

Révision du Schéma Territoriale du de Cohérence Thionvillois

**SEMINAIRE
DIAGNOSTIC PROSPECTIF
DU 17 OCTOBRE 2017**



SYNTHESE DES ATELIERS « DIAGNOSTIC PROSPECTIF »

Introduction

Le 17 octobre 2017, le séminaire « diagnostic prospectif », premier séminaire du processus de révision du SCOT, s'est déroulé en 2 temps :

- Présentation en séance plénière du diagnostic transversal du territoire.
- 3 ateliers prospectifs, exploratoires, qui ont permis d'identifier des facteurs de changements (enjeux, risques, opportunités), des « avènements » possibles du territoire à court, moyen et long termes, ainsi que le cas échéant, les bras de levier correspondants.

Ces ateliers s'organisaient autour de 3 thématiques dominantes :

- Atelier 1 « Economie, infrastructures & numérique »
- Atelier 2 « Cadre de vie, services aux personnes, mobilités »
- Atelier 3 « Environnement, paysage, énergie »

La thématique de chaque atelier n'empêchait pas une réflexion transversale, au contraire elle était encouragée.

Le présent document constitue la synthèse de ces ateliers

Atelier 1 « Economie, infrastructures & numérique »

Une première réflexion est menée, sur les capacités de développement économique du territoire : il y a un différentiel fiscal fort entre la France et le Luxembourg, mais il serait possible de le surmonter si les normes françaises n'étaient pas si draconiennes et si le territoire était capable de travailler de façon coordonnée pour donner des réponses rapides aux entreprises et constituer un interlocuteur solide et unique pour les débats à mener avec nos partenaires : Etat, Région, Département, Grand Duché, etc.

Les questions fiscales et de normes ne sont pas de celles qui se résolvent facilement et rapidement, et elles ne sont pas du ressort direct du territoire.

En revanche, les questions d'organisation sont de son ressort : il convient de travailler en « mode projet » pour chaque activité, et, surtout, « de travailler ensemble ».

De ce point de vue, la question d'un pôle métropolitain transfrontalier est abordée, pour répondre au défi de l'organisation du territoire, de sa réactivité, et de sa capacité à mener les discussions avec les partenaires externes.

Est également cité ce qui a été fait dans les Hauts-de-France avec une « zone économique à statut spécial » à cheval sur la frontière, ce qui, là aussi, suppose du côté français un interlocuteur unique.

Une seconde réflexion s'engage sur les effets économiques de l'accessibilité du territoire : il faut rappeler dans le SCOT le besoin des infrastructures « lourdes » comme l'A31 bis.

Mais il faut également permettre au territoire de se développer dans tous les cas, et donc, en attendant ces infrastructures lourdes, de saisir toutes les opportunités pour avancer :

- Déjà, on note l'accroissement à bref délai de la capacité d'emport de la ligne ferrée Metz/Luxembourg (cadencement, accroissement de la capacité des rames) avec une capacité susceptible de passer de 7 000 à 12 000 voyageurs/jour.
- Cette capacité bénéficiera de l'accroissement de la capacité de stationnement, notamment sur le pôle gare de Thionville.
- D'autres solutions ferrées sont envisagées : si la ligne ferrée Fontoy/Audun-le-Tiche est difficile à remettre en état (affaissement miniers), la section de Fontoy à Thionville par la Fensch est plus envisageable.
- Le covoiturage, l'utilisation de l'A30 comme itinéraire « de délestage » de l'A31 (qui suppose, dans les faits, une station-service au Luxembourg), le télétravail (avec la création d'un espace de co-working « S-hub » à Yutz par la CAPFT), le développement des transports en commun (cars et bus) sont cités comme moyens « intermédiaires » susceptibles d'éviter la paralysie du territoire à moyen terme.

L'atelier aborde également la question du numérique comme un moyen de développement économique, le territoire étant « fibré », ce qui est susceptible d'éviter des déplacements et de développer l'économie numérique (start up', etc.).

S'agissant des projets, il est rappelé que le projet Europort n'est pas directement concurrent à celui de Bettembourg, qui est une zone d'échanges rail/route et qui est saturé malgré une extension de 345 hectares.

A Europort, l'objectif est de travailler sur les synergies entre le transport fluvial et le développement industriel sur place.

La question des filières de développement – ou plutôt des segments de filières – est alors abordée, autour de plusieurs questions :

- Les activités primaires, qui occupent 50 % du territoire, et qui sont multifonctionnelles. Il faut préserver le foncier agricole, et utiliser l'existence sur place d'une population nombreuse pour développer les circuits courts ;
- La filière bois, avec la présence de nombreux boisements ;
- Le tourisme, avec une pluralité de sites et de flux ;
- Il est rappelé que la sidérurgie existe toujours dans le territoire, avec même des perspectives, le territoire étant toujours « high tech' » dans ce domaine (3 000 tonnes d'acier par an à Florange) ;
- Les nouveaux matériaux, en lien avec la sidérurgie, l'évolution de l'automobile (électricité, et peut-être plus encore l'hydrogène) ;
- L'éco-construction et l'éco-rénovation, pour laquelle le gisement, dans le cadre d'un territoire plus « résidentiel » comme le diagnostic transversal l'a montré, est très important, ce qui suppose une formation adéquate des artisans ;
- Le commerce, avec une attention spécifique aux centre-ville, ce qui suppose à la fois un effort des collectivités (par exemple pour fluidifier et faciliter le stationnement en centre-ville) et des commerçants (pour s'adapter aux nouvelles demandes, nouvelles pratiques et nouveaux horaires de la clientèle).

Atelier 2 « Cadre de vie, services aux personnes, mobilités »

La question de la mobilité fut centrale au cours de cet atelier.

Selon les participants, l'urgence de la situation du territoire est telle que l'organisation des transports doit apporter des premières réponses par des actions à court terme (5 ans).

Cette problématique, qui n'est celle uniquement du territoire du SCoT, doit faire l'objet de réflexions internes mais aussi externes avec les espaces voisins (Metz, Luxembourg...) et les instances décisionnelles supérieures, ce d'autant plus dans un contexte d'élaboration d'un certain nombre de stratégies et documents en cours (SRADDET, schéma d'agglomération transfrontalier...).

Il apparaît donc nécessaire de prioriser les projets dans un contexte budgétaire réduit :

- Au premier abord, trouver une alternative pour désengorger l'A31 (infrastructure routière, ferroviaire, ou autre...) qui constitue la « colonne vertébrale » du territoire et sans laquelle l'organisation des transports annexes ne pourra fonctionner efficacement ;
- Mener par ailleurs une stratégie globale d'organisation des transports en termes de capacités d'emport mais aussi de diversité des modes pour assurer une liberté de choix aux actifs et aux entreprises. A ce sujet, est rappelé à juste titre que la problématique des déplacements concerne autant les frontaliers que les entreprises localisées en France ayant des partenariats à l'étranger et notamment au Luxembourg ;
- Dans le même temps, ne pas sous-estimer l'importance et le rôle des axes secondaires, eux aussi sujets à l'intensification du trafic (effet de rabattement/diffusion des flux à l'ensemble du territoire). Ils doivent, pour cela, faire l'objet d'une réflexion spécifique afin d'assurer la fluidité des mobilités de proximité dans le temps.
 - A ce propos, il ne s'agit pas de déployer des transports en commun partout mais de cibler là où les masses critiques le permettent dans un objectif de rentabilité.
 - La réutilisation d'un certain nombre d'infrastructures existantes a dans ce cadre été mentionnée, réflexion qui mérite d'être poursuivie et réinterrogée dans le cadre de la révision du SCoT (ligne Thionville-Bouzonville encore utilisée pour du fret, transformation de la ligne Fontoy-Audun-le-Tiche en voie verte...).
 - A l'échelle des micro-bassins de vie, il est souhaitable de poursuivre la mise en réseau des modes doux au prisme d'aménagements sécurisés (pistes dédiées).
- Enfin, il s'agit de poursuivre l'interopérabilité et la coordination de l'offre de transports en commun existante.

À l'évidence, il s'agit non seulement de penser des mobilités efficaces dans le cadre de la réduction des gaz à effet de serre et de limitation des nuisances, mais aussi en intégrant les moyens de déplacements de demain soutenus par le numérique et les nouvelles technologies en émergence (voiture autonome, voiture à l'hydrogène, électrique...).

En effet, le numérique, qui tend à recomposer les notions de distance et de vitesse n'est plus à dissocier des modes de vie et de consommation (télétravail, consommation à distance...), en particulier chez les jeunes, qui seront d'ailleurs les acteurs du territoire de demain...

Ces évolutions, qui s'accompagnent aussi d'un retour au local et aux circuits de proximité, doivent être pensées au prisme d'une ambition forte de montée en gamme de l'offre résidentielle du territoire.

- Appréhender notamment la (re)vitalisation des centre-ville, bourgs et villages dans une logique d'ensemble alliant loisirs, commerce, habitat (réinvestissement des logements vacants pour les ménages d'une ou deux personnes, jeunes, personnes âgées...) et accessibilité ;

- Se saisir de la question du commerce périphérique dans le cadre des évolutions des grandes surfaces, de la requalification ou reconversion de friches : « allons-nous passer de cimetières industriels à des cimetières commerciaux ? ».
- Composer une offre résidentielle multiple, qui assure l'équilibre et la cohésion du territoire dans un contexte de disparités socio-spatiales plus fortes que par le passé :
 - en termes de services pour répondre à différents profils de ménages plus ou moins vulnérables selon l'âge, la capacité à se déplacer,...(ce qui pose aussi la question de l'organisation de l'offre de santé à une échelle plus large que le territoire du SCOT) ;
 - en termes d'habitat pour assurer les parcours résidentiels dans un contexte de pression immobilière plus aigue (diversité de l'offre) et la nécessité d'une offre de logements « au goût du jour » (confort, proximité,...).

Enfin, en ce qui concerne le tourisme, il s'agit moins pour les participants d'un enjeu de densification de l'offre que d'organisation et de mise en réseau entre les différents partenaires pour accroître la lisibilité et l'attractivité du Thionvillois.

Néanmoins, des efforts sont à fournir en termes d'infrastructures d'accueil et de capacités hôtelières notamment par une montée en gamme (hôtellerie de charme) et de la diversification (hébergements insolites par exemple).

Atelier 3 « Environnement, paysage, énergie »

Si chacun peut en avoir une approche différente, le paysage est cependant perçu par l'ensemble des participants de l'atelier comme une composante territoriale importante, un levier pour soutenir et renforcer l'attractivité du Thionvillois :

- la mise en valeur du paysage participe de la réponse aux nouvelles attentes des habitants et acteurs économiques en termes de qualité de vie, de bien être comme d'image.
- Le paysage est aussi le reflet de la qualité des ressources naturelles du territoire et donc d'une économie territoriale en capacité de fonctionner et se développer sans contradiction avec une nature en bon état.

Pour les participants de l'atelier, la valorisation du grand paysage (paysage lointain) interpelle plusieurs enjeux, risques et opportunités :

- L'enjeu de la préservation de l'espace agricole et donc d'une maîtrise de la consommation d'espace qui s'associe à une qualification des espaces urbains existants ainsi que de leurs lisères pour améliorer la lisibilité du grand paysage ;
 - L'exemple est donné de la Ville de Thionville qui s'est engagé activement dans une politique de renouvellement de la ville sur la ville au travers de nombreuses opérations d'aménagement dans l'enveloppe urbaine.
- L'enjeu de la requalification des friches : requalification qui ne peut s'envisager que dans une démarche au long court compte tenu à la fois du coût de dépollution mais aussi de la pertinence d'une requalification par rapport aux usages possibles des terrains.
 - En outre, il est souligné que la recolonisation par des espèces animales ou végétales de friches industrielles, en particulier les plus anciennes, ne doivent pas masquer la nature anthropique de ces friches ni les enjeux de leur dépollution : à ce titre elles ne doivent pas être reconnues comme des réservoirs de biodiversité à sanctuariser qui de fait empêcherait toute amélioration de la qualité environnementale globale.
- Le risque d'évolution des forêts et du paysage associé qu'impliquerait une exploitation amenant notamment à remplacer les feuillus par des conifères ou encore à exploiter les futaies pour du combustible (filiale bois énergie), soit une sous-valorisation du bois de qualité avec au surplus un impact paysager à gérer (les belles futaies n'ont pas vocation à devenir des taillis).
- Les forêts sont un marqueur identitaire majeur du paysage du Thionvillois et leur mise en valeur sur le plan paysager mais aussi pour les pratiques touristiques et de détente constitue une opportunité. Il en est de même pour la Moselle, autre composante fondamentale du paysage local.
- L'enjeu d'intégrer les besoins réels de circulation de la faune au regard des projets de grandes infrastructures. En effet, la qualité des milieux naturels et donc des paysages qu'ils composent dépend aussi des conditions de fonctionnement écologique.
- L'enjeu de la diversité paysagère. En effet, au-delà des marqueurs forts Moselle - Forêts, le territoire est animé par des ambiances paysagères différentes qu'il convient de cultiver pour préserver et faire valoir une singularité soutenant l'attractivité spécifique du territoire à l'échelle de la Grande Région.
 - Il faut ainsi donner de la lisibilité au Thionvillois, une lisibilité sur l'ensemble de son périmètre.

Le paysage est aussi à relier à la question de l'aménagement et de l'accès à la nature qui est un atout à mettre en avant. En effet, les participants expliquent que :

- L'accès à la Moselle et donc le renforcement des liens « ville-rivière » est porteur d'animation urbaine qui outre les gains sociaux transforme aussi l'image et la pratique du territoire. Cet accès à la nature peut aussi s'appuyer sur les forêts proches des villes, bourgs et villages.
- Un participant met aussi en évidence la place de la pêche et les enjeux de cohabitation des usages autour des cours d'eau (pêcheurs, cyclistes, promeneurs...). En effet, la pratique de la pêche de loisir est très active dans le territoire, et maintenir l'attractivité de cette discipline implique de poursuivre l'amélioration de la qualité des eaux, de préserver un accès aux rives, mais aussi de travailler à une utilisation pacifiée de ces rives par les différentes pratiques de loisirs et sportives.
- L'accès à la nature a aussi tout à fait sa place dans « le rural », mais il s'appréhende différemment, car l'enjeu ici n'est pas de donner simplement « une vue sur le vert », mais de mettre en scène le paysage pour que les habitants aient un cadre de vie de qualité (et accès à un paysage plus varié) et d'organiser son accès grâce à des pratiques de loisirs-détente organisées.
- En témoigne, par exemple, les actions menées à Kuntzig de replantation des haies autour du bourg et de création de liaisons douces offrant des parcours attractifs pour les marcheurs, joggeurs...
- Cultiver la singularité du territoire passe aussi par la qualité des urbanisations et implique de ce point de vue :
 - D'être en capacité de mieux négocier avec les aménageurs pour placer le curseur de la qualité attendue.
 - De rechercher une montée en gamme dans les compositions urbaines et l'architecture.
 - Cette recherche passe notamment par la réalisation d'OAP de qualité dans les PLU.
 - Elle appelle à développer des espaces urbains plus « verts », plus innovants, plus en accords avec les attentes d'aujourd'hui et de demain (pistes cyclables/modes de déplacements doux, constructions en bois, bâti collectif de qualité, numérique THD...).
 - Elle appelle aussi à poursuivre la montée en qualité des espaces publics pour créer/renforcer des lieux de vie en relais de l'espace privé.
 - D'être cohérent à l'échelle du territoire en termes de qualité d'aménagement, c'est à dire de rechercher une certaine unité ou exigence commune, tout en intégrant bien sûr les enjeux de marché. En effet, le marché immobilier et foncier est segmenté et les produits résidentiels doivent être adaptés à ce marché.
 - D'améliorer la perception et la qualification du paysage autour des infrastructures. En effet, l'histoire a amené à une imbrication très forte de morphologies urbaines disparates avec des espaces utilitaires autour des grandes infrastructures qui aboutit à une certaine perte de lisibilité du paysage. Les grandes infrastructures ont ainsi un rôle de vitrine à prendre en compte.
 - D'accompagner la formation des artisans sur les nouveaux modes constructifs, notamment dans le domaine de la construction bois.

Durant l'atelier, le sujet des mobilités a fait l'objet d'échanges à plusieurs reprises, à la fois sur les enjeux de développement des modes doux (cf. ci-avant), mais aussi concernant le besoin de développer des moyens de déplacements alternatifs à la voiture qui soient véritablement attractifs : c'est à dire où les ruptures de charges sont minimisées et les parcours sont performants en temps tout en étant confortables.

- Il est notamment essentiel de développer des nœuds de mobilités (c'est à dire des sites permettant de changer pour une ou plusieurs pratique(s) de déplacements autres que l'autosolisme classique). Dans ce sens, la Ville de Thionville met en œuvre un projet de site

de covoiturage de 1 200 places connecté au réseau bus vers le Luxembourg, au TCSP et au réseau cyclable.

- Les nœuds de mobilités et plus largement l'organisation des déplacements et des flux doivent en outre intégrer les effets du numériques : spontanéité dans les pratiques d'autopartage, voiture autonome d'ici une 10aine d'années, ville intelligente, livraison par drone...
 - Cette intégration amènera donc nécessairement à réfléchir « autrement » les rapports demain entre les centralités urbaines, mais aussi sur l'évolution du rôle des infrastructures de déplacements et sur les mutations des modes de travail : le Thionvillois a du potentiel pour développer le co-working.

La dernière partie de l'atelier a consisté à explorer les potentiels en matières d'énergies renouvelables, ainsi que les enjeux associés. Les participants mettent ainsi en évidence plusieurs points :

- L'hydraulique offre peut de potentiel compte tenu des enjeux de préserver et améliorer la continuité de l'eau (qualité aquatique, biodiversité,...) ;
- La biomasse. Développer cette filière implique d'avoir un bon gisement sur un périmètre cohérent avec des capacités suffisantes de valorisation énergétique ; ce qui n'est pas si évident : les futaies n'ont pas vocation à faire du bois de chauffage en masse, l'UEM de Metz est en sur capacité, la logistique pour l'acheminement du bois / combustible doit être pensée.
- En revanche, le développement de réseau de chaleur est une piste à explorer mais implique une technologie performante et des systèmes innovants pour avoir un véritable gain environnemental (réseau de chaleur de proximité s'appuyant sur des gisements de calories existantes). Par exemple, le potentiel de production de chaleur/d'énergie s'appuyant sur le fonctionnement de stations d'épuration ou de torchères industrielles est à étudier.
- Il existe 3 projets dans la CC de Cattenom et Environs s'appuyant sur la récupération de bois (ONF, déchetterie).
- Le territoire n'est pas très adapté au développement du grand éolien, étant donné l'occupation importante dans le Thionvillois des espaces urbains et forestiers (et notamment de forêts localisées sur les points hauts) et la présence déjà significative d'infrastructures diverses dans le paysage (routes, voies ferrées, lignes à très haute tension,...).
- En revanche, il peut y avoir une place pour du petit éolien bien intégré paysagèrement dans les parcs d'activités notamment (cf. exemple de l'espace Cormontaigne).

Enfin, les participants de l'atelier identifient l'opportunité de renforcer la politique d'économie d'énergie dans le bâti, en impliquant plus la population à faire de la qualité et en facilitant les relations usagers/artisans (guichet de l'énergie).
