



Préfecture de la Moselle

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE L'AGGLOMÉRATION THIONVILLOISE

RÉVISION

PORTER À CONNAISSANCE ET ENJEUX DE L'ÉTAT

DOCUMENT DE SYNTHÈSE

Septembre 2018

Direction
Départementale
des Territoires Moselle

Sommaire

Introduction.....	6
1. LE SCOT, UNE OPPORTUNITÉ POUR LES TERRITOIRES.....	6
2. QU'EST-CE QU'UN SCOT.....	6
3. LA GOUVERNANCE : LES CLÉS DE LA RÉUSSITE.....	8
4. CONTEXTE DU PORTER A CONNAISSANCE.....	8
PARTIE I - CADRE RÉGLEMENTAIRE DU SCoT.....	9
I – PRINCIPES D'ENCADREMENT.....	11
1. COMPATIBILITÉ DU SCOT AVEC LES PRINCIPES GÉNÉRAUX DE L'URBANISME..	11
2. COMPATIBILITÉ DU SCOT AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION.....	12
2.1. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.....	13
2.3.1. 2.2 Directive territoriale d'aménagement des bassins miniers nord lorrain	14
2.3. Plan de gestion du risque inondation (PGRI).....	16
2.4. Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.....	16
2.5 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux du bassin ferrifère.....	17
3. PRISE EN COMPTE DES NORMES SUPÉRIEURES.....	18
3.1. Schéma Régional de Cohérence Écologique.....	18
3.2. Plan climat air énergie territorial.....	19
3.3. Schéma régional des carrières.....	20
3.4. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).....	20
4. COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE.....	21
5.OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL (OIN).....	22
6. ECOCITÉ ALZETTE-BELVAL.....	23
II- RÉVISION DU SCoT.....	24
1. CONTENU DU SCOT.....	24
1.1 Documents constituant le SCoT.....	24
1.2 Obligations et possibilités réglementaires du SCoT.....	26
2. ÉTAPES DE LA RÉVISION D'UN SCHEMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE.....	27
2.1. Concertation – articles L.103-2 à L.103-6 du Code de l'Urbanisme.....	27
2.2. Personnes associées ou consultées.....	28
2.3. Rôle des services de l'État.....	29
2.4. Études.....	29
2.5. Évaluation environnementale.....	30
2.6. Débat.....	30
2.7. Projet de schéma arrêté.....	31
2.8. Enquête Publique.....	31
2.9. Approbation et caractère exécutoire de la délibération.....	32
2.10 Mesures de publicité.....	32
3. VIE DU SCOT.....	34
3.1 Récapitulatif de la procédure SCoT.....	34
3.2 Procédures d'évolution du SCoT.....	35
3.3 Mise en œuvre du SCoT.....	35
3.4 Évaluation du SCoT.....	35

3.5 Évolution des documents d'urbanisme.....	35
III- PORTER A CONNAISSANCE.....	38
1.NATURE ET CONTENU.....	38
2. PLACE DANS LA PROCÉDURE.....	39
3. ASSOCIATION DES SERVICES DE L'ÉTAT.....	40
PARTIE II – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AU TERRITOIRE	
I- PRÉSENTATION DU TERRITOIRE.....	42
1. PÉRIMÈTRE DU SCOT.....	42
2.DÉMOGRAPHIE.....	43
2.1 Dynamisme démographique.....	43
2.2 Structure de la population.....	44
2.3 Densité.....	45
3.ORGANISATION DU TERRITOIRE.....	45
3.1 Aires urbaines.....	45
3.2 Le grand paysage.....	46
3.3 Lisières urbaines autour de Thionville.....	47
3.4 Principes majeurs de la Directive Territoriale d'Aménagement des bassins miniers nord lorrains.....	49
3.5 Coopération transfrontalière.....	50
II PATRIMOINE NATUREL ET BÂTI.....	51
1.ORGANISATION ET QUALITÉ DES ESPACES URBAINS ET RURAUX.....	51
2.RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DU FONCIER.....	56
2.1. Dispositifs du SCOT contribuant à limiter la consommation foncière.....	57
2.2 Bilan de la consommation du foncier sur le territoire.....	58
2.3. Utilisation des données de l'observatoire du foncier en Moselle.....	59
2.4. Renouvellement urbain.....	59
2.5. Densité.....	60
2.6. Ville durable- Eco-quartier.....	60
III- DÉPLACEMENTS ET INFRASTRUCTURES.....	62
1. MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS.....	62
1.1. Développement des transports collectifs.....	63
1.2. Amélioration de la mobilité transfrontalière.....	65
1.3 Mobilité urbaine.....	67
1.4 Diminution des obligations de déplacements et de la circulation automobile.....	68
1.5 Transports de marchandises.....	69
2. INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, FERROVIAIRES ET FLUVIALES.....	70
2.1 Prise en compte des infrastructures routières.....	70
2.2 Développement de l'usage du train.....	73
2.3 Développement des infrastructures fluviales.....	75
2.4 : Sécurité des déplacements et des infrastructures.....	76
2.5 Insertion des infrastructures dans un environnement protégé et valorisé.....	77
IV- HABITAT ET ÉQUIPEMENTS.....	79
1. HABITAT.....	80
1.1 Dynamique démographique et des ménages.....	83
1.2 Évolution des actifs et des emplois.....	84

1.3 Calibrage de l'indicateur d'évolution de la construction par rapport à l'évolution des ménages.....	84
1.4 Adéquation entre typologie des ménages et typologie des logements.....	85
1.5 Niveau et évolution de la vacance.....	85
1.6 Caractéristiques et âge du parc existant.....	86
1.7 Niveau et évolution du coût du foncier.....	86
1.8 Part et évolution du logement social.....	86
1.9 Politique de la ville et secteurs prioritaires.....	87
1.10 Article 55 de la Loi SRU.....	88
1.11 Hébergement spécifique.....	88
1.12 Accessibilité.....	89
1.13 Nouvelles formes d'habitat.....	90
2. ÉQUIPEMENTS.....	91
V- DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE.....	93
1. ACTIVITÉS ET EMPLOIS.....	93
1.1 Répartition des établissements.....	94
1.2 Répartition des activités par catégorie.....	95
1.3 Evolution du nombre d'établissements 2012-2017 par EPCI.....	96
1.4 Répartition des établissements par EPCI.....	96
2. COMMUNICATIONS NUMÉRIQUES.....	97
3. COMMERCE.....	98
3.1 Des compétences partagées par EPCI / Communes.....	101
3.2. Les critères d'appréciation des projets renforcés à inscrire dans le DAAC.....	102
3.3. Une approche par typologies de commerces.....	102
3.4 Une maîtrise de la superficie des zones périphériques.....	103
3.5. Une approche globale permettant de redynamiser le commerce.....	103
4. STRATÉGIES FONCIÈRES.....	104
5. TOURISME.....	106
6. AGRICULTURE ET FORET.....	108
6.1. Agriculture.....	108
6. 2 Forêt.....	111
VI- ENVIRONNEMENT ET BIODIVERSITE.....	113
1. ENVIRONNEMENT.....	113
1.1. Lutte contre le changement climatique et transition énergétique.....	113
1.2 Eau.....	118
1.3 Déchets.....	121
1.4 Carrières.....	122
1.5 Publicité.....	122
2. BIODIVERSITE.....	123
2.1 Préservation des espaces naturels.....	125
2.2 Trame verte et bleue.....	132
VII- RISQUES ET NUISANCES.....	135
1- RISQUES.....	135
1.1 Risques inondations.....	135
1.2. Risques mouvements de terrains naturels.....	139
1.3. Risques retrait- gonflement des argiles.....	139
1.4. Risques technologiques.....	140

1.5. Canalisations de transport de matières dangereuses.....	140
1.6. Risques sismiques.....	141
1.7. Risques liés aux cavités souterraines hors mines.....	141
1.8. Risques miniers.....	142
1.9. Centre Nucléaire de Production d'Électricité de Cattenom.....	142
2. NUISANCES.....	142
2.1. Lumière artificielle.....	142
2.2. Bruit.....	143

1. LE SCOT, UNE OPPORTUNITÉ POUR LES TERRITOIRES

Les territoires évoluent, la société génère des attentes, des besoins, mais également des nouvelles contraintes d'aménagement du territoire. L'espace périurbain se transforme, s'urbanise, alors que certains centres-villes ou cœurs de villages se dégradent et se dépeuplent. Les besoins de déplacements se renforcent avec l'étalement urbain et leur coût pèse de plus en plus lourd dans le budget des ménages. La crise du logement touche une part croissante de la population et de catégories sociales. La recherche d'un emploi, enfin, demeure une préoccupation forte des jeunes ménages.

À ces enjeux s'ajoutent des préoccupations environnementales. Depuis la conférence de Rio, les États ont pris conscience de leurs responsabilités face aux urgences environnementales. La France a franchi un pas important avec l'adoption des Lois Grenelle en 2009 et 2010. Dorénavant, chaque échelon territorial doit apporter sa contribution à cette mutation écologique qui est en marche. La Loi confie une responsabilité nouvelle aux territoires et les engage à décliner trois chantiers majeurs de la politique environnementale nationale au travers de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme :

- Lutter contre le changement climatique et anticiper ses effets
- Stopper le gaspillage foncier
- Enrayer la perte de biodiversité

Face à ces immenses défis, les communes doivent cultiver leurs complémentarités et développer des solidarités intercommunales plutôt que d'opter pour des stratégies économiques et urbaines concurrentes. Cet intérêt est d'autant plus fort pour les territoires, en particulier ruraux, situés à proximité d'agglomérations déjà organisées et structurées.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), grâce à un urbanisme coordonné et intégré à l'échelle des bassins de vie ou des aires urbaines, leur apporte de nouvelles marges de manœuvre pour accompagner le développement local de façon durable.

2. QU'EST-CE QU'UN SCOT

Le SCoT est un document de planification stratégique à l'échelle intercommunale qui permet l'élaboration d'une politique d'aménagement et de mise en œuvre de grandes orientations de développement d'un territoire. Il oriente l'évolution du territoire dans la perspective d'un développement local de façon durable :

- développement territorial équilibré entre emplois, habitat, commerces, services au sein du territoire ;
- optimisation de la répartition spatiale de l'investissement public dans une perspective d'efficacité et de solidarité territoriale ;
- valorisation commune des richesses naturelles et paysagères ;
- connaissance partagée du fonctionnement du territoire.

C'est le document pivot de cohérence et de référence des différentes politiques publiques sectorielles sur les thèmes notamment de l'habitat, des déplacements, du développement économique et commercial, de la biodiversité et plus généralement de l'environnement qui doit prendre en compte l'occupation des sols dans les territoires des États limitrophes .

Au-delà d'assurer la cohérence de toutes ces politiques, il est le cadre de référence pour tous les documents sectoriels intercommunaux comme le Programme Local d'Habitat (PLH), le Plan des Déplacements Urbains (PDU), et pour les documents d'urbanisme locaux que sont les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi) et les Cartes Communales.

Il représente l'occasion d'initier les structures intercommunales à un premier exercice de planification et d'aménagement du territoire en partageant les connaissances territoriales. Chaque commune et chaque intercommunalité exprime librement ses souhaits, le but étant de construire un projet. Son

rôle fédérateur permet le développement des relations entre les acteurs d'un territoire (État, Collectivités Territoriales, Chambres Consulaires, Société Civile et territoires voisins). Tous ces acteurs peuvent alors réfléchir ensemble sur le devenir du territoire en anticipant les mutations et évolutions à venir et ainsi faire émerger un projet pour le territoire.

Le SCoT a été créé par la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000, conforté par la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003, modifié par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement (« loi Grenelle II ») et la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (« ALUR »).

La loi Grenelle II inscrit le SCoT dans une démarche de développement durable en renforçant la prise en compte des défis environnementaux et d'économie du foncier dans la gestion des territoires. Cette notion de développement durable est placée au cœur de toutes les politiques publiques afférentes au transport, à l'habitat, à l'aménagement, aux énergies, aux ressources naturelles... La loi Grenelle II précise pour cela de nouveaux objectifs pour les SCoT :

- Gestion économe de l'espace
 - analyse de la consommation d'espaces sur les 10 dernières années
 - objectifs chiffrés de consommation d'espaces
- Développement des communications électroniques
- Développement prioritaire de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports en commun
- Prise en compte des Plans Climat Énergie Territoriaux (PCET) et des Schémas Régionaux de Cohérence Écologique (SRCE)
- Possibilité de définir des secteurs aux performances énergétiques renforcées
- Possibilité de définir des secteurs à densité minimale.

Le SCoT devient plus prescriptif et doit définir des normes et des objectifs chiffrés.

La loi ALUR renforce son rôle intégrateur dans la hiérarchie des normes. Le SCoT devient l'unique cadre de référence pour tous les documents sectoriels intercommunaux et les documents d'urbanisme locaux.

Tous ces nouveaux objectifs concourent à une vision renforcée de la planification durable du territoire en assurant :

- l'équilibre entre le développement urbain et rural et la gestion économe et équilibrée de l'espace notamment par la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers
- le principe de mixité sociale et de diversité des fonctions, en prenant en compte à la fois les besoins et les ressources
- le respect de l'environnement dans toutes ses composantes
- l'harmonisation entre les décisions d'utilisation de l'espace sur le territoire

Le SCoT est donc à la fois :

- **une réflexion transversale et prospective** : pour mieux comprendre la façon dont fonctionne le territoire mais également pour se saisir de son devenir, en mettant en perspective les évolutions passées et l'état actuel du territoire, et en anticipant les mutations et évolutions futures, pour faire émerger le projet de territoire.

- **un projet de territoire** : outil de conception et de mise en œuvre d'une planification territoriale stratégique à l'échelle du bassin de vie pour résoudre les problèmes communs à une échelle pertinente. C'est un **outil majeur d'inter-territorialité et de convergence stratégique**.

- **un cadre de cohérence** : pour les politiques publiques sectorielles (habitat, déplacements, développement économique, environnement...) et pour les différents projets d'urbanisme à l'intérieur du territoire, ce qui permet aux acteurs locaux de répondre ensemble à leurs problématiques d'aménagement.

3. LA GOUVERNANCE : LES CLÉS DE LA RÉUSSITE

L'élaboration d'un SCoT est un processus s'inscrivant dans la durée et mobilisant une grande diversité d'acteurs. Leurs responsabilités dans la construction du SCoT va dépendre à la fois du rôle que leur confère la loi et de la volonté locale, plus ou moins affirmée, de mettre en place une gouvernance fructueuse. Il est donc essentiel, avant d'engager la révision d'un SCoT, d'anticiper la dimension concertée du processus et des bénéfices qui peuvent en être tirés pour l'ensemble de la démarche.

Le SCoT est avant tout un projet politique et stratégique. Il sert l'intérêt général du territoire et de ses habitants. Les élus sont au cœur du processus : ils l'initient, le pilotent, le valident, l'approuvent et enfin le mettent en œuvre. Leur mobilisation forte, dès le démarrage et tout au long de la démarche, est un élément décisif de la réussite du SCoT.

La révision du SCoT requiert une ingénierie spécifique qui fait appel à des compétences diverses, à la fois techniques, juridiques et d'animation. Elle nécessite un pilotage technique performant, qui fonctionne en binôme avec le management politique du projet. Ce tandem est un élément essentiel pour le bon déroulement de la démarche et la qualité des propositions qui seront faites. Le pilotage technique du SCoT doit être renforcé par une équipe pluridisciplinaire qui apportera les expertises nécessaires tout au long de sa construction.

La révision d'un SCoT réinterroge de nombreuses politiques publiques. Les autorités, collectivités et organismes compétents doivent être étroitement associés à la démarche pour développer et mettre en œuvre ces politiques. Ces partenaires institutionnels du SCoT sont appelés les « Personnes Publiques Associées » (ou PPA). La démarche d'élaboration du SCoT s'inscrit dans une relation privilégiée avec l'État, représenté par le Préfet, qui est le garant du respect des principes du code de l'urbanisme dans le SCoT. Les autres partenaires institutionnels associés à la construction du SCoT, peuvent également fournir des éléments qu'ils souhaitent voir pris en compte. Ainsi, le SCoT n'est pas construit de façon isolée. Il doit, au contraire, être élaboré en bonne intelligence avec les autres intervenants publics du territoire et de ses franges.

La révision du SCoT, dans le respect des principes d'une bonne gouvernance locale, cherche à impliquer et à sensibiliser les acteurs socio-économiques et les habitants du territoire. Bien que les sujets abordés et l'approche spatiale soient souvent, de prime abord, techniques et complexes, les implications du SCoT concernent tout le monde. Au final, la mise en œuvre du schéma aura des conséquences sur la vie quotidienne des acteurs et des citoyens. A ce titre, la population, le tissu associatif et les organisations professionnelles, méritent d'être informés, consultés, et invités à formuler des propositions pour enrichir le projet de territoire.

La partie opposable du SCoT doit anticiper sa déclinaison et proposer des dispositions, dont la transposition opérationnelle dans les documents d'urbanisme de rang inférieur sera réalisable.

4. CONTEXTE DU PORTER A CONNAISSANCE

À compter du 1^{er} janvier 2017, la nouvelle intercommunalité « Bouzonvillois-Trois Frontières » est substituée de plein droit, en application de l'article L5211-41-3 III du CGCT, à la communauté de communes des Trois Frontières au sein du syndicat mixte du SCoT de l'Agglomération Thionvilloise.

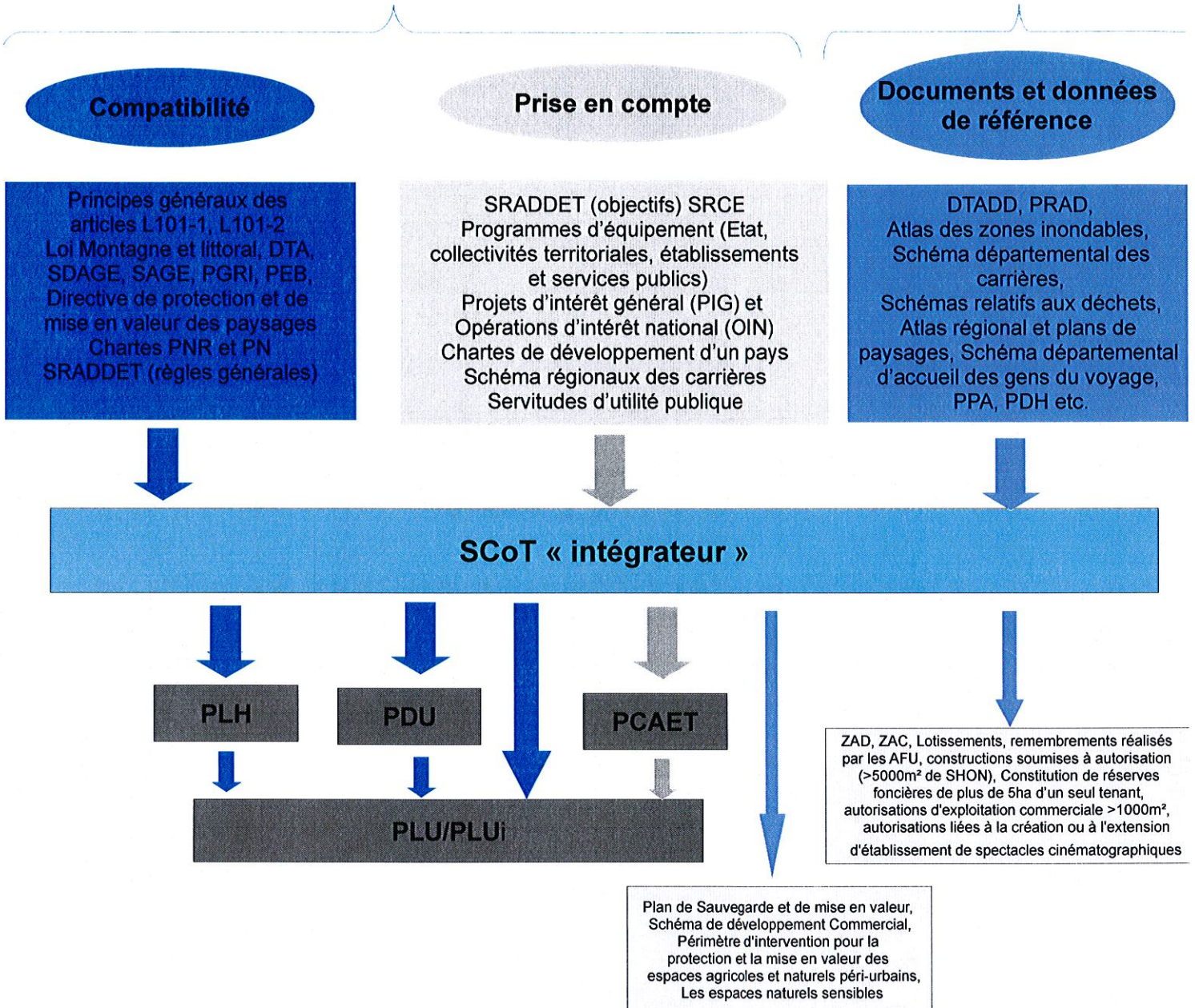
Par délibération du 27 mars 2017, le syndicat mixte du SCoT de l'Agglomération Thionvilloise a décidé de lancer la révision du schéma pour intégrer d'une part ce nouveau territoire et d'autre part prendre en compte les évolutions législatives et réglementaires.

PARTIE I

CADRE RÉGLEMENTAIRE DU SCoT

Encadrement normatif du SCoT

Obligatoire (défini par les articles L 131-1, L 131-2, L 131-3, L 113-8, L113-9, L 113-17, et L 113-8 du Code de l'Urbanisme et les articles L 752-1 du Code du Commerce



Compatibilité : l'autorité élaborant une décision n'est pas tenue de reproduire à l'identique la norme supérieure. La notion de compatibilité induit une obligation de non contrariété de la norme inférieure aux aspects essentiels de la norme supérieure.

Prise en compte relation juridique à peine plus souple que l'obligation de compatibilité. Selon le Conseil d'État, la prise en compte impose de « *ne pas s'écarter des orientations fondamentales sauf, sous le contrôle du juge, pour un motif tiré de l'intérêt [de l'opération] et dans la mesure où cet intérêt le justifie* » (CE, 9 juin 2004, 28 juillet 2004 et 17 mars 2010)

Documents et données de référence : ces données sont des éléments de connaissance importants et doivent être intégrés dans la réflexion préalable à la décision ; leur ignorance manifeste peut conduire le juge à relever une « erreur manifeste d'appréciation » entraînant l'illégalité du document.

SCoT « intégrateur » : le SCoT devient l'unique cadre de référence pour tous les documents sectoriels intercommunaux et les documents d'urbanisme locaux. Par exemple, lorsqu'un document de rang supérieur est approuvé, il n'y aura plus lieu d'en faire référence dans les documents de rang inférieur dès lors qu'il sera intégré et décliné dans le SCoT.

source : « *Le Schéma de Cohérence Territoriale SCoT, Un projet stratégique partagé pour l'aménagement durable d'un territoire* », Juin 2013, METL

I – PRINCIPES D'ENCADREMENT

Lors de la définition de la stratégie d'aménagement du territoire du SCoT, il convient de tenir compte du positionnement de ce document dans la hiérarchie des normes. Les orientations définies doivent, suivant les cas, être compatibles ou prendre en compte les normes supérieures. Ces normes sont présentées dans le schéma reproduit ci-contre qui énumère par ailleurs, les normes inférieures auxquelles les orientations du SCoT s'imposeront.

Alors que la plus grande part des normes constituant cet encadrement normatif des SCoT est abordée dans le cadre des thèmes traités dans le porter à connaissance (**les normes s'imposant aux SCoT apparaîtront en gras dans le contexte législatif et réglementaire de chacun des thèmes abordés**), une attention particulière est portée ici aux dispositions d'ordre général avec lesquelles le SCoT doit être compatible.

Il s'agit :

- des principes généraux de l'urbanisme (articles L.110 et L.121-1 du code de l'urbanisme)
- de la Directive Territoriale d'Aménagement des Bassins Miniers Nord Lorrains
- du nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Rhin Meuse 2016-2021
- du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Ferrifère couvrant 28 communes.
- du Plan de Gestion du Risque Inondation
- du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (règles générales)

Par ailleurs, le SCoT devra **prendre en compte** (L.131-2 du code de l'urbanisme), les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (objectifs), le Schéma Régional de Cohérence Écologique, les programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics, les Schémas Régionaux des Carrières, les opérations d'intérêt national (OIN) (L.132-1)

1. COMPATIBILITÉ DU SCOT AVEC LES PRINCIPES GÉNÉRAUX DE L'URBANISME

Un processus d'aménagement et de gestion du territoire fondé sur le développement durable

La création des SCoT est à replacer dans la perspective des grandes lois récentes en matière d'aménagement que sont :

- la loi du 25 juin 1999 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire
- la loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale
- la loi du 13 décembre 2000 Solidarité et Renouveau Urbain modifiée par la loi du 2 juillet 2003 Urbanisme et Habitat
- la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement (1)
- la loi du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement.
- la loi du 27 juillet 2010 de Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche
- la loi du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation à la législation au droit de l'Union Européenne
- l'ordonnance du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures des documents d'urbanisme
- la loi du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové
- la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté.

Ces lois affirment des valeurs dont l'objectif de développement durable pour l'aménagement et la gestion du territoire. Le concept de développement durable vise à promouvoir un mode de développement qui articule les dimensions sociales, économiques et environnementales et la préservation des ressources pour les générations futures. Il trouve dans l'organisation d'intercommunalités fondées autour de projets de territoires et avec les SCoT des outils de mise en œuvre territoriale.

Les collectivités publiques ou les établissements publics de coopération intercommunale, le cas échéant, chargés de la mise en place des outils de planification doivent veiller à ce que les SCoT soient compatibles avec les principes généraux de l'urbanisme visés aux articles L.101-1 et L.101-2 du code de l'urbanisme.

Article L.101-1 – « Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Les collectivités publiques en sont les gestionnaires et les garantes dans le cadre de leur compétence. En vue de la réalisation des objectifs définis à l'article L.101-2, elles harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie. »

Article L.101-2 - « Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants:

– L'équilibre entre :

- les populations résidant dans les zones urbaines et rurales,
- le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux,
- une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles, naturelles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels,

- la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables,

- les besoins en matière de mobilité,

- la qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville,

- la diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, d'activités économiques et touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, l'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacement motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile,

- la sécurité et la salubrité publique

- la prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et nuisances de toute nature,

- la protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques,

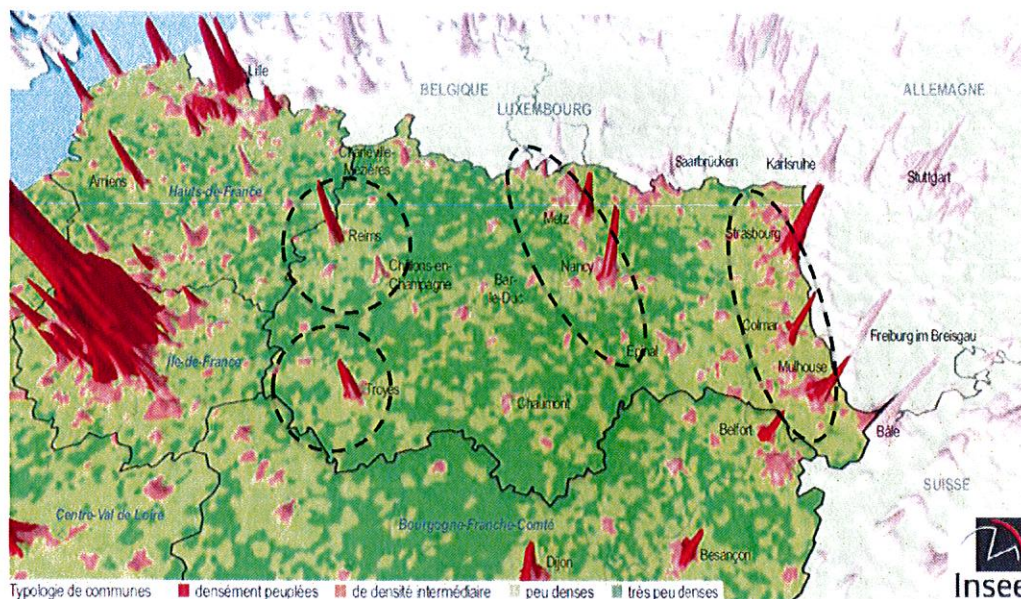
- la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir des ressources renouvelables. »

2. COMPATIBILITÉ DU SCOT AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Conformément à l'article L.131-1 du code de l'urbanisme, le SCoT doit être compatible avec les dispositions de la Directive Territoriale d'Aménagement applicable sur le territoire. Il doit également être compatible avec les règles générales du fascicule du SRADDET, le SDAGE et le SAGE du bassin ferrifère, les directives de protection et de mise en valeur des paysages.

L'ensemble du territoire du SCoT de l'Agglomération Thionvilloise est inclus dans le périmètre de la DTA approuvé par décret du Conseil d'État le 2 août 2005.

2.1. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires



La loi du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République a institué un nouveau schéma, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

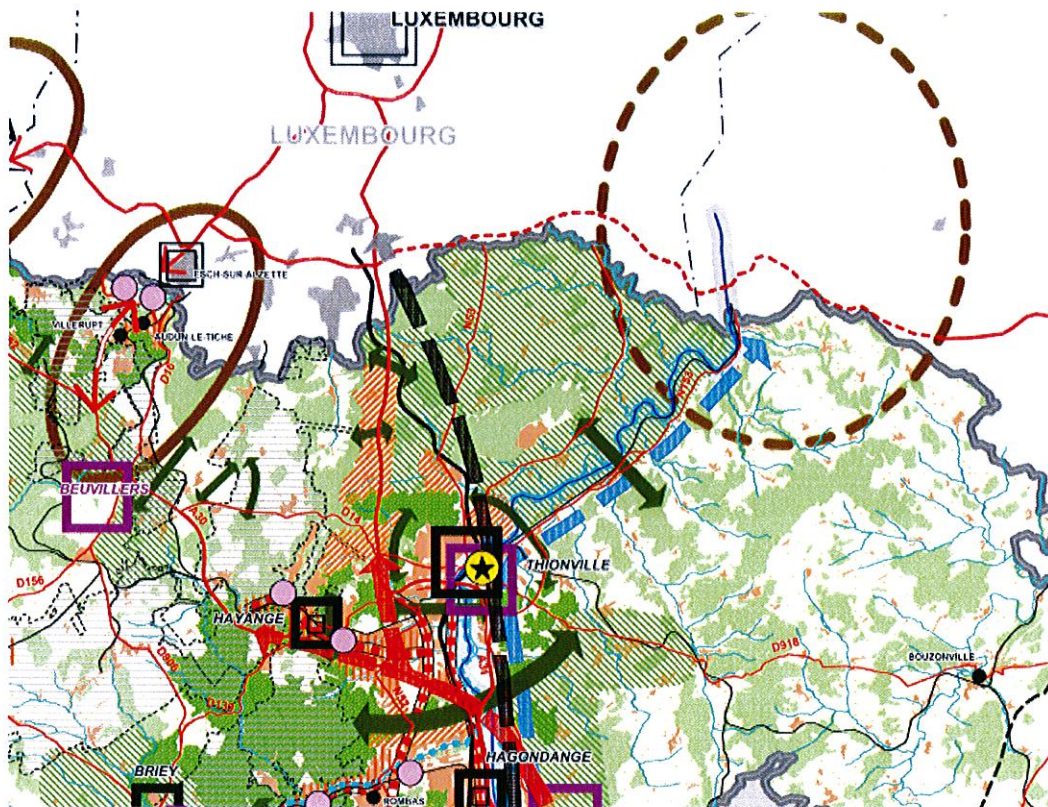
Ce document est élaboré conjointement avec les services de l'État, les Conseils Départementaux, le Conseil Régional, les métropoles, les EPCI de SCoT, les comités de massif, les EPCI compétents en matière de PLU et de PDU.

Il fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets.

L'architecture du SRADDET tourne autour de quatre grandes parties :

- **le rapport** sur schéma dresse l'état des lieux régional, énonce la stratégie et fixe **les objectifs** de moyen et long terme du SRADDET, que les collectivités et groupements **devront prendre en compte**,
- **le fascicule**, divisé en chapitres thématiques librement déterminés par la Région, rassemble **les règles générales** du SRADDET, avec lesquelles les collectivités et les groupements **seront compatibles**,
- **la carte synthétique**, établie au 1/150 000 ème, non prescriptive
- **les annexes** composées du rapport sur les incidences environnementales du schéma, de l'état des lieux de la prévention et gestion des déchets, du diagnostic du territoire régional, de la présentation des continuités écologiques retenue pour constituer la TVB régionale et du plan d'action stratégique et l'atlas cartographique prévus par les articles R371-26 à R 321-79 du code de l'environnement.

2.3.1. 2.2 Directive territoriale d'aménagement des bassins miniers nord lorrain



OBJECTIFS ET ORIENTATIONS DE L'ÉTAT

<p>Renforcement de l'armature urbaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> Principaux pôles urbains à renforcer Certains autres secteurs dont les fonctions sont à renforcer ou restaurer Axis urbains structurants dont la qualité urbaine est à améliorer 	<p>Développement économique et infrastructures :</p> <ul style="list-style-type: none"> Pôle industriel et logistique à créer ou renforcer Pôle économique rural à créer ou renforcer Principe de renforcement de l'axe autoroutier Nord-Sud Principe de renforcement de la capacité ferroviaire Nord-Sud Principe de renforcement de la capacité Nord-Sud Pole international de transport de marchandises à créer 	<p>Reconquête du cadre de vie et maîtrise de l'urbanisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> Secteurs identifiés par services à cultiver et à développer Secteurs à éviter : qualité paysagère à restaurer ou à maîtriser, opérations de renouvellement et de réaménagement Espaces naturels et sensibles à préserver et à développer Espaces naturels et techniques identifiés à préserver 	<ul style="list-style-type: none"> Entité constructible à terme Entité non constructible à terme Équipement de la voirie Équipement de la voirie
---	---	--	--

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

Coopération transfrontalière :

- Agglomération transfrontalière à organiser
- Pays naturel transfrontalier à développer
- Principe de liaison routière transfrontalière

Direction Régionale de l'Équipement de Lorraine
 Direction Territoriale d'Aménagement
 Nord-Est
 11, rue de la Gare
 54000 NANCY
 E. BAUBIER

Approuvée par décret n° 2005-918 du 2 août 2005, la DTA des Bassins Miniers Nord Lorrains a pour objectif d'arrêter les grands principes d'organisation et d'utilisation de l'espace en fixant :

- les orientations de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre développement, protection et mise en valeur des territoires.
- les objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels.
- les règles d'une politique de constructibilité dans les secteurs affectés ou susceptibles de l'être par des désordres miniers.

L'élaboration de la DTA s'est faite en association avec les collectivités désignées par la loi et a fait l'objet d'une procédure de consultation élargie (mairies, associations agréées...).

La DTA des Bassins Miniers Nord Lorrains se compose d'un rapport et d'une carte générale. Le rapport comprend quatre parties : le diagnostic, le projet, les objectifs et les orientations de l'État, et les recommandations et les politiques d'accompagnement. Seule la 3^{ème} partie -et la carte l'accompagnant- revêt un caractère réglementaire. Elle est consacrée :

- « aux objectifs de l'État en matière de localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des

paysages. Ces objectifs prennent en compte les orientations des schémas de services collectifs d'aménagement du territoire.

- et aux orientations de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection, de mise en valeur des territoires. Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec ces objectifs et ces orientations dès lors que ceux-ci doivent trouver leur traduction dans ces documents. En matière d'infrastructures linéaires, c'est le principe de liaison, tel qu'il résulte de l'application combinée du rapport et de la carte de synthèse, et non le tracé, qui doit être pris en considération ; le tracé de ces infrastructures pouvant être précisé, soit dans le cadre des documents d'urbanisme, soit dans le cadre des procédures propres à leur réalisation. »

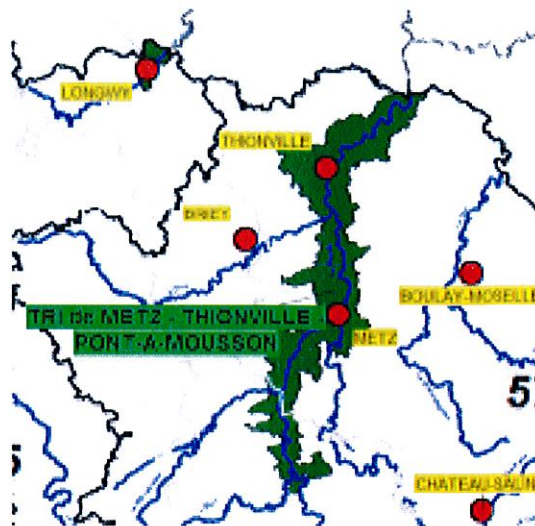
Les éléments de la DTA devront être repris voire, en fonction des situations locales, affinés dans le projet de territoire et les orientations d'urbanisme du SCoT, en garantissant la continuité du fonctionnement territorial.

Pour le périmètre du SCoT de l'Agglomération Thionvilloise, les principales **orientations de l'État** sont les suivantes :

- Créer un pôle industriel multisite autour de l'agglomération de Thionville
- Reconquérir un cadre de vie de qualité en redynamisant les centres anciens en structurant les centres émergents, en renforçant ou restructurant les centres urbains existants comme Hayange
- Restructurer la Vallée de la Fensch et la Vallée de l'Alzette en agissant sur la mixité des fonctions urbaines, en améliorant la qualité résidentielle.
- Réinsérer les friches industrielles (Micheville)
- Restaurer et renaturer des espaces délaissés dégradés (Vallée de la Fensch – Vallée de la Moselle)
- Améliorer la qualité urbaine des axes urbains structurant RD.952 dans la Vallée de la Fensch et RD 953 dans le sillon mosellan.
- Rechercher une diversité de l'habitat et de nouvelles formes urbaines
- Maîtriser l'urbanisation à la périphérie nord de Thionville aux abords de l'A31 entre Thionville et la frontière luxembourgeoise, aux abords de la VR.52 à l'Ouest du sillon mosellan.
- Respecter les dernières continuités rurales et forestières subsistant entre les deux versants du sillon mosellan, notamment la transversale verte Uckange-Guénange, l'entrée Est de Hayange, la ceinture verte autour de Thionville.
- Limiter la consommation d'espace dans le secteur des prairies humides remarquables de Cattenom, des pelouses et coteaux calcaires de la Vallée de la Fensch.
- Respecter la doctrine de constructibilité instaurée par la DTA dans les communes concernées par des affaissements miniers.
- Permettre la continuité écologique par la mise en réseau des espaces naturels notamment :
 - la vallée de la Moselle dans le secteur des prairies humides remarquables de Cattenom
 - le secteur de la Nied réunie de Volmerange les Boulay à Bouzonville
- Tenir compte des possibilités de dessertes par les transports collectifs pour l'implantation des zones futures d'urbanisation et des entreprises.

La DTA approuvée par décret n°2005-918 du 2 août 2005 est un document opposable. Il n'y aura plus lieu d'en faire référence dès lors qu'elle sera intégrée et déclinée dans le SCoT

2.3. Plan de gestion du risque inondation (PGRI)



Le Plan de Gestion des Risques Inondations est la mesure concrète de la mise en œuvre de la Directive Inondation de 2007. Cette directive a été transposée dans le droit français par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle 2 ».

La loi Grenelle 2 précise que « les objectifs en matière de gestion des inondations fixés dans les PGRI concourent aux objectifs de la stratégie nationale de gestion des risques inondations. Des objectifs globaux sont définis pour l'ensemble du bassin. Ils sont individualisés pour les territoires à risques importants d'inondation (TRI).

Le territoire du SCoT de l'Agglomération Thionilloise est impacté par un Territoire à risques importants d'inondation lié à la présence de la Moselle.

Les dispositions définies pour atteindre les objectifs du PGRI couvrent les thématiques suivantes :

- les orientations fondamentales et dispositions réactualisées du SDAGE du bassin Rhin Meuse concernant la prévention des inondations au regard de la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau,
- la surveillance, la prévision et l'information sur les phénomènes d'inondation, notamment le schéma directeur des prévisions des crues,
- la réduction de la vulnérabilité des territoires face aux risques inondations,
- l'information préventive, l'éducation, la résilience et la conscience du risque.

Les communes concernées par le TRI sont :

-Berg sur Moselle, Bertrange, Bousse, Cattenom, Contz les Bains, Florange, Gavisce, Guénange, Hagondange, Basse- Ham, Hunting, Illange, Koenigsmacker, Haute Kontz, Malling, Manom, Rettel, Rustroff, Terville, Thionville, Yutz.

2.4. Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

Institué par la loi sur l'eau de 1992, le SDAGE est un instrument de planification qui fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau dans l'intérêt général et dans le respect des principes de la directive cadre sur l'eau et de la loi sur l'eau, des objectifs environnementaux pour chaque masse d'eau. Le SDAGE révisé, applicable sur la période 2016- 2021 identifie des enjeux communs à tout le district du Rhin comme :

- Restaurer la continuité biologique, augmenter la diversité des habitats,

- Réduire les apports diffus altérant les eaux de surface et les eaux souterraines (nutriments, produits phytosanitaires, métaux substances dangereuses issues de pollutions historiques et autres
- Poursuivre la réduction des pressions classiques dues aux rejets industriels et communaux ponctuels
- Concilier les utilisations de l'eau (navigation, production d'énergie, protection contre les inondations, usages ayant un impact significatif sur l'occupation des sols et autres) avec les objectifs environnementaux de la DCE.

Des enjeux plus spécifiques ont été définis sur le secteur Moselle -Sarre comme:

Améliorer et restaurer la continuité prioritairement sur les voies migratoires de la Moselle , de la Sarre et de leurs affluents pour permettre la migration des poissons	Thèmes 3 et 5B du SDAGE Domaine milieux aquatiques du PDM
Préserver et restaurer les écosystèmes aquatiques en réduisant les altérations et déficits hydromorphologiques notamment sur les affluents de la Moselle et de la Sarre	Thèmes 3 et 5B du SDAGE Domaine milieux aquatiques du PDM
Poursuivre la réduction des pollutions classiques en particulier des nutriments (azote et phosphore) ainsi que des apports diffus d'origine agricole ou domestique qui impactent fortement l'état des eaux de surface souterraines	Thèmes 2,3 et 5 du tome 4 du SDAGE Domaines agricultures, pollutions diffuses hors agriculture du PDM
Améliorer la connaissance sur les polluants émergents (micropolluants)	Thèmes 1 et 2 du tome 4 du SDAGE
-Poursuivre la réduction voire éliminer les substances polluantes et dangereuses pour les eaux (notamment les HAP)	Thèmes 1 et 2 du tome 4 du SDAGE Domaines assainissement et industries et artisanat du PDM
Améliorer les équilibres des milieux aquatiques à travers des mesures dans les mines (bassin houiller et ferrifère)	Thèmes 1,2,3,et 4 du tome 4 du SDAGE
Concilier les usages de l'eau tels la navigation ou encore le développement hydroélectrique et la protection des milieux et du peuplement piscicole)	Thèmes 3,5 et 6 du tome 4 du SDAGE
Concilier les mesures de protection contre les inondations ou de prévention des risques d'inondation et les objectifs environnementaux de la DCE.	Thème 5 du tome 4 du SDAGE

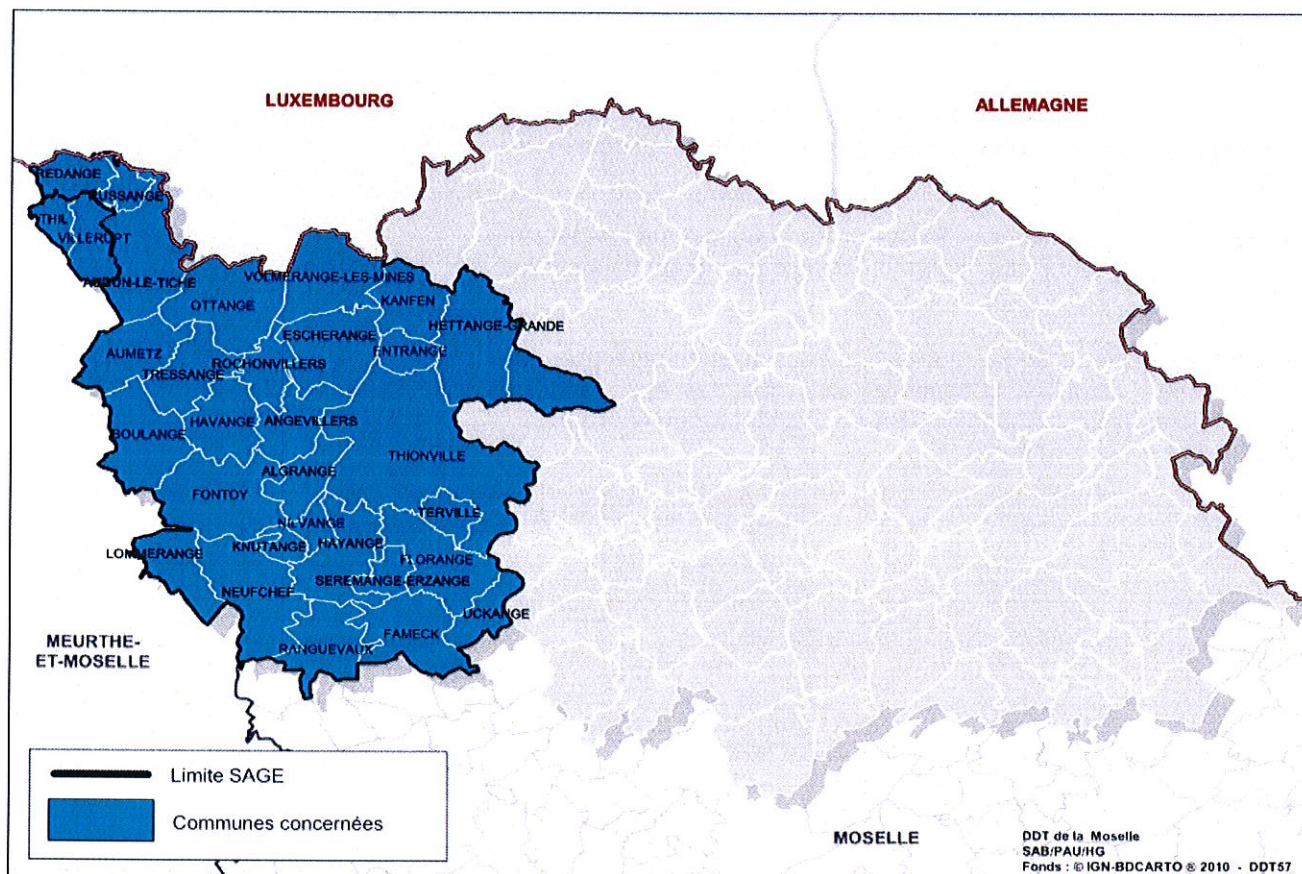
Ce document a une portée juridique qui s'impose aux décisions administratives en matière de police des eaux, notamment l'instruction des déclarations et autorisations administratives. Le SCoT doit être compatible avec ses dispositions.

2.5 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux du bassin ferrifère

Instauré par la loi sur l'Eau de 1992, ce schéma fixe les orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de la ressource en eau afin de :

- Maîtriser les prélèvements
- Préserver la qualité de la ressource en eau souterraine, notamment par la réduction des pollutions diffuses
- Réduire la contamination des eaux par les substances toxiques d'origine agricole, domestique, industrielle ou provenant de pollutions historiques
- Restaurer la qualité des cours d'eau

- Assurer à la population continue la distribution d'une eau de qualité conforme aux normes sanitaires
- Améliorer la fiabilité et la performance de la dépollution
- Limiter les risques dus aux inondations par des mesures préventives
- Conserver et protéger les formations aquifères en réduisant les prélèvements
- Renforcer la protection des zones humides et des espaces écologiques remarquables
- Prendre en compte la gestion des eaux dans les projets d'aménagement et de développement économique.



Vingt-sept communes du territoire du SCoT sont impactées par le SAGE du bassin ferrifère approuvé le 27 mars 2015.

3. PRISE EN COMPTE DES NORMES SUPÉRIEURES

3.1. Schéma Régional de Cohérence Écologique

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) est un document stratégique qui a pour objet l'identification, la préservation et la restauration de la Trame Verte et Bleue au niveau régional et l'établissement d'un Plan d'Actions Stratégique pour enrayer la perte de la biodiversité. Les espaces naturels, les corridors écologiques, les éléments constituant les trames vertes et bleues seront identifiés et cartographiés.

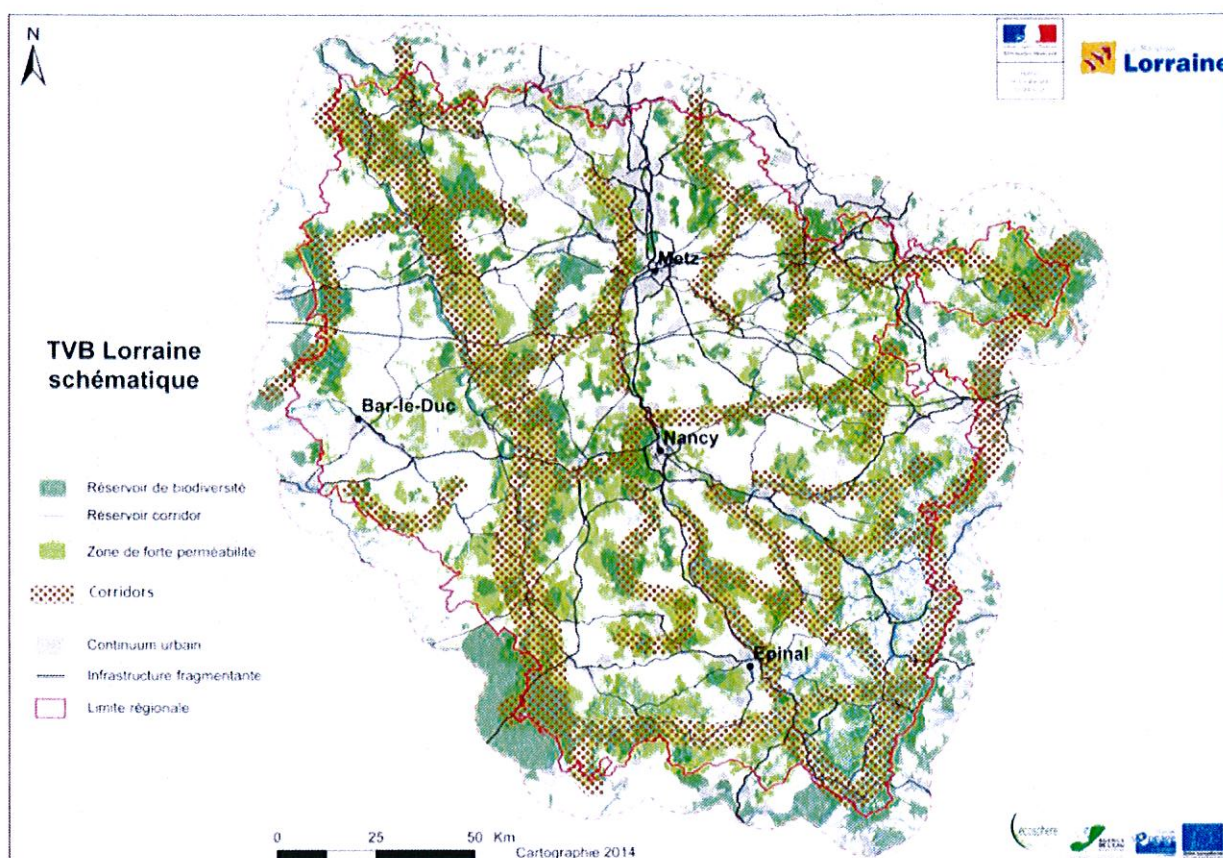
Conformément à la loi Grenelle 2, il doit être élaboré dans chaque région de façon conjointe par le Conseil Régional et l'État, et a pour objectif la préservation et la remise en état des continuités écologiques.

Ce document se compose de 5 parties¹:

1 Site du SRCE lorrain : <http://srce.lorraine.eu/accueil.html>

1. Un diagnostic du territoire régional et une présentation des enjeux régionaux relatifs à la préservation et à la remise en bon état des continuités. Celui-ci identifie les enjeux régionaux en termes de biodiversité, évalue l'état de conservation du réseau écologique régional, identifie les sources de fragmentation de ce réseau... Il peut également porter sur des processus plus socio-économiques et de dynamique du territoire.
2. Une présentation des continuités écologiques retenues pour constituer la Trame Verte et Bleue régionale et une identification des réservoirs de biodiversité et des corridors qu'elles comprennent.
3. Un plan d'action stratégique. Celui-ci identifie les actions à mener pour la mise en œuvre concrète de la Trame Verte et Bleue en Lorraine.
4. Un atlas cartographique.
5. Un dispositif de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du SRCE, qui permettra, à l'aide d'indicateurs de suivi, d'évaluer la mise en œuvre future du SRCE.

Illustration 1: document de travail du SRCE de Lorraine



Le Schéma Régional de Cohérence Écologique a été adopté par arrêté préfectoral le 20 novembre 2015.

Même si le SRCE est intégré dans le SRADDET, le SCoT, selon l'article L131-2 du code de l'urbanisme doit prendre en compte les objectifs de préservation et de remise en état des continuités écologiques instaurés par ce schéma.

3.2. Plan climat air énergie territorial

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) prévu à l'article L.229-26 du code de l'environnement est l'outil opérationnel de coordination de la transition énergétique sur le territoire.

L'obligation de réaliser un Plan Climat Air Énergie Territorial concerne les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants et les établissements publics territoriaux.

Le diagnostic du PCAET permet d'établir une stratégie territoriale qui identifie les priorités et les objectifs de la collectivité ou de l'établissement public.

Si une collectivité territoriale ou un EPCI à fiscalité propre a adopté un plan climat énergie territorial avant le 17 août 2015 et si ce plan, d'une part, porte sur les émissions générées sur l'ensemble du territoire et, d'autre part, traite spécifiquement de la problématique de la qualité de l'air, il constitue le Plan Climat Air Énergie. Dans le délai de 3 mois suivant la publication du décret 2016-849 du 28 juin 2016 relatif au Plan Climat Air Énergie Territorial, la collectivité territoriale ou l'établissement public transmet au préfet de région la délibération portant adoption du plan valant Plan Climat Air Énergie Territorial et une version électronique de ce plan adopté permettant sa mise en ligne.

L'ensemble des intercommunalités du territoire du SCoT de l'Agglomération Thionvilloise ont un Plan Climat Air Énergie Territorial en cours de réalisation.

3.3. Schéma régional des carrières

Le schéma régional des carrières a été introduit par la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové. Il définit les conditions générales d'implantation des carrières et les orientations relatives à la logistique nécessaire à la gestion durable des granulats, des matériaux et des substances de carrières dans la région.

Il prend en compte l'intérêt économique national et régional, les ressources, ainsi que les besoins en matériaux dans et hors de la région, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la préservation de la ressource en eau, la nécessité d'une gestion équilibrée et partagée de l'espace, l'existence de modes de transport écologiques, tout en favorisant les approvisionnements de proximité, une utilisation rationnelle et économe des ressources et le recyclage. Il identifie les gisements potentiellement exploitables d'intérêt national ou régional et recense les carrières existantes. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de limitation et de suivi des impacts et les orientations de remise en état et de réaménagement des sites.

Le schéma régional des carrières est élaboré par le préfet de région et doit être approuvé avant le 1^{er} janvier 2020.

3.4. Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)

La loi du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République a institué un nouveau schéma, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires.

Ce document est élaboré conjointement avec les services de l'État, les conseils départementaux (voirie et infrastructure numérique), le Conseil régional, les métropoles, les EPCI de SCoT, les comités de massif, les EPCI compétents en matière de PLU et de PDU.

Il fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets.

L'architecture du SRADDET tourne autour de quatre grandes parties :

- **le rapport** du schéma dresse l'état des lieux régional, énonce la stratégie et fixe les objectifs de moyen et long terme du SRADDET, que les collectivités et groupements **devront prendre en compte** ;
- **le fascicule**, divisé en chapitres thématiques librement déterminés par la Région, rassemble les règles générales du SRADDET, avec lesquelles les collectivités et les groupements **seront**

compatibles ;

- **la carte synthétique**, établie au 1/150 000 ème, non prescriptive ;
- **les annexes** composées du rapport sur les incidences environnementales du schéma, de l'état des lieux de la prévention et gestion des déchets, du diagnostic du territoire régional, de la présentation des continuités écologiques retenue pour constituer la TVB régionale et du plan d'action stratégique et l'atlas cartographique prévus par les articles R.371-26 à R.321-79 du code de l'environnement.

Le SCoT doit prendre en compte les objectifs du SRADDET.

Le SRADDET de la région Grand Est est en cours d'élaboration et devrait être adopté en juillet 2019 par le conseil régional puis par le Préfet de Région.

4. COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Le territoire du SCoT est transfrontalier avec l'Allemagne et le Luxembourg. L'article L.131-9 du code de l'urbanisme précise que « les documents d'urbanisme applicables aux territoires frontaliers prennent en compte l'occupation des sols dans les territoires des États limitrophes. »

Il importe également de rappeler que la Grande Région s'est engagée depuis 2011 dans une stratégie qui prend simultanément en compte l'ensemble des territoires et les préoccupations quotidiennes des habitants de la Grande Région au regard des enjeux de mutation économique et sociale auxquels font face les partenaires. Dans cette démarche, les SCoT ont été identifiés comme documents prioritaires.

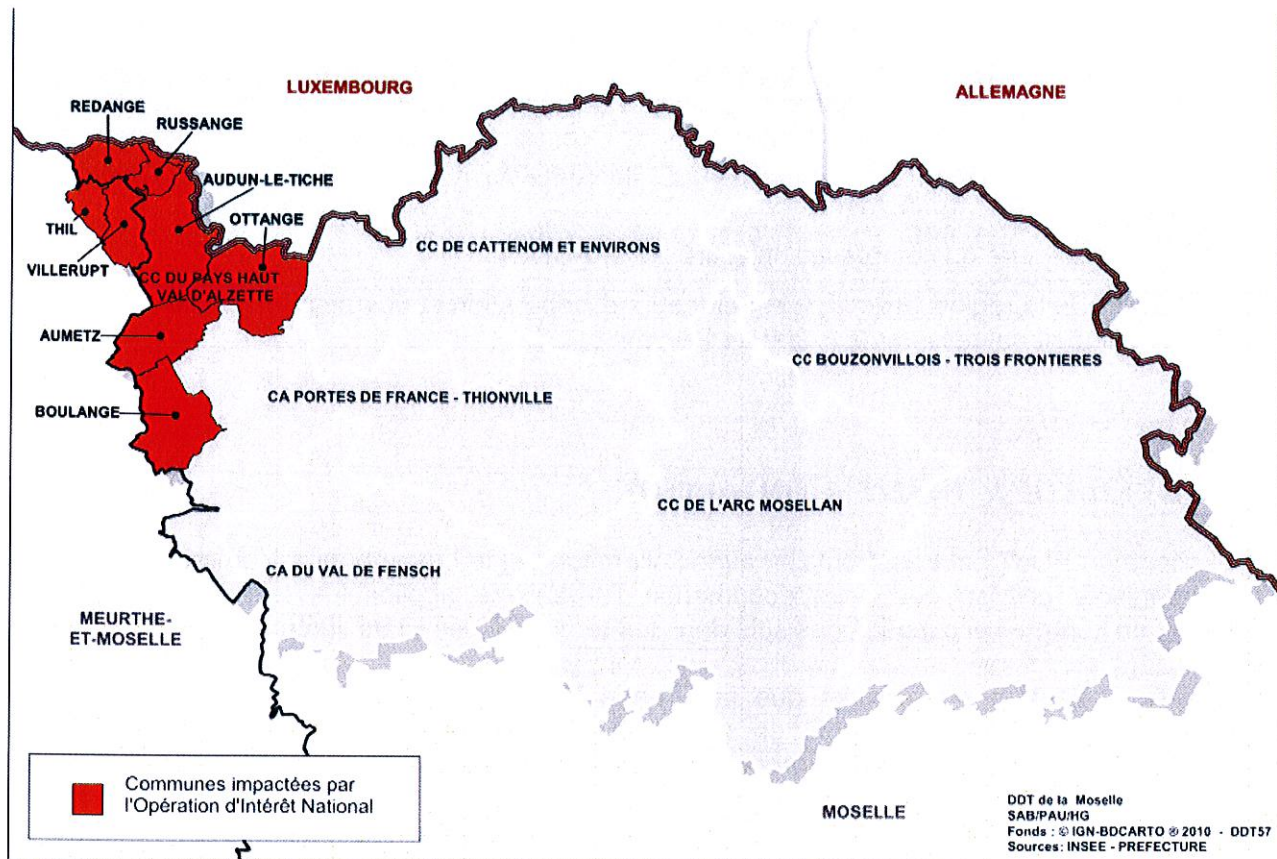
La complexité et la richesse de ce territoire que se partagent les cinq régions issues de quatre états placent la Grande Région au centre de l'échiquier européen et en font un actif promoteur de la coopération territoriale européenne au service d'une croissance intelligente, durable et inclusive.

Passer d'un espace de coopération à une communauté de vie qui conjugue équité et solidarité et pour lequel la question de l'adhésion citoyenne est au cœur de la démarche, traduit une nouvelle forme d'approfondissement de l'Union Européenne.

La réponse à ce défi commun est l'élaboration d'un Schéma de Développement Territorial de la Grande Région (SDT- GR) piloté par le Comité de Coordination du Développement Territorial et qui repose sur les complémentarités des fonctions des territoires de la Grande Région dans le cadre d'une gouvernance multi-niveaux. Démarré en janvier 2013, ce schéma devrait aboutir en décembre 2018.

L'élaboration de ce schéma est consultable sur le site de la grande Région : www.granderegion.net

5. OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL (OIN)



La valorisation d'une ancienne friche minière et industrielle a constitué une opportunité exceptionnelle pour le Grand Duché du Luxembourg pour mettre en œuvre, à l'échelle du pays, un projet d'urbanisation d'envergure sur le secteur d'Esch sur Alzette-Belval.

Ce projet d'aménagement marie les fonctions d'habitat, de services et de commerces. L'université de Luxembourg sera délocalisée sur ce site drainant dans son sillage 4 000 étudiants dans un premier temps.

Il est prévu que ce nouveau cœur urbain accueillera :

- 6.000 habitants,
- 25.000 emplois .

Les élus de la Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette, se sont interrogés sur les conséquences d'un tel projet sur leur territoire, notamment sur l'évolution du marché immobilier, sur l'évolution du tissu urbain, sur les déplacements et la nécessaire réflexion sur les besoins en équipements pour offrir un cadre de vie satisfaisant aux nouveaux habitants.

L'Opération d'Intérêt National créée par décret n°2011-414 du 18 août 2011 doit permettre de repositionner la réflexion à l'échelle d'un territoire en cohérence avec le projet luxembourgeois.

La qualification d'Opération d'Intérêt National a pour effet juridique de retirer aux communes ou EPCI compétents et d'attribuer à l'État :

- la compétence en matière d'autorisation d'occuper ou d'utiliser le sol telles que permis de construire, autorisation de lotir,
- la compétence relative à la création des ZAC
- la compétence pour prendre en considération les opérations d'aménagement à l'intérieur du périmètre de l'OIN, qui permet de surseoir à statuer.

Quatre axes de réflexion ont été définis dans le cadre de l'OIN :

- réseaux, connexions et énergies,
- bâti
- mobilité

- espace public et environnement

Désormais, ce projet d'envergure est rentré dans sa phase opérationnelle. En effet, depuis l'approbation du Projet Stratégique Opérationnel par le conseil d'administration de l'Établissement Public d'Aménagement Alzette Belval du 7 février 2014, plusieurs projets d'habitat ont vu le jour.

La liaison routière transfrontalière permettant le désenclavement de la vallée de l'Alzette et l'amélioration des flux issus des migrations pendulaires « domicile- travail » des travailleurs transfrontaliers a été mise en service en décembre 2016.

Une révision du Programme Stratégique Opérationnel a été lancée au 1^{er} semestre 2018 avec une approbation envisagée en été 2019. La révision du SCoT de l'Agglomération Thionvilloise devra prendre en compte les nouveaux objectifs définis dans cette révision.

Actuellement, l'ensemble des communes impactées par l'OIN et faisant partie de la communauté de communes du Pays Haut Val d'Alzette se sont lancées dans un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, valant Programme Local de l'Habitat. Ce document est en cours d'études et sera approuvé courant 2019.

6. ECOCITÉ ALZETTE-BELVAL

La Communauté de Communes du Pays Haut Val d'Alzette s'est portée candidate à l'appel à projet Ecocité lancé par le MEEDDM fin 2008 en démontrant les cohérences des réflexions menées sur son territoire dans le cadre du projet Alzette Belval. Le projet Ecocité a été sélectionné fin 2009. Depuis, un dialogue itératif précisant les modalités de contractualisation entre l'État et la collectivité s'est mis en place.

Le périmètre de l'Ecocité se calque sur le périmètre de l'OIN.

Belval est le futur pôle d'emplois pour l'ensemble du Pays Haut, un des objectifs des démarches OIN/Ecocité est d'offrir un cadre de vie adapté aux travailleurs frontaliers tout comme à la population déjà résidente en faisant émerger une véritable agglomération transfrontalière.

II- RÉVISION DU SCoT

1. CONTENU DU SCOT

1.1 Documents constituant le SCoT

Le Schéma de Cohérence Territoriale comprend selon l'article L.141-2 du code de l'urbanisme, un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durables (PADD) et un document d'orientations et d'objectifs (DOO) assortis de documents graphiques.

Le **rapport de présentation** explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientations et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement de la population et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'agriculture, de préservation du potentiel agronomique, d'équilibre social de l'habitat, des transports, d'équipements et de services.

Il identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L151-4 du Code de l'Urbanisme.

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

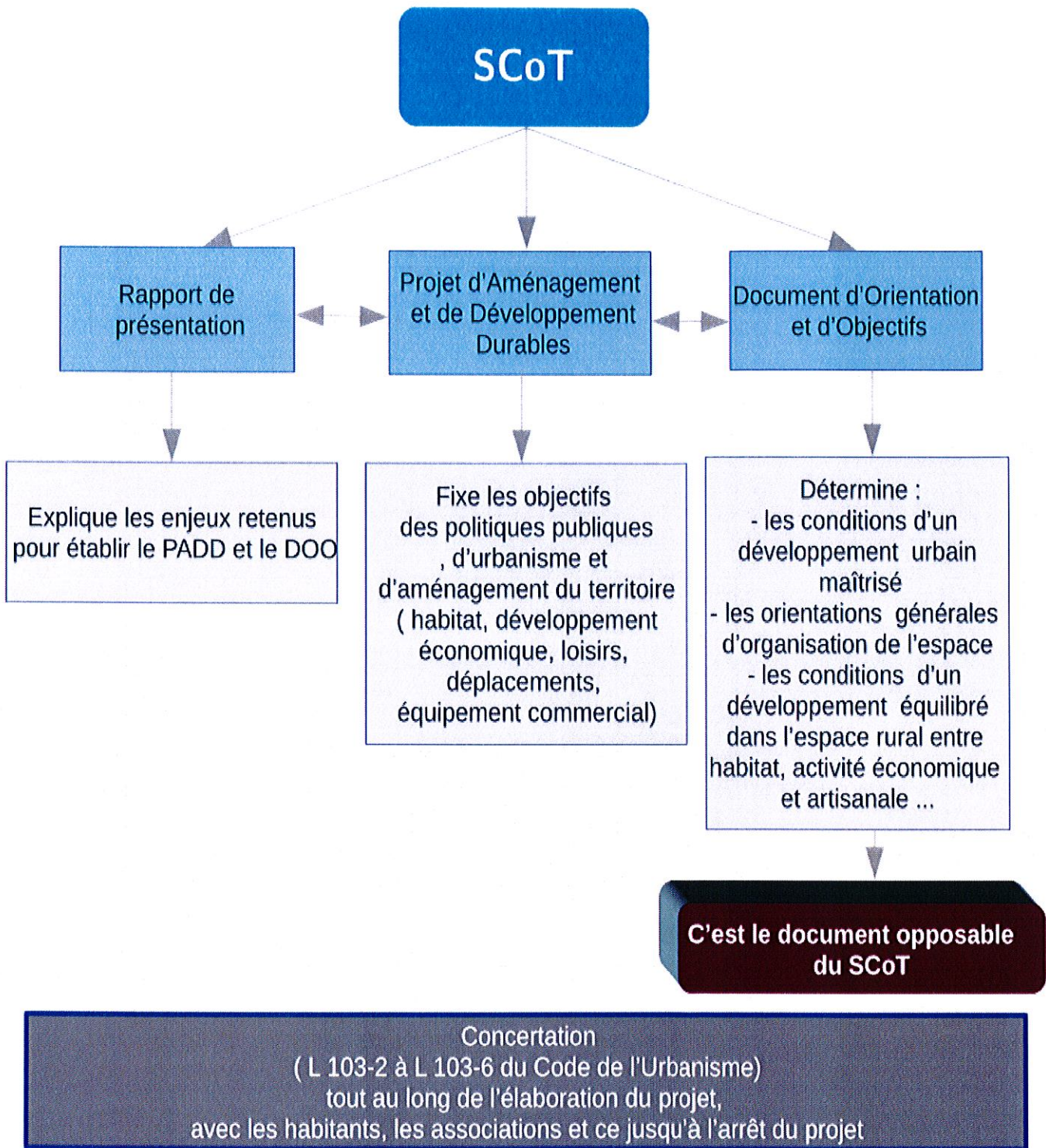
Il décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L131-1 et L131-2, avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte.

Le **projet d'aménagement et de développement durables** fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacements.

Le **document d'orientation et d'objectifs, dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables**, détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques. Il détermine les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers. Il assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines.

Ce sont les dispositions du document d'orientations et d'objectifs assorti des documents graphiques qui constituent les prescriptions opposables.

Pour une bonne lecture du projet, il faudra veiller à la cohérence des documents constituant le SCoT. C'est aussi un enjeu en termes de sécurité juridique du document. Les prescriptions et orientations seront clairement rédigées dans le souci de parer à toute ambiguïté lors des mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées. Il faudra veiller à distinguer ce qui tient de la prescription ou de la recommandation.



1.2 Obligations et possibilités réglementaires du SCoT

THEME	ARTICLE	CONTENU	
		Doit	Peut
Gestion économe des espaces	L141-6	le DOO arrêté, par secteur géographique , des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain et décrit pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres	
	L141-7		possibilité de déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles du PLU dans les secteurs délimités par le DOO sous réserve des transports collectifs, existences d'équipements collectifs et protections environnementales et agricoles
	L 141-8		Définition de secteurs situés à proximité des TC dans lesquels les PLU doivent imposer des densités minimales de construction
	L 141-9		Le DOO peut imposer en préalable à toutes ouvertures à l'urbanisation : - urbanisés en priorité dans l'enveloppe urbaine desservies par les TC - réalisation étude d'impact - réalisation étude de densification des zones déjà urbanisées
Protection des espaces agricoles , naturels et forestier	L 141-10	Détermination des : - espaces et sites naturels agricoles et forestiers à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitations- transpose les dispositions pertinentes des chartes des parcs naturels - modalités de protection de la biodiversité - préservation et ou remise en bon état des continuités écologiques ;	
	L 141-11		Possibilité de définir des objectifs en matière de création ou de maintien d'espaces verts dans les zones faisant l'objet d'une ouverture à l'urbanisation
Habitat	L141-12	Définition des principes de la politique de l'habitat (mixité sociale, évolution démographique et économique, projets d'équipements et de TC) : - objectifs des nouveaux logements répartis le cas échéant entre les EPCI ou les communes - les objectifs de la politique d'amélioration et de réhabilitation de parc de logements existants ou privés	Il peut déterminer des secteur dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à la desserte par les transports collectifs
Transports et déplacements	L 141-14	Précision des conditions du développement prioritaire de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les TC	possibilité de déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à la desserte par les TC
	L 141-15		En fonction de la desserte par les TC possibilité de : - fixer des obligations mini ou maxi d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les véhicules non motorisés sauf pour les PLU tenant lieu de PDU

Equipement commercial et artisanal	L 141-16	Définitions des localisations préférentielles des commerces en prenant en compte les objectifs de : - revitalisation des centres villes - maintien d'une offre commerciale et diversifiée et de proximité en limitant - les émissions de gaz à effet de serre - cohérence entre la localisation des équipements commerciaux - maîtrise des flux de marchandises et de personnes - consommation économe de l'espace - préservation environnement, architecturale et paysage	Il peut définir une valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction dans les secteurs définis en fonction de leur desserte par les TC, l'existence d'équipements collectifs, de protection environnementales ou agricoles. Lorsque les documents graphiques délimitent ces secteurs, ils doivent permettre d'identifier les terrains situés dans ces secteurs (art. R122-3 du CU)
	L 141-17		Possibilité de créer un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial
Qualité architecturale, urbaine et paysagère	L 141-18		Possibilité de préciser des objectifs de qualité paysagère, urbaine et architecturale applicables en l'absence de PLU
	L 141-19		Possibilité extension amendement dupont à d'autres routes que routes expresse, autoroutes et déviations, routes classées à grande circulation
Equipement et services	L 141-20	Définition des grands projets d'équipements et de services	
Infrastructures et réseaux de communications électroniques	L 141-21		Possibilité de définir des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions, travaux, installations de respecter les critères de qualité renforcés en matière d'infrastructure et réseaux de communications électroniques.
Performances environnementales et énergétiques	L 141-22		Possibilité de définir des secteurs dans lesquels l'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à l'obligation pour les constructions de respecter des performances environnementales et énergétiques renforcées.
Zones de montagne	L 141-23	En secteur de montagne, définition : - localisation, consistance et capacité globale d'accueil et d'équipements des unités touristiques nouvelles mentionnées au 1 du L 122-19 (remontée mécanique entraînant la création ou l'extension d'un domaine skiable)	

2. ÉTAPES DE LA RÉVISION D'UN SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

2.1. Concertation – articles L.103-2 à L 103-6 du Code de l'Urbanisme

Aux termes de l'article L.103-4 du code de l'urbanisme, l'organe délibérant de l'Établissement Public de Coopération Intercommunale délibère sur la prescription de révision du SCoT, sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole.

La concertation sera encadrée par deux délibérations :

- dès le début de la procédure pour déterminer les modalités fixées par le Syndicat Mixte,
- à l'arrêt du projet pour en tirer le bilan.

Cette délibération fait l'objet de mesures de publicité fixées dans l'article R143-15 du code de l'urbanisme. Elle est affichée pendant un mois au siège de l'établissement public compétent et dans les mairies des communes membres concernées. Mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département. Elle est publiée au recueil des actes administratifs.

Chacune de ces formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le dossier peut être consulté.

La délibération produit ses effets juridiques dès l'exécution de l'ensemble des formalités prévues ci-dessus, la date à prendre en compte pour l'affichage étant celle du premier jour où il est effectué

2.2. Personnes associées ou consultées

Personnes associées

Articles L.132-7 L132-8 et R 132-5

L'État, les régions, les départements, les autorités organisatrices prévues à l'article L.1231-1 du code des transports, les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat et les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux sont associés à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale.

Il en est de même des chambres de commerce et d'industrie territoriales, des chambres de métiers, des chambres d'agriculture et, dans les communes littorales au sens de l'article L. 321-2 du code de l'environnement, des sections régionales de la conchyliculture.

Article L.132-8

Pour l'élaboration des schémas de cohérence territoriale, sont, en outre, associés dans les mêmes conditions : les syndicats mixtes de transports créés en application de l'article L. 1231-10 du code des transports, lorsque le schéma est élaboré par un établissement public qui n'exerce pas les compétences définies aux articles L. 1231-10 et L. 1231-11 du même code et les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes.

Article R132-5

Les communes ou groupements compétents peuvent recueillir l'avis de tout organisme ou association compétent en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement, d'architecture, d'habitat et de déplacements.

Ils peuvent consulter les collectivités territoriales des États limitrophes ainsi que tout organisme étranger compétent en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement, d'architecture, d'habitat et de déplacements.

Personnes consultées

Article L.132-12

Les associations locales d'usagers agréées dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, ainsi que les associations agréées mentionnées à l'article L.141-1 du Code de l'Environnement et les communes limitrophes sont consultées, à leur demande, pour l'élaboration des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteur et des plans locaux d'urbanisme.

Article L.132-13

Pour l'élaboration du SCoT, est également consultée à sa demande la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers prévue à l'article L 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime.

2.3. Rôle des services de l'État

Article L.132-10

À l'initiative de l'autorité chargée de l'élaboration du schéma de cohérence territoriale, ou à la demande de l'autorité administrative compétente de l'État, les services de l'État sont associés à l'élaboration du schéma.

La loi a redéfini les conditions de l'association de l'État à l'élaboration des documents d'urbanisme. Ces conditions ne sont plus formalisées par un arrêté de mise en œuvre. L'État pourra donc provoquer une réunion chaque fois que nécessaire, conformément au pouvoir d'initiative que lui donne la loi.

L'État s'assurera, dans le cadre de cette mission, du respect des principes de l'article L.101-2 du code de l'urbanisme, en apportant si nécessaire des propositions concrètes sur la base des problématiques et des enjeux propres du territoire. Il veillera également à la prise en compte des projets des collectivités publiques autres que celles qui élaborent le document d'urbanisme.

C'est dans ce cadre que l'État exprimera et concrétisera les attentes et les objectifs qui résultent des politiques nationales (transports, habitat, politique de la ville, aménagement du territoire, environnement, etc.), et plus généralement le point de vue et les réflexions stratégiques de l'État sur le territoire.

Article L.132-1

Dans les conditions précisées par le présent titre, l'État veille au respect des principes définis à l'article L.101-2 et à la prise en compte des projets d'intérêt général ainsi que des opérations d'intérêt national.

Article L.132-2

Le préfet porte à la connaissance des communes ou de leurs groupements compétents le cadre législatif et réglementaire à respecter, ainsi que les projets des collectivités territoriales et de l'État en cours d'élaboration ou existants. Tout retard ou omission dans la transmission de ces informations est sans effet sur les procédures engagées par les communes ou leurs groupements.

Article L. 132-3

Les porter à connaissance sont tenus à la disposition du public par les communes ou leurs groupements compétents. En outre, tout ou partie de ces pièces peut être annexée au dossier d'enquête publique.

Article L132-4

L'autorité administrative compétente de l'État transmet aux maires et aux présidents d'établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de politique locale de l'habitat et qui en font la demande, la liste des immeubles situés sur le territoire des communes où ils exercent leur compétence et appartenant à l'État et à ses établissements publics.

2.4. Études

Le Président du Syndicat Mixte conduit la procédure. Il peut recueillir l'avis de tout organisme ou association ayant compétence en matière d'habitat, d'urbanisme, de déplacement, d'aménagement ou d'environnement et entendre toute personne qualifiée.

Article L.132-15

Les dépenses entraînées par les études et l'établissement des documents du schéma sont prises en charge par les communes ou les groupements de communes compétents. Ces dépenses font l'objet d'une compensation par l'État dans les conditions définies aux articles L.1614-1 et L.1614-3 du code général des collectivités territoriales (Dotation Globale de Décentralisation).

2.5. Évaluation environnementale

Articles L.104-1. L.104-3 à L.104 – 8

Les Schémas de Cohérence Territoriale font l'objet d'une évaluation environnementale.

L'article 1er de la directive européenne 2001/42/CE met en place la nécessité d'une évaluation des incidences sur l'environnement pour les plans et programmes dont le SCoT, qui seraient susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Le décret n° 2005.608 du 27 mai 2005 relatif à l'évaluation des documents d'urbanisme sur l'environnement retranscrit dans le droit français cette nécessité.

La loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 réforme les études d'impact pour les plans et programmes avec comme objectif, entre autres, de donner une effectivité à l'évaluation environnementale.

En application du décret cité ci-dessus et de la circulaire du 6 mars 2006 un cadrage préalable de l'évaluation environnementale peut être fourni au maître d'ouvrage du SCoT. Cette note précise les enjeux environnementaux à prendre en compte dans l'élaboration du SCoT. Elle peut être demandée dès lors que le projet de SCoT est amorcé (stade PADD).

L'autorité de l'État compétente en matière d'environnement émet ensuite un avis spécifique sur le document arrêté, parallèlement à l'avis de l'État.

L'article L.104-7 du Code de l'Urbanisme précise en outre que « les documents d'urbanisme mentionnés à l'article L104-1 dont la mise en œuvre est susceptible de produire des effets notables sur l'environnement d'un autre État membre de la Communauté Européenne sont transmis aux autorités de cet État, à la demande de celles-ci ou à l'initiative des autorités françaises. L'État intéressé est invité à donner son avis dans un délai fixé par décret en Conseil d'État. En l'absence de réponse dans ce délai, l'avis est réputé émis ».

2.6. Débat

Article L.143-18

Un débat a lieu au sein de l'organe délibérant de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durables au plus tard quatre mois avant l'examen du projet de schéma.

Ce projet s'appuie sur le diagnostic du territoire et sur l'état initial de l'environnement. Il doit être débattu par le Syndicat Mixte dans la mesure où il oriente de manière essentielle le SCoT, y compris bien entendu dans les parties prescriptives du document d'orientation. Il ne s'agit donc pas de débat avec le public, lequel est mené dans le cadre de la concertation. Ce débat sur le PADD s'apparente dans la forme au débat d'orientation budgétaire et n'est pas suivi d'un vote de l'assemblée.

2.7. Projet de schéma arrêté

Article L. 143-20

aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L 132-7 et L 132-8,
aux communes et aux groupements de communes membres de l'établissement public
à leur demande, aux établissements publics de coopération intercommunale directement intéressés
et aux communes limitrophes

à la commission prévue à l'article L112-1-1 du code rural et de la pêche maritime, lorsqu'il a pour
conséquence une réduction des surfaces des espaces agricoles.

lorsqu'il prévoit la création d'une ou plusieurs unités touristiques nouvelles :

- à la commission spécialisée du comité de massif, lorsqu'une au moins des unités touristiques
nouvelles envisagées répond aux conditions prévues par le I de l'article L. 171-1,
- à la commission compétente en matière de nature, de paysages et de sites lorsque les unités
touristiques nouvelles prévues répondent aux conditions prévues par le II du même article,
- à sa demande, au représentant de l'ensemble des organismes mentionnés à l'article L. 411-2
du code de la construction et de l'habitation, propriétaires ou gestionnaires de logements
situés sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou
la commune, si ces organismes en ont désigné un.

Les personnes et les commissions consultées rendent leur avis dans les limites de leurs
compétences propres, au plus tard trois mois à compter de la transmission du projet de schéma. À
défaut de réponse dans ce délai l'avis est réputé favorable.

Article L.143-21

Lorsqu'une commune ou un groupement de communes membre de l'établissement public prévu à
l'article L143-16 estime que l'un de ses intérêts essentiels est compromis par les dispositions du
projet de schéma, en lui imposant notamment des nuisances ou des contraintes excessives, la
commune ou le groupement de communes peut, au plus tard trois mois à compter de la transmission
du projet de schéma, saisir le l'autorité compétente de l'État par délibération motivée précisant les
modifications demandées au projet de schéma.

L'autorité administrative compétente de l'état donne son avis motivé après consultation de la
commission de conciliation prévue à l'article L 132-14.

2.8. Enquête Publique

Article L.143-22

Le projet de cohérence territoriale arrêté est soumis à enquête publique réalisée conformément au
chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement par le président de l'établissement public
prévu à l'article L. 143-16, dans les formes prévues par les articles 7 à 21 du décret modifié n°85-
453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la
démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

Dans le cas mentionné à l'article L.143-2-3, la délibération motivée de la commune ou du groupement
de communes et l'avis du Préfet sont joints au dossier de l'enquête.

Le dossier est composé du rapport de présentation, du PADD, du document d'orientations et
d'objectifs, et des documents graphiques. Il peut être complété par tout ou partie du porter à
connaissance.

2.9. Approbation et caractère exécutoire de la délibération

Article L.143-23

À l'issue de l'enquête publique, le schéma, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public, et du rapport du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public prévu à l'article L.143-16.

Article L.143-24

Le schéma de cohérence territoriale est publié et transmis à l'autorité administrative compétente de l'État dans les conditions définies aux articles L.2131-1 et L.2131-2 du code général des collectivités territoriales. Il est exécutoire deux mois après sa transmission au préfet.

Article L.143-25

Toutefois, dans ce délai de deux mois l'autorité administrative compétente de l'État notifie, par lettre motivée, à l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 les modifications qu'il estime nécessaire d'apporter au schéma lorsque les dispositions de celui-ci

- ne sont pas compatibles avec les DTA maintenues en vigueur après la date du 23 juillet 2010 ou avec les prescriptions particulières prévues à l'article L. 122-24 et, en l'absence de celles-ci, avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral mentionnés à l'article L. 131-1,
- compromettent gravement les principes énoncés à l'article L.101-2, sont contraires à un projet d'intérêt général, autorisent une consommation excessive de l'espace, notamment en ne prévoyant pas la densification des secteurs desservis par les transports ou les équipements collectifs ou ne prennent pas suffisamment en compte les enjeux relatifs à la préservation ou la remise en bon état des continuités écologiques.

Dans ce cas, le schéma de cohérence territoriale ne devient exécutoire qu'après l'intervention, la publication et la transmission au préfet des modifications demandées.

L'acte révisant le schéma de cohérence territorial devient exécutoire dans les conditions définies par le présent article.

Article L. 143-27

L'établissement public prévu à l'article L. 143-16 transmet le schéma de cohérence territoriale exécutoire aux personnes publiques associées ainsi qu'aux établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de plan local d'urbanisme et aux communes compris dans son périmètre.

2.10 Mesures de publicité

Article R.143-14

Font l'objet des mesures de publicité et d'information édictées à l'article R.143-15 :

- a) L'arrêté préfectoral qui délimite ou modifie le périmètre du schéma de cohérence territoriale, en application des articles L.143-6, L. 143-7 et L.143-15 ,
- b) La délibération qui prescrit l'élaboration ou la révision du schéma de cohérence territoriale et qui définit les objectifs poursuivis ainsi que les modalités de la concertation, en application de l'article L.143-16 ou L.143-29. Il en est de même, le cas échéant, de la délibération qui définit les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation lors de la modification du schéma de cohérence territoriale, en application de l'article L. 143-32,
- c) La délibération qui approuve le schéma de cohérence territoriale, sa modification ou sa révision, en application des articles L.143-23 , L.143-30 et L.143-35 ;
- d) La délibération décidant de maintenir en vigueur ou de mettre en révision un schéma de cohérence territoriale, en application de l'article L.143-28 ;

- e) Le décret ou l'arrêté prononçant la déclaration d'utilité publique prévue à l'article L.143-44 ;
- f) La décision ou la délibération prononçant la déclaration de projet ainsi que la délibération ou l'arrêté mettant le schéma en compatibilité avec cette déclaration de projet, dans les conditions prévues à l'article L.143-44 ;
- g) La délibération qui approuve la modification ou la révision du schéma de cohérence territoriale ainsi que l'arrêté mettant le schéma en compatibilité, en application des articles L.143-10 à L.143-13.

Tout acte mentionné à l'article R143-14 est affiché pendant un mois au siège de l'établissement public compétent et dans les mairies des communes membres concernées. Mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.

Il est en outre publié :

- a) Au recueil des actes administratifs mentionné à l'article R.5211-41 du code général des collectivités territoriales, s'il existe, lorsqu'il s'agit d'une délibération de l'organe délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale comportant au moins une commune de 3 500 habitants et plus ;
- b) Au recueil des actes administratifs de l'État dans le département, lorsqu'il s'agit d'un arrêté préfectoral.

Chacune de ces formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le dossier peut être consulté.

L'arrêté ou la délibération produit ses effets juridiques dès l'exécution de l'ensemble des formalités prévues au premier alinéa ci-dessus, la date à prendre en compte pour l'affichage étant celle du premier jour où il est effectué.

Article R.143-16

À compter du 1^{er} janvier 2020, la publication prévue au premier alinéa de l'article L, 2131-1 du code général des collectivités territoriales s'effectue sur le portail national de l'urbanisme mentionné à l'article L.133-1 selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'urbanisme.

3. VIE DU SCOT

3.1 Récapitulatif de la procédure SCoT

Étape	Article	Contenu
Porter à Connaissance	L 132-2	Le préfet porte à la connaissance des communes ou CIPPE compétents, le cadre législatif et réglementaire.... ainsi que les projets des collectivités territoriales et de l'État en cours d'élaboration ou existants
Association	L 132-7	Sont associés à l'élaboration des SCoT : - l'État, les régions, les départements, les autorités organisatrices des transports prévues à l'article L. 1231-1 du code des transports, les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat et les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux. Il en est de même des chambres de commerces et d'industrie territoriales, des chambres de métier, des chambres d'agriculture. Ces organismes assurent les liaisons avec les organisations professionnelles intéressées.
	L 132-8	Association des : - les syndicats mixtes de transports créés en application de l'article L. 1231-10 du code des transports, lorsque le schéma est élaboré par un établissement public qui n'exerce pas les compétences définies aux articles L. 1231-10 et L. 1231-11 du même code, - les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes.
	L 143-17	Notification de la délibération prescrivant le SCoT et les modalités de concertation aux PPA et à la CDPENAF
	L 132-12	À leur demande, consultation : - des associations locales d'usagers les d'usagers agréées dans les conditions définies par décret en Conseil d'État, -des communes limitrophes
	L 132-13	Consultation de la CDPENAF
Arrêt du projet	L 143-20	Envoi du projet arrêté : - aux personnes publiques mentionnées au L, 132-7 et L 132-8, - aux communes et groupements de communes membres du Syndicat Mixte, - à leur demande, aux EPCI directement intéressés et aux communes limitrophes, - à la CDPENAF lorsqu'il y a réduction des terres agricoles, - à la commission spécialisée du comité de massif lorsqu'au moins une des unités touristiques nouvellement (UTN) envisagées répond aux conditions du I de l'article L 171-1, - à la commission compétente en matière de nature de paysage et de sites lorsque les UTN correspondent au II du même article - à sa demande, au représentant de l'ensemble des organismes (Ophim, SA HLM...) propriétaires ou gestionnaires de logements situés sur le territoire étudié
Enquête publique	L.143-22	Durée minimum de 30 jours. Le dossier est composé du rapport de présentation, du PADD, du DOO, des documents graphiques et des avis de PPA. Il peut être complété par tout ou partie du porter à connaissance.
Approbation	L.143-23	Le document, éventuellement modifié après enquête publique, est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public. Transmission du document approuvé au préfet.
Publication du document et caractère exécutoire	L 143-25	Dans le délai de 2 mois, modifications pouvant être demandées par le Préfet: - non respect de la DTA et des dispositions réglementaires (L110 et L121-1) - Dispositions contraires à un PIG, - Consommation excessive de l'espace en ne prévoyant pas la densification des secteurs desservis par les TC ou les équipements collectifs - Prise en compte insuffisante des enjeux relatifs à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques
		Le document ne devient exécutoire qu'après l'intervention, la publication et la transmission au préfet des modifications demandées sauf modification simplifiée : exécutoire dès publication et transmission au préfet
Évaluation du SCoT	L143-28	Analyse des résultats de l'application du SCoT, 6 ans après son approbation, notamment en matière d'environnement, de déplacements, de transports, de maîtrise de la consommation de l'espace et d'implantations commerciales Délibération sur le maintien ou la révision du SCoT Sans cette délibération, caducité du SCoT.

3.2 Procédures d'évolution du SCoT

On peut distinguer trois procédures d'évolution du document récapitulées ci-dessous

Révision	L 143-29	Modifications portant sur - les orientations du PADD - les dispositions du DOO prise en application des articles L 141-6 et L 141-10 - la diminution de l'objectif global concernant l'offre de nouveaux logements
Modification	L 143-32 ;	Modifications portant sur le DOO
	L 143-34	Modifications portant sur des dispositions en applications des articles L 141-5, L 141-12, L141-13, L 141-16, L141-17, L141-20, L141-23, L141-24 et du 1 ^{er} alinéa de l'article L141-14.
Modification simplifiée	L 143-37	Rectification d'une erreur matérielle Modifications ne rentrant pas dans le champ d'application du L143-34

3.3 Mise en œuvre du SCoT

Les documents d'urbanisme de rang inférieur, Plans Locaux d'Urbanisme ou les documents en tenant lieu et Cartes Communales devront être mis en compatibilité avec le SCoT **dans un délai d'un an**. Ce délai est porté à **trois ans si la mise en compatibilité implique une révision du Plan Local d'Urbanisme ou du document en tenant lieu**.

3.4 Évaluation du SCoT

Au plus tard, à l'expiration d'un délai de 6 ans à compter de la délibération portant approbation du Schéma de Cohérence Territoriale ou de la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, l'établissement public procède à une analyse des résultats de l'application du schéma en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation d'espace et d'implantation commerciale et délibère sur son maintien vigueur ou sur la révision partielle ou complète. Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L.104-6.

À défaut d'une telle délibération, le Schéma de Cohérence Territoriale est caduc.

3.5 Évolution des documents d'urbanisme

Contexte législatif et réglementaire

- La loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements et les régions de l'État (« loi Defferre »)
- La loi du 13 décembre 2000 « Solidarité et Renouvellement Urbains » modifiée par la loi du 2 juillet 2003 « Urbanisme et Habitat »
- La loi du 3 Août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement 1.
- La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement.
- La loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové
- Ordonnance du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du livre 1^{er} du Code de l'urbanisme ratifiée par la loi sur la Biodiversité du 20 juillet 2016
- Décret du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1^{er} du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du PLU.

Dispositifs de référence

Le PLU est un outil réglementaire puissant dont l'utilisation peut être optimisée. Il peut, notamment :

- comporter des orientations d'aménagement et de programmation relatives :
 - à la mise en valeur de l'environnement, des paysages
 - à la lutte contre l'insalubrité
 - au renouvellement urbain
 - à la mise en place d'un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation
 - à la mise en place d'objectifs visant à mettre en place une politique pour répondre aux besoins en logements
 - à l'organisation du territoire
- interdire les constructions ou installations dans un périmètre délimité pour une durée au plus de 5 ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global.
- réserver des emplacements pour la réalisation de programmes de logements, dans le respect des objectifs de mixité sociale.

Le SCoT doit afficher la réduction de la consommation de l'espace agricole, naturel et forestier. Pour atteindre cet objectif, le législateur a souhaité intégrer aux documents de planification des dispositifs nécessaires.

Ainsi, désormais le PLU devra :

- faire une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur les 10 années précédant l'approbation ou la dernière révision du document.
- analyser la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers.

Cependant l'aménagement durable du territoire mérite une réflexion sur un périmètre plus élargi, celui de l'intercommunalité. En effet, la réalité du fonctionnement et de l'organisation des territoires fait de l'intercommunalité l'échelle pertinente pour coordonner les politiques d'urbanisme, d'habitat, de déplacements. Pour affronter les questions d'étalement urbain, de préservation de la biodiversité, d'économie des ressources ou de pénurie de logements, le niveau communal n'est pas le plus approprié. L'intercommunalité, par la mutualisation des moyens et des compétences qu'elle permet, exprime et incarne la solidarité entre les territoires.

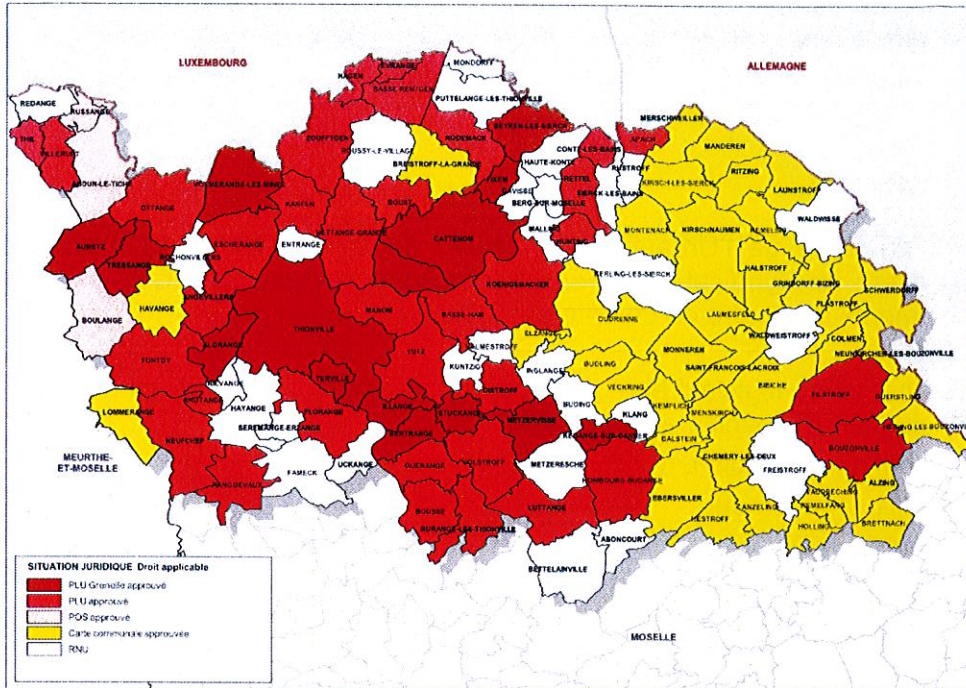
La loi pour l'Accès au Logement et à l'Urbanisme Rénové prévoit les modalités de transfert de la compétence urbanisme à l'intercommunalité :

- transfert automatique le 1^{er} janvier suivant le renouvellement de l'exécutif sous réserve de la minorité de blocage
- transfert volontaire de la compétence PLU sous réserve de la minorité de blocage

Cette loi prévoit aussi de nouvelles dispositions sur l'évolution des documents d'urbanisme, dispositions modifiées par la loi Égalité et Citoyenneté.

Dispositions	Date application	Commentaire		
Grenellisation des PLU	27/01/2017	À la prochaine révision du document		
Caducité des plans d'Occupation des Sols	01/01/2016	Retour au RNU sauf pour ceux ayant engagé une procédure de révision avant le 31/12/2015	Si engagement révision avant le 31/12/2015, possibilité de maintien du POS jusqu'au 27 mars 2017	Si aucune approbation avant le 27 mars 2017, caducité du POS et application du RNU.
Dérogation L 142-5	01/01/2017	La dérogation est délivrée par le Préfet après avis de la CDPENAF et le cas échéant de l'établissement public du SCoT		

Contexte territorial

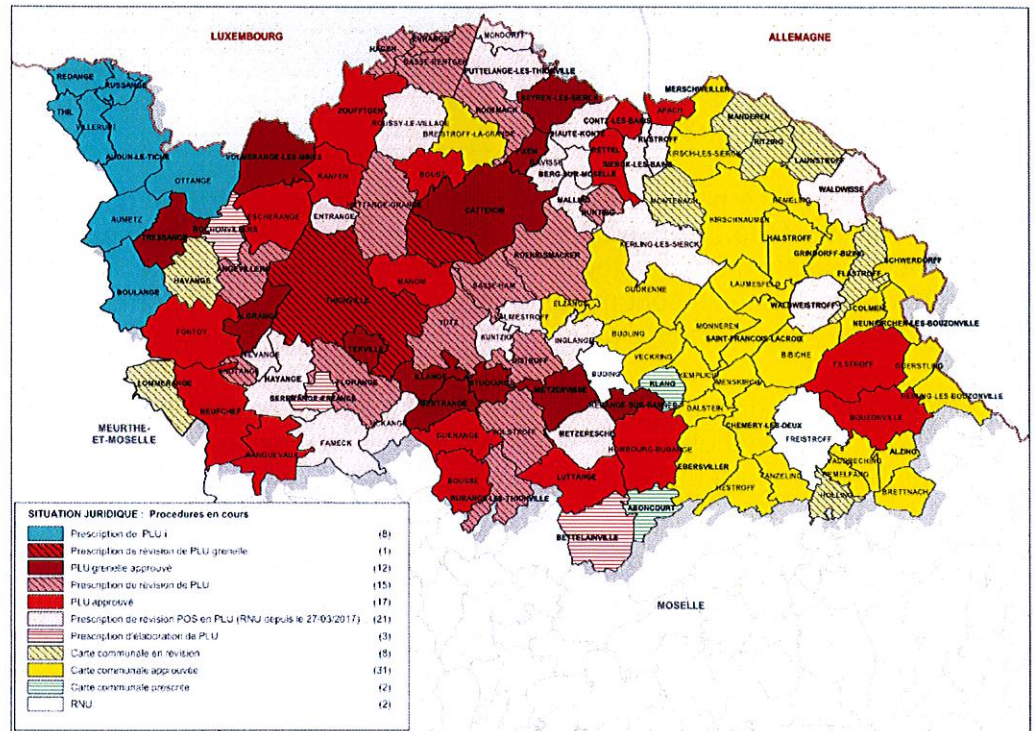


Même si la carte du droit applicable montre beaucoup de communes pour lesquelles le RNU s'applique, 29 communes sont en réalité en cours de révision de leur document d'urbanisme.

Seules deux communes sont réellement au RNU, Bidingville et Freistroff

Enjeux identifiés

La nouvelle intercommunalité Bouzonville – 3 Frontières est couverte majoritairement par des cartes communales. Pour faciliter la mise en application du SCoT, le Plan Local D'Urbanisme Intercommunal pourrait être envisagé. L'ensemble des procédures en cours doit permettre d'intégrer de façon anticipée les prescriptions du SCoT approuvé.



III- PORTER A CONNAISSANCE

1.NATURE ET CONTENU

En application de l'article L.132-2 du Code de l'Urbanisme, le Préfet de la Moselle, porte à la connaissance de Monsieur le Président du Syndicat Mixte en charge de la révision du SCoT de l'Agglomération Thionvilloise, les éléments à prendre en compte sur le nouveau territoire du SCoT.

Il s'agit en premier lieu d'éléments à caractère législatif et réglementaire, nécessaires à l'exercice des compétences du Syndicat Mixte en matière d'urbanisme, notamment :

- Les principes généraux définis à l'article L101-2 du code de l'urbanisme
- La Directive Territoriale d'Aménagement
- Les Servitudes d'utilité publique
- Les Projets d'intérêt général (PIG) au sens de l'article L.102-1
- Les Opérations d'intérêt national (OIN) au sens de l'article L.102-12
- Les projets des collectivités territoriales et de l'État

Mais, les autres éléments juridiquement opposables sont également fournis. C'est la fonction première du Porter à Connaissance de présenter l'état du droit applicable sur le territoire du SCoT. Il s'agit en second lieu d'éléments à caractère technique susceptibles d'intéresser les choix majeurs de l'organisation du territoire.

Ces informations peuvent être de différentes natures : études, données statistiques, contributions ou notes de doctrine... D'une manière générale, toutes les informations qui traduisent une connaissance du fonctionnement du territoire et de ses enjeux sont fournis au Syndicat Mixte en charge du SCoT. Ces divers éléments sont matériellement regroupés sous la forme d'un document de synthèse d'une part et de pièces jointes d'autre part.

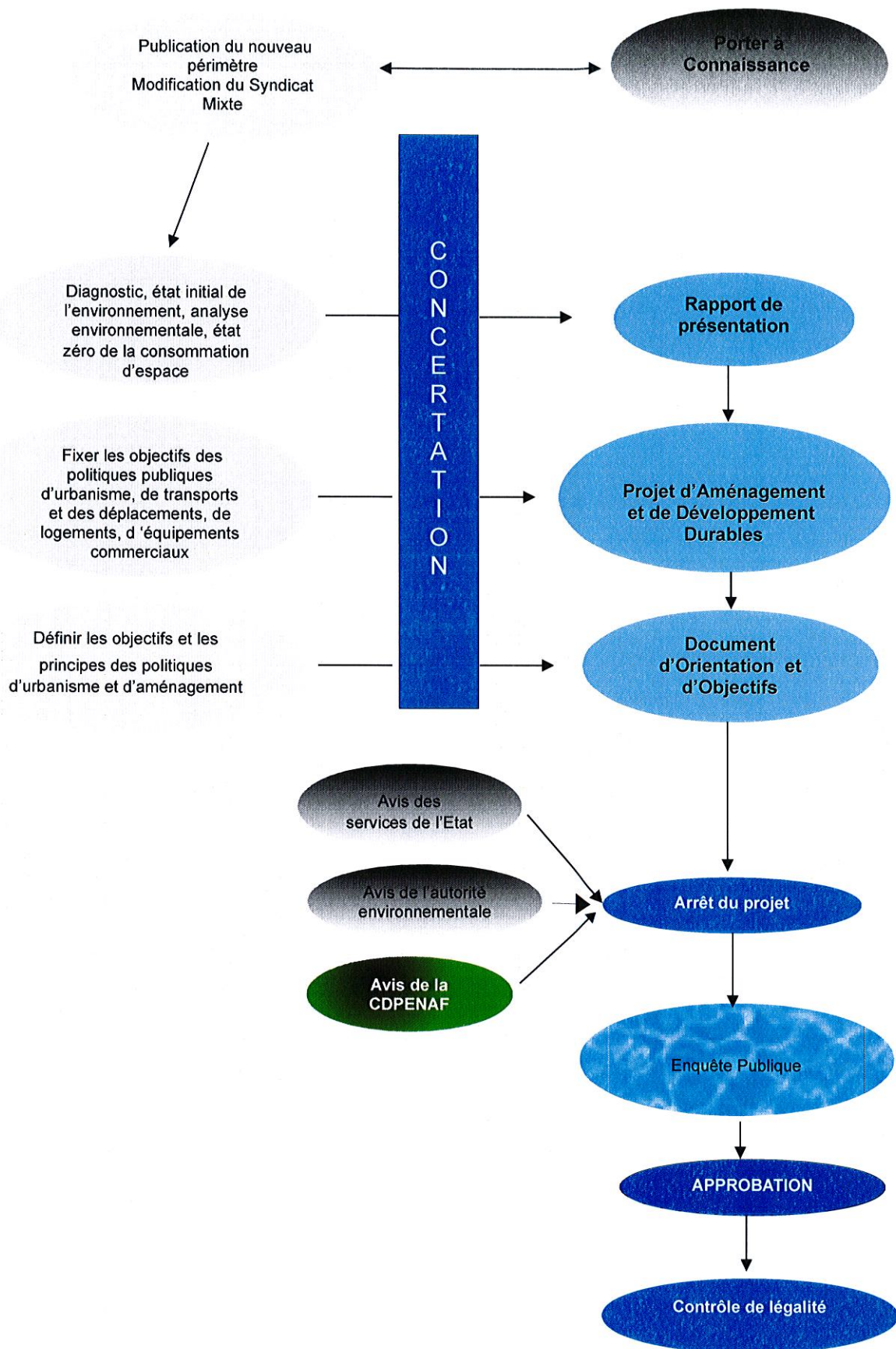
Outre les éléments d'ordre général relatifs à l'encadrement normatif du SCoT, à la procédure et à la présentation synthétique du territoire, le présent document de synthèse comporte les éléments à communiquer rassemblés au tour de 6 grands thèmes :

- Patrimoine naturel et bâti
- Déplacements et Infrastructures
- Habitat et Équipements
- Développement Économique
- Environnement et Biodiversité
- Risques et Nuisances

La Direction Départementale des Territoires, en préalable à la rédaction du Porter à Connaissance des Services de l'État a mis en place une démarche d'animation des services de l'État et autres acteurs de l'aménagement du territoire à différents niveaux matérialisée par des échanges sous forme de contributions écrites, par des tables rondes, examens concertés ou des rencontres de service.

L'ensemble des données fournies fera l'objet en tant que de besoin de compléments ou d'actualisation tout au long de la procédure.

2. PLACE DANS LA PROCÉDURE



3. ASSOCIATION DES SERVICES DE L'ÉTAT

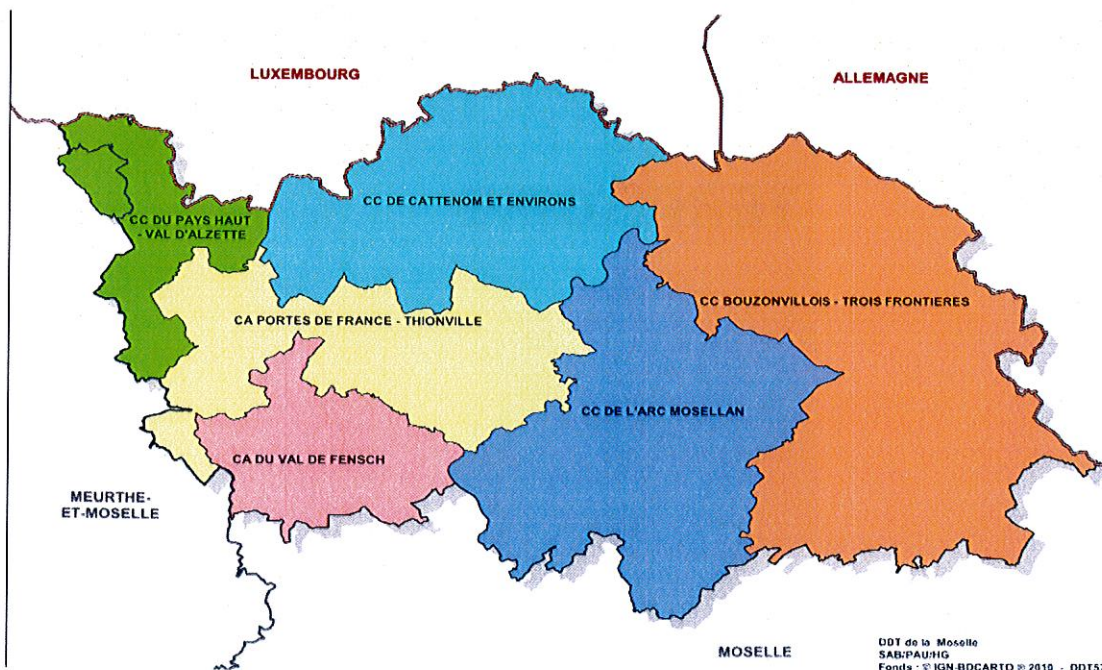
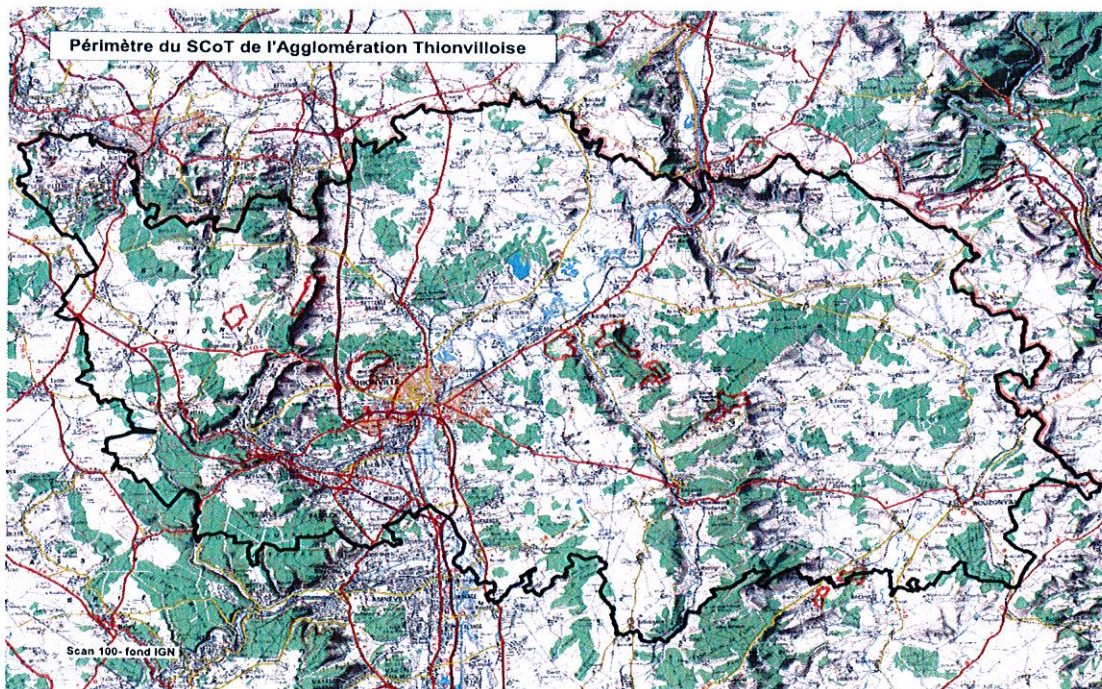
L'article L.132-10 du Code de l'urbanisme précise que « à l'initiative de l'autorité chargée de l'élaboration du schéma de cohérence territoriale ou à la demande de l'autorité administrative compétente de l'État, les services de l'État sont associés à l'élaboration du schéma ».

PARTIE II

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AU TERRITOIRE

I- PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

1. PÉRIMÈTRE DU SCOT



Depuis le 1er janvier 2017, les communautés de communes du Pays des 3 Frontières et du Bouzonvillois ont fusionné pour devenir la communauté de communes « Bouzonvillois-Trois Frontières ».

Conformément à l'article L 143-14 du code de l'urbanisme, la décision d'adhésion de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de schéma de cohérence territoriale emporte extension du périmètre.

Le territoire en quelques chiffres

Périmètres	Nombre d'EPCI	Nombre de communes	Population	%pop/Dépt	Superficie (ha)	% superficie/ Dept	Densité (hbt/km ²)	Densité du Dépt
Périmètre initial	6	99	239 1815 (2008)	21,5	90 300	16	264	168 hbt/km ²
Nouveau périmètre	6	118	261 626 (2015)	23,9	105 924	17	236	

Le SCoT est frontalier

- au Nord avec l'Allemagne et le Luxembourg
- à l'Est avec l'Allemagne
- au sud avec le SCoT de l'agglomération messine
- à l'ouest avec le SCoT Nord 54

2.DÉMOGRAPHIE

2.1 Dynamisme démographique

EPCI	Pop 99	Pop 2006	Pop 2015	Evolution Pop1999/2015
CC Bouzonvillois- 3 Frontières	22 090	23 339	25096	13,61 %
		7,30 %		
CC Cattenom et Environ (*)	19 549	22 917	25523	30,56 %
		11,40 %		
CA Portes de France-Thionville(*)	77 026	78 443	78892	2,37 %
		0,60 %		
CA du Val de Fensch (*)	68 978	67 758	69926	1,37 %
		3,20 %		
CC Pays haut val d'Alzette (2014)	25 497	26 105	27 703	+ 8,65 %
		5,80 %		
CC Arc Mosellan	27 991	30 065	34201	22,19 %
		13,80 %		
SCoTAT	241 131	248 627	261626	8,51 %
		5,23 %		

Trois territoires voient leur population exploser : la communauté de communes de Cattenom et environ, la communauté de communes de l'Arc Mosellan et dans une moindre mesure la communauté de communes du Bouzonvillois-3 frontières. Ces territoires, plutôt ruraux subissent pour l'un les effets de sa proximité avec le Luxembourg et pour les deux autres, le phénomène de périurbanisation de l'agglomération thionvilloise.

Depuis 1999, la population est en évolution constante. En passant de 241 000 habitants en 1999 à 261 626 en 2015, soit environ une progression de 8 %, elle affiche une progression quasi linéaire depuis près de 15 ans, de 1000 à 15000 habitants par an.

Le taux de variation annuelle de la population sur 1999-2014 est de 0,53 %. Il reste plutôt stable sur une fourchette de 0,47 à 0,54 sur cette période. De même, depuis 1999, les soldes naturel et migratoire sont toujours restés tous deux positifs, et à des niveaux constants (de 0,29 à 0,32 pour le solde naturel, et de 0,16 à 0,24 pour le solde migratoire).

Enfin, la représentation par classe d'âge reste quasi identique pour les classes « jeunes » de 0 à 44 ans. Pour les classes d'âge supérieures à 45 ans, on note une évolution de +24,1 % pour les « 45-59 ans » et +20 % pour les « +60 ans », dont +76 % pour les « +75 ans », ce qui traduit un vieillissement de la population.

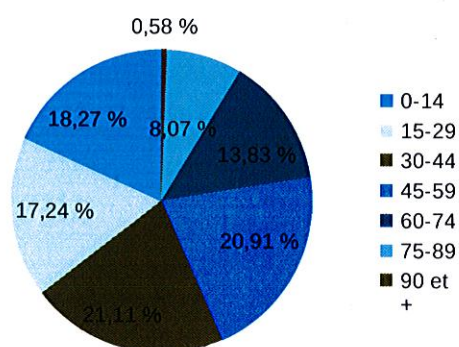
Enjeux identifiés

Les indicateurs relatifs à l'évolution démographique traduisent l'attractivité du territoire. Cependant le phénomène de vieillissement de la population concerne le SCoTAT, comme les autres territoires du département.

2.2 Structure de la population

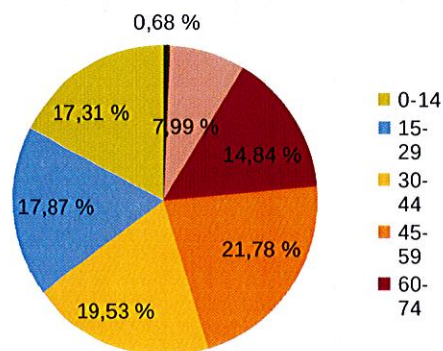
SCoT Agglomération Thionvilloise

Répartition des classes d'âges- 2013



Département de la Moselle

Répartition des classes d'âge

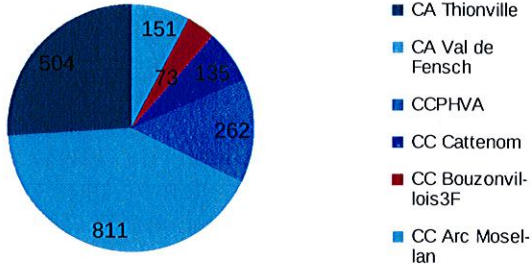


Globalement, on constate une population légèrement plus jeune que sur l'ensemble du territoire du département.

2.3 Densité

Densité par intercommunalité

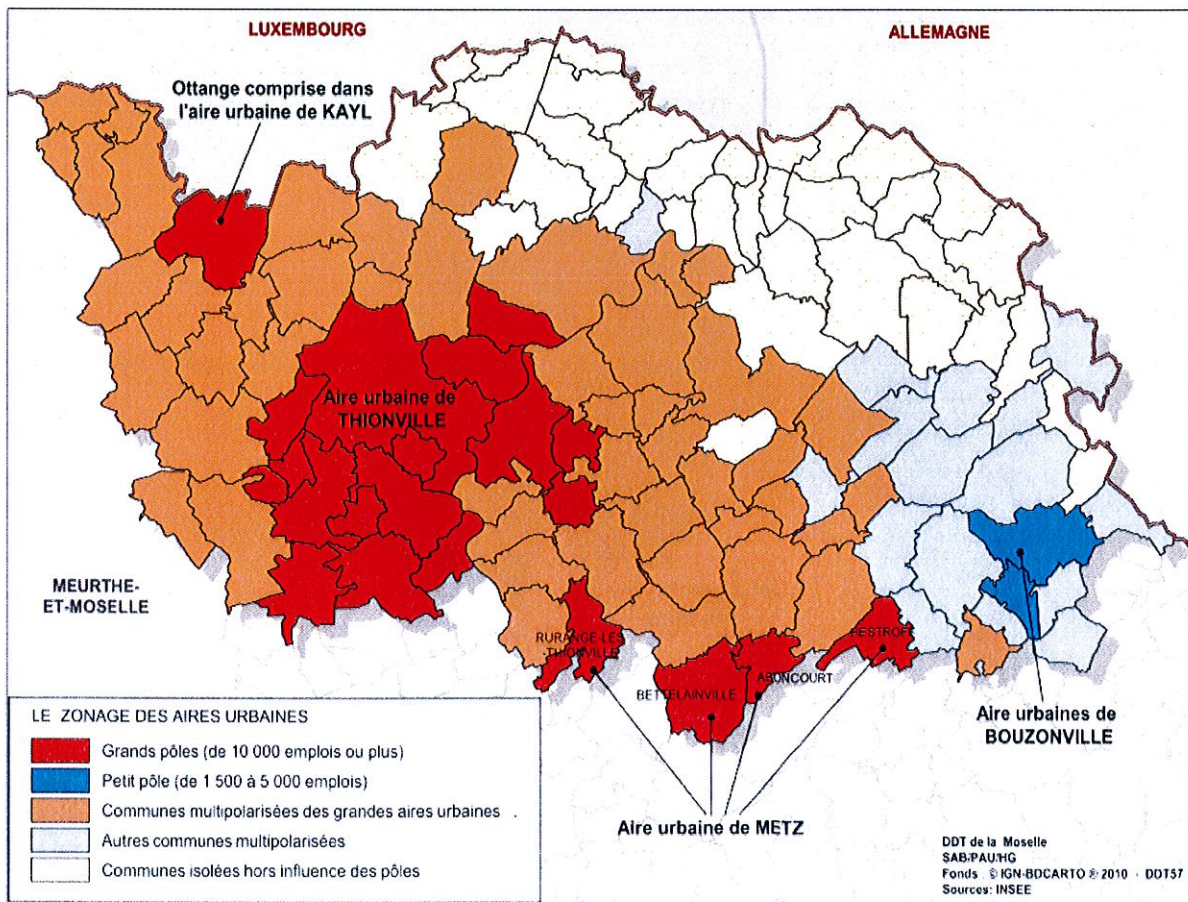
habitants/km²



La densité du SCoT, 236 habitants au km² est supérieure à celle du département de la Moselle (167 habitants/km²) avec cependant des territoires avec des densités relativement faibles comme la communauté de communes du Bouzonvil-lois – Trois Frontières, la communauté de Cattenom et environs et la communauté de communes de l'Arc Mosellan, territoires plutôt ruraux.

3. ORGANISATION DU TERRITOIRE

3.1 Aires urbaines



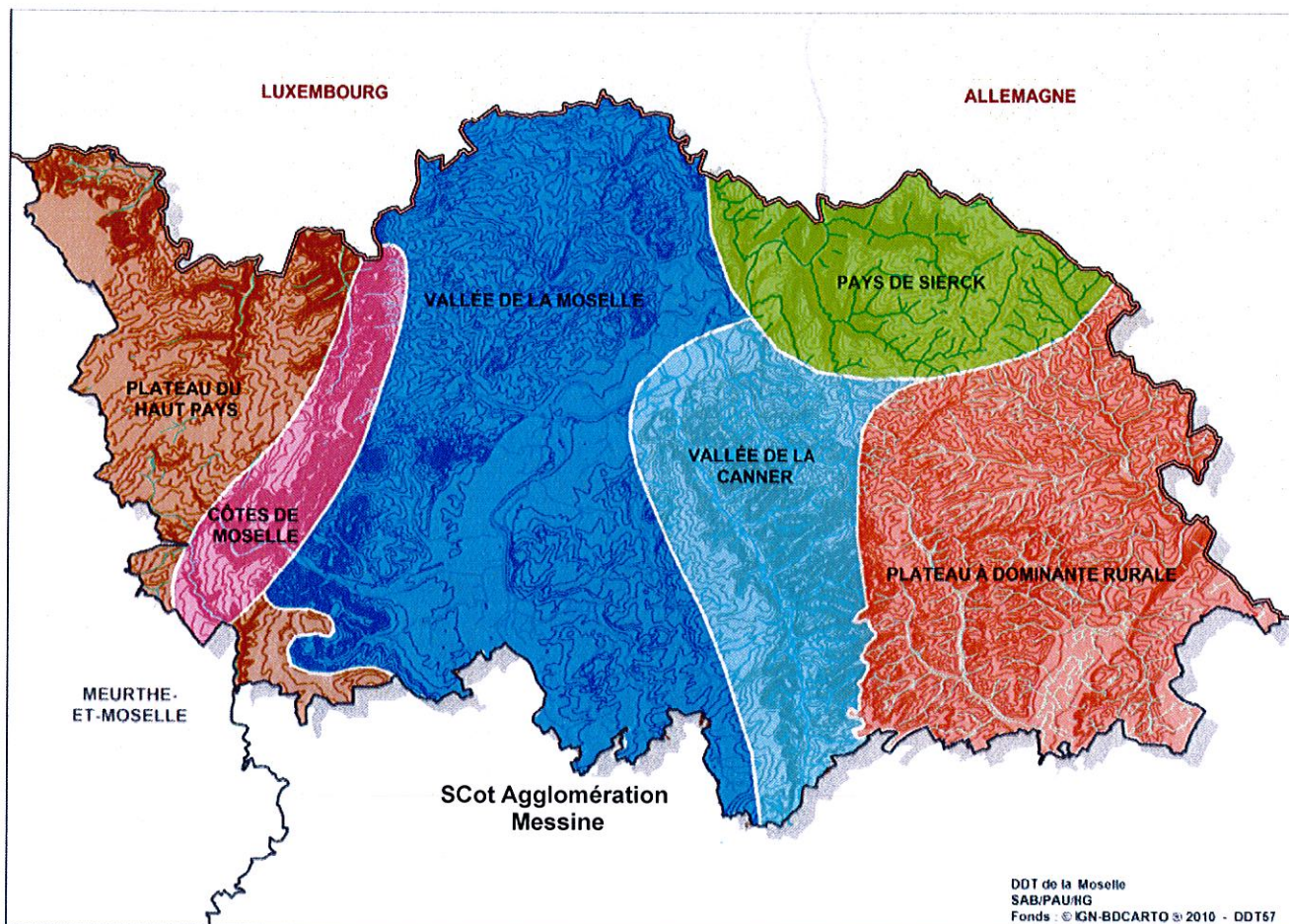
L'aire urbaine au sens de l'Insee est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et une couronne périurbaine. Le pôle urbain regroupe des communes présentant une continuité du bâti (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions), comprenant au moins 2 000 habitants (définition d'une unité urbaine) et qui compte au moins 5 000 emplois. La couronne périurbaine regroupe les communes dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaillant dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Le territoire comporte 2 aires urbaines, Thionville qualifiée de grand pôle, Bouzonville qualifiée de petit pôle. Ottange est comprise dans l'aire urbaine de Kayl, commune du Luxembourg. Cela renvoie l'image d'un marché du travail transfrontalier (source INSEE). L'aire urbaine de Metz s'étend désormais à des communes en limite des deux SCOT, Rurange les Thionville, Bettelainville Aboncourt et Hestroff.

Le nouveau zonage en aires urbaines confirme l'extension géographique des villes et la concentration des lieux de travail.

Cet étalement géographique constaté des villes, sans réelle densification de leurs espaces périphériques n'est pas sans effet du fait des conséquences sur la consommation de terres agricoles et d'énergie du fait de développement des réseaux et des infrastructures. Ainsi, au-delà des aspirations légitimes à développer des logements individuels entourés d'espaces verts, il pose un questionnement auquel il conviendra de trouver des politiques adaptées (source INSEE).

3.2 Le grand paysage



Le SCOT est constitué de 4 entités paysagères :

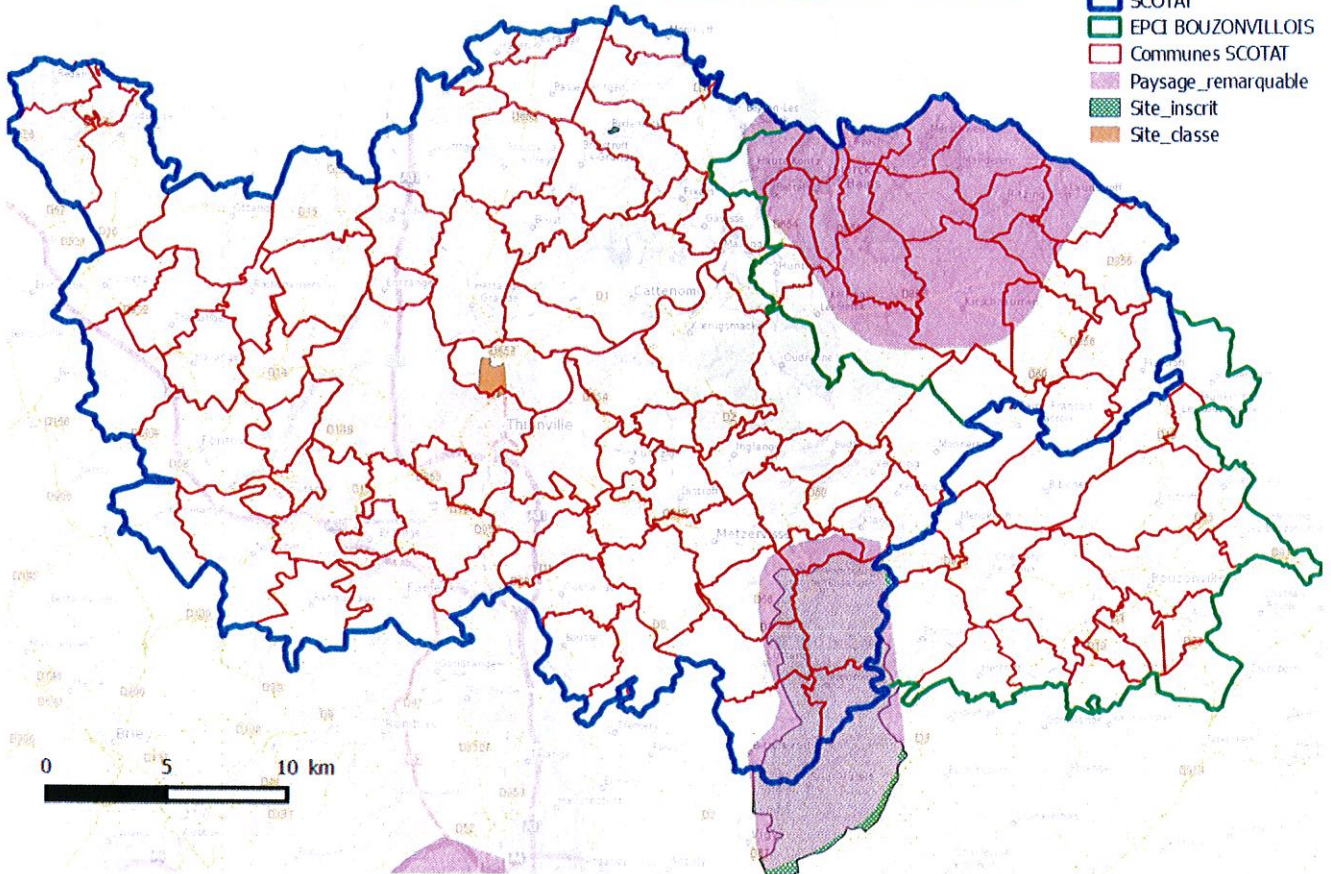
- les plateaux à dominante plutôt agricole à l'est et à l'ouest du territoires
- la vallée de la Moselle,
- la vallée de la Canner
- le pays de Sierck

La vallée de la Moselle est bordée à l'ouest comme à l'est par les côtes Moselle et à l'est par les reliefs de la vallée de la Canner et plus au nord, par les reliefs du Pays de Sierck.

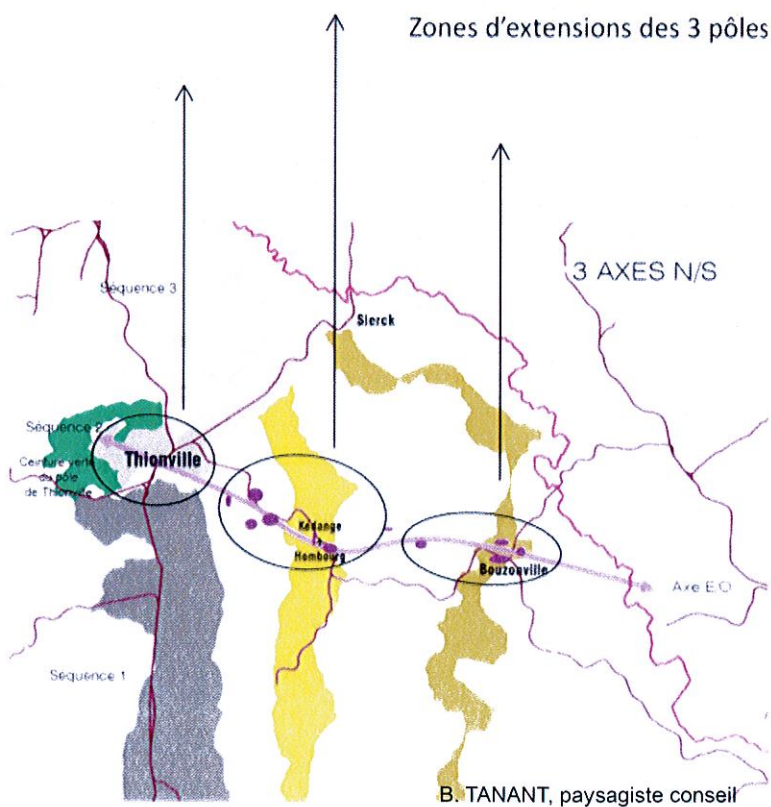
Révision du SCOTAT : localisation des sites inscrits, classés et du paysage remarquable

Légende

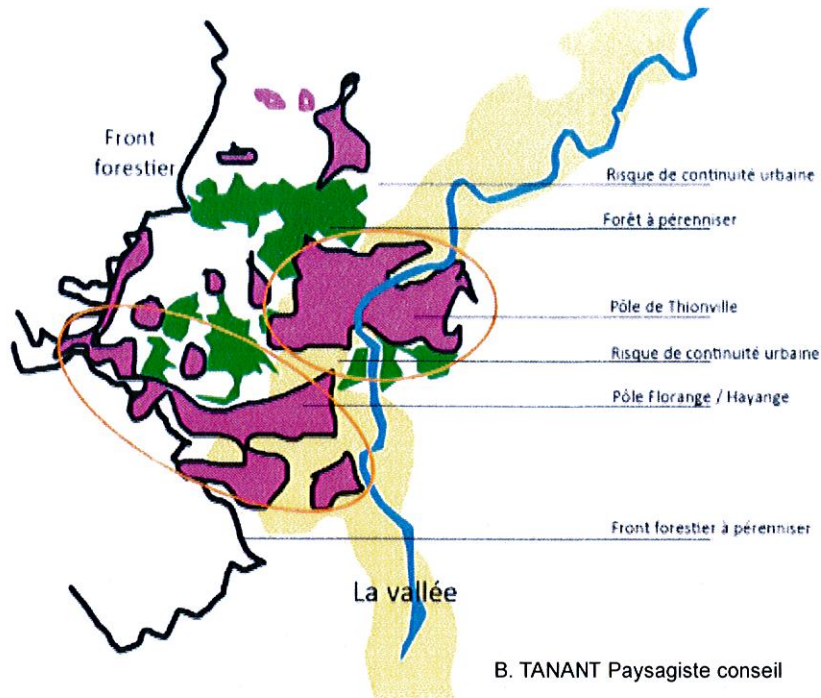
-  SCOTAT
-  EPCI BOUZONVILLOIS
-  Communes SCOTAT
-  Paysage_remarquable
-  Site_inscrit
-  Site_classe



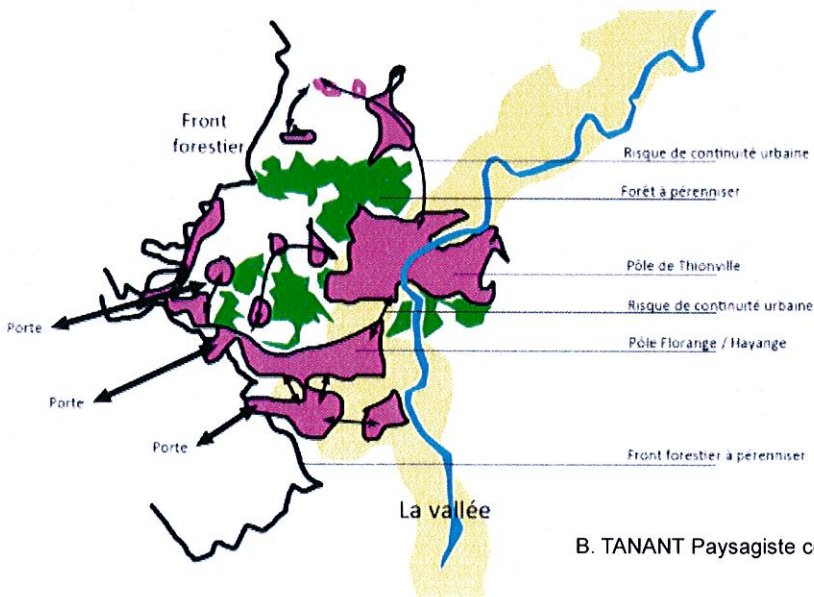
3.3 Lisières urbaines autour de Thionville



Un réseau routier porteur des axes de développement urbain



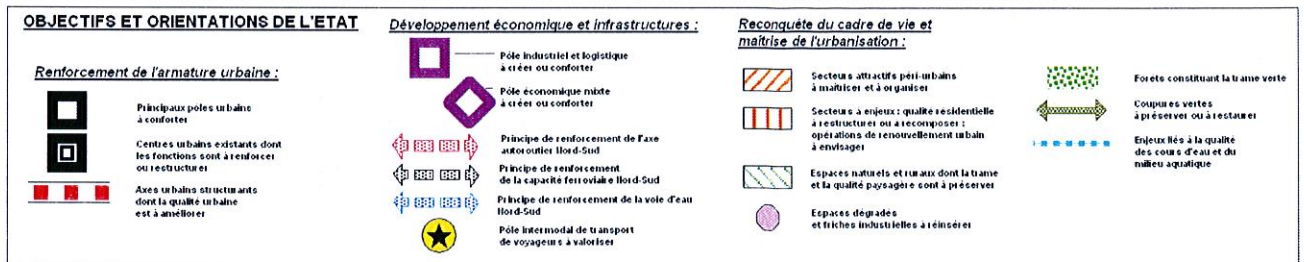
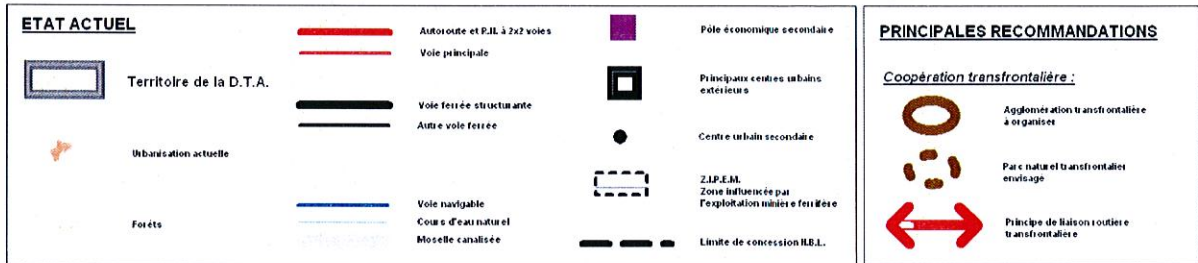
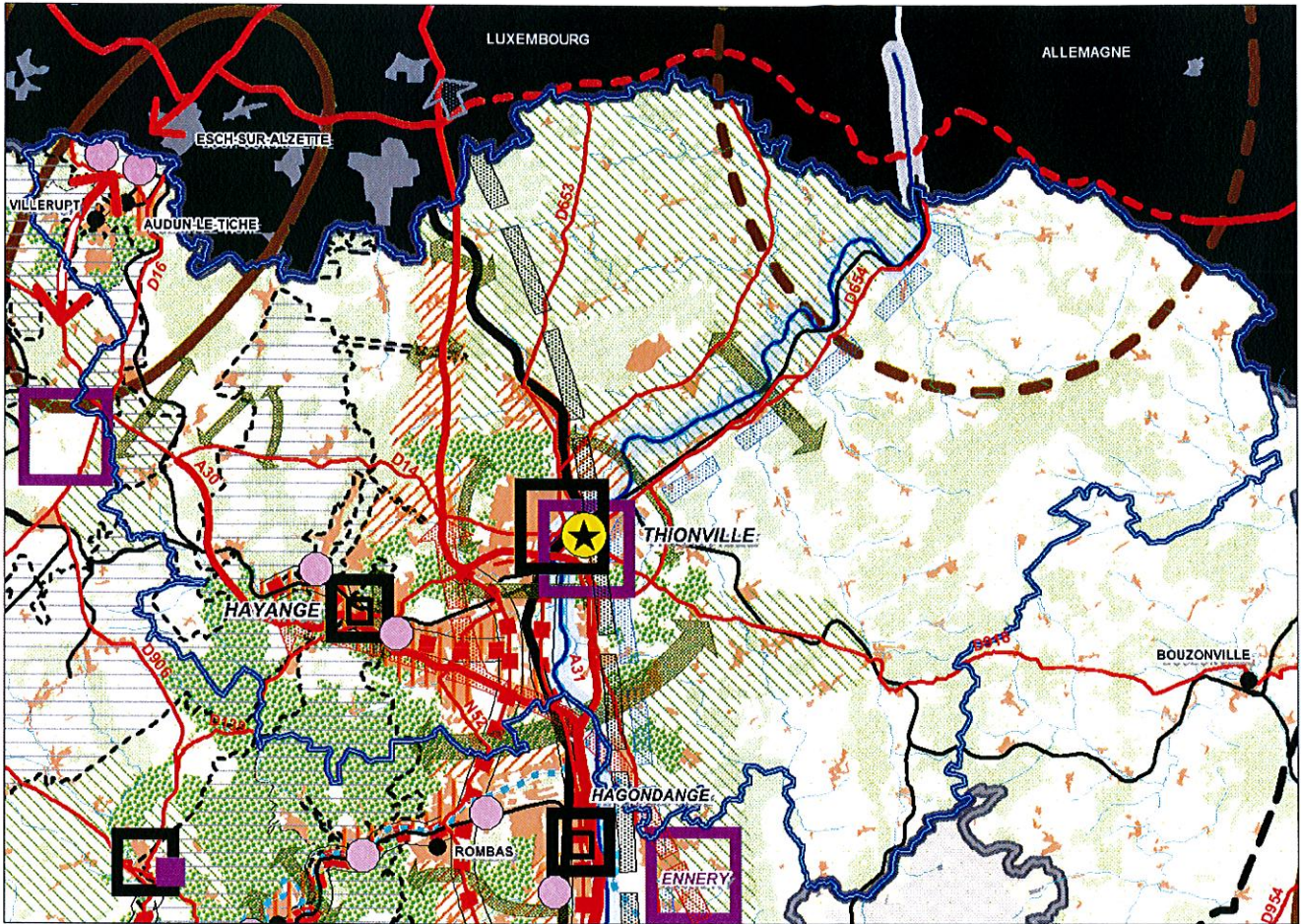
En termes d'organisation paysagère, le territoire autour de Thionville est composé de deux pôles : Thionville et Florange-Hayange. Autour de ces pôles, il convient d'être vigilant au phénomène d'extension urbaine pour éviter les continuités urbaines et maintenir des coupures.



Un axe Nord/Sud, pénétrante vers Thionville qui risque de devenir un axe seulement traversant et étalé.

Il convient aussi d'apporter une vigilance sur l'aménagement en bordure du front forestier et notamment sur les portes du territoire.

3.4 Principes majeurs de la Directive Territoriale d'Aménagement des bassins miniers nord lorrains



La Directive Territoriale d'Aménagement des Bassins Miniers Nord Lorrains a été approuvée par décret en Conseil d'État le 2 août 2005.

Les objectifs majeurs de la DTA sur le territoire du SCoT sont les suivants :

- **assurer** la fluidité des axes nord-sud
- **adapter** les grandes infrastructures d'échanges des principaux pôles
- **respecter** les dernières continuités rurales et forestières subsistant entre les deux versants du sillon mosellan

- **maintenir** la qualité des ceintures forestières en périphérie des zones urbanisées
- **permettre** la continuité écologique par la mise en réseau des espaces naturels
- **recomposer** le paysage en intégrant la nature aux stratégies de restauration des territoires dégradés
- **développer** les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle et aux poids lourds
- **définir** un réseau de grands pôles stratégiques d'activités
- **valoriser** l'opportunité du projet luxembourgeois de Belval
- **reconquérir** un cadre de vie de qualité

3.5 Coopération transfrontalière

Dans le cadre des travaux menés au sein de la Grande Région (Sarrelorraine, Luxembourg, Rhénanie-Palatinat, Wallonie) les communautés francophones et les différents partenaires ont exprimé leur volonté de renforcer leur coopération dans le domaine de l'aménagement du territoire, notamment la planification de l'urbanisme. Les SCoT sont identifiés comme documents prioritaires.

II PATRIMOINE NATUREL ET BÂTI

1. ORGANISATION ET QUALITÉ DES ESPACES URBAINS ET RURAUX

Contexte législatif et réglementaire

- L'article L.101-1 du code de l'urbanisme : « Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. les collectivités publiques en sont les gestionnaires et les garantes dans le cadre de ses compétences. En vue de la réalisation des objectifs définis à l'article 101-2, elles harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie »
- L'article L.101-2 du code de l'urbanisme stipule que les SCoT « déterminent les conditions permettant d'assurer dans le respect des objectifs du développement durable :
1° l'équilibre entre :
a/ le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé.....et le développement rural,
b/ l'utilisation économe des espaces naturels, des milieux et paysages naturels,
c/ la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables.
d/ Les besoins en matière de mobilité
2° la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat... en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes [...], en tenant compte [...] des objectifs de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile .
3° la réduction des émissions de gaz à effet de serre [...] la préservation et la remise en état des continuités écologiques..... »
- L'article L.111-6 du code de l'urbanisme, conformément à la loi « Barnier » du 2 février 1995, encadre l'aménagement des entrées de ville « en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe des autoroutes, routes express et déviations et de 75 m de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation »
- L'article L 141-3 du code de l'urbanisme précise que « le rapport de présentation analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientations et d'objectifs.
- L'article L. 131-1 du code de l'urbanisme précise « les SCoT doivent être compatibles avec la DTA »
- La loi du 25 juin 1999 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire « loi Voynet »)
- La loi du 13 décembre 2000 « Solidarité et Renouvellement Urbains »(SRU) modifiée par la loi du 2 juillet 2003 « Urbanisme et Habitat »
- La loi du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages
- La loi du 9 juillet 1999 d'orientation agricole instituant les zones agricoles protégées
- La loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements et les régions de l'État (« loi Defferre ») et la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (« loi Barnier ») reprises dans le code de l'urbanisme à l'article L.111-1-4
- La convention européenne du Paysage, ratifiée le 20 octobre 2000. Elle engage les états à reconnaître juridiquement le paysage en tant que composante essentielle du cadre de vie

des populations, expression de la diversité de leur patrimoine commun culturel et naturel et fondement de leur identité.

- La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement.
- La loi n°2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche.
- La loi n°2011-12 du 5 janvier 2011 qui, dans son article 20 précise les modalités d'entrée en vigueur de la loi portant Engagement National pour l'Environnement.
- La Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové

La DTA précise que « la priorité doit être donnée à la restructuration et à la recomposition urbaine, ainsi qu'à l'amélioration de la qualité environnementale. Néanmoins, le long des grandes infrastructures, autour des agglomérations attractives ou dans les espaces de patrimoine naturel et bâti à préserver, les phénomènes de périurbanisation et de rurbanisation sont à maîtriser et à organiser dans un souci d'économie de l'espace et d'équilibre. »

Dispositifs de référence

L'organisation et la qualité de l'espace doit prendre en compte les objectifs fixés par les textes précités visant notamment l'équilibre entre renouvellement urbain et utilisation économe de l'espace, la diversité des fonctions urbaines et rurales, la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Ces principes sont gérés notamment au travers de la règle dite de « l'urbanisation limitée » conformément aux dispositions de l'article **L.142-4 du code de l'urbanisme** réécrit par la loi « Urbanisme et Habitat », modifié par la loi portant Engagement National pour l'Environnement et la loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové.

Ces dispositions prévoient que dans les communes où un schéma de cohérence territoriale n'est pas applicable :

« 1° Les zones à urbaniser délimitées après le 1^{er} juillet 2002 ainsi que les zones naturelles, agricoles ou forestières d'un plan local d'urbanisme ou d'un document en tenant lieu ne peuvent être ouvertes à l'urbanisation à l'occasion de l'élaboration ou d'une procédure d'évolution d'un document d'urbanisme .

2° Les secteurs non constructibles des cartes communales ne peuvent être ouverts à l'urbanisation à l'occasion d'une élaboration ou d'une procédure d'évaluation de la carte communale.

3° Les secteurs situés en dehors des parties urbanisées des communes non couvertes par un document d'urbanisme ne peuvent être ouverts à l'urbanisation pour autoriser les projets mentionnés aux 3° et 4° de l'article L.111-4.

4° A l'intérieur d'une zone ou d'un secteur rendu constructible après la date du 4 juillet 2003, il ne peut être délivré d'autorisation d'exploitation commerciale en application de l'article L. 752-1 du code du commerce, ou d'autorisation en application des articles L.212-7 et L.212-8 du code du cinéma et de l'image animée.

Depuis le 1er janvier 2017, les règles de l'urbanisation limitée s'appliquent dans toutes les communes sans SCoT approuvé ; sur le périmètre du ScoT cela concerne l'ancienne communauté de communes du Bouzonvillois

L'article L. 142-5 précise « qu'il peut être dérogé à l'article L.142-4 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État après avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers prévue à l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime et, le cas échéant, de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme. La dérogation ne peut être accordée que si l'urbanisation envisagée ne nuit pas à la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers ou à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques, ne conduit pas à une consommation excessive de l'espace, ne génère

pas d'impact excessif sur les flux de déplacements et ne nuit pas à une répartition équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, pour toutes les communes sans SCoT approuvé, la dérogation à l'urbanisation limitée est accordée par l'autorité administrative compétente de l'État après avis de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et avis de l'établissement public prévu à l'article L 143-6 du code de l'urbanisme.

En dehors des règles dites de « l'urbanisation limitée », l'organisation et la qualité des espaces doit prendre en compte les principes énoncés dans l'article L.101-2 du code de l'urbanisme.

Outre l'article L.111-6 du code de l'urbanisme qui fixe un recul des constructions de part et d'autre des axes routiers, le traitement des entrées de ville vise aussi à requalifier le paysage des périphéries urbaines dégradées par des zones d'activités diverses et une urbanisation mal maîtrisée.

La mise en cohérence des politiques urbaines doit être recherchée en assurant une meilleure articulation des politiques sectorielles dans les domaines de l'habitat, des transports urbains, des implantations commerciales avec les politiques d'urbanisme stricto sensu. Cette mise en cohérence est réalisée dans le cadre des SCOT par l'articulation des schémas intercommunaux sectoriels que constituent les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), les Plans de Déplacements Urbains (PDU). Elle sera assurée aussi par les Plans Locaux d'urbanisme Intercommunaux (PLUI) qui permettront de décliner les projets de territoire à une échelle pertinente.

En Moselle, des secteurs à dominante urbaine alternent avec des zones à dominantes rurales. L'espace artificialisé s'étend au total sur 9 % du territoire mosellan soit près de 56 300 hectares. Depuis 1998, la consommation de l'espace agricole représente en moyenne 85 hectares par an.

Par ailleurs, la lecture paysagère d'un territoire est une lecture multidimensionnelle et donc bien adaptée pour bâtir un projet de territoire.

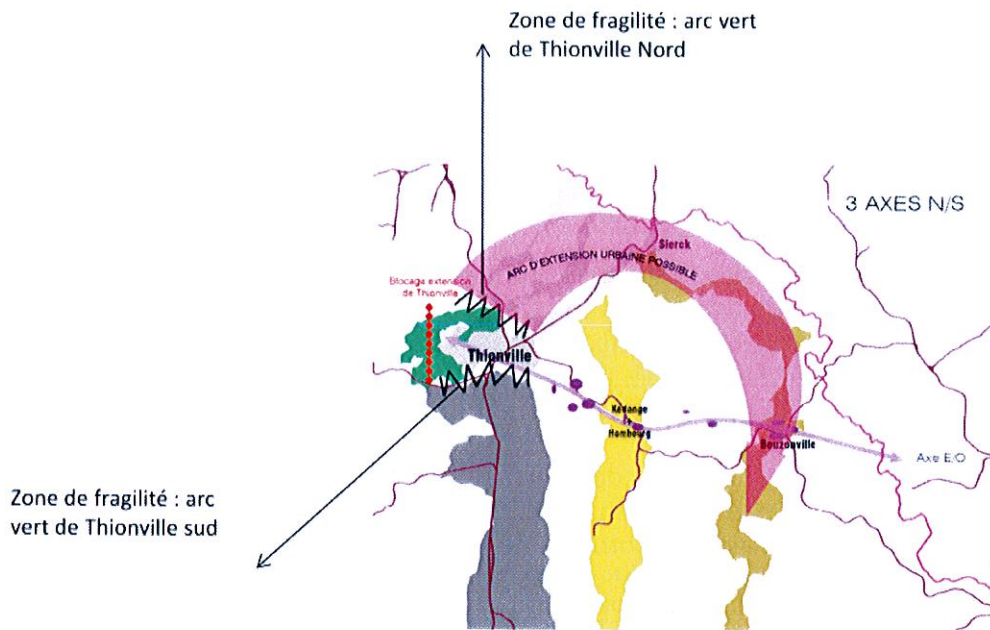
Le paysage n'est pas un espace isolé particulier mais l'ensemble du territoire dans lequel nous vivons ou que nous traversons quotidiennement. Ce n'est pas un thème d'intervention parmi d'autres mais c'est une autre manière de lire et de réfléchir au territoire et à son devenir.

Ce n'est pas un décor, c'est une « composition complexe des signes d'une société installée sur un socle géographique, dans une perspective historique » (Marc Verdier)

Contexte territorial

La surface artificialisée du SCoT se présente ainsi :

Surface totale du territoire (ha)	Surface artificialisée (ha)	Pourcentage
106 644 ha (INSEE)	14 850 ha	13,9%

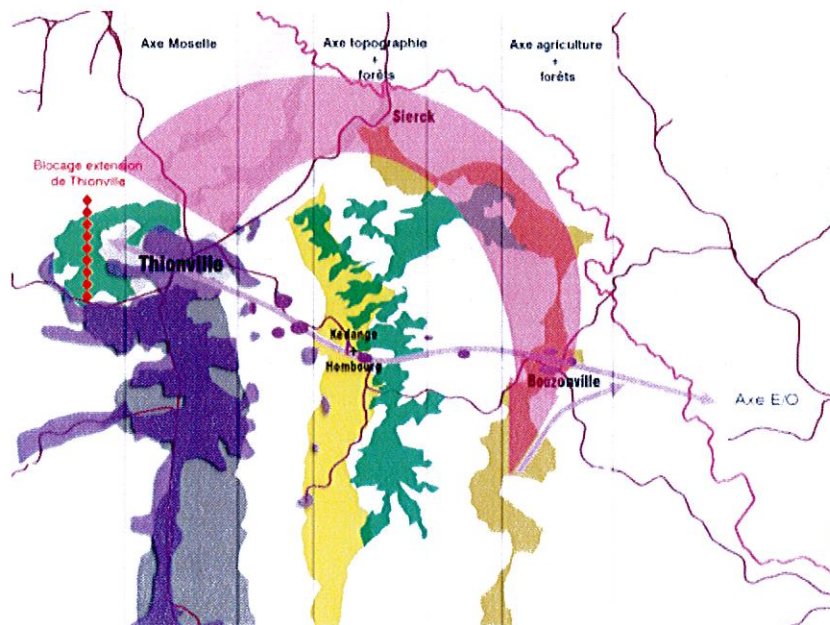


B. TANANT, paysagiste conseil

l'enjeu est de maîtriser cet arc d'extension qui se situe sur des zones écologiques, agricoles, humides, sensibles et fragiles

On peut déceler une hiérarchie pertinente de l'urbanisation du territoire du SCoT :

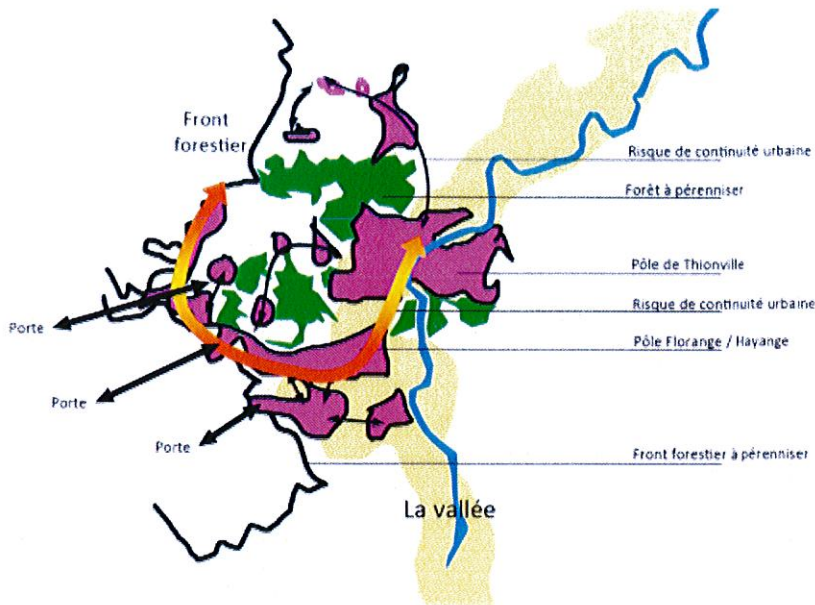
- un axe Nord- Sud d'agglomération de Metz à Thionville et qui est amené à se renforcer entre Thionville et Luxembourg
- un axe Est-Ouest ponctué par 3 communes : Thionville, Hombourg et Bouzonville



B. TANANT, paysagiste conseil

À partir de Thionville se dégage un triangle limité à l'ouest par l'autoroute A31 et à l'est par la RN153. Au sein de ce triangle, se développe une forte urbanisation sur le système radiant des voies existantes. Dans ce triangle, l'urbanisation semble se développer dans toutes les directions.

Ce constat est à mettre en lien avec le relief existant. L'axe Nord/Sud s'adosse à des massifs à protéger absolument. L'axe Est/Ouest ne doit pas devenir un axe de développement continu mais au contraire conserver les interruptions liées à la topographie et aux espaces naturels.



B. TANANT, paysagiste conseil

Un grand U urbain qui peut sortir la vallée de la Fensch de sa linéarité contraignante et peu favorable au renouveau urbain

Enjeux identifiés

Il s'agit de définir les espaces à préserver (espaces naturels et espaces agricoles) puis de répartir à l'aide d'outils cartographiques, de façon cohérente et équilibrée, les espaces susceptibles d'accueillir de nouvelles fonctions (habitat, activités équipements, industrie). Cette répartition vise à consolider le caractère multifonctionnel et pluriel du territoire.

Il semble important de mettre en exergue et de protéger les territoires liés à la Moselle entre la nationale 153 et la RD1 qui mène à Mondorf les Bains.

La forêt domaniale de Garche mérite d'être protégée de toute urbanisation. On peut lui attribuer plusieurs rôles :

- contenir l'étalement urbain de l'agglomération thionvilloise
- représenter un véritable poumon vert important pour l'agglomération thionvilloise
- participer à la qualité paysagère du pôle urbain thionvillois.

La polarisation du territoire permettra de mettre en évidence d'une part, les espaces pouvant ou devant disposer d'une offre supplémentaire en équipements et d'autre part les déséquilibres potentiels en termes de répartition de l'offre commerciale.

Le projet du SCoT visera ainsi à structurer une organisation spatiale qui respectera les différentes caractéristiques et dynamiques de toutes les composantes du territoire (espaces urbains, périurbains, ruraux) dans une optique de solidarité territoriale. En effet, chacun doit avoir sa place et son rôle dans le projet de territoire.

Le projet du SCoT s'attachera à définir les grands équilibres en :

- protégeant les grands éléments structurants le paysage
- protégeant des grands espaces naturels d'intérêt paysager,
- maintenant de grandes coupures vertes entre des secteurs plus urbanisés,

- protégeant et renforçant la TVB,
- en localisant des secteurs privilégiés d'urbanisation.

Le projet s'attachera également à maintenir un équilibre et un rythme des paysages. Pour cela, des coupures vertes entre les villages seront à protéger. L'urbanisation le long des routes devra être proscrite. Les extensions urbaines devront faire l'objet d'une intégration au regard du relief en inscrivant des limites d'altitude d'urbanisation.

La protection et la mise en valeur d'éléments remarquables passera par la délimitation de secteurs urbains ou naturels. Les villages, sites ou quartiers remarquables devront être ciblés et faire l'objet de prescriptions particulières. Des propositions de mesures de protection ou de réhabilitation de sites ou patrimoine remarquable pourront être inscrites dans le projet du ScoT. Les éléments naturels structurants comme les haies, les places, les vergers, etc. devront faire l'objet de préservation.

Les sites ou éléments à restructurer, recomposer comme les entrées de ville, zone d'activités ou commerciales devront être ciblés par le SCoT et faire l'objet de prescriptions de même que les opérations de renouvellement urbain.

2. RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DU FONCIER

Contexte législatif et réglementaire

- L'article L 141-3 du code de l'urbanisme précise que « le rapport de présentation analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientations et d'objectifs »
- L'article L – 141-6 du code de l'urbanisme précise que « le document d'orientations et d'objectifs arrête, par secteur géographique, des objectifs chiffrés de consommation économe d'espace et de lutte contre l'étalement urbain et décrit pour chacun d'eux, les enjeux qui lui sont propres »
- L'article L141-7 du code de l'urbanisme précise que « dans les secteurs qu'il délimite en prenant en compte leur desserte par les transports collectifs, l'existence d'équipements collectifs et des protections environnementales ou agricoles, le DOO peut déterminer la valeur au-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction résultant de l'application de l'ensemble des règles définies par le plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu.
Il peut, sous réserve d'une justification particulière, définir des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction »
- La loi du 3 août 2009 de programmation (article 7-3) relatives à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui dispose de la prise en compte d'objectifs de réalisation d'écoquartiers.

La notion d'étalement urbain intervient lorsque le taux d'occupation des terres et la consommation de celles-ci à des fins d'urbanisation sont plus rapides que la croissance de la population sur une période déterminée.

Les zones les plus visiblement touchées par l'étalement urbain sont localisées dans des régions à forte densité de population et qui supportent une activité économique intense. De nouveaux foyers de

développement peuvent également être observés à la périphérie des villes plus petites ou dans les campagnes, le long des corridors de transports.

L'espace utilisé par habitant dans les villes en Europe a plus que doublé au cours de ces 50 dernières années. On a assisté au cours des deux dernières décennies à une augmentation de presque 20 % de la surface des agglomérations dans de nombreux pays d'Europe tandis que la population n'a augmenté que de 6% environ dans le même temps (source CNRS)

Par ailleurs, l'étalement urbain augmente indirectement la contribution des villes au réchauffement climatique en augmentant les distances de déplacement des habitants. Il impacte également de manière conséquente les finances locales notamment par les infrastructures nécessaires (voirie et réseaux divers) à l'ouverture de nouvelles zones d'urbanisation, tant en coût d'investissement qu'en coût d'entretien.

Passer d'une logique de consommation effrénée à celle de production d'un foncier rendu précieux, ne peut s'affranchir d'un changement profond d'état d'esprit et de façons de faire.

Valorisation du foncier autour des gares, écoquartiers, densification pavillonnaire, requalification des zones d'activités ou encore surélévation des bâtiments, les solutions de demain s'inventent aujourd'hui.

La revitalisation des centres urbains et ruraux contribue entre autre à la diminution des obligations de déplacements motorisés et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le code de l'urbanisme modifié par la loi de modernisation de l'agriculture précise que toute élaboration d'un schéma de cohérence territoriale ayant pour conséquence une réduction des surfaces des zones agricoles est soumise à l'avis de la commission prévue à l'article L.112-1-1 du code rural et de la pêche maritime.

Dispositifs de référence

La Charte du foncier agricole a été signée le 28 septembre 2013 par l'ensemble des partenaires, dont le SCoT de l'Agglomération Thionvilloise, qui œuvrent, en Moselle, pour une gestion raisonnée et économe du foncier.

Le SCoT devra intégrer les 4 grandes orientations de cette charte à savoir :

- mettre en œuvre, à toutes les échelles, une gestion économe et raisonnée du foncier,
- reconnaître le rôle de l'agriculture dans la production de ressources et préserver son potentiel économique,
- insérer l'agriculture dans les territoires ruraux équilibrés et de qualité
- généraliser les outils au service d'une gestion foncière raisonnée et juste des espaces agricoles

Les actions phares portent sur :

- une urbanisation raisonnée et proportionnée aux besoins
- une planification de développement urbain à une échelle supra communale
- la promotion de formes urbaines plus denses, tant dans les secteurs d'habitat que dans les zones d'activité

Il s'agit en pratique de privilégier :

- le renouvellement urbain
- la lutte contre la rétention foncière
- la requalification des friches
- le développement d'une agriculture de proximité

2.1. Dispositifs du SCOT contribuant à limiter la consommation foncière

D'autres obligations réglementaires s'appliquent à l'échelle du territoire du SCOT afin de lutter efficacement contre l'étalement urbain et la consommation foncière. En effet, la loi ALUR de 2014 impose à ce que le SCOT présente dans son rapport de présentation une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur les 10 dernières années qui précèdent

l'approbation du schéma et à justifier les objectifs chiffrés de consommation foncière dans le document d'orientation et d'objectifs. De plus, le SCOT devra faire apparaître plusieurs dispositions obligatoires au sein du document d'orientations et d'objectifs :

- Le DOO du SCOT devra fixer des objectifs chiffrés de consommation foncière par EPCI ou secteur géographique afin de ventiler l'enveloppe foncière disponible.
- Le DOO du SCOT pourra imposer préalablement à toute ouverture à l'urbanisation d'un secteur nouveau, l'utilisation de terrains situés en zone urbanisée et desservi par des équipements.
- Le DOO du SCOT pourra déterminer des secteurs où le PLU peut imposer une densité maximum de construction à ne pas dépasser, tout en prenant en compte la desserte en transport en commun et la protection de l'environnement.
- Le DOO du SCOT pourra imposer une densité minimale de construction tout en prenant en compte les transports en communs.

2.2 Bilan de la consommation du foncier sur le territoire

Contexte territorial

La progression de l'artificialisation des terres est liée en partie à l'augmentation constante de la construction de logements et à l'augmentation de la taille des parcelles.

Sont détaillées ci-dessous, la progression de la construction ainsi que la progression de la vacance par EPCI

Dénomination de l'EPCI	1999		2015		Variation en %entre 1999 et 2015	
	Nombre de RP	Nb de logts Vacants	Nombre de RP	Nb de logts Vacants	Nombre de RP	Vacance
CC Cattenom et environs	7 846	565	10 521	793	34,1	40,4
CC Arc Mosellan	10 111	411	13 265	768	31,2	86,9
CC Trois Frontières-Bouzonvillois	8 505	894	10 098	1 348	18,7	50,8
CA Thionville Porte de France	33 353	2 428	36 246	3 890	8,7	60,2
CC Pays Haut- Val d'Alzette	11 293	875	12 186	1 688	7,9	92,9
CA Val de Fensch	27 364	1 295	30 303	3 047	10,7	135,3
Total	98 472	6 468	112 619	11 534	14,4	78,3
MOSELLE	422 029	35 080	453 863	50 186	+ 10,1	+43,1

Les chiffres démontrent trois phénomènes :

- celui de la périurbanisation sur la CC de l'Arc Mosellan et dans une moindre mesure sur la CC du Bouzonvillois- 3 Frontières
- l'impact du travail frontalier au Luxembourg sur la CC de Cattenom et Environ
- l'évolution phénoménale de la vacance sur l'ensemble du territoire du SCoT

Sur la période 2006-2015, la construction neuve a progressé à un rythme annuel de 1 400 logements par an.

Ce rythme relativement élevé de construction de logements se justifie par une augmentation de la population observée depuis une quinzaine d'année de 1000 à 1500 habitants par an, couplée à une évolution de nombre de ménages de l'ordre de 1000 ménages par an.

La taille des parcelles a augmenté de manière constante jusqu'en 2006. Depuis on constate une stabilisation voire une légère diminution de celle-ci.

Enjeux identifiés

Le SCoT devra dresser le bilan de la consommation du foncier depuis son approbation avant d'établir de nouveaux besoins calés sur l'apport d'une population nouvelle et sur le phénomène transfrontalier qui impacte une partie du territoire du SCoT ainsi que l'établissement d'un état des lieux général (« état zéro ») afin de permettre une application plus claire des préconisations énoncées.

Pour restreindre les besoins en extension de l'urbanisation, le SCoT devra mettre en place des solutions innovantes pour réduire le phénomène de la vacance sur son territoire.

La Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels (CDPENAF) sera attentive au bilan qui sera présenté sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, par le SCoT depuis son approbation ainsi que sur le traitement de la vacance, des dents creuses et des friches sur le territoire du SCoT au regard de la demande des besoins en extension urbaine.

Le territoire du SCoT étant concerné par l'AOC/AOP Vins de Moselle, suite à la parution du décret n° 2016-1886 du 26 décembre 2016 relatif à l'atteinte substantielle des documents d'urbanisme sur les productions sous AOP, une fiche de calcul de cette atteinte substantielle sera à ajouter au dossier transmis au secrétariat de la CDPENAF lors de sa saisine.

2.3. Utilisation des données de l'observatoire du foncier en Moselle

À partir de la définition de la tâche urbaine que les élus du SCoT auront validée, l'observatoire du foncier de la Moselle, mis en place par la DDT, sera à même de donner la consommation de l'espace dans la tâche urbaine et en dehors de la tâche urbaine.

Cette notion importante doit construire une base de travail partagée qui permettra de projeter au mieux la réduction de la consommation du foncier, élément essentiel du projet de SCoT.

Elle constituera par ailleurs la base et le point de départ du travail d'observation et d'évaluation que le syndicat mixte devra mettre en place dans le cadre de son rôle de mise en œuvre et d'évaluation du SCoT.

2.4. Renouvellement urbain

Durant les cinquante dernières années, l'urbanisation s'est construite en France dans une logique d'étalement, dû à une croissance démographique et économique, à l'évolution rapide des modes de transports mais également à une demande sociale de vivre « à la campagne » ou du moins loin des cœurs de ville. Le choix de créer de nouvelles zones pavillonnaires à l'extérieur de la zone urbaine entraîne aujourd'hui un mitage du territoire qui engendre des conséquences environnementales, économiques et sociales². Le coût de l'immobilier est bien évidemment un facteur de choix dans la

2 « La reconversion des sites et des friches urbaines pollués », ADEME, mars 2014

localisation des accédants à la propriété notamment les primo-accédants : le rapport peut être de 1 à 4 entre la ville et une zone pavillonnaire périurbaine.

L'enjeu actuel est donc de promouvoir une ville raisonnablement dense, mixte, agréable à vivre et structurée autour de transports en commun. Le renouvellement de la ville sur elle-même est devenu un enjeu fondamental pour lutter contre l'étalement urbain et éviter la désertification des centres villes. C'est l'axe majeur d'une politique de développement durable où se rejoignent des préoccupations sociales, économiques et environnementales. Le renouvellement urbain conjugue réhabilitation, démolition, construction de logements et d'équipements et poursuite d'amélioration du parc immobilier tout en répondant aux exigences de gestion économe de l'espace.

Il poursuit deux objectifs :

- limiter l'étalement urbain
- remodeler le tissu urbain existant pour contribuer au règlement des problèmes sociaux relevés sur le terrain.

Limiter l'étalement urbain et donc densifier ne signifie pas seulement limiter les capacités d'urbanisation en périphérie, c'est aussi penser aux moyens de « reconstruire la ville sur la ville ». Pourquoi urbaniser à l'extérieur de la ville s'il existe un potentiel de développement (les friches, les dents creuses) déjà présent en centre urbain ? La reconversion des friches urbaines permet notamment de réduire la pression sur les sols agricoles, d'économiser des ressources foncières et d'aider à la réduction des impacts environnementaux. Ces espaces en déshérence sont devenus des territoires à enjeux pour la ville de demain et pour la mise en œuvre de la ville durable.

Il peut s'avérer que certaines friches soient polluées et nécessitent des travaux de dépollution pour s'adapter à l'usage futur de la zone. L'EPFL et l'ADEME apportent un appui technique et financier à tous les porteurs de projet souhaitant développer des projets de reconversion de friches urbaines polluées qui nécessitent pour cela des études et des actions de dépollution³.

2.5. Densité

Les objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain peuvent être déclinés et ventilés par commune ou par EPCI.

Les extensions urbaines prévues dans le SCoT peuvent être conditionnées et soumises à des exigences renforcées notamment en matière de densité. Ainsi le SCoT peut :

- préciser les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs,
- fixer dans certains secteurs, une densité minimale de construction. Dans ces secteurs, les normes de hauteur, d'emprise au sol ou d'occupation du sol imposées par les documents qui seraient contraires au DOO cessent de s'appliquer ,
- imposer la réalisation d'une étude de densification des zones déjà urbanisées préalablement à toutes ouvertures à l'urbanisation d'un secteur nouveau,
- définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les documents d'urbanisme locaux, cartes communales, PLU et PLUI doivent imposer une densité minimale de construction.

2.6. Ville durable- Eco-quartier

La démarche Eco-Quartier est une politique publique initiée par l'État. Elle vise à répondre aux différentes dispositions législatives. Elle ouvre également la perspective d'un développement social et économique en ce qu'elle fait appel à de nouveaux modes de concevoir la ville, de nouvelles conceptions et de nouvelles technologies de constructions qui privilégient l'isolation thermique, la

3 « Offre aux collectivités – La reconversion des sites et des friches urbaines pollués », ADEME, Novembre 2012

biodiversité et la préservation des ressources. C'est pourquoi, dès 2009, l'État a appuyé les communes qui se sont engagées dans une démarche expérimentale.

À partir de 2013, une étape supplémentaire a été franchie à travers la labellisation. Celle-ci consiste en premier lieu à prendre acte d'une volonté des élus locaux par la signature d'une charte d'engagement. Lorsque le processus est suffisamment avancé, pour être inscrit dans les documents de planification et a fait l'objet d'une programmation donnant lieu aux premiers travaux, la commune peut alors prétendre à une reconnaissance la faisant entrer dans la « Démarche nationale Eco-quartier » ouvrant droit à des appuis et expertises de l'État. Enfin, lors des constats de réalisations, les droits sont ouverts pour une labellisation.

La démarche Eco-quartier est globale. Pour être efficace, il est conseillé de l'intégrer le plus en amont possible, dès la planification. Sa programmation n'en sera que plus aisée en ce qu'elle aura fait l'objet de réflexions à partir desquelles pourront être fixés des objectifs. Après ces étapes indispensables, la conduite de la mise en œuvre s'en trouvera renforcée.

Parce qu'elle prend en compte toutes les dimensions du développement durable, la démarche Eco-quartier est un levier pour repenser en profondeur l'ensemble du territoire, en cohérence avec sa stratégie de développement

Enjeux identifiés

La lutte contre l'étalement urbain à travers la maîtrise de la consommation foncière et le renouvellement urbain est un objectif explicitement confié au SCoT. **C'est le principal outil qui peut aujourd'hui peser de façon significative sur les choix des bassins de vie en matière de consommation d'espace, grâce à un urbanisme coordonné.**

Ainsi, la prise de position du syndicat mixte et son niveau d'ambition dans ce domaine vont être décisifs. Il conviendra de tenir compte des objectifs inscrits dans le fascicule du SRADDET à venir.

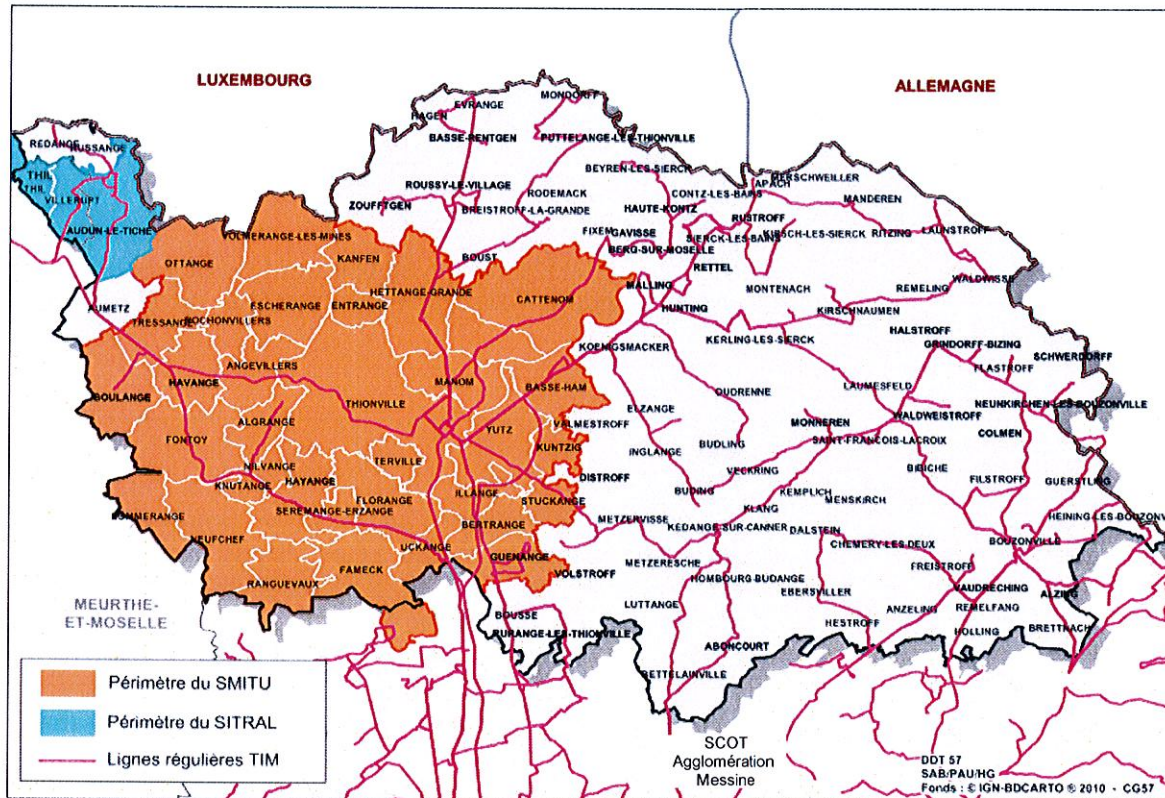
Les choix stratégiques du SCoT vont permettre de « modérer » et « rationaliser » cette consommation foncière en visant plusieurs objectifs : **donner la priorité à l'intensification, au renouvellement et au réinvestissement des espaces urbanisés.** Il s'agit de reconstruire la ville sur elle-même, ce qui favorise également la revitalisation des centres ou la reconversion d'espaces abandonnés.

Le SCoT va ainsi réfléchir :

- au potentiel d'urbanisation des dents creuses, parcelles libres dans le tissu urbain et les diverses friches. Le SCoT permettra de clarifier la vocation de ces espaces dans l'armature territoriale : ont-elles plutôt une fonction économique dans la trame verte et bleue, un rôle d'espace d'aération dans la trame urbaine ou de loisirs ? Ont-elles au contraire une position stratégique pour consolider le tissu urbain ?
- à la densité urbaine « acceptable » imposable aux nouvelles opérations. Il s'agit de revisiter les formes et façons d'habiter : privilégier des formes urbaines dont la densité est élevée mais qui offrent une densité perçue comme beaucoup plus modérée
- aux possibilités de « greffes » urbaines et d'épaississement des centres (urbanisation en continuité) pour limiter le mitage.

III- DÉPLACEMENTS ET INFRASTRUCTURES

1. MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS



Contexte législatif et réglementaire :

- L'article L.131-1 du code de l'urbanisme stipule que « **les SCoT doivent être compatibles avec la DTA** ».
- L'article L.101-2 du code de l'urbanisme stipule « diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile [...] la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie... la préservation de la qualité de l'air, [...] des pollutions et des nuisances de toutes natures. »
- L'article L.132-1 du code de l'urbanisme définit les **Projets d'Intérêt Général (PIG)** avec lesquels les SCoT doivent être compatibles.
- L'article L.1231-13 du code des transports précise « les syndicats mixtes prévus à l'article L.143-16 du code de l'urbanisme dont au moins deux des membres sont autorités organisatrices, au sens de l'article L1231-1, peuvent exercer les compétences prévues aux articles L1231-10 et L.1231-11 du code des transports »
- La loi du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) a, outre la répartition des compétences entre l'État et les collectivités locales dans le domaine des transports, créé le plan de déplacements urbains (PDU). Cette loi a été modifiée par la Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- La loi du 30 Décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) a donné aux PDU une nouvelle impulsion fondée sur la notion de développement durable et les

rend obligatoires dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

➤ Par ordonnance du 18 septembre 2000, tous les textes législatifs afférant à l'environnement ont été codifiés pour créer la partie législative du Code de l'Environnement.

➤ La loi du 13 Décembre 2000 « Solidarité et Renouvellement Urbain » (SRU) modifiée par la loi du 2 juillet 2003 « Urbanisme et Habitat » a renforcé la portée juridique des PDU en les intégrant dans la hiérarchie des documents de planification urbaine.

➤ La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a prévu le transfert ,aux collectivités et le déclassement des routes nationales d'intérêt local au 1er janvier 2006

➤ Les articles 51 et 52 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 relative à la Modernisation de l'Action Publique territoriale et l’Affirmation des Métropoles renforce le rôle des autorités organisatrices des transports. Les AOT urbaines sont remplacées par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant des compétences élargies (optionnelles) au delà des transports urbains de transport de personnes :

- à l'autopartage, au co-voiturage
- aux modes actifs dont les services de location de vélo
- à l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution.

Le versement transport pourra financer toutes les actions des AOM dans ce domaine.

➤ La Loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové

➤ La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République

➤ La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte

1.1. Développement des transports collectifs

L'objectif pour les transports de voyageurs est de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques et autres nuisances et d'accroître l'efficacité énergétique en organisant un système de transports intégré et multimodal. Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire.

Dispositif de référence

Quel que soit le lieu de résidence, l'âge, la capacité de mobilité et la situation sociale, les différentes catégories de personnes doivent pouvoir se déplacer, en vertu d'un principe d'équité sociale et de solidarité.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été mis en place par l'article 28 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Ce document, élaboré par l'autorité organisatrice des transports urbains, est obligatoire dans les périmètres de transports urbains (PTU) inclus dans les agglomérations de plus de 1000.000 habitants depuis la LAURE.

Initialement établi pour définir les périmètres généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement, afin de garantir un équilibre durable entre mobilité et facilité d'accès, environnement et protection de la santé, ses objectifs et ses orientations principales sont précisés par la LAURE, en vue notamment de réduire la part du trafic automobile et de promouvoir le développement des modes alternatifs à la voiture.

La loi SRU introduit des modifications pour les PDU, en étendant leurs champs d'application et en leur conférant un caractère plus normatif. Elle oblige à procéder, avant le 13 décembre 2003, à la révision des PDU approuvés, afin de les mettre en conformité avec les nouvelles dispositions réglementaires. La loi « Urbanisme et Habitat » du 2 Juillet 2003 a reporté ce délai au 3 Juillet 2006. La loi SRU ouvre la possibilité d'établir un PDU sur le périmètre d'un SCoT.

Afin de garantir une meilleure prise en compte des interactions entre le développement urbain et la politique des déplacements, la loi favorise la coopération entre les autorités organisatrices de transport à travers la création d'un syndicat mixte de transport. Cet encouragement à la coopération est dicté par le constat que les trajets domicile-travail, compte tenu de l'évolution des agglomérations, peuvent être réalisés sur le périmètre de plusieurs autorités organisatrices de transport. La loi tend à faciliter l'association d'une ou plusieurs autorités organisatrices de transport au sein d'un syndicat mixte (AOTU, les départements, les régions) afin de développer des complémentarités entre le réseau urbain et interurbain, et ainsi assurer la cohérence des déplacements à l'échelle du SCoT. Les objectifs dévolus à ce syndicat mixte consistent en la coordination des services organisés par les autorités organisatrices de transport, la mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers, ainsi que la recherche d'une tarification coordonnée et des titres de transports uniques ou unifiés.

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte préconise le développement des transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé

Contexte territorial :

Le SCOT de l'agglomération Thionilloise se caractérise par sa situation frontalière et par une forte attractivité du Luxembourg sur les actifs du territoire. Il est traversé par des axes autoroutiers et ferroviaires structurants et constitue un lieu de passage pour une grande partie du trafic européen de personnes et de marchandises.

Le périmètre du SCoT partiellement couvert par des périmètres de transports urbains regroupe deux autorités organisatrices de la mobilité :

- **Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMITU) de Thionville-Fensch.** Il compte 35 communes et 186 816 habitants. En sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, le SMITU a réalisé :
 - en 2012 : une enquête déplacements. Elle a permis à la collectivité de disposer d'information sur la mobilité des habitants du secteur.
 - en 2014 : un plan de déplacements urbains. Il prévoit la réalisation de 32 actions, dont la création de 2 lignes de bus à haut niveau de service selon un axe Est-Ouest entre Hayange et Yutz/Basse Ham et un axe Nord-Sud entre le pôle multimodal d'Elange et Yutz, soit entre 28 km et 33 km, selon les scénarios.
- **Le Syndicat Mixte Intercommunal des Transports de l'Agglomération de Longwy (SMITRAL).** Il compte 30 communes et 72 472 habitants. C'est un syndicat interdépartemental. Sur le territoire du SCoTAT, 2 communes sont desservies par les lignes de bus du SMITRAL : Thil et Villerupt.(membres de la CC DU PAYS HAUT VAL D'ALZETTE). En sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, le SMITRAL a été associé l'enquête ménages réalisée sur le périmètre du SCoT Nord 54. La CCPHVA partage en effet avec le SCoT Nord 54 des problématiques communes en matière de mobilité, sur les aspects transfrontaliers notamment. Par ailleurs, les enjeux liés à la labellisation « éco-cité » et à l'opération d'intérêt national (OIN) Alzette-Belval nécessitent de disposer de données permettant une meilleure lecture des flux quotidiens de déplacements, que fournira l'EDVM.

Les périmètres des autorités organisatrices de la mobilité présentes sur le territoire du SCoT appellent différentes remarques :

- la pertinence de leurs périmètres (notamment sur le territoire de la CCPHVA sur lequel 2 AOM sont présentes)
- la cohérence de l'organisation des transports, de la desserte en transports en commun des zones d'habitat, des zones d'activités commerciales et des lieux de travail, de la continuité des itinéraires.

Comme le prévoit l'article L1231-10 du code des transports, sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transports peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transports afin de coordonner les services qu'elles organisent, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de tarification coordonnée permettant la

délivrance de titres de transport uniques ou unifiés. Le syndicat mixte du SCOT pourrait prendre la compétence transport. Cette compétence pourrait se décliner selon le type de milieu :

– en milieu urbain par la réalisation d'un plan de déplacements urbains (PDU) non à l'échelle du seul syndicat mixte des transports urbains de Thionville-Fensch mais sur l'ensemble du territoire du SCoT en intégrant la dimension transfrontalière et interscot (Scot Nord Meurthe et Mosellan et Scot de l'Agglomération Messine) en partenariat avec les acteurs de la mobilité, à savoir l'État, la région Grand Est, les conseils départementaux, les autorités organisatrices de la mobilité, le Luxembourg. Le SCoT peut annoncer des dispositions applicables aux agglomérations qui pourraient être traduites dans un Plan de Déplacement Urbain à l'échelle du SCoT, notamment en termes de modulation des normes de stationnement, de dimensionnement de parc relais... en tenant compte des politiques menées en périphérie des agglomérations.

– en milieu rural par la réalisation d'un plan de mobilité rurale (PMR) adapté au territoire à faible densité démographique. Ce document permettrait une approche intégrée de la mobilité, tous modes de déplacements confondus.

La pertinence des actions définies dans ces plans devra s'appuyer sur les pratiques de mobilités des habitants. C'est pourquoi, une enquête déplacements doit être réalisée sur les territoires encore non questionnés (hors périmètre SMITU et SMITRAL).

Globalement pour tout le territoire, il faudra également veiller à limiter les besoins en déplacement par le maintien d'une offre commerciale, de service et de santé de proximité (points multi-services, maisons de services publics, marchés locaux, commerces de proximité, maisons médicales, garde-enfant...), restreindre la création de nouveaux pôles générateur de déplacements accessibles uniquement en voiture, la création de nouvelles zones d'activités (hors commerce) étant conditionnée à un accès à vélo et/ou en transport collectif. Le SCoT pourrait également être le périmètre de réflexion pour l'élaboration d'un schéma directeur vélo.

Enjeux identifiés

La mise en place, à l'échelle du SCoT, d'une gouvernance, en matière de déplacements permettrait de traiter de façon cohérente la réponse aux besoins des habitants en tenant compte des spécificités locales (espace transfrontalier notamment) et des motifs de déplacements (travail, achats, loisirs...). Ce mode de gouvernance constituerait une réponse à l'émiettement des compétences publiques en matière de transport qui ne facilite pas la mise en place de services de transports efficaces et coordonnés sur l'ensemble de la chaîne des déplacements. Cette gouvernance permettrait également d'afficher un interlocuteur unique, compétent en matière de mobilité pour échanger avec les autorités allemandes.

Les outils juridiques qui permettent la coopération entre AOM sont nombreuses, des plus complexes, comme le syndicat mixte SRU, aux plus souples, comme les coopérations informelles tel le comité de coordination des AOM. Toutefois, quel que soit le mode de gouvernance retenu, la principale motivation de la coopération est identique, à savoir, offrir aux habitants des modes de transport de qualité, performants, accessibles et intégrés, compétitif et concurrentiel à l'usage individuel systématique de la voiture.

L'élaboration d'une stratégie en termes de mobilité basée sur l'armature urbaine et sur des données actualisées de la mobilité de type Enquête Ménages Déplacements permettrait de décliner des actions dans un document prospectif de type Plan de Déplacements Urbains.

Il s'agira également de limiter les besoins en déplacement en veillant à une bonne répartition des activités sur le territoire (mixité géographique et fonctionnelle)

1.2. Amélioration de la mobilité transfrontalière

En 2008, le Ministre des Transports du Grand Duché du Luxembourg, l'État français et le Conseil Régional de Lorraine ont élaboré conjointement un schéma stratégique de mobilité transfrontalière (SMOT). Il s'agit d'un document opérationnel qui permet de coordonner, dans une logique de complémentarité, les actions des différents acteurs de la mobilité.

Son objectif ambitieux vise à augmenter progressivement la part modale des transports alternatifs à la voiture individuelle de telle sorte qu'elle atteigne 25 % de l'ensemble des déplacements de la Lorraine vers le Luxembourg à l'horizon 2030 (aujourd'hui, elle est inférieure à 10 %).

L'ensemble des projets locaux d'infrastructures sera pris également en compte dans le schéma.

Le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg a également élaboré une stratégie globale pour une mobilité durable « MODU » qui offre un cadre de référence pour l'aménagement du territoire et l'environnement en matière de mobilité.

Cette stratégie se décline de la façon suivante :

- assurer une meilleure articulation entre le développement territorial et la mobilité
- atteindre 25 % des déplacements quotidiens en mobilité douce à l'horizon 2020
- atteindre 25 % des déplacements motorisés en transports en commun à l'horizon 2020
- favoriser une utilisation alternative de la voiture

Contexte territorial

En 2008, plus de 70.000 lorrains travaillent au Luxembourg. Les flux transfrontaliers ont augmenté de + 50% en 10 ans. A l'horizon 2030, les perspectives de développement de l'emploi au Luxembourg sont importantes et devraient concerner, selon l'INSEE, environ 135.000 lorrains au total. Ces perspectives rendent indispensables la définition et la mise en œuvre d'une politique de déplacements ambitieuse à l'échelle du SCoT de Thionville en lien avec la stratégie luxembourgeoise.

Enjeux identifiés

Pour améliorer la mobilité transfrontalière et apporter une solution à la saturation des principales infrastructures de transports (autoroutes, routes, voie ferrée), il conviendrait :

- De renforcer l'offre actuelle en transport en commun par rail et par route.
- De rechercher des complémentarités entre les différents modes de transports. Par exemple, le cadencement de l'offre ferroviaire sur l'axe Metz-Thionville-Luxembourg réalisé en 2016 doit s'accompagner de la création de nouvelles lignes de bus qui permettront de rabattre la population des zones d'habitat vers les gares TER.
- De réaliser l'aménagement A31 bis (liaison A30 – A31, aménagement au nord de Thionville)
- De promouvoir le co-voiturage : mettre en place des parkings relais à proximité des échangeurs autoroutiers, développer les plate-formes Internet pour mettre en relation les usagers souhaitant pratiquer le co-voiturage.
- De développer des pôles d'échanges multimodaux : création de gares périphériques autour des zones d'emplois, des secteurs proches de la frontière luxembourgeoise et plus globalement sur l'ensemble du territoire, amélioration des capacités de stationnement (voitures et vélos) aux abords des gares, desserte de ces gares par le réseau de bus urbain. Cette réflexion prendra toute sa mesure si elle est menée en partenariat avec les SCoT voisins, SCoT de l'Agglomération Messine et SCoT Nord Meurthe et Mosellan.
- De prendre en compte les politiques de transports menées au Luxembourg.
- D'innover en matière de modalité de travail : télétravail, espace de co-working.

1.3 Mobilité urbaine

Droit au transport pour tous

Quel que soit le lieu de résidence, l'âge, la capacité de mobilité et la situation sociale, les différentes catégories de population doivent pouvoir se déplacer, en vertu d'un principe d'équité sociale et de solidarité.

Enjeux identifiés

→ **Mettre les pôles d'emploi à la portée des actifs**

Parmi les pistes pour satisfaire les besoins de déplacements des actifs, figure la qualité de desserte des pôles d'emplois par les transports en commun (bus, train, transport à la demande...) et par les vélos, depuis les quartiers résidentiels. La question de la localisation des pôles d'emploi à développer ou à conforter est finalement à traiter au regard des potentialités d'accès par les autres modes que la voiture.

→ **Élargir le périmètre de mobilité des personnes à faibles revenus**

L'intégration sociale de certaines personnes à faible revenu sans voiture pour des raisons financières, relève pour partie de leur capacité à se déplacer. La marche et le vélo sont des modes de déplacements peu coûteux, encore faut-il pour les vélos, disposer de lieux sûrs de stationnement, ce qui n'est pas toujours le cas dans les logements sociaux ou anciens.

Pour les transports collectifs, les enjeux sont à la fois l'offre de transport et son coût. Seule la qualité de l'offre peut être traitée dans le SCoT en assurant, par exemple, les besoins autres que ceux d'aller au centre-ville, comme se déplacer de périphérie en périphérie, entre quartiers d'habitats, vers les zones d'activités ou les zones commerciales.

L'implantation de services à proximité des quartiers d'habitat favorisera également la mobilité des personnes à faibles revenus.

→ **Permettre aux personnes âgées de se déplacer**

Compte tenu des tendances de vieillissement de la population, le SCoT doit traiter la question de l'organisation urbaine et des déplacements pour permettre aux personnes âgées d'accéder plus facilement aux différentes fonctions de la ville : commerces, services, équipements publics, centres de soins...

→ **Favoriser une mobilité autonome des enfants et des jeunes**

Les parents accompagnent de plus en plus leurs enfants à l'école ou à leurs activités, en voiture.

Ce phénomène croissant pose des problèmes de gestion de l'espace public devant les écoles et il ne favorise pas l'apprentissage de la rue par les enfants. Par ailleurs, des inégalités dans les pratiques sportives peuvent naître entre les enfants dont les parents peuvent les véhiculer pour s'y rendre et les autres.

Afin de remédier à cette situation et permettre aux jeunes de se déplacer seuls, il est nécessaire de rendre plus sûrs et confortables les accès à pied et à vélos des écoles, collèges, lycées, stades, gymnases, bibliothèques... Pour les adolescents, l'accessibilité aux établissements scolaires, salles de concerts, lieux de vie nocturne... doit être adaptée. Cet objectif rejoint celui des choix d'implantation des grands équipements par rapport aux lignes fortes du réseau de transports en commun et aux secteurs d'habitat.

1.4 Diminution des obligations de déplacements et de la circulation automobile

Contexte territorial

Le SMiTU définit la consistance du réseau de transports publics et le niveau de qualité attendu : les lignes, les horaires, les tarifs. Le SMiTU a mis en place la tarification sociale, laquelle concerne les demandeurs d'emplois, les personnes du troisième âge ainsi que les abonnés mensuels et les scolaires du secondaire.

Le SMiTU a confié la gestion des services de transports urbains à la SPL Trans Fensch, dans le cadre d'une convention signée pour une période de 10 ans, du 1er janvier 2014 au 31 décembre 2023. Cette dernière exploite ainsi le réseau de transports du SMiTU Thionville Fensch, appelé Citéline.

Enjeux identifiés

→ Diminution des obligations de déplacements

→ L'action doit porter sur les ménages, les entreprises et les collectivités :

→ Sur les ménages : inciter les ménages à rationaliser leur programme de déplacements en voiture en enchaînant deux activités plutôt que de repasser par le domicile. Des actions de sensibilisation peuvent être engagées.

→ Préférer les modes de déplacement doux (marche et vélo) pour les trajets de faibles distances (écoles, commerces de quartier...) ou les transports collectifs (trains, bus) pour les trajets plus longs (travail, loisirs...).

→ Sur les entreprises : inciter les entreprises à établir des plans de déplacements entreprises, à l'échelle d'un établissement si sa taille le justifie, ou à l'échelle d'une zone d'activité. L'article 51 de la Loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte dispose que, dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toutes les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site doivent élaborer un plan de mobilité d'ici le 1^{er} janvier 2018 pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. Le plan de mobilité doit être communiqué à l'autorité organisatrice du plan de déplacements urbains. Encourager le télétravail.

→ Sur les collectivités : maintenir les commerces et les services de proximité.

→ Développer les espaces cyclables, sécuriser les accès piétons, prévoir les aménagements (voies, stationnement).

→ Relever le prix du stationnement pour les voitures et baisser la tarification des transports en commun. Par exemple, un prix du stationnement élevé dans les zones bien desservies par les transports en commun favorise l'usage de ce dernier. Même si la politique tarifaire en matière de stationnement est plutôt définie dans le PDU, le SCoT définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements comme défini à l'article L.141-17 du code de l'urbanisme. Le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial devra établir la cohérence entre implantation des équipements commerciaux, proximité des quartiers d'habitat et desserte en transports en commun.

→ Structurer la ville autour d'axes forts de transports collectifs

→ Le choix entre la voiture et les transports collectifs relève à la fois de l'offre en transports collectifs et en stationnement. Ainsi, le développement d'une offre, d'une fréquence, d'une régularité, d'un coût attractif en transport en commun est indispensable, tout comme la maîtrise du stationnement dans le centre-ville. Il importe d'organiser le développement urbain en fonction des lignes fortes de transport en commun, qu'il s'agisse de pôles d'emploi, de l'implantation de grands équipements, ou d'équipements commerciaux.

- Reconquérir la « ville des courtes distances »
 - Ce type d'enjeu relève de choix d'urbanisme susceptible de freiner la dispersion des activités et l'étalement urbain qui ont un impact fort sur l'augmentation des distances parcourues le plus souvent, en voiture. Ainsi, la priorité accordée au renouvellement urbain sur l'extension urbaine, la recherche de solutions d'habitat plus dense mais néanmoins conformes aux aspirations des habitants des villes et des bourgs ruraux, peut réduire les distances parcourues en voiture et favoriser le recours aux modes de déplacements doux. Dans cet esprit, la requalification des secteurs dégradés, des friches en particulier dans les communes de première couronne, constitue un enjeu majeur.
- Rendre le transport collectif aussi attractif que la voiture
 - Il s'agit d'améliorer la vitesse commerciale des modes de transports en commun et de diminuer les vitesses de déplacement des modes dont on souhaite réduire l'usage, comme la voiture individuelle. Pour cela, différents leviers d'action sont possibles, notamment l'aménagement des voies des transports collectifs (site propre, priorité au carrefour), la réduction des vitesses pour les voitures dans certains quartiers de la ville (zone 30...).

1.5 Transports de marchandises

L'amélioration de la compétitivité des ports français dans la concurrence internationale permettra l'accroissement du transport de fret et des activités logistiques créateurs d'emplois et respectueux de l'environnement.

Les services d'autoroutes ferroviaires devront être développés comme l'axe Luxembourg-Perpignan afin d'offrir une alternative performante aux transports routiers de longues distances. Le trafic routier de transit serait ainsi diminué.

Contexte territorial

Les activités de transports se sont épanouies durant les dernières décennies en échappant à tout schéma de planification. C'est pourquoi, ces activités devront faire l'objet d'un cadrage tout particulier dans le SCoT.

Les études montrent que les entreprises tiennent rarement compte des effets de leur décision sur le transport (production de trafic de marchandises) sur l'aménagement du territoire, sur l'environnement ou sur d'autres objets de politique publique.

Porté par l'État et la Région, en concertation avec les collectivités locales, il existe un projet de création d'une plateforme tri modale **fer-route-voie d'eau** en Lorraine. Cette future plateforme s'appuiera sur la complémentarité des ports publics existants le long de la Moselle et sera composé de trois implantations : Frouard, Metz-La Maxe et Thionville-Illange.

Le site de Thionville-Illange accueillera un outil de transbordement de conteneurs fer-route (cour rail-route) et verra son rôle de port industriel renforcé par la valorisation progressive des terrains industriels entourant le port public. Il s'agit de terrains comportant des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et des friches sidérurgiques suivies par la DREAL. Les projets appelés à se développer sur ce secteur devront donc intégrer les contraintes réglementaires qui en découlent.

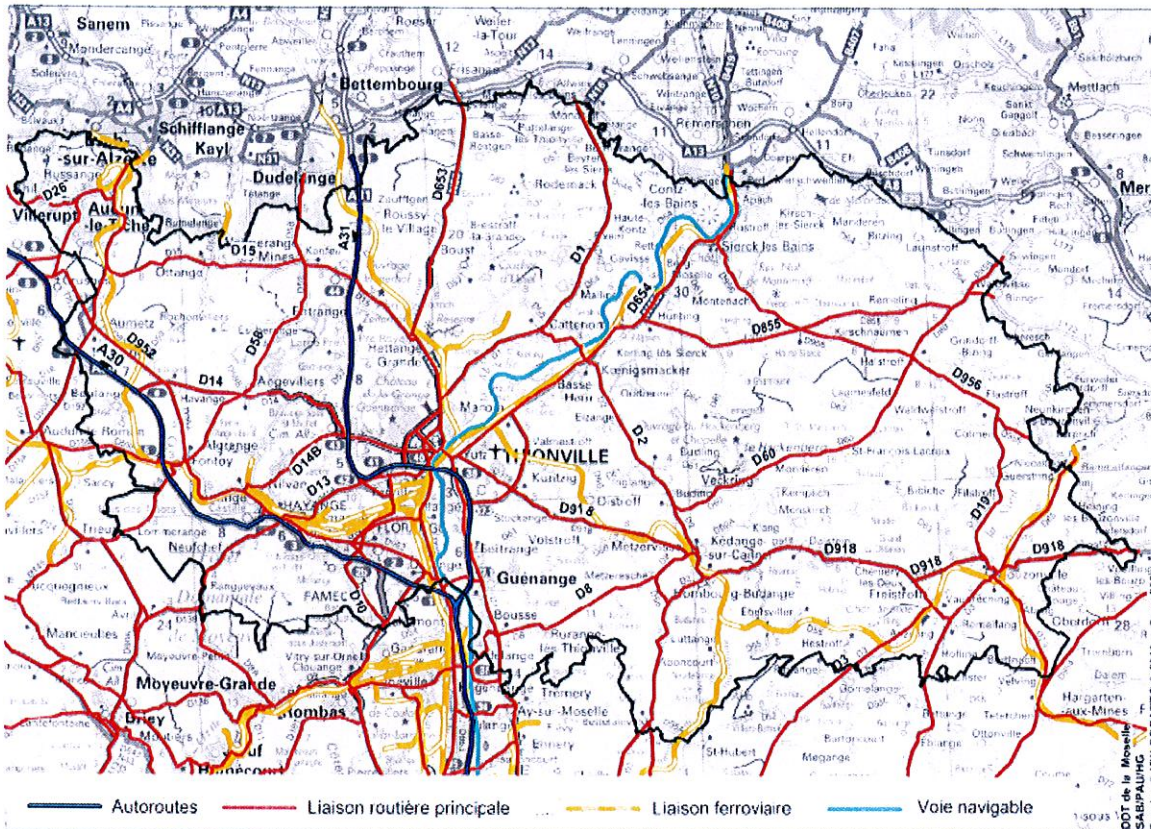
Par ailleurs, cette zone portuaire, en raison des activités industrielles qui s'y développeront et du fonctionnement de la cour rail-route, va générer un trafic important de véhicules, et notamment poids lourds, qui n'existe pas aujourd'hui. Aussi, pour son bon fonctionnement, il sera nécessaire de prévoir dans le SCoT les mesures garantissant la possibilité de réaliser, dans les années qui viennent, les aménagements routiers visant à améliorer la desserte de la zone. La qualité de cette desserte sera un facteur important de l'attractivité économique de la zone portuaire.

Enjeux identifiés :

Les emprises nécessaires à la réalisation de projets connexes à la création d'une plate forme trimodale devront faire l'objet d'une réserve foncière.

2. INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, FERROVIAIRES ET FLUVIALES

2.1 Prise en compte des infrastructures routières



Contexte législatif et réglementaire :

- **La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) :** « les SCOT doivent être compatibles avec la DTA » (art. L.111-1-1 du code de l'urbanisme)
- La loi du 13 décembre 2000 « Solidarité et Renouvellement Urbains » modifiée par la loi du 2 juillet 2003 « Urbanisme et Habitat » reprise dans le code de l'urbanisme à l'article L.132-1 : « ...l'État veille à la prise en compte des projets d'intérêt général... » et à l'article L.102-1 définissant les projets d'intérêt général.
- L'article L111-6 du Code de l'urbanisme, conformément à la loi « Barnier » du 2 février 1995 encadre l'aménagement des entrées de ville « en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, routes express et déviations et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. »
- La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a prévu le transfert aux collectivités et le déclassement des routes nationales d'intérêt local au 1^{er} janvier 2006
- Arrêté n°2018-DDT57/DIRECTION/MSM-N°1 portant prise en considération du projet d'aménagement autoroutier A31 Bis – secteur Nord – Fuseau F3
- Arrêté n°2018-DDT57/DIRECTION/MSM-N°2 portant prise en considération du projet

- d'aménagement autoroutier A31 Bis – secteur Nord – Fuseau F3 bis
- Arrêté n°2018-DDT57/DIRECTION/MSM-N°3 portant prise en considération du projet d'aménagement autoroutier A31 Bis – secteur Nord – Fuseau F10
 - Arrêté n°2018-DDT57/DIRECTION/MSM-N°4 portant prise en considération du projet d'aménagement autoroutier A31 Bis – secteur Nord – Fuseau F4

Principes majeurs de la Directive Territoriale d'Aménagement des Bassins Miniers Nord Lorrains

La DTA pour ce territoire évoque deux principes :

- permettre au sillon lorrain de jouer pleinement son rôle de corridor Nord-Sud multimodal de transit et d'échanges
- s'appuyer sur le socle industriel ainsi que sur le développement de la logistique grâce à une capacité renforcée des infrastructures en optimisant l'utilisation des réseaux locaux...

Pour permettre au sillon lorrain de jouer pleinement son rôle de corridor, un des objectifs de l'État est de reconnaître la nécessité d'un itinéraire autoroutier pour le transit international et les échanges qui s'écartent des zones urbaines traversées par l'actuelle A31.

Or, le trafic local et interurbain sur les sections urbaines des autoroutes existantes ne peut plus cohabiter avec le trafic de transit dans des conditions de sécurité et de fluidité acceptables. Ainsi, une nouvelle autoroute A31, fonctionnelle et lisible, sera reconstituée en intégrant des tronçons de rase campagne de l'actuelle autoroute, éventuellement élargis, et des aménagements neufs de configuration autoroutière là où c'est nécessaire, notamment en déviation des principales agglomérations. Les sections urbaines déviées de l'actuelle A31 seront alors requalifiées en voiries rapides urbaines, ce qui se traduira par des aménagements géométriques, l'abaissement des vitesses autorisées, des dispositifs de gestion des trafics, des mesures de restrictions pour le transit des poids lourds..., autant de mesures qui modifieront la perception et le comportement des usagers. Il conviendra également d'étudier, avec les autorités organisatrices de transport, les conditions de développement des transports collectifs sur ces futures voies urbaines.

Dans l'aire du territoire du SCoT sont concernées l'autoroute A31 (de la Croix d'Hauconcourt à la frontière luxembourgeoise), l'autoroute A30 et la RN52 (de Richemont à la frontière belge). Elles feront l'objet, selon les tronçons, soit d'aménagement sur place avec élargissement éventuel, soit de création de sections neuves de caractéristiques autoroutières, de façon à reconstituer un axe autoroutier Nord-Sud vers la Belgique et le Luxembourg, de capacité suffisante pour les trafics d'échanges et de transit. Les réseaux routiers nationaux et départementaux joueront un rôle complémentaire pour mieux diffuser vers les différents territoires le bénéfice des accès aux réseaux rapides.

Contexte territorial :

Le territoire du SCoT est doté d'un réseau routier dense dont deux autoroutes non concédées.

- un axe Nord-Sud A31, proche de la saturation, supportant un fort trafic local avec 80 000 véhicules/jour dont 15 000 poids lourds.
- un axe Est-Ouest A30, qui draine la vallée de la Fensch vers le Luxembourg et la Belgique, avec 30 000 véhicules/jour dont 3 200 poids lourds.

Une seule route nationale subsiste sur le territoire, la RN.52, liaison entre la vallée de la Fensch et la vallée de l'Orne qui se prolonge vers Longwy via l'A30. Le doublement de la voie de contournement de Longwy, les projets en Belgique sur la RN81 pourraient avoir un impact sur le fonctionnement des infrastructures routières du territoire du SCoT.

Le réseau départemental est important et innerve correctement le territoire .

- la RD 16 qui relie l'A30 au Luxembourg via Audun le Tiche
- les RD 953A et 654 reliant Yutz à la frontière allemande
- la RD 918, de Thionville à Bouzonville
- la RD 15 parallèle à l'A30, de Hettange Grande à la RD 18.

Le trafic important en direction de Luxembourg provoque des engorgements importants de la circulation aux heures de pointe.

Projet A 31 bis

Suite aux travaux de la commission "Mobilité 21", le projet A31 Bis est devenu une priorité pour l'État. Dès lors, la Commission Nationale du Débat Public a organisé un débat afin de permettre l'expression du plus grand nombre sur l'opportunité du projet, les solutions d'aménagement, les effets du projet, les scénarios de financement. Ce débat a été organisé du 15 avril au 30 septembre 2015.

En février 2016, Ségolène Royal, ministre de l'Environnement, et le secrétaire d'État en charge des Transports, Alain Vidalies, ont retenu le principe de l'aménagement de cette nouvelle portion autoroutière ainsi que :

– la mise en place d'un comité de pilotage, présidé par le préfet de région et de 3 comités de suivi (nord, centre, sud) présidés par les préfets de départements. Ces comités associent les collectivités locales concernées par le projet au déroulement des études et aux décisions sur la poursuite du projet. Ils assurent la cohérence d'ensemble du projet, tant dans sa dimension temporelle et financière que du respect des équilibres de trafics.

– le recours à la concession pour l'ensemble des aménagements autoroutiers en tracés neufs et pour les aménagements au Nord de Thionville.

– la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

– la mise en place d'une concertation locale, présentant les caractéristiques des aménagements retenus et au cours de laquelle seront notamment présentée au public les scénarii étudiés et les éléments permettant d'apprécier leurs performances respectives notamment en matière de trafic, d'effets socio-économiques, de préservation de l'environnement, d'impact sur les populations riveraines et de consommation de terres agricoles.

Cette nouvelle infrastructure routière, conçue selon les principes du Grenelle II permettra une répartition plus judicieuse des flux automobiles avec A31.

Sur le territoire du SCoT de l'agglomération thionilloise, plusieurs variantes sont encore en cours d'études. Des rencontres locales ont été organisées courant mars avec les collectivités concernées par les variantes de tracé du projet A31 Bis dans le but d'identifier les contraintes locales en lien avec des projets d'urbanisation portés par les collectivités. L'émergence de nouveaux projets, susceptibles de compromettre la réalisation d'A31 Bis sur les 3 fuseaux alternatifs crédibles de tracé (F3, F3 bis, F10) peut perturber et biaiser la concertation publique à venir sur ce projet d'intérêt majeur et de fait priver le public de son droit à une réelle concertation, objective et impartiale sur différentes options de tracés. Aussi en concertation avec le maître d'ouvrage (DREAL), le préfet de Moselle a pris trois arrêtés de prise en considération (joints en annexe). Cette procédure offre la possibilité de « surseoir à statuer » lorsque des travaux, des constructions ou des installations sont susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse l'exécution de travaux publics. Le dispositif pourra être allégé à l'issue de la concertation publique et de la décision ministérielle qui devrait libérer les contraintes sur les variantes non retenues.

L'impact de cette procédure sur les projets portés par les collectivités :

– pour les projets situés dans les fuseaux non retenus par la décision ministérielle. La délivrance de l'autorisation d'urbanisme sera simplement retardée.

– pour les projets situés sur l'emplacement du fuseau retenu, ils seront impactés plus lourdement.

Deux cas sont possibles :

- les projets sont situés en bordure de la future autoroute et des mesures d'insertion/décalage pourront être envisagées pour le rendre compatible avec la future infrastructure routière ;
- les projets sont incompatibles avec le tracé autoroutier et ne pourront être réalisés sur l'emplacement prévu. La priorité du projet A31bis, partagée majoritairement par les différents élus du secteur lors du débat public et des phases de concertation, pourra être mise en avant.

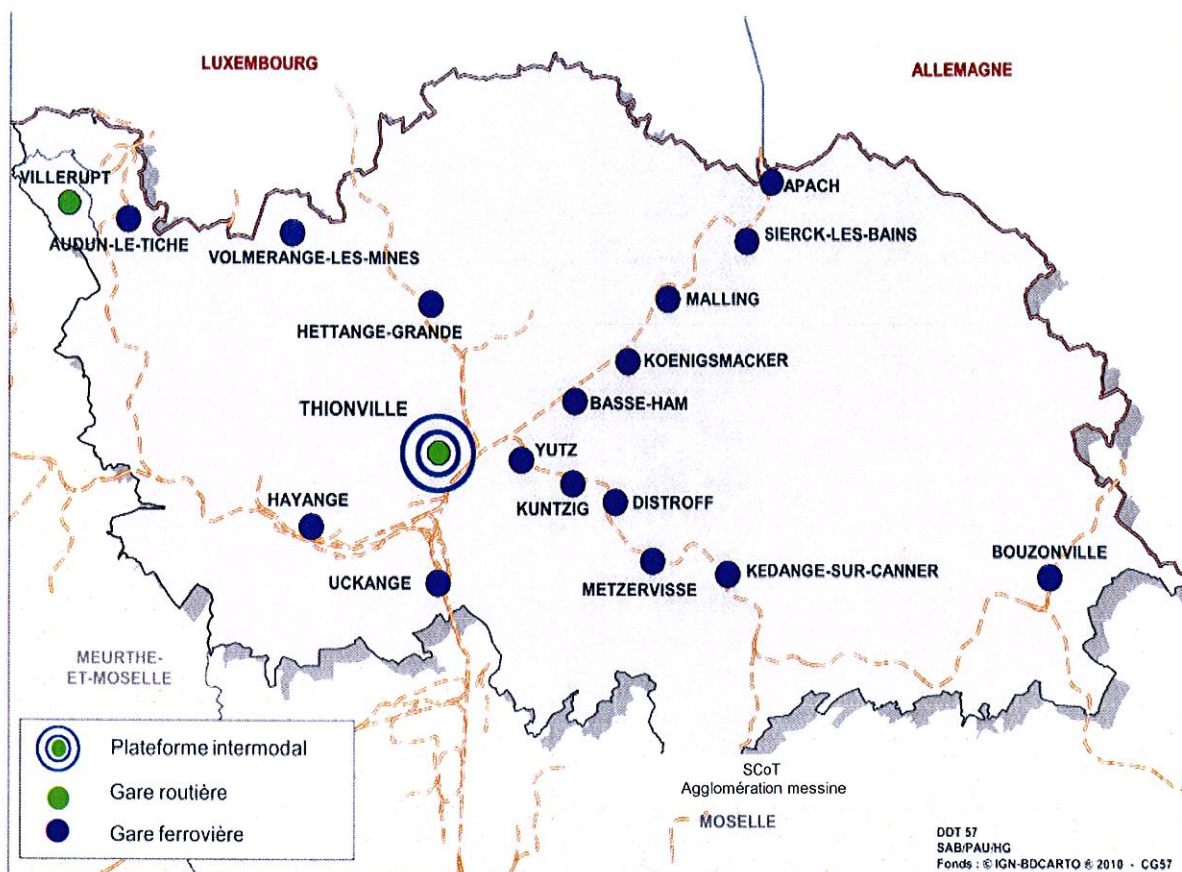
Les projets identifiés qui seront potentiellement impactés concernent :

- La création d'une Clinique Ambroise-Paré – ZAC de Meilbourg à Yutz
- La création d'une nouvelle zone d'habitat et de commerce – future ZAC du crassier de Terville
- Le développement économique – ZAC Europort à Illange
- Le développement de la ZAC de Bertrange
- Le développement d'une zone dédiée au sport et à la culture – Illange

Enjeux identifiés

Le SCoT devra tenir compte de ces projets d'infrastructure dans son projet d'aménagement.

2.2 Développement de l'usage du train



Contexte législatif et réglementaire :

- **La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) :** « les SCoT doivent être compatibles avec la DTA » (art. L.111-1-1 du code de l'urbanisme)

La lutte contre le changement climatique est placée au premier rang des priorités. La France s'est engagée à diviser par quatre ses émissions de gaz à effets de serre entre 1990 et 2050 en réduisant de 3 % par an, en moyenne, les rejets de gaz à effets de serre dans l'atmosphère.

Le développement de l'usage des transports collectifs, dont le transport ferroviaire pour les voyageurs, devient prioritaire.

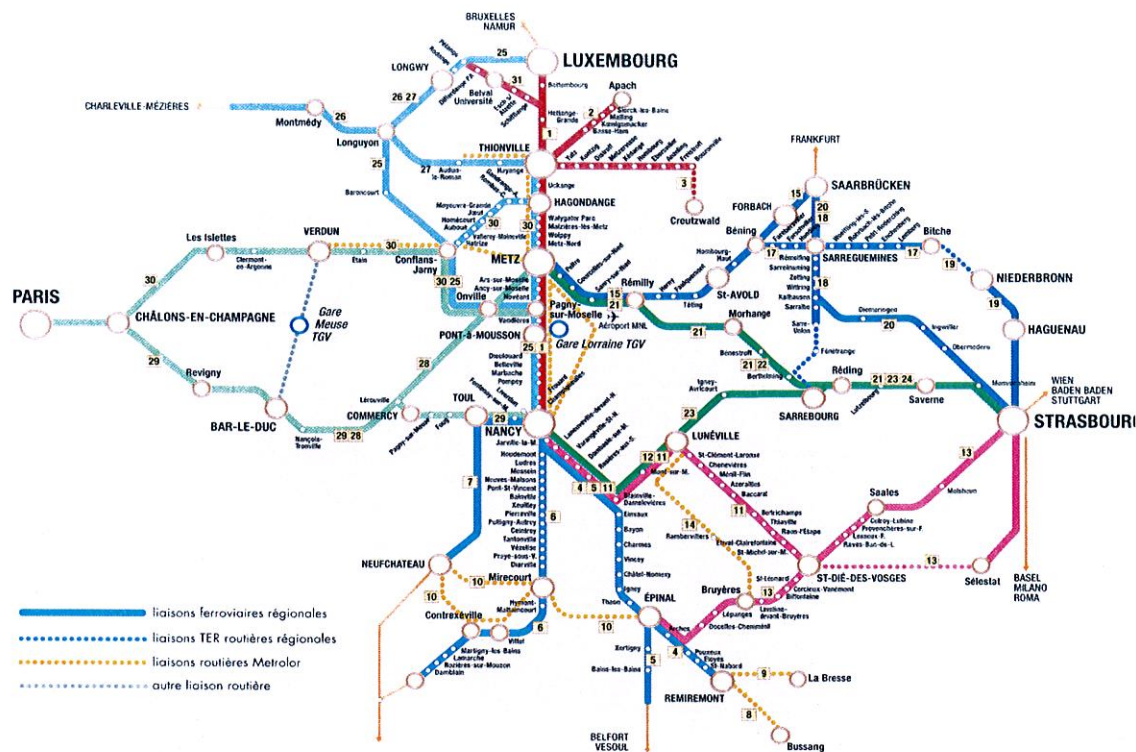
Le transport ferroviaire avec le développement des autoroutes ferroviaires, le transport combiné fluvial-ferroviaire pour les marchandises est l'une des priorités actées dans la loi « Grenelle I ».

La DTA précise « que dans une perspective de développement durable, les possibilités de réutilisation à plus ou moins long terme des infrastructures ferroviaires issues du passé minier pour le transport collectif de voyageurs ou pour la desserte de nouvelles activités, seront à étudier ».

Dans les orientations stratégiques du Contrat de Plan État -Région 2015-2020, une orientation porte sur la poursuite et l'amplification de la rénovation du réseau ferroviaire lorrain ainsi que sur sa modernisation.

Dispositif de référence

Le contrat de projet État-Région 2015-2020 poursuit les orientations fixées par le dernier contrat de projet État-Région (2007-2013) en termes de développement de la stratégie de compétitivité et d'attractivité du territoire lorrain à travers l'intermodalité des transports. En effet, le contrat de projet État-Région 2015-2020 a consacré un volet traitant spécifiquement de la mobilité multimodale.



Contexte territorial :

Le réseau ferroviaire est relativement conséquent sur le territoire.

En semaine, la ville de Thionville est quotidiennement reliée à Metz par 46 allers et retours et à Luxembourg par 37 allers et retours. La capacité des rames de voyageurs de l'axe Nancy-Metz-Luxembourg devrait être renforcée.

Dès le troisième trimestre 2010, la nouvelle relation directe avec Belval s'est intensifiée avec quatre allers et retours quotidiens desservant Thionville, Hettange Grande, Schifflange, Esch sur Alzette, Esch Belval, Diflerdange, Pétange, Redange et Longwy.

Le TGV Est Européen relie Thionville à Paris en 1 h 45 avec 6 allers et retours quotidiens directs.

Pour le trafic ferroviaire international il faut souligner l'importance des points de passage que sont Apach et Zoufftgen.

Quatre allers et retours sont projetés sur l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Perpignan, ce qui dénote la montée en puissance de cette infrastructure.

Enjeux identifiés :

L'usage du train pourrait être renforcé par :

- la création de gares périphériques ou de haltes ferroviaires multimodales autour de Thionville.
- la mise en place progressivement de la multimodalité TER-VL-TC- modes doux au niveau des gares ou haltes ferroviaires existantes.
- la réservation d'emprises foncières pour les nouvelles sections ferroviaires Est-Ouest notamment Thionville-Forbach pour le fret.
- la coordination avec les Luxembourgeois sur la lisibilité du cadencement pour les Luxembourgeois qui doit être effectif à partir de 2012 du côté français.
- une réflexion sur les voies ferrées existantes désaffectées susceptibles d'être utilisées ou réutilisées pour du transport type tram-train.

2.3 Développement des infrastructures fluviales

Contexte législatif et réglementaire :

- **La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)** : « les SCoT doivent être compatibles avec la DTA » (art. L.111-1-1 du code de l'urbanisme)

Pour les infrastructures fluviales, la DTA précise qu'il faut :

- mieux exploiter les capacités de la voie d'eau.
- anticiper l'accueil d'une plate-forme logistique multimodale
- améliorer des espaces perçus depuis les grandes infrastructures dont la Moselle.
- Participer au maintien, à la restructuration et à la réhabilitation des digues et berges des passages fluviaux usés par les passages des navires

Afin de réduire les émissions de gaz à effets de serre, une des mesures édictées par la loi « Grenelle I » est de développer pour le transport des marchandises l'usage du transport fluvial et maritime.

Dispositif de référence

Les travaux réalisés ou engagés (gestion centralisée et coordonnée des barrages, fiabilisation des ouvrages, rehaussement des ponts) conféreront à la voie d'eau le statut d'infrastructure performante et compétitive. À long terme, le doublement des écluses aval de la Moselle devrait être envisagée dans l'hypothèse d'un scénario de réalisation d'une liaison fluviale Nord-Sud par Saône-Moselle.

Porté par l'État et la Région, en concertation avec les collectivités locales, il existe un projet de création d'une plateforme trimodale fer-route-voie d'eau.

Cette plate forme multimodale s'appuiera sur la complémentarité de ports publics existants et sera composée de trois implantations : Frouard ; Metz-La Maxe et Thionville-Illange.

Contexte territorial

Avec ses 150 km de voies navigables de Neuves Maisons à Apach, la Moselle canalisée relie la Lorraine aux zones industrielles et portuaires d'Europe de l'Ouest via le Rhin et d'Europe de l'Est via la liaison Rhin- Main- Danube. Cette voie d'eau internationale a été canalisée à grand gabarit en 1964 et est accessible aux chalands de 3 000 tonnes sur tout son itinéraire.

Sur le territoire du SCoT, la commune traverse sur environ 35 km, vingt communes. Sur la Moselle canalisée, la navigation est possible 7 jours sur 7 en passage libre ou à la demande.

Le territoire du SCoT compte 3 écluses (Thionville, Koenigsmacker et Apach) qui permettent le franchissement du relief par les bateaux et trois barrages (Uckange, Koenigsmacker et Apach) auxquels sont associés, à chaque barrage, une micro centrale hydroélectrique. Ces infrastructures constituent une véritable alternative au transport routier. Des quais actuellement inactifs (Sablières de Sentzich à Malling et Cattenom, GSM à Manom) pourraient être réactivés et compléter le réseau de transport fluvial.

Le fret fluvial reste attractif pour les entreprises et il demeure un mode alternatif au transport routier. Il permet des liaisons sur toute la France mais également des liaisons européennes et fluvio-maritimes. Le fret représente en 2016, 76 % des bateaux naviguant sur la Moselle canalisée avec cependant le constat d'une perte de 16 % entre 2015 et 2016. Les marchandises transportées sont principalement liées à l'agriculture, à la sidérurgie et aux entreprises du BTP.

L'activité du fret et le tonnage global de marchandises sont fluctuants mais restent élevés comparativement aux autres voies navigables. Le gabarit, la présence de ports publics et celle d'opérateurs économiques situés à proximité du canal utilisant la voie d'eau expliquent cette importance.

Ces facteurs favorables concernent notamment le port public de Thionville- Illange, concédé par VNF à la SAS CAMIFEMO dans le cadre d'une concession d'outillage public (délégation de service) arrivant à échéance le 31 décembre 2018. Pour préparer la clôture de la concession, VNF a fait réaliser en 2016 un audit, dont les conclusions ont notamment permis de souligner le bon état des sols et des infrastructures, ces dernières ayant été rénovées et améliorées suite aux travaux réalisés en 2015 dans le cadre de la plate forme « conteneurs » visant à dynamiser l'activité portuaire et lui offrir de nouvelles opportunités de trafic. En parallèle, VNF mène des réflexions depuis le second semestre 2016 avec l'État, la Région Grand Est et l'ensemble des partenaires publics et privés pour aboutir à un accord sur un projet de développement coordonné des 4 ports publics de la Moselle dont Thionville- Illange et la mise en place d'une gouvernance unique.

Le périmètre de la concession englobe une zone industrialo-portuaire qui, en 2016, a traité plus de 300 000 tonnes de marchandises par la voie d'eau. Si on ajoute le port privé de Gepor, le tonnage passe à 600 000 tonnes. Cette concession intègre aussi une zone de stationnement dite « garage à bateaux » située à l'extérieur de la darse du port et s'étendant sur plus de 2km en rive droite le long de la Moselle canalisée jusqu'à l'écluse de Thionville.

De plus les collectivités territoriales ont engagé des réflexions sur l'aménagement d'un port sur les communes de Thionville, Illange et Uckange, projet Europort, consistant également en la création d'une plate forme logistique et industrielle multimodale, intégrant le transport routier, ferroviaire et fluvial.

Enjeux identifiés

Le transport fluvial est un mode de transport écologique, sûr et économique qui peut répondre aux besoins logistiques des entreprises, ainsi qu'aux problèmes de congestion de circulation.

En application des objectifs du Grenelle de l'Environnement, dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques visant à favoriser les modes de transports économes et moins polluants, alternatifs à la route, l'implantation d'activités ayant recours à la voie d'eau doit pouvoir être facilitée, notamment en termes d'accessibilité à un site fluvial de déchargement-chargement permettant ainsi d'accélérer l'atteinte des objectifs de report modal portés par l'État, la Région Grand Est et les collectivités.

Les réflexions du SCoT sur les thématiques du développement économique, des espaces économiques et des transports de marchandises devront aussi intégrer les secteurs supports de l'activité fluviale.

D'une manière générale, les sites stratégiques pour le fret fluvial, y compris en termes de réserves foncières, devront être identifiés et le SCoT devra préciser la vocation économique de ces sites. Il devra également veiller à la préservation du foncier autour des ports et quais et à la desserte de ces espaces.

2.4 : Sécurité des déplacements et des infrastructures

La sécurité, thème transversal, doit être portée par le SCoT.

L'ouverture d'un débat sur la place à donner à la voiture dans l'agglomération ou encore la recherche d'une meilleure qualité de vie en ville aideront à définir les objectifs et les contraintes qui permettront de mieux prendre en compte la sécurité des déplacements.

L'espace public est un lieu d'usage et d'échanges multiples, ce qui fait sa richesse mais augmente également les risques de conflits. Rechercher la sécurité des piétons et des cyclistes, c'est vouloir retrouver la vocation première de l'espace public. Il s'agit par exemple, de réfléchir aux cheminements des jeunes, de leur lieu d'habitation aux lieux qui leur sont destinés (écoles, gymnases, bibliothèques...) : trottoirs, traversées protégées, positionnement des arrêts de bus et d'autocars, signalétique...

Les nouveaux projets d'infrastructures linéaires ainsi que les nouveaux projets d'urbanisme devront être évalués au regard des risques pour les usagers.

L'environnement de la voie joue un rôle important :

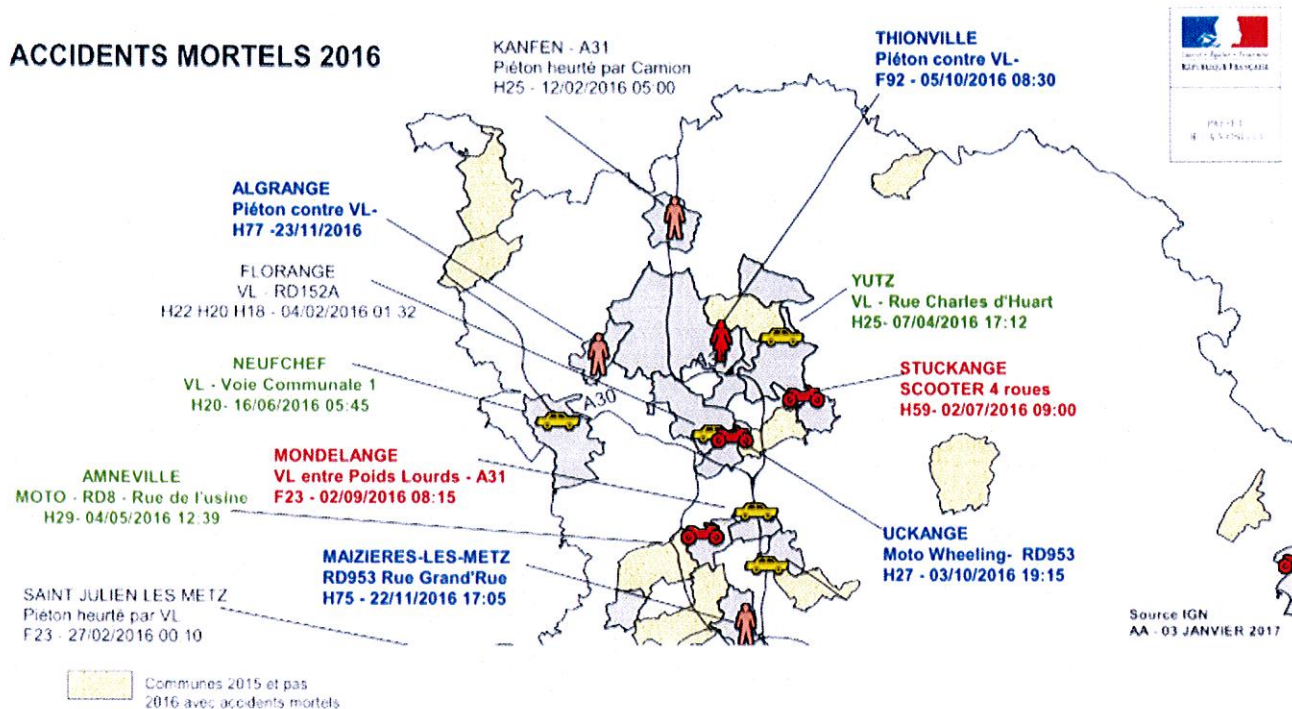
- dans le comportement du conducteur automobile et dans la perception qu'il a de sa fonction et de ses usages. Ainsi, il convient de marquer les entrées d'agglomération pour limiter la vitesse.
- dans le comportement des piétons et des cyclistes qui n'hésiteront pas à prendre des risques pour réduire leur temps de trajet ou dans leur traversée des rues, si les distances à parcourir sont trop importantes.

Contexte territorial :

Les zones d'accumulations d'accidents sur le territoire du SCoT se situent sur :

- l'autoroute A31, à hauteur de Mondelange, Richemont et Terville
- la RD1 à hauteur de Bousse et Guénange
- la RD918 à hauteur de Stuckange et Yutz
- la RD654 à hauteur de Koenigsmacker

ACCIDENTS MORTELS 2016



Enjeux identifiés :

La politique développée autour des transports en commun dans le projet de SCoT devrait participer à une réduction du nombre d'accidents.

2.5 Insertion des infrastructures dans un environnement protégé et valorisé

Il s'agit de mettre en cohérence d'une part, les besoins de mobilité et sécurité, et d'autre part, les mesures de protection et de mise en valeur de l'environnement.

Plusieurs facteurs contribuent à réduire la pollution de l'air et l'impact sur la santé : réduire les distances et les vitesses de déplacements, favoriser les modes de déplacements doux, implanter les activités et les services à proximité des réseaux de transports collectifs (bus, train)...

La réduction des nuisances sonores dues aux déplacements relève, entre autre, du système de déplacement utilisé et de son fonctionnement.

Des zones de protection peuvent être créées de part et d'autre de certaines infrastructures routières et/ou ferroviaires afin d'éviter l'urbanisation des abords ainsi que l'exposition au bruit de nouvelles populations. L'arrêté préfectoral n°99-DDE/SR du 29 juillet 1999 classe les Infrastructures de Transport Terrestre (RN et RD) du département de la Moselle en 5 catégories en fonction des vitesses maximales autorisées, avec des largeurs de couloirs de bruit affectées à chaque catégorie. L'arrêté préfectoral n°04-07- DDE/SR du 9 novembre 2004 fixe des règles identiques pour les Infrastructures Terrestres Ferroviaires.

Certains trafics routiers de transit peuvent être déviés sur d'autres axes, existants ou à réaliser, pour lesquels des mesures de limitation des nuisances seront prévues.

Le système de transport peut influencer soit, sur la consommation d'espace naturel, soit sur la création d'effet de coupure.

Sur le premier point, le système de déplacements doit permettre de préserver les espaces les plus remarquables en évitant leur traversée par une infrastructure nouvelle.

Sur le deuxième point, le système de déplacements ne doit pas générer de nouveaux effets de coupure dans le réseau biologique. Il doit, à ce titre, respecter les trames vertes et bleues définies dans le volet environnemental du SCoT. Pour les infrastructures existantes, une réponse adaptée au principe de reconstitution des continuités biologiques pourra être recherchée (aménagement spécifique d'un ouvrage hydraulique, couloir de verdure, crapauducs, passages pour la faune...).