnexions : Ranguévaux / Volmerange-les-Mines / Haute Kontz / Entrange / Sie Roussy le Village - Sie Acker - Sie Rodemack / Kirsch-les-Sierck / Montenach / Rustruff / Grindorff (Grindorff et Halstroff – adaptation aux besoins de pointe).
- Développer des réservoirs de sécurités : Thionville, haute Konts, Kirsch-les-Sierck.

Interconnexion, des études en cours :

- Fusion à l'étude du SFL Syndicat Fensch-Lorraine avec Syndicat sud Luxembourg et intégrant le secteur de Volmerange-les-Mines
- Extension du SIE de Kirschnaumen

Illustration indicative : Développer des interconnexions de réseaux, voire le cas échéant des réservoirs, dans le cadre d'une cohérence globale à préciser.



Objectifs ➔**Mise en oeuvre** ➔

Economiser l'eau et gérer son exploitation dans des perspectives durables.

➔ **Poursuivre l'amélioration du rendement des réseaux.**

➔ **Favoriser la réutilisation des eaux pluviales afin de réserver l'eau potable aux usages nobles.**

- Les PLU s'assureront que les règles qu'ils prévoient pour les ouvrages techniques (réservoirs...) n'empêchent pas la réutilisation des eaux pluviales et, le cas échéant, fixent leur bonne intégration paysagère.
- La réutilisation des eaux pluviales, en particulier dans les grands projets où elle est encouragée, peut être facilitée par une mise en cohérence entre les formes urbaines définies (volume du bâti, emprise au sol...) et les impluviums nécessaires pour la collecte de ces eaux (sur le bâti ou dans les espaces libres de construction).

➔ **Assurer l'équilibre du bilan besoin /ressource**

- Les documents d'urbanisme inférieurs au SCOT et tout projet de développement urbain des communes seront compatibles avec la capacité de la ressource ; cette ressource étant évolutive (développement de nouveaux captages, interconnexions des réseaux...).
- Les réservoirs miniers du bassin ferrifères sont de nouvelles ressources à préserver sur le long terme et à valoriser dans le cadre d'une exploitation durable et raisonnée. Ainsi, en compatibilité avec le SAGE, le développement éventuel de captages :
 - ne devra pas engendrer de désordres hydrogéologiques impliquant notamment des altérations sur le fonctionnement des cours d'eau et autres forages qui drainent ces réservoirs, ni une fragilisation de la qualité des eaux souterraines ou superficielles.
 - N'augmentera pas la vulnérabilité des réservoirs aux pollutions de surface.

Cette orientation vaut aussi pour la géothermie profonde.

2.2.2 Améliorer la qualité de l'assainissement des eaux usées et pluviales

Objectifs ➔

Pour des schémas d'assainissement et des eaux pluviales en cohérence avec les objectifs de développement des communes :

- Définition des zonages des eaux pluviales, définition des zones d'assainissement en collectif et non collectif, opportunités d'interconnexion de réseau entre communes et prévision des réseaux éventuellement à étendre.

- Régulation des eaux pluviales permettant de lutter contre les ruissellements (débits de fuite admissible, bassin de rétention et régulation, privilégier l'infiltration et la régulation en amont lorsque cela est possible...). Il s'agit aussi de développer les solutions alternatives de régulation tels que réservoirs sous chaussée, noue paysagère....

- Amélioration des réseaux d'assainissement qui épanchent des pollutions dans la nappe et/ou font l'objet d'intrusions d'eaux claires parasites.

Mise en oeuvre ➔

Les objectifs d'amélioration de l'assainissement doivent faciliter la gestion des équipements de traitement et contribuer à la lutte contre les pollutions dans les milieux naturels :

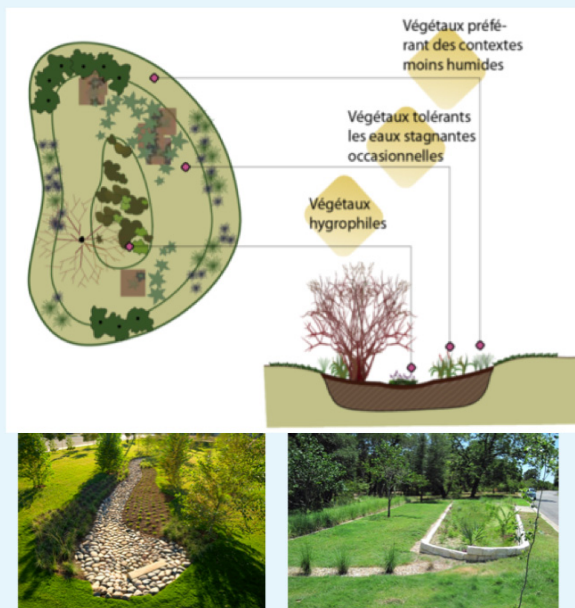
- Par l'anticipation des besoins de capacité de traitement des stations d'épuration, notamment les petites stations qui présentent des dysfonctionnements ou qui sont exposées à des risques de sous-dimensionnement (de nombreux projets dans ce sens sont en cours).
- Par la maîtrise de la qualité des rejets des entreprises en compatibilité avec celle requise pour une collecte dans le réseau général (lorsque ces rejets sont collectés par ce réseau).
- Par la généralisation des schémas d'assainissement et des eaux pluviales en cohérence avec les objectifs de développement des communes afin de lutter activement contre les ruissellements.
- Par le développement des dispositifs alternatifs de gestion des eaux pluviales.

➔ **Assurer la compatibilité des projets d'urbanisme avec la capacité existante ou programmée des stations de traitement.** En outre, cette capacité doit permettre la mise en œuvre d'un niveau de traitement des rejets adapté à la sensibilité des milieux récepteurs.

➔ **Prévoir les éventuels espaces nécessaires aux ouvrages de traitement des eaux usées (station d'épuration...) et de stockage et traitement des eaux pluviales avant leur rejet dans le milieu naturel (bassin de rétention...).**

Les techniques d'hydraulique douce s'appuient sur les phénomènes d'évaporation, de transpiration par les plantes et d'infiltration, ainsi que sur la valorisation des eaux collectées.

Le fonctionnement de tels ouvrages est optimisé par la plantation de végétaux adaptés pour notamment : stabiliser les ouvrages, épurer les eaux, améliorer l'infiltration, mettre en place des niches écologiques...



- ➔ **Assurer la cohérence entre les objectifs de densité bâtie et la faisabilité des dispositifs d'assainissement non collectif (dans les secteurs concernés et définis par les schémas d'assainissement) :** taille des parcelles, emprise au sol des constructions, bande non constructible permettant l'infiltration à la parcelle...

Le cas échéant, l'aménagement des parcs d'activité facilitera les dispositifs spécifiques nécessaires aux entreprises pour le traitement sur place de leurs effluents. En outre, il sera tenu de compte de leurs éventuels besoins en matière de labellisations environnementales de leur procédé de production et de fonctionnement (labellisation découlant de leurs filières propres : recyclage des eaux,...).

- ➔ **Prévoir les modalités adéquates de plantation et d'imperméabilisation pour les espaces relevant ou bordant les trames vertes urbaines définis par les PLU.** Ces modalités seront cohérentes avec les caractéristiques des éventuels milieux naturels environnants (proximité de cours d'eau, prairie,...).
- ➔ **Privilégier la gestion hydraulique douce dans les opérations d'aménagement** lorsque les conditions techniques, écologiques et les caractéristiques des projets le permettent.

Le cas échéant, il conviendra que de tels dispositifs soient intégrés à la réflexion d'ensemble des projets pour les valoriser paysagèrement et que les règles d'urbanisme n'empêchent pas les modes constructifs écologiques permettant cette gestion douce (toiture végétalisée,...), même si leur insertion paysagère est encadrée.

2.2.3 Poursuivre et renforcer une politique des déchets alliant valorisation et prévention

Objectifs ➔

De multiples actions et études en cours :

- Révision du Plan de Prévention et de Gestion des Déchets Non dangereux, qui fixe les objectifs de prévention et de réduction à la source des déchets ainsi que les objectifs de valorisation et les besoins en équipements.
- Plan de Prévention et de Gestion des Déchets du BTP
- Sydelon : étude sur le transport, la valorisation et le traitement des déchets ménagers du territoire du SYDELON
- Aboncourt : site pilote pour la valorisation du biogaz (cogénération + traitement des lixiviats)
- CCPHVA / SMTOM : Etude de rationalisation de l'usage des ISDND 57 et 54 (permettre des accès mutualisés au plus près des besoins)

Objectifs du Plan de Gestion des Déchets

Départemental : réduction à la source de 19 % des ordures ménagères et assimilés entre 2009 et 2019, et 24 % entre 2009 et 2025.

L'objectif est de renforcer la structuration du territoire pour mettre en œuvre une politique des déchets cohérente avec les grands projets du territoire, répondre aux ambitions du Grenelle de l'environnement et soutenir une organisation départementale des déchets qui se développe.

- **Prévenir, sensibiliser et donner une seconde vie aux objets** pour réduire la production de déchets à la source, développer une approche éco-responsable et faciliter le recyclage. Dans ce sens, le territoire entend développer les actions de sensibilisation auprès des différents publics et mettre en place un observatoire pour adapter les stratégies et les moyens concrets d'intervention aux habitudes locales.
- **Renforcer les filières de collecte et valorisation spécifiques des déchets** (méthanisation, BTP...) et améliorer le tri notamment pour réduire l'enfouissement et pour valoriser la part fermentescible dans les ordures ménagères.
- **Favoriser le compostage individuel et la valorisation des biodéchets** grâce aux 2 centres de compostage existants (Guénange et Metzervisse). Il s'agit aussi de renforcer l'utilisation du traitement mécano biologique à Villerupt.
- **Augmenter les performances de collecte des déchets recyclables**
- **Soutenir la pérennité du centre d'Aboncourt** et contribuer à l'optimal de fonctionnement de Methavalor à Forbach et de l'unité de valorisation de Metz.
- **Etudier la valorisation des déchets en coopération avec l'Allemagne et le Luxembourg** en considérant les problématiques de proximité des filières (coûts financiers et/ou environnementaux - transport par la Moselle nécessite des investissements en infrastructures et organisation).

Mise en oeuvre ➔**➔ Définir dans les documents d'urbanisme inférieurs les éventuels espaces nécessaires aux ouvrages de collecte, stockage et traitement des déchets qui permettent de répondre aux objectifs qui précèdent (déchetteries, centre de traitement ISDI...) dont notamment :**

- Les besoins éventuels pour l'extension du site d'Aboncourt seront anticipés.
- Les besoins éventuels pour des Installations de Stockage des Déchets Inertes (ISDI) au regard notamment du plan départemental des déchets non dangereux et dans le cadre d'une gestion mutualisée pertinente
- L'implantation de ressourceries pourra être facilitée par une offre immobilière spécifique: peu onéreuse, en centre urbain et aisément accessible.
- Les besoins en équipements pour développer la méthanisation liée à la filière agricole tiendront compte des études prospectives en cours :
 - Potentiel pour une grosse unité de méthanisation au Nord de Thionville (700KW) ou de 2 unités plus petites (150 KW) à Audun et Aumetz,
 - Potentiel pour une unité dans le secteur des Trois frontières.
- Les équipements pour les déchets du BTP seront développés au regard du futur plan départemental et au regard des besoins que vont générer les grands projets (Ecocité...) et la mise en place du pôle écoconstruction.



➤ **Prévoir les besoins éventuels de dispositifs de collecte et de traitement, afin de bien les intégrer au projet d'aménagement des zones à urbaniser.** A cet effet, il s'agira de :

- Rechercher une bonne accessibilité des dispositifs tant pour les usagers que pour les opérateurs de collecte (accès voitures particulières mais également piétonnier, limiter le nombre de manœuvre et de permettre une collecte rapide).
- Prendre en compte les besoins pour la collecte sélective dans les parcs d'activité (espace dédié...).
- Développer une bonne intégration paysagère en évitant que les entrées de quartiers ne soient très marquées par la présence des points d'apports volontaires,
- Organiser les circulations pour éviter que l'utilisation des points de collecte entraîne un stationnement gênant.

2.2.4 Favoriser un développement promouvant des espaces de vie paisibles et sains

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

L'objectif est de maîtriser l'exposition des populations au bruit et de favoriser la poursuite de la connaissance des sites et sols pollués afin d'optimiser leur réutilisation et d'anticiper les enjeux sanitaires qu'ils sont susceptibles de générer.

➔ **Poursuivre la reconnaissance des sites et sols pollués**

L'amélioration de la connaissance des sites et sols pollués ou présumés comme tels sera poursuivie (base de données Basol – voir EIE du SCOT, inventaire des friches aux échelles EPCI, Communes et du Département) dans l'objectif de :

- prévoir les conditions d'usages du sol en conséquence et de faciliter le renouvellement urbain,
- déterminer, le cas échéant, des mesures de dépollutions permettant d'obtenir un gain sanitaire ou écologique sur site et/ou améliorant la qualité des espaces environnants (urbains ou naturels).

➔ **Maîtriser l'exposition des populations au bruit :**

Indépendamment des obligations réglementaires relatives à l'isolation acoustique des constructions, la conception des projets urbains tiendra compte des possibilités :

- de développer des quartiers d'habitat préservés des nuisances induites par les infrastructures bruyantes afin de ne pas exposer d'avantage les populations au bruit.
- de préserver les zones de calme.

A cette fin, les projets prendront en compte les cartes de bruits stratégiques établies ainsi que les mesures des éventuels Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement qui en découleraient.



2.3 Structurer le potentiel pour une transition énergétique vecteur d'optimisation des ressources, de qualité de vie et d'activités économiques innovantes

L'économie d'énergie et la réduction des GES sont interdépendantes et visent une optimisation du développement impliquant des objectifs et actions transversales pour mettre en œuvre la transition énergétique. Ces objectifs et actions développées par le SCOT placent au premier plan :

- le développement des transports alternatifs (transports collectifs, liaisons douces...) en cohérence avec celui d'espaces urbains pourvoyeurs de services accessibles,
- la sobriété énergétique de l'habitat,
- la qualité urbaine permettant d'optimiser la consommation énergétique du bâti, les mutualisations d'équipements et de réseaux (chauds ou froids) mais aussi favorisant le recours à des matériaux moins émetteurs de GES,
- le développement des ressources renouvelables.

Ils s'inscrivent dans les perspectives du SRCAE Lorraine et doivent ainsi concourir également à l'amélioration de la qualité de l'air.

2.3.1 Diversifier le bouquet énergétique sur base renouvelable

2.3.2 Economiser et optimiser l'usage de l'énergie dans l'aménagement

2.3.1 Diversifier le bouquet énergétique renouvelable sur base

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

A titre d'information : il est rappelé que la Loi Brottes supprime les ZDE.

L'objectif est de développer les énergies renouvelables et de prendre appui sur la diversification du bouquet énergétique pour favoriser l'émergence de nouveaux savoir-faire contribuant au développement de filières économiques innovantes (pôle écoconstruction, filière « maîtrise énergétique »).

➔ Le développement de l'éolien :

- tient compte des potentiels et contraintes notamment identifiées dans le SRCAE (et du Schéma Régional Eolien qui en constitue un volet) ainsi que des normes applicables en matières de paysages et de nuisances. Le cas échéant, le petit éolien fait l'objet de mesure visant à assurer son intégration notamment au regard des effets esthétiques et sonores.
- s'inscrit dans une gestion cohérente avec les objectifs du SCOT en matière de paysage et de biodiversité. Ainsi le grand éolien n'a pas vocation à s'implanter dans :
 - les pôles de biodiversité majeurs, les zones humides, ni les secteurs paysagers identifiés par le SCOT au titre de coupures d'urbanisation (incluant celles de la DTA).
 - les continuités écologiques du SCOT, sauf si elles sont compatibles avec la sensibilité des milieux et qu'elles ne remettent pas en cause l'intérêt des continuités pour le déplacement de la faune.
 - les secteurs proche de l'A 31 entre Metz et Thionville afin de ne pas obérer les grands projets ni l'évolution des infrastructures.
 - Les secteurs périphériques d'entrée de ville dès lors qu'ils peuvent compromettre la lisibilité paysagère de la lisière urbaine.
- Privilégie les implantations sous forme de parcs de plusieurs éoliennes afin d'organiser une gestion paysagère d'ensemble qui valorise les perspectives visuelles.

Au-delà des ZDE déposées ou validées (Launstroff, Waldwisse, Val d'Alzette), les secteurs pour lesquels des objectifs de création d'éoliennes sont affichés :

- Boulange / Errouville
- Distroff, Metzervisse...
- Escherange – Rochonvillers – Volmerange-les-Mines

➔ Le développement du solaire et du photovoltaïque :

- S'effectue préférentielle sur les toitures des constructions existantes et en particulier les bâtiments de grande emprise tels que ceux pouvant être dédiés aux activités industrielles, artisanales, commerciales ou agricoles et aux équipements publics.
- Lorsqu'il relève d'un parc solaire ou photovoltaïque au sol, il s'établit en dehors des espaces agricoles productifs, des pôles majeurs de biodiversité et des continuités écologiques définies par le SCOT excepté dans les cas mentionnés ci-après (implantation privilégiée). Leur implantation privilégiera l'utilisation des friches urbaines, des délaissés d'infrastructures, d'anciennes carrières ou sites d'enfouissement des déchets, dès lors que ces espaces n'ont pas un intérêt écologique avéré. En outre, le développement du photovoltaïque doit aussi tenir compte des espaces pouvant potentiellement redevenir agricoles afin de ne pas empêcher ce retour à l'agriculture.
- Est encadré par des mesures d'insertion architecturales et paysagères, dans les secteurs urbains mixtes présentant des enjeux de préservation de l'identité urbaine et patrimoniale. Aussi, dans les sites qui nécessitent une protection particulière du paysage et dans des secteurs à déterminer par les communes sous réserve d'être justifiés, des mesures renforcées peuvent être prises par les Plans Locaux d'Urbanisme. Il s'agit, en particulier d'intégrer les prescriptions inhérentes aux périmètres relatifs à la protection des monuments historiques et aux prescriptions liés aux AVAP / ZPPAUP applicables.

A titre d'information : La commune de Koenigsmacker développe un projet de parc photovoltaïque d'environ 1,5 ha.



➤ Le développement de la biomasse :

- La méthanisation et la filière bois énergie sont encouragées à échelle élargie où la valorisation de ces ressources énergétiques trouvent une pertinence économique et fonctionnelle (cf. aussi volet déchet du présent DOO).
- La filière bois-énergie prend en compte la fonctionnalité écologique de la forêt et les besoins liés à sa gestion durable.
- Les installations collectives ou individuelles (stockage, transformation) pour le compostage et le bois énergie sont favorisées en intégrant un objectif de limitation forte des nuisances.
- La reconversion de friches considèrera leur potentiel éventuel pour le développement de l'agriculture, sous réserve que les conditions sanitaires, financières et techniques en autorise la faisabilité. Dès lors que cette reconversion vers l'agriculture est possible, elle sera prioritaire si le développement de l'urbanisation sur ces friches n'y est pas réalisable.

➤ Le développement de la géothermie et de l'hydroélectricité :

- La géothermie profonde détient un fort potentiel mais à évaluer au prisme des conditions d'exploitation (profondeur et température de la nappe captée...). Elle exige toutefois d'assurer une maîtrise renforcée des risques de pollution des aquifères utilisés pour l'eau potable (cf. DOO volet ressource en eau).
- L'hydroélectricité devra tenir compte des objectifs d'atteinte du bon état des masses d'eau et de préservation de la vie piscicole.

2.3.2 Economiser et optimiser l'usage de l'énergie

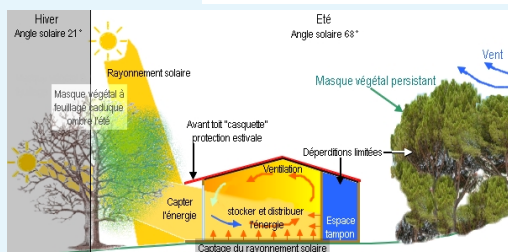
Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Développer des formes urbaines optimisant l'usage de la voirie pour une meilleure compacité globale et une meilleure accessibilité par les modes alternatifs.

➔ **Pour réduire le besoin de créer des voiries routières tout en assurant une desserte performante des urbanisations, les documents d'urbanisme inférieurs et les opérations :**

- Optimisent la localisation et le tracé des voies des zones à urbaniser pour qu'elles soient traversantes et permettent ainsi une perméabilité viaire avec les zones bâties existantes, en particulier avec les centres de bourgs et de village.
- Evitent l'organisation autour de voies en impasse en préférant une implantation sous forme d'îlot, à défaut, l'on recherchera à relayer les impasses par des liaisons douces.
- Prennent en compte dès le départ, les objectifs de desserte par des liaisons douces en recherchant l'attractivité et la sécurité des parcours, d'accessibilité au transport en commun (Arrêt TC – pôles de rabattement et les aires de co-voiturage), de gestion des déchets (collecte...), d'organisation du stationnement... La mise en œuvre de ces objectifs demandera d'intervenir sur les points suivants :
 - Pour les liaisons douces : réserver les espaces nécessaires et optimiser, voire réduire, la voirie routière.
 - Pour l'accessibilité existante ou future aux transports en commun : anticiper et intégrer les besoins d'espace pour l'aménagement des arrêts ou points de rabattement (TC, TAD, plans de déplacements entreprises, co-voiturage).
 - Pour le stationnement : différencier et adapter l'offre en tenant compte de la desserte en liaison douce et en transport collectif et favoriser les possibilités de mutualiser les aires de stationnement tout en assurant leur insertion cohérente dans l'organisation des circulations.
 - Pour la gestion des déchets : faciliter la collecte en limitant la longueur des parcours... (cf. volet déchet).

Objectifs ➔**Mise en oeuvre** ➔**Exemples d'adaptation de l'aménagement au bioclimatisme :**

Anticiper le cumul des règles d'urbanisme pour que la qualité des parcelles à construire permette au bâti :

- De s'orienter par rapport aux intempéries et à l'ensoleillement ;
- De gérer leur exposition par des plantations (orientation du bâti, forme de la parcelle, modulation des densités...).

Ne pas s'opposer à la mise en œuvre des modes constructifs écologiques mais accompagner leur intégration paysagère :

- Grandes baies, Bardages et structures en bois,
- Architecture contemporaine (volumes récurrents et de formes saillantes),
- Toitures à faible pente, toits-terrasses en structure bois et/ou végétalisées.

La maîtrise énergétique et des GES passe également par le développement des transports alternatifs, des circuits courts, la prévention des déchets à la source et leur valorisation matière ou énergétique ; ces axes étant développés dans les volets transport, agriculture et déchets du présent DOO. Notons que la Ville de Thionville et Portes de France Thionville réalisent leur PCET.

Rechercher l'efficacité énergétique dans l'aménagement et la construction et réduire la part du transport de l'énergie.

➔ Favoriser les nouveaux modes constructifs et les pratiques bioclimatiques de la construction (implantation par rapport au soleil, aux intempéries, usages de biomatériaux ...) dès lors qu'ils ne contrarient pas les objectifs de protection patrimoniale du paysage urbain.

➔ Encourager et faciliter l'utilisation de matériaux à moindre émission de GES (matériaux recyclés, renouvelables...) pour l'aménagement de voirie et d'espace public et les bâtiments publics.

➔ Optimiser les réseaux de chaleur dans le cadre d'un développement qui favorisera la desserte de secteurs urbains denses et organiser l'augmentation de la densité urbaine des secteurs desservis par ces réseaux.

➔ Accompagner les besoins d'évolution technologique des entreprises vers des procédés de production durables (labellisation, normes iso...) ou pour leur gestion énergétique : recyclage, réutilisation des eaux pluviales, partage des réseaux de chaleur et de froid entre les entreprises, valorisation mutualisée ou individuelle des déchets...

➔ Poursuivre et développer la lutte contre la précarité énergétique et les mesures de rénovation de l'habitat par :

- La réduction de la vacance (objectif de 90 logements par an);
- La mise en place de programmes (OPAH, PIG...) ciblant ou incluant la précarité énergétique des logements en tenant compte des enjeux liés au parc ancien d'avant 1949 et au parc social d'avant 1970. A titre d'information, le Val de Fensch entend poursuivre ces OPAH notamment pour la rénovation des cités minières, Cattenom et environs développe sur 3 ans le programme habiter mieux avec un objectif de réhabiliter 20 logements par an.

➔ Favoriser l'éclairage public basse consommation et la réutilisation des eaux pluviales (solutions collectives et individuelles).

➔ Dans le cadre d'une trame verte urbaine, intégrer les opportunités de renforcer le végétal pour réduire les phénomènes d'îlots de chaleur (contribuer à la régulation thermique des espaces publics vulnérables aux surchauffes récurrentes).

2.4 Réduire ou ne pas augmenter les vulnérabilités pour les personnes et les activités économiques

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Prévenir les risques et les gérer dans un objectif de non accroissement, voire de réduction, des vulnérabilités sur les personnes, les activités et les biens.

La gestion des risques dans les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement visera à améliorer la connaissance des risques, l'information des habitants et devra être établie sur l'ensemble des informations connues, dont notamment, les documents réglementaires applicables (Sdage, PPR, Directive inondation, Directives nationales...), les atlas et autres éléments de portés à la connaissance, le cas échéant les informations issues d'études sectorielles, soit directement liées aux risques, soit indirectement... afin de préciser la nature des aléas et des vulnérabilités.

Cette gestion visera à réduire ou ne pas accroître les risques au travers de modalités urbanistiques et constructives adaptées ou de mesures proportionnées de prévention et de lutte contre les risques permettant d'en maîtriser les effets sur les personnes et les biens (politique de diminution ou de non augmentation de la vulnérabilité des populations et des biens).

Les plans de prévention des risques applicables doivent être respectés conformément aux prescriptions et zonages qu'ils prévoient.

En outre, le risque inondation implique la nécessité d'intervenir notamment sur :

- la qualité de la gestion des eaux pluviales ;
- la programmation d'ouvrages de lutte contre les risques ;
- l'implantation des constructions et l'organisation de la voirie de façon à ce qu'elles n'aggravent pas le contexte des risques en constituant des obstacles ou en augmentant les ruissellements ;
- la réserve d'espaces libres de constructions dans les secteurs exposés ou d'expansion de crue.

L'arrêté du 18 décembre 2012 fixe le Territoire à Risque Important d'Inondation (TRI) « Metz Thionville Pont-A-Mousson » relatif au débordement de la Moselle.

En outre, les zones à vocation d'expansion de crue identifiées comme telles ne sont pas destinées à être urbanisées et doivent être préservées des affouillements et exhaussements de sol, sauf s'ils sont justifiés par un motif de sécurité ou de salubrité publique ou qu'ils visent à améliorer le fonctionnement (hydraulique ou écologique) de la zone pour l'expansion de crue.

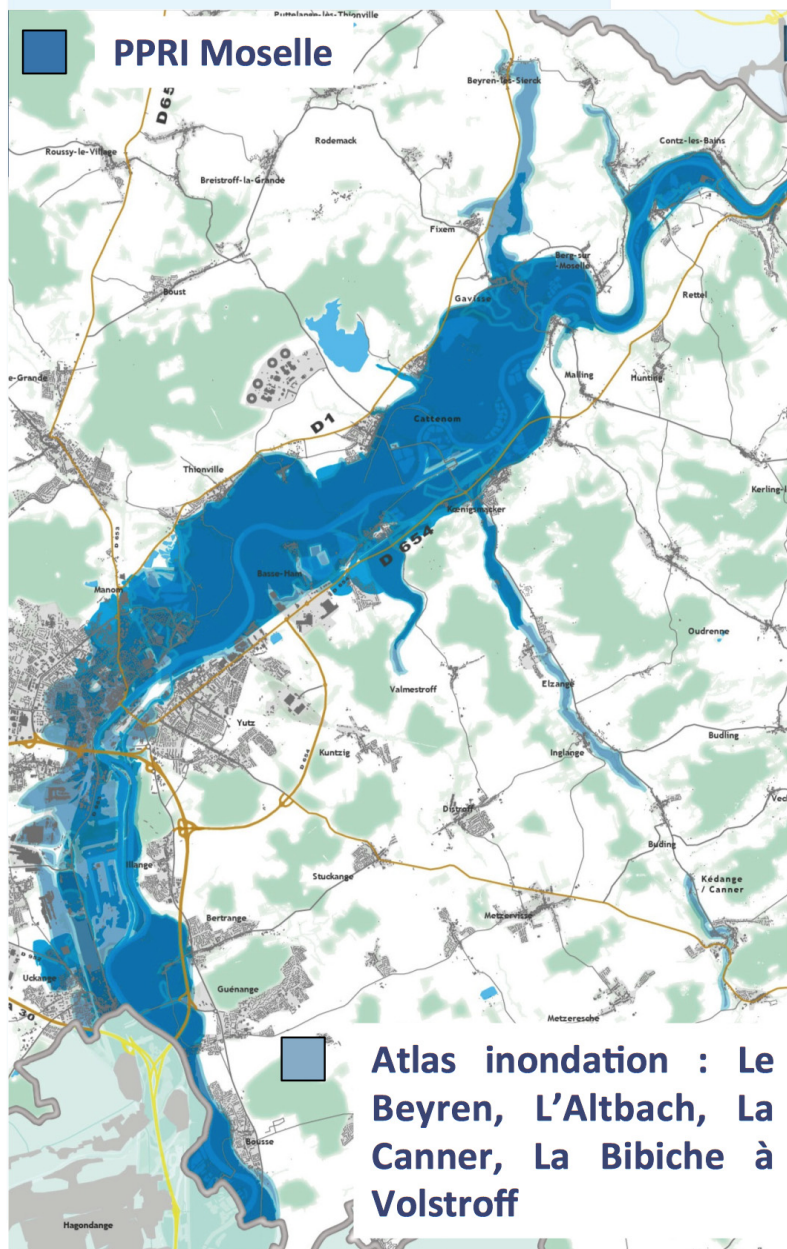
- la préservation des éléments du paysage qui ont un rôle hydraulique, tels que des haies bocagères, des talus plantés, les zones humides...
- la mise en place de mesures agrienvironnementales (orientation des labours, assolement...).

➤ **L'inondation (hors communes couvertes par un PPR inondation applicable)**

- A défaut de Plan de Prévention des Risques (PPR), les PLU prendront en compte l'ensemble des informations connues sur les phénomènes d'inondation (aléas), dont les atlas de zone inondable (ainsi que les SDAGE, Directives inondation et nationales).
- Ils devront prendre les mesures proportionnées au risque qui pourront consister à interdire l'urbanisation ou la soumettre à conditions spéciales.
- Les communes amélioreront ces informations par des études sérieuses (de type PPR et à mener en concertation avec l'Etat) précisant la nature des aléas et le niveau de risque engendré afin d'interdire l'urbanisation ou la soumettre à condition.
- Cette amélioration de la connaissance du risque doit permettre de garantir le cas échéant qu'un phénomène d'inondation ne constitue pas un risque ou que le risque qu'il constitue est compatible avec une urbanisation pour que les PLU puissent autoriser cette urbanisation dans les zones urbanisées existantes, et exceptionnellement dans les zones non urbanisées.

En outre, cette urbanisation doit respecter les conditions suivantes :

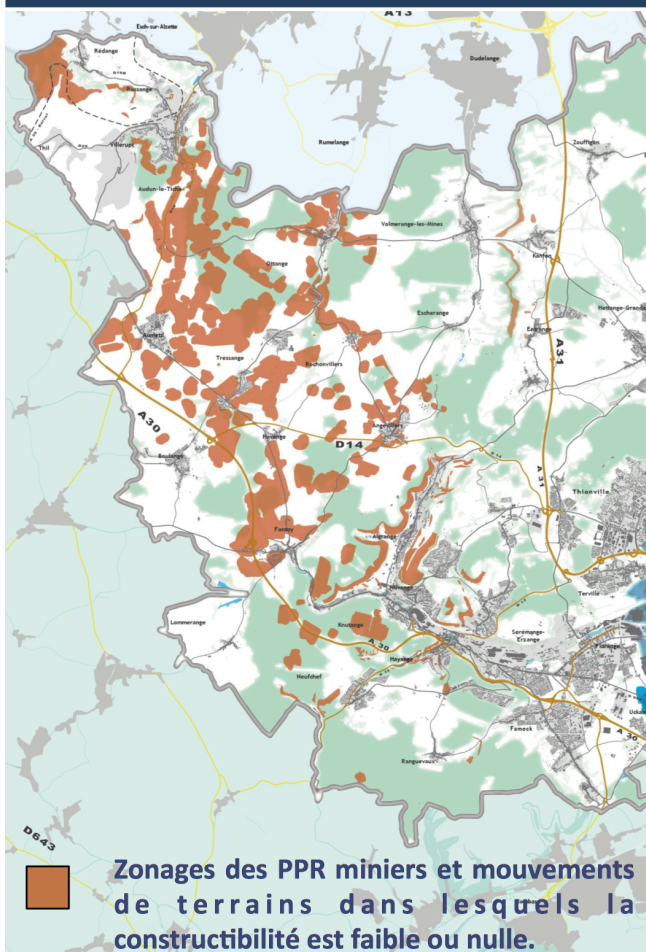
- garantir la sécurité des personnes et des biens au travers de prescriptions réglementaires du PLU, selon la méthode utilisée dans les PPR. Les objectifs (issus du SDAGE) de prévention et de limitation des vulnérabilités sur les personnes et les activités conduisent à :
 - Rendre exceptionnelle et limitée la constructibilité pour des bâtiments dans les zones d'aléa fort et très fort (hors bâtiments techniques ne pouvant s'implanter



ailleurs, liés à la lutte contre les risques, liés au transfert modal vers la voie d'eau ou liés à la production hydroélectrique) ;

- Conditionner l'urbanisation dans les zones d'aléa faible et moyen afin de ne pas augmenter la vulnérabilité des établissements publics abritant une population vulnérable ;
 - Définir les moyens urbanistiques réduisant la vulnérabilité des personnes et du bâti au phénomène d'inondation (côte de plancher surélevée, implantation du bâti,...)
- garantir que les capacités d'expansion naturelle de crue compensées ou non sont conservées et non compromises par des affouillements et exhaussements de sol (remblaiements, endiguements...), sauf s'ils sont justifiés (cf. motifs mentionnés précédemment).
 - garantir que l'urbanisation n'entrave pas le libre écoulement des eaux, dont les axes de ruissellements, ne crée pas d'effets préjudiciables sur les secteurs voisins ou aval, ni n'augmente les vitesses d'écoulement.

Plans de Prévention des Risques Miniers et mouvements de terrains

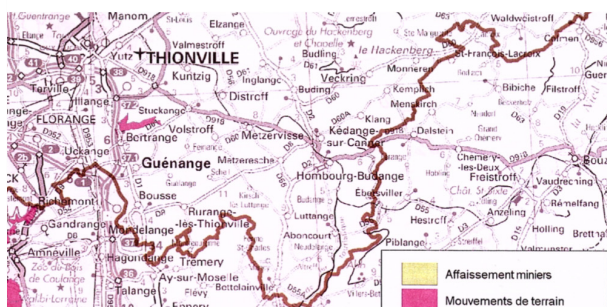
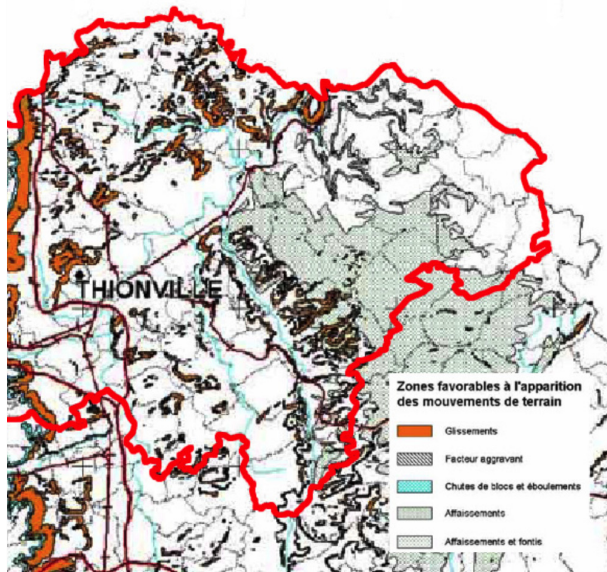


➔ Les mouvements de terrains (hors communes couvertes par un PPR relatifs à ces phénomènes et risques).

- A défaut de Plan de Prévention des Risques (PPR), les documents d'urbanisme inférieurs et projets d'aménagement prendront en compte l'ensemble des informations connues sur les phénomènes de mouvements de terrain, dont le DDRM, les études BRGM, les relevés de cavités, les portés à la connaissance de l'Etat et la DTA...
- Ils considèreront l'aléa mouvement de terrain le plus en amont possible. Au regard du risque préalablement identifié (développer la connaissance et, le cas échéant, évaluer le niveau de risque), le développement de l'urbanisation s'établira sans accroître les dangers pour les personnes et les biens :
 - en limitant, voire interdisant, l'augmentation des capacités urbaines (extension, densification, nouvelle urbanisation) dans les zones exposées.
 - et/ou
 - en mettant en œuvre, au regard des moyens disponibles, les aménagements pour assurer la neutralisation du risque (consolidation des terrain, protection des zones urbanisées...).

Note : La gestion du risque de mouvement de terrain doit porter tout autant sur les secteurs de développement que sur le bâti existant.

Information préventive hors les espaces concernés par un PPR minier ou mouvement de terrain : étude BRGM, porter à la connaissance de l'Etat...



La prise en compte des mouvements de terrain vise en outre les phénomènes de retrait/gonflement des argiles. Les informations connues à l'échelle du département (source BRGM) mentionnent que le territoire est globalement exposé à un aléa faible à moyen, ce qui n'exclut pas l'existence de secteurs plus localisés pouvant relever d'un niveau d'aléa supérieur. La gestion de ce risque s'anticipe essentiellement par un développement de la connaissance des phénomènes à une échelle locale, notamment au regard des sinistres engendrés, afin de fixer, le cas échéant :

- des mesures constructives spécifiques ou de traitement des abords des constructions (par exemple, l'éloignement par rapport au bâti des plantations pouvant accentuer les mouvements de sols ou modifier la présence d'eau dans le sol, la gestion des fuites des canalisations, le respect des ouvrages hydrauliques naturels tels que fossés ou mares...).
- une maîtrise de l'urbanisation, voire son interdiction, dans les secteurs avérant un risque pour les personnes et les biens qui ne peut être rendu inopérant par des mesures constructives (voir précédemment).

➔ La rupture de digues (Port fluvial – Illange, Uckange, Thionville)

Les communes maîtrise l'urbanisation aux abords des digues en définissant au regard et en proportion du risque préalablement évalué (et en concertation avec la Commission Départemental des Risques Majeurs), des bandes des reculs permettant de se prémunir contre les effets de chasse et de garantir la sécurité des personnes et des biens. Cette orientation ne s'applique pas aux installations portuaires. Le SDAGE donne comme indication de recul (à compter du pied extérieur de la digue) : 10 m minimum, et 50 m lorsque la hauteur de crue de référence dépasse d'1 mètre le niveau du terrain naturel.

➔ La rupture de barrage (commune de Cattenom)

Le PPR de Cattenom applicable à la date de réalisation du présent document prévoit une bande inconstructible liée au barrage existant sur le territoire communal.

➡ **Les risques miniers (hors communes couvertes par un PPR relatifs à ces phénomènes et risques).**

A défaut de Plan de Prévention des Risques miniers (PPRm), les documents d'urbanisme inférieurs et projets d'aménagement prendront en compte l'ensemble des informations connues sur les phénomènes de risques miniers, dont en particulier les cartes d'aléas et les portés à la connaissance de l'Etat. Au regard du risque préalablement identifié (développer la connaissance et, le cas échéant, évaluer le niveau de risque), ils prévoient les mesures proportionnées de prévention et/ou de résorption du risque en étant compatibles avec les objectifs de la DTA applicable. Ces derniers objectifs varient selon les niveaux d'aléas identifiés par les cartes d'aléas et les contraintes des communes. Ils consistent à :

- N'autoriser la reconstruction des bâtiments après sinistre que si celle-ci s'effectue hors les zones d'aléas d'éboulement de front de mine, fontis et effondrements brutaux et à condition que le sinistre ne soit pas lié au risque minier.

Dans les zones où la sécurité des personnes est en cause, et en particulier dans les secteurs soumis à des aléas d'éboulement de front de mine, fontis et effondrements brutaux :

- Empêcher le développement de l'urbanisation par extension ou densification. Dans ces secteurs, seuls les travaux de maintien en l'état des constructions sont admis et l'Etat peut décider, au cas par cas, le confortement de galeries en tenant compte de l'ensemble des contraintes. Dès lors que ce confortement ne peut être mis en œuvre pour des motifs techniques et/ou financiers, l'Etat pourra procéder :
 - à l'acquisition progressive des terrains dans la perspective de réalisation d'actions et d'opérations d'aménagement, si l'urgence n'est pas avérée ;
 - à l'expropriation des populations concernées, en cas d'urgence.

Dans les zones d'aléas d'affaissements progressifs et de mouvements résiduels :

- Ne pas permettre le développement du bâti, d'une manière générale. Toutefois :
 - la réhabilitation et le changement de destination des constructions existantes sont possibles, ainsi que les petites extensions et annexes à condition de ne pas aggraver l'incidence de l'affaissement potentiel sur les constructions principales ;

- les nouvelles constructions ne seront admises que dans les cas suivants (cf. tableau ci-après) et sous réserve de mesures de préventions ou curatives prévues par un PPRm garantissant la sécurité des personnes :
 - dans les zones d'aléas d'affaissements progressifs, pour les communes très contraintes par les zones d'aléas ;
 - dans les zones d'aléas de mouvements résiduels, lorsque les zones urbanisées des communes sont significativement concernées ou très contraintes par les zones d'aléas.

Le tableau suivant issu de la DTA synthétise les objectifs ci-avant.

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	<i>mutations du bâti autorisées</i>			expropriation si nécessaire, ou préemption
Constructions nouvelles	Commune significativement concernée	<i>Autorisées avec prescriptions techniques à définir dans les PPRM</i>	Non autorisées	Non autorisées	Non autorisées
	Commune très contrainte en zones urbanisées (> 50%)		<i>Autorisées avec prescriptions techniques à définir dans les PPRM</i>	<i>Autorisées avec prescriptions techniques à définir dans les PPRM</i>	
	Commune très contrainte en zones urbanisées et en zones d'extension				

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

Rappel sur les obligations dans le périmètre de 10 km autour de la centrale :

- *Les services publics en charge de l'établissement du PPI doivent être prévenus suffisamment en amont de la réalisation de projets importants, susceptibles d'accroître significativement la population présente dans ce périmètre, en particulier non résidente.*
- *L'information préalable doit être faite aux futurs occupants et/ou utilisateurs sur les contraintes liées au PPI. En particulier, la prise en compte du risque nucléaire pour la conception des voies d'évacuation des ERP importants dans ce périmètre est souhaitable.*

Pour information :

Une coopération transfrontalière avec la Grande Région dans la gestion du risque nucléaire est à l'œuvre : un cycle de 3 exercices transfrontaliers réalisés le 28 juin 2013 a permis aux différentes régions de s'entraîner et de transmettre la bonne information pour la gestion du risque d'accident nucléaire.

➔ **Le risque nucléaire**

La prévention, la maîtrise et la gestion du risque nucléaire doivent assurer les moyens adéquats de :

- maîtrise quantitative et qualitative de l'urbanisation afin de ne pas augmenter de manière significative les populations exposées à des accidents à cinétique rapide et d'organiser leur mise sous abris et leur évacuation.
- secours, d'évacuation et de refuge des populations impliquant une échelle d'intervention élargie au-delà des espaces exposés à des accidents à cinétique rapide ;

Pour ne pas augmenter de manière significative les populations exposées à des accidents à cinétique rapide et organiser leur mise sous abris et leur évacuation.

A défaut de servitudes d'utilités publiques ou de PPR, les PLU interdisent l'urbanisation ou la soumettent à conditions en proportion des dangers, enjeux et vulnérabilités des populations et activités. A cette fin, l'ensemble des informations connues, le porter à la connaissance de l'Etat, les études de dangers et le PPI (cf. EIE du SCOT) sont pris en compte et ont vocation à être précisées dans le cadre d'une association étroite avec les différentes institutions et acteurs compétents en matière de sûreté nucléaire et de sécurité publique (ASN, CLI, Etat, Communes,...) afin, à l'échelle communale, d'approprier les mesures urbanistiques au niveau de risque à gérer.

Cette gestion des risques doit permettre de ne pas augmenter significativement la population dans les espaces à cinétique rapide (à préciser en association avec les communes et partenaires) et nécessite qu'à l'échelle de ces espaces :

- la densification des zones urbaines existantes soit mesurée,
- les établissements publics n'augmentent pas l'accueil d'une population importante ou vulnérable,
- les nouvelles urbanisations autres que celles prévues pour le CNPE ne soient pas admises dès lorsqu'elles augmentent significativement la population exposée à l'échelle de l'espace soumis à un accident à cinétique rapide.
- Les espaces naturels et agricoles ne permettent pas l'implantation d'équipements publics, à l'exception des équipements techniques ou liés à la gestion des risques ne pouvant s'implanter ailleurs.

En dehors de cet espace à cinétique rapide, mais en bordure, l'évolution de l'urbanisation (existante ou future) doit permettre d'assurer une gestion cohérente du risque avec l'espace à cinétique rapide. A cette fin, l'urbanisation peut autoriser une croissance de la population (en fonction de la capacité d'évacuation) et l'implantation d'équipements publics sous réserve de garantir des conditions adaptées et sérieuses d'évacuation des populations au regard de leur vulnérabilité (enfant etc.), que les populations à évacuer soient situées en espace à cinétique rapide ou non. Les PLU veilleront dans ce sens à :

- Empêcher que l'urbanisation nouvelle par ses choix d'implantation ou son organisation interne rende plus difficile son évacuation ou celle des zones urbaines existant.
- Assurer une cohérence et une opérationnalité globale du réseau de voiries pour l'évacuation (interdire les voies en impasse, gérer les conflits de circulation, structurer les stationnements pour qu'ils ne constituent pas d'obstacles aux secours, rationaliser les accès afin qu'ils ne soient pas vecteur d'accident ou d'une baisse de fluidité des circulations...).

Ainsi, dès lors que ces conditions ne sont pas réunies :

- la densification des zones urbaines existantes reste mesurée,
- les établissements publics en nouvelle zone à urbaniser n'augmentent pas l'accueil d'une population vulnérable.
- Les établissements publics en zone urbaine existante n'augmentent pas l'accueil d'une population importante ou vulnérable,

Pour assurer les moyens urbanistiques nécessaires aux secours, à l'évacuation et au refuge des populations à une échelle élargie, il convient de :

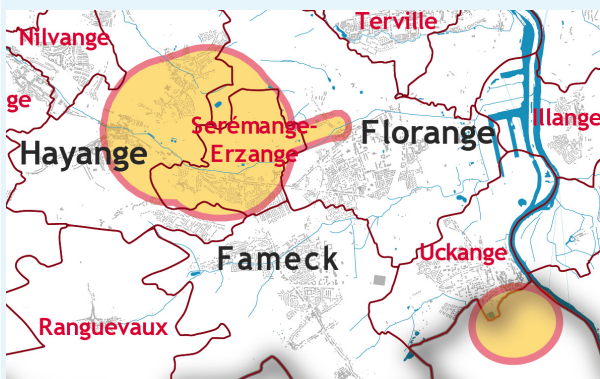
- appliquer le Plan Particulier d'Intervention (PPI) ;
- étudier le renforcement du franchissement existant de la Moselle entre Cattenom et Koenigsmacker (programmation actée par le Conseil Général de Moselle), en incluant les conditions de contournement de Cattenom et Hettange-Grande afin de garantir une fluidité des circulations. Ceci n'exclut pas d'autres alternatives ou actions complémentaires à envisager permettant, au besoin, de diriger les populations vers d'autres secteurs en cas de situation de crise (Luxembourg, Allemagne...).

- veiller à ce que les éventuels sites de refuge prévus pour la population soient opérationnels et cohérents avec le PPI ou les autres documents les identifiants comme tels, qu'ils soient situés dans un rayon de 10km autour de la centrale ou au-delà (vérifier / compenser avec les partenaires compétents que la mutation éventuelle d'équipements publics ne contrevient à la fonction de refuge qui leur aurait été assignée).
- Adapter le réseau de voiries aux besoins d'évacuation et d'intervention des secours, notamment en hiérarchisant le réseau de voies de façon à contenir les conflits d'usages et les encombrements le long des grands axes d'évacuation définis dans un rayon de 5 km (RD1...) et dans les zones à cinétiques rapide (en concertation avec les partenaires compétents et sur la base du PPI et du porter à la connaissance de l'Etat).

➔ Les autres risques technologiques ou liés aux transports de matières dangereuses

Pour gérer les autres risques technologiques, les PLU :

- appliqueront les distances d'éloignement entre les zones d'habitat et les installations à risques (silos, installation réfrigérée...) éventuellement prévues dans le cadre des législations spécifiques à l'exploitations de ces installations.
- garantiront la compatibilité des usages du sol (habitat, activités, équipements publics, agriculture...) et de la vocation des espaces (touristique, de loisirs, espaces naturels valorisés...) au regard des installations pouvant générer des risques technologiques ou des nuisances élevées. Il s'agira notamment :
 - d'appliquer les contraintes d'urbanisation et d'organisation urbaine (Plan Particulier d'Intervention, PPRT, servitudes) liées à la présence d'établissements classés SEVESO ou à risque élevé. Notamment, les PPRT ArcelorMital et Air Liquide (Richemont / Uckange).
 - de considérer les extensions potentielles des établissements à risque ou leur regroupement au regard des zones d'habitat existantes et des projets de développement des bourgs et des villages.



Les autres canalisations transportant des matières dangereuses : Oxyduc Air Liquide, Gazoduc GRT Gaz, Oléoduc de défense Metz-Zweibrücken, Gazoduc Sollac-Gandrange-Serémange.

Les grands axes routiers supportant du TMD : D613, D654, D14, D952, A31, A30.

Pour gérer les risques liés au transport de matières dangereuses, les PLU :

- Respecteront le PIG lié aux canalisations aériennes de transport de gaz de hauts fourneaux et d'aciérie de la vallée de la Fensch (modification en cours du PIG suite à la désaffectation du tronçon Ebange-Richemont)
- Prendront en compte les autres canalisations transportant des matières dangereuses pour maîtriser l'exposition au risque des populations : le cas échéant, les PLU fixeront les règles au regard des servitudes éventuelles ou des risques préalablement évalués afin d'assurer cette maîtrise.
- Tiendront compte du TMD sur les grands axes routiers et ferrés pour, lorsque cela est possible:
 - ne pas augmenter l'exposition des populations à ce risque ;
 - limiter, sur les voies de communications concernées, l'augmentation des conflits d'usages qui sont sources d'accidents (cohérence d'aménagement au regard des différents types de flux : flux liés aux activités, au résidentiel, aux loisirs...). Dans ce cadre, la réalisation d'un schéma de desserte poids lourds des principales activités est encouragée.

Partie n°3 :

Pour mieux équilibrer son développement et affirmer son rôle au sein de la grande région, le Thionvillois met en œuvre une diversification économique intensifiée par la réalisation de grands projets et par le renforcement de l'économie résidentielle dans l'affirmation de centralités qui contribuent à dynamiser les espaces résidentiels pour un niveau de service et une valeur ajoutée accrue.

Les objectifs développement et le mode d'aménagement durable en ce qu'il renforce la qualité fonctionnelle et « esthétique » du cadre de vie permettent de renforcer l'attractivité économique et résidentielle indissociables car interdépendantes.

3.1 Prendre appui sur les filières existantes et grands projets pour affirmer un développement économique ambitieux et innovant

3.2 Diversifier les activités de services et artisanales et renforcer leur l'accessibilité pour une nouvelle proximité habitat/emploi, des centralités urbaines dynamiques et des potentiels spécifiques au Thionvillois valorisés.

3.3 DACOM

3.4 Optimiser la qualité d'aménagement des parcs d'activités et commerciaux dans une logique d'intégration éco-paysagère, de gestion différenciée des flux et d'utilisation économe de l'espace

3.5 Promouvoir un habitat de qualité



3.1 Prendre appui sur les filières existantes et grands projets pour affirmer un développement économique ambitieux et innovant

Le territoire met en œuvre une stratégie économique offensive qui affirme la compétitivité des secteurs productifs existants et organise le développement vers des filières porteuses et à haute valeur ajoutée. Les grands projets (Ulcos-Lis, TerraLorraine, Europort, OIN, EVOL'U4) seront des support pour affirmer une identité économique qui se renforce et se positionne dans les flux européens et mondiaux tout en permettant d'élargir les filières innovantes (Matériaux intelligents, Maîtrise énergétique, services à l'industrie, nouvelles technologies-OIN...).

- 3.1.1 Développer le pôle « MATERIALIA » et étendre son rayonnement
- 3.1.2 Développer les nouvelles technologies et les fonctions de recherches et développement (OIN/Écocité – Ulcos-Lis) ; vers l'émergence d'une filière « maîtrise énergétique »
- 3.1.3 Soutenir l'industrie et développer des activités logistiques de post-production notamment liées à Terra Lorraine et Europort
- 3.1.4 Développer les fonctions tertiaires pour les nouvelles technologies et pour accroître les services liés à l'industrie, Terra Lorraine et Europort
- 3.1.5 Préserver les activités agricoles, forestières et viticoles et faciliter la structuration de leur filière



3.1.1 Développer le pôle « MATERALIA » et étendre son rayonnement

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Actions complémentaires à favoriser :

Poursuivre et intensifier aux échelles locales et régionales l'animation et la coopération des réseaux d'entreprises (Metz...).

L'objectif est de promouvoir le pôle de compétence « MATERALIA » (Matériaux Innovants, Produits Intelligents) et de le développer dans une logique de cluster. Ce pôle s'appuie sur le pôle de compétitivité existant (incluant l'Institut de Soudure, ISEETECH) et inscrit dans la politique régionale qu'il s'agit de soutenir et traduire dans les objectifs d'aménagements du SCOT. Son développement doit permettre d'accroître les savoir-faire et la diversification des activités économiques consolidant un réseau d'entreprises reconnu.

➔ Ce pôle nécessitera le renforcement d'une offre immobilière et foncière pour :

- Des activités tertiaires (pépinières d'entreprises, centres de recherches/formation, ingénierie...) à favoriser en centre urbain ou parc d'activités dédiés dans une logique de regroupement. Des liens seront à étudier entre ces activités à développer et l'espace Cormontaigne qui constitue l'appui majeur existant de ce pôle.
- Des entreprises de production en recherchant une proximité ou un lien avec les activités tertiaires du pôle. Des parcs ou des secteurs de parcs d'activités dont l'aménagement est adapté à leur activité et au niveau de flux qu'elles génèrent (type parc industriel ou PME/PMI plus tertiarisées – cf. 3.1.3 et 3.1.4), accueilleront plus particulièrement ces entreprises.

Le raccordement en réseau numérique THD est prioritaire pour ce type d'offre et est à prévoir dans l'aménagement des espaces qui recevront les entreprises de ce pôle.

3.1.2 Développer les nouvelles technologies et les fonctions de recherches et développement (OIN/Ecocité – Ulcos-Lis) ; vers l'émergence d'une filière « maîtrise énergétique »

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Couplés avec la compétence du territoire en matière d'énergie nucléaire, les projets d'Ecocité-OIN et Ulcos-Lis permettront de développer des activités de haute technologie et de faire émerger une filière transversale « maîtrise énergétique ».

➔ **Pour constituer et identifier cette filière** il est nécessaire de développer les services liés et les passerelles entre les activités artisanales, tertiaires et industrielles cotraitantes ou sous-traitantes :

- **Dans le domaine de la maintenance nucléaire.**

Les activités trouveront leur place dans des parcs tertiaires ou de PME/PMI très tertiarisées qui nécessiteront un raccordement THD ainsi que des liens fonctionnels (transport) avec le site de la centrale de Cattenom.

- **Dans les domaines des écotechnologies et de la maîtrise énergétique des productions.**

Développées par le projet Ecocité-Oin, les écotechnologies trouveront un appui d'image et de cohérence économique avec le projet Ulcos-Lis, les actions du territoire en matière d'écologie et le développement d'activités autour de l'écoconstruction (artisanat) et des énergies renouvelables (valorisation énergétique des déchets, géothermie...).

Les entreprises seront accueillies dans des parcs ou des secteurs de parcs d'activités dont l'aménagement est adapté à leur activité et au niveau de flux qu'elles génèrent (tertiaires, artisanales ou industrielles – cf. 3.1.3 et 3.1.4).

Ulcos-Lis et les activités liées aux écotechnologies (et plus largement aux nouvelles technologie – Data center de l'OIN) nécessiteront une desserte THD (cf. 3.1.4 du DOO).

3.1.3 Soutenir l'industrie et développer les activités logistiques de post-production notamment liées à Terra Lorraine et Europort

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

L'objectif est de soutenir les activités industrielles et de développer l'ensemble de la filière logistique de post-production grâce à la nouvelle impulsion que procureront les projets Terra Lorraine, Ulcos-Lis et Europort au tissu d'entreprises existant. En effet, ces projets seront le support de services à l'entreprise et de débouchés pour les productions.

Pour traduire cet objectif, il s'agit de garantir une organisation de l'offre foncière économique (hors commerce) et une gestion des flux adaptées aux différents types d'entreprises et de leur activité.

- ➔ **Pour les établissements de taille importante générant de grands flux (Industrie, Grandes PME, Etablissement de Taille Intermédiaire – ETI), la programmation des parcs visera à :**
 - **Assurer un niveau d'accès et de desserte des extensions ou créations de parcs compatible** avec les capacités des infrastructures (ferrées, routières ou fluviales) existantes ou programmées qui les desservent.
 - **Favoriser les liaisons douces** dans le site pour les relier à des espaces de services (centre urbain, ...) ou d'intermodalité implantés à proximité (de l'ordre de 3km).
 - **Organiser le développement industriel et logistique en s'appuyant principalement sur les polarités majeures du SCOT** : Portes de France/Hettange Gde, Val de Fensch/ouest Arc Mosellan (afin de renforcer le pôle industriel autour de l'agglomération de Thionville – DTA) et Val d'Alzette. La DTA précise que la mise en place du pôle industriel Beuvillers-Fontoy-Aumetz est destinée à un projet internationalement mobile. Les 2 communes du SCOT concernées par ce pôle prévoient un espace mobilisable pour cette destination qui dans l'attente d'un tel projet permet l'utilisation agricole des terres et le maintien des espaces naturels éventuellement existants (par exemple en identifiant une zone IIAU).



*Actions complémentaires à favoriser :
Encourager et accompagner le développement
des plans de déplacements inter-entreprises et
intégrer les démarches de ces plans à
l'organisation des transports collectifs, du co-
voiturage et de l'électro-mobilité.*

Le développement de l'activité logistique et de post-production à proximité de l'A8 est à prévoir sur le moyen terme, sous réserve de :

- Respecter la préservation d'espaces écologiques ou paysagers remarquables et de s'intégrer au sein d'un même parc assurant des services sur site nécessaires au fonctionnement du parc et à ses utilisateurs.
- bénéficier d'un aménagement qualitatif et d'une bonne accessibilité depuis le sillon mosellan sans générer de flux incompatibles avec la D654 et les bourgs et villages qu'elle traverse. Une infrastructure spécifique de desserte de ce projet sera à étudier, le cas échéant.

Les activités industrielles ou logistiques générant de grands flux n'ont pas vocation à se greffer sur la D654 entre Koenigsmacker et Apach.

- **Favoriser les parcs desservis ou à proximité d'une offre en transport collectif** (Bus, Gare, transport à la demande) dirigeant vers la ligne Metz/Luxembourg ; les besoins de liaison vers l'Ecocité-Oin, Longwy, Beuvillers et la vallée de l'Orne seront aussi étudiés. Une offre en transport collectif renforcée sera développée pour des projets comme Terra Lorraine et Europort afin de réduire leurs effets sur les trafics routiers et garantir leur acceptabilité au regard de l'A31. Elle sera aussi recherchée pour les parcs nouveaux ou extension de plus de 50 ha dès lors que la taille importante et les caractéristiques des entreprises permettent et justifient sa mise en œuvre.
- **Si cela est compatible avec le positionnement et la filière économique des entreprises, favoriser leur regroupement** en fonction de leur besoin de flux de desserte : embranchement fer... Les aménagements ferrés programmés pour les projets Terra Lorraine et Europort (dont le triage Florange-Terville) seront pris en compte dans les PLU afin de réserver les espaces qui leur sont nécessaires et définir les mesures de maîtrise des nuisances.
- Le cas échéant, **prévoir à l'intérieur des parcs des secteurs dédiés au tertiaire** ; ce qui pourra nécessiter en fonction de la taille de ces secteurs de renforcer l'accès à des services urbains soit en étant proche d'une centralité, soit en développant sur site des services pour les utilisateurs de la zone.



- **Pour les établissements comportant plus de services et qui induisent des flux compatibles avec la proximité d'un centre urbain (PME/PMI...), la programmation de parcs visera à :**
 - **Assurer un niveau d'accès et de desserte des extensions ou créations de parcs compatible** avec la proximité d'un centre urbain et les capacités des infrastructures (ferrées, routières ou fluviales) existantes ou programmées qui les desservent.
 - **Favoriser les parcs desservis par une offre en transport collectif** (Bus, Gare, transport à la demande) dans le cadre de conditions de flux et d'aménagement qui permettent de rechercher une proximité avec des centres urbains ou des espaces de services.
 - **Organiser le développement de cette offre foncière en s'appuyant principalement sur :**
 - les polarités majeures du SCOT,
 - les centralités principales et relais des autres polarités du SCOT qui détiennent des services et un bon accès routier et/ou gare : Cattenom, Sierck/Rettel, Koenigsmacker, Distroff...
 - **Si cela est compatible avec le positionnement et la filière économique des entreprises, favoriser leur regroupement** en fonction de leur besoin de flux de desserte : embranchement fer...
 - **Favoriser les liaisons douces** dans le site pour les relier à des espaces de services (centre urbain, ...) ou d'intermodalité implantés à proximité (de l'ordre de 3km).
 - **Assurer la séparation des flux** avec les établissements ou commerciaux.
 - **Gérer la proximité avec des zones d'habitat grâce à une optimisation interne du parc** qui tient compte des différents types de flux et d'entreprises (présence plus ou moins grande de bureau ou de fonction de transport/transfert). Pour cela le parc pourra prévoir des secteurs dédiés de façon à ce que les secteurs les plus proches du centre urbain soient les moins nuisants (trafic, bruit, paysage) :
 - secteur avec de grands lots et grandes voiries pour les entreprises comprenant surtout des fonctions de transfert et peu de bureau (grands flux);



- secteur avec des lots de petite taille et voiries de gabarit de centre ville pour des espaces de bureau et services (petits flux, faibles nuisances).
- secteur avec des lots de taille intermédiaire.

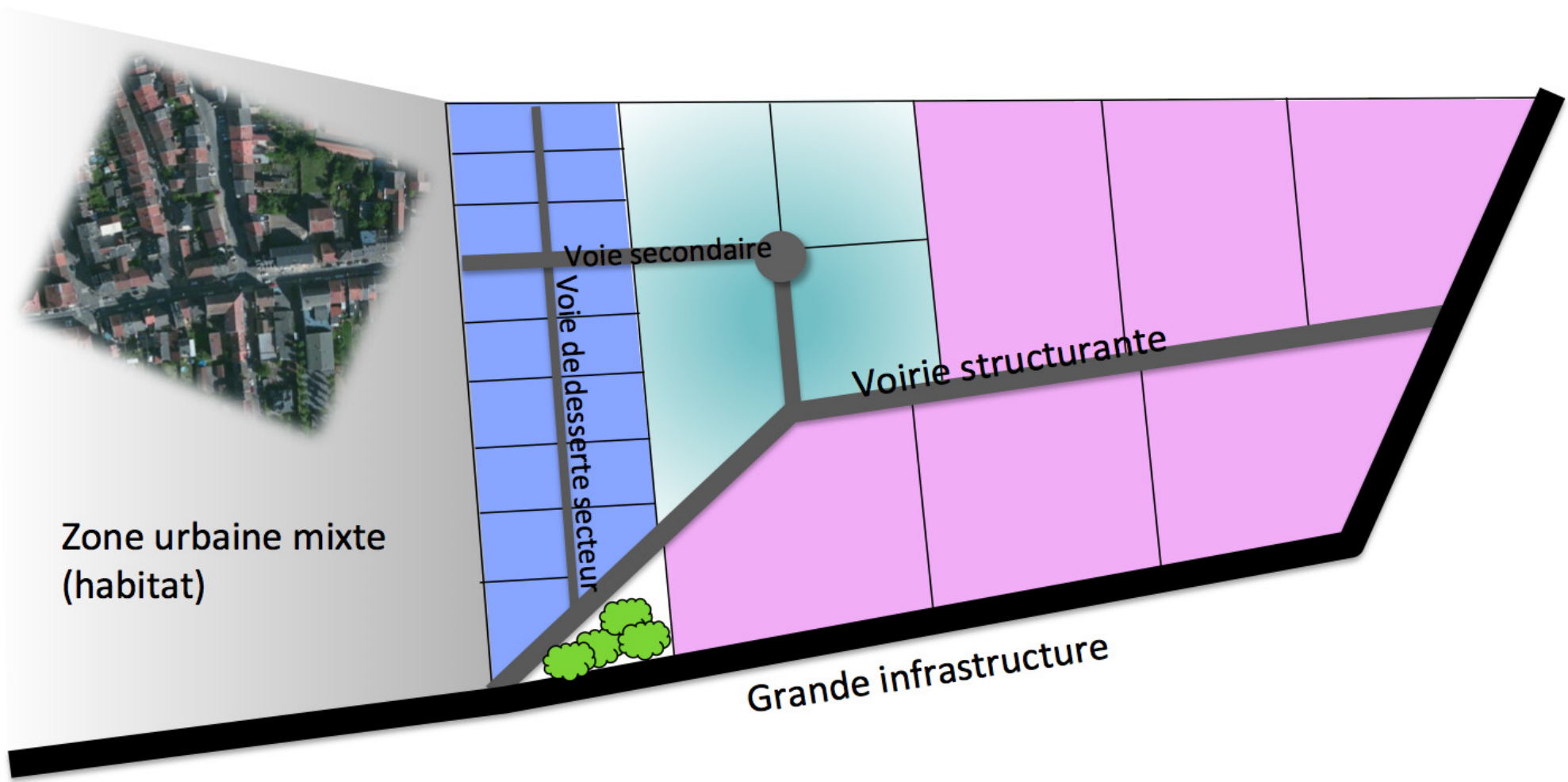
La bonne coexistence de ces différents secteurs tout en maîtrisant la consommation d'espace passera par :

- L'organisation d'un maillage de voiries hiérarchisé et adapté en fonction des flux et besoins de desserte des entreprises ;
- La prise en compte des nuisances pour ne pas créer de délaissés ;
- La gestion différenciée par secteur de la densité et des règles d'implantation.
- L'anticipation des extensions des entreprises ou du redécoupage parcellaire (taille et forme des lots).

Niveaux de flux

	+	++	+++
Secteurs :	Petit lot	Lot intermédiaire	Grand lot

Pour une gestion économe de l'espace appropriée et performante : des emprises au sol et des hauteurs adaptées aux contraintes des entreprises, mais aussi à l'optimisation des coûts du foncier:



3.1.4 Développer les fonctions tertiaires pour les nouvelles technologies et pour accroître les services liés à l'industrie, Europort et Terra Lorraine

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Le projet à Florange de plateforme publique de recherche et développement industriel constitue un appui au déploiement des fonctions tertiaires à haute valeur ajoutée.

L'objectif est d'organiser le déploiement des fonctions tertiaires pour développer les nouvelles technologies (Matériaux innovants, maîtrise énergétique) et être des supports de services aux activités industrielles, à Europort et Terra Lorraine.

A cette fin, une offre immobilière et foncière appropriée est à mettre en place :

- dans les centres urbains en recherchant une proximité avec des services urbains (commerces, d'autres services, accessibilité via des mobilités alternatives...),
- ou dans le cadre de parcs dédiés à organiser en cohérence avec l'offre globale et les besoins des grands projets Terra Lorraine et Europort.

➔ Dans les centres urbains :

- Les PLU prévoient des règles facilitant l'accueil d'activités tertiaires préférentiellement dans des secteurs :
 - desservis pas des transports collectifs existants ou programmés et par un réseau numérique THD,
 - de mixité renforcée (centre-ville, rue commerciale, équipement majeur...)
 - de densité d'habitat élevée, mais de premier plan en termes de lisibilité d'image pour les entreprises. Dans ce cadre, les secteurs de renouvellement urbain seront favorisés.

En outre, ces règles favoriseront l'utilisation des pieds d'immeubles collectifs.

➔ Pour les parcs d'activités dédiés (pour l'implantation de secteurs tertiaire dans des parcs d'activités – cf.3.1.4), il s'agira de privilégier des localisations :

- dans les pôles majeurs du SCOT ou se greffant sur les centralités principales des autres polarités du SCOT.



- **dans les secteurs desservis par les transports collectifs** ou mobilités alternatives et en réseau numérique THD.
 - **En s'appuyant sur l'organisation des parcs existants** (d'activités, industriels, autres parcs tertiaires, ...) et les besoins des grands projets Terra Lorraine et Europort afin d'assurer des synergies ou un fonctionnement cohérent à une échelle élargie mais dans le cadre d'une structuration globale de l'offre qui permet de pérenniser la vocation tertiaire des sites (pour éviter notamment la multiplication de sites qui par leur localisation et leur petite taille les rend vulnérables à des mutations non maîtrisées vers des destinations inadaptées à l'aménagement initial du site – commerce...). Par exemple, les projets de :
 - Evol'U4 contribuera au développement d'Europort,
 - la zone de service de Kanfen (prévue par la DTA) contribuera au développement de services liés à Terra Lorraine. Il fera l'objet d'une bonne intégration paysagère et d'une accessibilité maîtrisée. Cette accessibilité passe par un projet de halte ferroviaire mais devra tenir compte d'autres alternatives, le cas échéant (bus, covoiturage, électromobilité).
- ➔ **Dans le cadre de projets spécifiques, un offre tertiaire liée au tourisme ou au développement d'espaces de séminaires sera favorisée** (s'implantant par exemple dans ou à proximité de sites patrimoniaux).

3.1.5 Préserver les activités agricoles, forestières et viticoles et faciliter la structuration de leur filière.

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Les objectifs de réduction de la consommation d'espace du SCOT :

Les objectifs du SCOT permettent de réduire de **49 % l'artificialisation totale qui a eu lieu entre 1999 et 2009** (1500 ha soit 150 ha / an en 10 ans), si l'on ne tient pas compte de l'espace consommé par les grandes infrastructures. Elle est de 38%, si l'on estime qu'entre 1999 et 2009 les grands ouvrages et infrastructures ont consommé 275 ha et que les urbanisations ont représenté 1 226 ha. La réduction de l'artificialisation augmentera donc encore si les nouvelles grandes infrastructures consomment moins d'espace que dans le passé.

Préserver l'espace productif des activités primaires.

- ➔ Par une forte réduction de la consommation d'espace des urbanisations garantissant le maintien d'un large espace agricole, forestier et viticole :

L'objectif du SCOT est de ne pas consommer plus de 1133 ha (76 ha/an) en **15 ans** pour l'ensemble des urbanisations résidentielles et économiques en extension, voiries et équipements compris, mais hors grands ouvrages et infrastructures et hors les besoins liés à la mise en œuvre des opérations de l'OIN au-delà de l'amorce prévue par le Scot.

A titre d'indication, ces 1 133 ha comportent 720 ha pour le résidentiel, 375 ha pour le développement économique ; les 38 ha restant servant à des espaces artificialisés exceptionnels mais non bâtis tels que grands parcs sportifs...

Surfaces artificialisées entre 1999 et 2009 <i>10 ans</i>		Surfaces artificialisées par le SCOT en 15 ans	Réduction effectuée par le SCOT
Total	1500 ha	-	-
<i>Dont grands ouvrages et infrastructures</i>	<i>275 ha</i>	<i>Même proportion qu'entre 1999 et 2009 (non maîtrisable par le SCOT)</i>	<i>Réduction si les ouvrages consomment moins d'espace que par le passé</i>
<i>Dont urbanisations résidentielles et économiques</i>	<i>1226 ha</i>	1133 ha	38%

Réduction de 49 %

La lutte contre la vacance de longue durée :

L'objectif est de favoriser la remise sur le marché d'environ 90 logements vacants par an ; ce qui nécessite un programme d'actions ambitieux de rénovation de l'habitat. A titre indicatif, les objectifs seront d'une réduction de l'ordre :

- 20 logements par an pour Portes de France ;
- 54 logements par an pour le Val d'Alzette (le PLH en prévoyant 540 en 6 ans) ;
- 15 logements par an pour le Val de Fensch (le PLH indique 30 logements par an, mais une étude récente montre que sur les 2300 logements recensés par la DGI, seuls 547 logements ne relèvent pas d'une vacance ponctuelle liée à la construction neuve et aux transaction immobilières).

Ces objectifs nécessiteront d'être précisés au regard de la situation réelle de la vacance de longue durée.

Rappel : La création du nombre de logements dans le tissu urbain existant prévue dans le DOO n'est qu'un minimum ; l'objectif étant de faire plus. En effet, les PLU doivent systématiquement analyser d'abord la réceptivité effective de leur tissu urbain existant pour l'utiliser dans la réponse au besoin en logement, et sur cette base programmer les zones à urbaniser en extension. Ce minimum est estimé pour pouvoir parallèlement fixer l'objectif maximum de consommation d'espace à ne pas dépasser (ce que demande le Grenelle) et donner ainsi une lisibilité à la profession agricole.

Cet objectif permet une réduction forte de la consommation d'espace par rapport à la période 1999 – 2009 (voir encart en page précédente) et implique d'optimiser le développement grâce à des urbanisations plus compactes et plus fonctionnelles et grâce à l'utilisation des capacités d'urbanisation dans le tissu urbain existant.

Ainsi, pour réaliser 22 500 logements sans consommer plus de 720 ha à l'échelle du SCOT, environ 27 % des objectifs de logements (autour de 6 200 logements) seront en moyenne et à minima réalisés sans extension de l'urbanisation. Cet objectif de création de logements dans le tissu urbain existant sera en **moyenne**, au moins :

- de 30 % (variant autour de 20% à 40% en fonction des secteurs) à l'échelle de l'ensemble des agglomérations (Val de Fensch, Val d'Alzette et Portes de France).
- de 15 % à 20%, à l'échelle de l'espace rural (cette valeur sera majorée en cas de présence de friches urbanisables effectivement).

Les objectifs de réceptivités dans le tissu urbain sont des objectifs a minima de création de logement dans l'enveloppe urbaine que les communes, lorsqu'elles le peuvent, sont appelées à renforcer. Les communes recherchent ainsi systématiquement les capacités d'utilisation de ce potentiel en identifiant :

- le potentiel d'optimisation du foncier avec :
 - l'utilisation des espaces non bâtis de type « dents creuses » ;
 - les divisions parcellaires, dans un cadre maîtrisé ;
 - l'aménagement des cœurs d'îlots.
- Ainsi que le potentiel de renouvellement urbain avec d'éventuelles opérations de démolition/reconstruction » et la reconversion de friches. Les Scot identifie le potentiel de reconversion de friches envisagées dans le temps de sa mise en œuvre (sans préjuger des contraintes qui empêcheraient leur reconversion ou leur utilisation effective pour la destination des sols souhaitées). Les communes pourront aussi s'appuyer sur l'inventaire en cours des friches à l'échelle départementale (CG57) pour déterminer d'autres secteurs de renouvellement urbain.

Afin de respecter l'enveloppe de consommation d'espace fixée, le SCOT retient :

1 - Des objectifs de densité globale à mettre en œuvre à l'échelle de l'ensemble des zones à urbaniser en extension de l'enveloppe urbaine d'une même commune :

- 32 logements / ha pour les centralités principales de Portes de France, Val de Fensch et Val d'Alzette,
- 26 logements / ha pour les centralités relais de Portes de France, Val de Fensch et Val d'Alzette et pour les centralités principales des autres polarités,
- 22 logements / ha pour les centralités relais de l'Arc Mosellan ainsi que les centralités secondaire et de proximité du SCOT,
- 17 logements / ha pour les communes rurales qui ne sont pas des centralités.

Ces densités globales intègrent les voiries et espaces publics, mais hors grands ouvrages et infrastructures (cf. 3.5.1 du DOO).

2 - Des densités moyennes plus fortes à l'échelle de l'ensemble des opérations prévues à l'intérieur de l'enveloppe urbaine d'une même commune (opérations sur friches ou dans des dents creuses de taille suffisante pour faire l'objet d'un aménagement). Ces densités sont nettes. Elles n'intègrent pas les voiries ni les espaces verts et paysagers pour tenir compte des enjeux de rénovation urbaine et de réhabilitation des espaces publics (renforcer la place de la nature en ville, espaces publics conviviaux favorables aux commerces de centre et organisant les flux...) :

- 48 logements / ha pour les centralités principales de Portes de France, Val de Fensch et Val d'Alzette,
- 38 logements / ha pour les centralités relais de Portes de France, Val de Fensch et Val d'Alzette et pour les centralités principales des autres polarités,
- 32 logements / ha pour les centralités relais de l'Arc Mosellan ainsi que les centralités secondaire et de proximité du SCOT,
- pour les communes rurales qui ne sont pas des centralités du Scot, une densité similaire ou plus forte que leur centre existant est recherchée (et en ayant pour objectif de ne pas être inférieure à 17 logements / ha).

Lorsqu'il n'existe qu'une seule opération dans le tissu urbain, ces objectifs pourront être mutualisés avec les urbanisations en extension afin d'éviter des densités incohérentes avec le tissu urbain existant.

Lorsque les opérations s'inscrivent dans des programmes de rénovation de l'habitat social ou de recomposition urbaine intégrant de l'habitat dégradé (secteur ANRU...), les objectifs de densité pourront être réduits s'ils sont justifiés pour des motifs d'équilibrage des typologies de logements ou de rénovation profonde du paysage urbain dégradé.

Les PLU prévoient, au travers des règles morphologiques et des orientations d'aménagement par exemple, les moyens d'atteindre ces objectifs de densité et de sécuriser le niveau de densité attendue dans les opérations d'aménagement.

En outre, la gestion de la densité dans le Val d'Alzette devra tenir compte du caractère multisite de l'OIN pouvant impliquer des densités plus fortes que celles indiquées par le Scot afin d'assurer une mise en œuvre cohérente de l'opération.

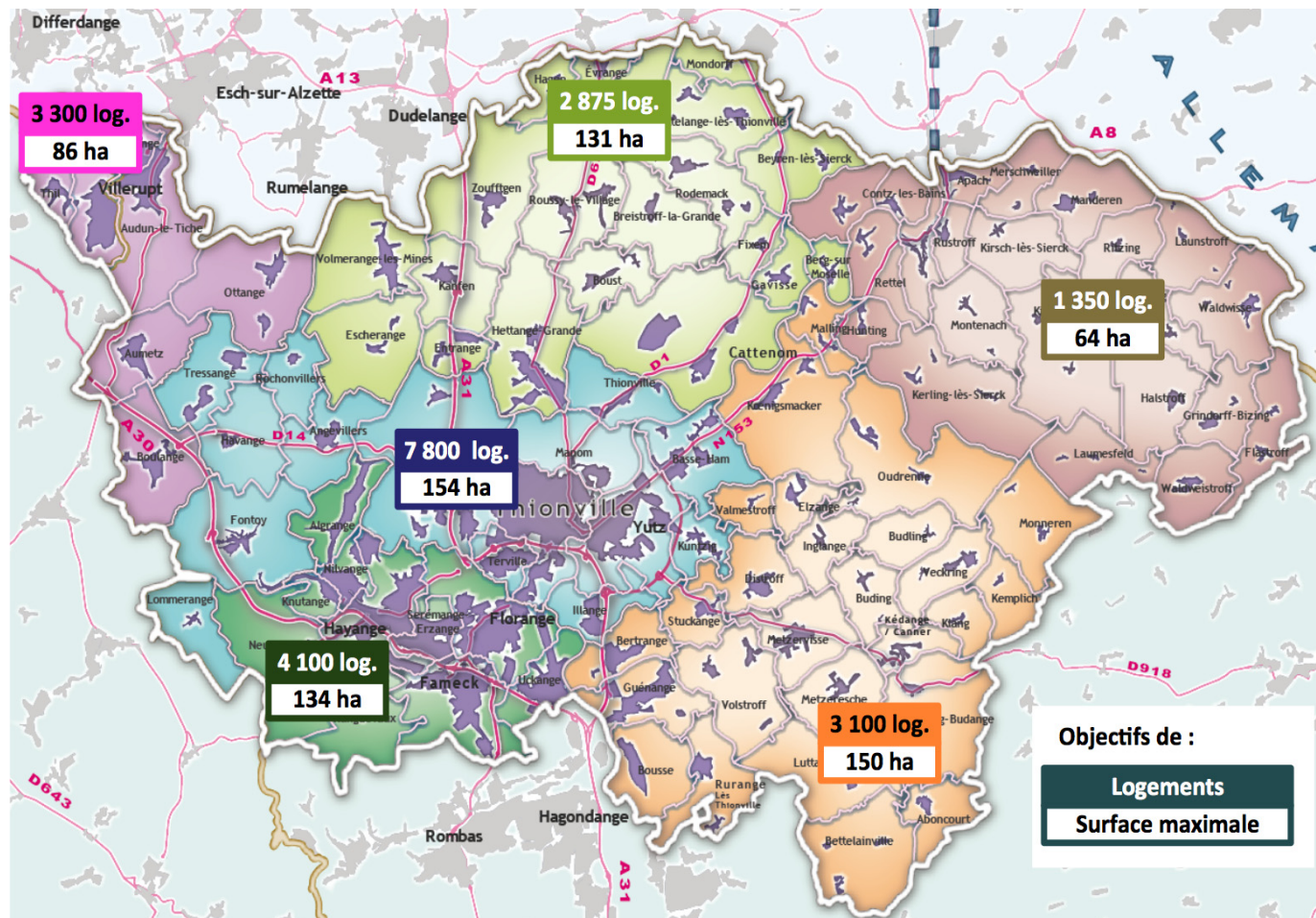
Les objectifs de consommation maximale d'espace par EPCI sont les suivants.

Objectifs de logements à 15 ans	Nombre de logements total à créer en 15 ans	dont : Nombre de logements à créer dans le tissu urbain existant	Nombre de logements total à 15 ans en extension urbaine	Consommation totale d'espace du SCOT à 15 ans avec voirie et équipement (hectares)
CA du Val de Fensch	4 100	6 200	3 360	134
CC de L'Arc Mosellan	3 100		2 700	150
CC des Trois Frontières	1 350		1 095	64
CA Portes de France-Thionville	7 800		4 300	154
CC de Cattenom et environs	2 875		2 475	131
CC du Pays Haut - Val d'Alzette	3 300		2 400	86
Total	22 525		16 330	720

Les objectifs de logements peuvent être dépassés s'ils n'augmentent pas la consommation d'espace fixée par le SCOT : l'urbanisation des friches urbaines, dents creuses dans l'enveloppe urbaine existante et plus généralement de toutes zones U et AU déjà aménagées (voirie structurante, bassin de rétention, compensation / échange de terres agricoles déjà réalisés...), même non bâties, ne sont pas à décompter des objectifs de consommation maximale d'espace du Scot.

En outre, la reconversion de friches urbaines existantes en espace agricole (à condition que ces friches aient un potentiel agricole effectif pour les exploitations concernées) pourra contribuer au respect des objectifs de consommation maximale d'espace fixés par le Scot en permettant une compensation des surfaces agricoles consommées par d'autres urbanisations en extension (échange de terres...).

Au-delà de l'amorce prévue par le SCOT, les objectifs de l'OIN complètent ceux du SCOT pour la CCPHVA (SCOT+OIN = 8000 logements à 20/25 ans en tout) et ne sont pas comptabilisés en termes de consommation d'espace.



La reconversion des friches ne constitue pas un préalable à l'ouverture à l'urbanisation mais doit être opérée en continue.

Elle doit ainsi contribuer à une valorisation urbaine, agricole ou naturelle qui participe d'une amélioration forte de la qualité fonctionnelle, sanitaire, paysagère et d'image des espaces urbains et périurbains concernés. Ce processus de reconversion s'effectue dans le cadre de contraintes notables qui doivent être prises en compte pour l'aménagement :

- une connaissance des capacités de reconversion dont l'effectivité ne peut intervenir qu'au moyen d'investigations spécifiques pour pouvoir affirmer une destination précise d'un site ou d'une partie de site.
- une temporalité de mise en œuvre souvent longue et difficilement maitrisable.
- une maîtrise foncière impliquant une analyse au cas pas cas au regard du potentiel du site et des enjeux patrimoniaux, techniques et financiers.

A titre indicatif, à l'échelle de temps du SCOT, il existe plusieurs friches potentielles dont la reconversion envisagée est à évaluer (cf. tableau ci-après), sans préjuger des contraintes précitées ou non connues à la date de rédaction du présent document.

En outre, au-delà de ces friches, le territoire entend mener une politique de valorisation de friches en faveur des milieux naturels ou de l'agriculture pour des productions qui ne sont pas, directement ou indirectement, destinées à de l'alimentaire (biomasse / énergie...). La détermination de ces sites tiendra compte de leur potentiel écologique ou agricole au regard des enjeux de dépollution, d'accessibilité pour les agriculteurs.



Communes / secteurs	Sites (hors Europort)	Potentiel de reconversion envisagé et à évaluer (à titre indicatif)
Thionville	Etilam, île SNCF, ancienne gare, rue du Leidt, artisans couronné	Dominante habitat
Villerupt	Micheville	Pour la partie de l'ancienne usine : Dominante habitat Pour la partie de l'ancienne mine à ciel ouvert : Dominante espace vert, paysager, de loisirs et OIN
Yutz	Tuilerie	Dominante habitat
Algrange	ZAC de la Paix Si Clémenceau	Dominante habitat et activités économiques Dominante habitat
Florange	Du Breuil	Dominante activités économiques
Terville	Crassier	Développement mixte : Activités économiques dans le cadre du pôle multisites autour de Thionville (lien avec Terra Lorraine...) s'articulant avec le développement de logements, équipements et services dans l'objectif d'assurer une insertion fonctionnelle et environnementale globale cet espace en cohérence avec le contexte urbain mixte qui l'entoure (maîtrise des nuisances et flux routiers, qualité paysagère, rapprochement lieu d'emploi et d'habitat, transition avec des espaces résidentiels existants). Cette gestion des nuisances et des flux routiers nécessitera aussi de veiller à la compatibilité des activités économiques avec la proximité de secteurs d'habitats. L'aménagement qualitatif de cet espace contribuera à la recomposition urbaine développée dans le Val de Fensch avec laquelle il sera cohérent. Il intégrera le passage de la VR52 et de la ceinture verte de Thionville et le triage ferroviaire.
Uckange	Evol'U4	Dominante activités économiques équipement tourisme

Objectifs ➔

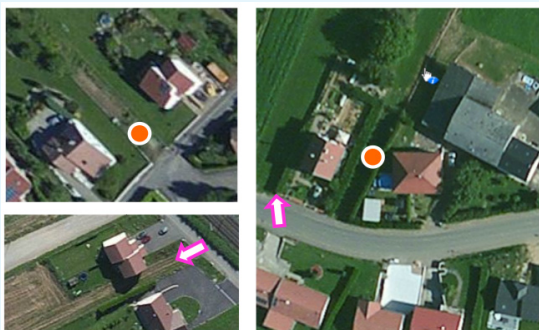
Mise en oeuvre ➔

Préserver l'espace productif des activités primaires (suite).

➔ **Par la lutte contre le fractionnement des secteurs agricoles grâce à des extensions urbains plus compactes et cohérentes :**

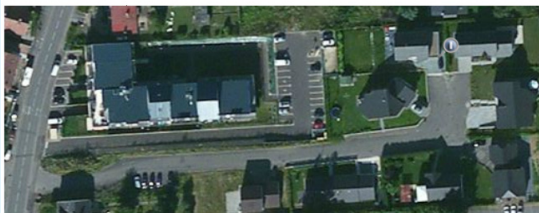
- Empêcher le développement linéaire du bâti sans profondeur,
- Développer l'urbanisation en continuité de l'existant, sauf s'il s'agit de tenir compte d'obligations d'éloignement des parcs d'activités ou liées à l'écologie et aux risques.
- Définir des lisières urbaines claires marquant la séparation avec la fonction agricole (afin de limiter les conflits d'usages).
- Limiter la création de « délaissés » et d'espaces artificialisés « redondants » grâce à une organisation cohérente et globale du réseau de voies et des accès (notamment agricole) et à l'anticipation des besoins pour les ouvrages techniques afin d'optimiser leur intégration en amont des projets.

Illustration : limiter la création de « délaissés » et d'espaces artificialisés « redondants » qui ne sont valorisable ni pour l'agriculture ni pour les secteurs urbains



● **Délaissés non valorisable**

↑ **Accès agricole**



Délaissés et voies « redondantes »

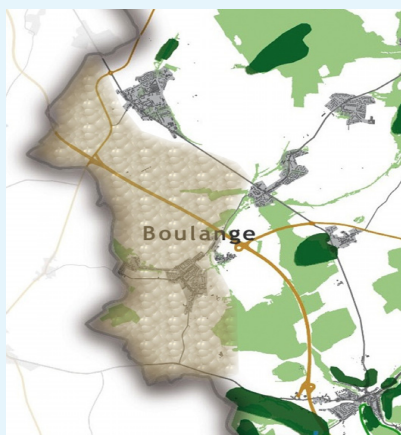
Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Actions complémentaires à mettre en oeuvre :

Mettre en oeuvre des stratégies et outils pour faciliter l'acquisition de foncier pour la viticulture (PAEN...). Faciliter les conditions de reprise des exploitations agricoles par les porteurs de projets dans le cadre d'un travail en association avec la chambre d'agriculture et la conférence luxembourgeoise.

Illustration : Secteur de la vallée de la Crusnes et plateaux proches



Faciliter les processus économiques des exploitations et leur évolution.

➔ **Par la préservation d'espaces productifs fonctionnels et pérennes :**

- En association avec les professionnels de la viticulture et l'INAO, reconnaître les périmètres AOC afin de protéger la vocation viticole des terrains effectivement utilisés dans le cadre de cette appellation (les périmètres AOC vin de Moselle sont en cours de définition sur les 3 communes concernées – Haute-Kontz, Sierck, Contz-les-Bains). Il s'agit aussi de considérer les besoins de planter de nouvelles vignes et les extensions éventuelles des périmètres AOC.
- Maintenir une dominante globale agricole ou naturelle dans la vallée de la Crusnes et les secteurs de plateau proches (à Boulange, Aumetz et Tressange), afin de préserver un ensemble paysager unifié, non fragmenté et dans lequel une continuité des espaces agricoles sera recherchée.
- Pour privilégier un moindre impact, mettre en balance l'intérêt général à urbaniser et le choix des zones à ouvrir à l'urbanisation avec les effets générés sur la viabilité des exploitations agricoles, forestières ou viticoles. Ce bilan tiendra compte du contexte global de la commune et considèrera :
 - l'intérêt urbanistique de la zone à urbaniser : lien avec le centre ville ou centre bourg, renforcement de la compacité de la forme urbaine, proximité des aménités, etc. ;
 - les impacts environnementaux ;
 - la prise en compte des risques ;
 - ET l'impact sur l'activité agricole.

Ainsi, si d'autres espaces répondent aux mêmes enjeux de développement pour la commune avec un moindre impact sur le fonctionnement de l'activité agricole, alors ceux-ci devront systématiquement être privilégiés. Ce bilan permettra en outre de définir une politique foncière d'échange et de compensation des terres agricoles.

Objectifs	Impacts
Objectifs de la nouvelle urbanisation : utilité/nécessité de l'urbanisation prévue (développement de l'emploi, logement des habitants,...	Fonctionnement : Impact sur la ou les exploitation(s) concernée(s) : viabilité (taille, cohérence, non morcellement, accessibilité/circulation des engins), âge du ou des exploitation(s)
	Réalité économique : Valeur pédologique/agronomique des sols
	Evolutions potentielles : des filières, des besoins des exploitants et des éventuels repreneurs (y compris des bâtiments agricoles et de leurs éventuelles servitudes d'éloignement) au regard de projets de développement ou de modification de mode d'exploitation
	Aménagement : accessibilité de l'espace restant, place des bâtiments agricoles vis-à-vis de la nouvelle urbanisation, servitudes d'éloignement (en tenant compte des éventuelles extensions liées aux mises aux normes des bâtiments agricoles
Ampleur et limites du projet : mesures prises pour assurer une limitation des surfaces à urbaniser	Paysage : rôle de l'exploitation dans le « petit » ou « grand » paysage
	Compensations : possibilités d'échange de terres (SAFER) ou de mise en place d'autres accès

Pour mesurer l'impact, les éléments à prendre en compte sont notamment (cf. aussi tableau ci-contre) :

- Impact sur la fonctionnalité des espaces agricoles : morcellement, accessibilité et circulation des engins, existence de sièges d'exploitation, notamment en centre urbain, taille de l'exploitation et part impactée ;
- Qualité agronomique des sols ; Age des exploitants et possibilités de reprise éventuelles ; Projets d'évolution ou de modification des modes d'exploitation ; Distance du siège d'exploitation et risque lié au principe de réciprocité (qui empêcherait l'extension ou la mise aux normes de bâtiments agricoles) ;...

Pour ce faire, une bonne connaissance de l'activité agricole est nécessaire. Le Scot encourage la réalisation de diagnostics agricoles.

- Reconnaître et affirmer le fonctionnement d'une agriculture périurbaine et valoriser ses liens avec les agglomérations. Pour cela, la recherche du moindre impact sur l'agriculture considèrera dans le bilan précité des critères supplémentaires :
 - la compatibilité et les apports réciproques de la proximité agriculture / zone urbaine ;
 - la pérennité existante et future de l'exploitation dans le cadre de cette proximité.

Exemples d'outils de protection des espaces agricoles :

PLU :

- Classement en zone A ou N,
- Périmètre L123-1-5 7° du CU pour les secteurs écologiques ou paysagers remarquables.
- OAP, règlement et éventuellement emplacement réservé pour gérer les accès en espace périurbain (et liaisons douces).

Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces naturels et agricoles périurbains et Zones agricoles protégées :

La mise en place de Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces naturels périurbains (dits « PAEN ») ou de Zones Agricoles Protégées (ZAP) pourra être utilisée notamment dans les zones agricoles sous pression identifiées, ou lorsque ces terres agricoles sont dédiées à l'agriculture maraîchère, parfois biologique, et dans le cadre d'un circuit court.

L'objectif de ces outils est de protéger et mettre en valeur un espace naturel en zone périurbaine :

- pour le PAEN, grâce à un programme d'action, élaboré entre la commune et le département, qui permet à la collectivité désignée d'exproprier ou préempter ces terres pour pérenniser leur vocation agricole,
- pour les ZAP, par l'instauration d'une servitude, à l'initiative de la commune, du SM du SCOT, ou du Préfet, consacrant la vocation agricole des terrains concernés.

Apports de la proximité agriculture / « ville »

- **Social** : ferme découverte, formation, loisirs, économie solidaire...
- **Environnemental** : entretien de milieux écologiques, exemple Neufchef..., valorisation énergétique (friches)
- **Alimentaire en circuits directs** : collectivités, habitants, recherche...

Pérennité / fragilité liée à la proximité urbaine

- **Pérennité structurelle** : type de production difficile à commercialiser ou vulnérable à certains marchés, blocage d'accès, ...
- **Fragilité non structurelle** : besoin de support de commercialisation de circuits courts...

Privilégier le développement urbain hors les espaces fonctionnels au regard de ce bilan (moyens de protection) et rechercher les mesures éventuelles de réduction ou compensation des incidences.

Maintenir les jardins familiaux sans exclure leur besoin de réaménagement.

La fragilité peut-elle être réduite dans des conditions raisonnables ?

Dans ce cas, rechercher les actions et aménagements améliorant le fonctionnement de l'exploitation : accès, traitement paysager, portage foncier, liaisons douces, espace commercial pour les circuits-courts....

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Actions complémentaires à mettre en œuvre :

Soutenir les labellisations et marques (bio, Mangeons mosellan...), notamment au travers de l'action touristique mais aussi par :

- *la mise en relation avec les besoins de l'agroalimentaire (réflexion à développer avec les territoires voisins notamment pour le Bio en termes de visibilité et de chaîne de production, marché avec les collectivités),*
- *l'accompagnement des porteurs de projets pour cibler des productions pérennes (lien avec le Conseil Général - objectif de structuration de la filière par une structure qui permet de simplifier aussi le travail administratif et organisationnel des agriculteurs).*

Faciliter la diversification des exploitations agricoles et accompagner la structuration de leur filière.

➔ Faciliter et encourager le développement des circuits-courts en favorisant :

- les équipements et services liés à la transformation des produits locaux (Viande, lait... - abattoir, ateliers de découpe).
- les espaces de vente attractifs, signalés et dans une logique de regroupement pour faire valoir la diversité des produits proposés qui est une force pour le territoire. Ces espaces concerneront par exemple : les centres urbains, la proximité de gares ou des sites stratégiques pour les déplacements domicile-travail (portage foncier de locaux, mise à disposition d'emplacements...).
- l'émergence ou le renforcement des filières telles que le maraîchage, la production de protéines et les produits issus de l'agriculture biologique (étude en cours à Russange et Rédange pour des cultures biologiques entrant dans un processus commercial de proximité, maraîchage à Thionville et Bayenr-les-Sierck, ferme bio à Zoufftgen...).

➔ **Faciliter les fonctions touristiques dans les exploitations** qui le souhaitent (hébergement, restauration, animation agro-culturelle...), dès lors que ces activités restent accessoires à l'activité agricole et qu'elles ne portent pas atteinte à son fonctionnement (si elles sont implantées en zone agricole).

➔ **Prévoir l'espace éventuellement nécessaire pour le stockage et la logistique des productions agricoles liés au développement d'Europort** (avec le port de Metz).



3.2 Diversifier les activités de services et artisanales et renforcer leur l'accessibilité pour une nouvelle proximité habitat/emploi, des centralités urbaines dynamiques et des potentiels spécifiques au Thionvillois valorisés.

L'objectif est de mettre en œuvre la diversification économique (tourisme,...) et d'organiser un développement qui procure des services et commerces accessibles et de proximité.

- 3.2.1 Favoriser les activités tertiaires de centre
- 3.2.2 Développer un tourisme qui structure sa filière économique et qui promeut l'image d'un territoire attractif pour les habitants et les entreprises
- 3.2.3 Anticiper les besoins pour l'artisanat et son évolution vers des filières innovantes ou très spécialisées

Volet commercial du SCOT :

Introduction

- 3.2.4 Assurer une irrigation de tout le Thionvillois qui renforce le commerce, sa diversité et son accessibilité
- 3.2.5 Développer un cadre urbain porteur d'attractivité et de diversité commerciale dans les centres
- 3.2.6 Préserver et renforcer la vitalité du commerce de centre et structurer une offre périphérique, dans le cadre d'une complémentarité avec les centres

3.2.1 Favoriser les activités tertiaires de centre

Objectifs ➔

Pour mettre en œuvre la diversification économique et rapprocher les lieux d'emploi et de travail, l'objectif est de faciliter l'implantation et le renforcement d'une offre de services et de bureaux dans le centre des communes, en plus du développement des fonctions tertiaires liées aux grands projets et aux filières emblématiques du territoire.

Mise en oeuvre ➔

- ➔ **La mise en œuvre de cet objectif est identique à celle fixée au point 3.1.4 du présent DOO.**
En outre, les communes, en particulier rurales, veilleront à faciliter les destinations de bureau dans les secteurs résidentiels existants et futurs afin de favoriser les activités professionnelles à proximité du domicile des habitants (par exemple, entreprise unipersonnelle, TPE, services à la personne, ...).
- ➔ **Chercher une réponse aux besoins en immobilier d'entreprise (petit bureau...) à faible coût pour :**
 - accroître la diversité de l'offre globale et faciliter le parcours résidentiels des entreprises (ateliers relais, projets innovants,...)
 - permettre le développement de filières spécifiques telles que par exemple dans l'économie solidaire (services de proximité, recyclerie des objets,...).

L'objectif de cet immobilier sera de proposer une offre alliant coût maîtrisé, qualité de prestation des immeubles (espace de travail...) et performance de l'insertion urbaine et paysagère (insertion plutôt en centre urbain ou secteur bien desservi par les transports collectifs, utilisation permanente ou temporaire de friches urbaines, qualité architecturale et modularité des espaces de travail,...).

3.2.2 Développer un tourisme qui structure sa filière économique et qui promeut l'image d'un territoire attractif pour les habitants et les entreprises

Objectifs ➔

La stratégie touristique :

Le développement touristique vise à prendre de nouvelles marques dans le paysage touristique transfrontalier, régional et au-delà en structurant sa filière économique. Il s'agit de dépasser l'étape d'un tourisme « localisé et parfois confidentiel » et d'excursionisme,...

... par la création de chaînes de valeurs touristiques de dimension Thionvilloise qui permettent de capter des flux pour des séjours ou une fréquentation régulière grâce notamment à la proximité de grands bassins de population (Sillon Mosellan, Luxembourg, Allemagne... et la Belgique bien que plus éloignée). Cette politique intègre totalement l'autre objectif de faire du tourisme le bras de levier d'image et de promotion de la qualité territoriale au service du cadre de vie des habitants, de l'attractivité des entreprises et d'une renommée du Thionvillois à étendre.

L'objectif est d'assurer une impulsion de la dynamique touristique et de la diffuser dans tout le territoire en structurant une offre touristique qui utilise des valeurs sûres pour la reconnaissance du Thionvillois à l'égard de l'extérieur et pour accroître l'image porteuse qu'elles procurent au territoire. Ce positionnement affirmant le Thionvillois comme destination touristique suppose de développer la promotion globale du territoire.

Il suppose aussi d'assurer une politique d'aménagement cohérente en :

- améliorant les équipements et services touristiques et en les articulant avec une offre loisirs/culture/sport en relais qui bénéficie au cadre de vie des habitants,
- développant et en qualifiant l'offre en hébergements,
- renforçant l'accessibilité et la mobilité liées aux pratiques touristiques et de loisirs,
- intensifiant l'embellissement, l'accès à la nature et en développant la rénovation du bâti dans les sites urbains stratégiques.

Mise en oeuvre ➔**Note :**

La structuration de l'offre touristique et la promotion s'effectuent dans un cadre concerté avec les différents acteurs du tourisme (OT, EPCI, Communes, Département, Région...) afin de favoriser les mutualisations d'échelles, de faciliter les missions d'accueil et d'information et d'assurer une cohérence d'image du territoire.

➔ **Pour structurer l'offre touristique et développer sa promotion :**

- La politique touristique peut s'appuyer sur plusieurs thématiques touristiques majeures d'entrée (tourisme vert... cf. ci-après) rapidement mobilisables et permettant de résonner avec des publics nombreux. Ces thématiques détiennent le potentiel pour développer des réseaux touristiques internes et externes forts (coopérations) et pour structurer une tonalité du tourisme Thionvillois lisible de loin. Il s'agit aussi de renforcer et développer les thématiques « d'accompagnement », mais indispensables aux thématiques d'entrée, permettant de donner de la profondeur à l'expérience touristique et aux activités culturelles, sportives et de loisirs des habitants.
- **Le développement de parcours touristiques continus et de qualité** constitue un axe d'intervention à poursuivre et à renforcer, au travers notamment de :
 - La mise en place de package de séjour, itinéraires thématiques ou calibrés en temps, démarche produit, services annexes...
 - La coordination des collectivités notamment pour la gestion et l'aménagement afin de faciliter les investissements tout en impliquant les différentes échelles territoriales dans l'organisation des pratiques touristiques.
 - L'organisation des offices du tourisme afin de favoriser une image, un accueil, une animation et une information porteurs d'unité.
 - Coopérations externes permettant au Thionvillois de s'inscrire dans un réseau touristique élargi (clients, rayonnements des sites, mobilités).
- La promotion du Thionvillois nécessite d'être étendue au-delà de l'activité touristique et de **véhiculer une image globale porteuse en s'appuyant et valorisant les atouts du territoire** comme espace pour entreprendre, à découvrir (touristique) et à vivre (attractivité résidentielle et économique) :
 - Par concertation/communication/animation auprès de tous les publics (élus, habitants, professionnels, institutionnels) afin de créer une dynamique favorable aux habitants présents et nouveaux, aux entrepreneurs et porteurs de projets, et aussi aux touristes (notamment réguliers) ;
 - Par harmonisation des supports médias en cohérence avec les partenaires (notamment la Région et le Département) et identification des points d'entrée de communication

Thématiques d'entrées	=> à structurer en s'appuyant sur :
Tourisme vert, parc et jardins	le réseau de jardins sans limite, le jardin des traces d'Uckange, la Moselle, les massifs forestiers, les sites naturels emblématiques (en particulier les secteurs de La Canner, Sierck et de la réserve de Montenach), le projet de parc naturel transfrontalier (France, Allemagne, Luxembourg), le réseau de voies douces et vertes (GR 5 – Charles le Téméraire - axe de La Canner...), l'Eurostand et l'espace de parapente (reconnu au niveau national) de Volmerange-Les-Mines
Tourisme viticole et gastronomique	l'AOC Vins de Moselle, Mangeons Mosellan et l'offre restaurateur
Tourisme fluvial	les haltes fluviales en particulier celles de Sierck, Cattenom, Uckange et le projet de port exemplaire de Basse Ham qui est un projet vitrine (associe aussi un espace pour des artistes et peut être relié à terme avec la Feste de Koenigsmacker – actuellement occupée par l'armée), les coopérations avec Trèves (croisières)
Ligne Maginot / Simserhof	Hackenberg et développer des coopérations à l'échelle nationale des ouvrages militaires, Simserhof, ainsi qu'avec l'Allemagne (et les sites normands ?)
Tourisme « villes fortifiées »	les cités médiévales et châteaux : Château de Malbrouck, Château des Ducs de Lorraine, Cité de Rodemack,...
Tourisme d'affaire	Terra Lorraine, Thionville, Rodemack, GESEC , complexe de Bétange, Evol'U4 et y associer le tourisme industriel (U4/ Evolu'U4...) et économique des petits producteurs
Thématiques d'accompagnement	=> à structurer en s'appuyant sur :
Tourisme culturel	<ul style="list-style-type: none"> • Les festivals notamment de cinémas et de musique : films italiens, arabe...« vaches de Blues »... • Les musées des mines (Neufchef, Aumetz), d'histoire, d'art contemporain, de mémoire (Hackenberg, Camp de la seconde guerre mondiale de Thil), de préhistoire (Tour aux Puces – sites d'Audun-le-Tiche)... • Les expositions (Montenach... port de Basse-Ham...) • Espaces culturels : le 3^{ème} lieu, le « Gueulard+ »... • ...
Tourisme de découverte du patrimoine architectural	le patrimoine ancien (Thionville, bourgs et villages caractéristiques – boulange...), industriel (U4...) et nouveau (Ecocité), jardin du U4

Thématiques d'entrées	=> à développer dans le cadre de coopérations renforcées. Les échelles de coopérations à étudier :
Tourisme vert, parc et jardins <i>(et tourisme découverte du patrimoine)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Echelles : Nord 54, Ardennes Belges, Luxembourg, Agglomération messine, Allemagne, Département, Région • Echelle transfrontalière autour du projet MORO : «rivière des trois frontières », développement du réseau de voies douces et vertes (réseau à articuler aussi aux échelles scot, interscot, régionales, départementales et de la Grande Région) • Echelles locales et de la Grande Région : pour relier La Canner à la politique de valorisation de l'axe Moselle et en articulation avec l'axe Hackenberg, Saarlouis / Saarbrücken, Simserhof
Tourisme viticole et gastronomique	Coopérations entre agriculteurs, producteurs et professionnels du tourisme aux échelles régionales, départementales et locales
Tourisme fluvial	Trèves (croisières) et Metz
Ligne Maginot / Simserhof	Echelle nationale : ouvrages militaires, Simserhof, Allemagne (et les sites normands ?)
Tourisme « villes fortifiées »	Echelles de la Grande Région et du réseau transfrontalier
Tourisme d'affaire	A étudier en fonction de la montée en puissance de Terra Lorraine : positionnement progressif régional, national ?



Evol'U4, un projet novateur intégrant :

- *Un jardin pédagogique de dépollution par les plantes*
- *Le parc du haut-fourneau d'U4*
- *l'activité de créations artistiques autour des arts du cirque et de la rue (artiste en résidence)*
- *de l'hébergement hôtelier (notamment pour le tourisme d'affaire)*
- *une pépinière d'entreprises*

Pour favoriser l'hôtellerie, les PLU et les projets urbains peuvent, par exemple :

- *attribuer plus de constructibilité et des normes de stationnement moins contraignantes aux hôtels qu'aux autres destinations de bâtiment.*
- *anticiper l'implantation d'hôtels dans les opérations de renouvellement urbain ou de centre urbain à proximité de gares ou de secteurs commerciaux (développer des synergies).*
- *renforcer et adapter la qualité de l'espace public : éviter le tout parking, intégrer du végétal, maîtriser les conflits d'usages piétons/voitures...*

➔ **Pour développer les services et les équipements touristiques et les articuler avec des activités de loisirs/culture/sport en relais, il s'agit de favoriser :**

- Le développement de l'information et de la signalétique permettant la mise en réseau des sites touristiques et équipements : parcours de randonnées, bornes interactives, labels,...
- La mise en place de services accessibles recherchant confort de l'itinérance ou du séjour et valorisation les produits locaux et dérivés : commerce à proximité des sites touristiques (exemple : restauration à proximité de l'Hackenberg...), pépinières pour les artisans d'art à Sierck, espace d'exposition (exemple : Citadelle de Rodemack), services de mobilités (cf. ci-après).
- Le renforcement de l'offre en équipements structurants de loisirs/culture/sport en facilitant leur inscription dans des parcours touristiques au travers notamment de leur promotion et de leur accessibilité. Le Thionvillois détient 6 grands projets déjà identifiés : le 3ème Lieu, le « Gueulard + », le Gesec, le port exemplaire de Basse-Ham, Oxylane, Evol'U4.
- Le développement de l'offre d'affaire (séminaire,...) dans l'objectif de contribuer au fonctionnement et à la montée en puissance des grands projets et pôles d'emplois du territoire (Thionville, centrale nucléaire de Cattenom, Terra Lorraine, Ulcos-Lis, Europort, Ecocité/OIN, Evol'U4, Complexe de Bétange...). Cette offre s'appuie aussi sur des sites historiques ou la proximité d'espaces naturels emblématiques qui permettent de varier les types de produits touristiques en termes de cadre paysager et de capacités d'accueil (réseau de petites salles de séminaires... exemple de la mise en tourisme de la Citadelle de Rodemack).

➔ **Pour développer et qualifier l'offre en hébergements touristiques :**

- Les documents d'urbanisme tiennent compte des services et aménagements urbains à réunir ou améliorer au regard des besoins des différents types d'hébergements, par exemple :
 - **L'hôtellerie de charme et de luxe** pourra s'appuyer sur les parcours touristiques liés aux sites patrimoniaux bâtis et naturels (ou sur les parcours gastronomiques) et sur les grands projets économiques (Thionville, villes fortifiées, bords de Moselle, Montenach, Terra Lorraine...);

- **L'hôtellerie d'affaires et de centre-ville** recherchera un cadre paysager de qualité, la proximité avec des services urbains (commerces, espace séminaire, accès facile piéton ou par transport collectif, gare...) et/ou la proximité avec un grand projet ;
 - **L'hébergement de plein air et rural** sera facilité par la mise en valeur des bourgs et villages (espaces publics attractifs, dynamisme commercial de centre...) et une implantation recherchant un cadre paysager de qualité ou la proximité avec la nature (projet de reprise du camping de Malling...).
 - Les collectivités étudient les besoins liés aux grands projets et entreprises qui engendrent la variation ponctuelle mais massive du nombre de lits : maintenance de la centrale de Cattenom, Terra Lorraine, grands travaux (Ecocité...). Cette offre spécifique pourra notamment envisager un bâti modulable pouvant muter pour d'autres vocations (services, logements...) et bénéficiera d'une intégration paysagère de qualité.
- ➔ **Pour renforcer l'accessibilité et la mobilité liées aux pratiques touristiques et de loisirs, les collectivités et la politique des déplacements :**
- Visent le développement des infrastructures et supports numériques.
 - Le THD est à étendre en priorité sur les sites de séminaires, dédiés au grand événementiel ou recevant un grand projet. Il s'agit aussi de favoriser le wifi en ville.
 - Les sites internet et supports numériques de réservation et d'information sont à coordonner et renforcer (site internet & appli « Smartphone » pour la coordination des modes de transport, les accès aux sites...). Ces outils peuvent compenser les manques de signalétiques sur les lieux de visite.
 - Tiennent compte des besoins d'adapter le co-voiturage aux clientèles touristiques, à une échelle transfrontalière : aires à aménager pour devenir piéton ou cyclistes et à relier avec les itinéraires de voies douces.
 - Anticipent dans le développement des transports collectifs (TC), les besoins éventuels pour les usages touristiques :
 - une réflexion est à mener pour la desserte en transport collectif des sites majeurs (Malbrouck, Hackenberg, Rodemack et, à terme, le Port de Basse-Ham – navette fluviale) ;
 - le Gesec et Evol'U4 doivent bénéficier d'une offre en TC adaptée.

Charte architecturale :

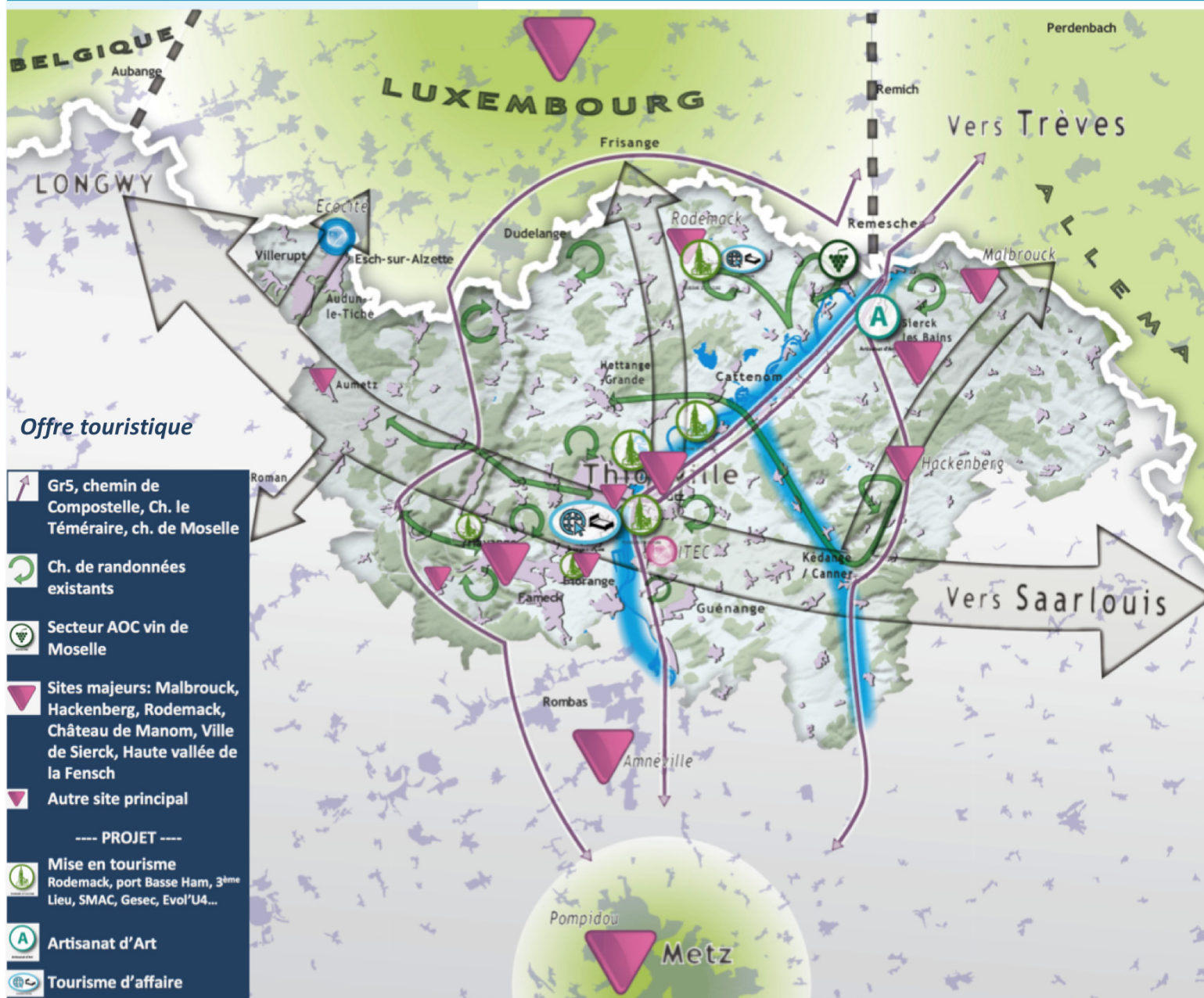
Le Thionvillois souhaite développer une charte architecturale afin d'améliorer la reconnaissance du patrimoine local et de faciliter l'optimisation des rénovations et extensions du bâti ancien sans perte esthétique.

- Tiennent compte de l'accessibilité des sites pour les personnes à mobilité réduite.
- Développent le réseau de voies douces à pieds et à vélo reliant les sites touristiques dans une logique de bouclage cohérent et calibrant des offres d'itinéraires homogènes pour les habitants et les touristes (cf. ci-après).

➤ Pour intensifier l'embellissement, l'accès à la nature et développer la rénovation du bâti dans les sites urbains stratégiques, les documents inférieurs au SCOT :

- Cherchent à mettre en valeur les abords du patrimoine bâti par des espaces publics aménagés conviviaux, par l'harmonisation des gabarits et de l'aspect extérieur du bâti implanté à proximité de sites patrimoniaux et/ou traditionnels préservés (église, secteur remarquable fixé par le PLU...) ;
- Visent une gestion du stationnement en amont pour réserver l'espace libre autour des édifices à valoriser (notamment le petit patrimoine : puits, lavoir...) ;
- Favorisent, dans ou en entrée de l'espace urbain, l'organisation de vues sur des perspectives bâties ou naturelles de qualité (externes à l'enveloppe urbaine) grâce à la mise en place, le cas échéant, de coupures d'urbanisation, de règles de plantation ou d'implantation du bâti nouveau qui appuient la perspective à valoriser, de sites aménagés pour observer le paysage (point de vue, table d'orientation)... ;
- Favorisent la protection du patrimoine vernaculaire en visant le maintien de la richesse architecturale initiale des constructions en cas de rénovation ;
- Recherchent le maintien de pénétrantes vertes dans les espaces urbains permettant des mises en scènes paysagères et de faciliter le développement de liaisons douces à leurs abords ;
- Facilitent, au regard des contraintes admises par la gestion des risques et la préservation de l'environnement, l'aménagement d'espaces publics liés directement à la Moselle.

En outre, le territoire entend favoriser la rénovation du bâti dégradé dans les sites stratégiques pour le tourisme en complément de sa politique globale de l'habitat. Il s'agira notamment de réfléchir à des actions locales et ciblées d'aide à l'amélioration de l'habitat (façades, OPAH, PIG...) menée à une échelle G6 afin de mutualiser les investissements (Sierck, CCPHVA, Val de Fensch...).



Réseau de liaisons douces

Objectifs de bouclage externe :

- Vers la Belgique et le Nord54 (Longwy...).
- Vers la Sarre et Trèves.
- Vers le Luxembourg : se greffer via la CCPHVA, se greffer sur le GR5 et diriger vers la Moselle

Objectifs de bouclage interne :

- Diriger vers les sites majeurs, les grands projets, la Moselle, la Canner (articulation Basse Ham et Koenigsmacker) et les GR.
- Se greffer aux villes et villages ayant des services (Etude en cours à la CCPHAV d'un programme de liaisons douces reliant les centres des communes et se greffant sur les réseaux du Nord 54 et du Luxembourg).
- S'appuyer sur la trame verte, sous réserve de respecter la sensibilité des milieux.
- Projet de liaison entre la Moselle et la gare de Budling qui a vocation à être mise en tourisme pour prolonger la ligne du train de La Canner.

3.2.3 Anticiper les besoins pour l'artisanat et son évolution vers des filières innovantes ou très spécialisées

Objectifs ➔

L'objectif est de :

- privilégier l'implantation de l'artisanat non nuisant dans les enveloppes urbaines ;
- faciliter l'accueil et le regroupement d'entreprises dans des parcs prévus à la spécificité de leur domaine d'activité.

Mise en oeuvre ➔

- ➔ **Les PLU favorisent l'implantation d'activités artisanales dans l'enveloppe urbaine** existante ou future à condition que ces activités soient compatibles avec le fonctionnement urbain de centre (nuisances, flux, proximité de logements le cas échéant...)
 - A l'intérieur d'espaces d'habitat :
 - Les bâtiments artisanaux sont adaptés aux morphologies de centre urbain et respectent les caractéristiques des constructions avoisinantes, tout en admettant lorsque cela est possible, un aspect plus contemporain et des modes constructifs innovants.
 - En secteurs dédiés au sein de l'enveloppe urbaine ou future (qui s'inscrivent dans le cadre de la mixité fonctionnelle) :
 - Les bâtiments artisanaux ne créent pas de rupture brutale avec les morphologies urbaines environnantes ;
 - Les espaces de stationnement, de stockage, etc... sont localisés de préférence à l'arrière des parcelles, afin de créer des fronts urbains homogènes et favoriser le sentiment d'urbanité.



A titre d'information :

Le développement d'un pôle « écoconstruction » appellera une concertation avec le Conseil Général 57 au titre de la démarche « Bâtiment Durable et Intelligent » et du service de prospection d'investisseur mis en œuvre par Moselle Développement.

➔ Le développement des parcs d'activités artisanaux d'échelle Thionvilloise ou EPCI :

- s'appuiera en priorité sur les centralités du SCOT et permettra d'intégrer la création d'un pôle écoconstruction ;
- assurera une cohérence globale de l'offre afin de répondre à la diversité des besoins des entreprises et permettre ainsi un accueil approprié des porteurs de projets facilitant leur regroupement (ce qui permet d'utiliser au mieux l'espace aménagé car adapté aux entreprises).

Cette diversité de l'offre pourra se traduire par :

- la recherche d'une certaine innovation des aménagements en favorisant le recours à des matériaux ou dispositifs plus écologiques (noues paysagères, matériaux à faible facteur d'émission de GES...)
- des aménagements et traitements paysagers différenciants et en rapport avec la tonalité des entreprises à accueillir (thématisation, regroupement...)

Si possible, les espaces artisanaux seront distingués des secteurs commerciaux.

Volet commercial du SCOT

Introduction

- Le développement de l'équipement commercial s'organise en cohérence avec l'armature urbaine du SCOT, la politique des transports et les grands projets pour assurer une irrigation de tout le Thionvillois qui renforce l'offre de commerce, sa diversité ainsi que son accessibilité en fonction des besoins et du rôle des différents des secteurs du territoire.

Pour cela le SCOT définit la structuration globale du commerce qui répond au projet de développement du SCOT (cf. paragraphe 3.2.4 du DOO).

- Cette organisation à l'échelle du territoire s'accompagne de l'objectif de préserver et renforcer la vitalité du commerce de centre afin d'assurer une disponibilité de service aux habitants à proximité de leur lieu de vie et de promouvoir des centres de villes, bourgs et villages dynamiques.

Elle a aussi pour objectif de structurer une offre périphérique, dans le cadre d'une complémentarité avec les centres qui participe du développement et de la diversité commerciale globale du territoire et à la satisfaction des besoins de tous les habitants.

Pour cela le SCOT définit :

- *Des objectifs d'aménagement favorisant l'attractivité commerciale des centres (cf. paragraphe 3.2.5 du DOO)*
- *Une implantation préférentielle du commerce qui contribue à préserver la vitalité du commerce de centre et à organiser le développement commercial hors des centres dans une logique de gestion améliorée des flux (cf. paragraphe 3.2.6 du DOO).*
- *Des objectifs d'aménagement pour les zones significatives au regard de la stratégie commerciale et de ses impacts sur l'aménagement du territoire (Cf. DACOM au paragraphe 3.3 du DOO).*

3.2.4 Assurer une irrigation de tout le Thionvillois qui renforce le commerce, sa diversité et son accessibilité

Objectifs ➔

Centralités principales : Thionville, Yutz, Manom, Terville, Hettange-Grande, Florange, Fameck, Hayange, Algrange, Nivlange, Knutange, Uckange (Europort), Aumetz, Audun-Le-Tiche, Villerupt et OIN (multisites), Cattenom, Sierck-les-Bains, Guénange.

Centralités relais : Basse Ham, Kuntzig, Serémange-Erzange, Bertrange / Illange (TerraLorraine), Metzervisse, Bousse, Neufchef, Fontoy, Koenigsmacker, Distroff

Centralités secondaires : Rurange-Les-Thionville, Volmerange-les-Mines, Ottange, Boulange, Kédange/Canner

Centralités de proximité : Apach, Rettel, Malling, Stuckange, Rodemack, Puttelage-Les-Thionville, Kanfen, Zoufftgen, Roussy-le-Village, Boust, Tressange

Pour assurer l'irrigation commerciale de tout le Thionvillois en fonction du rôle de chaque centralité du SCOT et en articulation avec la politique des transports :

- **Les centralités principales développent l'offre structurante en commerce et sont appuyées par les centralités relais qui contribuent à l'équilibre de l'offre globale et renforcent aussi une offre de rayonnement local.** En outre, les agglomérations de Portes de France et Val de Fensch ont vocation à développer une armature commerciale complète et forte (incluant le renforcement des services liés à l'équipement de la maison, de la personne et aux loisirs dans le cadre d'une offre globale équilibrée et à dynamiser à l'Ouest) du fait de leur rôle structurant à l'échelle nord mosellane, de leurs services en transports et de l'implantation des grands projets qui supposeront de répondre à des besoins supplémentaires et spécifiques. Il en est de même pour Aumetz, Villerupt et Audun-le-Tiche qui constituent un pôle commercial structurant l'espace Ouest du Thionvillois à renforcer et à organiser dans le cadre d'une cohérence globale tenant compte du fonctionnement transfrontalier.
- **Les centralités secondaires et de proximité** développent une offre de rayonnement local. Toutefois, Rettel à vocation à soutenir l'offre de Sierck.
- **Les autres communes** assurent une offre de proximité ou de rayonnement local pour constituer un pôle de service rural notamment dans l'arc mosellan et les 3 frontières. Dans le Pays Haut Val d'Alzette, le développement commercial sera cohérent et en proportion des projets de l'OIN.
- **Le développement commercial tient compte des besoins liés au tourisme et des transfrontaliers (en particulier dans le secteur de Cattenom et Environs).**

3.2.5 Développer un cadre urbain porteur d'attractivité et de diversité commerciale dans les centres

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Exemple d'outils du PLU pour préserver ou développer du commerce :

Affecter du commerce en pied d'immeuble ou fixer des règles de maintien du commerce sur des linéaires ciblés et pertinents.

Pour développer un cadre urbain porteur d'attractivité et de diversité commerciale dans les centres, les documents d'urbanisme et les projets :

➔ **Permettent l'augmentation de la densité urbaine prioritairement dans les centres afin de renforcer l'aire de chalandise des commerces.**

La notion de centres : Dans une même commune, les centres favorisant le regroupement commercial peuvent relever tout autant de centres **existants ou à créer** ; qu'ils soient principaux, secondaires ou de quartier, ou qu'ils correspondent à des secteurs gare, de densité d'habitat (exemple secteurs d'habitat collectif...), de grand projet, de renouvellement urbain (exemples Etilam à Thionville, la ZAC de la Paix à Algrange) ou d'opération mixte habitat/service (exemple projet cœur de ville à Guénange). **Ils découlent du projet de développement de la commune.**

➔ **S'appuient sur les opérations de renouvellement urbain ou d'urbanisation dans les centres pour favoriser l'implantation et la diversification commerciale** permettant de constituer des axes compacts et dynamiques. Le développement de services (médical, à la personne...) à proximité de commerces contribuera à la vitalité des axes commerciaux.

➔ **Recherchent un mode d'intégration de type urbain des commerces :**

- en privilégiant une implantation en front de rue,
- en favorisant une architecture de qualité,
- en aménageant les espaces publics et en anticipant les besoins en stationnement pour éviter les conflits de flux (piétons, véhicules, transit...).

➔ **Luttent contre l'évasion commerciale grâce à un aménagement adapté aux types de commerces à soutenir et à leur clientèle :** gestion du stationnement, tailles des parcelles, qualité paysagère des espaces publics, accès de livraison.

3.2.6 Préserver et renforcer la vitalité du commerce de centre et structurer une offre périphérique, dans le cadre d'une complémentarité avec les centres

Objectifs ➔

Le SCOT définit une localisation préférentielle du commerce qui renforce en priorité le commerce de centre et articule en complémentarité une offre commerciale hors des centres dans une logique de gestion améliorée des flux. Ainsi, les PLU organisent l'implantation préférentielle du commerce:

Mise en oeuvre ➔

➔ En priorité dans et en continuité des centres.

Pour la définition des centres Cf. précédemment partie 3.2.5 du DOO. Exemple :

- *Le projet cœur de ville à Guénange développant un projet urbain mixte (habitat, commerces, équipements...) en lien et renforçant le centre-ville.*

➔ En dehors des centralités, dans les conditions et principes de localisation préférentielle suivants :

⇒ Conditions générales

- Le développement commercial (organisation, taille du commerce...) s'articule avec les objectifs de préserver ou contribuer à la vitalité commerciale de centre et de ne pas générer des flux de déplacements qui altèreraient l'accès au centre.
- L'implantation des commerces se développe dans une logique de regroupement commercial (incluant aussi les services) et de proximité avec des moyens d'accès doux ou en transports collectifs. Lorsqu'il s'inscrit dans une extension de l'enveloppe urbaine, l'espace commercial bénéficie d'une organisation viaire et des accès bien connectés avec l'espace urbain et s'accompagne d'une gestion morphologique et paysagère de qualité.

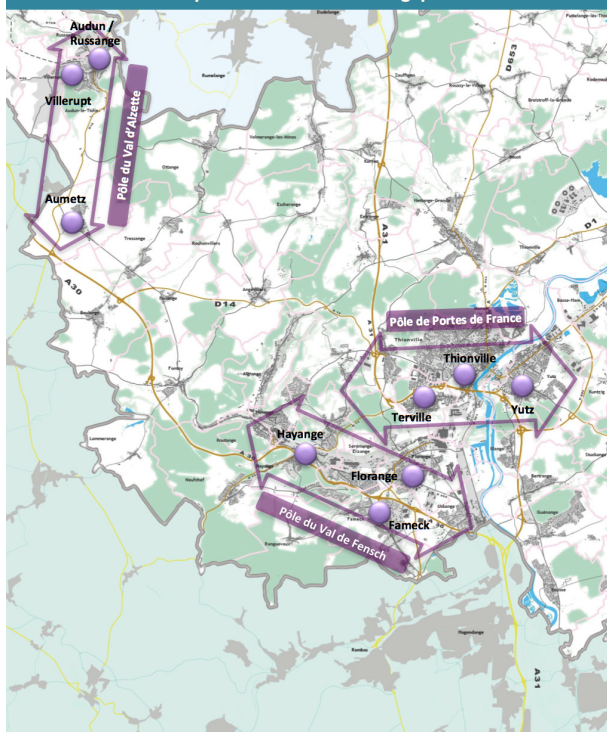
Dans tous les cas :

- **La taille du commerce est adaptée à la fonction que remplit la commune dans l'armature urbaine du SCOT. Le SCOT n'établit pas de seuil car les situations ne sont pas comparables. Ainsi, dans certains quartiers et compte tenu de la densité de population présente, un commerce de 1 500m² correspondra à une offre pour des besoins journaliers, donc de proximité, tandis que dans d'autres espaces, c'est un commerce de 2 500 ou 3 500m² qui assurera cette fonction.**
- **les gabarits et les flux générés par les commerces sont compatibles avec le fonctionnement et la morphologie de l'espace urbain qui reçoit ces commerces.**

⇒ **Principes de localisation préférentielle**

- Dans le cadre d'un pôle de service s'appuyant sur une valorisation touristique ou patrimoniale (exemples : restauration/commerce Moulin de Buding, à proximité du Hackenberg, Rodemack...).
- Dans le cadre d'opérations mixtes résidentiel/commerce pour constituer des centralités de services.
- Dans les disponibilités foncières et immobilières des parcs commerciaux ou mixtes existants (en définissant l'espace voué au commerce dans les parcs mixtes pour éviter les conflits d'usages et de flux avec les autres activités économiques). La réutilisation des bâtiments commerciaux vacants constitue aussi un principe de localisation préférentielle des commerces.
- Dans le cadre de quelques parcs commerciaux de proximité/relais de faible superficie dans les polarités du SCOT (Majeures, Moselle et Canner) permettant de réduire les obligations de déplacements vers des pôles commerciaux importants et plus éloignés ou impliquant l'utilisation d'axes routiers à fort trafic. Afin de s'articuler avec l'objectif de maintenir et dynamiser le commerce de centre, ces parcs remplissent un rôle de proximité/rayonnement local. Ils ne génèrent pas de flux ni des stationnements incompatibles avec les trafics des routes qui les desservent et leur insertion privilégient des formes urbaines de qualité ne dévalorisant pas les entrées de villes.

Les pôles commerciaux stratégiques



Définition du petit commerce, à titre d'information :

Le petit commerce pratique la vente au détail dans lequel les utilisateurs se rendent fréquemment, voire quotidiennement pour répondre à leur besoin d'achat.

- Dans le cadre des grands projets et parcs d'activités économiques tertiaires ou industriels comme centralités émergentes et à ce titre (Terra Lorraine / Terville...).
- Dans le cadre des pôles commerciaux stratégiques du territoire que sont ceux de Portes de France, Val de Fensch et Val d'Alzette dont le développement renforcera la structuration des 3 agglomérations et visera la constitution d'un réseau de parcs commerciaux de qualité pouvant le cas échéant nécessiter des transferts ou requalifications de parcs existants. Ce développement contribuera aussi à répondre aux nouveaux besoins liés aux grands projets (OIN, Terra Lorraine...).
- Dans les ZACOM définies par le SCOT qui regroupent **des opérations en bordure de l'A30 et l'A31 significatives au regard de la stratégie commerciale et de ses impacts** sur l'aménagement du territoire (cf. ces zones sont définies au Document d'Aménagement Commercial du SCOT- 3.3 DACOM).

➔ **L'implantation des commerces de détail hors enveloppe urbaine et parcs commerciaux est interdite si elle s'effectue sous forme isolée, en discontinuité, le long d'un axe routier. En outre, aucun nouveau parc commercial structurant n'a vocation à s'implanter entre Thionville et le Luxembourg le long de l'A31.**

➔ **Le petit commerce privilégie une implantation en dehors des parcs commerciaux périphériques sauf :**

- s'il ne peut s'implanter dans l'enveloppe urbaine par manque de foncier ou en raison de besoins particuliers liés à la nature du commerce concerné, notamment en termes de stationnement.

Et/ou

- S'il répond à un besoin/cohérence de proximité pour les usagers du parc ou de zones résidentielles proches (contribuer à une gestion cohérente du parc permettant de limiter les déplacements contraints ou diffus).

3.3 Document d'Aménagement COMmercial (DACOM)

Article L. 122-1-9 du CU :

Le DOO du SCOT « *comprend un document d'aménagement commercial (DACOM) défini dans les conditions prévues au II de l'article L. 752-1 du code de commerce, qui délimite des zones d'aménagement commercial (ZACOM) 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. »

Le SCOT considère que 5 zones stratégiques d'implantation commerciale doivent être subordonnées à des conditions d'aménagement et de gestion environnementale spécifiques.

En effet, les zones de La Feltière, les 4 routes, le Triangle, Oxylane et l'ensemble Green Center/Parc d'activités technologiques/Linkling sont toutes situées en bordure de l'A30 et l'A31, et supposent de ce fait que leur accessibilité soit organisée et développée pour contribuer à leur fonctionnement optimal, en favorisant les modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière.

En outre, ces zones doivent répondre à l'ambition de gestion environnementale attachée au SCOT d'autant plus que leur impact est potentiellement important dans l'aménagement du territoire et que leur vocation commerciale est différenciée.

Ainsi ces zones appellent des modes d'aménagements et d'implantation adaptés à leurs propres enjeux d'insertion urbaine, paysagère et environnementale en cohérence avec leur positionnement commercial.

Communes	ZACOM	Surface des ZACOM en ha
Fameck		
	Feltière	83
	4 routes	3
	Triangles	3
Thionville		
	Linkling (inculant Val+Marie)	57
Terville		
	Linkling	34,5
	green center	12,5
	Ancien PAT	13
Yutz		
	Oxylane	7
	Total	213

Les sites du Linkling, du Green center et de l'ancien PAT, implantés dans les communes de Thionville et Terville constituent une même ZACOM de 117 ha. La délimitation de cette ZACOM s'effectue au moyen de plusieurs cartographies afin de faciliter la lisibilité du périmètre (cf. ci-après).

Sur les 213 ha des ZACOM, 187 ha sont déjà urbanisés ou aménagés et 26 ha constitue de nouveaux secteurs aménagés (en extension urbaine ou sur friches).

- les **ZACOM de la Feltière, des 4 routes et du Triangle** développent une offre commerciale variée s'articulant avec un objectif de montée en gamme et de diversification des types de commerces. Pour soutenir leur vocation et assurer leur intégration en bordure de l'A30 et d'espaces d'habitats existants, les objectifs d'aménagements relèvent d'un traitement paysager d'ensemble conçu en résonance avec le plan paysage engagé dans la vallée de la Fensch : gestion d'entrée de ville, zone paysagère tampon entre les espaces commerciaux et d'habitat...
- La ZACOM délimitant les sites du Green Center, du Linkling et du Parc d'Activités Technologiques (Thionville et Terville) vise à soutenir la vocation structurante de ces espaces commerciaux de Portes de France et à assurer une cohérence d'ensemble de leur développement en termes de gestion des flux et d'insertion paysagère.
 - o **Le Green Center (extension)** développe une offre de parc à la composition plus urbaine (allée commerçante...) associant un volet environnemental et paysager fort pour constituer une destination commerciale novatrice incluant montée en gamme et diversité des typologies de commerces. Pour soutenir cette vocation, en plus de l'effet vitrine depuis l'A31 qui doit valoriser cet espace par un traitement paysager adapté, les objectifs d'aménagement relèvent de la mutualisation et de l'insertion paysagère des stationnements et d'objectifs promouvant les modes d'aménagement durables.
 - o **Les sites du Linkling** (zone commerciale existante et urbanisée) et de l'ancien **Parc d'Activités Technologiques (PAT - partiellement urbanisé)** s'articulent ensemble et avec le Green Center afin d'évoluer dans le cadre d'une cohérence globale paysagère et de gestion maîtrisée des flux.
- **La ZACOM Oxylane à Yutz** implique une gestion paysagère et environnementale soignée tant pour son image perçue depuis l'A31 que pour son aménagement interne afin de répondre à sa vocation commerciale tournée vers le sport, la détente et les loisirs.

Ces 5 zones constituent les Zones d'Aménagements COMmercial (ZACOM) du SCOT pour lesquelles ils fixent les conditions d'aménagement et d'implantations suivantes.

ZACOM de la Feltière (Fameck)

➔ Modes de déplacements alternatifs

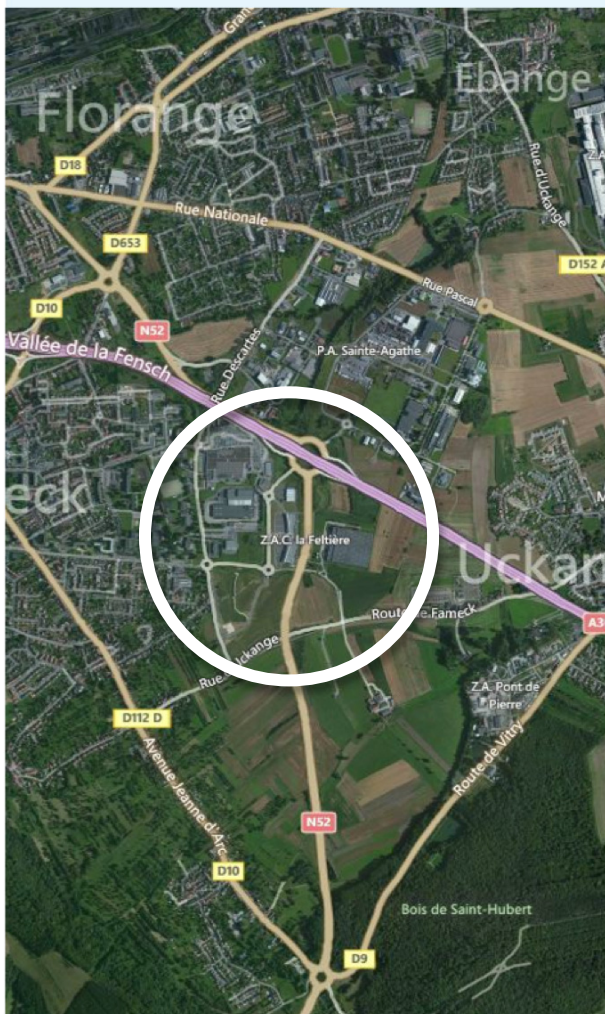
- Prévoir une desserte en transport collectif régulière depuis la gare d'Uckange et adaptée depuis les centres urbains (et secteurs denses) du Val de Fensch.
- Prévoir un raccordement des voies douces vers le centre de Fameck, Uckange, Florange et la ZI Ste-Agathe.
- Prévoir des parcs à vélo abrités à proximité des accès des commerces.

➔ Stationnement, livraisons des marchandises et gestion des flux

- Assurer l'accès principal via l'échangeur et chercher à maîtriser les risques de circulations diffuses sur les routes locales périphériques (Rte de Fameck... signalétique...).
- Prévoir par un plan de circulation et de stationnement interne à la zone empêchant les saturations ou attentes pouvant se reporter sur l'échangeur et l'A30.
- Rechercher la distinction entre les flux de livraison et des utilisateurs de la zone.

➔ Environnement et paysage

- Favoriser la récupération des eaux de pluies et les systèmes d'économie et de production d'énergie pour les bâtiments comme pour l'éclairage électrique des espaces extérieurs.
- Coordonner le parti paysager de l'entrée de ville avec la ZI Ste-Agathe : Privilégier un recul du bâti par rapport à l'A30 y associant un espace planté soigné (entrée de ville) qui organise un séquençage dynamique des plantations.
- Prévoir une végétalisation de la lisière Sud de la zone en privilégiant des plantations harmonieuses avec l'ambiance de clairière créée par le bois de St-Hubert proche.
- Rechercher une gestion paysagère différenciée des espaces publics à l'intérieur de la zone lorsqu'elle contribue à favoriser l'accueil de typologies de commerces ciblées (thématisation,...).



ZACOM des 4 routes et du Triangle (Fameck)

➔ Modes de déplacements alternatifs

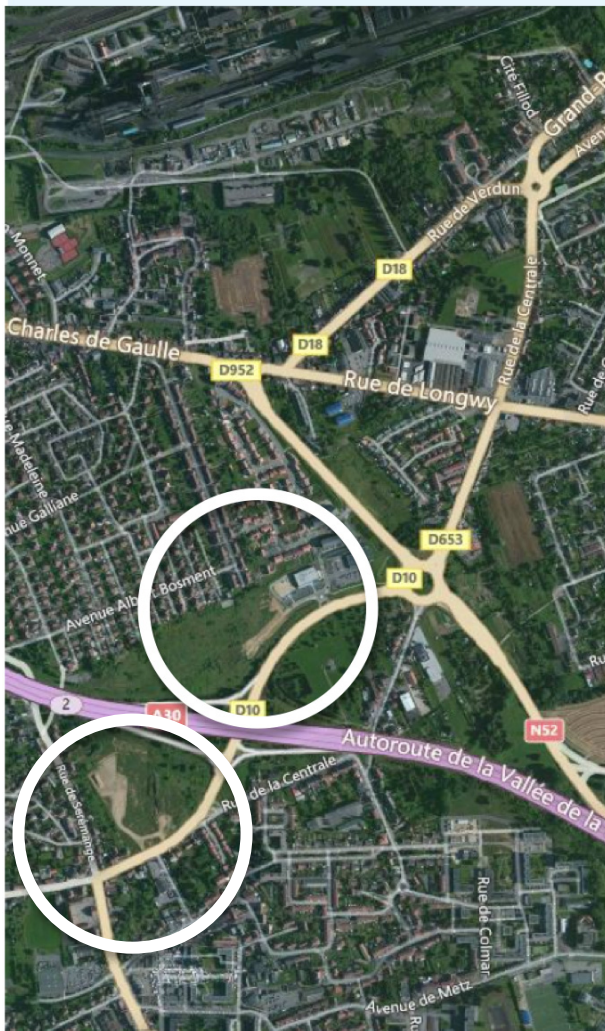
- Coordonner la desserte en transport collectif avec celle de La Feltière : desserte régulière depuis la gare d'Uckange et adaptée depuis les centres urbains (et secteurs denses) du Val de Fensch.
- Prévoir un raccordement des voies douces vers le centre de Fameck, Uckange, Florange et Seremange-Erzange ainsi que vers les zones d'habitats limitrophes (sauf motifs de sécurité).
- Prévoir des parcs à vélo abrités à proximité des accès des commerces.

➔ Stationnement, livraisons des marchandises et gestion des flux

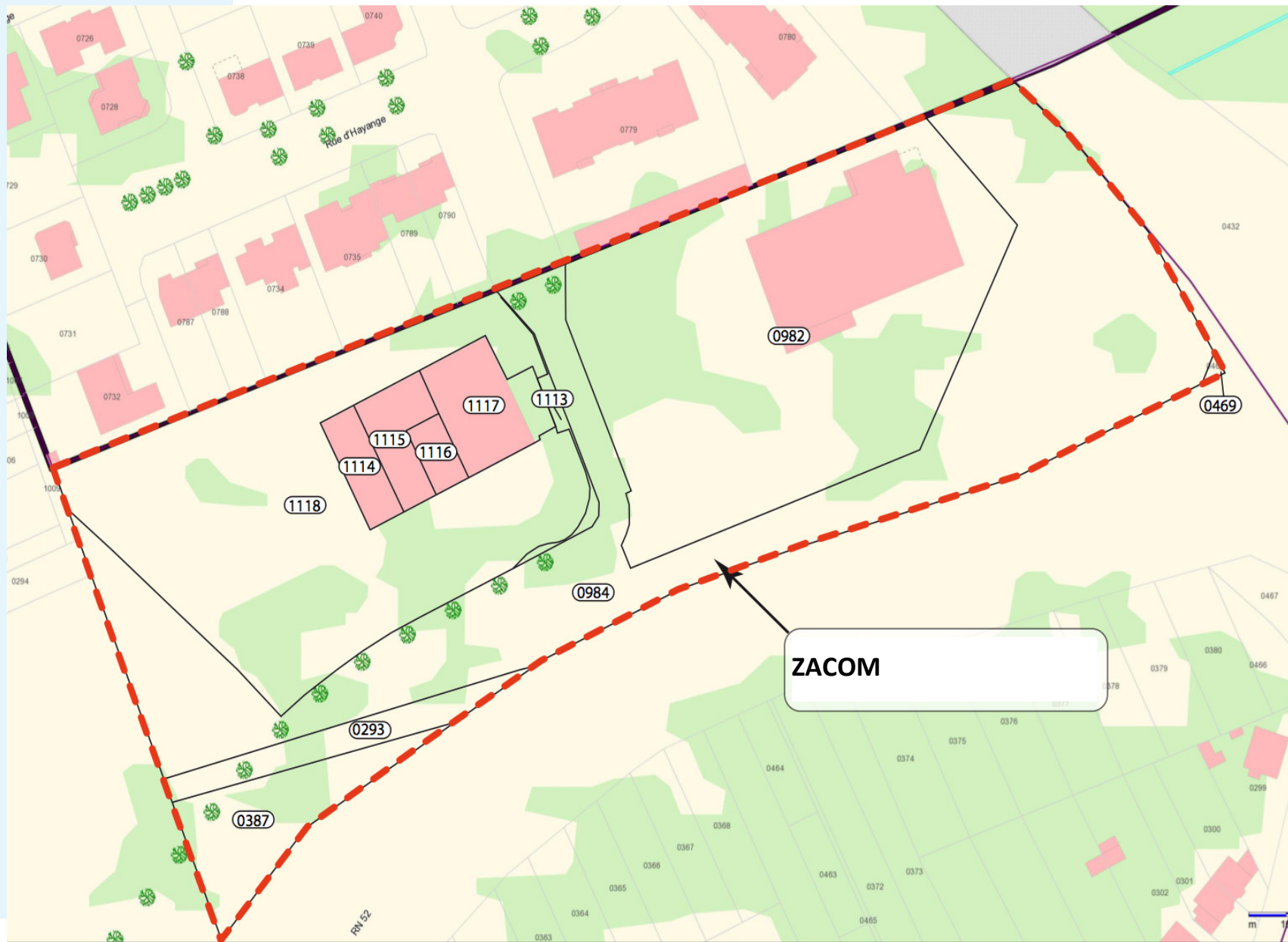
- Assurer l'accès principal via l'échangeur et la D10 avec une maîtrise du nombre d'accès évitant les risques de conflits de flux. Chercher à maîtriser les risques de circulations diffuses sur les routes locales périphériques (Rte de Fameck... signalétique...).
- Prévoir par un plan de circulation et de stationnement interne à la zone empêchant les saturations ou attentes pouvant se reporter sur l'échangeur, la N52 et l'A30.
- Rechercher la distinction entre les flux de livraison et des utilisateurs de la zone.

➔ Environnement et paysage

- Favoriser la récupération des eaux de pluies et les systèmes d'économie et de production d'énergie pour les bâtiments comme pour l'éclairage électrique des espaces extérieurs.
- Privilégier un recul du bâti par rapport à l'A30 et à la D10 y associant un espace planté soigné (entrée de ville) dont les motifs sont coordonnés à l'échelle des 2 ZACOM.
- Pour les lisières de la zone accolées aux espaces d'habitat, favoriser une bande plantée atténuant l'aspect massif des bâtiments commerciaux.
- Rechercher, lorsque cela est possible, une implantation du stationnement qui limite les nuisances sonores directes vers les espaces d'habitat limitrophes.



Triangle - Fameck



ZACOM

ZACOM du Green Center, du Linkling et de l'ancien PAT - Thionville, Terville

➔ Modes de déplacements alternatifs

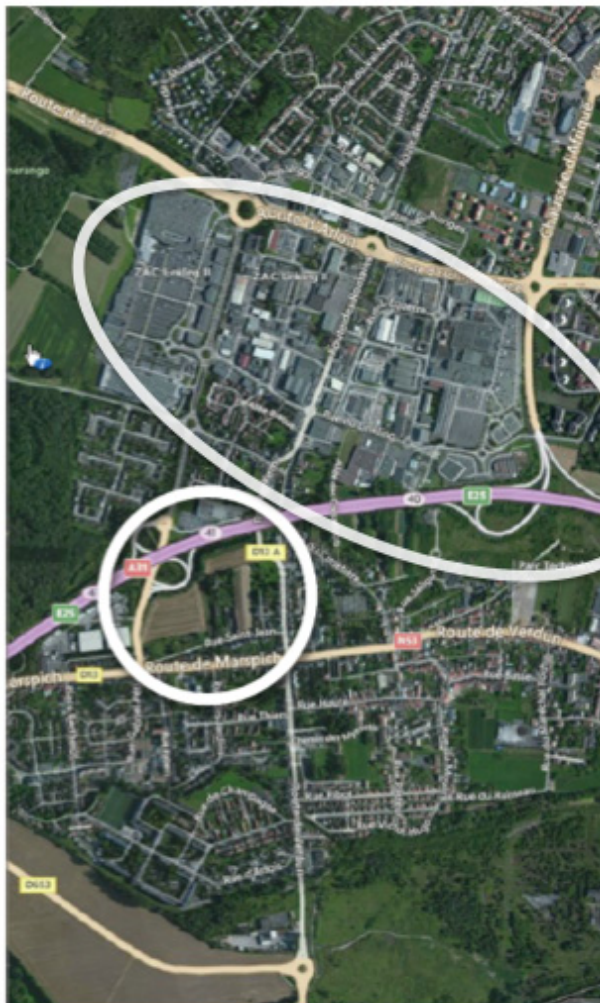
- Prévoir une desserte en transport collectif régulière depuis la gare de Thionville en coordination avec celle desservant le Linkling.
- Prévoir un raccordement des voies douces liant centre de Terville/ Green center / Linkling et liant le PAT au centre de Terville.
- Prévoir des parcs à vélo abrités à proximité des accès des commerces.

➔ Stationnement, livraisons des marchandises et gestion des flux

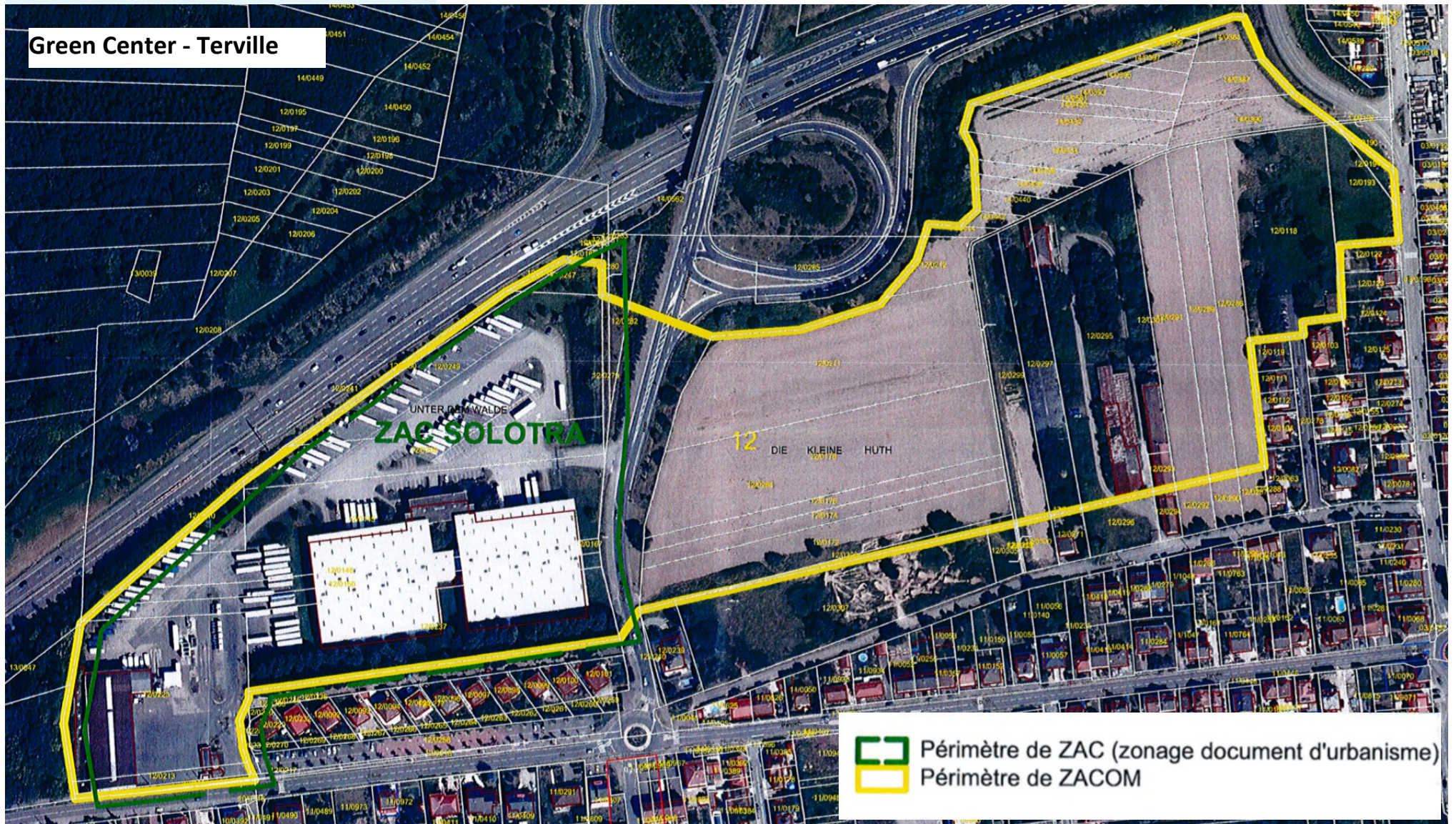
- Assurer l'accès principal via l'échangeur (Av. du 14 juillet 1789) pour le Green Center et le Linkling et organiser un accès approprié aux flux du PAT en visant la maîtrise des risques de circulations diffuses sur les rues de desserte interne des espaces résidentiels périphériques (signalétique, choix des points d'accès aux sites, calibrage des voiries...).
- Prévoir par un plan de circulation et de stationnement interne aux sites empêchant les saturations ou attentes pouvant se reporter sur les échangeurs, la D13, la Rte de Verdun et l'A31.
- Rechercher la distinction entre les flux de livraison et des utilisateurs de la zone.
- Favoriser la mutualisation des stationnements avec recherche des continuités piétonnières entre les parkings.

➔ Environnement et paysage

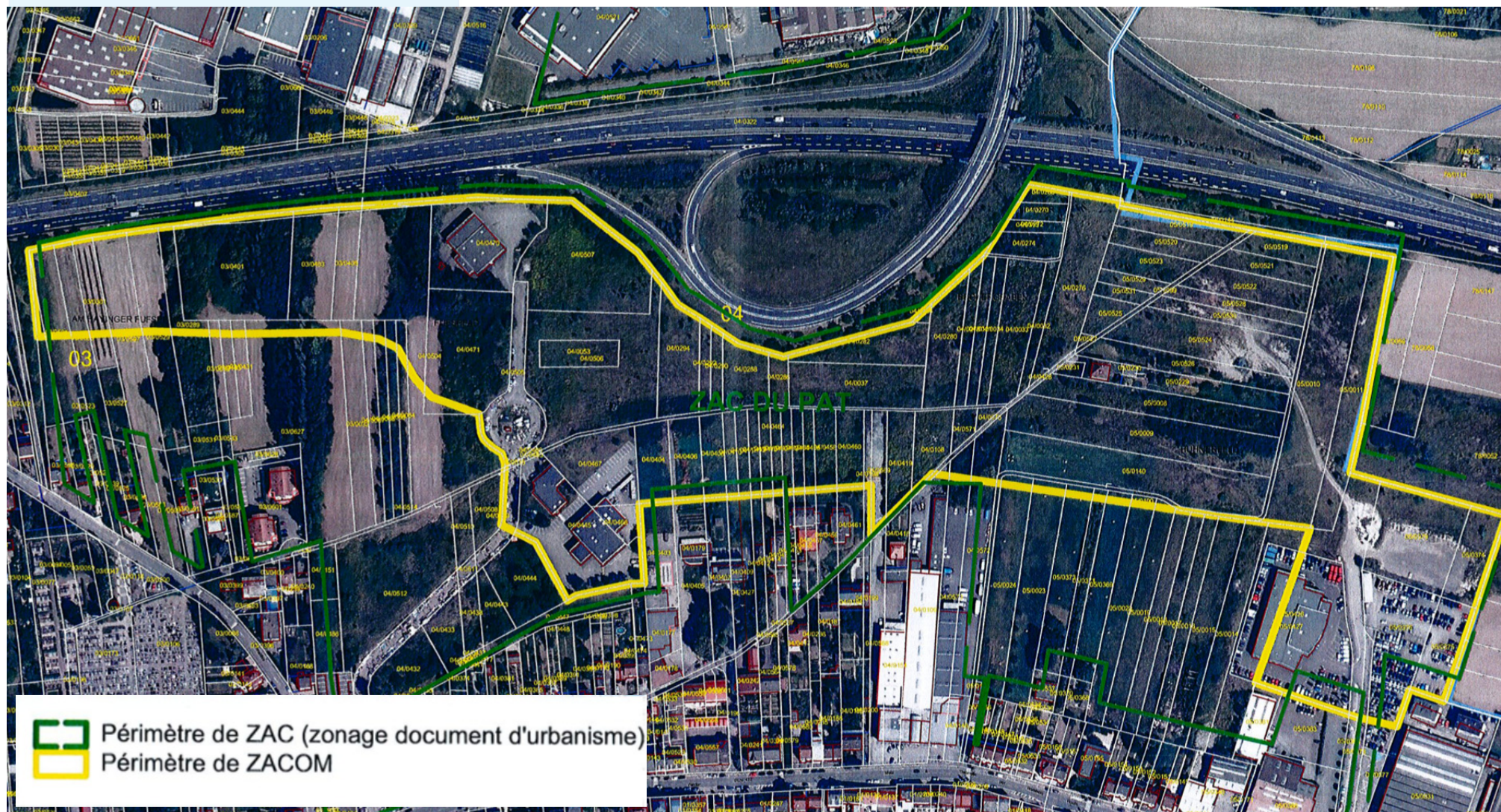
- Favoriser la récupération des eaux de pluies et les systèmes d'économie et de production d'énergie pour les bâtiments comme pour l'éclairage électrique des espaces extérieurs.
- Rechercher les possibilités de limiter l'imperméabilisation liée au stationnement (procédés, matériaux, végétalisation ...) et accompagner les parkings de plantations afin de créer des perspectives visuelles et/ou réduire la monotonie des stationnements continus.
- Favoriser une architecture de qualité urbaine intégrant des ouvertures et des matériaux de qualité (harmonie des couleurs, végétalisation, matériaux écologiques...)
- Privilégier un recul du bâti par rapport à l'A31 y associant un espace planté soigné (entrée de ville) dont les motifs cherchent une unité de traitement avec les espaces de stationnements.
- Pour les lisières de la zone accolées aux espaces d'habitat, favoriser une bande plantée atténuant l'aspect massif des bâtiments commerciaux.
- Rechercher, lorsque cela est possible, une implantation du stationnement qui limite les nuisances sonores directes vers les espaces d'habitat limitrophes.



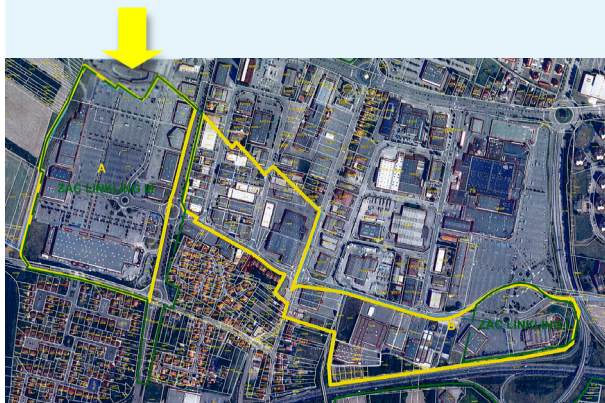
Green Center - Terville



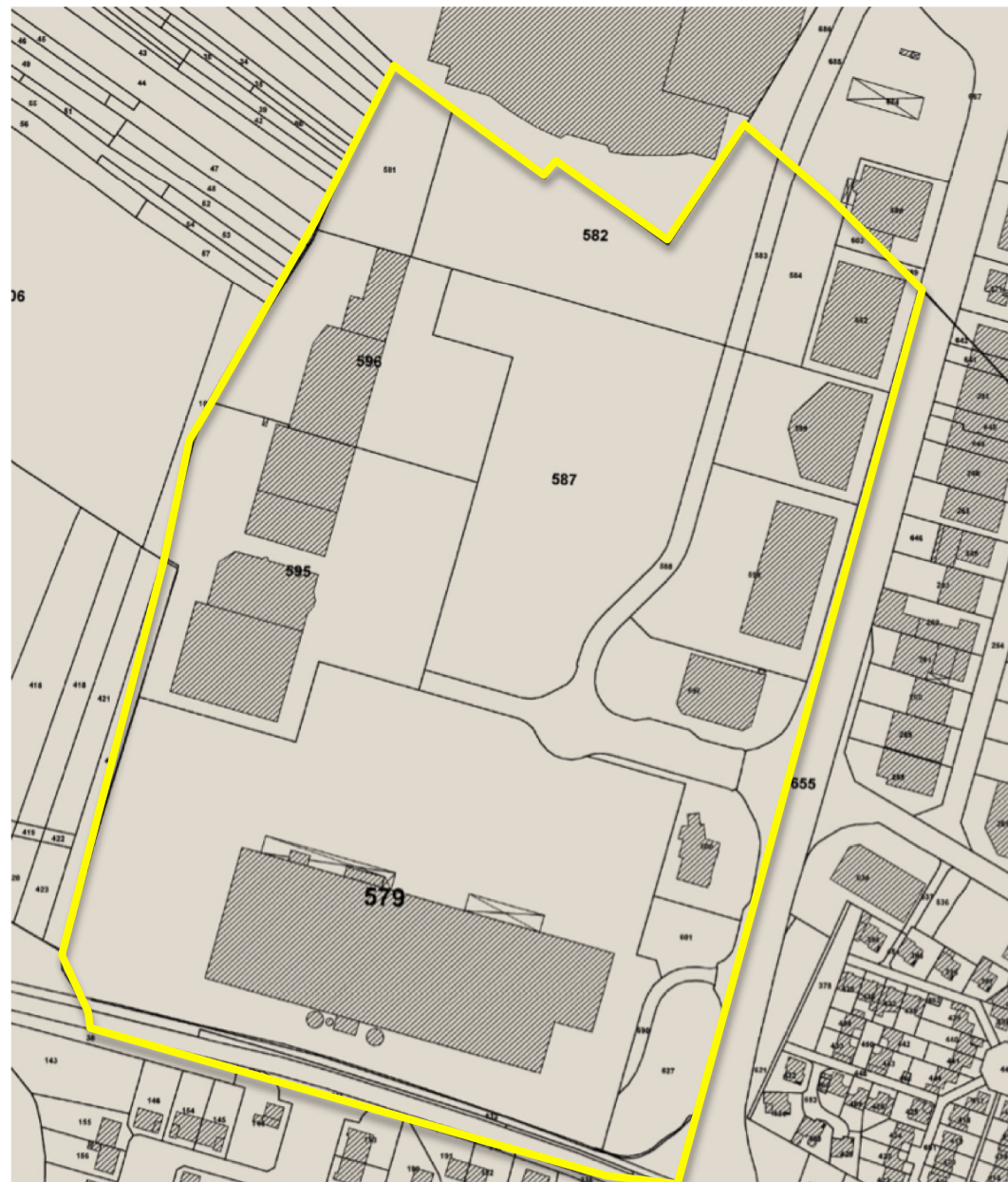
Ancien PAT - Terville



Linkling - Terville





 Périimètre de ZAC (zonage document d'urbanisme)
 Périimètre de ZACOM



Linkling - Terville



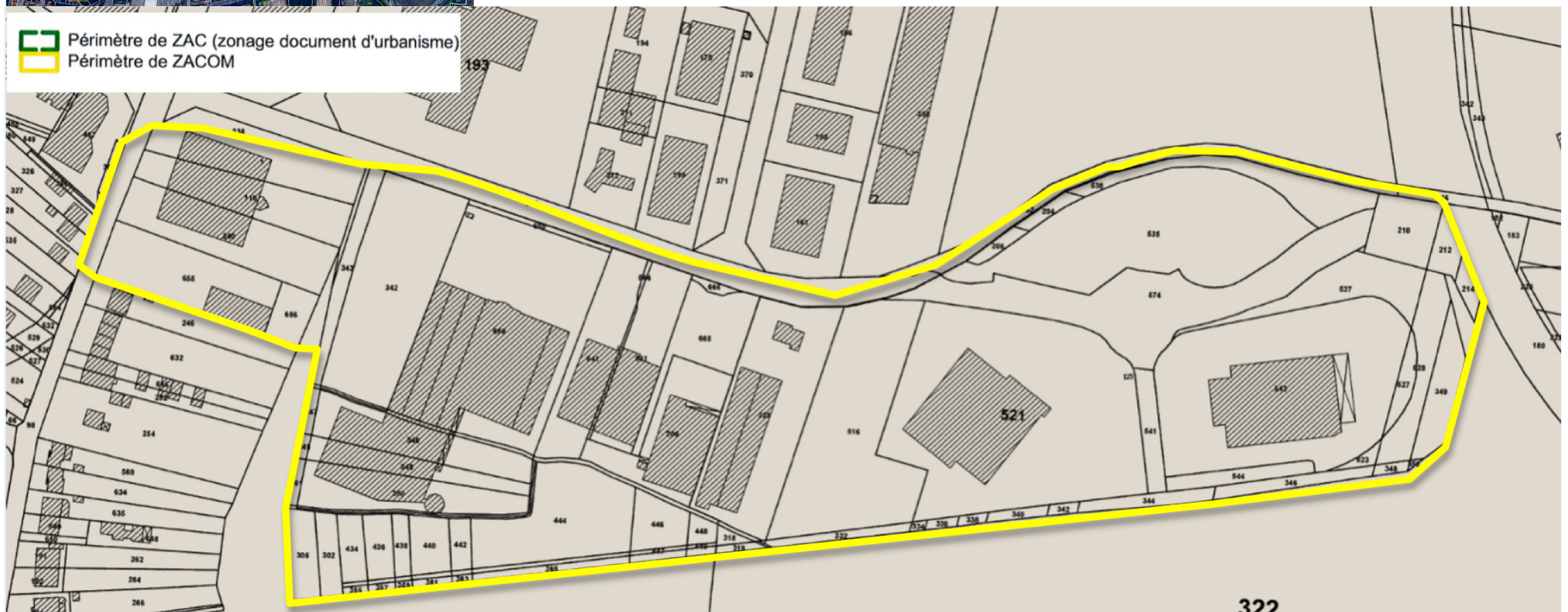
 Périmètre de ZAC (zonage document d'urbanisme)
 Périmètre de ZACOM



Linkling - Terville

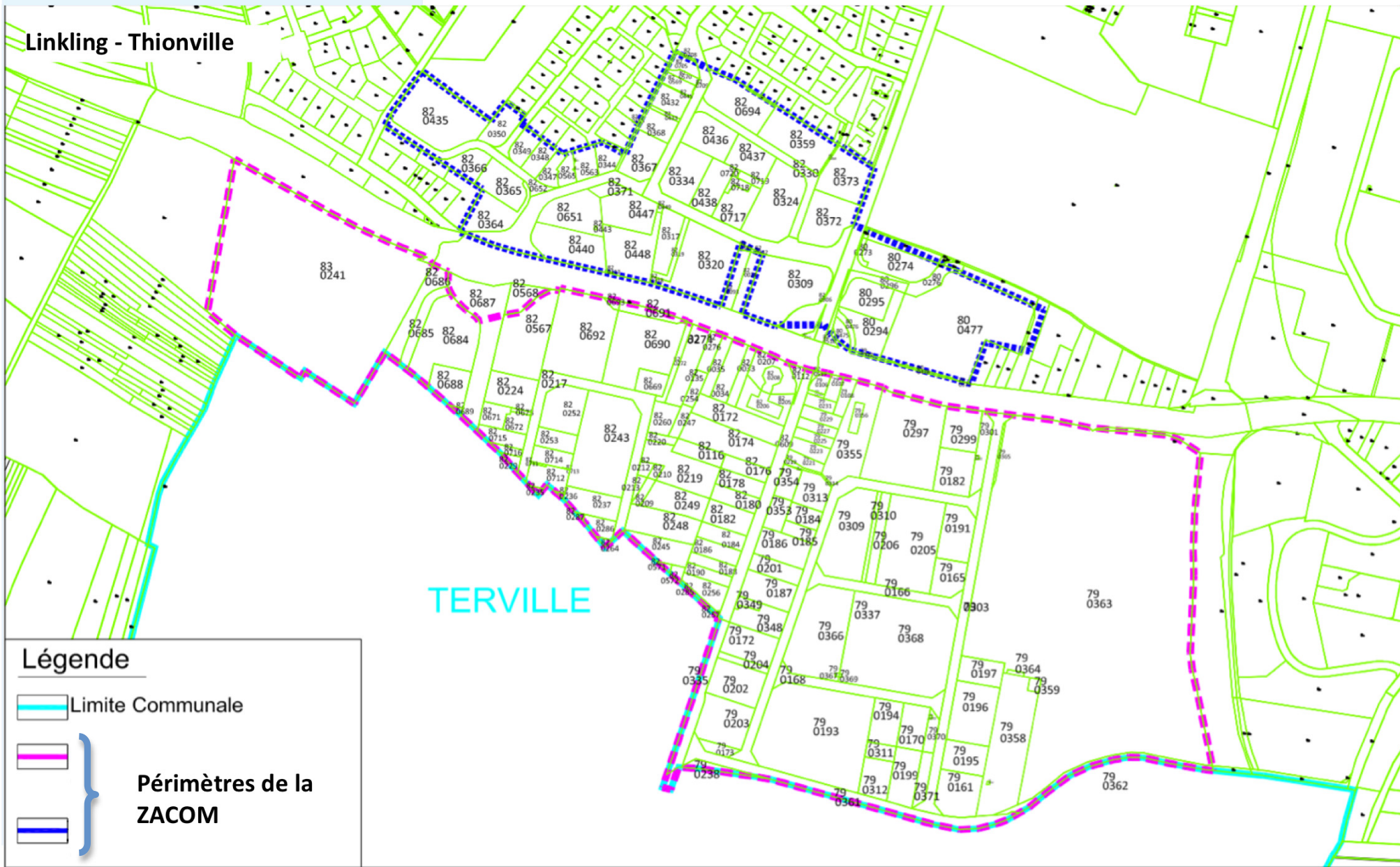


 Périmètre de ZAC (zonage document d'urbanisme)
 Périmètre de ZACOM



322

Linkling - Thionville



ZACOM d'Oxylane (Yutz) – basé sur les études d'entrée de ville et d'impact déjà réalisées

➔ Modes de déplacements alternatifs

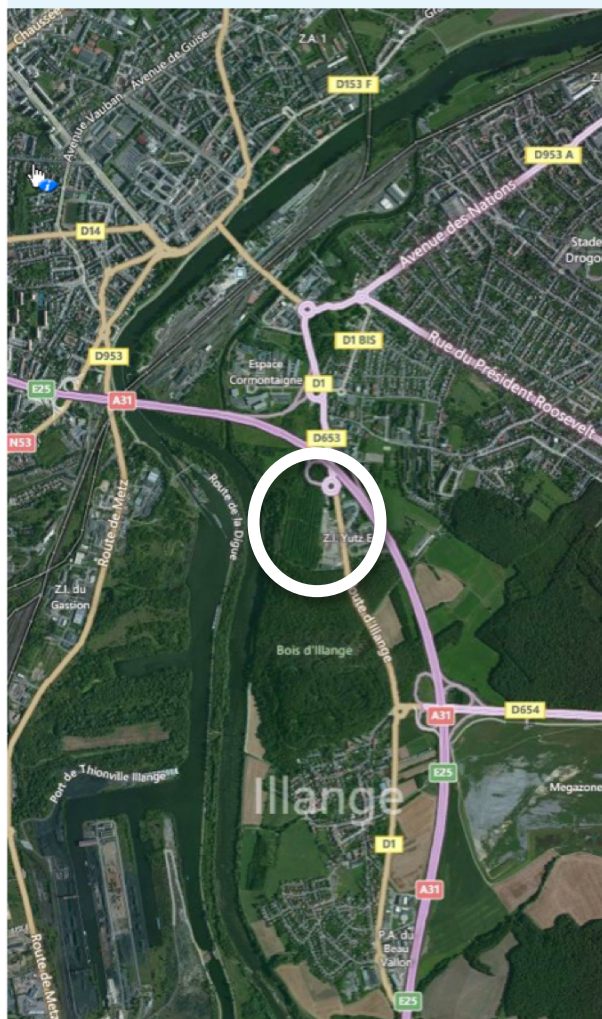
- Prévoir une desserte en transport collectif adaptée depuis la gare de Thionville (et Yutz à terme) dès lors qu'elle est pertinente au regard des volumes de voyageurs et qu'elle est techniquement et économiquement acceptable.
- Prévoir des voies douces se greffant sur la piste cyclable de la RD1 (liaison Thionville/Yutz/Illange) et à la véloroute Charles le Téméraire.
- Prévoir des parcs à vélo abrités.

➔ Stationnement, livraisons des marchandises et gestion des flux

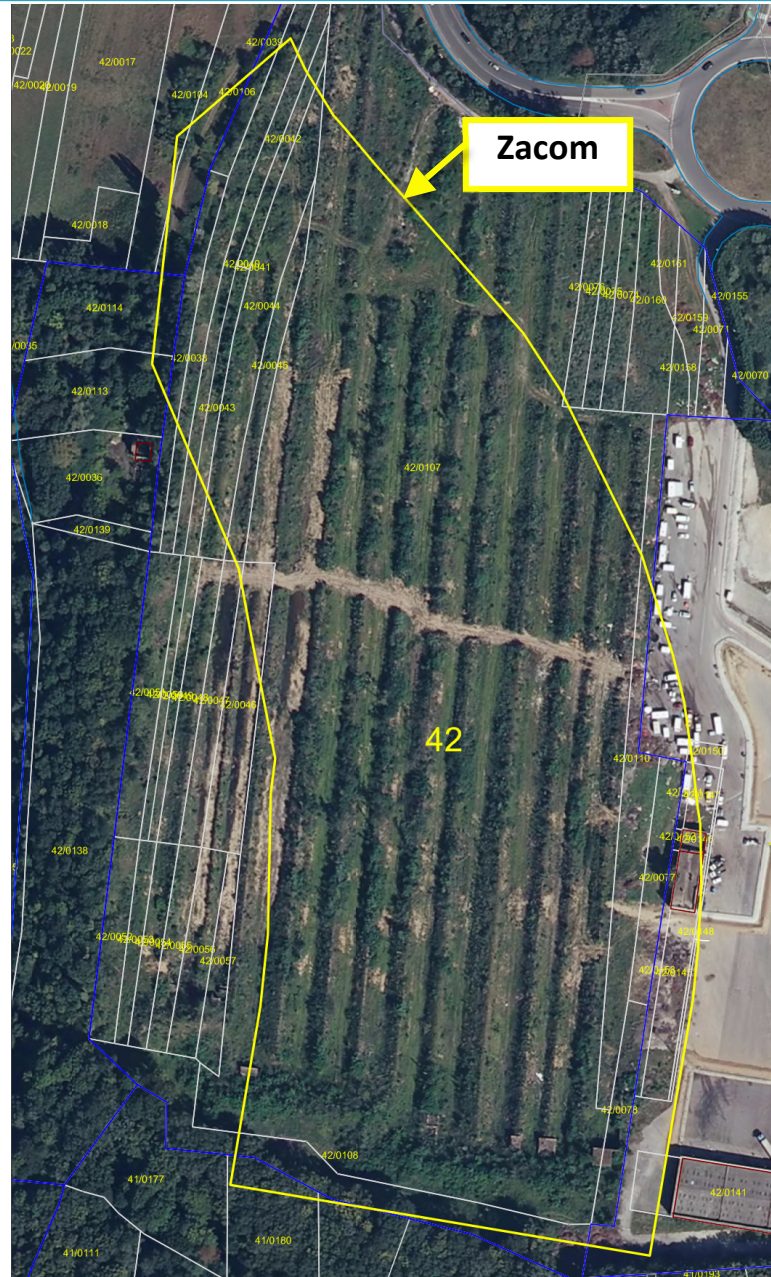
- Assurer l'accès principal via les échangeurs D1/D653.
- Prévoir une circulation et un stationnement interne à la zone empêchant les saturations ou attentes pouvant se reporter sur l'échangeur, l'A31 et la D1/D653.
- Rechercher la distinction entre les flux de livraison et des utilisateurs de la zone.
- Favoriser la mutualisation des stationnements avec recherche des continuités piétonnières entre les parkings.

➔ Environnement et paysage

- Favoriser la récupération des eaux de pluies et les systèmes d'économie et de production d'énergie pour les bâtiments comme pour l'éclairage électrique des espaces extérieurs.
- Protéger le Bois d'Illange et y permettre les aménagements ludiques et de loisirs compatibles avec la sensibilité du milieu forestier.
- Rechercher les possibilités de limiter l'imperméabilisation liée au stationnement (procédés, matériaux, végétalisation ...) et accompagner les parkings de plantations afin de créer des perspectives visuelles et/ou réduire la monotonie des stationnements continus.
- Prévoir un recul du bâti par rapport aux versants boisés bordant la Moselle afin de réduire leur covisibilité avec la rivière.
- Entrée de ville/A31 : Privilégier un recul du bâti par rapport à l'A31 y associant un espace planté soigné (entrée de ville) dont les motifs cherchent une unité de traitement avec les espaces de stationnements. Favoriser une composition paysagère s'appuyant sur des motifs variés et s'inspirant des motifs arborés proches (par exemple : alternance de bosquets / espaces plus ouverts...).



Oxylane - Yutz





3.4 Optimiser la qualité d'aménagement des parcs d'activités et commerciaux dans une logique d'intégration éco-paysagère, de gestion différenciée des flux et d'utilisation économe de l'espace

- 3.4.1 Garantir un aménagement de qualité et approprié aux besoins différents des entreprises
- 3.4.3 Réduire les besoins d'utiliser l'espace au bénéfice d'une meilleure fonctionnalité et accessibilité des parcs d'activités et commerciaux

3.4.1 Garantir un aménagement de qualité et approprié aux besoins différents des entreprises

Objectifs ➔

Mise en oeuvre ➔

Les PLU peuvent mettre en œuvre ces objectifs notamment au travers de la définition de leurs zonage, règlement et/ou Orientations d'Aménagement et de Programmation.

Les parcs d'activités et commerciaux à créer, étendre ou requalifier bénéficient d'une organisation et d'un mode de construction qualitatifs et fonctionnels afin d'assurer une intégration environnementale et paysagère élevée. Les PLU prennent les mesures adéquates pour répondre à cet objectif et à sa mise en œuvre déclinée ci-après.

➔ Pour optimiser l'implantation au regard des enjeux d'insertion éco-paysagère et des besoins des entreprises, le choix des périmètres des parcs sont définis de manière à :

- Permettre une intégration paysagère de qualité définissant une nouvelle lisière urbaine tenant compte de la topographie, de la couverture végétale, de la morphologie urbaine des espaces urbanisés situés à proximité ;
- Gérer la notion d'entrée de ville et définir la notion d'urbanité développée dans le parc en tenant compte des typologies d'entreprise.

➔ Pour organiser une composition urbaine appropriée aux flux et optimisant l'utilisation de l'espace, il convient de :

- Offrir une taille des parcelles cohérente avec la vocation des zones et les typologies des entreprises à accueillir ;
- Veiller à minimiser les bandes et espaces inconstructibles tout en préservant les besoins de développement des entreprises. Dans une perspective d'évolution à terme du tissu bâti du parc, il s'agit de permettre une implantation des bâtiments à proximité des limites et de maintenir ainsi des perspectives d'extension des constructions voire de découpage parcellaire ;
- Prévoir des possibilités d'élévation en hauteur des bâtiments afin de permettre leur adaptation aux besoins des entreprises dans un souci d'économie foncière ;
- Adapter ces objectifs aux typologies d'entreprises et notamment à celles (industrielles) pour lesquelles il faut tenir compte des législations et règles liées à la gestion environnementale et aux risques qui s'appliquent (dans le cadre des installations classées et études de danger qui les accompagnent notamment) ;



- Définir une organisation viaire permettant d'assurer un fonctionnement sécurisé du parc en terme de gestion des flux liés à sa vocation (véhicules utilitaires, véhicules légers, piétons et cycles) :
 - Le plan de circulation permet de limiter les croisements difficiles ou les manœuvres de retournement lorsque le parc reçoit des activités susceptibles de générer un trafic de poids lourds fréquent. Des espaces de retournement seront, le cas échéant, dimensionnés et aménagés sur les axes non structurants de l'opération.
 - Le gabarit des voies et les espaces de circulation sont définis en fonction de la vocation du parc d'activité dans un souci d'économie foncière. La conception du parc intègre d'autant plus les besoins liés aux livraisons.
 - Les schémas d'organisation prévoient des itinéraires piétonniers et cyclables sécurisés et lisibles ainsi que des aménagements permettant la desserte du parc par les transports en commun (voies dédiées, espaces pour les arrêts,...). L'accès aux points de desserte par les transports collectifs, tant lorsqu'ils sont situés à l'intérieur du parc qu'à ses abords, est facilité pour les piétons.
 - Les parcs qui accueillent un nombre pertinent de salariés prévoient des espaces dédiés au covoiturage.
 - Les espaces de stationnement en surface sont maîtrisés pour répondre aux besoins du parc ou des entreprises dans un objectif d'optimisation foncière. Des solutions de mutualisation des parkings seront recherchées, dès lors qu'elles sont compatibles avec le fonctionnement du parc, des entreprises et des règles de sécurité.
 - Les espaces de stationnements couverts pour les vélos sont favorisés à proximité des entrées des bâtiments.



➤ **Pour développer une gestion paysagère de qualité, l'aménagement des parcs intègre les objectifs suivants :**

- L'aménagement comprend le traitement paysager des limites des parcs, des accès principaux et, le cas échéant, des entrées de ville au travers :
 - de règles de recul des constructions par rapport aux limites du parc qui permettent la définition de modules de plantations dont l'objet n'est pas de décorer le bâti mais de jouer un rôle de mise en scène et d'intégration paysagère ;
 - de plantations qui ne doivent pas être systématiquement conçues sous forme de haies mais, en s'appuyant de manière générale sur les essences et les motifs paysagers situés dans l'environnement paysager du parc (bosquets, haies bocagères hautes, etc..).
- Afin de minimiser les besoins fonciers, les mesures d'intégration paysagère des parcs ne doivent pas concourir à une élévation des espaces non constructibles.
- Les dépôts extérieurs de matériaux bénéficient d'une insertion paysagère assurée par des écrans visuels qualitatifs.
- Les constructions proposent un parti architectural qualitatif à travers des volumes, aspects et gabarits contribuant à l'identité d'ensemble du parc.

En outre, le SCOT recommande la mise en œuvre de Règlements Locaux de Publicité Extérieure (RLPE) dans les secteurs où le risque de pression publicitaire est fort.

- La végétalisation des parcs est soutenue à travers la plantation des espaces publics (alignements arborés,...), des limites parcellaires, des espaces non bâtis (stationnements par exemple) et des bâtiments (murs et toitures végétalisés). Les plantations sont diversifiées tant par leurs rythmes d'implantation, que par leurs essences, tailles, densités foliaires, tonalités et cycles végétatifs.
- Les parcs d'activité structurants prévoient une gestion cohérente de l'affichage extérieur et de la signalétique (opportunité d'établir un règlement de publicité).



➔ **Pour accroître la qualité environnementale (cf. aussi objectifs de desserte en TC) :**

- La conception des parcs prévoit une gestion intégrée des eaux pluviales en minimisant les rejets dans les milieux :
 - elle favorise l'infiltration des eaux de pluie à travers la recherche d'une perméabilité des surfaces de circulation et de stationnement ;
 - elle encourage la retenue des eaux en amont notamment à travers les toitures végétalisées, la création de fossés plantés ou de noues,...
- Les espaces dédiés aux activités économiques contribuent à l'adaptation au changement climatique et à la production d'énergie renouvelable :
 - l'utilisation des toitures des bâtiments de grande emprise ou des espaces de stationnement pour la production d'énergie solaire est favorisée ;
 - L'éclairage à basse consommation pour les espaces publics et la réutilisation des eaux pluviales sont favorisés.

3.4.2 Réduire les besoins d'utiliser l'espace au bénéfice d'une meilleure fonctionnalité et accessibilité des parcs d'activités et commerciaux

Objectifs ➔

Les grands projets vont profondément modifier le paysage économique nord mosellan et impulser une dynamique nouvelle nécessitant à l'offre foncière et immobilière économique de s'adapter. Aussi, l'objectif sera de préciser et affirmer les vocations des parcs d'activités et commerciaux pour qu'ils structurent une offre lisible et complémentaire diffusant les effets des grands projets à l'échelle de tout le Thionvillois. Par cette organisation, l'offre foncière économique doit concourir à :

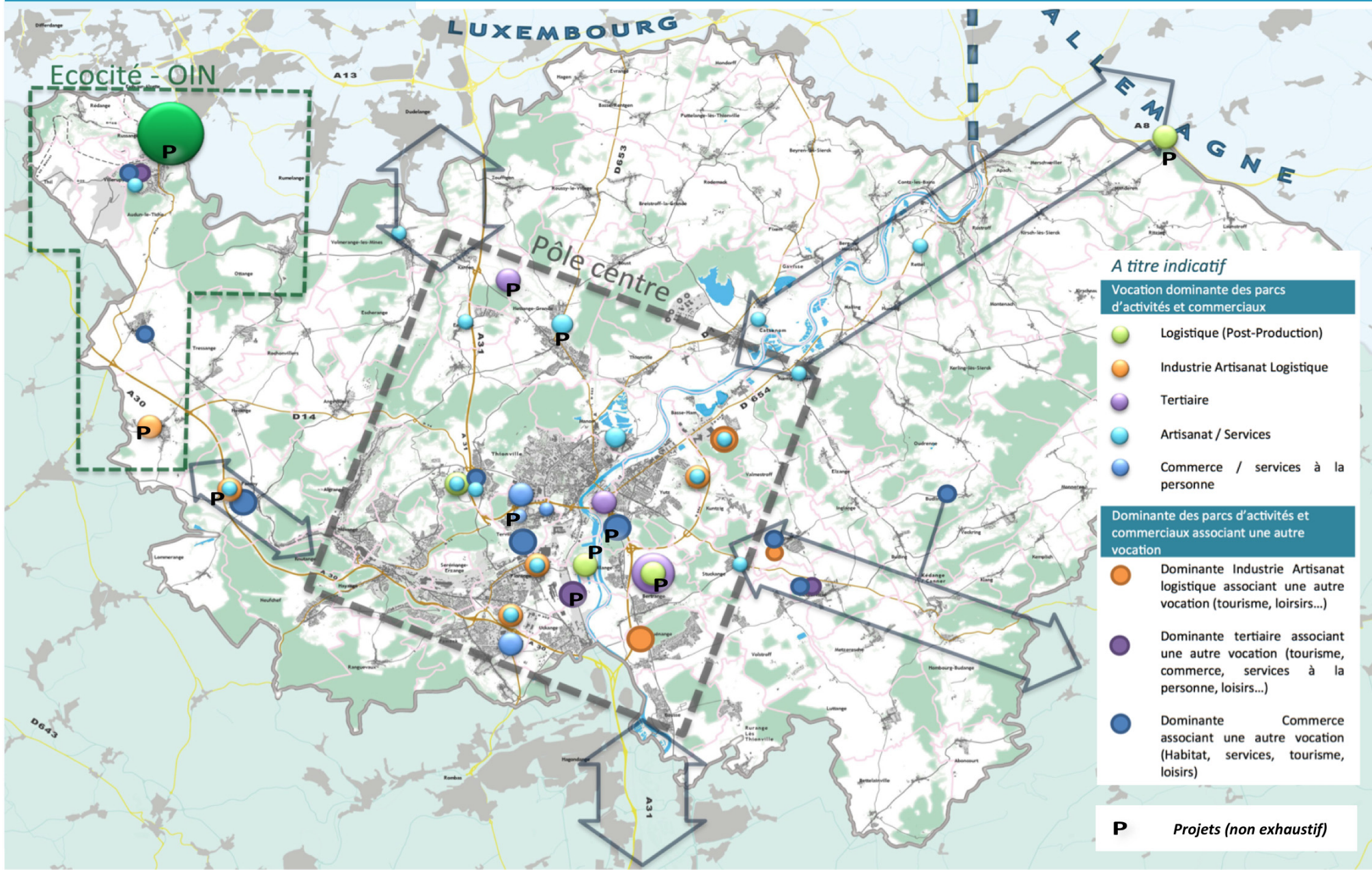
- améliorer l'accueil des porteurs de projets afin de favoriser les synergies entre les entreprises et les secteurs d'activités ;
- optimiser l'utilisation de l'espace en faisant mieux correspondre les aménagements des parcs d'activités avec les types d'entreprises accueillies ;
- améliorer les flux au travers de parcs mieux hiérarchisés en fonction de leur capacité d'accès et de desserte en transport collectif.

Mise en oeuvre ➔

➔ **S'appuyer sur l'armature économique (cf. carte ci-après), l'état et la cohérence de l'offre globale et sur les possibilités de regroupement de parcs pour :**

- préciser les besoins de poursuivre, renforcer ou réorienter la vocation de parcs d'activités existants dans le cadre de leur extension, requalification ou de la réutilisation de friches.
- définir l'intérêt de créer plutôt que d'étendre un parc d'activités.
- mettre en place le niveau nécessaire d'accès et de desserte en transport collectif pour que le parc d'activités réponde à sa vocation et assure une gestion des flux adaptée aux entreprises existantes et à accueillir.

Principaux parcs d'activités et commerciaux existants et projetés



EPCI	Principaux parcs d'activités et commerciaux
Portes de France	Actypole Cormontaigne Emaillerie Kickelsberg Meilbourg - projet ZA Metzange Buchel et pôle ludique Fontoy Le rond Bois + Pôle Beuvillers - DTA Zone du PAT (parc technologique) Linkling Green Center - projet Terra Lorraine - projet
Portes de France / Val de Fensch	Europort - projet
Val de fensch	La Feltière Za Sainte Agathe Za des Vieilles Vignes ZA du Breuil - projet Evol'U4 - projet
Arc mosellan	Buding Metzervisse Guenange Bellevue Distroff
C3F	Za Rettel
Cattenom et Environs	ZA Cattenom Hussange Zone Tertiaire Kanfen - projet Entrange Volmerange-Les-Mines Zone artisanale Hettange Grande - projet
Val d'Alzette	ZA Aumetz Friche de Micheville et Portes de Belval - projet OIN Parc d'Attractivité d'Intérêt Communautaire de Villerupt Boulange - pôle Beuvillers - DTA

➔ **Organiser l'offre économique principale autour du pôle centre Thionillois (cf. carte ci-avant) afin d'assurer une accessibilité renforcée des parcs d'activités et commerciaux.**

- La mise en œuvre du SCOT à 15 ans nécessite environ 375 ha de zones à urbaniser en extension pour le développement économique (et les parcs commerciaux), voirie et équipements compris. Cette surface n'intègre pas :
 - Les sites d'Europort et de Terra Lorraine ; car constituant des espaces déjà artificialisés ;
 - Les sites de l'OIN ;
 - Les zones à urbaniser existantes qui sont déjà aménagées à la date d'approbation du SCOT (voirie structurante réalisée, plateforme, assainissement...), qu'elles soient bâties ou en cours de commercialisation ; car ces espaces ont déjà été prélevés à l'agriculture.
- A titre indicatif, sur les 375 ha prévus par le SCOT à 15 ans, environ 70 % de l'offre foncière totale du Thionillois pour les parcs d'activités ou commerciaux concernera le pôle centre (cf. carte ci-avant des principaux parcs d'activités et commerciaux existants et projetés). Cette répartition sera à moduler en fonction de :
 - l'organisation à mettre en place pour intégrer les effets des grands projets ;
 - l'évolution de l'offre économique globale ;
 - l'évolution des flux, liée notamment à la création de grandes infrastructures routières ou de lignes de transports collectifs.

➔ **Améliorer les flux en :**

- Renforçant la séparation entre les flux commerciaux et les flux des autres types d'activités économiques, à l'échelle du parc d'activité et sur les voiries amont de desserte du parc afin de réduire les conflits d'usages et les risques de sur-trafics.



3.5 Promouvoir un habitat de qualité

- 3.5.1 Assurer une gestion économe de l'espace et renforcer la qualité urbaine
- 3.5.2 Définir une politique cohérente en matière de logement

3.5.1 Assurer une gestion économe de l'espace et renforcer la qualité urbaine

Objectifs →

Poursuivre l'amélioration de la qualité et du cadre de vie.

Produire une offre de qualité en maîtrisant les développements urbains et en intégrant les objectifs de mixité urbaine.

Mise en œuvre →

→ **Maîtriser les extensions urbaines sur le territoire afin de limiter l'étalement urbain**

▪ **en encadrant les espaces destinés à être ouverts à l'urbanisation.**

L'extension de l'urbanisation doit justifier :

- que le renforcement de l'intensité urbaine ait été intégré dans la réponse aux besoins de la commune (cf. chapitre 3.1.5 du présent DOO),
- de l'évaluation préalable des potentiels fonciers ou immobiliers susceptibles d'être réhabilités ou reconvertis,
- de l'évaluation des capacités des transports et des réseaux à desservir les nouvelles zones à urbaniser,
- de l'évaluation des impacts sur les paysages (vues proches et lointaines) et l'environnement (proximité de boisements, zones humides),
- de la prise en compte de l'impact potentiel sur le fonctionnement des exploitations agricoles.
- en programmant une trame d'espaces publics diversifiés, répondant aux différents usages (espace de distribution des logements, support des déplacements, de quotidienneté, de vie sociale et d'échanges, de lien inter quartiers).
- en inscrivant les modalités d'urbanisation de ces extensions dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) des PLU.

Pour une utilisation économe des espaces naturels et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières

Permettre aux habitants à l'essentiel des services sur de courtes distances

Centralités principales : Thionville, Yutz, Manom, Terville, Hettange-Grande, Aumetz, Florange, Fameck, Hayange, Algrange, Nivlange, Knutange, Uckange (Europort), Audun-Le-Tiche, Villerupt et OIN (multisites), Cattenom, Sierck-les-Bains, Guénange.

Centralités relais : Basse Ham, Kuntzig, Serémange-Erzange, Bertrange / Illange (TerraLorraine), Metzervisse, Bousse, Neufchef, Fontoy, Koenigsmacker, Distroff.

Centralités secondaires : Rurange-Les-Thionville, Volmerange-les-Mines, Ottange, Boulange, Kédange/Canner.

Centralités de proximité : Apach, Rettel, Malling, Stuckange, Rodemack, Puttelange-Les-Thionville, Kanfen, Zoufftgen, Roussy-le-Village, Boust, Tressange.

➔ Organiser une ville polarisée, mixte et plus compacte

- **en renforçant les centralités et en les articulant au réseau de transports collectifs existants ou en projets.** Les nouvelles urbanisations privilégieront la continuité avec les noyaux urbains existants ou à créer afin de les renforcer et de limiter l'étirement linéaire le long des principaux axes de communication.

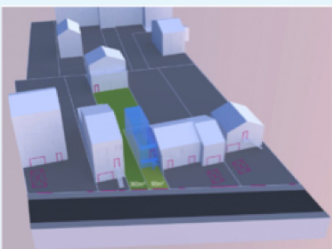
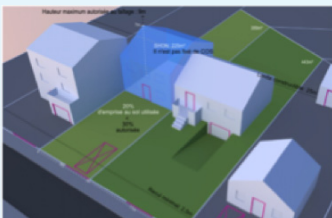
L'offre de logements sera priorisée à proximité :

- des secteurs desservis par les services de transports collectifs: il n'est pas pertinent par ailleurs de développer des transports collectifs sur la base d'un «émiettement» résidentiel,
 - des cœurs et noyaux bâtis denses disposant d'une armature de services, de commerces et d'emplois,
- **en favorisant la mixité fonctionnelle des programmes dans toutes les opérations.**
 - **en favorisant à travers les dispositions des PLU des densités soutenues pour économiser l'espace agricole et naturel.**

Pour l'urbanisation nouvelle en extension de l'enveloppe urbaine, le Scot retient des densités moyennes de :

- 32 logements / ha pour les centralités principales de Portes de France, Val de Fensch et Val d'Alzette,
- 26 logements / ha pour les centralités relais de Portes de France, Val de Fensch et Val d'Alzette et pour les centralités principales des autres polarités,
- 22 logements / ha pour les centralités relais de l'Arc Mosellan ainsi que les centralités secondaire et de proximité du SCOT,
- 17 logements / ha pour les communes rurales qui ne sont pas des centralités.

A partir des densités moyennes de logements, les PLU détermineront les densités à appliquer par quartier, par secteur ou par type de zone (U, 1AU, 2AU) afin d'atteindre la moyenne minimale pour l'ensemble des opérations de la commune en extension de l'enveloppe urbaine.

*Rationaliser et optimiser les surfaces disponibles**Optimiser les tissus existants*

- **en favorisant dans les PLU l'intensité urbaine dans le tissu existant**, notamment dans les dents creuses et les friches urbaines.
 - en identifiant les opportunités foncières de la commune,
 - en programmant la démolition de constructions obsolètes n'ayant pas de potentiel de réhabilitation et la reconstruction de bâtiments neufs,
 - en stimulant de nouvelles constructions dans des secteurs peu denses.

Pour l'urbanisation prévue à l'intérieur de l'enveloppe urbaine (opérations sur friches ou dans des dents creuses de taille suffisante pour faire l'objet d'un aménagement), le Scot retient des densités moyennes de :

- 48 logements / ha pour les centralités principales de Portes de France, Val de Fensch et Val d'Alzette,
- 38 logements / ha pour les centralités relais de Portes de France, Val de Fensch et Val d'Alzette et pour les centralités principales des autres polarités,
- 32 logements / ha pour les centralités relais de l'Arc Mosellan ainsi que les centralités secondaire et de proximité du SCOT,
- pour les communes rurales qui ne sont pas des centralités du Scot, une densité similaire ou plus forte que leur centre existant est recherchée (et en ayant pour objectif de ne pas être inférieure à 17 logements / ha).

Ces densités sont nettes et sont à observer à l'échelle de l'ensemble des opérations prévues à l'intérieur de l'enveloppe urbaine d'une même commune, dans les conditions précisées au 3.1.5 du présent DOO.

- en optimisant les surfaces des parcelles à lotir et leur constructibilité

La forme choisie a un impact direct sur la distribution des pièces de la maison et son architecture.

La largeur de la parcelle conditionne l'organisation du bâti et des espaces libres.

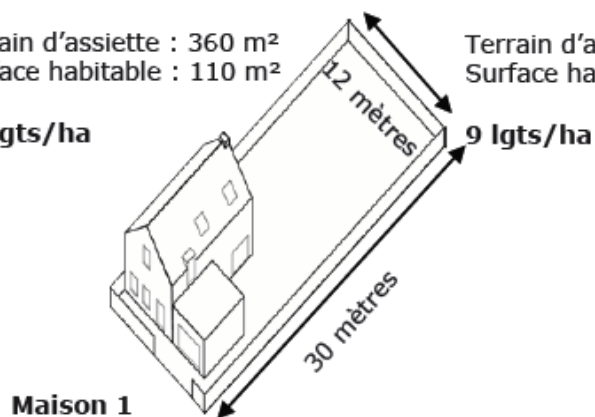
Une implantation bien réfléchie des maisons permet de construire sur des petits terrains (moins de 200 m² parfois) et de préserver un jardin et l'intimité des habitations.

Pour une même surface habitable...

Optimisation de l'usage du terrain

Terrain d'assiette : 360 m²
Surface habitable : 110 m²

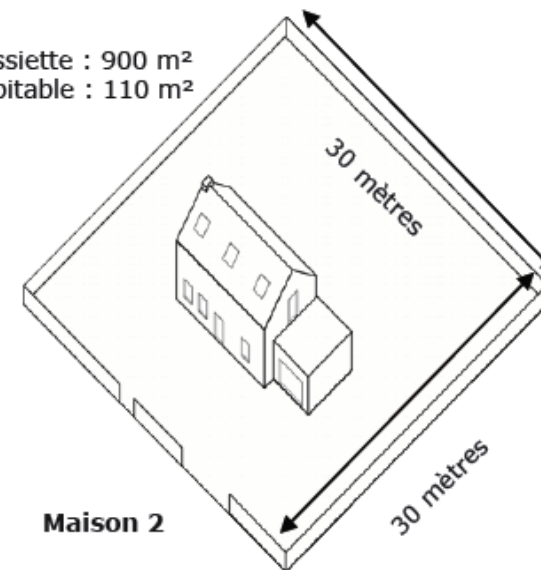
22 lgts/ha



Consommation foncière excessive

Terrain d'assiette : 900 m²
Surface habitable : 110 m²

9 lgts/ha





Un enjeu de reconquête des centres urbains en déshérence

Un enjeu de préservation des spécificités morphologiques des cités ouvrières ou minières

- ➔ **Améliorer la qualité urbaine générale des villes et villages du territoire**
 - en renforçant les pôles urbains existants, notamment par la reconquête des logements vacants et la réhabilitation du parc ancien.
 - en accompagnant la politique résidentielle par des actions de valorisation sur le commerce, l'animation urbaine, les réseaux de transport (BHNS, TC, trains) et la requalification des espaces publics (OPAH-RU, PNRQAD,...).
 - en traitant les limites urbaines et en qualifiant les entrées de villes, d'agglomération, de villages au travers d'actions sur le paysage, la mise en valeur de perspectives visuelles, etc.
 - en protégeant et en valorisant le patrimoine architectural remarquable, y compris moderne.

- ➔ **Programmer une offre d'habitat diversifiée, de qualité et durable**
 - en mixant les formes architecturales, les typologies, les densités, les statuts et les tailles des logements afin de promouvoir la mixité sociale et permettre les parcours résidentiels :
 - dans les secteurs peu denses et péri-urbains qui n'offrent qu'un seul type d'habitat comme les lotissements d'habitats individuels,
 - dans les opérations de construction neuve,
 - dans les opérations de renouvellement urbain.
 - en recherchant de nouvelles formes urbaines (habitat individuel dense, habitat intermédiaire, petits collectifs), notamment dans la vallée de la Fensch, la vallée de l'Alzette et sur la rive droite de la Moselle,
 - qui donnent un sentiment d'espace, de confort et d'intimité tout en apportant une densité réelle,
 - qui offrent une alternative à la banalisation des territoires et au mitage des paysages.
 - en diversifiant les opérateurs et en promouvant des formes innovantes de promotion immobilière : terrains à bâtir, consultations promoteur/ investisseur/architecte, bailleurs sociaux, autopromotion...



Constituer des réserves foncières pour pouvoir répondre aux besoins qui émergeront dans le futur

Répondre aux objectifs de la loi « Grenelle II » tels que la maîtrise de l'énergie, la production d'énergie renouvelable, la réduction de consommation d'eau et des déchets, et la réduction des émissions de gaz à effet de serre

➔ **Mener une politique foncière active en matière d'habitat.**

Maitriser le foncier afin de développer des opérations et attirer les bailleurs sociaux :

- par la mise en place de Programme d'Action Foncière (PAF Habitat) permettant de constituer des réserves foncières au bénéfice des communes.
- par la création de Zones d'Aménagement Différées (ZAD).
- par le portage foncier par l'EPFL dans le cadre de conventions.

➔ **Favoriser la reconversion des friches industrielles** en engageant des études sur l'opportunité de reconvertir des bâtiments désaffectés.

➔ **Intégrer la problématique du développement durable dans les projets**

- en développant les démarches d'Approche Environnementales de l'Urbanisme (AEU) et les éco quartiers.
- en encourageant les constructions, limitant la consommation foncière et l'imperméabilisation des sols et permettant des modes constructifs économes en énergie et une intégration des dispositifs de production d'énergies renouvelables.
- en optimisant les consommations d'énergie dans les opérations, par la promotion d'une construction économe (labels THPE, BBC, BEPOS,...).
- en engageant une politique volontariste de réhabilitation énergétique de parc ancien.



➔ **Promouvoir le renouvellement urbain.**

En particulier dans les agglomérations, la recherche de nouvelles capacités d'urbanisation dans le tissu urbain existant portera également sur les potentialités de renouvellement urbain, de mise en œuvre d'opérations de démolition/reconstruction ou de changements d'usage. En fonction des potentialités réelles préalablement évaluées, la politique de renouvellement urbain visera les objectifs suivants :

- **Dans les centres et les grands quartiers d'habitat social**, le renouvellement urbain cherchera à recréer des liens vers les quartiers environnants pour faire évoluer l'ensemble sans discrimination des secteurs : cohérence des morphologies urbaines, développement de l'accessibilité et de la mixité fonctionnelle, prise en compte des linéaires commerciaux existants en vue de les dynamiser, voire diversification des typologies de logement...

Il s'agira aussi de gérer l'espace public et les besoins en stationnement de manière cohérente avec les secteurs voisins (logique globale) afin de faciliter les mutualisations possibles de parking ainsi que la continuité des cheminements doux ou de trame verte urbaine. Dans les secteurs denses comportant de l'habitat dégradé et/ou confrontés à des conflits de flux, la requalification de l'espace public privilégiera la sécurisation du piéton, le développement de places conviviales et l'apaisement des circulations afin d'offrir un cadre urbain valorisant pour les logements situés à proximité et le développement commercial de centre-ville.



- **Dans les friches liées au tissu urbain existant et destinées à de l'habitat** (le Scot identifie les friches potentielles en mentionnant la vocation dominante de leur reconversion) l'objectif est de redonner de nouvelles capacités de développement de logements et de services tout en promouvant une qualité urbaine qui appuie celle des secteurs voisins ou incite à sa rénovation. Pour cela, la politique de reconversion des friches tiendra compte des espaces urbains périphérique et favorisera :
 - le développement de la mixité fonctionnelle (commerces, services, équipements...) pour offrir un cadre d'habitat vivant et attractif appuyant les centre-ville existants ;
 - l'insertion d'espaces verts et paysagers en continuité de ceux existants et/ou organisés pour recréer de la nature en ville accessible depuis les centres qui comportent peu ou pas d'espace verts ;
 - le développement d'une offre en logement diversifiée et/ou contribuant à la diversification global du parc de logement communal ;
 - une organisation globale des circulations et des voiries favorisant l'accès aux secteurs desservis par les transports collectifs, les mutualisations possibles du stationnement, et recherchant une gestion pacifiée des flux (piéton, livraison, voitures...).
 - Tout particulièrement dans les polarités majeures du SCOT, la reconversion de friches constituera l'occasion de réfléchir de manière globale aux besoins en équipements supérieurs et à l'intérêt de relocaliser sur ces sites certaines fonctions ou équipements existant dans le secteurs voisins afin d'y libérer de l'espace permettant d'engager de nouvelles opérations de renouvellement urbain.



3.5.2 Définir une politique cohérente en matière de logement

Objectifs →

Anticiper les besoins d'habitat dans un territoire en mutation et favoriser les parcours résidentiels

Renforcer le logement aidé par une production diversifiée et mieux répartie sur le territoire

- locatif aidé, locatif intermédiaire, primo accession
- dans le diffus, dans le cadre d'opérations d'aménagement,
- en milieu urbain et rural
- en collectif, en individuel

Adapter les prix de sortie aux budgets des ménages

Améliorer la qualité de l'habitat en rénovant le parc ancien public et privé

- le rendre plus attractif face aux opérations neuves
- résorber la vacance en remettant sur le marché locatif privé des logements à loyers modérés (Cf. aussi paragraphe 3.1.5 du DOO : lutter contre la vacance de longue durée)
- l'adapter aux personnes âgées

Mise en œuvre ➔

L'accroissement du travail frontalier crée des besoins spécifiques et une pression résidentielle forte dans certaines zones

Les besoins du Grand Carénage de la centrale nucléaire de Cattenom seront à prendre en compte en termes de logements, stationnements et le cas échéant de desserte par des navettes des stationnements éloignés.

➔ Analyser de manière précise les besoins par typologie de public et les carences du parc existant en adaptant les besoins à la forte demande

Profils	Besoins en logement
Les jeunes (seuls ou en couple)	Petits logements en location dans le parc privé et social pour décohabiter. Grands logements en co-location.
Les familles avec enfants	Grands logements en accession/location à proximité d'écoles et d'une vie culturelle et sportive riche. Des espaces extérieurs pour les enfants ou l'accès à des espaces verts de proximité.
Les familles en séparation	Grands logements financièrement accessibles pouvant accueillir les enfants.
Les actifs de tout âge	Besoins très divers en locatif / accession avec des types et des tailles de logements variables.
Les employés «temporaires»	Besoins spécifiques liés à de grands projets (centrale de Cattenom, Terra Lorraine) : un/des «villages» en structure modulable et valorisable pour l'accueil de grands groupes (événementiel) hors des périodes d'utilisation ?
Les personnes âgées (4^{ème} âge)	Logements et terrains petits en accession et en location très bien desservis au niveau des commerces, des services, des transports.
Les jeunes retraités	Investissements en 2 ^{ème} ou 3 ^{ème} accession dans une commune offrant une qualité de vie reconnue
Les étudiants	Logements dédiés (résidences étudiantes), de petits logements dans le parc public et privé, des logements accessibles en colocation, du logement intergénérationnel (Thionville, Val d'Alzette). Il conviendra aussi de tenir compte des impacts de l'université de Belval au Luxembourg.
Les personnes handicapées	Adaptation au handicap des logements privés (ANAH) et publics et mise en accessibilité. Production de logements dédiés (PLS) type foyer d'hébergement
Les Gens du Voyage	Aires d'accueil permettant le regroupement de caravanes. Une aire de grand passage. Du logement social pour les Gens du Voyage en situation de sédentarisation
Les personnes défavorisées et/ou en situation d'urgence	Résidences sociales, maisons relais, Foyers de travailleurs migrants, Centres d'hébergement et de réinsertion sociale, Centres places d'urgence, Centres d'accueil des demandeurs d'asile,...



Le Scot préconise la mise en place d'un observatoire de l'habitat à l'échelle du SCOTAT afin de mieux identifier les besoins.

Les gens du voyage :

- *rappel : les communes de plus de 5 000 habitants et les collectivités qui ont la compétence, conformément à la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, doivent répondre à des obligations d'accueil de ces population.*
- *Rappel des objectifs du Schéma Départemental d'accueil des gens du voyage (2011-2016) :*
 - *Audun-le-Tiche : Aménager une aire d'accueil de 15 places ou participer financièrement à l'aménagement de 15 places minimum dans le cadre d'un projet intercommunal*
 - *Yutz : aménager une aire d'accueil de 40 places (l'aire a été réalisée)*
 - *Nilvange : piloter et mettre en œuvre les conditions qui permettront l'aménagement de places en terrains familiaux ou en habitat adapté (selon les besoins des ménages), pour les ménages identifiés par la CA du Val de Fensch.*
 - *Hettange-Grande : aménager une aire d'accueil de 20 places (l'aire a été réalisée).*
 - *Prévoir une aire de grand passage.*

Un objectif de mise en cohérence entre zones d'habitat et pôles d'emploi pour limiter les déplacements

➔ **Identifier les sites stratégiques permettant de répondre aux besoins en logements générés par les grands projets économiques.**

Les grands projets programmés vont entraîner une demande importante en logements, services, équipements et commerces de proximité. Se pose la question de développer des opérations stratégiques en renouvellement et/ou en extension urbaine pour créer de nouvelles centralités plus denses, en cohérence avec les centres-villes existants.

➔ **Anticiper le vieillissement de la population en développant une offre adaptée**

- en favoriser le maintien à domicile.
- en adaptant les logements à la perte d'autonomie.
- en évaluant les besoins en établissements spécialisés (nombre de places) et développer si nécessaire les capacités en hébergement : EPAHD, maisons de retraite,...

➔ **Poursuivre la requalification des anciens sites miniers et industriels** dans une logique d'économie du foncier et de réintégration de ces sites dans le paysage urbain.

Développer une offre de logement abordable.

Note : Le Programme Local de l'Habitat constitue un outil pertinent pour préciser et organiser l'offre de logements sociaux en tenant compte des enjeux de diversité du parc de logements et des besoins des différentes populations.

Une caractéristique spécifique du territoire du Val de Fensch : les cités minières passées dans le parc privé, qui ont fait chuter les pourcentages de logements sociaux dans certaines communes mais conservent néanmoins une fonction sociale importante

Favoriser la mixité sociale et générationnelle dans les opérations

➔ **Accroître l'offre locative sociale et équilibrer la production selon l'armature territoriale**

- Rattraper, au titre de l'article 55 de la loi SRU, le déficit de logements conventionnés dans les communes où le taux est inférieur à 20 %.
- Faire un effort spécifique dans certaines communes peu dotées en LLS et qui disposent des transports et équipements nécessaires pour répondre aux besoins de la population.
- Favoriser les LLS dans le neuf aussi bien que dans les opérations de renouvellement urbain.
- Mettre en cohérence les objectifs de production de LLS avec le projet de développement résidentiel du territoire lié à l'OIN.
- Dans les EPCI ruraux, privilégier la production de LLS (sous réserve de la disponibilité de financements pour réaliser ces logements) dans les polarités définies par le Scot en articulation avec la présence de services, de commerces et de transports publics. Favoriser en parallèle les opérations de logement aidé dans les petites communes qui ont également vocation à diversifier leur parc de logements et offrir des parcours résidentiels à leurs habitants.

Afin de faciliter la mise en œuvre des objectifs de production de logements aidés sur le territoire, et mieux correspondre à la réalité du marché du logement, le Scot soutient un remaniement du zonage des aides.

➔ **Diversifier la production de logements aidés**

- en développant du locatif intermédiaire (Prêt Locatif Social) dans les secteurs les plus tendus, pour atténuer les effets inflationnistes du phénomène transfrontalier et développer ainsi une offre en logement à destination des ménages n'ayant pas les revenus nécessaires pour accéder à la propriété (jeunes actifs...).
- en renforçant la production de logement très social pour les Personnes Défavorisées
 - favoriser la production de logements à loyer minoré (PLAI) à destination des populations économiquement les plus fragiles.
 - poursuivre la mise en place de dispositifs d'hébergement et d'insertion (résidences sociales, maisons relais, Foyers de travailleurs migrants, Centre d'hébergement et de réinsertion sociale, Centres places d'urgence, Centres d'accueil des demandeurs d'asile - CADA).



Il convient ici de rappeler que la circulaire du 19 Mars 2010 fixe un objectif d'insertion dans le logement social et très social de 25% des ménages hébergés temporairement ce qui aboutirait à l'échelle du Scot, à un besoin de réservation de 300 logements en fonction des disponibilités effectives du parc social de l'année considérée : cet objectif implique également de fortes mesures d'accompagnement social.

- en favorisant l'accès aidé (prêt conventionné de location-accession PSLA et autres dispositifs) à destination de la clientèle de primo-accédants à revenus modestes et intermédiaires, éligible au prêt à taux zéro et entrant dans les plafonds du logement social.

Afin d'atteindre les objectifs de production de logements aidés, les communes et agglomérations doivent préciser dans leurs documents de planification (PLU et PLH) les objectifs quantitatifs par secteur géographique (famille ou commune).

Le Scot recommande par ailleurs :

- la majoration de la production de LLS sur certaines opérations, notamment dans les programmes d'aménagement à proximité des pôles d'échanges multimodaux.
- l'inscription dans les documents d'urbanisme :
 - de Servitudes de Mixité Sociale (SMS) permettant d'imposer sur une parcelle ou un ensemble de parcelles un programme minimum et une part de logement social.
 - la délimitation dans les zones urbaines ou à urbaniser des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme doit être affecté à des catégories de logements (abordables ou sociaux).
 - d'un quota minimum de logements sociaux dans les Zones d'Aménagement Concertées (ZAC).
 - d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), afin de maîtriser les modalités de l'aménagement d'un périmètre donné.



Un enjeu de repérage et de réhabilitation des copropriétés dégradées tout en assurant le maintien sur place des populations modestes

➔ Développer des politiques ciblées de réhabilitation du parc public et privé.

La politique de réduction de la vacance et de l'amélioration de l'habitat portera sur :

- La réhabilitation des habitations inconfortables dégradées ;
- L'amélioration énergétique des logements ;
- L'adaptation des logements à la perte d'autonomie et au vieillissement ;
- La remise sur le marché de logements laissés vacants depuis longtemps (cf. DOO - objectif de réduction de la vacance) ;

Dans les CC de Portes de France, Val d'Alzette et Val de Fensch, la mise en œuvre de cette politique se traduira par les objectifs suivants :

- la mise en œuvre d'une ou plusieurs opérations programmées (PIG ou OPAH thématique...) en prolongement de celles engagées qui porteront sur la remise sur le marché de logements vacants, l'habitat dégradé (public et privé), la rénovation de logements privés locatifs ou sur la lutte contre la précarité énergétique.
- La poursuite de la rénovation urbaine dans le cadre des ANRU engagées. L'opportunité de mettre en œuvre des OPAH-RU sera étudiée afin de traiter certains îlots vétustes ou dégradés (centre d'Hayange, Knutange...).
- L'adaptation des logements (adaptation au vieillissement, à l'handicap) par la mise en place de conventionnements spécifiques avec les opérateurs du logement social et au travers d'un accompagnement adapté des ménages dans le parc privé ;
- Une réflexion à mener sur les outils ou moyens à mobiliser pour prévenir la dégradation des copropriétés.



Ces objectifs pourront être étendus dans d'autres secteurs du territoire en fonction du niveau d'enjeu identifié. En outre, dans les autres secteurs du territoire et dans l'espace rural en général, il s'agit de développer la connaissance des besoins en terme de rénovation énergétique pour permettre les actions de reconversion du bâti ancien et/ou dégradé. Une réflexion plus globale pourrait être menée autour d'opérations programmées (PIG ou OPAH thématisée...) et de programmes d'accompagnements spécifiques (Habiter-Mieux, plans façades...) pouvant s'articuler notamment avec la mise en œuvre d'un PLH afin de compléter les actions de rénovation de l'habitat.

En outre, les programmes locaux de l'habitat sur le territoire du SCoT préciseront :

- les objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de rénovation et de renouvellement du parc de logements sociaux privés (OPAH, conventionnement sans travaux avec l'ANAH, PIG) ;
- les objectifs de rénovation du parc de logements sociaux, en particulier dans les quartiers concentrant un grand nombre de logements sociaux. »

➡ **Lutter contre le logement indigne et insalubre en partenariat avec les copilotes du Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées (CG57, CAF, Etat...).**

- en identifiant et en améliorant le parc des logements indignes,
- en facilitant la mise en œuvre d'actions de lutte contre l'habitat indigne (Résorption de l'Habitat Indigne – RHI),
- en renforçant les modes de travail en commun entre services de l'État, des collectivités locales, de la CAF et des organismes compétents.

Prioriser les actions dans les secteurs les plus touchés par des phénomènes d'habitat indigne à savoir la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette, la Communauté de Communes des Trois Frontières et la Communauté d'Agglomération Val de Fensch.