



Syndicat mixte du
SCOTAM

LUXEMBOURG

ALLEMAGNE

MEUSE

MOSELLE

MEURTHE-ET-MOSELLE

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DE L'AGGLOMÉRATION MESSINE

RAPPORT DE PRÉSENTATION

TOME 2 : DIAGNOSTIC

► Approuvé le 1^{er} juin 2021
1^{ère} modification - 2023

AGURAM
AGENCE D'URBANISME
D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
Le SCoTAM : un premier projet de territoire approuvé en 2014	6
Le SCoTAM en 2019 : 7 intercommunalités, 224 communes et 411 700 habitants	8
Un grand défi démographique à relever	10
Un défi économique à relever	20
1. L'ORGANISATION DU TERRITOIRE	22
Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes	23
La structuration spatiale du territoire	40
L'armature urbaine du territoire	60
2. LES MODALITÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN	70
L'offre et les conditions d'habitat	71
L'économie au cœur des équilibres territoriaux	88
Les pratiques de mobilité	99
3. L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE	112
Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire	113
Les facteurs de développement local	123
SYNTHÈSE ET CONCLUSION	144



INTRODUCTION

DANS CETTE PARTIE

Le SCoTAM : un premier projet de territoire approuvé en 2014

- Une profonde recomposition du paysage intercommunal en 2017

Le SCoTAM en 2019 : 7 intercommunalités, 224 communes et 411 700 habitants

- La dynamique de l'interSCoT du sillon lorrain

Un défi démographique à relever

- Une stabilité démographique entre 2010 et 2015 avec des disparités entre EPCI
- Un solde migratoire en berne
- Des ménages plus petits et plus nombreux avec des conséquences sur les besoins en logements
- Un équilibre entre jeunes et seniors mais un vieillissement qui appelle une nouvelle offre de logements
- Les mobilités résidentielles entre 2014 et 2015
- Quels enjeux et perspectives démographiques pour le territoire ?

Un défi économique à relever

- Un territoire en mutation dans une économie régionale dont les bases sont remises en cause
- Quelles tendances et perspectives pour l'emploi sur le territoire du SCoTAM ?

Institué par la Loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » du 13 décembre 2000, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document qui fixe les grandes orientations d'urbanisme et d'aménagement d'un territoire à l'échelle intercommunale. Élaboré par les élus en concertation avec les habitants et acteurs locaux, c'est un projet stratégique partagé pour l'aménagement durable d'un territoire.

Le dossier de SCoT est constitué d'un rapport de présentation, d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), le cœur du projet du SCoT, l'expression politique du projet de territoire, et d'un Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), assortis de documents graphiques. Ce document doit faire l'objet d'un bilan tous les 6 ans et peut être modifié ou révisé.

Le diagnostic fait partie du rapport de présentation dont l'objet est de justifier le projet et les dispositions du SCoT. Conformément à l'article L141-3 du code de l'urbanisme, il doit être 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, de transports, d'équipements et de services.

Le diagnostic présente le fonctionnement et l'organisation du territoire, son passé, ses évolutions récentes et les mutations à venir. Il évalue également les besoins des habitants actuels et des générations futures. Il est donc le socle sur lequel repose le projet de SCoT, il identifie les grands enjeux auxquels le territoire doit faire face dans une logique de développement durable.

LE SCoTAM : UN PREMIER PROJET DE TERRITOIRE APPROUVÉ EN 2014

Après 6 années d'élaboration, le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine (SCoTAM) a été approuvé le 20 novembre 2014. Il fait partie des SCoT de génération Grenelle. Premier projet de territoire à l'échelle du bassin de vie¹, ce schéma assure une fonction d'harmonisation et de prescription de l'ensemble des politiques sectorielles ou territoriales (aménagement, urbanisme, habitat, déplacements, activités économiques et environnement). Il définit précisément des orientations et des objectifs à atteindre, en précisant les moyens d'actions, dans le cadre d'une stratégie globale. C'est le document de référence de l'agglomération messine, à la fois démarche politique et outil de planification juridique.

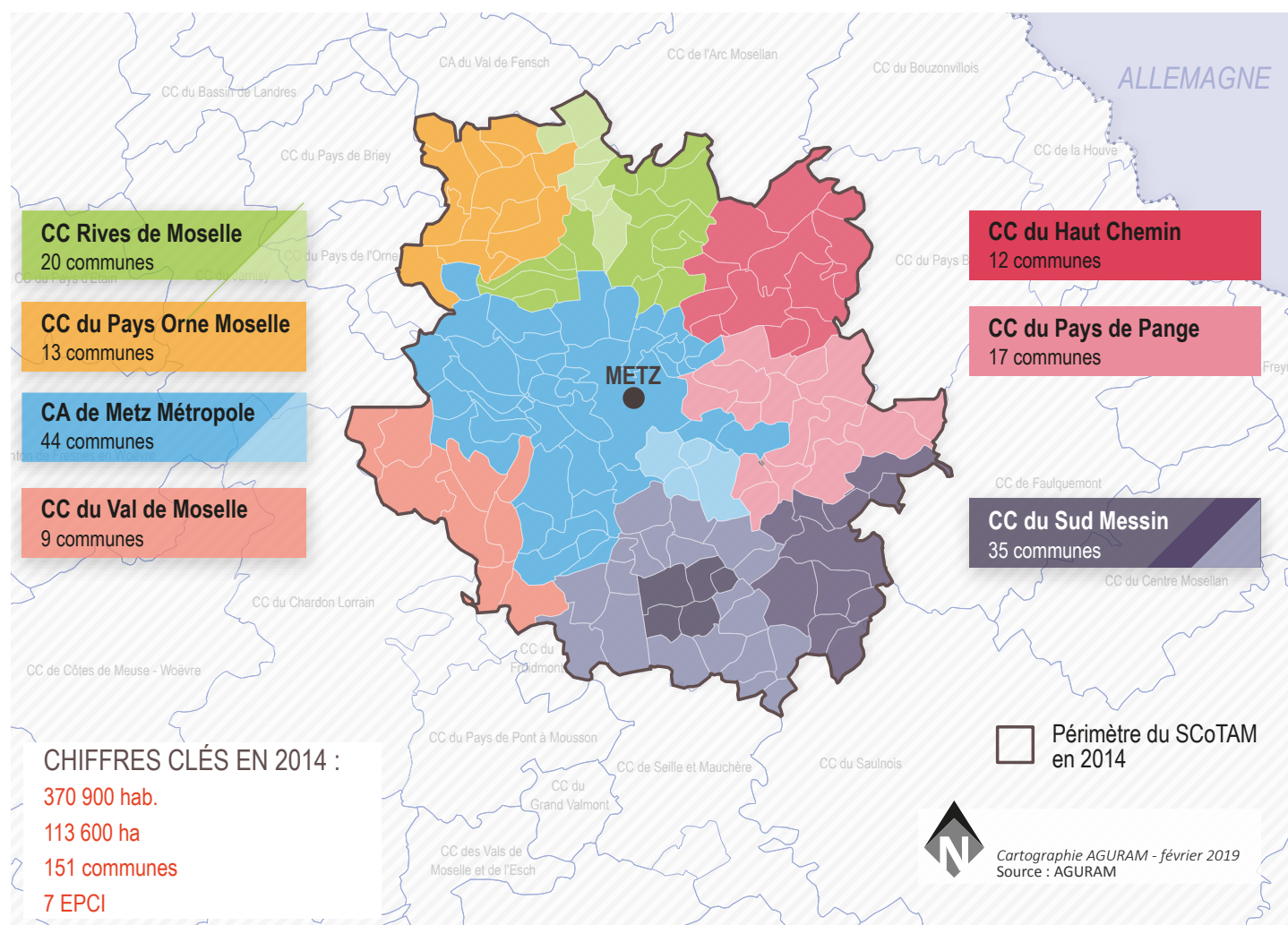
Le Syndicat mixte du SCoTAM est chargé de sa mise en œuvre depuis son approbation. Depuis plus de 5 ans, il accompagne les collectivités

dans la traduction des objectifs et orientations du DOO dans leur document de planification, se charge d'approfondir les orientations et de contribue à consolider la portée intercommunale du projet.

Son périmètre original, assez proche de l'aire urbaine² de Metz, a été délimité par un arrêté préfectoral du 31 décembre 2002. En novembre 2014, le territoire du SCoTAM incluait 7 intercommunalités (une communauté d'agglomération et 6 communautés de communes) rassemblant 151 communes. Ce territoire de 113 600 hectares accueillait alors 370 900 habitants (population totale au recensement de 2010).

Ce périmètre a évolué une première fois à la suite de l'adhésion de l'ex-CC du Pays Boulageois le 8 juin 2015, pour atteindre 177 communes et 386 000 habitants.

Territoire du premier projet de SCoTAM approuvé en 2014



¹ Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants (définition INSEE).

² Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

UNE PROFONDE RECOMPOSITION DU PAYSAGE INTERCOMMUNAL EN 2017

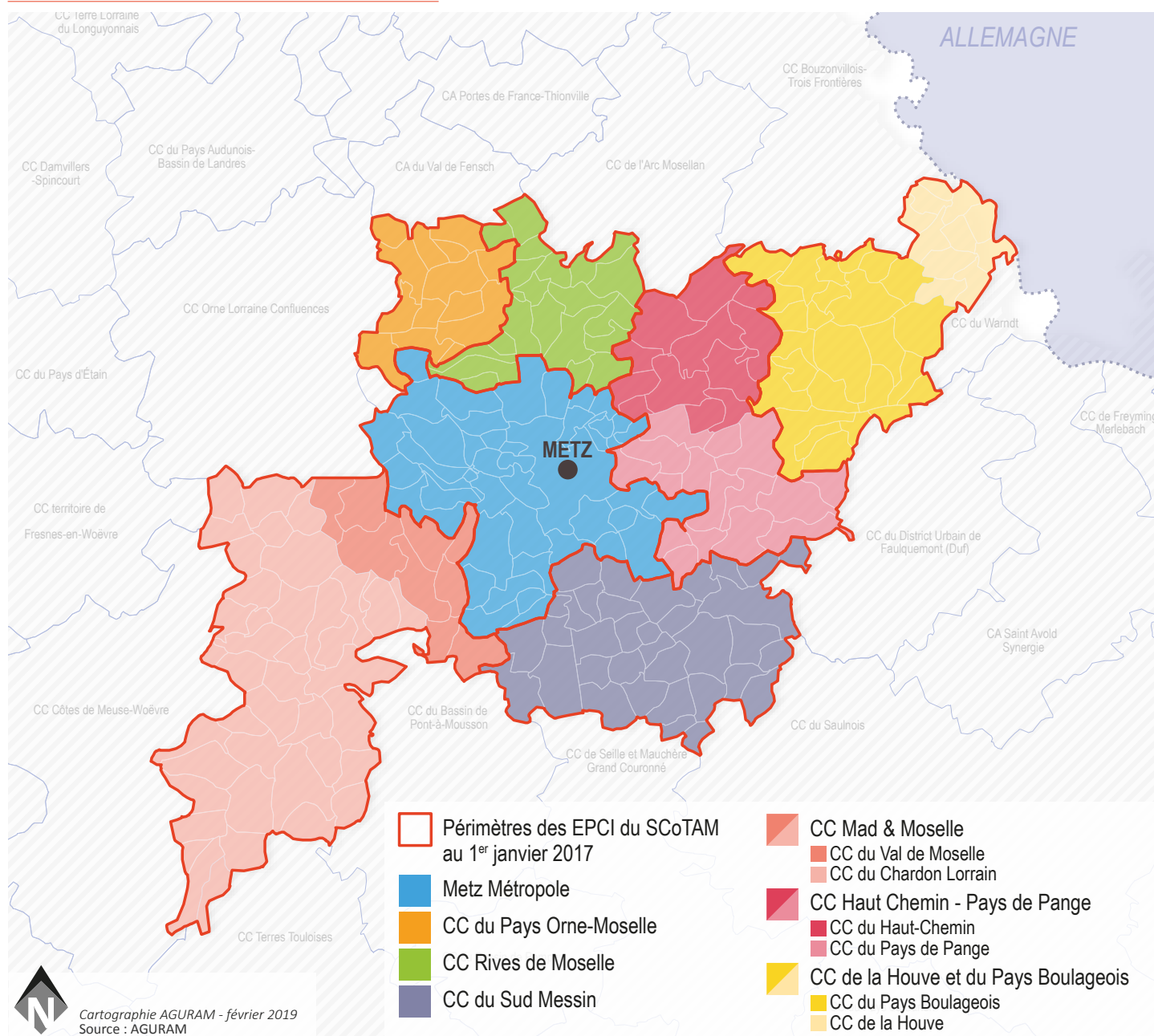
La réforme territoriale, initiée par la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), a redessiné le paysage intercommunal et dans le même temps, modifié le périmètre du SCoTAM.

C'est le cas de la CC Houve - Pays Boulageois. L'ex-CC du Pays Boulageois faisait partie du SCoTAM tandis que dans le même temps la CC de la Houve avait intégré celui du Val de Rosselle. Idem pour la nouvelle entité Mad & Moselle ; la CC du SCoT Val de Moselle était déjà intégrée au SCoTAM en 2014 tandis que celle du Chardon Lorrain et la commune d'Hamonville étaient couvertes par le SCoT Sud 54 (aujourd'hui dénommé Multipôle Sud lorraine).

En l'espace de quelques années, les évolutions législatives ont donc amené les EPCI à réinterroger leurs projets de territoire et à faire converger leurs compétences, lors de fusion. Aussi, les intercommunalités sont désormais compétentes pour la gestion et l'aménagement des zones d'activités.

Ces évolutions territoriales fondent l'objet de la première révision du SCoTAM, prescrite en comité syndical le 3 juillet 2017. Il s'agit notamment de couvrir d'orientation et d'objectifs les deux nouveaux entrants. Le SCoTAM gagne ainsi 77³ communes et 34 200 habitants supplémentaires, lui faisant rejoindre le rang des SCOT les plus peuplés de France. Sa superficie augmente de 55 % (+ 62 800 hectares). Il s'étend des limites du département de la Meuse jusqu'à la frontière allemande.

Évolution des EPCI du SCoTAM au 1^{er} janvier 2017



³ En 2017, trois fusions de communes ont concerné deux EPCI du SCoT : Ancy-Dornot (Mad et Moselle), Colligny-Maizery et Ogy-Montoy-Flanville (Haut Chemin- Pays de Pange) attirées par celui-ci.

LE SCOTAM EN 2019 : 7 INTERCOMMUNALITÉS, 224 COMMUNES ET 411 700 HABITANTS⁴

Sept EPCI⁵ font désormais partie intégrante du SCoTAM, une Métropole et six Communauté de communes (CC) :

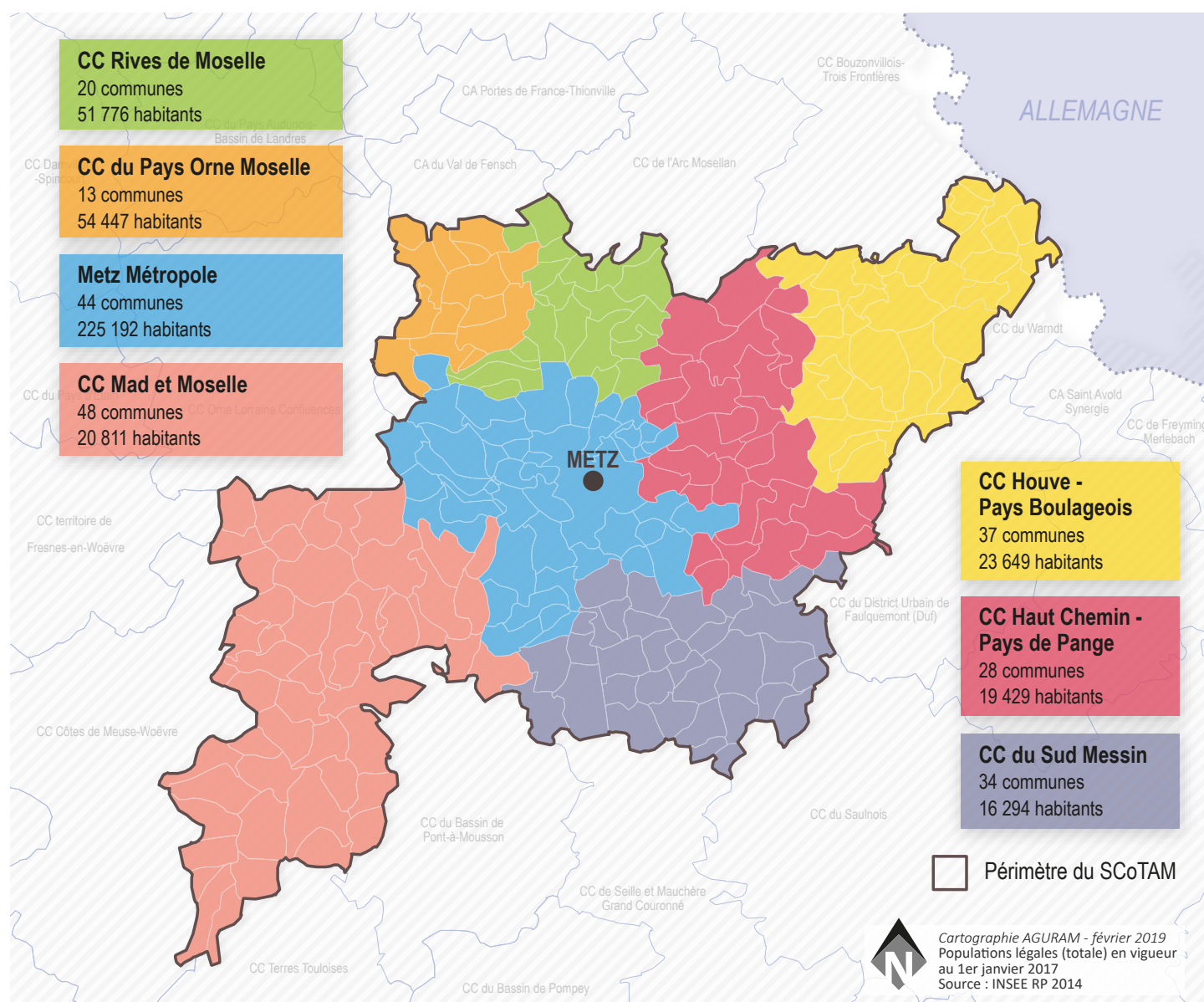
- Metz Métropole (44 communes), l'ex-communauté d'agglomération de Metz Métropole a accédé au statut de Métropole au 1er janvier 2017. Elle porte notamment un projet métropolitain et a prescrit l'élaboration de son premier PLU intercommunal (PLUi) en 2019. La révision du Plan de Déplacements Urbains s'achèvera en 2019, tout comme celle du Programme Local de l'Habitat (PLH) ;
- CC du Pays Orne-Moselle (13 communes), qui termine actuellement la troisième révision de son PLH ;
- CC Rives de Moselle (20 communes), qui a adopté son premier PLH en 2017 ;
- CC de la Houve et du Pays Boulageois (37 communes), qui élabore son premier PLUi lancé en 2018 ;

- CC Mad & Moselle (48 communes), intercommunalité meurthe et mosellane qui comprend 9 communes mosellanes. Elle a prescrit l'élaboration de son PLUi en mai 2019 ;
- CC du Haut-Chemin - Pays de Pange (28 communes) ;
- CC du Sud Messin (34 communes).

En intégrant la Communauté de Communes de Mad & Moselle dans son paysage intercommunal, le SCoTAM a renforcé son lien avec le territoire du Parc naturel régional de Lorraine. Désormais 46 communes du SCoTAM, Mad & Moselle et Metz Métropole adhèrent à la **Charte du Parc**.

Ces collectivités se sont engagées au travers de la Charte du Parc à préserver et valoriser les espaces, les ressources naturelles et les diversités du territoire, à participer à l'attractivité de la Lorraine, à accompagner l'évolution des modes de vie et à soutenir les initiatives économiques de développement durable.

Les EPCI du SCoTAM en 2019



⁴ Population totale - RP 2015 (INSEE)

⁵ Établissement public de coopération intercommunale

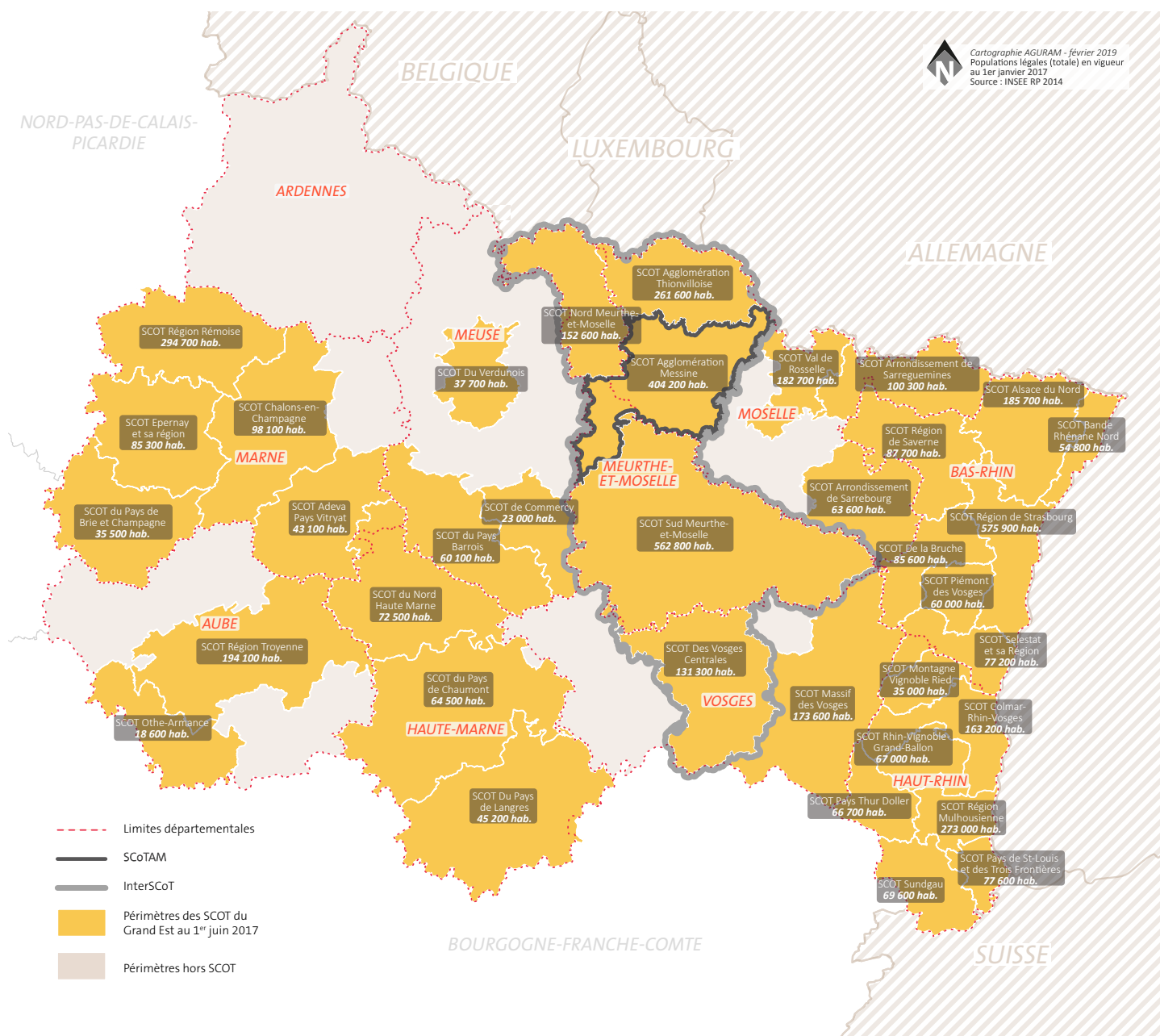
LA DYNAMIQUE DE L'INTERSCoT DU SILLON LORRAIN

Les territoires limitrophes du SCoTAM sont pour la plupart couverts par un SCoT :

- le SCoT de l'Agglomération Thionvilloise (120 communes, 6 EPCI, 265 900 habitants), en cours de révision en 2019,
- le SCoT Nord Meurthe-et-Moselle organisé autour de Val-de-Briey-Jarry et Longwy (116 communes, 8 EPCI, 155 600 habitants),
- le SCoT de la multipôle Sud Lorraine structuré autour de Nancy, Toul et Lunéville (435 communes, 13 EPCI, 573 600 habitants),
- le SCoT Val de Rosselle (...), en cours de révision en 2019.

La proximité physique de ces territoires, leur histoire commune, l'interconnexion des bassins de vie, un positionnement européen spécifique, les enjeux de mobilité et les liens économiques, ont conduit à mener certaines réflexions à l'échelle départementale, voire régionale. Des démarches InterSCoT se sont structurées d'abord à l'initiative du département de la Moselle, puis en 2017 par les syndicats eux-mêmes. Ainsi, l'InterSCoT du sillon lorrain s'est construit progressivement dans la dynamique de l'élaboration du SRADDET⁶ Grand Est. Plateforme d'échanges et de débat, il réunit les syndicats mixtes des cinq SCoT lorrains et forme une ensemble territorial cohérent et interdépendant, forts de 32 EPCI (dont 2 métropoles), plus de 1 510 000 habitants et 552 000 emplois.

L'InterSCoT du sillon lorrain dans le nouveau contexte régional



⁶ Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

UN DÉFI DÉMOGRAPHIQUE À RELEVER

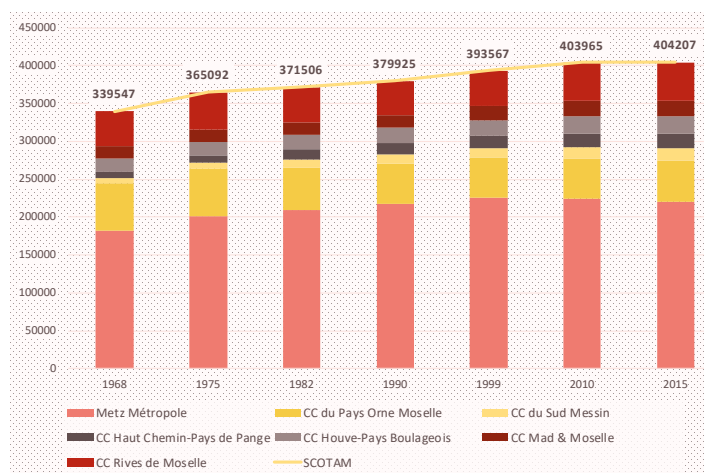
UNE STABILITÉ DÉMOGRAPHIQUE ENTRE 2010 ET 2015 AVEC DES DISPARITÉS ENTRE EPCI

La population du SCoTAM est en progression constante depuis 1968 : en effet, elle est passée de 339 550 habitants en 1968 à 403 965 habitants en 2010 (population municipale).

Entre 2010 et 2015, la croissance semble ralentir puisque la population du SCoTAM a progressé d'environ 240 habitants seulement, pour atteindre 404 200 habitants. Cependant, on observe des dynamiques différentes selon les EPCI :

- Avec une perte de 3 300 habitants pour Metz Métropole et 250 habitants pour la CC Mad & Moselle, ces deux intercommunalités ont connu une baisse de leur population de 1,5 % et 1,2 % respectivement.
- À contrario, la CC du Haut Chemin Pays de Pange et la CC du Sud Messin ont connu une progression significative de leur population de l'ordre de 4,8 % (+870 habitants) et 4,5 % (+690 habitants) respectivement.
- Les autres EPCI ont connu une progression plus modérée : 2,4 % pour la CC Houve Boulageois (+550 habitants), 1,7 % pour la CCPOM (+885 habitants) et 1,6 % pour les Rives de Moselle (+800 habitants).

Évolution de la population du SCoTAM et de ses EPCI depuis 1968



UN SOLDE MIGRATOIRE EN BERNE

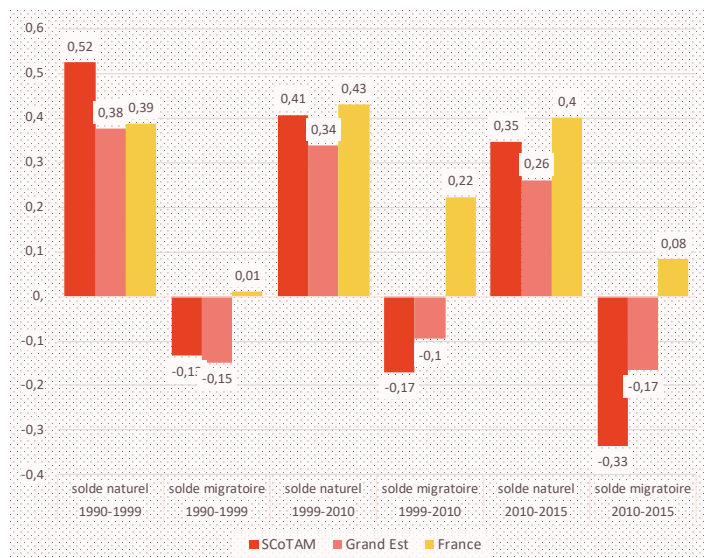
Ces dynamiques s'expliquent par l'évolution de l'équilibre entre solde naturel et solde migratoire. Sur la période 1990-1999, le SCoTAM présentait un taux de variation annuel lié au solde naturel (différence entre les naissances et les décès) nettement plus important que le Grand Est et la France puisqu'il était de 0,52 % contre moins de 0,40 % pour les deux autres territoires de comparaison. Ce taux de variation compensait nettement le solde migratoire négatif qui s'élevait à -0,13 % (différence entre les arrivées et les départs) ce qui s'est traduit par une hausse importante de la population, de l'ordre de 13 640 habitants.

Cependant, au fil du temps, le solde naturel s'est érodé pour atteindre un taux de variation annuel de 0,35 % sur la période 2010-2015, ce qui est plus faible que la France (0,4 %) mais reste supérieur à la Région Grand Est (0,26 %). Dans le même temps, le solde migratoire, toujours négatif, a continué à décliner pour atteindre un taux de variation annuel de -0,33 % qui annule quasiment l'effet du solde naturel positif : cela traduit un plus grand nombre de départs que d'arrivées dans le SCoTAM. Ce quasi-équilibre entre solde naturel positif et solde migratoire négatif explique la très faible progression de la population sur la dernière période intercensitaire, avec un gain d'environ 240 habitants seulement.

On notera par ailleurs que les territoires de comparaison présentent de meilleurs soldes migratoires même s'ils montrent la même tendance à la dégradation : le taux de variation du solde migratoire du Grand Est, même s'il décline, reste autour de -0,17 % tandis que celui de la France est toujours positif mais se dégrade également (0,08 %).

Des disparités entre les EPCI s'observent sur les taux de variation annuels liés au solde naturel entre 2010 et 2015. En effet, seule la CC Mad & Moselle présente un taux de variation lié au solde naturel négatif (-0,13 %), ce qui montre qu'il y a plus de décès que de naissances sur

Évolution de la population du SCoTAM et de ses EPCI depuis 1968



ce territoire (soit -129 habitants entre 2010 et 2015). Néanmoins, cela s'explique par la présence de l'EHPAD de Gorze. Les EPCI présentant les meilleurs taux de variation liés au solde naturel sont la CC du Sud Messin (0,52 %, soit + 283 habitants liés au solde naturel) et la CC Haut Chemin Pays de Pange (0,48 %, soit + 443 habitants). Metz Métropole (+ 4349 habitants liés au solde naturel), la CC Rives de Moselle (+984 habitants) et la CC Houve Pays Boulageois (+390 habitants) présentent des taux de variation similaires à ceux observés sur le SCoTAM (autour de 0,35 %). La CC Pays Orne Moselle reste atypique avec un solde de +0,21 %.

Pour les taux de variation liés au solde migratoire, Metz Métropole se détache nettement avec un solde migratoire négatif, de l'ordre de -0,69 % ce qui se traduit par un plus grand nombre de départs que d'arrivées (-7647 habitants liés au solde migratoire). Par ailleurs, ce taux n'est pas compensé par le solde naturel ce qui explique la baisse de population constatée (-3 300 habitants). **Deux territoires présentent un taux de variation lié au solde migratoire nettement supérieur à la moyenne du SCoTAM :**

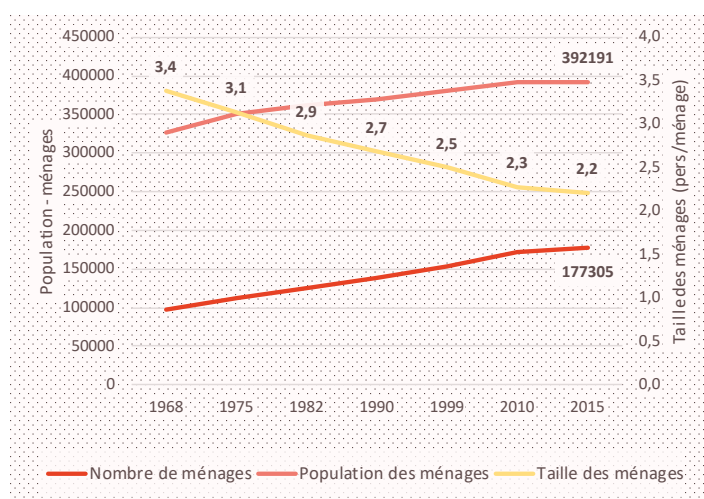
- La CC Haut Chemin Pays de Pange avec un taux de variation du solde migratoire de 0,46 %, traduisant une hausse de 428 habitants entre 2010 et 2015
- La CC du Sud Messin avec un taux de variation du solde migratoire de 0,36 %, traduisant une hausse de 283 habitants entre 2010 et 2015.

DES MÉNAGES PLUS PETITS ET PLUS NOMBREUX AVEC DES CONSÉQUENCES SUR LES BESOINS EN LOGEMENTS

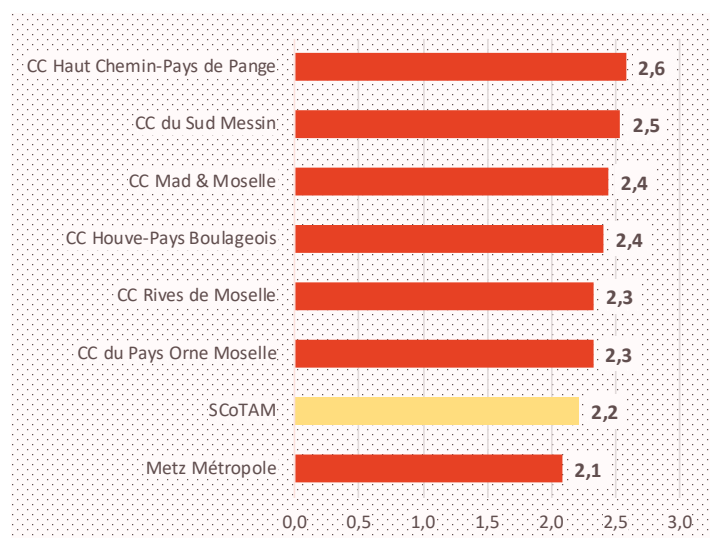
En 2015, le SCoTAM compte 177 300 ménages. Le nombre de ménages a progressé de 83 % depuis 1968 (96 570 ménages) tandis que dans le même temps, la population des ménages a augmenté de 20 % seulement pour atteindre 392 200 personnes. Ainsi, **la taille des ménages est passée de 3,4 personnes par ménages à 2,2 en 2015 (comme en France)**. Ce phénomène n'est pas propre au SCoTAM : en effet, il s'explique par la décohabitation croissante, par des évolutions démographiques telles que le vieillissement des ménages (veuvage) ou par des évolutions sociétales (progression du célibat, divorce, monoparentalité...). En conséquence, l'évolution du parc de logements est indispensable, dans la mesure où pour maintenir un niveau de population sur un territoire, il faut construire davantage. Cette nouvelle offre devra également tenir compte des besoins spécifiques engendrés par ces nouveaux modes de vie.

La taille des ménages varie selon les EPCI. C'est à Metz Métropole, territoire urbain, qu'elle est la plus faible avec seulement 2,1 personnes par ménages tandis que la CC Haut Chemin-Pays de Pange ou la CC du Sud Messin montrent un caractère plus familial avec respectivement 2,6 et 2,5 personnes par ménages.

Évolution de la taille des ménages du SCoTAM depuis 1968



Taille des ménages du SCoTAM et de ses EPCI en 2015



UN ÉQUILIBRE ENTRE JEUNES ET SENIORS MAIS UN VIEILLISSEMENT QUI APPELLE UNE NOUVELLE OFFRE DE LOGEMENTS

À l'échelle du SCoTAM, l'indice de jeunesse⁷ est de 0,99, ce qui signifie qu'il y a autant de personnes jeunes que de seniors. Cependant, on ne retrouve pas cet équilibre sur la totalité du territoire. En effet, Metz Métropole, les CC Pays Orne-Moselle et Rives de Moselle présentent un indice de jeunesse légèrement inférieur à 1 (de 0,95 à 0,97) ce qui se traduit par une surreprésentation des seniors. Ces territoires, plus urbains et disposant de plus de commerces et services ainsi que d'établissements destinés aux personnes âgées, attirent davantage les seniors.

À contrario, la CC du Sud Messin et la CC du Haut Chemin Pays de Pange présentent respectivement un indice de jeunesse de 1,24 et 1,14 ce qui reflète la présence d'une population jeune assez importante et corrobore le constat précédent indiquant le caractère familial des ménages.

Pour tous les territoires, l'indice de jeunesse a baissé entre 2010 et 2015, ce qui montre un vieillissement de la population (SCoTAM : 1,14 en 2010, 0,99 en 2015).

Les plus de 60 ans représentent près de 24 % de la population du SCoTAM en 2015 contre 21 % en 2010. Le nombre de personnes de 75 ans et plus a nettement augmenté : depuis 1999, il est passé de 20 000 personnes à près de 34 500 personnes, soit une hausse de 72 %. En 2015, les 75 ans et plus représentent ainsi 9 % de la population contre 5 % en 1999.

Ce vieillissement des ménages engendre des besoins nouveaux.

En effet, les personnes âgées ont une mobilité résidentielle plus faible que la moyenne (bon nombre d'entre elles occupent toujours le même logement malgré le départ de leurs enfants), ce qui limite la rotation du parc de logements et augmente ainsi le besoin de construction de logements neufs. Par ailleurs, leurs logements sont souvent inadaptés à leurs nouveaux besoins tant du point de vue de l'accessibilité que de la typologie. Proposer un parc de logements adaptés aux besoins des seniors constitue un enjeu important pour favoriser le maintien à domicile des personnes âgées et retarder, voire éviter, leur entrée en institution spécialisée.

LES MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES ENTRE 2014 ET 2015⁸

D'OÙ VIENNENT LES NOUVEAUX HABITANTS DU SCoTAM ?

En 2015, 96,5 % des habitants du SCoTAM vivaient déjà dans le SCoTAM au 1er janvier 2014.

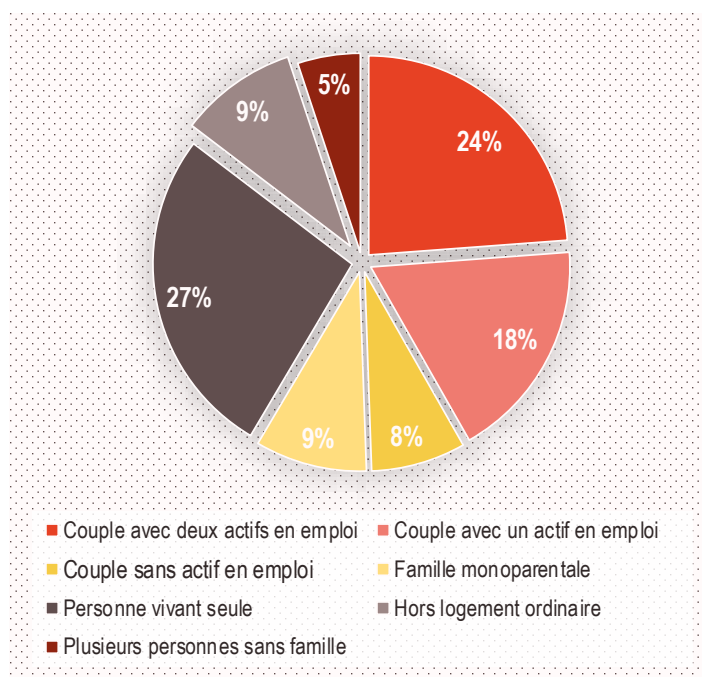
En ce qui concerne l'origine des 13 880 nouveaux habitants arrivés en 2014 :

- 15 % vivaient dans le SCoT de l'Agglomération Thionvilloise (2 080 personnes),
- 13 % sont issus du SCoT de la multipôle Sud Lorraine (1 760 personnes),
- 11 % proviennent d'un pays étranger (1 560 personnes),
- 9 % résidaient auparavant dans le SCoT Nord Meurthe-et-Moselle (1 270 personnes),
- 7 % vivaient dans le SCoT Val de Rosselle (960 personnes),
- 4 % vivaient dans le SCoT de l'arrondissement de Sarreguemines (330 personnes),
- 2 % provenaient du SCoT de la région de Strasbourg (260 personnes).

QUI SONT LES NOUVEAUX ARRIVANTS ?

Le territoire est attractif auprès des étudiants et des jeunes actifs (49% de 15-29 ans). Par ailleurs, 27 % sont des personnes seules et près de la moitié des couples. Plus de 40 % des nouveaux arrivants sont des actifs en emploi.

Répartition des personnes ayant emménagé dans le SCoTAM selon le type de ménages (2015)



⁷ L'indice de jeunesse correspond au ratio entre le nombre de personnes de moins de 20 ans et le nombre de 60 ans et plus.

⁸ L'analyse qui suit s'appuie sur l'exploitation du fichier des migrations résidentielles de l'INSEE en 2015. Il rend possible l'analyse des individus de plus de 1 an selon leur lieu de résidence actuelle et leur lieu de résidence antérieure (1 an auparavant). Il permet de connaître les principales caractéristiques socio-démographiques de l'individu ainsi que celles du ménage auquel il appartient.

OÙ SONT PARTIS LES ANCIENS HABITANTS DU SCoTAM ?

13 340 personnes ont quitté le SCoTAM en 2014 pour un autre territoire français⁹. La première destination des habitants du SCoTAM est le SCoT de l'Agglomération Thionilloise (20 % des départs soit 2 680 personnes) ce qui peut s'expliquer par l'attractivité luxembourgeoise. Pour le reste :

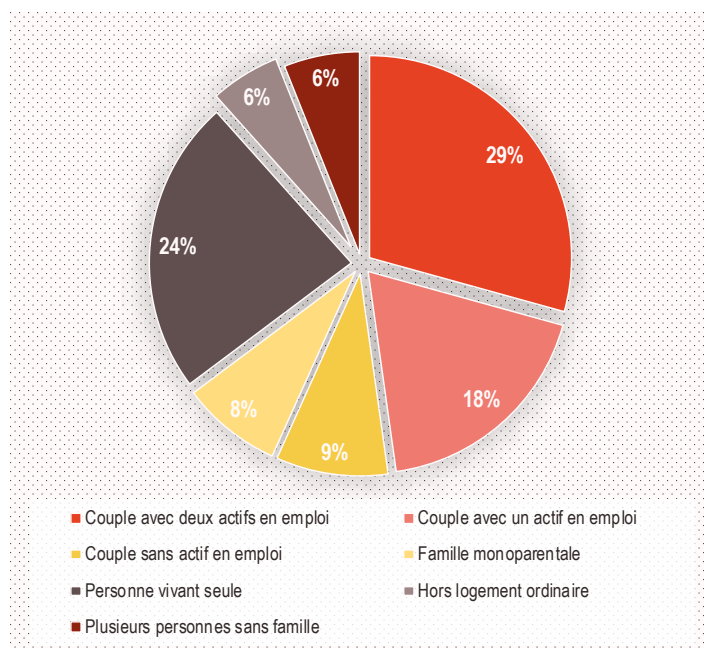
- 13 % partent dans le SCoT Multipôle Sud Lorraine (1 800 personnes),
- 7 % rejoignent le SCoT Nord 54 (1 000 personnes),
- 5 % partent pour le SCoT Val de Rosselle (635 personnes),
- 4 % dans les SCoT de la Région de Strasbourg et de l'agglomération lyonnaise (290 et 235 personnes)

QUI SONT CEUX EN PARTANCE ?

Les profils d'âges sont similaires à ceux des ménages rejoignant le SCoTAM. Près de la moitié des personnes quittant le SCoTAM sont des actifs en emploi (6 230 personnes) alors qu'ils ne constituent que 43 % des nouveaux arrivés (5 950 personnes). À contrario, les étudiants quittant le territoire représentent 15 % des départs (2 000 personnes) contre 19 % des arrivées (2 620 personnes) ce qui traduit une **certaine attractivité du SCoTAM en matière de formation**.

29 % des anciens habitants faisaient partie d'une famille dont les deux membres du couple étaient actifs en emploi. À contrario, seulement 24 % de personnes seules ont quitté le territoire contre 27 % qui ont emménagé (arrivées d'étudiants). À noter que 10 % des personnes rejoignant le territoire du SCoTAM occupent un logement non ordinaire¹⁰ soit 1330 personnes, tandis que seulement 6 % quittent le territoire (7740

Répartition des personnes ayant quitté le SCoTAM selon le type de ménages (2015)



personnes). **Cela traduit le bon niveau d'équipement du SCoTAM qui parvient à attirer ces publics aux besoins spécifiques.**

Une Métropole qui attire les étudiants, mais peu attractive pour les familles

Metz Métropole est particulièrement attractive pour les étudiants extérieurs au SCoTAM : Plus de 2 100 l'ont rejoint contre 1 500 qui ont quitté le SCoTAM (+ 600 personnes).

Les étudiants diplômés deviennent soit actifs soit chômeurs et quittent alors la Métropole et le SCoTAM pour rejoindre leur famille. **L'enjeu est donc de leur proposer les conditions permettant de les maintenir dans le SCoTAM à l'issue de leurs études.**

Les anciens habitants de la Métropole ayant quitté le SCoTAM, sont essentiellement des couples avec enfants (-1 600 personnes). À contrario, la Métropole est attractive pour les personnes isolées et les familles monoparentales, avec des différentiels respectifs de + 525 et + 200 personnes.

LA MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE VUE DES EPCI ; DES DYNAMIQUES CONTRASTÉES ENTRE LES TERRITOIRES URBAINS ET PÉRIURBAINS / RURAUX.

Une métropole attractive pour les agglomérations du Nord 54 et de l'Est mosellan mais qui perd des habitants au bénéfice des intercommunalités voisines.

Quels sont les flux majeurs de population ?

Metz Métropole a connu l'arrivée de 10 070 personnes (+1 115 en provenance de l'étranger) pour 11 460 départs (hors départs vers l'étranger).

Parmi ces arrivées, 8 % proviennent du Grand Nancy (770 personnes), 6% de Rives de Moselle (6%) et 5% de la Métropole du Grand Paris. 2 040 personnes ayant rejoint Metz Métropole vivaient déjà dans le SCoTAM soit 20 % des arrivées. Les flux depuis les autres EPCI de Moselle pèsent peu (2 à 4 % des arrivées).

Sur les 11 460 départs, 7% sont parties vivre dans le Grand Nancy (820 personnes), 6% à Rives de Moselle (6%), 6% dans la métropole du Grand Paris et 5% dans le Haut Chemin Pays de Pange et le Pays Orne-Moselle. 4% rejoignent les CA Portes de France Thionville ou Val de Fensch et les CC du Sud Messin ou de Mad et Moselle. 2 950 personnes ont quitté Metz Métropole pour rejoindre une autre intercommunalité du SCoTAM, soit 26 % des départs de la métropole.

⁹ Les départs pour l'étranger ne sont pas comptabilisés car le fichier des migrations résidentielles s'appuie sur le recensement, seuls les lieux de résidence en France sont donc recensés.

¹⁰ Résidence avec services spécifiques tels que résidences pour personnes âgées, pour étudiants, à vocation sociale, pour personnes handicapées, etc.

Quelle attractivité de Metz Métropole ?

L'attractivité résidentielle d'un territoire peut se mesurer en calculant le solde entre les arrivées et les départs.

On observe que Metz Métropole est particulièrement attractive pour les agglomérations de l'est Mosellan et du Nord de la Meurthe et Moselle :

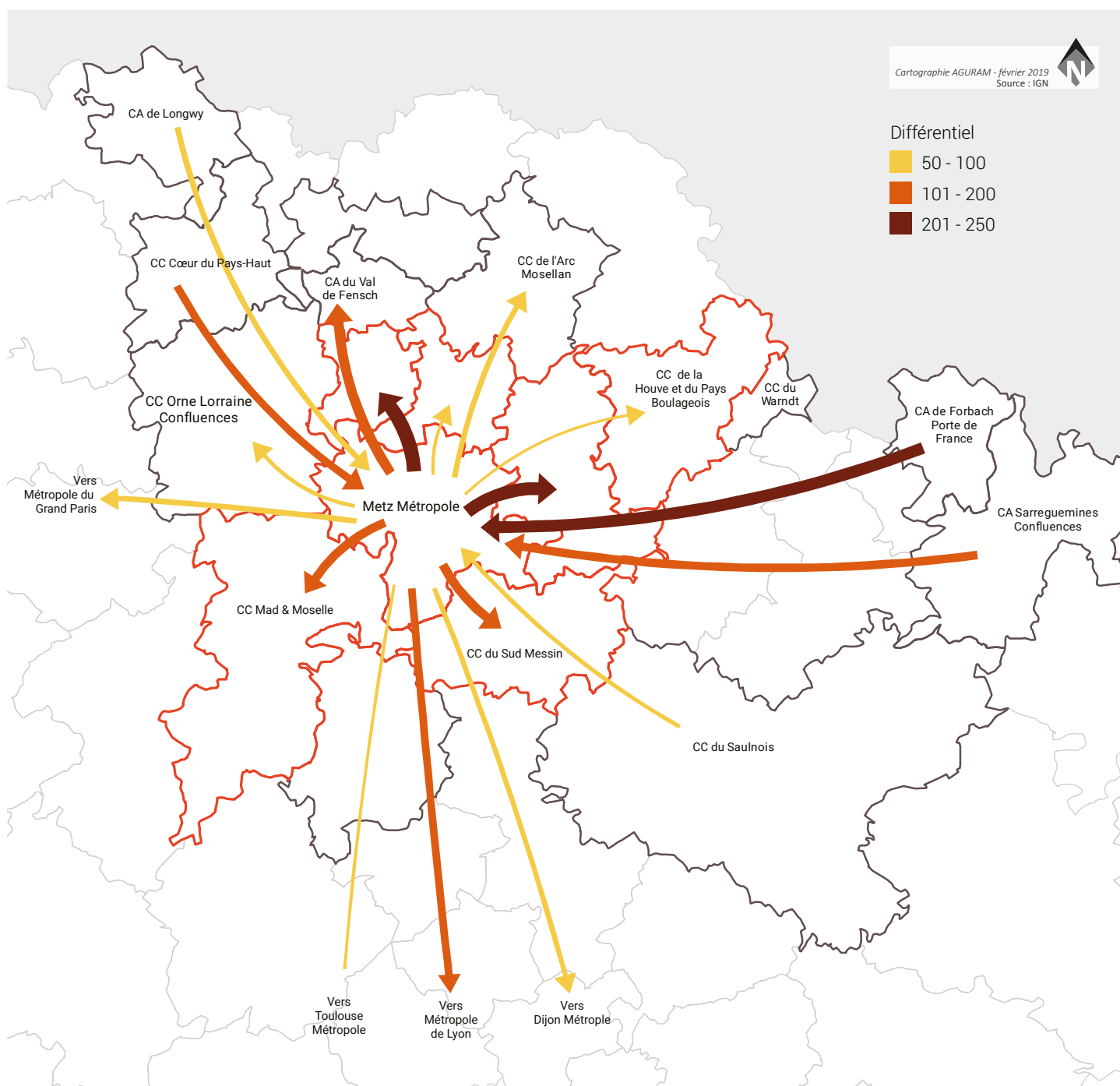
- **Forbach Portes de France** (210 arrivées de plus que de départ),
- **Sarreguemines Confluences** (+ 150 personnes),
- **Cœur de Pays Haut** (+ 135 personnes),
- **Longwy** (+100 personnes).

À contrario, le départ des habitants de la Métropole profite aux EPCI voisins :

- **Pays Orne-Moselle** (250 départs de plus que d'arrivées),
- **Haut Chemin Pays de Pange** (+230 départs),
- **Val de Fensch** (+180 départs),
- **Sud Messin et Mad et Moselle** (+170 départs).

On observe également davantage de départs en direction de la **Métropole de Lyon** et de la **Métropole du Grand Paris** (+135 à +100) ce qui traduit probablement une **mobilité des étudiants nouvellement diplômés**.

Quelle attractivité de Metz Métropole ?



CC Pays Orne-Moselle et CC Rives de Moselle : des territoires attractifs pour les habitants de la Métropole mais en concurrence avec les EPCI du nord pour les travailleurs transfrontaliers

Quels sont les flux majeurs avec la CCPOM ?

En une année, la **CCPOM a connu 2 550 arrivées** (+ 95 provenant de l'étranger) dont 53 % provenaient du SCoTAM, majoritairement de Rives de Moselle (27 %) et de Metz Métropole (23 %). Les EPCI voisins du SCoTAM représentent près de 30 % des arrivées, principalement de la CC Orne Lorraine Confluences et de la CA Val de Fensch.

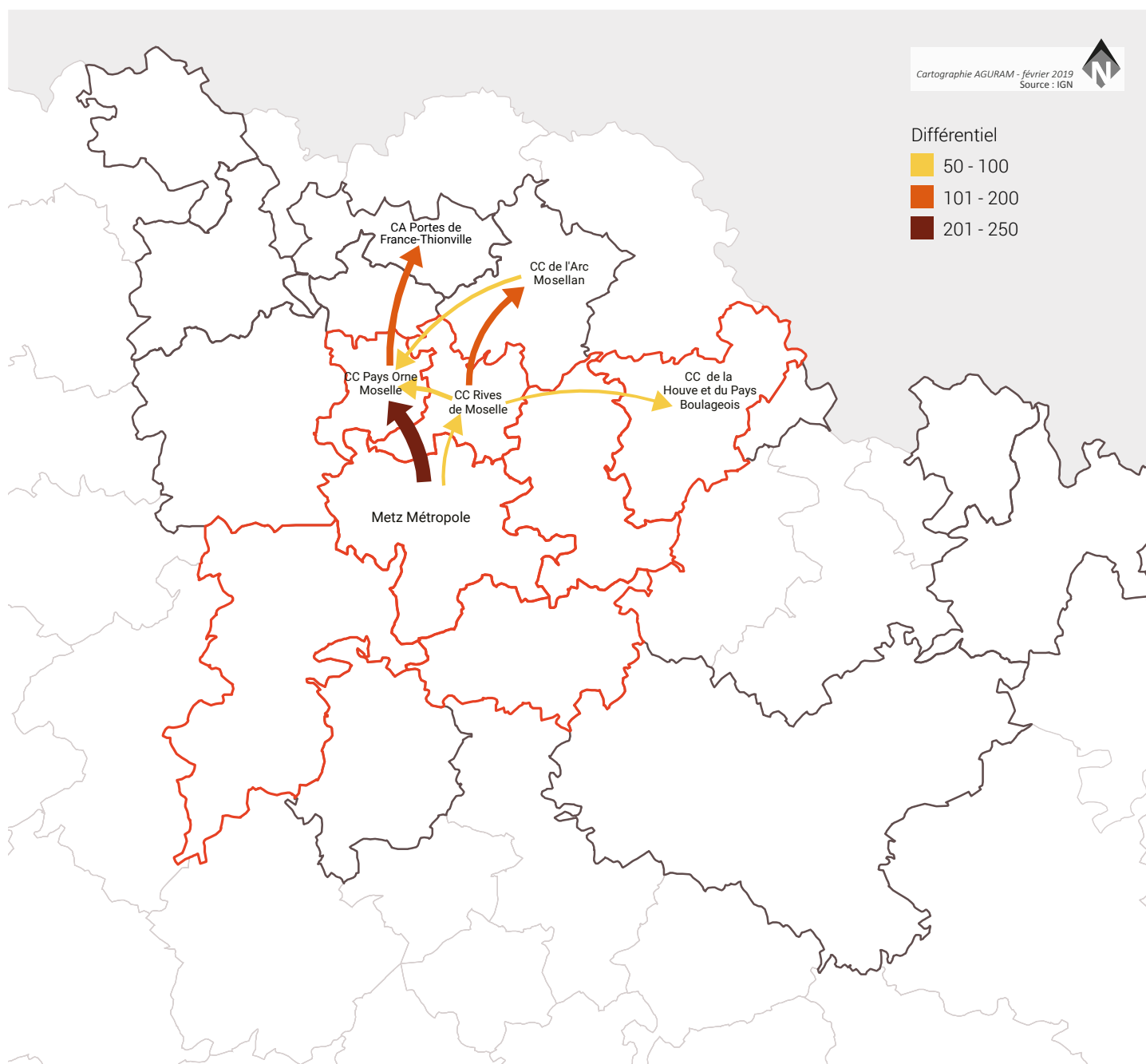
La CCPOM a connu 2400 départs (hors départs vers l'étranger) dont 40 % internes au SCoTAM, essentiellement vers Rives de Moselle (25 % des départs) et Metz Métropole (14 % des départs). **Les EPCI voisins du SCoTAM représentent plus de 30 % des départs** (CC Orne Lorraine Confluences Val de Fensch et Portes de France-Thionville).

Quels sont les flux majeurs avec la CC Rives de Moselle ?

La CC Rives de Moselle a connu 2 730 arrivées (+160 provenant de l'étranger) dont 50 % en provenance d'un EPCI du SCoTAM, en grande partie de Metz Métropole et de la CCPOM. Les EPCI voisins du SCoTAM ont apporté de nouveaux habitants : Arc Mosellan, Val de Fensch et Portes de France Thionville.

A l'inverse, 2 920 personnes ont quitté la CC Rives de Moselle, dont 50 % en direction d'un autre EPCI du SCoTAM, principalement la CCPOM et Metz Métropole. Les EPCI voisins du SCoTAM accueillant des habitants de la CC Rives de Moselle, sont une fois de plus ceux du Nord mosellan.

Quelle attractivité des CC du Pays Orne-Moselle et Rives de Moselle ?



Le solde entre les départs et les arrivées montre que la **CCPOM est attractive pour les habitants provenant de Metz Métropole** (+ 250 personnes), **de Rives de Moselle** et **de l'Arc Mosellan**. Cette attractivité peut s'expliquer par les prix de l'immobilier plus attractifs.

À contrario, les habitants de la CCPOM sont plutôt attirés par la CA Portes de France Thionville ce qui peut s'expliquer en partie par le départ des étudiants ou par le travail transfrontalier.

Les échanges sont plutôt équilibrés entre Rives de Moselle et Metz Métropole, le différentiel n'étant que de 60 personnes de plus.

À contrario, il y a davantage de ménages qui quittent la **CC Rives de Moselle pour rejoindre l'Arc Mosellan** (110 arrivées de plus que les départs) ce qui s'explique en partie par l'emploi transfrontalier, **la CCPOM** et **la Houve Pays Boulageois** en raison de l'attractivité du marché immobilier.

Les intercommunalités périurbaines et rurales : une attractivité essentiellement interne au SCoTAM

Quels sont les flux majeurs ?

Les flux liés aux territoires périurbains et ruraux sont nettement moindres par rapport à ceux observés avec la Métropole, la CCPOM ou Rives de Moselle. Mad & Moselle génère le plus d'arrivées, suivie par le Haut Chemin Pays de Pange.

1 210 personnes sont arrivées dans la **CC Mad & Moselle** depuis l'année précédente tandis que 1 033 l'ont quitté : 320 personnes ont rejoint Metz Métropole (31 % des départs) tandis que 475 ont fait l'inverse soit 39 % des arrivées. Les échanges avec les territoires hors SCoTAM font figurent d'exception. Ils sont nombreux avec le Bassin de Pont à Mousson et Orne Lorraine Confluences.

Le **Haut Chemin Pays de Pange** compte 1015 arrivées pour 850 départs. 590 personnes proviennent de Metz Métropole tandis que 360 personnes ont quitté la CC pour Metz Métropole.

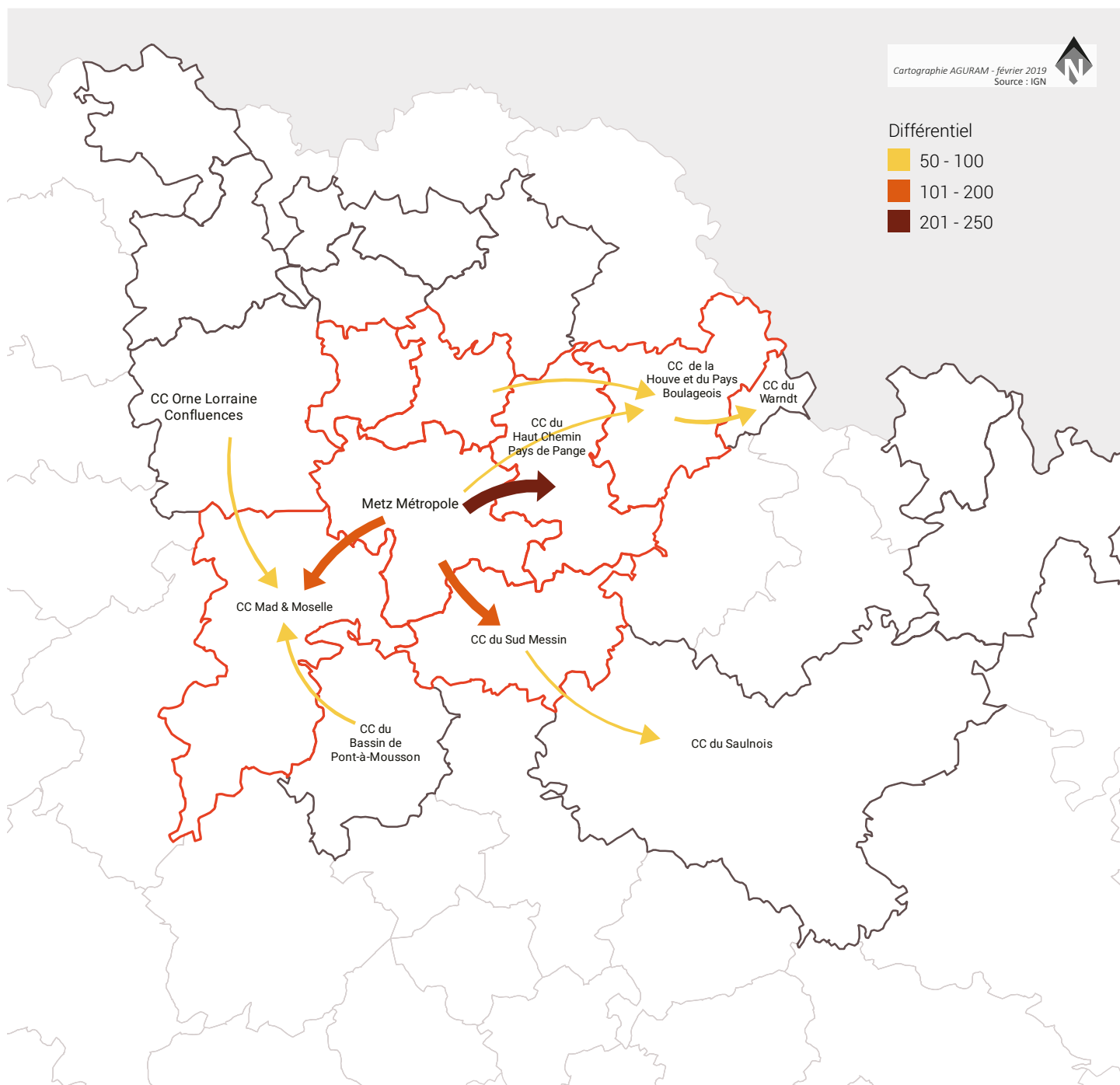
Concernant **la Houve - Pays Boulageois**, on dénombre 915 arrivées pour 855 départs. Metz Métropole représente 22 % des arrivées sur le territoire (205 personnes) pour 160 départs.

Le **Sud Messin** a connu autant d'arrivées que de départs (de l'ordre de 785 personnes), les flux majeurs ont lieu avec Metz Métropole.

Bionville-sur-Nied (CC Houve-Pays Boulageois)

source : AGURAM





L'attractivité des territoires périurbains et ruraux est principalement interne au SCoTAM.

Le Haut Chemin-Pays de Pange, Sud Messin et Mad & Moselle sont attractifs pour les habitants de Metz Métropole qui y trouvent du foncier à un prix plus accessible tout en bénéficiant d'une accessibilité rapide à la métropole ; un solde de + 230 personnes pour la CC du Haut Chemin, + 165 pour la CC du Sud Messin et +155 pour la CC Mad & Moselle.

La Houve Pays-Boulageois attire, dans une moindre mesure, les habitants de la CC Rives de Moselle et de Metz Métropole avec respectivement 55 et 45 arrivées supplémentaires.

À contrario, deux territoires perdent, dans des proportions limitées, des habitants au détriment du SCoTAM : environ 80 personnes quittent la Houve-Pays Boulageois pour rejoindre le Warndt, tandis que 50 personnes quittent le Sud Messin pour rejoindre le Saulnois.

QUELS ENJEUX ET PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES POUR LE TERRITOIRE ?

L'enjeu démographique réside donc dans le fait de parvenir à :

- rester attractif pour les ménages en provenance de Forbach, de Longwy et de la CC Cœur du Pays Haut (maintenir une offre de formation de qualité pour les étudiants et leur proposer les conditions nécessaires à leur installation à l'issue de leurs études),
- retenir les ménages souhaitant quitter Metz Métropole, la CC Pays Orne-Moselle et la CC Rives de Moselle pour rejoindre l'Arc Mosellan, le Val de Fensch et la CA Portes de France-Thionville (en leur proposant des logements accessibles par les transports en commun, adaptés à leurs besoins et à des coûts accessibles),
- proposer des emplois pour les étudiants dans le SCoTAM pour éviter leur fuite en direction de la Métropole du Grand Paris ou de celle du Grand Lyon notamment,
- proposer des logements à coûts accessibles pour les familles avec enfants vivant à Metz Métropole pour éviter leur fuite en dehors du SCoTAM, vers la CC du Saulnois, la CC Orne Lorraine Confluences, la CA du Val de Fensch.... Les CC du Haut Chemin - Pays de Pange, du Sud Messin, Mad & Moselle ou Houve Pays Boulageois sont en mesure de répondre aux attentes de ces habitants ; ces EPCI du SCoTAM, bien reliés à Metz et aux principaux pôles d'emplois, disposent d'un niveau suffisant d'équipements et de services.

DES PROJECTIONS DE L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION PLUTÔT ENCOURAGEANTES

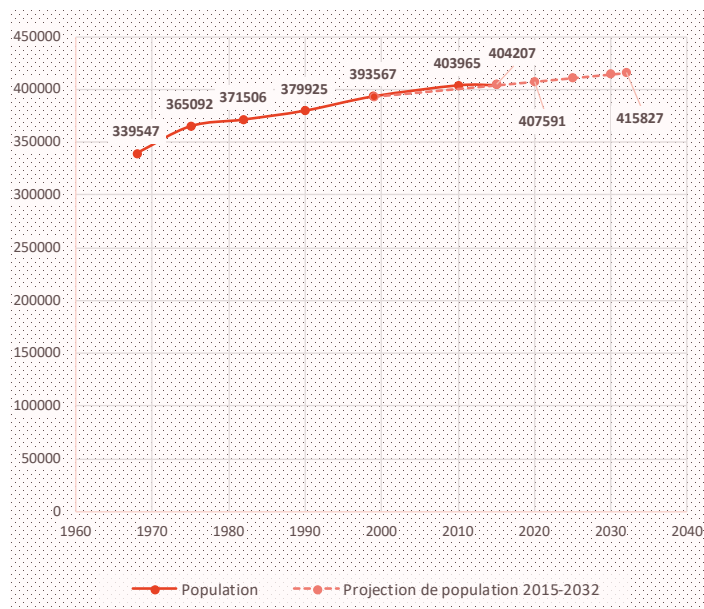
Durant les travaux d'élaboration du SCoTAM, l'INSEE avait livré au Syndicat Mixte du SCoTAM les conclusions d'une étude de projection démographique à l'horizon 2030 qui avait permis de cerner l'évolution tendancielle du territoire et de fixer l'ambition du territoire en matière d'accueil de la population, de déterminer les besoins en logements qui en découlaient et de mettre en évidence les principaux leviers sur lesquels agir. En octobre 2012, l'INSEE a complété ses analyses en publiant le N°295 de « Économie Lorraine » dans lequel l'institut donnait sa vision des leviers de développement du SCoTAM afin d'atteindre les objectifs fixés.

Ne disposant pas de scénario Omphale¹¹ à l'échelle du nouveau périmètre pour les travaux de révision du SCoTAM, deux types de projections de l'évolution de la population sont explorées.

Poursuite de la tendance observée sur la période 1999-2015

Sur la période 1999-2015, le taux de variation annuel moyen de la population du SCoTAM a été de 0,17 % jusqu'à atteindre 404 207 habitants en 2015. En supposant que cette tendance se poursuive au même rythme sur la période 2015-2032, la population pourrait atteindre 415 800 habitants soit une hausse de 11 600 habitants en 17 ans (sur la période 1999-2015, le SCoTAM, avait gagné 10 640 habitants en 16 ans). On observe tout de même un léger tassement de la croissance démographique au début des années 2010 qui peut s'expliquer en partie par la crise ainsi que par le plan national de modernisation de la défense qui a engendré le départ de militaires et de leurs familles.

Évolution de la population du SCoTAM de 1968 à 2015 et projection à l'horizon 2032 (scénario : poursuite de la tendance 1999-2015)



¹¹ Le modèle de l'INSEE nécessite des ensembles territoriaux de 50 000 habitants minimum pour réaliser des projections démographiques à moyen/long terme. Or le changement de périmètre du SCoTAM n'a permis d'ajouter qu'environ 30 000 habitants supplémentaires, insuffisants pour infléchir les projections.

Un scénario « population haute » pour la Moselle (Omphale 2017)

En 2017, l'INSEE a publié de nouvelles projections sur la période 2013-2050 pour les départements et les régions. Ces projections sont construites à partir du recensement 2013 et décrivent l'évolution annuelle de la population totale et de sa structure par âge selon différents scénarios faisant varier le solde naturel, l'espérance de vie, la fécondité et le solde migratoire.

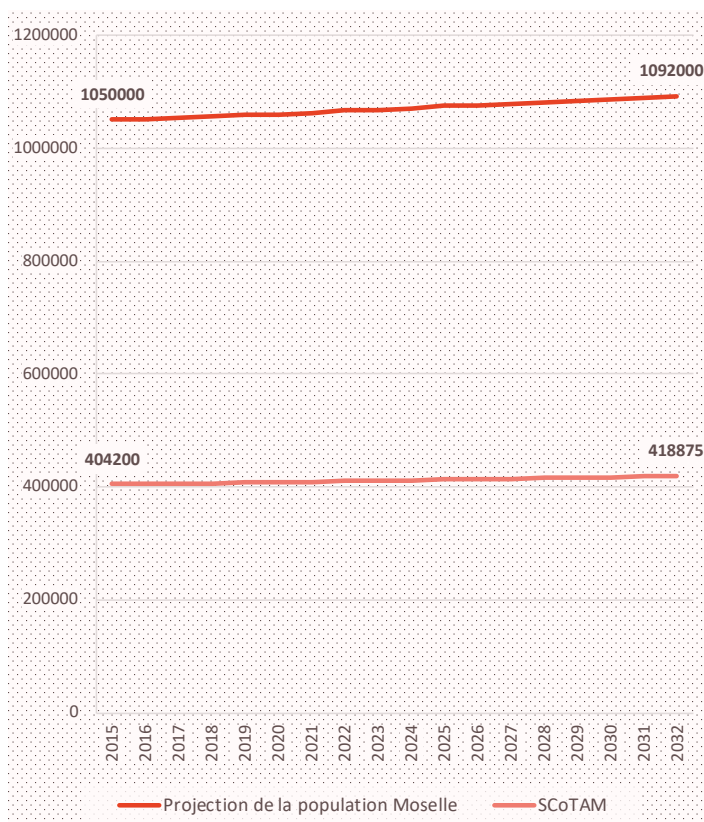
Selon le scénario « population haute »¹² à l'échéance 2032, l'INSEE prévoit que la population de la Moselle passe de 1 050 000 habitants en 2015 à 1 092 000 habitants soit une progression de 4 %.

Ce scénario repose sur un taux de croissance annuel moyen, entre 2013 et 2050, de 0,21 % par an qui s'explique par :

- un solde naturel positif (+0,11) ce qui signifie que les naissances compensent les décès,
- et un solde migratoire positif (+0,10) ce qui traduit un plus grand nombre d'arrivées que de départs.

La population du SCoTAM représente près de 40 % de la population de la Moselle. En supposant que le SCoTAM suive le même rythme de progression que le département, sa population pourrait passer de 404 200 habitants en 2015 à près de 419 000 habitants en 2032 soit une hausse de 15 000 habitants environ.

Projection de la population de Moselle entre 2013 et 2032, scénario population haute (Omphale 2017) et simulation pour le SCoTAM



¹² Le scénario « population haute » utilise les hypothèses les plus optimistes décrites sur chacune des trois composantes suivantes (fécondité, mortalité, migrations) :

- Pour la fécondité, le scénario « fécondité haute » fait converger la fécondité vers une valeur cible en 2020 qui correspond à l'indicateur conjoncturel de fécondité de la zone en 2013 augmenté de 0,11. Au-delà, la fécondité ainsi atteinte est maintenue.
- Pour la mortalité, le scénario « espérance de vie haute » fait évoluer l'espérance de vie du département parallèlement à l'évolution nationale. Ce dernier est établi en prenant en compte des gains progressifs d'espérance de vie à la naissance. En 2050, celle-ci atteindrait 93 ans pour les femmes et 89,5 ans pour les hommes.
- Pour les migrations, le scénario « migrations hautes » ventile entre départements un solde avec l'étranger de + 120 000 personnes pour chaque année jusqu'à 2050.

RELEVER LE DÉFI DÉMOGRAPHIQUE

Même si les perspectives démographiques montrent une croissance de population plutôt modérée, le SCoTAM dispose de nombreux leviers d'actions concourant à son attractivité :

- une offre de formation reconnue et en expansion, notamment à Metz (Université de Lorraine, Grandes écoles, etc) qui permet de capter la population étudiante et de rajeunir le territoire. L'enjeu étant ensuite de parvenir à retenir ces jeunes actifs à l'issue de leurs études en leur offrant un emploi et un cadre de vie renouvelé et de qualité.
- la montée en puissance progressive de la Métropole de Metz constitue un véritable moteur de croissance pour l'ensemble du territoire du SCoTAM : renforcement de ses fonctions métropolitaines et accueil d'équipements structurants devraient permettre à l'ensemble du territoire de bénéficier de cette dynamique.
- une nouvelle image qui se construit depuis le lancement de la campagne Je veux Metz par Metz Métropole Développement, l'installation du Centre Pompidou Metz, l'ouverture du centre des Congrès R. Schumann, le développement du quartier de l'Amphithéâtre (logements, bureaux commerces et équipements), la candidature à l'Unesco, la création de l'Agence Inspire Metz pour stimuler le rayonnement de la Métropole, la création de Lor'NTech et de Bliiida. L'ensemble de ces éléments tendent à renouveler l'image de l'ancienne ville de garnison et à rendre le territoire plus attractif et dynamique et à continuer d'exploiter son potentiel touristique et culturel.
- la structuration progressive de la conurbation nord, à la fois territoire d'emplois et d'accueil pour les actifs frontaliers, dont l'offre d'équipements s'étouffe avec notamment l'installation d'un nouvel hôpital, le lancement envisagé de transports collectifs urbain en complément du TER et la création d'un espace d'activités d'envergure.
- le développement du plateau de Frescaty, future polarité économique pour le territoire qui prévoit notamment l'implantation d'un pôle logistique d'envergure régionale.
- le projet de requalification des friches sidérurgiques des Portes de l'Orne, site de plus de 500 hectares réparti sur six communes (Amnéville, Gandrange, Mondelange, Richemont, Rombas et Vitry-sur-Orne) qui vise à la construction de logements, d'équipements publics et d'activités.
- un territoire frontalier avec l'Allemagne dont les besoins en main d'œuvre seront amenés à croître du fait du vieillissement actuellement à l'œuvre de population.
- la proximité avec le Luxembourg, métropole mondiale par son économie en réseau (finance, banques, services aux entreprises...) qui investit de manière spectaculaire dans de nombreux domaines (construction, commerce, formation, infrastructures, industrie, etc.) et qui restera fortement pourvoyeurs d'emplois notamment qualifiés dans les décennies à venir.
- les synergies engagées avec les villes du Sillon Lorrain et notamment Nancy et Thionville qui facilitent les projets de développement et assurent un positionnement au cœur de la Grande Région Transfrontalière.

UN DÉFI ÉCONOMIQUE À RELEVER

Les enjeux qui découlent de l'analyse démographique précédente sont intimement liés à la dynamique économique que pourra connaître le territoire. Comment par exemple attirer de nouvelles populations, si ce n'est par la création d'emplois ?

Le territoire du SCoTAM connaît depuis plusieurs décennies déjà, une véritable mutation de ses bases économiques ce qui a eu pour conséquence de fragiliser le tissu économique et social local. Le territoire est néanmoins parvenu à maintenir une croissance des emplois sur la dernière décennie.

Le territoire présente des atouts à mobiliser pour favoriser sa croissance économique tels que le développement de la filière matériaux entre autres.

UN TERRITOIRE EN MUTATION DANS UNE ÉCONOMIE RÉGIONALE DONT LES BASES SONT REMISES EN CAUSE _

Depuis le début de la crise économique en 2008, une nouvelle vague de désindustrialisation touche particulièrement la région Lorraine. En 2007, les unités sidérurgiques les plus importantes qui subsistent sont celles d'ARCELOR Mittal à Gandrange, Maizières-lès-Metz et Florange, d'Ascométal à Hagondange et Corus Rail France à Hayange. En 2008, ARCELOR Mittal annonce la suppression de 595 emplois à Gandrange entraînant la fermeture du site et ayant des conséquences considérables sur la sous-traitance sidérurgique (transport et logistique, maintenance industrielle, manutention, etc...). En avril 2013, la mise à l'arrêt définitive des Hauts fourneaux de Florange a touché 629 salariés, toutefois, un accord avec le gouvernement est intervenu, selon lequel le groupe ArcelorMittal s'est engagé à investir 180 millions d'euros sur le site sur cinq ans.

C'est désormais la filière automobile qui compte le plus d'emplois sur le territoire du SCoTAM avec de l'ordre de 6000 emplois. Cette filière est principalement représentée localement par trois unités. La SOVAB à Batilly dans le Pays Haut, filiale de Renault spécialisée dans la fabrication de véhicules utilitaires a subi la crise du secteur automobile. Les deux usines d'équipement automobile de PSA situées à Ennery et Metz-Borny

(SMAE) qui ont connu des mesures de chômage partiel, ont bénéficié du plan de relance et ont vu leurs effectifs diminuer à la suite de la crise de 2008. Les deux sites ont finalement été confortés avec des projets d'avenir de la filière. Le site de Trémery a été choisi en 2015 pour produire une partie des futurs moteurs essence de la marque. En 2018, PSA a annoncé son alliance avec Punch Powertrain, spécialiste des boîtes de vitesse, afin de produire des matériels destinés aux nouveaux véhicules hybrides sur le site Metz-Borny, pour un investissement de 82 millions d'euros.

L'agglomération messine a également subi les restructurations militaires à partir de 2008. Elles ont occasionné une perte estimée plus de 5000 emplois militaires et civils. Les restructurations se traduiront également par une perte de population d'environ 12 000 personnes dont plus de 3000 enfants scolarisés. Au-delà du seul impact démographique, elles ont également engendré des impacts économiques et fiscaux. Ces événements constituent des risques majeurs pour un territoire déjà fragilisé par les crises passées et de plus en plus dépendant du développement économique luxembourgeois.

QUELLES TENDANCES ET PERSPECTIVES POUR L'EMPLOI SUR LE TERRITOIRE DU SCoTAM ? _____

Prévoir les évolutions économiques (en particulier celles liées à l'emploi) sur les vingt prochaines années, sur un bassin d'emploi de grande ampleur tel que celui du SCoTAM est un exercice très délicat, tant les paramètres à prendre en compte sont nombreux, dans un système de plus en plus mondialisé où les décisions sont très souvent déconnectées du territoire.

Afin d'appréhender les perspectives en matière économique, la structure économique et les tendances (conjoncturelles ou lourdes) des grands secteurs d'activités ont été étudiées sur la base du prolongement des tendances observées depuis 1999 ainsi qu'au regard d'éléments de conjoncture plus récents sur la période 2010-2015.

L'emploi total a donc connu une croissance sur la période 1999-2010 grâce à une perte limitée du secteur productif et à une croissance de l'emploi notamment dans le secteur des services publics. Depuis 2010, la conjoncture s'est retournée, le territoire du SCoTAM perd des emplois à hauteur de -1% en moyenne par an (soit en moyenne -1 750 emplois par an).

L'INDUSTRIE

Sur la période 1999-2010, les activités de production industrielle ont subi une légère diminution de leurs emplois (taux de croissance moyen annuel -0.4 %). Depuis la crise, sur la période 2010-2015, la perte d'emplois industriels s'est accélérée (-2,8 % en moyenne par an).

Quels potentiels pour l'avenir ?

Le secteur industriel est en mutation, il est de moins synonyme d'emploi de masse mais il est de plus en plus ciblé sur des technologies et des savoir-faire pointus. L'enjeu pour le SCoTAM est de réussir cette transition en lien avec l'enseignement supérieur et les filières telles que l'énergie et les matériaux. Durant cette transition, malgré les investissements, les pertes d'emploi pourront perdurer mais perspectives de stabilisation existent. Les emplois qui se créent sont moins nombreux mais plus qualifiés.

LA CONSTRUCTION

Les activités de construction ont quant à elles connu une nette augmentation de leur emploi total sur la période 1999-2010 (taux de croissance annuel : 2 %) mais leur croissance est ralentie depuis la crise. Sur la période 2010-2015, l'emploi dans le secteur de la construction a perdu de l'ordre de 0,7 % par an.

Quels potentiels pour l'avenir ?

Le développement du secteur de la construction durable pourrait constituer un potentiel de création d'emplois, par la rénovation écologique des bâtiments qu'ils soient d'habitation ou d'activités. Les activités de construction sont fortement dépendantes de facteurs exogènes tels que le développement résidentiel lié à l'attractivité luxembourgeoise, la vitalité des autres secteurs d'activités et la réussite de projets des territoires.

LES SERVICES NON MARCHANDS

Les services non marchands (publics et parapublics) ont connu une nette augmentation sur la période 1999-2010 (+ 1,4 % par an en moyenne). Cette décennie a été fortement créatrice d'emplois publics et parapublics (emplois aidés, création d'EPCI, etc.). Toutefois, cette croissance s'est récemment ralentie avec les restructurations des services publics. Cela s'est traduit par une baisse moyenne de l'emploi dans ces secteurs de l'ordre - 0,8 % par an entre 2010 et 2015.

Quels potentiels pour l'avenir ?

À l'avenir, au regard des restrictions de finances publiques, on peut envisager la prolongation de la baisse amorcée ou au mieux une stabilité des effectifs si des emplois sont créés en lien avec le vieillissement de la population. Le développement de l'économie sociale et solidaire est également une piste de création d'emplois dans les services non marchands sur tous les territoires du SCoTAM, qu'ils soient urbains, ruraux ou périurbains.

LES SERVICES MARCHANDS

Les services marchands ont bénéficié d'une nette croissance entre 1999 et 2010 (taux annuel de croissance : 1,2 %) mais un retournement s'est récemment engagé en raison du lien fort existant avec les activités productives. Sur la période 2010-2015 l'emploi dans les services marchands sur le territoire du SCoTAM a décliné de -0,7% par an.

Quels potentiels pour l'avenir ?

Présentes partout sur le territoire du SCoTAM, les activités présentiellees apparaissent comme une source de développement de l'emploi. Le secteur des services marchands est par ailleurs particulièrement concerné par les mutations des formes d'emploi : travail non salarié, télétravail etc. qui impactent les besoins d'aménagement économique du territoire.

01

L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

DANS CETTE PARTIE

Une métropole nord lorraine ancrée dans les zones denses européennes

- Une position stratégique au cœur de l'Europe rhénane
- Un axe majeur de flux ouverts vers l'extérieur
- La constitution d'une conurbation nord lorraine

La structuration spatiale du territoire

- Une structuration du territoire déterminée par le cadre naturel
- Des infrastructures de transport performantes profitant essentiellement à l'automobile
- Une multi polarisation qui s'opère sur l'ensemble du territoire urbain de l'agglomération
- Les mutations économiques : de nouvelles opportunités pour le redéploiement urbain

L'armature urbaine du territoire

- La répartition de la population, de l'emploi et des équipements et services
- Une cinquantaine de pôles urbains et ruraux
- Une structuration en cinq grands secteurs

UNE MÉTROPOLE NORD LORRAINE ANCRÉE DANS LES ZONES DENSES EUROPÉENNES

UNE POSITION STRATÉGIQUE AU CŒUR DE L'EUROPE RHÉNANE

UN TERRITOIRE FRONTALIER AVEC L'ALLEMAGNE, AUX PORTES DE LA BELGIQUE ET DU GRAND-DUCHÉ DU LUXEMBOURG

Développé grâce au couloir de passage de l'axe Mosellan, dans la zone de mouvance frontalière nord Lorraine, le territoire du SCoTAM reste marqué par l'importance militaire historique de la place stratégique de Metz. Les fluctuations des limites du département de la Moselle depuis sa création en 1790 ne sont pas étrangères au regard que porte aujourd'hui le territoire du SCoTAM sur les régions transfrontalières proches (Wallonie, Sarre, Rhénanie-Palatinat), comme sur le nord de l'actuel département de Meurthe et Moselle. Le territoire du SCoTAM partage avec la plupart des régions voisines un passé industriel commun. Il a connu le même essor, suivi d'un déclin comparable.

Aujourd'hui, dans un espace européen ouvert et pacifié, les limites s'effacent pour laisser passer des centaines de milliers de travailleurs transfrontaliers, marchandises et capitaux. Les territoires nord mosellans sont pleinement inscrits au cœur de l'Europe Rhénane, espace densément peuplé et industrialisé, qui compose la partie centrale de la « mégalopole européenne¹ ». Le territoire du SCoTAM s'appuie sur un réseau de villes de niveau intermédiaire, qui l'ancre dans une entité identifiable à l'échelle européenne. Ces perspectives constituent un véritable atout pour le développement économique et culturel de toute la région. Fort de cet héritage historique, culturel et de sa situation géographique à un carrefour majeur d'échanges et de flux, le territoire du SCoTAM continue de bénéficier de cette position stratégique, notamment grâce à la dynamique métropolitaine du Luxembourg et de la conurbation sarroise.

LA GRANDE RÉGION, UN ESPACE DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE POUR STRUCTURER UN BASSIN DE VIE DE PLUS DE ONZE MILLIONS D'HABITANTS

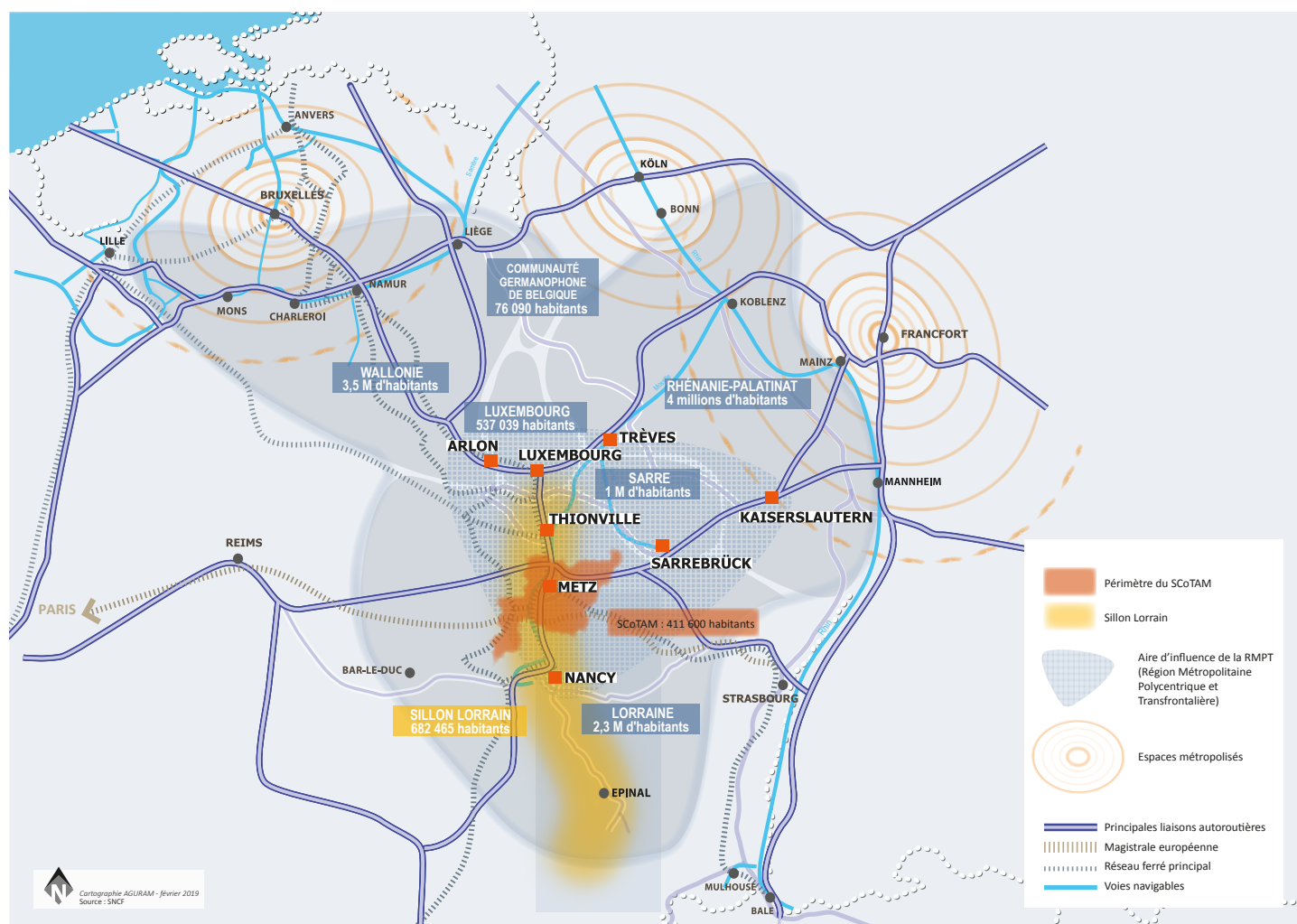
Les mouvements transfrontaliers qui s'expriment à l'échelle du SCoTAM font partie d'une dynamique plus large qui s'opère à l'échelle de la Grande Région/Großregion. Elle regroupe les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat, la Lorraine, la Région wallonne, les communautés française et allemande en Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. D'une superficie de 65 401 km², elle comprend 11,6 millions d'habitants dont 230 000 travailleurs frontaliers². Ce territoire est à la fois marqué par une grande diversité et par des enjeux communs. Les dynamiques socio-économiques n'y sont pas homogènes. Alors que la croissance démographique est négative en Sarre et en Rhénanie-Palatinat et faible en Lorraine, elle est dynamique en Wallonie et surtout au Luxembourg.

La Grande Région se caractérise par un marché commun de l'emploi et une mobilité transfrontalière en constante augmentation. Les ¾ des actifs frontaliers³ (180 000 personnes) se rendent au Luxembourg, dont l'économie est notamment tirée par le secteur financier. La Lorraine, notamment dans sa partie nord fournit plus de la moitié de la main-d'œuvre pour le Grand-Duché de Luxembourg.

¹ Aussi appelée **dorsale européenne** ou **banane bleue**, c'est un concept géographique qui désigne l'espace densément peuplé et fortement urbanisé qui s'étend approximativement de Londres à Milan. C'est à l'intérieur de cet espace que la production de richesse et les flux sont les plus importants en Europe.

² OIE-IBA, 2017

³ OIE-IBA, 2017



Si les secteurs de Thionville et de Longwy concentrent la majorité des travailleurs frontaliers, la dynamique métropolitaine luxembourgeoise s'est étendue progressivement depuis les années 2000 jusqu'aux zones d'emplois de Metz et du Val de Briey. En 2015, 12 800 résidents du SCoTAM travaillent au Luxembourg (8% des actifs) et 1 300 travaillent en Allemagne (1% des actifs)⁴.

Au-delà de la question de l'emploi, les politiques publiques s'attachent désormais à prendre en considération des enjeux d'aménagement du territoire (et notamment de mise en réseau des infrastructures de

transports) et de cohésion sociale à cette échelle de territoire. Il s'agit d'un défi important pour ce territoire partagé entre les cultures latine et germanique et traversé par une frontière linguistique et culturelle.

Pour le SCoTAM, un des enjeux consiste à tendre vers un territoire économiquement intégré à grande échelle, c'est-à-dire dans laquelle le dynamisme économique ne reposerait pas sur la seule exploitation des différentiels en termes de coûts salariaux et fiscaux, mais dans laquelle les systèmes de production de chaque côté des frontières seraient articulés.

⁴ INSEE 2015

Des réseaux de coopérations pour répondre aux enjeux transfrontaliers

Née d'un 1er Sommet en 1995 et devenue en 2010 un groupement européen de coopération territoriale (GECT), la **Grande Région** réunit le Grand-Duché de Luxembourg, la Wallonie, les Länder allemands de Sarre et de Rhénanie-Palatinat, les Communautés germanophone et française de Belgique et la partie lorraine de la Région Grand Est. Structurée par des flux communs de frontaliers et de nombreux échanges, elle a pour rôle de réaliser des projets communs. L'Université de la Grande Région, qui consiste en une mise en réseau de sept universités et le développement des complémentarités entre cursus, en est un exemple.

L'aménagement du territoire et la mise en réseau des infrastructures est l'un des points clés de la coopération grand-régionale. Une étude de préfiguration « Metroborder (2008-2010) a préconisé de développer à long terme une « **région métropolitaine polycentrique transfrontalière** » (RMPT), reposant sur la mise en relation des principales villes de la Grande Région. Ce réseau de coopération à l'échelle transfrontalière a pour finalité d'assurer à la Grande Région une visibilité et une compétitivité de niveau européen. Son objectif premier est de donner à cet espace une masse critique - comparable aux grandes métropoles européennes - en s'appuyant sur les réseaux de villes de taille moyenne qui structurent en partie la Grande Région, ainsi que sur les territoires ruraux et les espaces naturels qui offrent également des ressources économiques et socio-culturelles diversifiées. Depuis 2010, un **schéma de développement territorial de la Grande Région** est en cours d'élaboration, afin de fixer un cadre stratégique commun en matière d'aménagement du territoire.

Le réseau de villes frontières **Tonicités**, (anciennement LELA+ créé en 2007) rassemble Luxembourg, Esch-sur-Alzette, Longwy, Arlon, Metz et Thionville. Il a pour vocation de cumuler les compétences et les potentiels économiques, culturels et touristiques de ces villes au profit de leurs citoyens et de leurs entreprises. Il définit des positions communes concernant les aspects transfrontaliers, afin qu'elles puissent être prises en compte dans les dispositions retenues au niveau national de chacun des trois pays. Il s'intéresse principalement à l'évolution et aux impacts du travail frontalier, au poids métropolitain des six villes, à la mobilité ferroviaire et routière, à l'accessibilité très haut débit et au développement urbain des villes.

En 2000, les villes de Luxembourg, Metz, Sarrebruck et Trèves forment le réseau de villes transfrontalier **QuattroPole** (530.000 habitants). Par la mise en œuvre de projets concrets et innovants ; il crée une synergie entre les villes et vise à renforcer tant l'attractivité économique que touristique de l'espace transfrontalier. Il est notamment à l'origine de la création de QuattroNet, une autoroute de l'information à haut débit et assure la promotion du télétravail transfrontalier comme forme d'organisation du travail dans les petites et moyennes entreprises du réseau de villes.

VERS UN NÉCESSAIRE CO-DÉVELOPPEMENT AVEC LE GRAND-DUCHÉ DU LUXEMBOURG

Le développement exceptionnel du Luxembourg bénéficie à l'ensemble des régions limitrophes dont le SCoTAM. Si la pérennité de la croissance luxembourgeoise peut se poser, force est de constater que le Grand-Duché affiche un PIB/habitant parmi les plus élevés du monde. Atypique dans la Grande Région, son développement, sa capacité d'investissement, ses niveaux de rémunération salariale et la stabilité de son système fiscal attirent entreprises et actifs étrangers. Les besoins sont immenses ; santé, industrie, construction, immobilier, services, commerces, artisanat et bien sûr finances.

En 2017, 14 300 emplois ont été créés au Luxembourg, pour un solde de 1 400 en Moselle et Meurthe-et-Moselle. Cette croissance génère un fort impact sur l'emploi frontalier, ce sont plus de 5 000 frontaliers français supplémentaires en 2017⁵.

Cependant, le déséquilibre est prévisible à moyen long terme, l'économie luxembourgeoise mobilisant une partie croissante de la main d'œuvre Lorraine et wallonne, ce qui fragilise les bassins d'emplois locaux. Les agences d'urbanisme de Lorraine estiment à + 120 000 à 200 000 actifs les besoins de main d'œuvre du Luxembourg et de la Sarre, à horizon 2030-2050.

⁵ Agences d'urbanisme de Lorraine / STATEC

La gestion des flux de travailleurs frontaliers laisse perplexe. Rien que pour les 95 000 français (2017), les réseaux (autoroutes, TER) sont proches de la thrombose tandis que les projections luxembourgeoises prévoient 40 000 navetteurs français supplémentaires.

Par ailleurs, les perspectives démographiques au Grand-Duché (700 000 habitants au rythme actuel à l'horizon 2050) posent de nombreuses questions en matière de formation, de logements, de transports publics et d'infrastructures de déplacements.

Cette croissance pourrait donc avoir à faire face à plusieurs écueils ; celui d'une raréfaction de l'offre foncière tant pour le développement économique que pour l'accueil de nouveaux habitants. En 2018, les possibilités d'accueil de nouvelles entreprises sont quasiment épuisées. Celle également de l'incapacité à permettre l'accès de la main d'œuvre transfrontalière à son lieu de travail luxembourgeois. Les prix de l'immobilier au Grand-Duché freinent également l'installation de salariés étrangers. Ces difficultés pourraient même conduire à une limitation volontaire du rythme de croissance pour sauvegarder le cadre de vie et le fonctionnement urbain du pays. La future installation de l'usine Knauf à Illange, prévue initialement au Luxembourg en est une illustration.

Aussi, cet intense et fulgurant développement luxembourgeois constitue une concurrence déséquilibrée compte tenu des modalités dans lesquelles il s'opère. Si les actifs mosellans bénéficient d'un bassin d'emplois diversifié, il fragilise la création d'emplois dans les territoires mosellans créant une incertitude quant aux possibilités de renouvellement économique jusqu'au territoire du SCoTAM, voire plus au sud.

L'ÉMERGENCE D'UNE NOUVELLE POLARITÉ TRANSFRONTALIÈRE AU NIVEAU D'ESCH-BELVAL : QUEL IMPACT ?

L'émergence d'une nouvelle polarité transfrontalière au niveau d'Esch-Belval avec la mise en place concomitante d'une Eco-cité et d'une Opération d'Intérêt National côté français aura nécessairement un impact sur le développement du territoire du SCoTAM. Une nouvelle agglomération dotée d'équipements de haut rang (salle de spectacles, université, commerces ...) et qui symbolise la diversification des activités luxembourgeoises, peut remettre en cause l'attractivité du territoire du SCoTAM sur les secteurs de Thionville et Briey. En revanche, s'agissant d'un pôle d'emplois très qualifié (santé, enseignement supérieur, culture, etc...), les emplois qui y seront développés seront pourvus par des personnes à fort pouvoir d'achat qui pourront privilégier, dans leurs choix résidentiels, les milieux urbains. Il s'agit donc pour Metz, qui accueille des équipements métropolitains et une offre de services d'une grande ville, d'une opportunité qu'il convient d'accompagner. Enfin, la recherche de complémentarités et de partenariats, autour de la recherche et du développement par exemple, est une piste à étudier pour un développement équilibré entre le Luxembourg et le SCoTAM. Il y a donc lieu de réfléchir aux conditions dans lesquelles ce défi peut être transformé en une émulation et une coopération.

Le site d'Esch Belval, nouveau quartier urbain du Luxembourg



source : www.plurio.net/fr

L'AGGLOMÉRATION MESSINE EST DEVENUE UNE DES PRINCIPALES COMPOSANTES DE LA MÉTROPOLE LORRAINE

Au sein de la Grande Région, la métropole lorraine multipolaire s'affirme à partir des villes et agglomérations de Thionville, Metz, Nancy et Epinal. Leurs zones d'emplois représentent plus d'1,4 million d'habitants⁶ et les seules structures intercommunales de Metz et Nancy en comptent plus de 486 000. Les intercommunalités du Sillon Lorrain comptent 35 000 établissements, 290 000 actifs, 25 000 cadres des fonctions métropolitaines, 68 000 étudiants. Toutefois, malgré une polarisation croissante d'une métropolisation en marche, les dynamiques économiques et démographiques sont faibles comparées à d'autres territoires, en particulier dans un contexte frontalier dynamique.

Ce constat illustre la nécessité de construire plus avant cette dynamique métropolitaine au service de l'ensemble de la Lorraine, afin d'aller vers davantage de complémentarité fonctionnelle et de mettre en cohérence les initiatives des agglomérations qui la structurent.

La dynamique métropolitaine multipolaire engagée autour des principales villes centres lorraines, se double d'une réalité physique sur une partie de ce territoire : il existe une conurbation nord-lorraine qui s'étend désormais de Metz à Thionville.

Le pôle métropolitain européen du Sillon Lorrain

Née de manière informelle à la fin des années 1990, alors que le sillon lorrain représente déjà une réalité quotidienne pour près de 600 000 habitants, la coopération entre les villes et les agglomérations de Thionville, Metz, Nancy et Epinal s'est concrétisée en 2005 par la réponse à l'appel à coopération lancé par la DATAR promouvant les coopérations urbaines : l'association du Sillon Lorrain est née, instaurant de fait de nouvelles habitudes de travail, des recherches de complémentarités à l'échelle locale tout en promouvant « la culture sillon lorrain » à une échelle régionale et internationale.

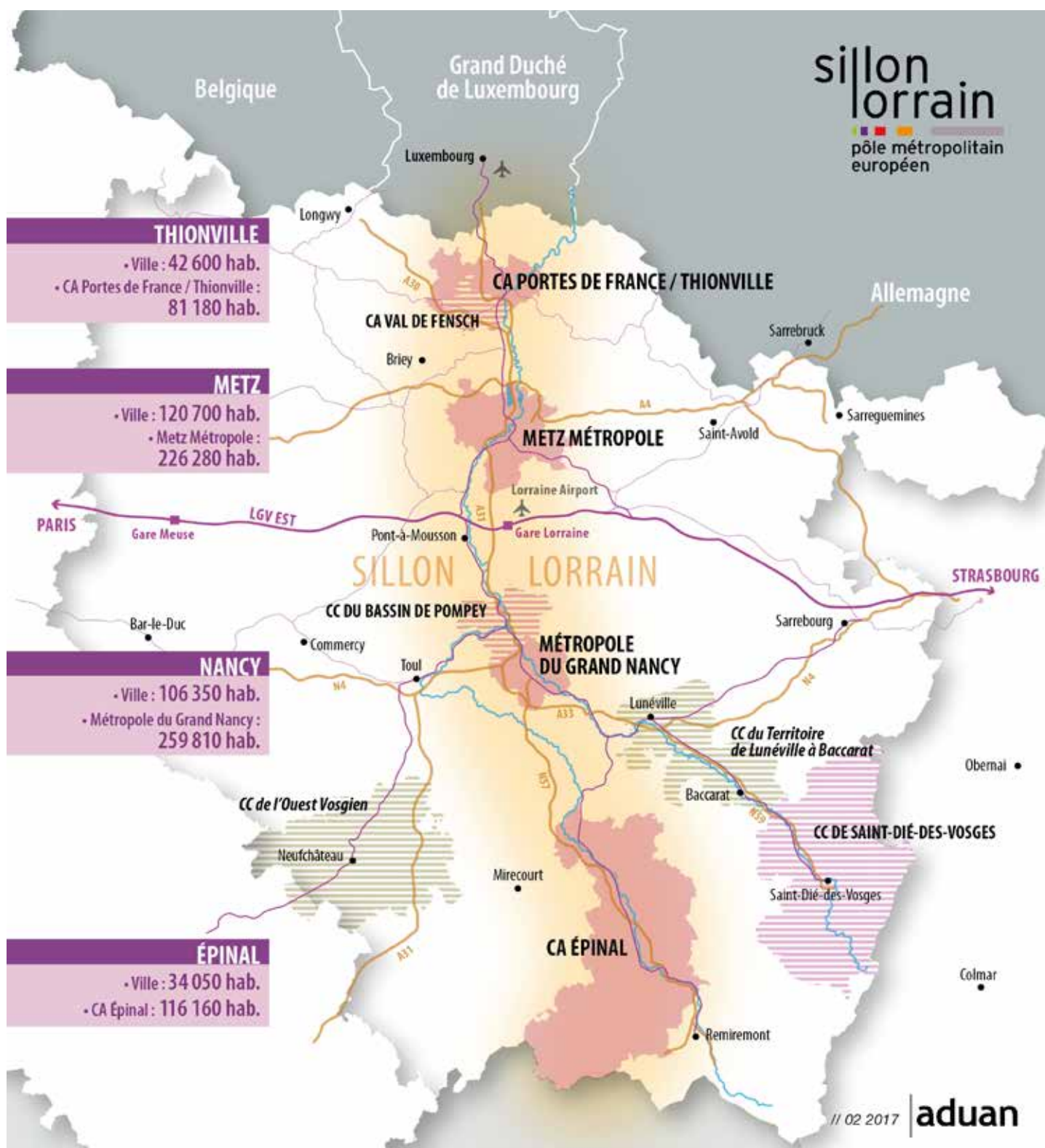
La création du pôle métropolitain du Sillon Lorrain, le 18 décembre 2011, a constitué une nouvelle étape dans le processus de coopération engagé en 2005. Il s'agit là du premier pôle métropolitain français, qui se transforme en Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain (PMESL) dès 2013 pour confirmer sa dimension transfrontalière et européenne.

Suite à la création du pôle, l'association du Sillon Lorrain a été transformée en « Conférence Métropolitaine ». Structure plus souple que le syndicat mixte fermé, elle permet d'associer de manière beaucoup plus large à la réflexion métropolitaine : la Région, les Départements, ou encore les territoires voisins, les acteurs socio-économiques du territoire, y adhèrent. Les huit collectivités fondatrices (villes et agglomérations du Sillon Lorrain) ont ainsi été rejointes par plusieurs territoires associés.

Le PMESL porte le projet de Bibliothèque Numérique de Référence (Limédia) mise en ligne en 2019, et a contribué à l'obtention du Label Métropole French Tech qui favorise l'Innovation en unissant les entreprises du numérique et des technologies au sein de LORnTECH.

Les conférences métropolitaines restent un lieu d'échanges et de débats sur les enjeux démographiques, de codéveloppement avec le Luxembourg, de mobilités, etc.

⁶ INSEE 2015



TERRITOIRES ASSOCIÉS AU PÔLE
MÉTROPOLITAIN EUROPÉEN DU SILLON LORRAIN

- Territoires associés par délibération
- Territoires en démarche d'association

- Autoroutes / voies rapides
- LGV Est
- Lignes SNCF

source : INSEE - Population totale 2014

UN AXE MAJEUR DE FLUX OUVERTS VERS L'EXTÉRIEUR

UN ESPACE AU CARREFOUR D'INFRASTRUCTURES STRATÉGIQUES

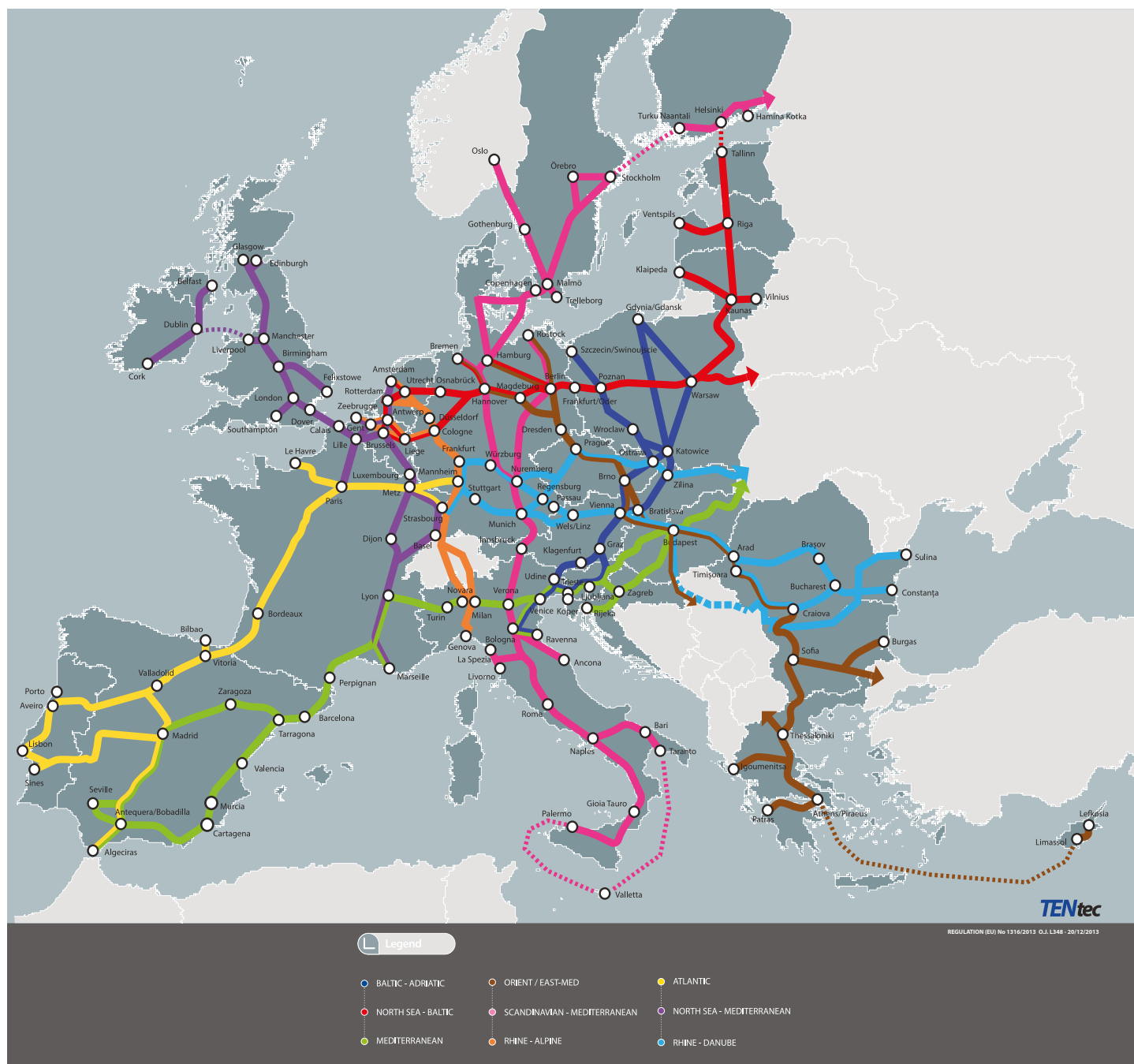
Le territoire du SCoTAM est situé à la croisée de deux couloirs de communication historiques :

- la vallée de la Moselle, axe de communication déjà emprunté par l'antique voie romaine de Lyon à Trèves, et aujourd'hui par l'un des principaux axes de transport reliant la Mer du Nord au bassin méditerranéen par la vallée du Rhône : ferroviaire, autoroute A31 et Moselle canalisée à grand gabarit.

- l'axe Paris – Allemagne sur lequel se sont développée les infrastructures fret ferroviaire, l'Autoroute de l'Est (A4) et, plus récemment, la LGV Est européenne.

Cette situation privilégiée permet au SCoTAM d'être directement desservi par deux des neuf corridors de mobilité identifiés comme stratégiques par l'Union Européenne : le corridor Mer de Nord – Méditerranée, et le corridor Atlantique.

Les corridors du réseau transeuropéen de transport (source : Commission européenne)



L'A31, colonne vertébrale du sillon mosellan

Axe majeur du sillon lorrain, l'A31 relie les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique au Sud de la France et de l'Europe. Elle est aujourd'hui l'un des axes autoroutiers les plus chargés de France. La croissance du trafic y est très dynamique, avec 104 000 véhicules/jour en 2016 au niveau de Maizières-lès-Metz contre 93 000 en 2010. Greffée sur l'A31, l'A30 prolongée par la RN 52 permet de rejoindre Longwy, la Belgique et le nord de l'Europe. Cette liaison dont le gabarit autoroutier demande à être poursuivi, apparaît de plus en plus comme un axe alternatif à l'A31 pour le transit poids lourds et les échanges avec le Luxembourg et la Belgique. Le trafic tous véhicules reste toutefois modéré (23 000 véhicules/jour en 2016 tous véhicules confondus au niveau d'Hayange avec 15% de poids-lourds) mais en progression constante (+12% depuis 2013). Malgré une infrastructure plus contrainte (seulement deux voies au nord de Longwy), le secteur RN52 connaît également des hausses de trafic similaires (+9% entre 2013 et 2016).

Au nord de Metz, l'A4 constitue avec l'A31 le principal carrefour autoroutier lorrain

Au Nord de Metz, l'A4, mise en service en 1976, relie Paris à Strasbourg. Cette autoroute, en grande partie payante, ne connaît pas de congestion particulière (une moyenne de 20 000 véhicules/jour au niveau de Sainte-Marie-aux-Chênes, 35 000 entre Metz et Saint-Avold et 55 000 au nord-est de l'agglomération messine, entre l'A31 et la RN 431).

Une accessibilité autoroutière remise en question en raison de la congestion des infrastructures

La position stratégique du territoire du SCoTAM est un atout d'un point de vue économique et touristique. Cependant, l'accessibilité du territoire est aujourd'hui fragilisée par les problèmes de congestion de certaines infrastructures. L'A31 connaît des problèmes de circulation récurrents induits par une forte densité du trafic du fait de ces multiples fonctions : desserte locale, échanges entre les grandes agglomérations, grands transits internationaux et nationaux.

Décidé par l'État et inscrit au projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT 20), le projet d'A31 bis se présente comme une solution de substitution au projet de création d'une nouvelle infrastructure autoroutière dans le sillon mosellan (ancien projet « A32 », abandonné en 2010). Le projet a pour objectifs d'améliorer les conditions de circulation sur le sillon lorrain en réduisant la congestion, d'améliorer la sécurité des usagers et d'accompagner le développement économique et les échanges entre les principales polarités du sillon.



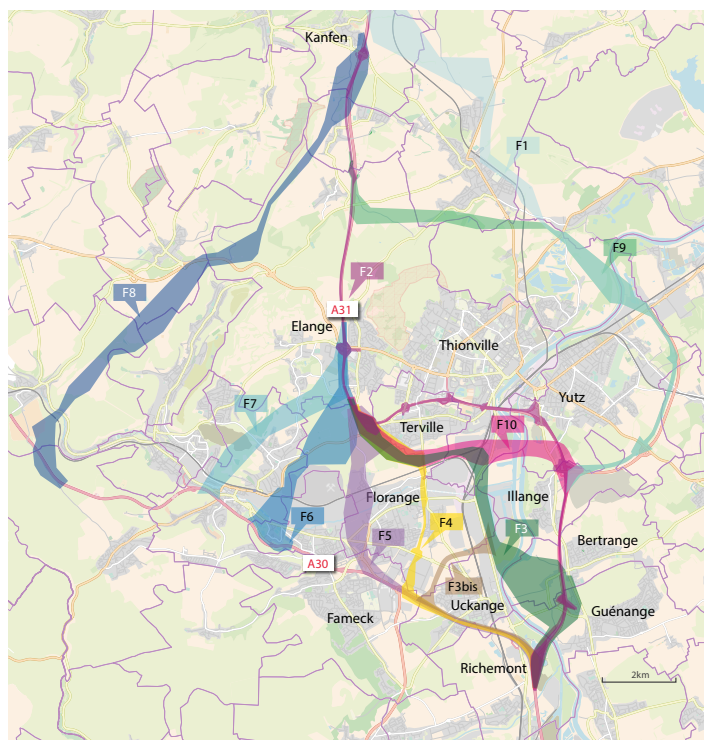
Considérant que l'A31 et la RN431 sont assez robustes pour supporter les trafics actuels et projetés (et ce malgré les augmentations attendues), le projet A31bis ne prévoit aucun aménagement capacitaire dans la traversée de Metz Métropole. Le maintien des fonctions actuelles, devant assurer une répartition équilibrée entre les deux infrastructures, a été privilégié (scénario 1).

Toutefois, ce scénario soulève de nombreuses interrogations quant aux impacts de l'augmentation des trafics projetés sur le territoire de la Métropole, alors même que de nombreux dysfonctionnements sont observés actuellement :

- Saturation des diffuseurs soulevant des problèmes d'accessibilité et de sécurité, qualité de vie dégradée des riverains (nuisances sonores, impacts paysagers, ...), etc. De nombreux points nécessitent l'engagement d'une démarche partenariale avec l'État pour aborder les différentes problématiques identifiées.
- Congestion au niveau des diffuseurs, relatif au fonctionnement des diffuseurs avec le réseau local (saturés aux heures de pointe).

Les seuls aménagements prévus dans le cadre du projet A31bis sur le territoire du SCoTAM concernent l'élargissement à 2x3 voies de l'A4 entre les échangeurs d'Hauconcourt et de Lauvillières (projet porté par la SANEF dans le cadre de son contrat de concession) et la mise à 2x3 voies de la section Féy-Dieulouard-Bouxières-aux-Dames (aménagement prévu jusqu'au diffuseur de Jouy-Aux-Arches). Un traitement adapté des diffuseurs d'Hauconcourt et de Féy devrait également être engagé par l'État à plus long terme, sans précisions supplémentaires.

L'aménagement, dans le secteur nord, d'un tracé neuf entre Richemont et Thionville nord pourrait également avoir des conséquences sur l'organisation des déplacements sur le SCoTAM et particulièrement au niveau de la vallée de l'Orne. En effet, les variantes F3 bis et F4 permettraient de construire un itinéraire alternatif, s'appuyant sur la VR52, pour les personnes souhaitant accéder à l'A31 et qui sont actuellement obligées de traverser les communes d'Amnéville et de Mondelange (RD47 et RD8).



sources : Ministère de la Transition écologique et solidaire, dossier de concertation A31 bis 2018

Des liaisons TGV changeantes

L'arrivée de la LGV Est européenne en 2007 (prolongée jusqu'à Strasbourg fin 2016) a considérablement amélioré l'accessibilité de Metz Métropole et du SCoTAM depuis Paris et les principales métropoles françaises. Le temps de parcours entre Metz-Ville et Paris-Est est ainsi aujourd'hui d'1h24 minutes, contre 2h45 jusqu'en 2007.

La desserte TGV du SCoTAM repose, pour les liaisons directes, sur deux axes et deux gares :

- un axe est-ouest (LVG) pour rejoindre Paris-Est d'une part (gare de Metz-Ville) et Bordeaux, Nantes, Rennes, Lille, Bruxelles (...) d'autre part via les gares d'interconnexion de Roissy – aéroport Charles-de-Gaulle et Massy-TGV (gare Lorraine-TGV).
- Un axe nord-sud via Strasbourg (LGV), Mulhouse, (LGV Thin-Rhône) Dijon ou, jusqu'en 2018, Nancy et Dijon, pour rejoindre Lyon et le Bassin méditerranéen. Ces liaisons ont Metz-Ville pour origine et destination.

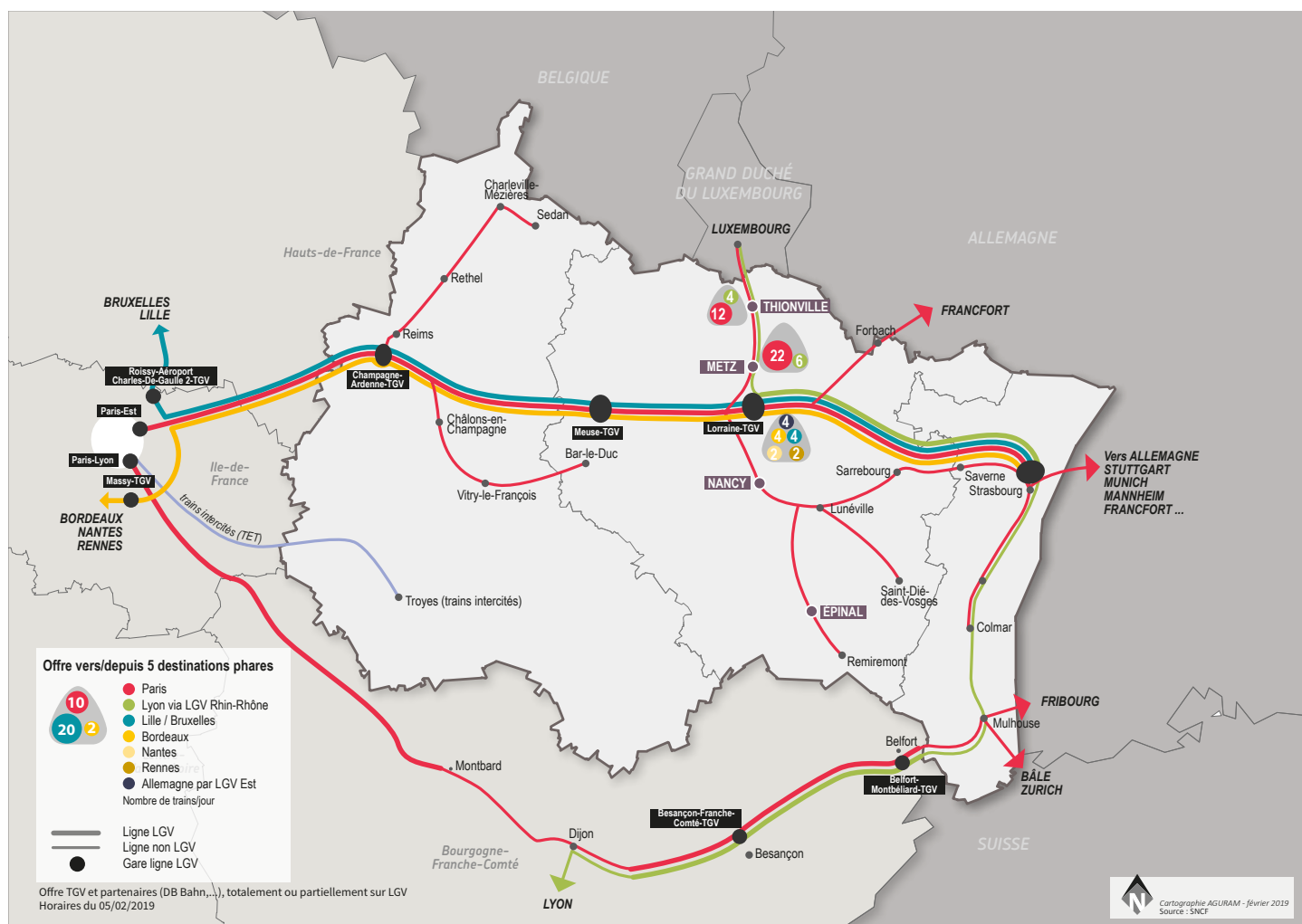
Pour ajouter à cette complexité, il est à noter que, depuis 2019, la liaison Metz-Ville – Paris Est desservie par des TGV classiques, dits INOUI, et des TGV OUIGO ne proposent pas le même niveau de service, ni la même grille tarifaire.

La LGV Est-Européenne a été la première à être cofinancée par les collectivités locales – l'ex Région Lorraine et le Département de la Moselle pour ce qui concerne le SCoTAM.

Malgré cet investissement, plusieurs événements sont venus, depuis 2007, remettre en question l'offre telle qu'initialement imaginée et son attractivité :

- le report, en 2013, du projet d'achèvement de la LGV Rhin-Rhône à un « horizon lointain » par la Commission Mobilité 21. L'attractivité des liaisons TGV nord-sud via Strasbourg ne s'améliorerait pas avant cet horizon.
- le rejet par référendum local, en 2015, du projet de la gare TGV de Vandières (54) reliée au réseau TER.
- la suppression, en 2019, de la desserte TGV du SCoTAM sur l'axe nord-sud via Nancy.
- la politique commerciale de l'opérateur Voyages SNCF et les arbitrages qui s'en suivent.

Une desserte TGV performante, une offre à maintenir



Un développement du trafic TER prometteur sous réserve d'être articulé avec les autres réseaux de transport

Le développement du transport ferré régional de voyageurs représente une réelle alternative pour les secteurs pourvus d'une gare ou d'une halte ferroviaire. La complémentarité des réseaux de transports collectifs – faible sur le territoire du SCoTAM – peut encourager un report modal à travers la mise en place de pôles d'échanges. Il est ainsi à noter que :

- Le cadencement de l'offre TER Lorraine (MétroLor) a été mis en œuvre en avril 2016 par la Région Grand Est. Ce cadencement a permis une croissance de 20% de l'offre en Lorraine, 38% sur le seul axe Metz-Luxembourg.
- Le SCoTAM a mené en 2016-2017 une étude sur les 14 gares de son périmètre d'alors, avec un accent sur leur accessibilité multimodale. Cette étude a montré d'importants enjeux de stationnement (saturation) et la faible desserte des arrêts TER par les autres réseaux TC (TIM, Le Met').

Malgré une offre croissante et certaines difficultés d'accès aux gares, le principal problème réside pour l'heure dans la saturation des trains TER en pointe entre Metz et le Luxembourg. Les projets en cours en France (longueur des quais, puissance électrique, sas fret...) et au Luxembourg (3ème voie Bettembourg-Luxembourg, capacité de la gare de Luxembourg-Ville...) doivent permettre de faire passer l'offre d'environ 9 000 places assises entre 5h30 et 8h30 dans le sens de la pointe à près de 24 000 à l'horizon 2028-2030. Le Grand-Duché de Luxembourg cofinancera les travaux d'infrastructure sur le territoire français dans le cadre du protocole d'accords en matière de transports transfrontaliers de 2018.

Un axe fret ferroviaire majeur

Dans une région Grand Est qui concentre 26% du trafic fret national, la part du fret ferroviaire en Lorraine, la plus importante de France, demeure importante puisqu'elle est 2,8 fois plus élevée que la moyenne nationale. À Woippy, est implantée la plus importante gare de triage au niveau national, mais il s'agit de traiter ici un trafic international très largement déconnecté de l'économie régionale. En revanche, le territoire dispose, depuis 2014 sur le site du Nouveau Port de Metz, d'une plate-forme trimodale embranchée ferroviaire au service de l'économie locale.

Par ailleurs et depuis 2007, le territoire du SCoTAM est indirectement desservi par l'autoroute ferroviaire reliant Bettembourg (au Luxembourg, à 55km de Metz) au Boulou (Perpignan) à Sète et Barcelone (depuis février 2019), et traversé par les services Calais – Le Boulou et Sarrebruck – Perpignan Saint-Charles.

Pour autant, le transport de marchandises reste fortement dominé par la route (75% des flux).

Fluvial : le potentiel de la Moselle canalisée reste à développer

La Moselle, canalisée au grand gabarit en 1964 (chalands de 3000t), place le SCoTAM sur l'un des plus importants réseaux fluviaux de France et permet à la Lorraine d'avoir un accès direct avec les ports du Range Nord (Anvers, Rotterdam, etc.) via le Rhin. Au Sud, la voie d'eau à grand gabarit se termine à Neuves-Maisons au sud de Nancy. Elle est cependant prolongée par un canal à petit gabarit (dit Freycinet : 350 tonnes) qui offre de nombreuses possibilités de connexion (canal de

la Marne au Rhin vers Paris et Strasbourg, canal des Vosges, axe Saône-Rhône vers Lyon, Marseille ou Sète, canal de la Meuse vers Givet et le sillon industriel wallon de Charleroi à Liège).

La réalisation d'un canal à grand gabarit de 200 km permettant d'assurer la jonction fluviale Saône-Moselle, conjointement à une liaison Saône-Rhin a été étudiée mais, en 2013, repoussée à un « horizon lointain » par la Commission Mobilité 21. Ce projet situerait le territoire du SCoTAM sur un axe fluvial mer du Nord - mer Méditerranée.

Le trafic de la Moselle canalisée est de 5,9 millions de tonnes en 2017, dont environ 40% sont traitées sur les deux ports publics de Metz (Nouveau Port et Mazerolle). Le SCoTAM compte en outre 4 ports privés à Mondelange, Hagondange, Hauconcourt et La Maxe. Avec le site de Metz Mazerolle, il fait de Metz la plus importante plate-forme fluviale de Lorraine : 1er port céréalier français, seule plate-forme conteneurs trimodale active en 2018 (27 000 EVP traités en 2017).

La Moselle canalisée offre un potentiel alternatif pour réduire le trafic de poids lourds omniprésents sur l'A4 et l'A31 et contribue également à la diminution des nuisances sonores. En revanche, en tant qu'infrastructure de mobilité quotidienne, le potentiel semble extrêmement limité, compte tenu de la qualité de maillage routiers et ferroviaires à proximité et de l'éloignement entre les ports et des centralités urbaines existantes.

À compter du 1er janvier 2019, la gouvernance des ports publics évolue : les deux sites du SCoTAM sont désormais – à l'instar d'Illange-Thionville et Nancy-Frouard, sous l'autorité d'un syndicat mixte ouvert (SMO) réunissant VNF et la Région Grand Est.

Metz-Nancy-Lorraine (Lorraine Airport) : un aéroport régional fortement concurrencé

L'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine, situé sur la limite sud du SCoTAM, est un atout pour le territoire. 280 400 passagers ont été transportés en 2018, en croissance de 14% par rapport à 2017 après une longue période de baisse ou de stagnation. Son activité (passagers) s'est particulièrement réduite à l'arrivée du TGV Est. De plus, cet aéroport souffre de la proximité d'aéroports importants, et en particulier de Luxembourg-Findel dont l'offre et la fréquentation est en croissance forte et régulière avec 3 600 000 passagers en 2017.

Malgré une localisation propice à proximité de Metz, Nancy et Luxembourg mais sur un secteur peu peuplé, le trafic fret a été quasiment abandonné en 2013 (11t traitées en 2017). La protestation des riverains n'a pas été pour rien dans cette dérive et, entre-temps, Luxembourg-Findel est devenu le 5ème aéroport fret européen.

Une véloroute européenne en cours de réalisation

Une véloroute transfrontalière Moselle – Saône, dite L'Échappée Bleue, qui reliera à terme Coblenche (Allemagne) à l'Espagne et à l'Italie est en cours de réalisation. Elle est aujourd'hui encore discontinuée sur le territoire du SCoTAM, mais des aménagements sont programmés, notamment sur le territoire de Metz Métropole.

LA CONSTITUTION D'UNE CONURBATION NORD LORRAINE

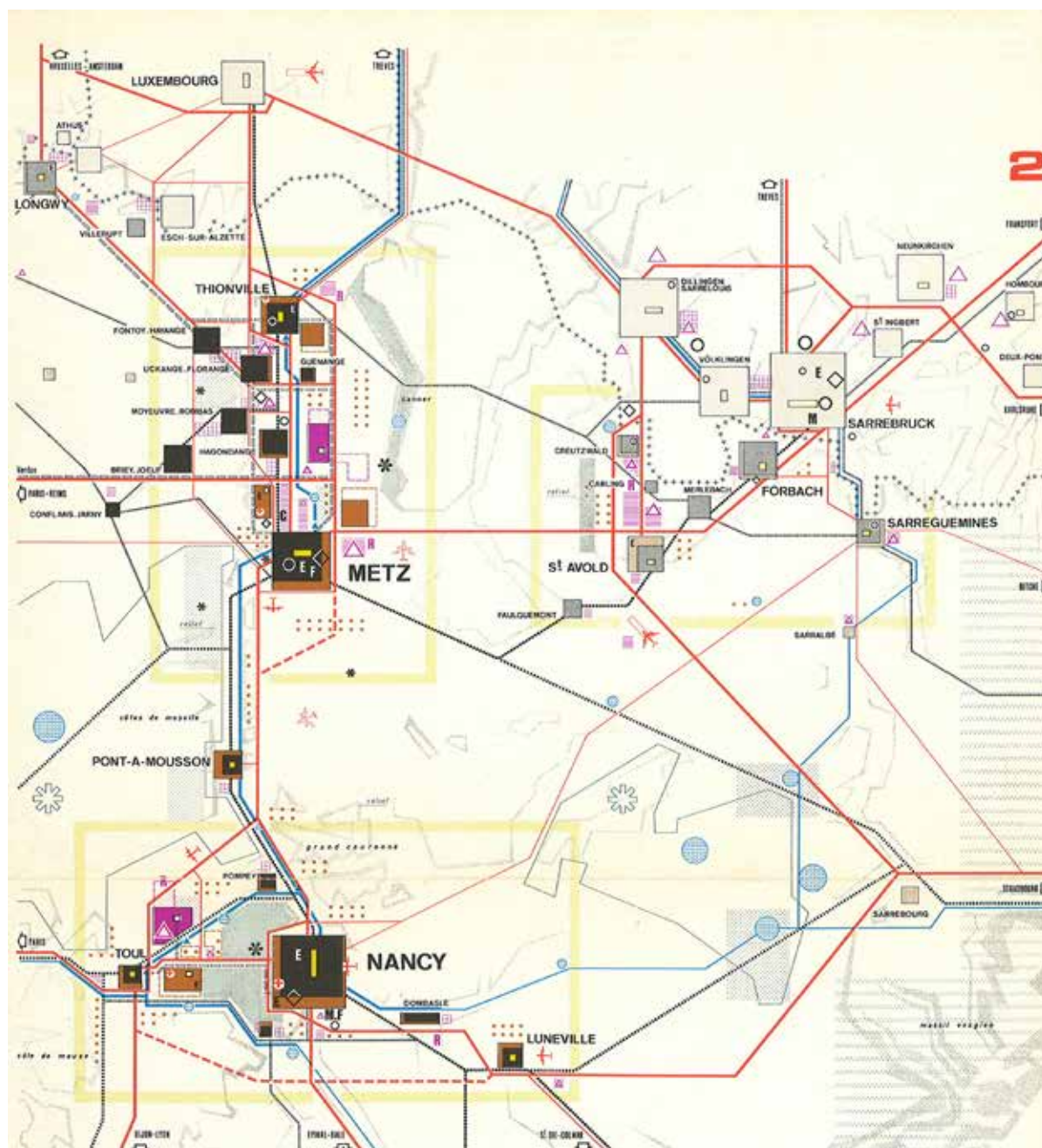
LA MÉTROPOLÉ NORD LORRAINE EST DEVENUE UNE RÉALITÉ URBAINE

Dans les années 60 naît le concept d'agglomération étendue de Metz-Thionville

À la fin des années 60, l'OREAM⁷ Lorraine avait montré dans un livre blanc l'opportunité de développer les liens et les initiatives entre les agglomérations de Metz et de Nancy en vue de constituer puis de consolider une métropole lorraine appuyée sur ces pôles. Actée dans le Schéma d'Aménagement de la Métropole Lorraine, cette métropole s'appuyait au nord sur le concept d'une « agglomération étendue de Metz-Thionville ».

Le concept « d'agglomération étendue de Metz-Thionville », proposé par l'OREAM Lorraine a été pris en compte en 1970, pour définir le périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, le « SDAU Nord Métropole Lorraine ». Il couvrait un territoire interdépartemental incluant à la fois l'agglomération messine et l'ensemble du bassin sidérurgique et ferrifère, à l'exception du secteur de Longwy. Il comprenait 156 communes auxquelles s'ajoutait une aire complémentaire, et s'étendait de la frontière luxembourgeoise jusqu'au sud de l'agglomération messine.

Schéma d'aménagement de la métropole lorraine



⁷ OREAM : Organisation d'études d'aménagement de l'aire métropolitaine Nancy-Metz-Thionville, créée en 1966 et mise en place par la loi d'orientation foncière de 1967

Approuvé en 1974, et ayant fait l'objet de deux révisions locales (Actisud et Woippy-Maizières), le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) Nord Métropole Lorraine est resté en vigueur jusqu'au 1er janvier 2002. Il organisait le développement de l'espace Metz-Thionville en visant un million d'habitants à terme. Prévoyant des opérations majeures comme le centre relais de Semécourt et le pôle industriel d'Ennery, il favorisait le développement de l'espace intermédiaire entre Metz et Thionville, à proximité du carrefour autoroutier formé par les autoroutes A31 et l'A4.

Très largement remis en cause par les effets économiques du premier choc pétrolier, par les difficultés de l'industrie locale, et en conséquence par les évolutions démographique et économique du territoire, le dessein formé par l'Etat pour le Nord Métropole Lorraine fut également contesté dès le début par les collectivités locales et en particulier par Metz. Cette dichotomie entre un projet trop ambitieux dès l'origine et une réalisation pour partie vidée de la substance qui lui était initialement dévolue, allait conduire à favoriser un étalement urbain peu structuré car le SDAU ouvrait d'importants espaces à l'urbanisation, et les collectivités les plus dynamiques allaient les mettre à profit pour se redéployer.

PARIS A.4
VERDUN

BARREBRUCK A.32
STRASBOURG

METZ

NANCY

LEGENDA

UNITE DU SOUS-SOL
UNITE DE SOUS-SOL DE SERVICE

VOCATION DES SOLS
ZONE URBAIN
ZONE INDUSTRIELLE
ZONE RURALE VILLAGE
ZONE NATURELLE A PROTEGER OU A AMENAGER

EQUIPEMENTS
CENTRE TERTIAIRE NIVEAU DE SERVICE
EQUIPEMENT COMMERCIAL
CENTRE HOSPITALIER
INSECTURE
GRANDE IMPLANTATION COMMERCIALE TERTIAIRE
CENTRE DE DISTRIBUTION DE BIENS
BOUTIQUE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL
EQUIPEMENT DE BIEN-ETRE POUR LE SPORT ET LE LOISIR
GRANDE NAUTIQUE
ZONE NATURELLE A PROTEGER OU A AMENAGER

LIAISONS
VOIE NATIONALE
AUTRE VOIE PRINCIPALE
PROJET DE RAILROUTE ET RAIL
VOIE FERREE
TRAIL, GRAND, BAMBOUT, ET CETERA
AERODROME DE VOISIE ET D'AVANCE
SITE AERODROMIQUE A DEVELOPPER
ZONE NATURELLE
LIGNE DE RAILROUTE ET RAIL

POPULATION PAR ZONE
EXISTANTE
PREVUE LONG TERME

SCALES
7 000
3 000

SCALES
1
5
10 km

Aujourd'hui, une conurbation nord lorraine s'est effectivement constituée

C'est dans ces conditions que s'est constituée la grande agglomération de Metz-Thionville qui correspond aujourd'hui à une réalité du territoire. En témoigne le continuum urbain formé par les unités urbaines de Metz et de Thionville, axé sur les vallées de la Moselle, de l'Orne et de la Fensch. Les flux qui parcourent cet espace quotidiennement, empruntant majoritairement le réseau routier et autoroutier et bénéficiant d'une desserte ferroviaire à forte fréquence sur l'axe Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg incarnent également cette réalité.

Jusqu'à présent, les enjeux relatifs aux relations entre l'agglomération messine, celle de Thionville et des anciens bassins miniers nord lorrains portaient principalement sur les questions liées à leur accessibilité réciproque, renvoyant aux questions de saturation des réseaux de transport dans l'axe mosellan, qu'ils soient ferroviaires ou routiers. Mais les réflexions en cours sur la « métropolisation » pourraient élargir considérablement le champ. Car de la conurbation à la métropolisation, il reste un important chemin à parcourir.

Au sein du territoire du SCoTAM, deux agglomérations urbaines distinctes se sont rejointes

Le territoire actuel du SCoTAM est polarisé par une conurbation qui est le résultat récent de la jonction de deux entités urbaines ayant une histoire, une culture, une économie, un mode développement très différents.

L'agglomération messine, pôle tertiaire de niveau régional

Au sud de l'A4, l'agglomération messine s'appuie sur Metz qui constitue à la fois un centre historique administratif et de commandement et une métropole accueillant des activités à haut niveau de service et un pôle culturel et universitaire de niveau régional. De tradition militaire et commerçante, l'agglomération messine a développé principalement des fonctions tertiaires en jouant la carte des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Metz et Montigny-lès-Metz constituent le cœur dense de cette agglomération urbaine qui après s'être développée historiquement au pied des côtes de Moselle ou sur les pentes du Mont Saint Quentin, s'est considérablement étendue à la fois au nord, dans la plaine inondable en rive gauche de la Moselle à Woippy, mais aussi sur le plateau à Saint-Julien-Lès-Metz, et au sud, en particulier à Marly et Augny, tandis que Ars-sur-Moselle continuait de s'appuyer sur une structure plus industrielle.

Cette agglomération continue compte 10 communes urbaines de 2 000 à 5 000 habitants, une commune de 10 000 habitants (Marly), une commune de 14 000 habitants (Woippy), une commune de 22 000 habitants (Montigny lès Metz) et Metz qui compte près de 120 000 habitants.

L'agglomération urbaine Orne-Moselle, de tradition industrielle, en reconversion

Au nord de l'A4, en rive gauche de la Moselle, un chapelet de villes qui, pour certaines, sont des créations ex nihilo de la sidérurgie lorraine, constituent une deuxième unité historique. Ici, les villes ont été organisées par rapport aux sites industriels et pour répondre aux besoins de ces activités, et elles disposent toutes d'un bon niveau d'équipement et de services.

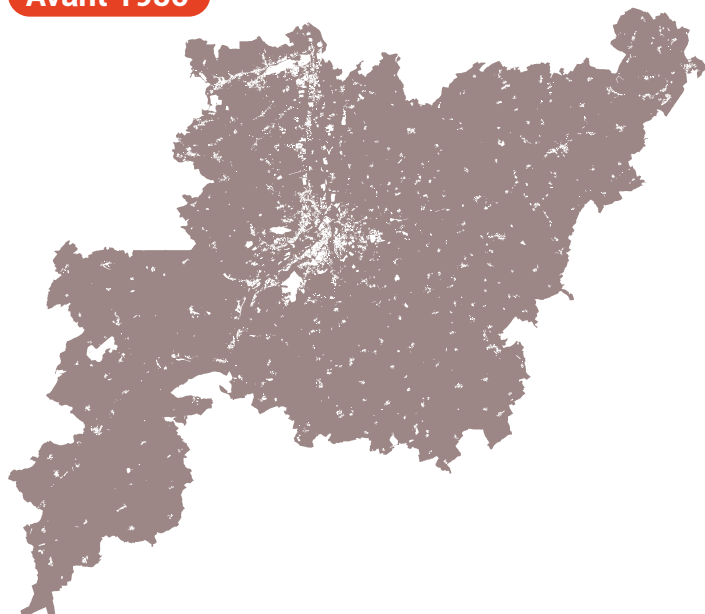
Avec environ 10 000 habitants, Maizières-lès-Metz, Amnéville et Rombas sont aujourd'hui les villes les plus importantes de cette conurbation nord. Six autres communes lui appartenant ont une population comprise entre 5 000 et 10 000 habitants : Hagondange (9 000), Moyeuvre-Grande (8 000), Talange (8 000), Mondelange (6 000) et Marange-Silvange (6 000).

Historiquement, la conurbation Nord a pu se développer grâce aux caractéristiques de la topographie locale : présence de la vallée de l'Orne et de la rivière, élargissement de la plaine inondable de la Moselle, recul du front des côtes de Moselle. Aujourd'hui, il se trouve contraint sur ces sites : risques de mouvements de sols sur les versants de la vallée de l'Orne et les côtes de Moselle, fonds de vallées inondables, contraintes minières liées à l'histoire de l'exploitation du minerai de fer sur le plateau.

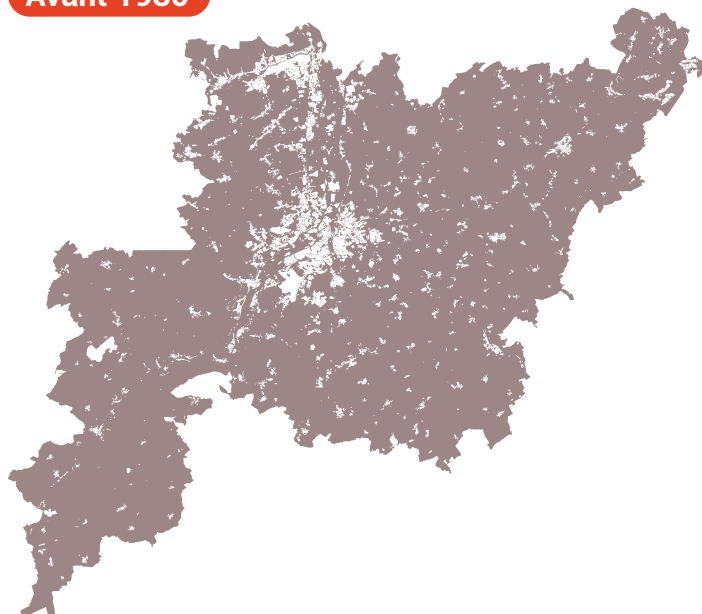
À un moment où survient un nouveau sursaut de la crise sidérurgique, menaçant les derniers sites industriels encore en activité sur le territoire du SCoTAM et donc d'importants pôles locaux d'emplois, il est devenu vital de redéployer les possibilités d'accueil de nouvelles activités sur le territoire, alors que les collectivités peinent à dégager les moyens importants nécessaires, et à trouver les investisseurs prêts à s'engager pour reconquérir les sites industriels abandonnés. À cet égard, la stratégie de développement d'un pôle thermal et de loisirs mise en œuvre par la commune d'Amnéville est apparue audacieuse.

Évolution de la tâche urbaine

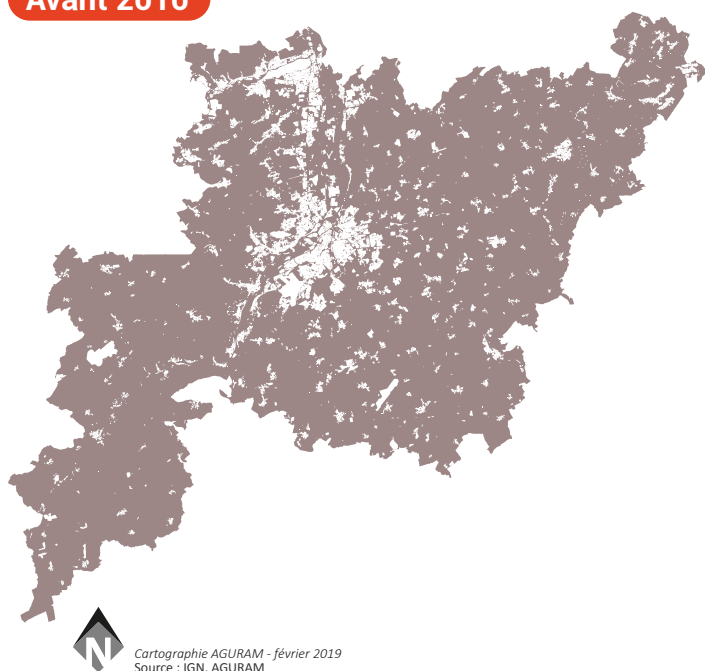
Avant 1950



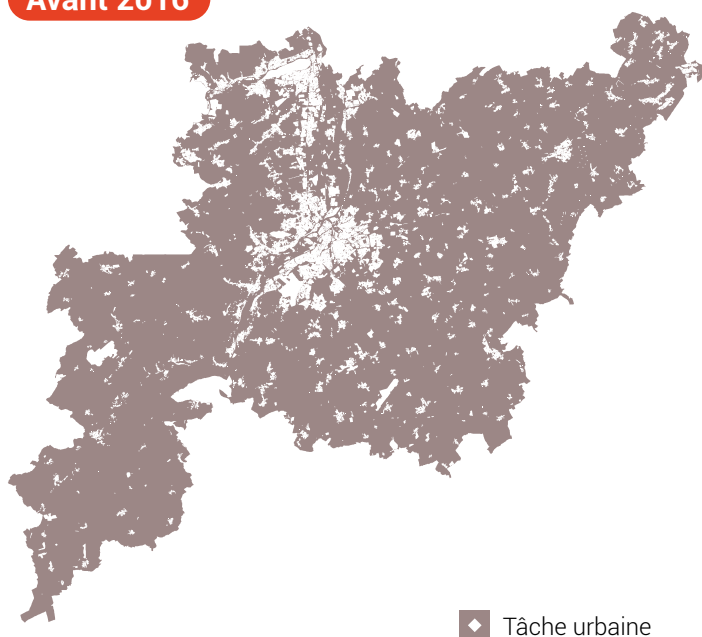
Avant 1980



Avant 2010



Avant 2016



◆ Tâche urbaine

L'accroissement de la tâche urbaine a un fort impact sur les zones agricoles car les espaces nouvellement urbanisés sont pris presque uniquement sur l'espace agricole. La surface urbanisée est passée de 9717 ha en 1950 à 26374 ha en 2016, soit de 6 % à 15 % de la surface totale du territoire. Ce développement de villes et villages autrefois isolés a abouti à la constitution d'une conurbation structurée par l'axe mosellan, et réunissant les pôles messin et de l'Orne, tandis que se généralisait un phénomène de périurbanisation des espaces ruraux adjacents.

De 1950 à 2016, les espaces agricoles, naturels et forestiers (NAF) ont perdu 10 % de leur surface. C'est l'espace agricole qui a fourni l'essentiel de cet espace. Les bois et forêts sont rarement urbanisés et quand ils le sont, ils donnent lieu à des compensations environnementales, souvent sur l'espace agricole. Il faut y ajouter l'enfrichement des terrains les plus pentus et l'exploitation de sablières qui ont encore renforcé le rétrécissement de la zone agricole.

⁸ Le tome 3 du rapport de présentation propose une analyse détaillée de l'évolution de la consommation foncière.

Un besoin d'organisation et de cohérence d'ensemble auquel le SDAU n'a pas répondu

La formation d'une agglomération continue constituait une orientation volontaire du SDAU mais dans une perspective socio-économique et démographique très différente de celle qu'a effectivement connu le territoire. Par conséquent, la « permissivité » du SDAU, fondée sur des perspectives surévaluées a d'abord constitué un terrain propice à l'étalement urbain.

C'est particulièrement le cas pour les activités économiques qui ont mis progressivement à profit tous les sites privilégiés que représentent les échangeurs routiers sur les autoroutes (A31 et A4) mais aussi sur d'autres voies primaires de desserte régionale telles que la RN 52 ou les RD1 et RD 955. Cet urbanisme de zones commerciales et d'activités conçues dans l'esprit d'un fonctionnement spécialisé et autonome, est le plus souvent mal greffé aux espaces urbains préexistants et ne s'ouvre que sur la route ou l'autoroute.

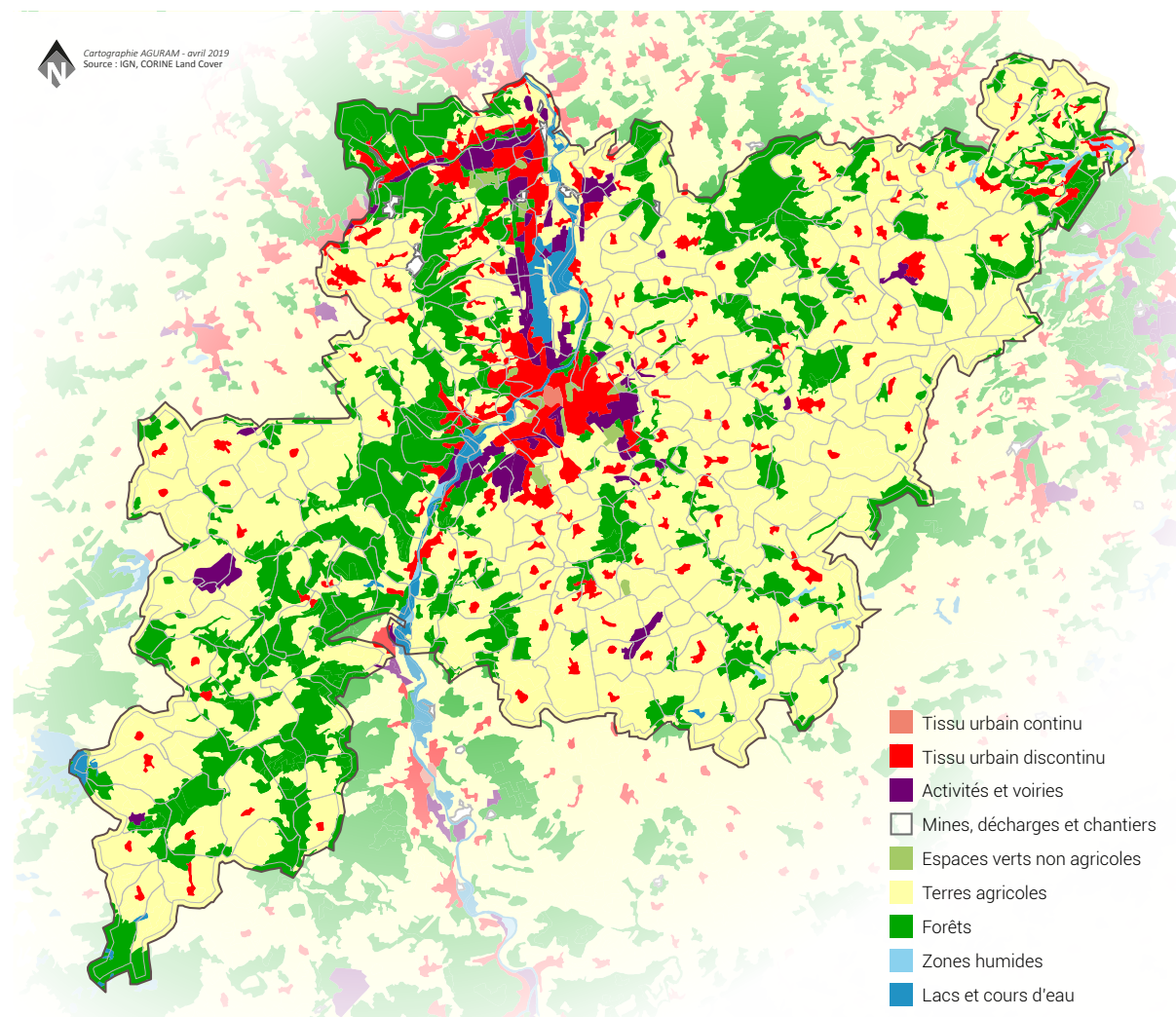
L'exemple le plus notable est celui du centre relais de Semécourt qui constituait le projet phare le plus conceptuel de la partie messine du SDAU NML. Vidé de sa substance de grands équipements publics de niveau métropolitain, il prend en fait la forme d'une grande zone d'activités économiques dynamisée par un grand pôle commercial. Greffée sur

l'A4 et la RN52, cette succession d'opérations à caractère économique constitue désormais un important pôle générateur de déplacements situé hors contexte urbain et desservi quasi exclusivement par la route, sans halte ferroviaire malgré la présence proche de la ligne empruntée par les TER.

Le développement du pôle d'Ennery en rive droite de la Moselle, qui se justifiait en raison des contraintes et de la raréfaction foncière observées en rive gauche, présente également des caractéristiques génératrices de difficultés. L'implantation et le développement en pleins champs d'une grosse unité industrielle automobile de PSA puis le développement d'une importante plateforme logistique très consommatrice d'espace et l'accueil d'activités connexes, ont abouti à la constitution d'un pôle de 8 000 emplois, dans un contexte rural où les communes d'accueil ne comptent encore aujourd'hui, que 2 000 habitants pour Ennery, 1 500 habitants pour Ay-sur-Moselle, 1 100 habitants pour Trémery, et 600 habitants pour Flévy. Bien desservi par la RD1 et un échangeur auto-routier sur l'A4 au sud, ce site situé à 15 km au nord de Metz n'est pas correctement relié à la rive gauche de la Moselle et ne dispose à ce jour d'aucune alternative de desserte par les transports en commun.

Par conséquent, si l'objectif de constitution d'une agglomération continue a été rempli, il reste désormais à en parfaire l'organisation et la cohérence en cherchant à diversifier et enrichir sa substance.

L'occupation des sols d'après l'inventaire CORINE Land Cover (2015)



Ces enjeux d'organisation et de cohérence ont été mis en évidence dans le cadre de la Directive Territoriale d'Aménagement des bassins miniers nord-lorrains (DTA) approuvée par décret du 2 août 2005. Celle-ci qui ne couvre que partiellement le SCoTAM, porte sur un territoire plus vaste puisqu'elle concerne également les SCoT de l'Agglomération Thionilloise, Nord 54, Val de Rosselle et Sarreguemines.

[illegible]

Ses objectifs sont multiples :

- Définir une politique claire de constructibilité dans les secteurs affectés par les aléas miniers.
- Permettre au sillon lorrain de jouer pleinement son rôle de corridor nord-sud multimodal de transit et d'échanges, à la fois pour les voyageurs et les marchandises, sur les modes routier, ferroviaire et voie d'eau.
- S'appuyer sur le socle industriel ainsi que sur le développement de la logistique en optimisant l'utilisation des réseaux locaux et l'offre foncière, et en favorisant l'émergence sur le territoire lorrain d'une grande plate-forme logistique multimodale à l'échelle de l'espace Saar-Lor-Lux.
- Encourager la diversification de l'activité économique en contribuant à renforcer les activités tertiaires et de services aux entreprises et à la population.
- Faciliter le bon fonctionnement des agglomérations transfrontalières dans le cadre de partenariats équilibrés, concernant notamment la planification urbaine.
- Reconquérir un cadre de vie de qualité en étant attentif à l'amélioration de la qualité environnementale, urbaine et paysagère.
- Identifier un réseau maillé d'espaces naturels, agricoles et paysagers à préserver ou à mettre en valeur pour permettre d'assurer des transitions entre l'urbain et le rural afin de participer à l'attractivité du territoire.

Mais les infrastructures, notamment routières, continuent d'avoir un impact important sur les initiatives économiques locales

La création ou l'aménagement de nouvelles infrastructures réservent la possibilité de nouvelles initiatives de la part des collectivités. La concomitance de l'achèvement du contournement sud de Metz (RN431) et la mise à 2x2 voies de la RD 955 aux portes sud de Metz a favorisé le développement d'un nouveau pôle santé sur le site de Mercy, avec pour conséquence l'allongement de quelques kilomètres du projet de transports collectifs à haut niveau de service (BHNS) porté par Metz Métropole. L'hôpital de Lauvallières, issu du regroupement des hôpitaux privés de Metz, a également récemment trouvé place à proximité de l'échangeur de l'Actipôle sur la RN431.

L'ancienne Région Lorraine a longtemps porté le développement d'un « espace intermédiaire », entre les agglomérations de Metz et de Nancy, dans le secteur de l'aéroport régional de Metz-Nancy-Lorraine, de la gare TGV, le lac de Madine et jusqu'à la base de Chambley en Meurthe et Moselle. La Région Grand Est doit aujourd'hui construire une stratégie de développement pour ces équipements d'intérêt régionaux en tenant compte de cet héritage. Elle devra apporter une réponse adaptée aux défis économiques et à ceux du SCoTAM, tout en intégrant les préoccupations du développement durable.

La mise en œuvre du SCoTAM pour assurer une meilleure cohérence des initiatives sur le territoire

En raison de la crise économique du début des années 70, le SDAU était déjà dépassé au moment de son approbation et l'agglomération s'est développée dans un « habit trop grand pour elle ». Ainsi, depuis près de 40 ans, le territoire n'a bénéficié d'aucun suivi d'ensemble, d'aucun diagnostic global ni d'aucune réflexion prospective. Il aura fallu attendre, l'élaboration du SCoT approuvé en 2014 pour qu'une prise de conscience des territoires aboutissent à un projet commun de restructuration et de requalification des espaces économique du territoire. Les deux récentes réformes intercommunales appuyées par les dispositions de la loi Notre ont permis de réinterroger à la fois l'identité, les projets de territoires, les formes de coopérations et lancer de nouveaux projets (Plan de Paysage, PLU intercommunaux, PLH, etc.) en tenant compte du bouleversement de leurs modes de financement.

Les Intercommunalités ont également bénéficié de cinq années de mise en œuvre du SCoTAM, les amenant à réinterroger leur pratiques de développement, de production de logements, d'économie foncière et de préservation de l'environnement. Aujourd'hui, c'est le défi de la lutte contre le changement climatique et de leur adaption auxquels les territoires doivent répondre en maintenant et intensifiant leurs efforts. La mise en œuvre d'autres SCoT aux portes du SCoTAM, est également l'occasion d'engager des réflexions conjointes sur le développement et l'aménagement du territoire à grande échelle, notamment grâce à l'émergence de l'InterSCoT du sillon lorrain.

LA STRUCTURATION SPATIALE DU TERRITOIRE

UNE STRUCTURATION DU TERRITOIRE DÉTERMINÉE PAR LE CADRE NATUREL

DES ENTITÉS GÉOLOGiques ET PAYSAGÈRES QUI ONT CONDITIONNÉ LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

La vallée de la Moselle a favorisé mais aussi contraint le développement de l'agglomération

L'espace urbain continu de l'agglomération messine s'élargit au nord d'Ars-sur-Moselle et de Jouy-aux-Arches car c'est à partir de là que la vallée de la Moselle prend toute son ampleur. L'unité paysagère qu'il occupe est principalement composée de la vallée de la Moselle y compris les versants des côtes de Moselle et ceux de ses vallées affluentes en rive gauche, et particulièrement l'Orne.

La section aval de la Seille depuis Marly, le territoire compris à l'intérieur de la rocade Est de Metz (A4, RN 431), ainsi que les secteurs situés de part et d'autre de la RD1 au nord de l'A4, entrent également de fait dans cette unité.

Metz s'est développée à partir du site d'une haute terrasse située à la confluence de la Moselle et de la Seille. Historiquement contrainte dans son développement par son rôle de place forte militaire « chargée de protéger la France », elle n'est sortie de ses murs qu'à partir du début du XX^{ème} siècle. L'agglomération Orne- Moselle qui s'est développée à partir des villages préexistants ou plus souvent des usines implantées dans les vallées, a également porté l'urbanisation sur les hautes terrasses (Rombas, Marange-Silvange) et jusque sur le plateau (Moyeuvre-Grande) ; dans ce secteur, les villes ont pu se développer plus aisément le long des voies de circulation qui parcourent la rive gauche de la vallée de la Moselle, en particulier l'axe ferroviaire de Metz à Thionville, la RD 953 et la RN 52.

De fortes coupures naturelles et des emprises d'infrastructures qui rendent difficiles les liaisons ouest-est

La continuité de l'espace urbain est toutefois rompue par trois éléments qui constituent des coupures fortes : la Moselle d'abord, l'A31 ensuite, les couloirs et espaces ferroviaires enfin avec les gares de triage du Sablon à Metz et surtout de Woippy au nord, mais aussi toutes les emprises ferroviaires liées au fonctionnement de la sidérurgie. Cela vaut également pour Metz. Bien que enclose, la ville intègre la Moselle par

la construction de nombreux ponts, dont celui de l'A31, permettant sa traversée et répondant aux enjeux de desserte locale. Mais la Moselle reste porteuse des principales contraintes. Elle connaît des crues importantes, dont certaines, récentes, laissent des traces dans les mémoires et sur le terrain (1947, 1983). En outre, des secteurs entiers de la vallée ont subi un phénomène de mitage du fait de la multiplication des gravières exploitées à l'occasion de la construction de l'A31 et pour satisfaire les besoins de l'explosion urbaine à partir des années 60. Au total ces coupures, très prégnantes sur le territoire, contribuent à dissocier les développements de la rive gauche et de la rive droite de la Moselle. C'est ainsi que le développement du pôle Eurotransit ainsi que celui des autres zones d'activités axées sur la RD1 dans le secteur d'Ennery, se trouvent aujourd'hui confrontés à des difficultés dans leurs relations avec les zones d'habitat et les pôles de services qui font défaut en rive droite de la Moselle, les liaisons ouest-est restant mal adaptées et fondées sur l'automobile comme unique moyen de transport.

DÉSENCLAVÉ PAR L'A4, LE SECTEUR DU PAYS HAUT MOSELLAN EST TRÈS LIÉ AUX BESOINS EN DÉVELOPPEMENT DES COMMUNES DE LA VALLÉE DE L'ORNE

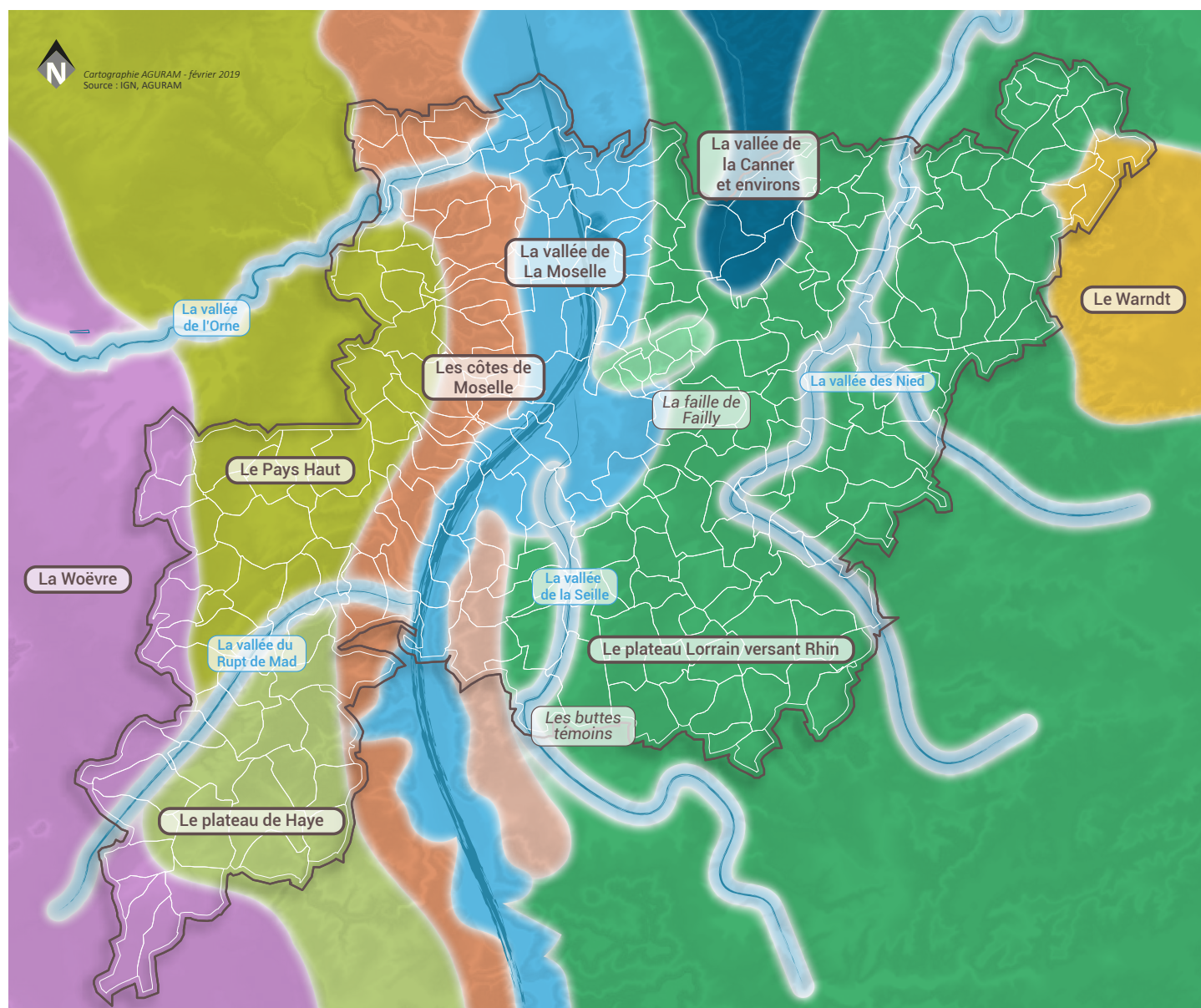
Au nord-ouest, sur le revers des côtes de Moselle et au-delà d'une large bande boisée soulignant le front de côte, s'étend un vaste plateau agricole exploité par la grande culture qui porte encore de nombreux stigmates de l'exploitation historique du minerai de fer lorrain, dont résultent des servitudes minières contraignantes. Ce plateau constitue la partie mosellane du « Pays Haut ». Les communes qui appartiennent à ce territoire se trouvent actuellement soumises à plusieurs influences : celle du bassin de Briey avec le secteur amont de la vallée de l'Orne (Jœuf-Homécourt) au nord, celle du pôle industriel de Batilly et de l'agglomération de Jarny à l'ouest, et celle de leur communauté d'appartenance à l'est (Pays Orne-Moselle et Metz Métropole).

L'ouverture de l'autoroute A4 avec la création d'un échangeur à Sainte-Marie-aux-Chênes a désenclavé tout ce secteur. Car les autres accès et en particulier ceux qui empruntent les vallées de l'Orne (RD 9), notamment pour franchir la Moselle, du Billeron (RD 52), ou de Montvaux (RD 643) et la RD 603 plus au sud imposent de longues et difficiles traversées urbaines pour pénétrer dans l'agglomération messine.

La vallée de la Moselle : un axe nord-sud structuré par l'A31

source : Rives de Moselle





Montois-la-Montagne et Sainte-Marie-aux-Chênes bénéficient pleinement de cette nouvelle situation qui consolide leur position, ainsi que celles d'Amanvillers et de Saint-Privat-la-Montagne. Pour la CC Pays Orne-Moselle, ces communes du plateau recèlent le seul potentiel communautaire de développement urbain ; dans les vallées, le renouvellement urbain est à l'œuvre dans les tissus urbains existants où les potentiels sont importants et sur les friches industrielles de la sidérurgie, dont la mise en valeur est complexe (pollution des sites) mais engagée à travers l'opération Porte de l'Orne.

UN GRAND SECTEUR D'INTÉRÊT NATUREL ET PAYSAGER AUX PORTES SUD DE L'AGGLOMÉRATION

Au sud d'Ars-sur-Moselle, au droit de la section la plus étroite de la vallée de la Moselle, intégrant les côtes de Moselle et son plateau à l'ouest, ainsi que les « avant-buttes » situées en rive droite de la Moselle, se dessine d'autres paysages à caractère rural. Ponctuée par les quelques communes plus urbaines de Novéant-sur-Moselle et Ancy-sur-Moselle dans la vallée de la Moselle, ce secteur reste encore

dissocié de l'espace urbain continu de la métropole messine. Trouvant son prolongement naturel vers le nord au niveau des côtes de Moselle et du site emblématique du Mont Saint-Quentin, il constitue un territoire de grand intérêt écologique, environnemental et paysager, totalement tourné vers Metz et son agglomération.

À l'ouest de la Moselle, les communes du Parc Naturel Régional de Lorraine font découvrir une autre diversité de paysages ; fortement boisées au niveau du front des côtes de Moselle, entaillée par les vallées de la Gorzia et du Rupt de Mad, elles sont agricoles dans le Pays Haut et le plateau de Haye, ce dernier renfermant de larges espaces boisés. Thiaucourt-Regniéville structure cet espace rural.

La limite orientale de ce secteur est constituée par un chapelet de boisements forestiers compris entre l'autoroute A31, implantée au pied des avant buttes de la côte de Moselle, et la vallée de la Seille un peu plus à l'est. Un chapelet de villages pittoresques souligne le pied des avant-buttes, au sud de l'échangeur de Fey.

LE PLATEAU ORIENTAL CONSTITUE UN VASTE ESPACE RURAL PEU CONTRAINT, PROPICE AU DÉPLOIEMENT DES INFRASTRUCTURES

La caractéristique générale du plateau oriental est de constituer un vaste espace rural principalement polarisé par Metz. La spécificité de ce plateau par rapport aux autres unités mentionnées précédemment est d'être moins touché par les contraintes et servitudes d'urbanisme de toutes natures, à quelques exceptions notables (zones inondables des principales rivières, plan d'exposition au bruit de l'aéroport régional, densité de lignes électriques à haute tension, installations classées ponctuelles). L'agriculture est le principal gestionnaire de cet espace qui recèle également d'importants espaces naturels parmi lesquels les zones humides de la vallée de la Nied présentant un intérêt écologique et biologique.

Les plaines de la Seille et de la Nied occupent une moitié sud et est de cette unité, tandis qu'à l'ouest, le ruisseau de Vallières draine les espaces proches de Metz dans la partie centrale du plateau. Au nord de la commune des Étangs, le cours de la Nied s'infléchit à proximité d'un relief peu marqué souligné par la forêt de Saint-Hubert, dans laquelle s'ouvre le site protégé de la vallée de la Canner au nord de Vigy. Les bois de Chailly-lès-Ennery, de Flévy et la forêt domaniale de Trémery marquent la limite de cette unité au nord-ouest ; tous les ruisseaux qui s'écoulent plus à l'ouest se jettent directement dans la Moselle. Historiquement, ce vaste espace peu contraint a favorisé la constitution puis le renforcement d'un réseau particulièrement dense de routes rayonnantes qui, convergent vers Metz. Plus récemment, le contournement est de Metz par l'A4 et la RN 431 a réalisé la liaison A4-A31. Enfin, la faible densité de ces espaces a permis d'implanter au sud du territoire du SCoT et à proximité de la RD 910, l'aéroport régional de Lorraine Airport et la ligne du TGV Est-Européen avec la gare Lorraine TGV, localisée à Louvigny.

QUELQUES CENTRES LOCAUX PLUS OU MOINS DYNAMIQUES ÉMERGENT, PARTICULIÈREMENT AUX FRANGES DU TERRITOIRE DU PLATEAU ORIENTAL

Un éloignement suffisant par rapport à Metz, une situation privilégiée par rapport à une infrastructure ou un carrefour, ou un statut de chef-lieu de canton pour certains, ont permis à quelques villages et bourgs de devenir des pôles locaux ayant vocation à structurer l'espace rural proche. C'est le cas de Verny, chef-lieu de canton de 2 000 habitants établi sur la RD 913 à 12 Km au sud de Metz ; Solgne (1 100 habitants) localisé sur la RD 955 à 18 km au sud de Metz et au sud du carrefour avec la RD 910 ; Rémilly (2 200 habitants), dispose d'une gare desservie par les TER et se situe à 19 km au sud-est de Metz sur la RD 999 ; Courcelles- Chaussy (3 400 habitants) distant de 15 Km à l'est de Metz sur la RD 603 et Vigy, chef-lieu de canton de 1 700 habitants est à 14 km au nord-est de Metz sur la RD 67.

Plus éloigné de la ville centre (30km), Boulay, également chef-lieu de canton (5 700 habitants) structure historiquement la partie est du plateau lorrain et sa vallée des Nied. Situé dans une dépression centrale de 200 m en contrebas du plateau lorrain, débute le Warndt. Héritière de l'exploitation de la houille dès les années 1930, Falck 2 523 habitants, forme un espace urbain continu avec Hargarten-aux-mines (1 100 habitants).

PÉRIURBANISATION ET ÉTALEMENT URBAIN : LA NÉCESSITÉ DE CHANGER DE MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT

La périurbanisation a été largement diffusée sur les plateaux

Ici comme ailleurs en France, trois aspirations se sont combinées pour engendrer le phénomène de périurbanisation : le renchérissement considérable du foncier urbain a conduit à rechercher plus loin du terrain à bâtir moins cher ; l'aspiration à la nature a fait croire en une meilleure qualité de vie à la campagne ; la maison individuelle au milieu de son jardin a été idéalisée et a constitué le principal produit de la périurbanisation, pour ne pas dire son mode exclusif. Une amélioration notable du réseau routier, parallèlement au développement constant du taux de motorisation des ménages, a permis de répondre à ces objectifs en offrant facilité et rapidité d'accès aux lieux de travail.

Si un espace urbain continu a pu se former dans le secteur élargi de la vallée de la Moselle, c'est bien parce qu'au-delà des évolutions historiques et des options du SDAU NML, ce phénomène a longtemps été à l'œuvre, et l'est encore en particulier autour de Metz. La totalité de l'espace situé en rive gauche de la Moselle entre Metz et Talange connaît actuellement une évolution de cette nature. Dans le secteur Orne-Moselle, les contraintes sont telles que la périurbanisation se reporte sur le plateau du Pays Haut où elle a déjà eu un impact important sur les communes les plus proches des échanges avec l'A4. Enfin, dans l'unité sud-ouest, la périurbanisation a principalement touché les communes de la vallée (Novéant-sur-Moselle et Corny), ainsi que, plus marginalement, Fey et les autres communes situées au pied des avant-buttes à proximité de l'A31.

Sur le plateau oriental, l'analyse de la périurbanisation à travers l'évolution de la tache urbaine montre qu'elle a d'abord concerné, dans les années 50-60, les villages de côtes, tandis que les petits pôles périphériques de Vigy, Courcelles-Chaussy et Rémilly s'étoffaient. Dans les années 70 et 80, alors que le phénomène gagne le sud de la métropole messine (Peltre, Jury ...) et le secteur nord du plateau (Faily, Retonfey...), il s'étend aux petits villages dans le Saulnois, particulièrement dans la vallée de la Seille (Marly, Fleury) ainsi que dans les villages desservis par la RD 910 (Louvigny, Luppy, Béchy) et Solgne commence à prendre une nouvelle dimension. Dans les années 90 à 2015, la périurbanisation progresse peu dans les villages du nord, mais se poursuit à l'est (Pange, Courcelles-sur-Nied) et la zone de l'aéroport apparaît dans le Saulnois.

L'étalement urbain se poursuit sur l'ensemble du territoire et entraîne l'extension de l'agglomération urbaine continue vers l'est de Metz

D'importantes opérations de renouvellement urbain sont entreprises, au nord sur les friches de la sidérurgie, en particulier à Amnéville qui y développe un pôle de loisirs, et au sud en particulier à Metz qui restructure le quartier de Borny et développe le Quartier de l'Amphithéâtre avec le Centre Pompidou Metz, aujourd'hui renforcé par le centre des congrès et le centre commercial Muse. Mais hormis quelques autres initiatives, le développement urbain de l'agglomération se poursuit principalement à l'aune de la périurbanisation et de l'étalement urbain alors que les restructurations dans l'armée et l'industrie laissent entrevoir de nouvelles fermetures de sites.

Au nord de Metz, en rive gauche de la Moselle, les reliques d'espace naturel subsistant dans la plaine alluviale, sur les hautes terrasses ainsi que sur les basses pentes des côtes de Moselle, sont très convoitées à la fois pour le développement de zones d'habitat et de zones d'activités. Ces espaces doivent être notamment préservés pour leur intérêt écologique, paysager et leur potentiel agricole.

Après que le développement de la ville de Metz se soit porté principalement sur ses quartiers est (Grange aux Bois, Technopôle, Sébastopol, Hauts de Queuleu pour les plus récents), une extension de l'agglomération urbaine s'est engagée vers l'est, au-delà de Metz, à travers deux opérations d'aménagement d'envergure : les implantations du CHR et d'un pôle santé sur le site de Mercy ; et de l'hôpital Robert Schuman sur le site de Lauvallières.

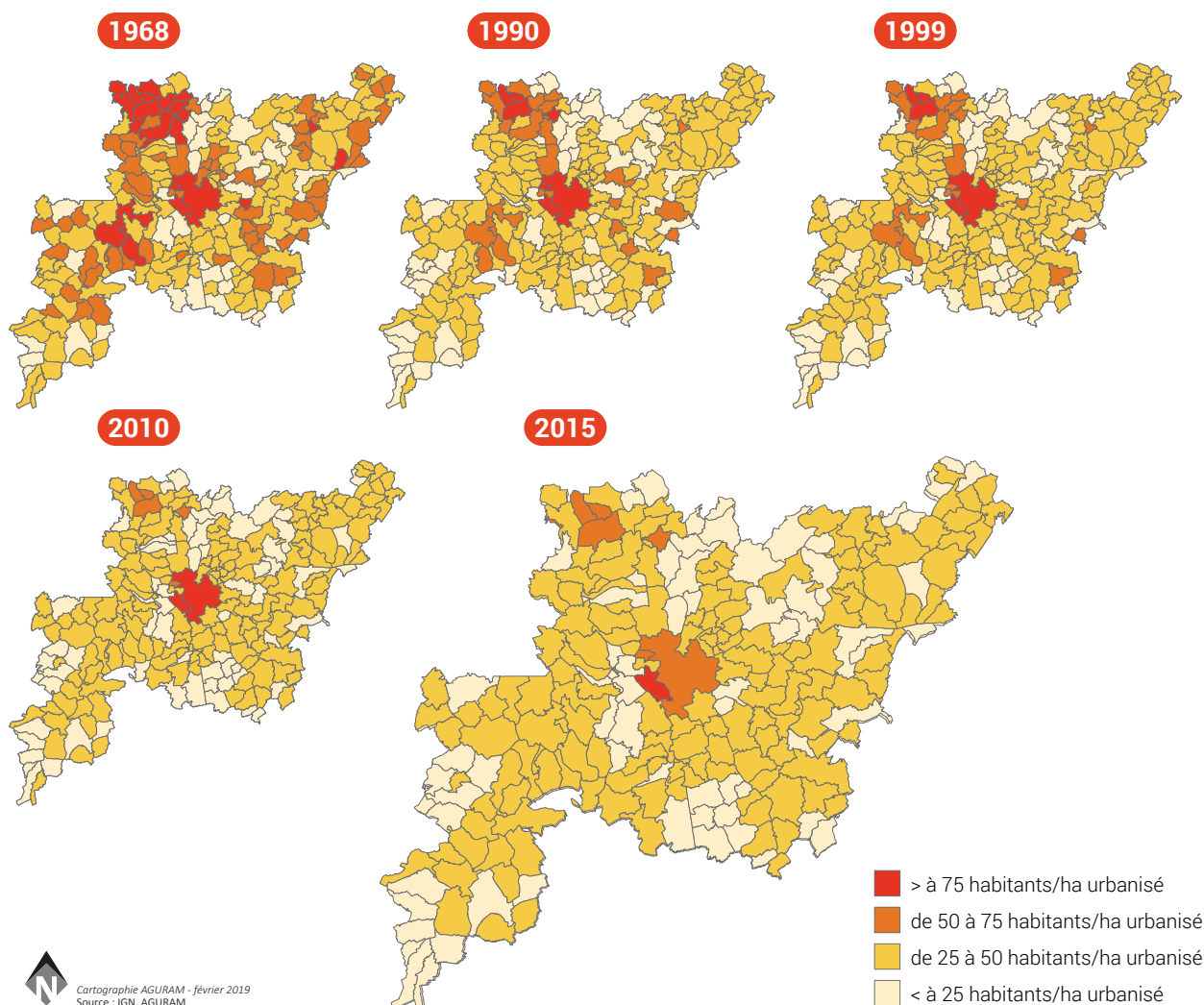
Ce glissement vers l'est a renforcé la forte polarité « façade Est du SCoTAM » qui est devenu une des principales zones d'emplois du territoire du SCoTAM. Cependant, les actifs et consommateurs ne résident pas nécessairement dans la métropole messine, mais proviennent du Haut Chemin-Pays de Pange, du Sud Messin, du Saulnois ou encore de la Houve Pays Boulageois grâce à un accès facilité par l'A4. En rendant attractifs ces territoires périurbains, ces aménagement métropolitains ont finalement encouragé l'installation des ménages dans les communes périurbaines et rurales.

Corollaire de la périurbanisation et de l'étalement urbain, la densité urbaine du SCoTAM a sensiblement baissé

La mise en relation de la population avec la surface des zones urbanisées est très éclairante sur le phénomène de dé-densification. En 1968, le territoire du SCoTAM qui comptait environ 310 000 habitants avait une densité de 34 habitants à l'hectare urbanisé. Entre 1968 et 1990, la population a progressé de 13 %, l'étalement urbain de 46 % et la densité a baissé de 23 %, passant à 26 habitants à l'hectare. Cette tendance s'est poursuivie entre 1990 et 2006 avec une croissance de 6 % de la population et de 11,5% de l'étalement urbain ; dans ce contexte, la densité qui baisse à nouveau de 5% est ramenée à 25 habitants à l'hectare urbanisé.

La cartographie de l'évolution de la densité de population urbaine montre la complexité et l'expression différenciée de ce phénomène sur le territoire bien qu'il reste insuffisamment précis pour saisir l'évolution de la ville de Metz. Il montre une dé-densification notable de l'ensemble de l'axe mosellan au nord de Metz, ainsi que de la plus grande partie du secteur Orne Moselle et du Pays Haut et du secteur d'Ars-sur-Moselle et Ancy-sur-Moselle, au sud de la vallée de la Moselle. En revanche, une densification relative s'opère sur le plateau oriental, conséquence du repeuplement de communes rurales préalablement en régression et qui n'ont souvent connu la périurbanisation que de façon plus récente, après que le patrimoine existant ait été réinvesti.

Évolution de la densité communale de 1968 à aujourd'hui



Les collectivités s'engagent à donner la priorité au renouvellement urbain

Sortir de ce modèle est aujourd'hui un impératif. Coûteux en énergie, en entretien de réseaux et d'infrastructures et préjudiciable à la pérennité des espaces naturels et agricoles, il n'est pas viable à court et moyen terme. Depuis la mise en œuvre du SCoTAM dès 2014, les collectivités ont pris conscience qu'il fallait répondre à ces enjeux de modération de la consommation foncière et de structuration de l'agglomération urbaine. Grâce à l'objectif de renforcer l'armature urbaine existante, porté par le SCoTAM, les documents de planification locaux traduisent déjà spatialement cette ambition.

De nouvelles pratiques émergent. Elles cherchent désormais à favoriser le renouvellement urbain en valorisant des sites stratégiques, bien situés et à proximités des commerces et services. À l'instar de Rives de Moselle, des études de stratégies foncières sont menées afin de refaire la ville sur la ville et de valoriser les espaces situés autour des gares TER. Le réinvestissement des friches militaires, industrielles et du patrimoine ecclésiastique, la valorisation d'un patrimoine urbain et rural, la densification des tissus urbains existants, etc. Les réalisations et projets récents sont nombreux ; les logements de la Manufacture des tabacs (Metz), ceux du Domaine de la Tour (Fleury) ou de l'ancienne maternité Sainte Croix (Metz) ; les opérations mixtes du quartier de l'amphithéâtre ou de Bon Secours (Metz) ; les casernes Vallières (Metz) ou celles de Montigny ; le projet urbain de Maizières-les Metz qui accompagnera l'installation du nouvel hôpital Claude Bernard, pour ne citer que les plus emblématiques.

Au-delà, de nombreuses communes expérimentent et œuvrent déjà pour valoriser le bâti existant et lui assigner de nouvelles fonctions. Ces opérations moins médiatisées et souvent complexes à monter contribuent fortement à transformer les villes et les villages du territoire. En corollaire, travailler sur la requalification des zones d'activités, maintenir une position ferme sur le commerce de périphérie, sont autant de leviers qu'il faut continuer à actionner pour offrir aux habitants du SCoTAM un territoire (une vie) de proximité(s) et un cadre de vie désirable et attractif.



Opération de réhabilitation de l'ancienne maternité Sainte-Croix à Metz

DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PERFORMANTES PROFITANT ESSENTIELLEMENT À L'AUTOMOBILE —

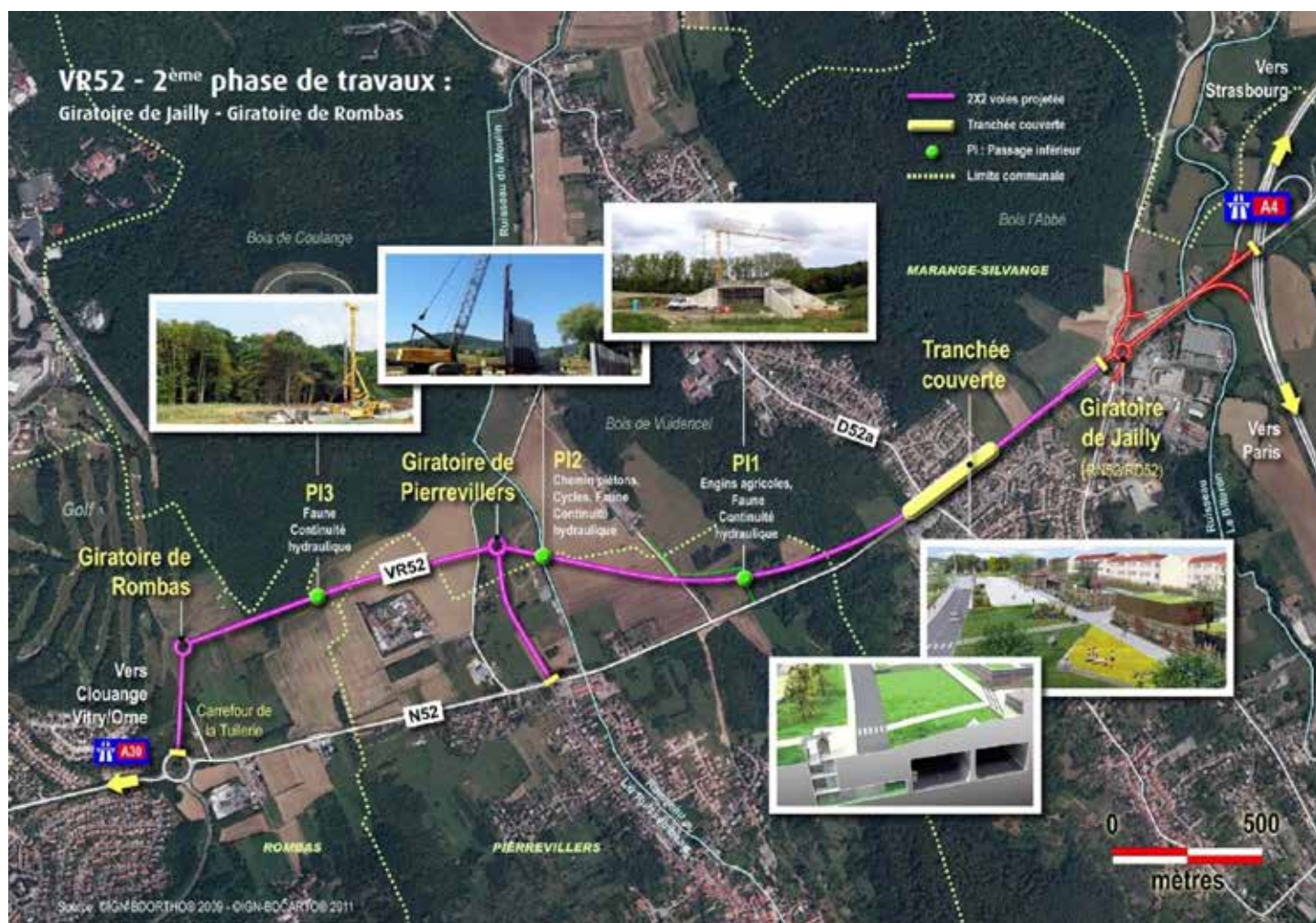
UNE ORGANISATION RADIALE DU MAILLAGE ROUTIER, DES POINTS DURS DE CIRCULATION

Les autoroutes A31 et A4, renforcées depuis 2005 par la rocade sud (RN 431), constituent le réseau routier magistral interne au SCoTAM. Le reste du maillage routier est essentiellement développé dans une logique centre - périphérie autour de Metz. Ce système de routes artérielles radiales est composé de seize axes départementaux majeurs rayonnant dans toutes les directions. En dehors des autoroutes et des rocades, le seul axe sur le territoire du SCoT qui ne soit pas radial est la RD 910 qui relie Pont-à-Mousson à Sarrebruck en desservant Lorraine Airport et la gare TGV de Louvigny. Le réseau de routes secondaires et tertiaires est lui aussi assez dense.

Les secteurs situés à proximité du sillon lorrain et notamment de l'autoroute A31 peuvent accéder à l'ensemble des communes du territoire en moins de 35 minutes (hors situation de saturation du réseau).

Ainsi par exemple, hors période de pointe, plus de 80% de la population du SCoTAM est située à moins de 20 minutes de Metz ou d'Ennery.

Cependant, quelques secteurs qui ne sont pas directement connectés à l'A31 ou à l'A4 (comme les communes de la vallée de l'Orne, Novéant-sur-Moselle, Vigny ou Rémillly, ...) connaissent des conditions d'accessibilité et d'échanges moins favorables avec le reste du territoire. L'aménagement en cours de la seconde phase de la VR52 entre les giratoires de Jailly et de Rombas permettra de désenclaver la vallée de l'Orne en créant un lien plus direct avec l'autoroute A4. La troisième tranche de ce programme, 5,5 km entre Rombas et l'A4, concerne le territoire du SCoTAM. Sa mise en service est prévue avant 2022. Les choix d'aménagement opérés pour la section nord du projet A31bis seront également déterminants pour améliorer l'accessibilité de la vallée de l'Orne au réseau autoroutier (cf. supra).



Un certain nombre de points durs de circulation a été recensé sur le territoire du SCoTAM. Ils sont le plus souvent liés à des manques en termes de maillage routier ou à une inadéquation entre l'infrastructure et les fonctions supportées. L'A31 a un statut d'artère principale. Elle concentre à la fois les trafics de transits internationaux (transit international, échanges transfrontaliers) et nationaux, mais sert également de rocade (liaison urbaine, échanges interurbains) à la métropole messine. Elle supporte ainsi la majorité des trafics locaux et d'échanges, ce qui génère des problèmes récurrents de congestion, en particulier aux abords de Metz et durant les heures de pointe. Les impacts négatifs de cette situation sont importants et multiples : insécurité, pollution/ dégradation de la qualité de vie et frein à la mobilité quotidienne.

Des mesures visant à réduire la congestion quotidienne des réseaux à engager.

Elles relèveront soit de l'optimisation de l'infrastructure existante (gestion dynamique des trafics, amélioration du fonctionnement des diffuseurs, etc.), soit du renforcement du réseau viaire attenant, susceptible de soulager l'A31 au niveau des trafics d'échanges entre les polarités du SCoTAM. Des difficultés de circulation ont également été enregistrées au niveau de la vallée de l'Orne qui subit un trafic de transit important lié aux nombreux échanges existants entre la Meurthe-et-Moselle, le fond de vallée et les pôles d'emplois localisés sur le territoire de la CCPOM, du sillon mosellan et du secteur de Thionville. Ces flux sont également associés aux mouvements des pendulaires transfrontaliers qui

souhaitent accéder aux diffuseurs autoroutiers de l'A31 pour se rendre au Luxembourg.

Des problèmes d'échanges entre la rive droite et la rive gauche de la Moselle au niveau du secteur sud du SCoTAM ont été mis en évidence. Ils sont liés à l'attractivité des polarités du SCoTAM sur les territoires environnants, et notamment de l'influence de la Métropole de Metz au niveau de l'emploi et des activités commerciales. Le nombre insuffisant de traversées entre Pont-à-Mousson et Metz est également à souligner, les flux d'échanges entre les territoires se concentrant sur les quelques ouvrages existants. À cela s'ajoute le caractère très routier des ouvrages qui entrave énormément les liaisons douces entre les deux rives, cette situation étant très impactante entre Corny-sur-Moselle et Novéant-sur-Moselle pour l'accès à la gare et la continuité de la Véloroute Charles le Téméraire, mais également à Moulins-lès-Metz par exemple. La Moselle, les voies ferrées et l'autoroute A 31 sont donc autant de coupures qui limitent les possibilités de liaison en particulier entre l'est et l'ouest du territoire, et notamment à la hauteur de la vallée de l'Orne ou plus au sud du territoire du SCoTAM.

Par ailleurs, la prédominance de l'automobile dans les déplacements interurbains a des impacts importants au niveau des entrées d'agglomération et des principales radiales sur lesquelles viennent se concentrer les trafics d'échanges entre les polarités du SCoTAM. La volonté de favoriser des déplacements alternatifs à l'usage de la voiture individuelle implique de repenser ces axes routiers, dont la fonction première est d'assurer la fluidité d'accès aux centralités. Il sera notamment important de travailler sur le partage de l'espace public, principalement dévolu à l'automobile.

Enfin, la présence sur le territoire de sites de développement stratégiques à l'échelle du SCoT implique d'engager des réflexions à court terme sur les conditions d'accès multimodal à ceux-ci, et notamment routier. Le potentiel de développement de ces espaces dépendra en partie des projets de création de maillons routiers manquants ou de requalification du réseau existant. Néanmoins, ces développements d'infrastructure devront se faire dans un souci de limitation des impacts négatifs des trafics générés. Des projets de développement tels que « les Portes de l'Orne » et « le plateau de Frescaty » sont concernés par cette approche

UNE ÉTOILE FERROVIAIRE À TROIS BRANCHES ET SEIZE GARES OU HALTES FERROVIAIRES RÉGULIÈREMENT RÉPARTIES SUR LE RÉSEAU

Le territoire dispose d'une étoile ferroviaire à trois branches auxquelles s'ajoutent les deux branches de la vallée de l'Orne et du Rupt-de-Mad, reliant toutes deux Metz à Jarny. Seize gares ou haltes ferroviaires jalonnent le territoire et les meilleurs temps d'accès en gare de Metz n'excèdent pas 25 minutes depuis toutes les gares du territoire, avec de temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture. Leur répartition est assez régulière sur le réseau TER et cette organisation permet théoriquement une bonne irrigation, en particulier dans ses parties les plus peuplées (axe du sillon mosellan). À l'inverse le secteur sud et le quadrant nord-est ne sont pas desservis par les transports express régionaux (TER), mais restent couverts par le réseau des transports interurbains régional (TIM).

UNE OFFRE FERROVIAIRE EN AUGMENTATION MAIS PROCHE DE LA SATURATION

Le réseau ferroviaire lorrain a connu un cadencement de l'offre TER en 2016 qui s'est traduit par une croissance globale de l'offre de 20% en Lorraine. À cette occasion, l'offre a été sensiblement accrue sur les principaux points d'arrêt du SCoTAM.

Aujourd'hui, l'offre est très importante sur les axes Metz-Luxembourg et Metz-Nancy, desservis toutes les 15 ou 20 minutes en pointe. Situé à la confluence des lignes de Strasbourg et Forbach, Rémyilly bénéficie également d'une offre abondante. Il en va cependant tout autrement des autres points d'arrêt du SCoTAM, en particulier dans la vallée de l'Orne, desservie directement vers Metz, mais pas vers Luxembourg.

Aujourd'hui, la situation est délicate sur la ligne Metz-Luxembourg, avec 9 000 places assises offertes en pointe (5h30-8h30) pour 10 000 voyageurs. Les perspectives d'accroissement de l'offre sur cette ligne reposent sur deux projets cofinancés par le Grand-Duché de Luxembourg dans le cadre du Protocole d'accord franco-luxembourgeois relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers entre le Luxembourg et la France :

- À l'horizon 2022-2024 : accroissement de la capacité à offre constante par la circulation en unités multiples « triple » des rames, nécessitant l'allongement des quais de certaines haltes (Hagondange sur le SCoTAM).
- À l'horizon 2028-2030 : accroissement de la fréquence de 5 trains par heure à 8 nécessitant la mise en place d'un sas fret à la frontière et le renforcement de l'alimentation électrique.

Pour autant, dans un contexte de forte croissance de la demande transfrontalière, ces évolutions permettront au mieux le statu quo dans le rapport offre assise / fréquentation.

Concernant la desserte de la vallée de l'Orne, la Région Grand Est étudie pour 2020 une possible évolution de l'offre régionale dans le cadre du renouvellement des conventions Région / transporteurs routiers. L'objectif serait de renforcer l'offre ferroviaire en relation avec Metz et de rationaliser l'offre routière (ex TIM).

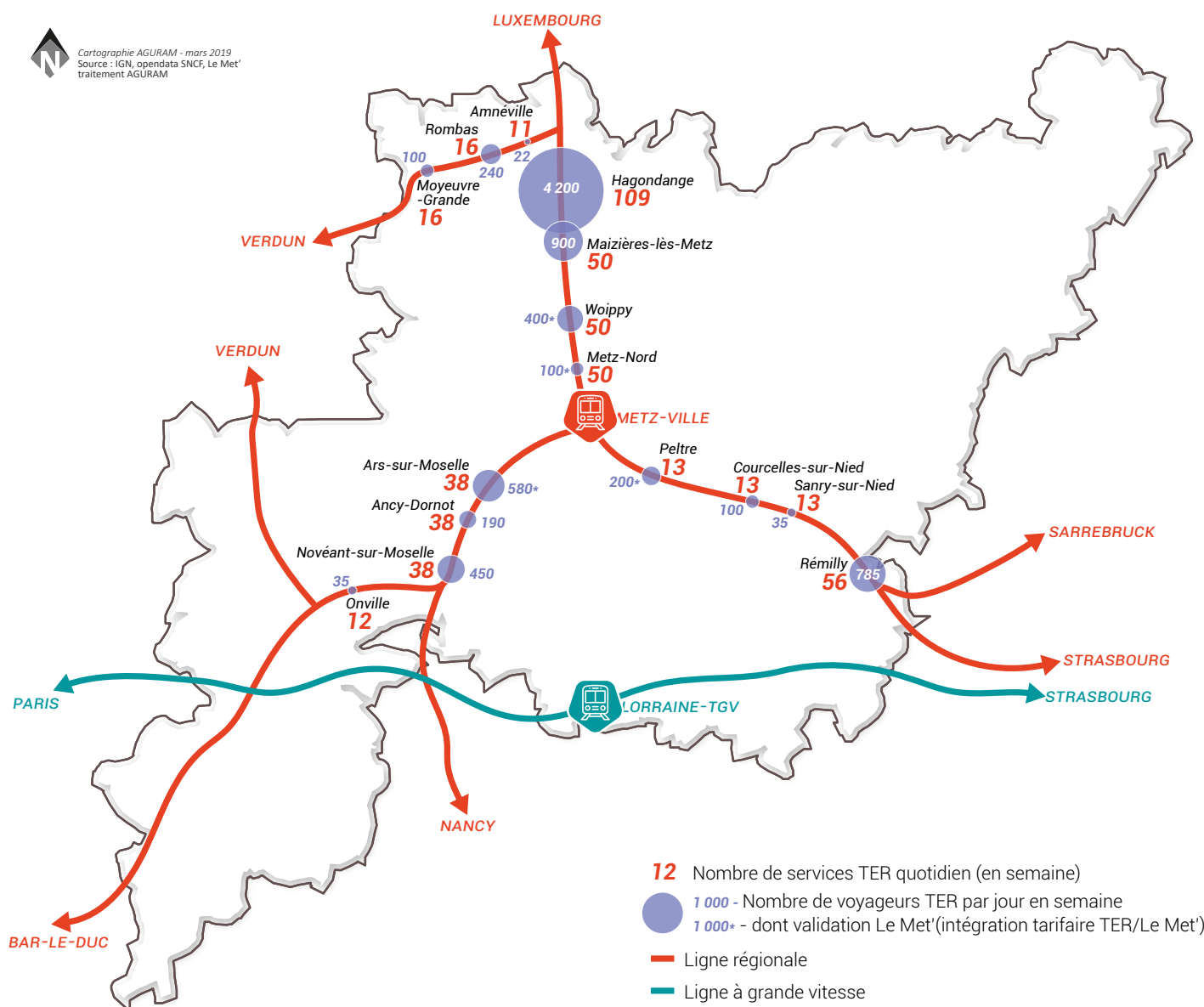
FAIRE DES GARES DES PIVOTS DE L'ORGANISATION TERRITORIALE

Le réseau ferroviaire propose des temps de parcours très compétitifs. L'organisation et l'intensification du rabattement multimodal sur les gares constitue ainsi une réelle opportunité. Si les gares ont un rôle majeur à jouer dans la structuration, la hiérarchisation et la complémentarité, des réseaux peuvent également servir d'appui au renforcement de centralités du point de vue de l'organisation territoriale. Dans ces secteurs, la recherche de cohérence entre urbanisme et transports prend tout son sens et impose de réfléchir au potentiel foncier mobilisable autour des gares, afin d'y favoriser la densification du tissu urbain et la mixité des fonctions.

C'est pourquoi le SCoTAM a fait réaliser par l'AGURAM une étude spécifique à ces sujets en 2016-2017, qui valide le postula et apporte des pistes pour la suite. En l'état actuel des choses, les points d'arrêt de la ligne Metz-Luxembourg, mais aussi Rémyilly et sans doute Ars-sur-Moselle sont particulièrement porteurs d'enjeux.



Cartographie AGURAM - mars 2019
Source : IGN, opendata SNCF, Le Met'
traitement AGURAM



UN RÉSEAU DE TRANSPORTS INTERURBAINS ENCORE ESSENTIELLEMENT TOURNÉ VERS LES SCOLAIRES

Les transports collectifs interurbains routiers sont organisés par la Région depuis leur transfert par le Conseil Départemental de la Moselle (ex. TIM) en 2016. L'offre reste essentiellement tournée vers la desserte scolaire. Hormis les vallées de l'Orne et de la Moselle, elle demeure faible (entre 1 et 7 A/R par jour), proposant parfois des services aller sans réelles possibilités de retour le soir.

Notons que plusieurs communes formant un bloc de la CC du Sud messin autour de Rémilly ne disposent d'aucune desserte interurbaine routière hors circuits strictement scolaires locaux. Il s'agit là d'un rare exemple de coordination de l'offre TIM avec l'offre ferroviaire TER. C'est cet esprit qui guide, en 2019, les réflexions régionales préalables au renouvellement des conventions Région / transporteurs routiers pour 2020.

Les difficultés à assurer une desserte performante par les transports collectifs dans les secteurs les moins denses du territoire du SCoT interrogent tout à la fois sur la nature de l'offre à développer dans ces territoires et la dynamique socio-économique à y favoriser.

En application des principes du SCoTAM et en convention avec la CC du Sud messin, la Région expérimente depuis fin 2018 une ligne régulière express « à la demande sur déclenchement » entre Verny, Fleury, Ars-Laquenexy et Metz (dont Mettis A et B), complémentaire de la ligne LR64.

Aussi, des réflexions émergent également sur les interactions à structurer entre le réseau de transports collectifs de Metz Métropole et le territoire de Mad & Moselle. Cette dernière envisage actuellement la faisabilité d'un projet de ligne régulière entre Thiaucourt et Jouy-aux-Arches. Ce type d'initiative nécessite notamment de renforcer la coopération entre les territoires.

Au-delà, une réflexion d'ensemble sur l'armature territoriale à mettre en place, dans un souci d'intensification urbaine et de limitation de l'étalement urbain, est donc un nécessaire préalable à l'optimisation de l'offre de transports collectifs dans ces secteurs sur le long terme. Quelles fonctions urbaines, où, pour quelle offre de transports ?

LE RENOUVEAU DU RÉSEAU URBAIN DE METZ MÉTROPOLÉ

LE MET', réseau urbain de Metz Métropole a été recomposé autour des lignes BHNS METTIS A et B inaugurées en octobre 2013. Outre ces deux lignes BHNS, l'architecture du réseau s'appuie aujourd'hui sur cinq lignes structurantes LIANE et sept lignes complémentaires CITEIS. En outre, un réseau de lignes suburbaines PROXIS dessert les communes périurbaines, avec une offre régulière ou à la demande. S'y ajoutent des NAVETTES locales. Cette réorganisation s'est concrétisée par une croissance de l'offre kilométrique de 17% par an entre « l'avant travaux » (12 mois) et 2018. Sur la même période, la fréquentation a augmenté de 42%.

Depuis 2013, l'ensemble des TER desservant les haltes ferroviaires sises sur le territoire de la Metz Métropole sont accessibles, pour des déplacements internes au ressort de mobilité de cette dernière, avec un titre de transport Le Met' dans le cadre d'une intégration tarifaire.

Quels services de transports en commun sur la conurbation nord de Metz ?

Au nord de Metz Métropole, s'étend une conurbation urbaine dense sur le ban de la CC Rives de Moselle et la CC Pays Orne-Moselle qui regroupent plus de 100 000 habitants.

À ce jour, cet espace est desservi par le TER et les services routiers interurbains de la région Grand Est, en cohérence avec ses compétences « régionales ». Aussi, la desserte ne répond-elle pas aujourd'hui – hormis pour le transport scolaire – à des besoins de mobilité urbaine, mis en évidence pour partie par les premiers traitements de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) SCoTAM réalisée en 2016-2017.

PROFITER DU RÉSEAU ROUTIER EN ÉTOILE POUR MULTIPLIER LES INTERFACES ENTRE LA ROUTE ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le SCoTAM est desservi par un important réseau d'axes routiers structurants, support potentiel de pratiques intermodales voiture + TC interurbains express ou covoiturage. Cela suppose de généraliser les interfaces entre la route et les transports collectifs à travers notamment l'aménagement de parkings de rabattement et de pôles d'échanges (développement de nœuds intermodaux entre les différents réseaux de transports) et de développer le réseau d'aires de covoiturage afin de favoriser l'utilisation collective des véhicules individuels.

Chaque jour, 53 000 voitures quittent les 6 intercommunalités du SCoTAM pour se rendre à Metz Métropole. Le conducteur est seul dans environ 75% de ces voitures. Parmi le quart restant, la moitié des véhicules seulement transporte au moins un passager majeur. Le potentiel de covoiturage est donc élevé sur les grands axes de communication.

LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE EST EN COURS, MAIS IL EST PRINCIPALEMENT MOTIVÉ PAR LE VÉLO LOISIR

On constate à l'échelle du SCoTAM une progression dans le développement de l'offre de réseau cyclable. Les réalisations telles que le « fil bleu » dans la vallée de l'Orne, l'ouverture du plateau piétonnier messin aux vélos, la création de zones de rencontre et le développement des zones 30 dans de nombreuses communes, et notamment à Metz, traduisent une meilleure prise en compte du vélo. Les boucles cyclables aménagées par la CC Rives de Moselle ou la CC du Sud Messin (voie verte Verny- Marly et Verny - Peltre) vont également dans ce sens. Mais la motivation principale de ces initiatives reste les déplacements liés aux loisirs. Bien qu'il ne soit pas à même de répondre à toutes les catégories de besoins, le rôle que ce mode de déplacement peut jouer pour assurer d'autres déplacements à courte distance reste insuffisamment pris en compte.

DES AVANCÉES SONT CEPENDANT ATTENDUES CONCERNANT LES MODES DOUX ET LA DIMINUTION DE LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE

Les réflexions engagées par le Conseil Régional sur les aires de covoiturage peuvent offrir des alternatives crédibles dans un objectif de diminution de la mobilité individuelle. Le Conseil Départemental s'inscrit dans la même dynamique avec la création d'un site internet et la participation à la création d'aires de covoiturage.

Les voies ferrées désaffectées sur le territoire pourraient être utilisées pour des aménagements de liaisons douces (vélos, piétons, transports collectifs...), et être ainsi valorisées. La ville de Metz a pour ambition de développer davantage les itinéraires cyclables (schéma directeur cyclable en cours d'élaboration). Metz Métropole devrait mettre en place des vélos en libre-service (longue durée) via son réseau de transports collectifs. En complément, les parcs relais bénéficieront de parkings vélos sécurisés. Cette augmentation de l'offre cyclable pourrait à terme accroître le nombre des déplacements à vélos notamment en ville.

UNE OFFRE DE STATIONNEMENT PUBLIC TRÈS ABONDANTE À METZ

Le centre de Metz élargi, avec 16 000 places, dispose d'une offre de stationnement public supérieure à la moyenne des agglomérations de même taille, ce qui tend à encourager l'usage de la voiture au détriment des autres modes de déplacement. Le stationnement dans les parkings publics représente 60.7% de l'offre, le stationnement payant sur voirie 28.3 % et le stationnement gratuit sur voirie 11%. Le tarif horaire dans les parcs et sur voirie se situe dans la moyenne des tarifs observés dans des villes du Grand Est. Le grand nombre de places de stationnement sur voirie en centre-ville de Metz constitue l'un des principaux leviers d'action que maîtrise la collectivité pour définir sa politique de déplacements.

À noter cependant la montée en charge des parcs relais (615 places / + 77% de fréquentation entre 2015 et 2018) qui constituent une alternative crédible à l'utilisation de la voiture à destination du centre-ville.

UNE MULTI POLARISATION QUI S'OPÈRE SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE URBAIN DE L'AGGLOMÉRATION

METZ, COEUR D'AGGLOMÉRATION

Grâce au dynamisme de son centre-ville, Metz constitue un pôle administratif et tertiaire d'intérêt régional, notamment en matière commerciale. Il est actuellement complété par le développement du secteur Gare-Amphithéâtre, qui mêlent équipements structurants, habitat et activités. Metz est aussi un pôle culturel majeur et d'enseignement supérieur, avec ses trois sites universitaires.

Depuis le développement du Technopôle, qui rassemble plusieurs pôles d'enseignement supérieur et de recherche (université Georgia Tech, IRT M2P, institut Lafayette, CEA Tech, écoles d'ingénieurs, etc.) mais également d'importantes entreprises tertiaires et structures administratives (DREAL, Metz Métropole, etc), la façade Est de la métropole s'est largement étoffée pour devenir une polarité majeure du SCoTAM. S'y sont agglomérés, le pôle innovation santé de Mercy autour du Centre Hospitalier Régional, l'Hôpital Schuman sur le site de Lauvillières et le développement du secteur territoire dans l'Actipôle encouragé par l'instauration d'une zone franche urbaine, incitant les professions libérales à quitter le centre-ville messin. Un réel glissement vers l'Est est à l'œuvre avec une déconcentration progressive de l'emploi du centre vers la périphérie.

LA MONTÉE EN PUISSANCE DES PÔLES D'EMPLOIS PÉRIPHÉRIQUES, PERMISE PAR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Parce qu'elles constituent d'importants générateurs d'emplois, de déplacements et de flux, certains sites périphériques et monofonctionnels, dédiés aux activités économiques, bénéficient d'une attractivité telle qu'ils peuvent être considérés comme des pôles d'intérêt local et régional. Bien que limités dans leurs fonctions, car très éloignés des concepts de mixité des usages, ces pôles peuvent constituer des lieux propres à l'éclosion d'une certaine forme de vie sociale. Ils ont donc été considérés comme de nouvelles formes de polarités, par rapport aux centres-villes historiques des communes.

Qu'ils soient commerciaux, logistiques ou industriels, leur création a été déterminée par la proximité d'un lien direct avec une infrastructure routière majeure. C'est le cas de toutes les zones commerciales qui s'égrènent à proximité plus ou moins immédiate de l'axe de l'A31, entre Mondelange au Nord et Actisud jusqu'à Jouy aux Arches vers le sud : Hagondange, Talange, Semécourt, Woippy et La Maxe. La zone commerciale Sébastopol de Metz est articulée sur le croisement entre l'A4, la RN 431 et la RD 955. Seules les zones commerciales comme celles de Marly échappent à ce modèle en suivant une logique de proximité des habitations. Le principal pôle logistique Eurotransit à Ennery-Trémery, est situé sur la RD1 à 4 km au nord de son échangeur avec l'A4, tout comme la deuxième unité industrielle PSA automobiles. Enfin le pôle thermal et

de loisirs d'Amnéville, pôle majeur en matière de tourisme et de loisirs, s'est développé également à proximité de l'A31.

LA MULTIPLICATION DE CES PÔLES EST GÉNÉRATRICE D'UNE CROISSANCE DÉSTRUCTURÉE DE L'AGGLOMÉRATION

La multiplication et le développement de pôles d'activités isolés pose la question de la gestion des liens fonctionnels et surtout urbains avec le reste du territoire de l'agglomération. C'est bien la cohérence de son développement qui est remise en cause par une croissance au coup par coup, sporadique, au gré des opportunités foncières et des rentes de situation créées par l'aménagement des grandes infrastructures. La recherche d'une organisation globale de l'espace urbain allant au-delà de l'aménagement de la seule « zone » fait défaut, de même qu'une appréciation globale de la place de la nature et de l'environnement dans la ville pour déterminer les conditions d'aménagement de chacune d'elles. Plus globalement, l'absence d'une prise en compte des points forts du grand paysage des côtes de Moselle a pu conduire à des décisions irrémédiablement pénalisantes pour la conservation de ses qualités.

DES PÔLES, INÉGALEMENT CRÉATEURS D'EMPLOIS ET TOUJOURS DÉVOREURS D'ESPACE

Près des deux tiers de l'emploi se localise en mixité urbaine et les sites dédiés aux activités économiques représentent donc un tiers de l'emploi sur le territoire du SCoTAM. Cet équilibre peut être très différent selon les territoires, l'INSEE estime en 2015 qu'à Metz Métropole, 80 % des emplois sont localisés en mixité, dans le tissu urbain, à contrario, Rives de Moselle, a connu des modalités de développement économique très différentes avec un équilibre totalement inversé. Le développement observé sur les dernières décennies, tend à déséquilibrer ces 2/3 de l'emploi dans le tissu urbain et 1/3 dans des sites dédiés aux activités économiques ; 80 % des autorisations de construire sont accordées dans ces espaces monofonctionnels. Après une analyse basée sur le fichier SIRENE géolocalisé en 2015, on observe une moyenne de l'ordre de 25 emplois à l'hectare sur les sites dédiés aux activités économiques de plus de 10 ha. Les densités les plus faibles sont observées sur les pôles logistiques, fortement consommateurs d'espace et peu pourvoyeurs d'emplois, par exemple le site Eurotransit compte de l'ordre de 10 emplois/ha, c'est la densité la plus faible du territoire du SCoTAM. On observe une densité de l'ordre de 15 à 20 emplois par hectare au sein des sites d'activités mixtes comme Euromoselle ou Marly Bellefontaine et 30 à 35 emplois par hectare sur les sites d'activités messins Actipole, Sébastopol et Deux Fontaines. Avec de l'ordre de 50 emplois/ha, c'est le Technopole qui figure en haut du classement matière de densité de sites dédiés aux activités économiques.

UNE RELATION PRIVILÉGIÉE PERDUE ENTRE GRANDES INFRASTRUCTURES ET DÉVELOPPEMENT DE NOUVEAUX PÔLES ÉCONOMIQUES

Au nord de l'A4, la CC Pays Orne-Moselle attend la mise en service de la VR 52 pour développer une nouvelle zone d'activités sur les quelques espaces non urbanisés qui subsistent au pied des côtes de Moselle. 50 hectares sont ciblés. Dans le même temps, à quelques kilomètres, la reconversion du site des Portes de l'Orne est lancée avec l'ambition de devenir une polarité structurante de la conurbation Orne-Moselle.

Dans le territoire métropolitain, Metz Métropole réfléchit au développement de la ZAC Parc du Technopole entre les Hauts de Queuleu et la RN 431 alors que d'importantes emprises militaires, de santé, ecclésiastique et d'activités se libèrent. Dans le même temps, l'aménagement du plateau de Frescaty (horizon 2025-2030) doit permettre au site de l'ancienne base aérienne de s'affirmer comme une nouvelle polarité urbaine.

La RD 955 (Metz-Château Salins) a attiré le transfert du nouveau Centre Hospitalier Régional sur le site de Mercy et préparé le développement d'un pôle santé. Elle offre par ailleurs une vitrine convoitée pour les zones d'activités du sud de la Métropole messine (Jury).

Le Sud Messin qui bénéficie de l'implantation de l'aéroport régional et de la gare Lorraine TGV le long de la RD 910 souhaite également valoriser sa proximité avec l'A31 et l'essor de la zone d'activités de Bouxières-Lès-Mesnîls (54), impulsée par l'ex-Région Lorraine. Ces implantations sont situées à la conjonction des grandes infrastructures de déplacements et à équidistance des grands pôles de main d'œuvre (Nancy, Pont à Mousson, Metz).

Depuis l'élaboration et la mise en œuvre du SCoTAM I, une rupture s'est amorcée avec une prise de conscience collective pour requalifier les espaces économiques existants et limiter fortement les créations de nouveaux sites déconnectés des tissus urbains et des lieux de vie des actifs. En effet, héritage d'un développement urbain mal maîtrisé ces 40 dernières années, les espaces actuels parfois surdimensionnés sont loin d'être remplis, sont parfois vieillissants et ne répondent plus aux besoins actuels des entreprises. Inaccessibles en transport collectifs ou en modes doux (marche et vélo), ils peuvent fragiliser l'accès à l'emploi pour les personnes précaires. Ces espaces dégradent également la qualité des paysages du SCoTAM, par l'effet vitrine recherché à proximité des grandes infrastructures routières. En élaborant un Plan de paysage, les élus du SCoT affirment une volonté de ne plus reproduire les erreurs du passé et de rechercher à requalifier les sites existants en tenant compte du contexte paysager local et de la qualité environnementale des lieux dans laquelle ils s'insèrent.

LE SPECTRE DE LA FRICHE COMMERCIALE ET D'ACTIVITÉS

Plusieurs zones d'activités anciennes se fragilisent en raison d'une organisation insatisfaisante, d'une accessibilité insuffisante ou altérée à certaines périodes, ou encore d'un aspect dégradé.

Le cas d'Actisud est symptomatique. En 2010, l'État avait choisi de missionner une équipe pluridisciplinaire en charge de faire des propositions de requalification du site dans le cadre de l'appel à projet « Atelier National » dédié aux territoires économiques. Depuis lors, Mad et Moselle et Metz Métropole ont pris le sujet à bras le corps pour contribuer à la requalification du site, qui appartient à une myriade d'acteurs privés. Depuis 2017, les intercommunalités sont compétentes pour la gestion, la requalification et le développement des zones d'activités. Cette opportunité contribuera à améliorer l'attractivité de ces espaces.

Le projet Waves Actisud (Moulins les Metz), « retail park » à ciel ouvert, présente un fonctionnement optimisé et diffère des espaces commerciaux classiques. Cependant, il contribue à fragiliser les espaces vieillissants voisins et on constate une vacance qui s'installe dans la durée.

Les locaux tertiaires ne sont pas épargnés, en particulier lorsqu'il s'agit de constructions ne répondant plus aux normes recherchées actuellement en matière de qualité environnementale et de maîtrise des charges, ou de proximité d'équipements et de services et plus globalement de mixité urbaine. Les besoins des entreprises changent rapidement et diffèrent beaucoup de ceux identifiés au moment de leur implantation, il y a parfois plus de 30 ans.

Les entrepôts logistiques peuvent aussi laisser apparaître des friches, comme en témoigne celle de Lidl à Noisseville, générée par une nouvelle implantation à Coincy, à quelques kilomètres.

S'intéresser à ces espaces abandonnés, les réinvestir, devient une priorité pour des questions paysagères et d'attractivité du territoire. Ce sont également de réelles opportunités pour développer de l'activité, des espaces de loisirs, sans consommer de foncier agricole, naturel ou forestier.

LES MUTATIONS ÉCONOMIQUES : DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS POUR LE REDÉPLOIEMENT URBAIN

LA REMISE EN CAUSE DES BASES ÉCONOMIQUES TRADITIONNELLES EST À L'ORIGINE D'IMPORTANTES FRICHES

L'histoire militaire de Metz a profondément marqué la Métropole. L'industrie sidérurgique, qui a longtemps caractérisé la Lorraine, a forgé l'identité de l'agglomération Orne Moselle au nord de Metz. Depuis plusieurs décennies, le point commun de ces deux fonctions, l'une militaire et l'autre industrielle, est qu'elles sont régulièrement confrontées à des restructurations. Au niveau spatial, ce phénomène se traduit par l'abandon de sites, sans qu'aucune nouvelle fonction ou usage ne leur soit immédiatement réattribuée. Ainsi, aujourd'hui, l'industrie et l'armée sont à l'origine de près de 1 000 hectares de friches sur le territoire du SCoTAM.

L'habitat, le commerce et les équipements produisent également des friches, mais dans une moindre mesure (environ une centaine d'hectares actuellement).

Les friches recensées sur le territoire ne présentent pas les mêmes enjeux de reconversion, en fonction de leur taille, de leur niveau de pollution et des contraintes techniques, de leur localisation. On observe depuis une quinzaine d'années, une dynamique de reconversion sur les friches situées dans les secteurs les plus attractifs et ayant une emprise et des niveaux de contraintes faibles.

LA CRISE SIDÉRURGIQUE A GÉNÉRÉ PLUS DE 500 HECTARES DE FRICHES INDUSTRIELLES

La sidérurgie lorraine est née sur les gisements du plus puissant bassin ferrifère d'Europe, avant de bénéficier de la proximité du bassin houiller qui a fourni l'énergie nécessaire au développement de l'industrie sidérurgique. C'est cette industrie qui a créé la richesse de la région pendant un siècle et a marqué le territoire et l'image de la Lorraine du nord. Producteur d'un minerai à faible teneur en fer (32%), le gisement du Pays Haut a été fortement concurrencé par les minerais à haute teneur,

importés à partir du début des années 60, période qui a vu le début de la fermeture des mines de fer lorraines. L'importation de minerai a par ailleurs favorisé le transfert de la sidérurgie vers les ports du littoral et le développement d'une « sidérurgie sur l'eau » qui, parallèlement à une concentration des sociétés, a condamné l'équipement industriel vieillissant qui caractérisait encore la plus grande partie des installations sidérurgiques lorraines, entraînant d'importants problèmes sociaux et de reconversion. L'exploitation minière et la sidérurgie avaient généré la création de villes nouvelles, le plus souvent appuyées sur des noyaux villageois préexistants. Leur développement a été opéré en fonction de la topographie locale en suivant des principes définis par les industriels qui, dans une gestion paternaliste de leur main d'œuvre, créent et organisent une offre diversifiée de logements, construisent des bâtiments et des équipements publics répondant aux divers besoins sociaux et bâtissent des églises. La crise économique liée au premier choc pétrolier du début des années 70 se fait durement sentir dans la sidérurgie lorraine à partir de 1975, précipitant sa restructuration. De nombreuses fermetures d'installations industrielles de toute nature liées à la sidérurgie génèrent de multiples friches urbaines de dimensions variables, mais souvent considérables, offrant dans tout le secteur l'image de communes sinistrées. L'État incite alors à la destruction des installations et au traitement paysager des friches. La quasi-totalité de ces emprises est traitée entre 1987 et 1997, notamment au moyen d'une intervention soutenue de l'EPF Lorraine.

Bien que de nombreuses opérations aient été conduites depuis ces trente dernières années et jusqu'à une période très récente (opération du Val Madeira à Maizières-lès-Metz, pôle de loisirs d'Amnéville et parc Walygator, parcs d'activités des Deux-Rivières et de Belle Fontaine, lotissement d'activités des Forges, parc du stock à minerais à Moyeuvre-Grande, ...), il reste encore de vastes emprises à reconvertir. Par ailleurs, la sidérurgie continue récemment à produire des friches comme en témoigne la fermeture du site d'Arcelor-Mittal à Gandrange en 2009.

L'ancienne base aérienne de Chambley-Bussières/Aérodrome de Chambley Grand Est

Cette ancienne base militaire de l'OTAN de plus de 500 ha a été démantelée par l'armée de l'air dès 2007. La Région Lorraine en avait fait l'acquisition en 2008 et défini un schéma d'aménagement d'ensemble du site. La reconversion a été assurée en une dizaine d'années, actuellement seuls deux espaces restent à aménager. Le site appartient aujourd'hui au Conseil Régional Grand Est, qui en assure la gestion et le développement (<https://aerodrome.chambley.grandest.fr/>). Il comprend une vaste zone d'activités économiques de 150 ha.

Il est situé à proximité immédiate du village de Chambley-Bussières dans le département de Meurthe-et-Moselle, mais concerne plusieurs communes de la CC Mad & Moselle : Hagéville, Dampvitoux, Dommartin-la-Chaussée, Charey, Saint-Julien-lès-Gorze. Cet espace est connu du grand public pour accueillir le Mondial Air Ballons, le plus grand rassemblement de montgolfières du monde.

Fonctions et usage

Chambley est une base multifonctionnelle, mixte, répartie en 3 zones et 4 fonctions :

- zone aéronautique au cœur de l'aérodrome ;
- zone nord dédiée aux activités d'enseignement, de loisirs et aux activités économiques connexes ;
- zone sud dédiée aux activités liées au circuit automobile au sud-est, aux activités économiques et aéronautiques au sud et au sud-ouest.

La zone aéronautique

Chambley est avant tout un aérodrome accessible H24. L'espace aéronautique couvre 180 ha avec une extension envisagée en zone sud-ouest de 20 ha. Il comporte 3 pistes (piste 05R-23L de 2100m X 45m, piste 05L-23R de 660m X 18m et piste 05-23 de 770m X 80m), ainsi que les taxiways, 2 stations d'avitaillement, parkings pour avions et espaces enherbés limitrophes. L'accès à l'ensemble de la zone est strictement réglementé. Il s'agit du seul aérodrome entre le Bourget et Strasbourg accessible 24 heures sur 24, et étant ravitaillé en carburant. En termes de vols, 25 000 rotations sont effectuées en moyenne chaque année.

La zone nord

Elle se décompose comme suit :

- Une zone de parkings exceptionnels de 17 ha non imperméabilisés ;
- Une zone dédiée à la formation aéronautique, aux loisirs aéronautiques, à l'événementiel de 37 ha ;
- Le pôle de formation comporte des bâtiments, hangars couverts et espaces extérieurs.

La vocation est l'enseignement initial et continu aérien et aéronautique dans le cadre du campus des métiers et des qualifications aéronautiques du Grand Est. Des activités économiques ainsi que des hébergements en lien avec la vocation d'enseignement y sont prévus.

Des hangars et aires de stationnement pour véhicule, aéronefs et une station de carburant routière composent la zone de loisirs aéronautiques. Des activités économiques connexes y sont également implantées (entretien d'aéronefs).

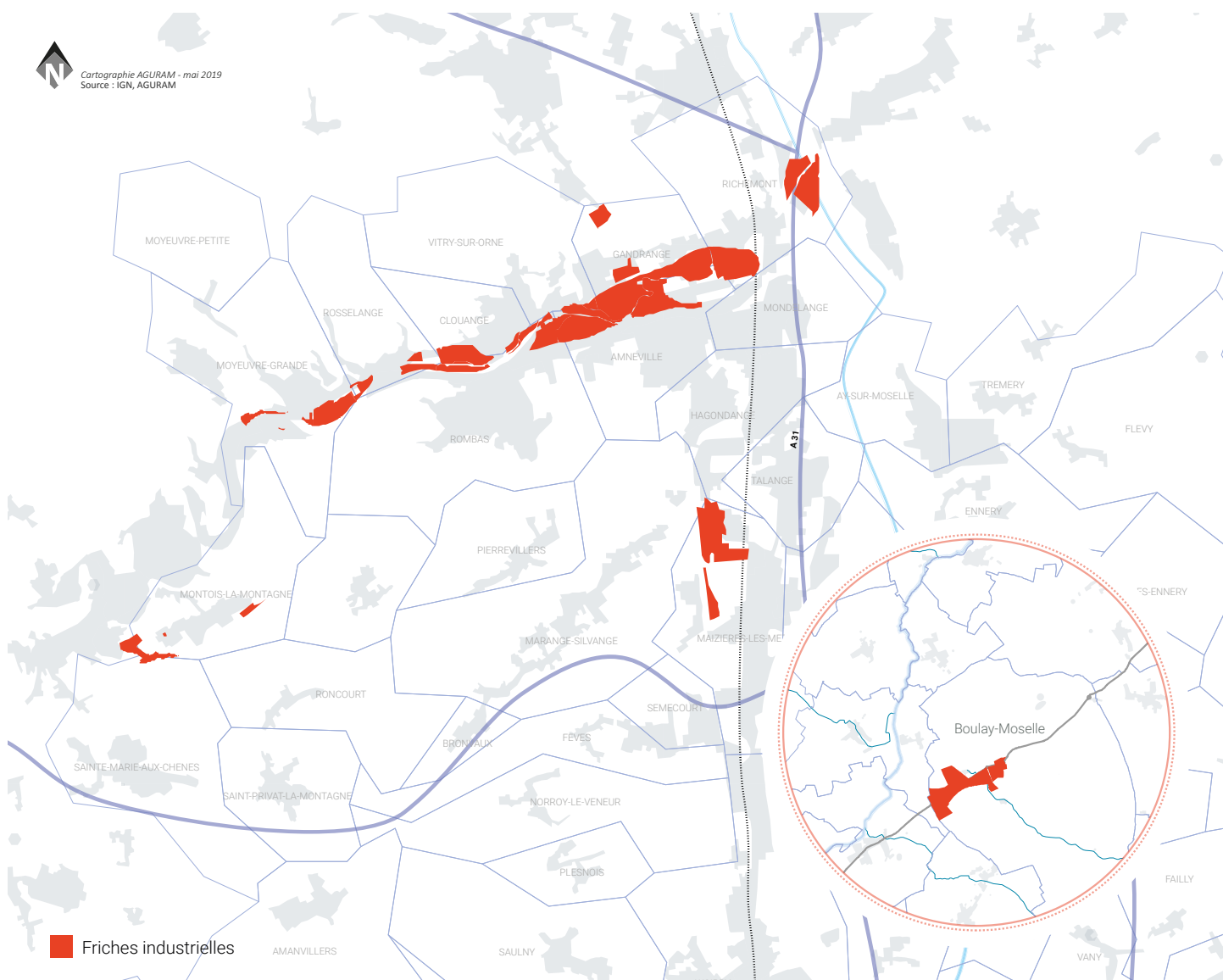
La Zone Sud

Elle est organisée autour de 4 espaces aux fonctions et vocations à la fois distinctes et complémentaires

- Le circuit automobile de Chambley est situé à l'Est. Il est dédié à la formation, aux activités de loisirs et à la compétition. Une extension de piste et des bâtiments et infrastructures nécessaires aux événements auto et moto y sont à prévoir. La surface actuelle est de 43 ha avec une extension possible sur 4 ha.
- Une zone à vocation économique généraliste et aéronautique est située au sud et au sud-est. Elle couvre 150 ha dont une zone d'aménagement concertée de 30 ha.
- Le Sud-ouest a une vocation aéronautique dédiée aux loisirs (lotissement aéronautique), à la formation et aux activités économiques aéronautiques. Elle couvre une superficie de 30 ha.
- A l'extrême sud, l'ancien dépôt de munition d'environ 20ha est une réserve foncière à vocation d'activité de tourisme ou dédiée à un projet photovoltaïque.



Les principales friches industrielles en 2014



En 2014, le territoire du SCoTAM comptait plus de 560 hectares de friches industrielles⁹, dont celle du site sidérurgique des Portes de L'Orne (>540 ha). L'ensemble est concerné par un projet de requalification en cours.

Eu égard à l'importance des installations industrielles sidérurgiques et celles liées au secteur de l'automobile encore en activité sur le territoire,

et compte-tenu des phénomènes de surcapacité auxquels ces secteurs d'activité sont confrontés, il est vraisemblable que de nouvelles friches apparaîtront encore dans les années à venir. La fermeture du site historique d'Eiffage Métal à Maizières-lès-Metz, annoncé en 2015, en est une illustration.

⁹ Étude de stratégie de valorisation des friches CD57/EPFL (2014)

Une industrie issue du traité de Francfort (10 mai 1871)

Ce traité historique a conduit à l'installation d'activités sidérurgiques dans la vallée de l'Orne, en amont, à Joeuf, Homécourt et Auboué, ainsi que vers l'aval jusque dans la vallée de la Moselle où les premières usines ont vu le jour à Rombas (Später) ou Hagondange (Thyssen) après 1880. Grâce au procédé Thomas (1878) qui permettait de produire des aciers plus résistants, la famille De Wendel a contribué à l'expansion industrielle, en exploitant les gisements de minerai de fer lorrain. C'est au lendemain de la deuxième guerre mondiale et sous l'impulsion du plan Monnet, que la production sidérurgique lorraine a pris un essor durable, à la mesure des besoins de la reconstruction, et en opérant une concentration industrielle d'où naquirent au début des années 50, SIDELOR dans la vallée de l'Orne et la SOLLAC, puis SACILOR en 1968, née de l'absorption de SIDELOR et SMS (Hagondange et Knutange) par De Wendel, en vue de la construction de la nouvelle aciérie de Gandrange. Au début des années 70, la crise économique liée au premier choc pétrolier s'est durement fait sentir sur la sidérurgie lorraine à partir de 1975, précipitant sa restructuration. Plus récemment, la crise de 2008-2009 a frappé durement l'ensemble de la sidérurgie française et la demande adressée aux sidérurgistes s'effondre brutalement à partir de la fin de l'année 2009. En 2014, les établissements lorrains représentaient plus de 6 000 emplois, essentiellement localisés dans le nord Moselle.

Les Portes de l'Orne

Le site sidérurgique des Portes de l'Orne est un ancien fleuron de la sidérurgie Lorraine. Il se situe dans la conurbation Orne-Moselle où il occupe une emprise de plus de 550 hectares répartis entre les communes de Richemont, Mondelange, Gandrange, Amnéville, Rombas et Vitry-sur-Orne. Deux principaux pôles se distinguent :

- L'usine de Rombas, créé à partir de 1881 par les allemands et qui a accueilli hauts fourneaux, aciérie et laminoirs. Si les hauts fourneaux ont été démantelés en 1998, plusieurs autres éléments bâtis sont encore présents, ainsi que quelques voies ferrées et des galeries souterraines. La galerie canalisant le ruisseau du Grau a été rouverte.
- L'aciérie de Gandrange, achevée en 1969. Depuis 2008, seuls sont encore en activités le centre de recherche et le laminoir à couronnes et barres, modernisé en 2009 par Arcelor Mittal (300 salariés).

Le site qui forme une emprise forte au cœur de la vallée, se compose d'éléments hétérogènes (bâtiments, superstructures, infrastructures, etc.), distincts et souvent hermétiques les uns aux autres et envers leur environnement proche. Compte tenu de la nature des activités pratiquées sur ces espaces, certains sites souffrent d'une sévère pollution des sols.

La reconquête de ces espaces est stratégique, bénéficiant d'une localisation au cœur des secteurs denses de la conurbation Moselle Orne, il est parcouru par l'Orne et se situe à proximité d'infrastructures de transport et de nœuds de communication. L'enjeu majeur sera de le connecter aux tissus urbains environnants. Sa configuration d'origine rend impossible les liaisons nord-sud et est-ouest, mais le site recèle un potentiel réel : voie ferrée privée interne, proximité de l'A31 et de la VR52, du port de Richemont et des gares de Gandrange et d'Amnéville, etc. L'autre enjeu principal réside dans l'équilibre à trouver entre reconversion et conditions socio-économiques acceptables. Si les Portes de l'Orne formera une nouvelle polarité pour le territoire du SCoTAM, la complexité de faire évoluer un site d'une telle ampleur rend difficile l'estimation du temps et des moyens nécessaires.

Sa reconversion est aujourd'hui portée par le syndicat mixte des **Portes de L'Orne**, qui regroupe les six communes et les intercommunalités du Pays Orne-Moselle et de Rives de Moselle. Il appartient à l'EPFL, à Arcelor Mittal et à des propriétaires privés.

Trois phases de reconversion sont définies :

- 1. Les Portes de l'Orne Amont (Moulin Neuf) concerne 83 ha en cours d'aménagement pour implanter logements, équipements publics et activités. Une procédure Zone d'Aménagement Concerté a été engagée dès 2016. Les travaux de démolition et de désamiantage ont été menés par l'Établissement Public Foncier de Lorraine. Une agrafe paysagère de 7 ha permettra notamment les déplacements Est-Ouest et servira de support d'équipements et de loisirs au cœur du site.
- 2. Les Portes de l'Orne Aval s'étend sur 270 ha. Le syndicat ambitionne des aménagements à l'horizon 2022 pour permettre la production de 1 200 logements et la mise en place d'activités (logistiques, énergie, génie écologique, matériaux). Le site a fait l'objet d'une étude spécifique qui a permis de définir un schéma directeur en cohérence avec les grandes orientations fixées sur l'ensemble du site des Portes de l'Orne.
- 3. Les Portes de l'Orne Confluence comprend le port de Richemont Mondelange, exploité par la société Gépor, (filiale d'Arcelor Mittal). Situé pour une partie hors zone inondable, il présente l'intérêt de disposer d'une desserte trimodale (fluvial, routière et ferroviaire). Le Port de Richemont / Mondelange a été intégré au projet des Portes de l'Orne dans un souci de cohérence de l'ensemble du projet et des actions menées.



source : Syndicat mixte des Portes de l'Orne

PLUS DE 750 HECTARES DE FRICHES MILITAIRES PRINCIPALEMENT SITUÉES DANS LA MÉTROPOLE MESSINE

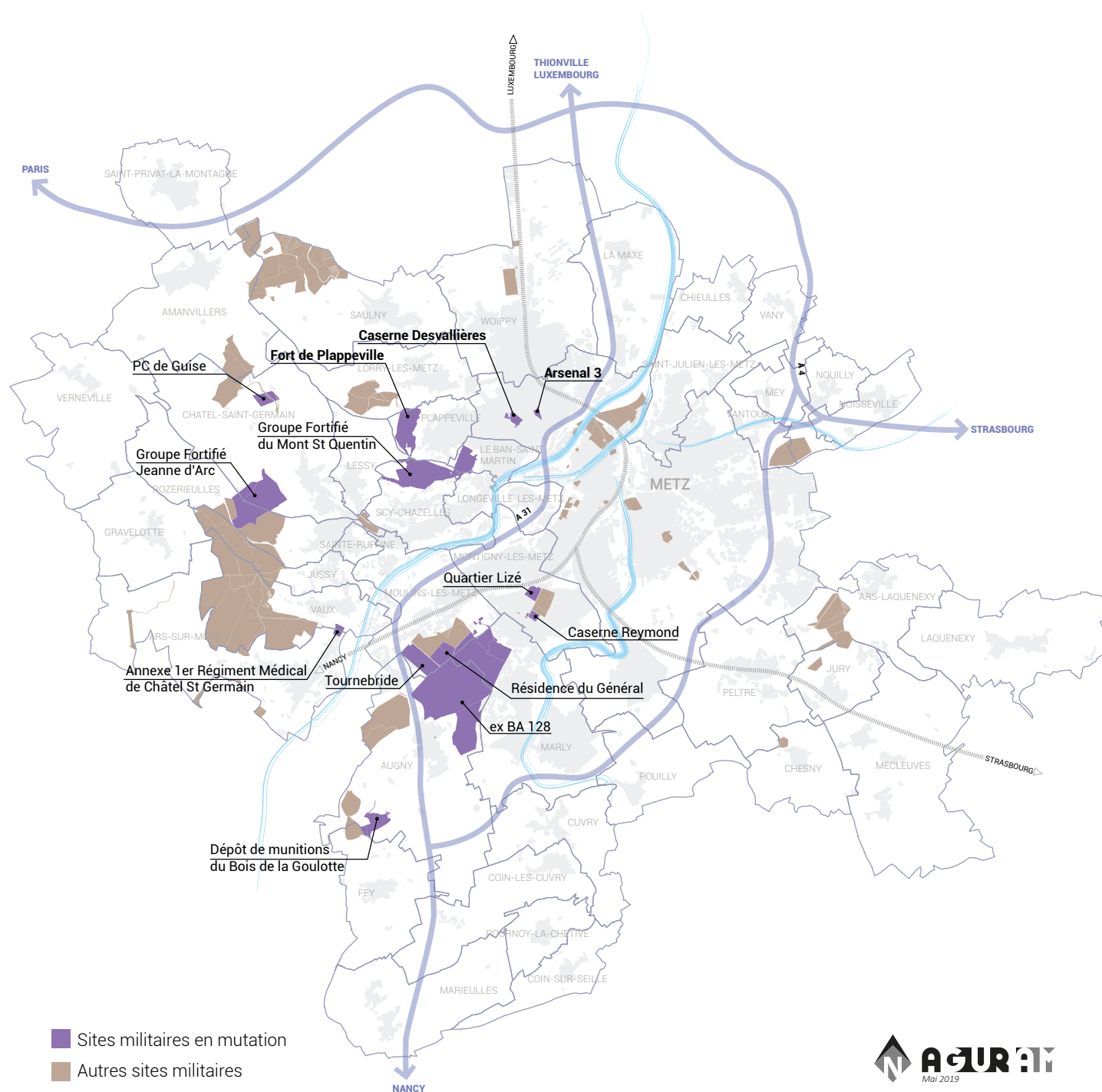
De par son histoire, les installations militaires sont nombreuses sur le territoire métropolitain. À partir du XIX^{ème} siècle débute la construction des forts de Metz, qui forment au fil du temps deux ceintures fortifiées. On recense ainsi 18 ouvrages militaires dans l'agglomération urbaine de Metz. Pendant la période d'annexion allemande, ce sont une quinzaine de casernes et un terrain d'aviation (Frescaty) qui viennent en support de ces installations défensives. Après la libération, les militaires français réinvestissent certains ouvrages et en délaissent d'autres.

À partir des années 1990, l'armée se sépare de nombreux sites qui annoncent une série de restructurations militaires. Commence alors pour les communes de la Métropole et Metz un véritable défi pour s'approprier et réinvestir ces sites patrimoniaux : caserne Bridoux réhabilitée en locaux pour l'Université, casernes Steinmetz réhabilitées dans le cadre d'un projet mixte d'activités et d'habitat, fort de Queuleu dévolu à un parc résidentiel, logements sociaux dans la caserne Grandmaison, logements étudiants dans les casernes Roques, salle de musique dans l'ancien Arsenal. D'autres sites attendent toujours un

projet effectif de reconversion (caserne Desvallières par exemple) ainsi que des forts de la première et deuxième couronne défensive qui, bien que porteurs d'enjeux patrimoniaux, environnementaux et paysagers, ne font pas l'objet d'une réflexion à l'exception du site du Mont-Saint-Quentin et du fort de l'Aisne à Verny.

L'année 2008 accélère la libération de nombreux sites supplémentaires, à la suite de la révision générale des politiques publiques de l'État et de la réforme de la carte militaire. Les sites urbains annoncés comme cessibles dans le cadre du contrat de redynamisation de site de défense de Metz et son agglomération (CRSD) représentent près de 500 ha de friches militaires urbaines, comprenant une grande part d'espaces naturels et agricoles. Parmi celles-ci l'ancienne base aérienne 128 et les casernes Lizé et Raymond de Montigny. Ces espaces sont à la fois sources d'opportunités de développement urbain et un défi pour construire des projets de renouvellement sur un temps très court. Aujourd'hui, seul le plateau de Frescaty (ex BA 128) fait l'objet d'un projet défini.

Les sites militaires de la Métropole messine en reconversion en 2019



À l'est de la Métropole messine, la CC Houve Pays Boulageois est aussi concernée dans une moindre mesure par la réhabilitation de sites militaires. Le territoire compte toujours deux friches majeures, les camps militaires de Denting (115 ha) et de Piblang (11 ha). Depuis une vingtaine d'années, les villes de Boulay et de Piblang ont réinvesti plusieurs friches militaires

urbaines pour asseoir leur développement en continuité de leur tissu urbain. La réhabilitation de cités d'officiers a permis la création de logements, en valorisant leur dimension patrimoniale. L'espace commercial situé dans la partie sud est de Boulay a été bâti sur un ancien site militaire allemand comprenant un hôpital et des casernes.

Le plateau de Frescaty

L'ancienne Base Aérienne 128 représente une emprise de plus de 400 hectares. Accessible depuis l'A31 et la RN 431 via la RD 5, elle surplombe la zone d'Actisud et s'impose comme une coupure infranchissable par rapport à ses espaces périphériques : zones d'activités économiques, habitat, grandes cultures, etc. Elle s'étend sur les bans communaux d'Augny, Marly et Moulins-Lès-Metz. Si le site peut être considéré comme une seule unité, il est en fait composé d'espaces bien distincts :

- le secteur de Tournebride, qui forme une enclave au sein d'Actisud,
- la résidence du Général, qui comprend un vaste espace boisé,
- la base aérienne en elle-même avec ses cinq grands secteurs : la zone de vie, la zone technique, le secteur du fort Saint-Privat, le secteur de l'aérogare et les secteurs de la piste.

Aujourd'hui, un projet majeur de réinvestissement est en cours. Accompagnée par l'Établissement Public Foncier de Lorraine, la Métropole a pris des engagements pour piloter l'acquisition et la reconversion du site. Le plateau de Frescaty figure actuellement comme un des projets phares de la métropole messine. Le site a fait l'objet d'un concours Européen en 2016, à la suite duquel un plan guide a été établi progressivement par la Métropole. La reconversion vise notamment à animer cet espace, longtemps renfermé sur lui-même, en l'ouvrant sur les espaces résidentiels et économiques qui le jouxtent. Elle s'articule autour de huit projets structurants et évolutifs programmés d'ici 2025/2030 :

- La ZAC du domaine de Frescaty, zone d'activité mixte (économie commerce et loisirs). Elle comprend l'ancienne résidence du Général (projet d'hôtel-restaurant gastronomique) et l'ancien camp de Tournebride.
- Saint Privat, pôle social et solidaire qui compte déjà différentes structures (Croix Rouge Française, le Secours Populaire et les Restos du Cœur, ...).
- La Base de vie, zone d'activités mixte, qui comprend une vingtaine de bâtiments militaires, accueillent déjà plusieurs entreprises.
- L'Agrobiopole, 70 ha d'agriculture périurbaine développés autour d'un espace test agricole, du maraîchage et d'un projet « fermes d'avenir ».
- Un pôle sportif, avec notamment l'installation d'équipements destinés au FC Metz.
- La ZAC Pointe sud, espace d'activités économiques, industrielles et logistiques.
- Un parc métropolitain de 20 ha.
- Un chemin de ronde de 15km.

Par ailleurs, cette opportunité foncière réinterroge la dynamique de développement de la Métropole, dont les principales ambitions de déploiement étaient jusqu'alors orientées vers les secteurs est, de part et d'autre de la rocade sud de Metz. En effet, le plateau de Frescaty formera à terme une des polarités fortes du territoire du SCoTAM, support de développement économique et résidentiel. Une desserte adaptée aux enjeux des différentes composantes du site fait également partie intégrante des réflexions.



Le phénomène de friches concerne aussi les espaces urbains les plus attractifs

L'une des opérations phares de Metz Métropole consiste dans l'extension du centre de Metz au sud de la gare dans le quartier de l'Amphithéâtre, 30 ha en cours d'aménagement sur des friches ferroviaires et militaires. Tiré par le Centre Pompidou Metz et le Parc de la Seille, ce nouveau quartier urbain comprend déjà des programmes mixtes de logements et bureaux, des équipements (maison de l'enfance, Centre des congrès R. Schuman), le centre commercial Muse, etc. Les développements se poursuivent avec notamment la construction du siège de la Métropole, de l'hôtel Stark, d'un complexe cinéma, etc. et devraient s'échelonner sur les 5 à 10 prochaines années.

Dans le même temps, Metz fait face à la libération foncière liée aux transferts de ses hôpitaux du centre-ville (CHR de Bonsecours, hôpitaux privés de Metz) vers la frange est de son territoire. Cette délocalisation des hôpitaux a engendré la création de friches urbaines d'importance au cœur de la cité, qui ont rapidement évoluées : le programme privé

« cœur impérial » donnera naissance à 450 logements neufs et ouvrira l'ancienne emprise hospitalière sur le quartier Nouvelle Ville.

Les zones commerciales vieillissantes deviennent des lieux privilégiés d'installation de la vacance

Les sites d'activités commerciales et tertiaires vieillissants constituent à court et moyen terme une source de nouvelles friches pour le territoire du SCoTAM. Les évolutions dans les modes de consommation, le développement du e-commerce, les stratégies offensives des grands distributeurs, la recherche d'une plus grande proximité, sur un territoire où la densité de surfaces commerciales de périphérie est très importante, font craindre le développement de nouveaux types de friches. Leur inadaptation aux évolutions sociétales (zones monofonctionnelles, accès automobile quasi exclusif, inadéquation avec les besoins des entreprises, etc.) peut en faire des secteurs privilégiés d'installation de la vacance puis une évolution vers la friche. Déjà, certaines parties vieillissantes de sites commerciaux, comme Actisud, sont délaissées au profit de nouveaux secteurs au sein même du site.



La lutte contre la vacance commerciale passe par une réflexion sur ces espaces d'activités, mais également par une prise de conscience du phénomène à l'échelle du SCoT, notamment dans le cadre de la réflexion sur la répartition de l'offre commerciale.

Au rythme de la consommation de l'espace par l'étalement urbain dans la période 2010-2019 (117ha/an pour l'habitat et les activités), les 1 100 hectares de friches identifiés au sein du SCoT représentent plus de neuf années « d'étalement urbain ». Dans ces conditions, privilégier la reconversion des friches pour répondre aux besoins de développement des espaces urbains du SCoTAM est indéniable.

Par ailleurs, souvent bien situées dans des secteurs denses des agglomérations, les friches offrent de véritables enjeux de reconquête urbaine, de valorisation patrimoniale et paysagère et de gestion

environnementale. Elles sont le lieu privilégié pour refaire la ville sur elle-même, pour autant que les contraintes techniques et les pollutions existantes ne s'y opposent pas. La reconversion des friches représente de lourds investissements, à la fois techniques et financiers, mais la situation de ces emprises en agglomération là où le foncier est cher, à proximité des équipements urbains, des transports en commun, sont des atouts qui contribuent à amortir l'investissement nécessaire. Elles répondent également au besoin de proximité exprimé par les ménages et les entreprises. **À travers son expérience passée, le territoire a développé un savoir-faire dans la reconquête des espaces dégradés sur lequel il doit capitaliser. Il s'agit en creux d'en faire une marque de fabrique du SCoTAM et d'accélérer la mutation de ces espaces stratégiques.**

L'ARMATURE URBAINE DU TERRITOIRE

LA RÉPARTITION DE LA POPULATION, DE L'EMPLOI ET DES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES

UN VASTE TERRITOIRE RURAL MAIS UNE POPULATION MAJORITAIREMENT URBAINE

Les 404 207 habitants du SCoTAM ne sont pas répartis de manière homogène sur le territoire du SCoTAM. Trois secteurs de peuplement se démarquent : le cœur de la métropole, le bassin Moselle-Orne, où dominent les espaces urbains et le secteur rural.

Le cœur de la métropole, centralité historique du territoire, constitue le principal foyer de peuplement. Les communes de Metz, Montigny-lès-Metz, Woippy et Marly, principales entités de ce secteur, concentrent un peu moins de la moitié (40%) de la population du SCoTAM. La ville de Metz en accueille à elle seule 30%.

Le second bassin de population se situe au nord du territoire, dans le bassin Moselle-Orne, où la population se répartie de façon homogène autour de six localités. En effet, les communes de Rombas, Hagondange, Maizières-lès-Metz, Amnéville, Talange et Moyeuvre-Grande présentent une moyenne démographique de 9 400 habitants et accueillent à elles six 15% de la population du SCoTAM.

Malgré une importance démographique moindre, c'est le secteur rural qui comprend le plus grand nombre de communes : parmi les 224 communes du SCoTAM, 193 communes ont moins de 2 000 habitants et près de ¼ des communes ont moins de 1 000 habitants. L'espace rural se distingue en deux entités à l'est du SCoTAM, où la quasi-totalité des communes ont moins de 2 000 habitants à l'exception de Boulay, Rémy, Courcelles-Chaussey et Verny (1 925 habitants pour cette dernière) et au sud-ouest où une très grande majorité de communes compte moins de 500 habitants, seules Novéant-Moselle, Thiaucourt-Regnéville, Jouy-aux-Arches, Gorze, Ancy-Dornot et Corny-Moselle dépassent 1 000 habitants.

UNE PRESSION RÉSIDENTIELLE QUI S'ACCENTUE SUR LES COMMUNES RURALES

Trois dynamiques démographiques sont à l'œuvre sur le territoire :

- un ralentissement de la dynamique démographique du cœur de la métropole,
- une pression sur les espaces ruraux,
- un recentrage de la dynamique des communes du nord au profit de l'axe mosellan.

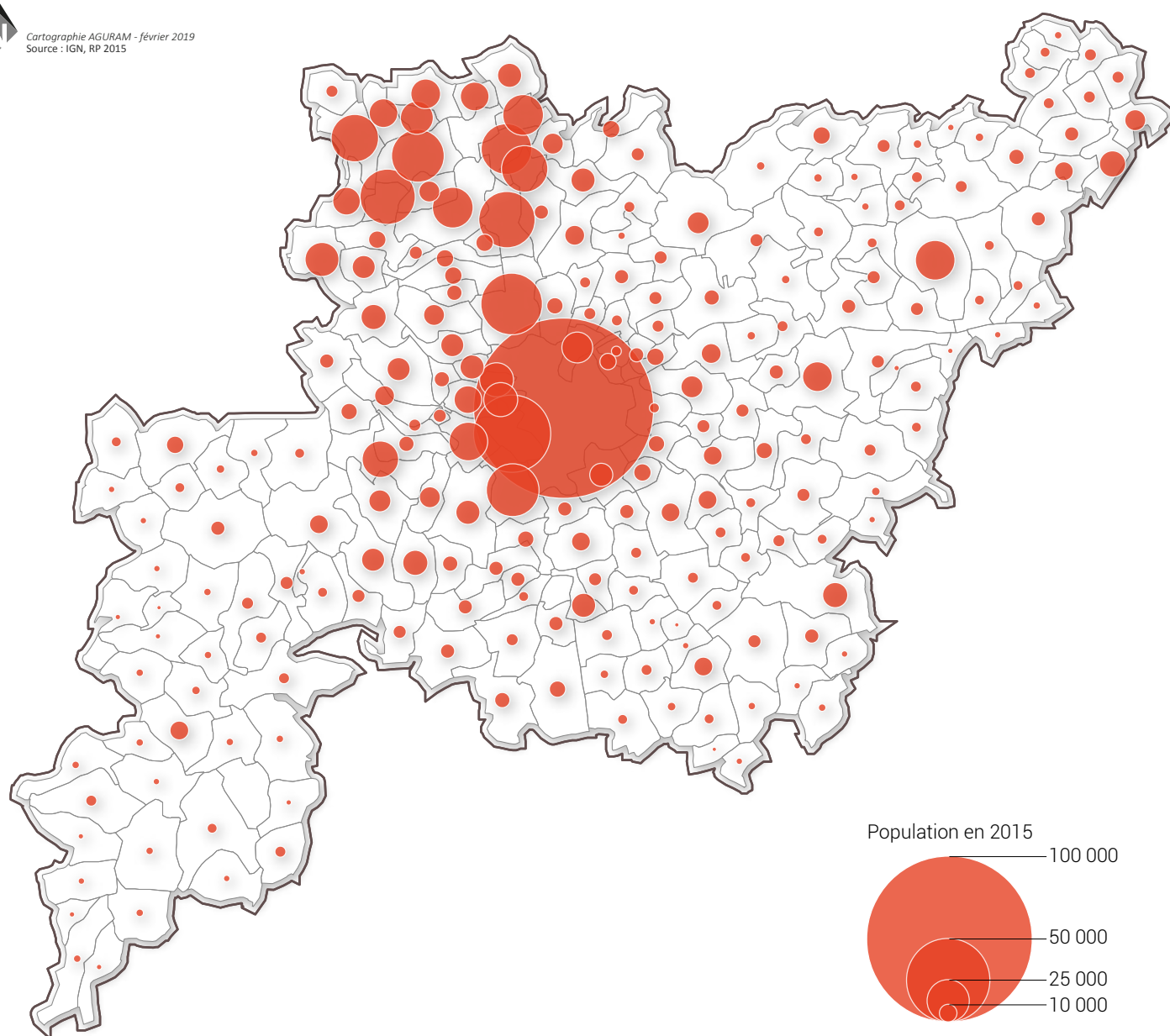
Les espaces denses de la métropole connaissent la plus importante baisse de population. Les communes de Metz et Montigny ont perdu respectivement 3 250 et 1 100 habitants au cours des cinq dernières années. Cette baisse démographique a pour corollaire une croissance démographique en périphérie. Au cours des cinq dernières années, les communes de la première et de la deuxième couronne de Metz ont enregistré une hausse importante de leur population. Pour les communes de la première couronne, il s'agit notamment des communes de Lorry-lès-Metz, Saint-Julien-lès-Metz, Nouilly, Marly et des communes de Boulay-Moselle, Courcelles-sur-Nied, Sainte-Marie-aux-Chênes, Vigy, Louvigny, Cheminot et d'autres encore pour la deuxième couronne.

Le nord du SCoTAM est sujet à une dynamique locale se caractérisant par un recentrage de la croissance démographique au niveau de l'axe mosellan. Les communes Moyeuvre-Grande, Clouange et Rosselange ont enregistré une forte baisse démographique à la différence des territoires situés à proximité de l'axe mosellan qui ont enregistré une croissance démographique importante notamment pour les communes de Maizières-lès-Metz, d'Amnéville et Ennery. L'analyse relative de l'évolution démographique confirme ces tendances et permet de mettre en avant le fort accroissement des communes rurales du sud et de l'est du SCoTAM. Ce constat témoigne de l'importante pression foncière touchant ces secteurs qui ont bénéficié d'un renforcement de leur attractivité notamment par la création de nouvelles infrastructures (RN431 par exemple). Cette évolution démographique met en évidence une très forte dynamique démographique du nord du SCoTAM.

Une population majoritairement urbaine



Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, RP 2015



Population en 2015

100 000

50 000

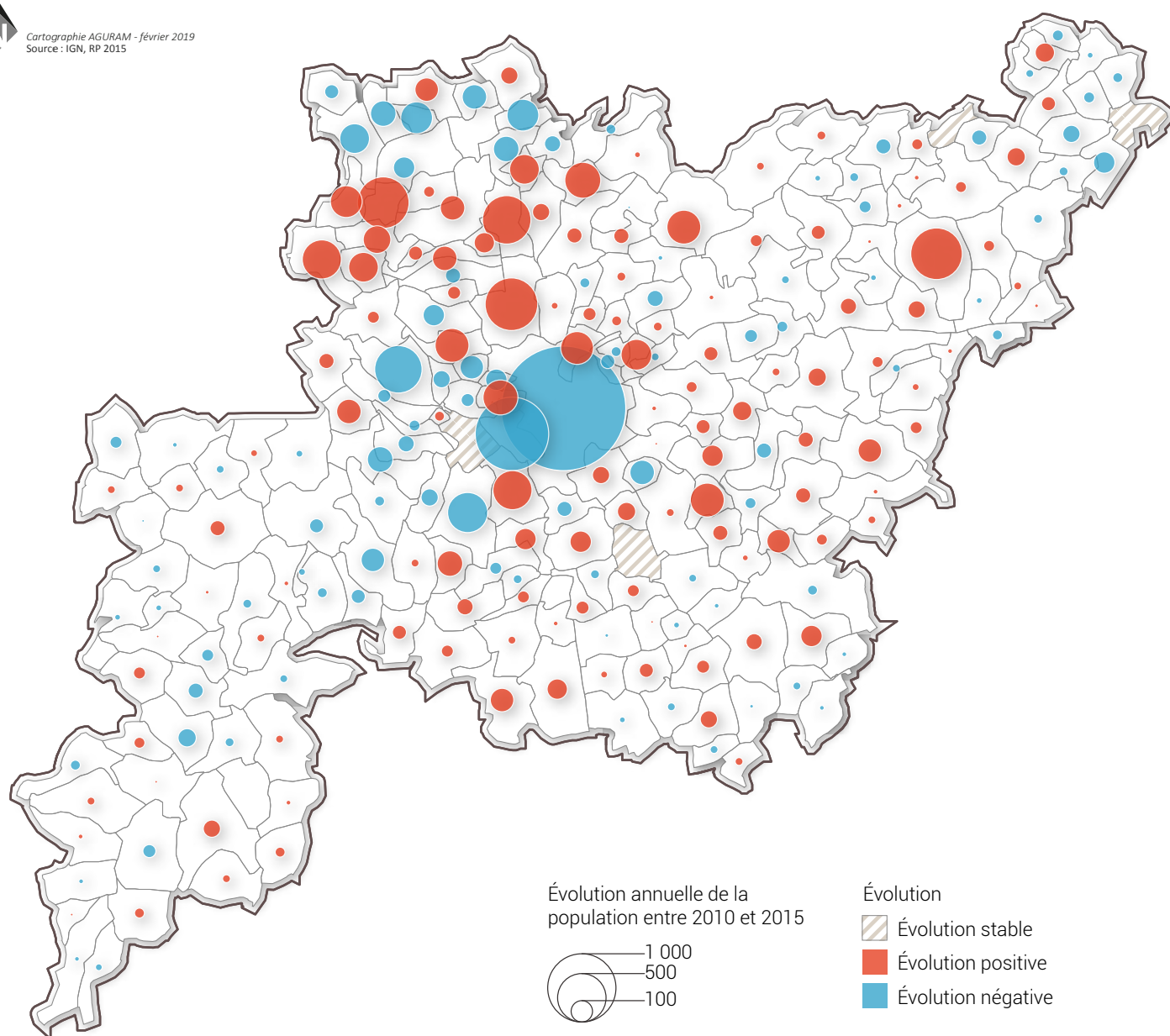
25 000

10 000

Un ralentissement de la dynamique démographique du coeur de la Métropole, une pression sur les espaces ruraux...

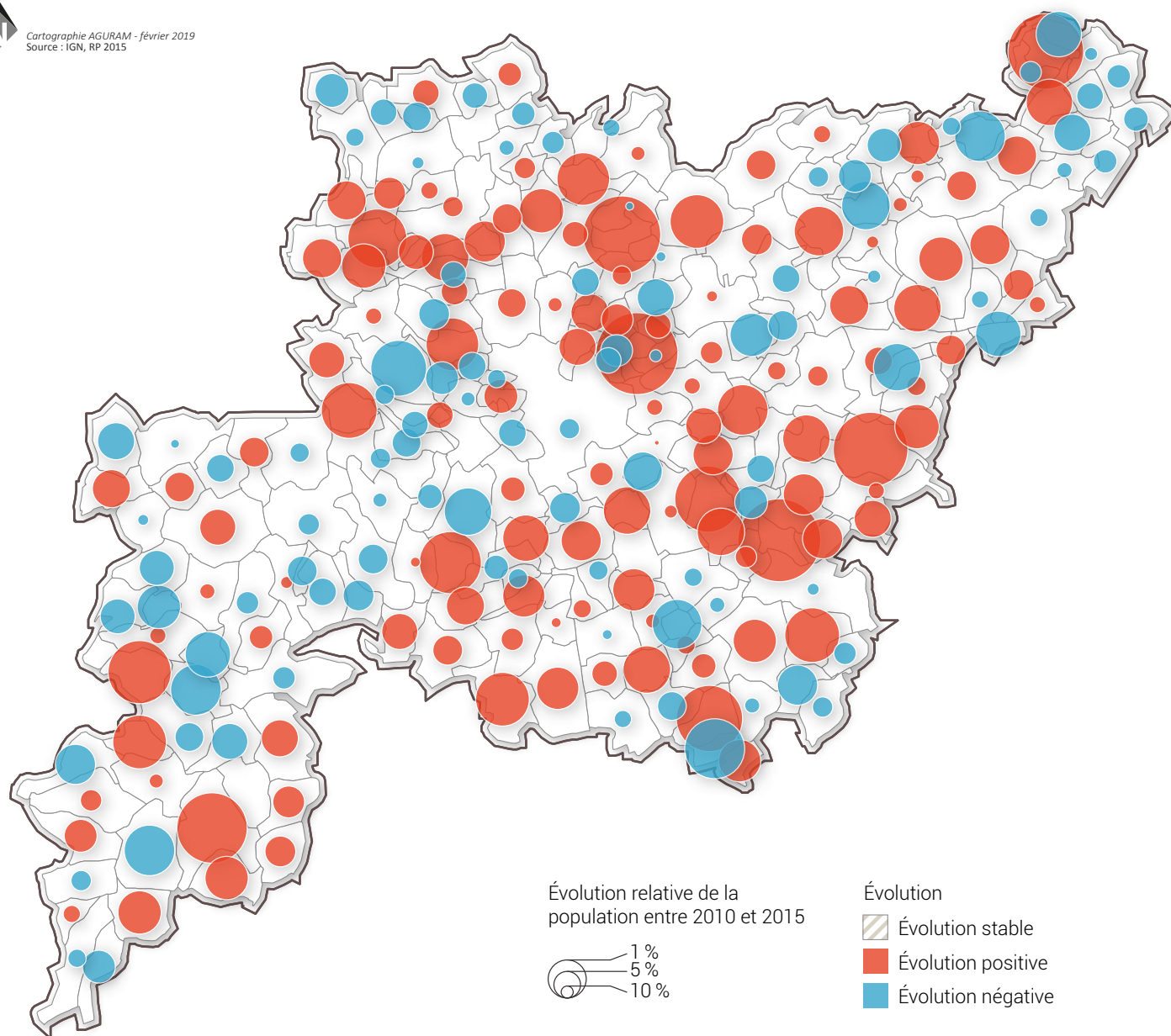


Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, RP 2015



...et un recentrage de la dynamique des communes du nord au profit de l'axe mosellan

 Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, RP 2015



UNE IMPORTANTE ÉVASION JOURNALIÈRE AU PROFIT DE METZ

PRINCIPALEMENT

Au cours d'une journée, le poids démographique des collectivités varie selon l'activité de la population. Ces principales variations sont dues aux mouvements des populations qui se rendent sur leur lieu de travail ou d'études.

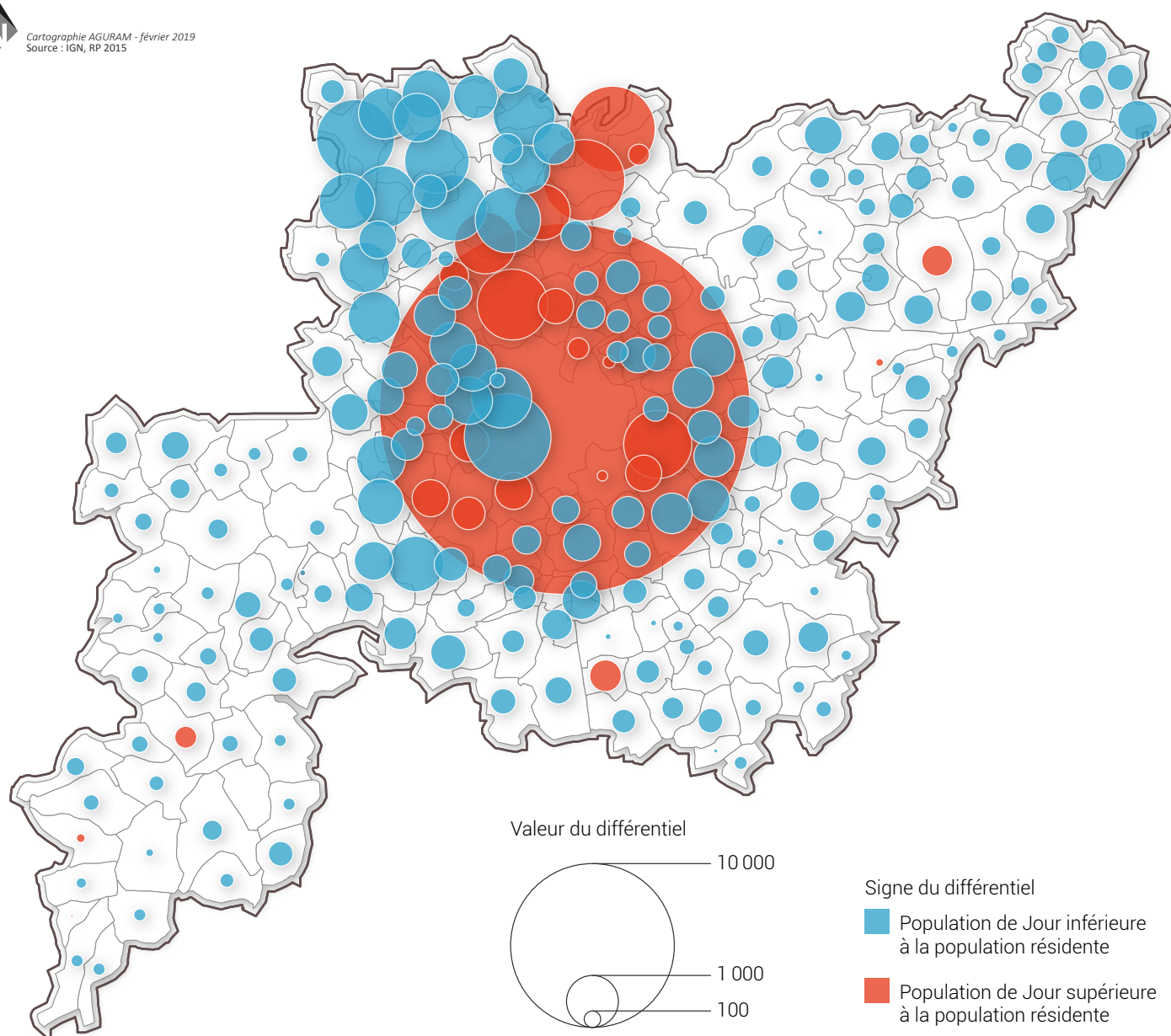
Dans le SCoTAM, la ville de Metz présente la plus forte attractivité en journée. Elle enregistre, en effet, une très forte hausse de sa population : 40% de population supplémentaire soit près de 50 000 personnes. Un phénomène inverse s'observe dans les communes environnantes (notamment à Montigny-lès-Metz). En dehors de la ville de Metz, quelques communes enregistrent un fort taux d'accroissement en lien avec la présence d'activités commerciales ou industrielles : Trémery, Ennery, Woippy, Ars-Laquenexy, Semécourt, Hauconcourt, Woippy, Augny, Moulins-lès-Metz, Pagny-lès-Goin, Boulay, etc.

À l'inverse, de nombreuses communes connaissent une importante évasion journalière, notamment au niveau de la première couronne est et sud du SCoTAM et au niveau de la vallée de l'Orne et de la Houve. Situées à l'est et au sud du SCoTAM, ces communes périurbaines, essentiellement résidentielles, perdent la quasi-totalité de leurs habitants le jour.

Ce constat est similaire pour le secteur nord de la vallée de l'Orne et en frange du territoire sur le secteur de la Houve. Pour ces espaces, la forte évasion en journée témoigne également d'une attraction vers le Luxembourg, l'Allemagne et les zones industrielles situées à proximité.

Le différentiel entre la population de jour et la population résidente montre l'attractivité de la ville de Metz

 Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, RP 2015



UNE CONCENTRATION DE L'EMPLOI DANS LA VALLÉE DE LA MOSELLE

L'emploi se concentre majoritairement sur la vallée de la Moselle en deux grands espaces avec une dominance très nette de la ville de Metz. Premier bassin d'emploi du SCoTAM, la ville de Metz et les communes qui lui sont contigües (Le Ban Saint-Martin, Longeville-lès-Metz, Marly, Moulins-lès-Metz, Montigny-lès-Metz, Saint Julien-lès-Metz et Woippy), concentrent près de deux tiers (61%) des emplois du territoire (soit près de 100 000 emplois). En 2015, Metz était le principal employeur du SCoTAM avec 75 800 emplois (soit plus de 45% des emplois du territoire).

Le deuxième secteur d'emploi du SCoT se situe au nord du territoire à proximité de l'axe mosellan. Plusieurs communes sont d'importants pourvoyeurs d'emplois : Amnéville, Ennery, Hauconcourt, Hagondange, Maizières-lès-Metz, Marange-Silvange, Mondelange, Semécourt, Rombas, Trémery, et Talange. Ces 11 communes concentrent 17% des emplois du SCoTAM (27 500 emplois) sans tenir compte des autres communes satellites (Clouange, Gandrange, Vitry-sur-Orne,...).

En dehors de ces grands espaces, de plus petits bassins d'emploi se répartissent sur le territoire autour d'une ou de plusieurs localités. Sur la

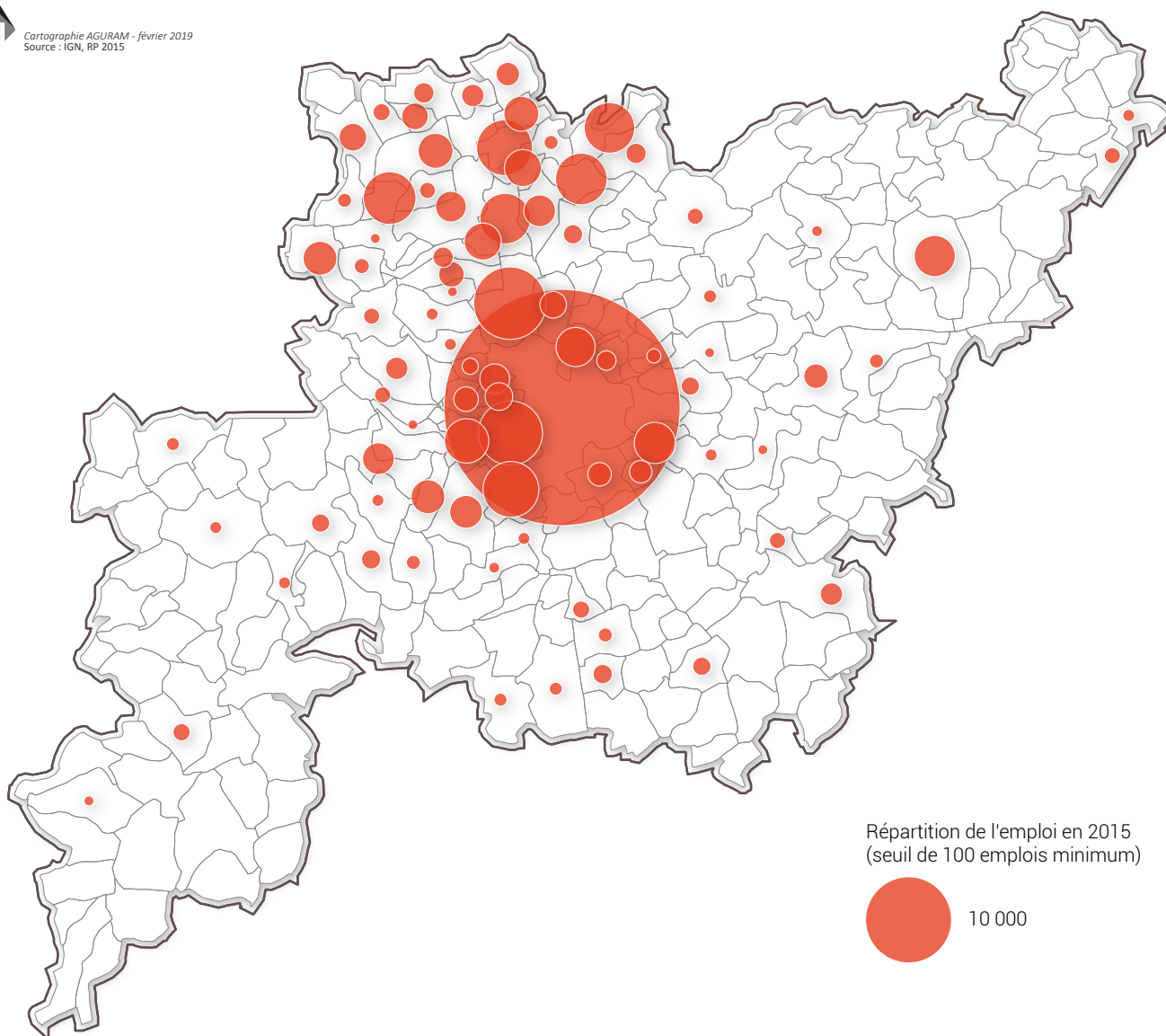
frange Est, les communes de Rémy / Lemud, Courcelles-Chaussy et Boulay-Moselle constituent les principaux pôles d'emplois avec près de 4 000 emplois pour ces quatre localités (dont 2 200 pour Boulay-Moselle). Plus au sud, les communes de Verny, Goin, Pagny-lès-Goin, Louvigny et Cheminot représentent un bassin de 1 500 emplois notamment par la présence de la gare d'interconnexion et de l'aéroport. A l'ouest, les communes de Moyeuvre-Grande et Sainte-Marie-aux-Chênes offrent plus de 1 000 emplois chacune.

Aux portes de Metz et de la métropole, des secteurs concentrent également de nombreux emplois. A l'est le secteur de Montoy-Flanville, Noisseville, Retonfey et Vantoux offrent 1 300 emplois (dont près de 500 pour Vantoux). L'arrivée de l'hôpital de Mercy et Hôpital Femme Mère Enfant a renforcé le secteur de Peltre, Jury et Ars Laquenexy qui offre désormais plus de 3 600 emplois (soit 2% de la part d'emplois du SCoTAM). Plus au sud, les communes d'Ars-sur-Moselle, Augny et Jouy-aux-Arches concentrent 4 150 emplois.

Des emplois majoritairement situés dans les trois EPCI urbains



Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, RP 2015



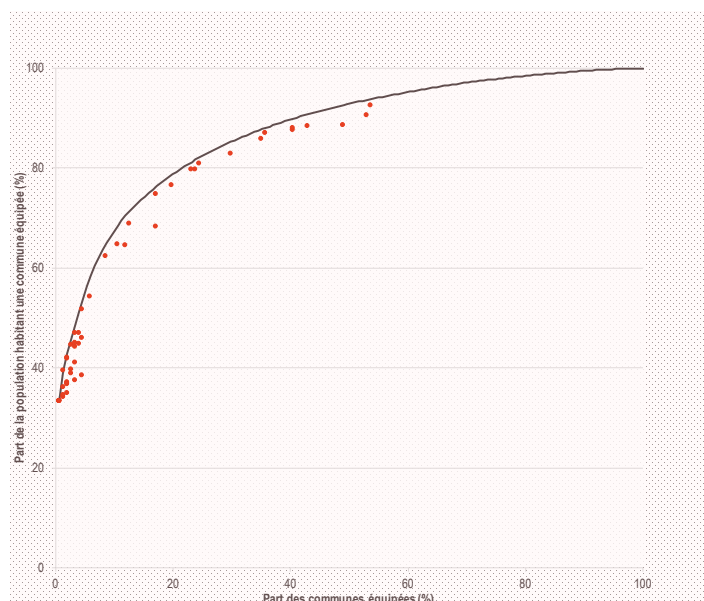
DES POLARITÉS D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES

L'analyse de la répartition spatiale des équipements et des services permet d'identifier les principales polarités du SCoTAM. Par leur influence sur les pratiques de fréquentation quotidiennes et occasionnelles, les équipements participent pleinement à la structuration du territoire.

Le traitement de la base permanente des équipements (INSEE) a permis de définir des ensembles d'équipements discriminants pour l'organisation du territoire. A cette occasion, les champs des services marchands et non marchands, des commerces, de la santé, de l'action sociale et de l'enseignement ont été explorés alors que certaines catégories d'équipements et de services (par exemple, les commerces présents dans les zones d'activités du type équipement de la maison) ont été écartées.

À partir de cette hiérarchisation, il a été possible de recenser les polarités du SCoTAM et leur rôle au sein de l'armature. Les éléments révélés par cette hiérarchisation statistique ont été confirmés par une approche plus intuitive, menée lors d'ateliers partenariaux lors de l'élaboration du SCoTAM I.

Hiérarchisation du niveau d'équipements des communes (source : INSEE, BPE 2009)



Ce graphique permet d'illustrer la répartition de la population et celles des équipements et services discriminants pour la détermination de l'armature urbaine. Chaque équipement ou service est représenté par un point dont l'abscisse est le pourcentage de communes offrant cet équipement ou service, et dont l'ordonnée correspond au pourcentage de la population résidant dans les communes concernées. Les ellipses regroupent les différents équipements et services et déterminent ainsi les strates de l'armature urbaine.

UNE CINQUANTAINES DE PÔLES URBAINS ET RURAUX

Le socle de l'armature urbaine est constitué par une trentaine de centres de vie locaux (pôles de proximité et pôles relais) qui maillent l'ensemble du territoire.

LES PÔLES DE PROXIMITÉ

Les pôles de proximité comportent à la fois une offre scolaire du premier degré complète, une offre médicale de base et quelques services commerciaux ou à la personne (boulangier, coiffeur, etc.).

LES PÔLES RELAIS

Les pôles relais sont des pôles de proximité qui disposent d'une offre renforcée en termes de services médicaux et paramédicaux (masseur-kinésithérapeute, chirurgien-dentiste, pharmacie, etc.), d'accueil préscolaire et périscolaire. La présence d'un bureau de poste offre également aux habitants un service bancaire. Certains pôles relais ont une aire d'influence qui s'étend sur plusieurs communes alentours et constituent le cœur de petits bassins de vie : c'est le cas d'Amanvillers, Ennery, Falck, Novéant-sur-Moselle et Solgne. Cette offre de base est complétée au niveau des bourgs centres, des centres urbains de service et des pôles urbains d'équilibre.

LES BOURGS CENTRES

Les bourgs centres (Boulay, Courcelles-Chaussy, Rémyilly, Thiaucourt-Regniéville, Verny et Vigy) et les centres urbains de services comportent tous les attributs des pôles relais. Ils disposent en outre d'équipements

d'enseignement secondaire (collège, lycée), de services et commerces de second rang (supermarché, banque), ainsi que d'une offre paramédicale plus spécialisée (orthoptiste, laboratoire d'analyse médicale, vétérinaire, etc.).

LES PÔLES URBAINS D'ÉQUILIBRE

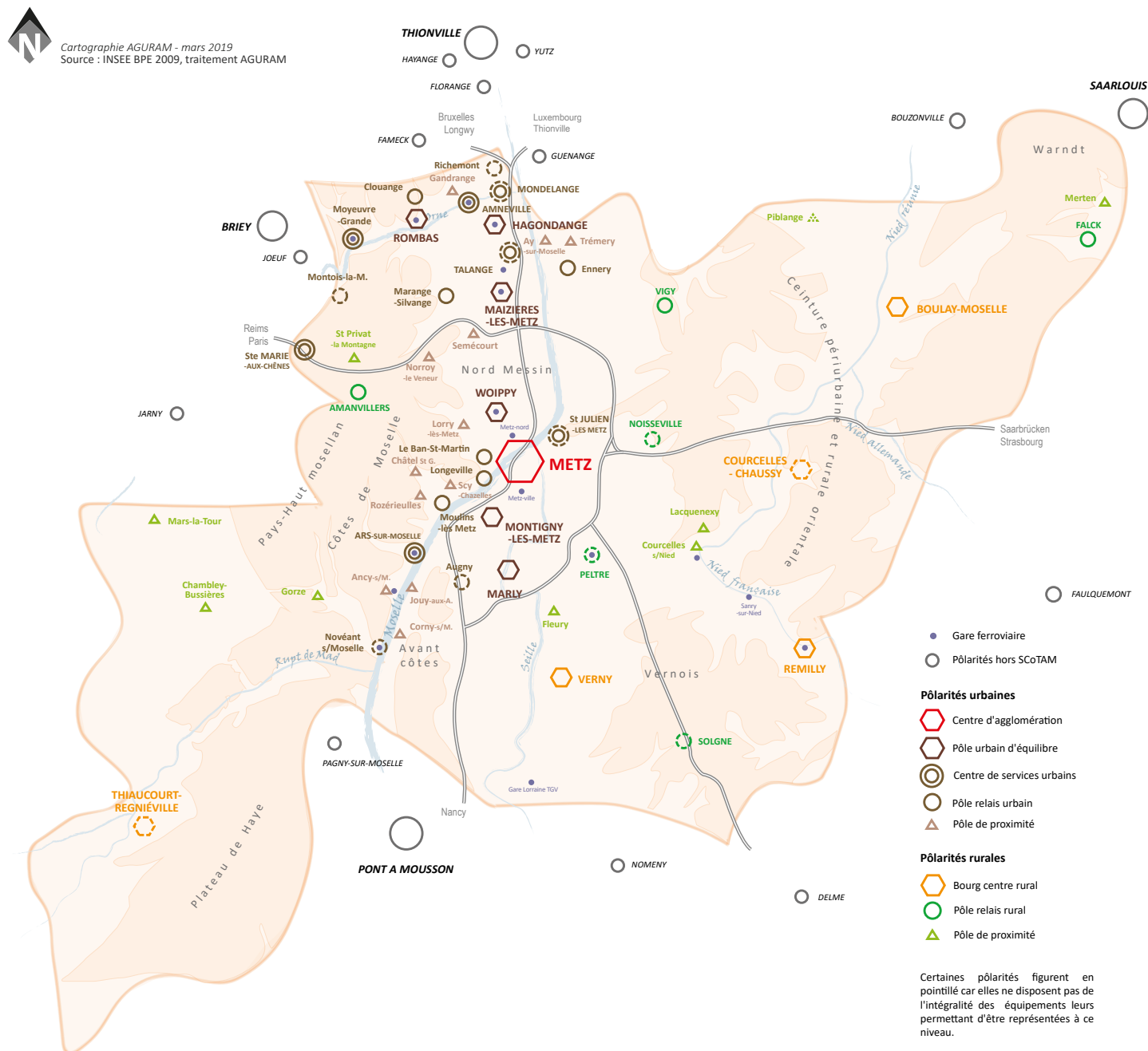
Les pôles urbains d'équilibre (Hagondange, Maizières-lès-Metz, Marly, Montigny-lès-Metz, Rombas et Woippy) sont au nombre de six. Ils disposent de plusieurs établissements d'enseignement secondaire, des services publics renforcés, des services et équipements culturels et des spécialistes médicaux (pédiatre, radiodiagnostic, imagerie médicale, etc.). Par la quantité et la diversité des services offerts, mais aussi à travers le dynamisme de leur tissu associatif, ils participent fortement à la vie du territoire du SCoTAM. Plusieurs d'entre eux accueillent des manifestations culturelles ou événementielles qui s'adressent à un public beaucoup plus large que la population de leur aire d'influence habituelle. Ces niveaux d'équipement induisent souvent un rayonnement des différents pôles sur un bassin de communes plus ou moins étendu, notamment lorsqu'il s'agit de bourgs centres ruraux. Ainsi, Rémyilly et, dans une moindre mesure, Courcelles-Chaussy et Verny, jouent un rôle central d'animation pour toute la couronne périurbaine et rurale du sud et de l'est du territoire. En secteur plus urbain, Ars-sur-Moselle, Maizières-lès-Metz, Marly, Rombas, Moyeuvre-Grande et Sainte-Marie-aux-Chênes remplissent une fonction analogue, leur aire d'influence s'étendant assez largement sur les espaces ruraux et périurbains voisins. Certains pôles sont en revanche plus étroitement associés à l'agglomération dont ils dépendent et présentent de ce fait une aire d'influence plus resserrée,

sans que cela ne réduise pour autant la qualité et la diversité des services qui y sont proposés. C'est le cas de Montigny-lès-Metz, Woippy et Saint-Julien-lès-Metz, qui relèvent directement de l'aire d'influence de Metz, mais aussi de Mondelange et de Talange, qui participent à l'aire d'influence de Hagondange. Amnéville contribue quant à elle à la fois à l'aire d'influence de Hagondange et à celle de Rombas.

METZ, CŒUR D'AGGLOMÉRATION

En tant que cœur d'agglomération, Metz dispose de services rares et diversifiés et rayonne sur un large bassin d'habitat et d'emploi.

L'armature actuelle du SCoTAM



L'enseignement supérieur et les équipements culturels de premier ordre participent fortement à son attractivité et à son rayonnement régional et européen. Des dynamiques d'articulation étroites se manifestent entre les différentes composantes de l'armature urbaine. Elles se traduisent par une complémentarité dans l'offre de services offerte à la population et aux entreprises et favorisent les interrelations entre espaces urbains, périurbains et ruraux. La mise en réseau de ces pôles en fait des supports privilégiés de développement du territoire.

UNE STRUCTURATION EN CINQ GRANDS SECTEURS

L'AGGLOMÉRATION URBAINE DE METZ, PRINCIPAL ESPACE D'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

L'agglomération messine, représentée par sa ville-centre et les communes en continuité urbaine avec celle-ci, constitue le principal espace attractif du territoire par la présence d'équipements rares et diversifiés, et de pôles d'emploi tertiaires, touristiques, industriels et commerciaux. La concentration des fonctions (administratives, scientifiques, tertiaires et touristiques) font de cet espace le principal bassin d'emploi avec 2/3 de l'offre du SCoTAM et une aire de recrutement s'étendant au-delà du département. Situés dans l'aire d'influence de la ville centre, les pôles urbains d'équilibre (Woippy, Marly et Montigny-lès-Metz) participent au rayonnement du cœur d'agglomération en concentrant des emplois et des équipements diversifiés dans le domaine de l'enseignement, de la culture et des loisirs.

La ville de Metz, qui voit sa population journalière augmenter de près de 40%, caractérise cette attractivité importante du cœur d'agglomération. Toutefois, cet espace dense connaît un ralentissement de sa dynamique démographique au profit des espaces périurbains et ruraux du SCoTAM.

LE BASSIN MOSELLE-ORNE, UN ESPACE AGGLOMÉRÉ MULTIPOLAIRE

Le bassin Moselle-Orne, situé au nord du SCoTAM, s'organise en un espace aggloméré multipolaire, communément appelé conurbation Moselle-Orne ou encore conurbation Nord. Cet espace constitué de plusieurs polarités accueille plus de 100 000 habitants et un peu moins de 40 000 emplois. Ces emplois se concentrent au sein de pôles monofonctionnels (commerciaux, de loisirs, industriels et logistiques), éloignés des centres de vie et structurés autour des polarités de Hagondange, de Rombas et de Maizières-lès-Metz et de centres urbains de services. Malgré, l'influence du cœur d'agglomération, la concentration d'emploi et la présence d'équipements et de services diversifiés confèrent une relative autonomie de fonctionnement à ce secteur.

UNE COURONNE PÉRIURBAINE ET RURALE EN COURS DE STRUCTURATION

Situé à l'est et au sud de l'agglomération messine, l'espace périurbain et rural du SCoTAM, qui accueille plus de 47 000 habitants (+4% par rapport à 2010) et près de 8 000 emplois, constitue un espace attractif soumis à une forte pression résidentielle. Ce secteur s'appuie sur un chapelet de bourgs centres, à proximité des franges du territoire, constitué des localités de Verny, Courcelles-Chaussy et Rémyilly. Ces polarités jouent un rôle central d'animation pour toute la couronne périurbaine et rurale du sud et de l'est du territoire.

Avec un niveau d'équipements et de services moins développé, les communes de Vigy et Solgne participent également à la structuration de ce vaste espace composé majoritairement de communes de moins de 1000 habitants. Face à la pression résidentielle de plus en plus importante, certaines collectivités développent et diversifient leur offre en équipements et services (construction d'un collège à Verny, par exemple) et participent à la structuration de cet espace.

DEUX TERRITOIRES DE FRANGE À DOMINANTE RURALE

Un espace de transition autonome au Nord Est, en relation avec la Sarre

La frange nord-est partage une frontière commune avec la Sarre. Ce secteur à dominante rurale de plus de 23 000 habitants est en croissance continue depuis plusieurs années. Malgré une influence Allemande et plus légèrement de Metz et Creutzwald, ce territoire est fortement polarisé par la commune de Boulay-Moselle. Cette polarité concentre un grand nombre d'équipements et de services et de nombreux emplois (+ de 2 200 emplois) lui conférant un rôle structurant et d'animation. Ce bourg centre rayonne sur ce secteur du SCoTAM, comme en témoigne son attractivité journalière. Au cours de la journée, la population communale croît de 6% en gagnant 335 personnes en plus par rapport à la population résidente. Une partie du territoire est bien relié à Metz par l'A4, ce qui permet à ses habitants d'accéder rapidement aux zones d'emplois de la façade Est de la Métropole.

Les campagnes thiaucourtoises, sous influences

En miroir au secteur de Boulay-Moselle, cet espace situé au sud-ouest du SCoTAM se distingue par un ensemble de petites communes rurales dont une majorité compte moins de 500 habitants. Principalement sous influence de Pont à Mousson, ces territoires restent dans le rayonnement de Metz et de Nancy. La structuration au sud de ce secteur se fait autour de la commune de Thiaucourt-Regniéville. Cette localité constitue la principale polarité avec sa diversité d'équipements et de services. Particulièrement attractive, cette commune voit son nombre d'habitants augmenter en journée passant de 1 174 à 1 336 habitants. Un peu plus au nord, les communes de Mars-la-Tour, Chambley-Bussières et Gorze participent également à la structuration de cet espace en offrant à la population des services de première nécessité.

Ci-contre, hôpital de Mercy - CHR Metz-Thionville : un équipement à rayonnement régional



02

LES MODALITÉS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

DANS CETTE PARTIE

L'offre et les conditions d'habitat

- Des mutations socio-démographiques conditionnant l'offre d'habitat
- Une offre d'habitat nouvelle insuffisamment diversifiée
- Une nécessaire amélioration du parc de logements existants
- Une offre d'équipements et de services concentrée en particulier sur les espaces urbains de Metz et de son agglomération

L'économie au cœur des équilibres territoriaux

- Des bases économiques en mutation
- Des équilibres territoriaux qui évoluent
- Le commerce, un facteur d'attractivité fragilisé

Les pratiques de mobilité

- Des flux de déplacements qui confirment la position de territoire ouvert vers l'extérieur en particulier vers le nord lorrain et le Luxembourg
- Quelles interactions entre les intercommunalités du SCoTAM ?
- Quelles pratiques de mobilité vers les grandes polarités du SCoTAM ?
- Quelle mobilité pour les périurbains ?
- Comment sortir de la dépendance à l'automobile ?

L'OFFRE ET LES CONDITIONS D'HABITAT

DES MUTATIONS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES CONDITIONNANT L'OFFRE D'HABITAT

L'augmentation du nombre de ménages liée au phénomène de denserement (décohabitation, vieillissement de la population, personnes isolées, ...), la fuite des jeunes ménages en deuxième couronne et en périphérie du SCoTAM, sont des facteurs déterminants qui influent directement sur le devenir du territoire. L'offre d'habitat, au regard de ces mutations déjà engagées et des projections démographiques envisageables pour l'avenir, devra vraisemblablement évoluer, tant du point de vue de sa diversité que du choix d'implantation des nouveaux programmes.

Une modification structurelle des ménages

Si la population stagne dans les années à venir, la structure des ménages devrait se modifier sensiblement, avec un accroissement significatif des ménages composés d'une seule personne, pour toutes les classes d'âges confondues à l'exception des moins de 25 ans. On note également, dans une moindre mesure, une augmentation faible mais régulière des familles monoparentales, notamment pour la catégorie des ménages âgés de 35 à 64 ans. Cette évolution s'accompagne, par ailleurs, d'une baisse du niveau de vie pour ces publics.

Un vieillissement accru de la population, notamment en secteurs périurbains

Au niveau de la structure de la population par classe d'âge, les changements seront également lourds de conséquence. La population de 80 ans ou plus devrait représenter en Moselle 11,8 % de la population en 2050, contre 5 % en 2013, avec un âge moyen qui passerait de 40,5 ans en 2013, à 46,6 ans en 2050¹. Si le phénomène est général, les communes les plus périurbaines situées en première couronne du SCoTAM, ayant subi une forte croissance de leur parc immobilier entre la fin des années 60 et la fin des années 80, vont connaître un vieillissement accru de leur population. Ces mutations démographiques engendreront une évolution des besoins en termes d'habitat, en plaçant au cœur des préoccupations la question de l'adéquation entre l'offre de logements et la perte d'autonomie progressive des habitants. L'adaptation d'une partie du parc existant et la création d'une offre d'habitat adaptée constitueront de réels enjeux pour faciliter les parcours résidentiels et répondre à ces besoins.

Une fuite des jeunes ménages en deuxième couronne du SCoTAM

La fuite des jeunes ménages désirant accéder à la propriété dans un logement individuel, en deuxième couronne (secteurs est, sud et nord-ouest du SCoTAM) et dans les pôles secondaires (Rémillly, Courcelles-

Chaussy, Boulay, etc.) constitue aussi une donnée à part entière dans les évolutions en cours : les prix de l'immobilier individuel en accession pratiqués en cœur d'agglomération messine et dans les communes périurbaines immédiates (268 000 € sur le territoire de Metz-Métropole contre 245 000 € sur le reste du SCoTAM, et autour de 210 000 € au-delà sur les franges est, ouest et sud), sont en effet devenus incompatibles avec le budget moyen des jeunes ménages et influent directement sur le choix d'habiter.

L'éloignement vers des secteurs où le prix du foncier est moins élevé, accueillant de fait des programmes immobiliers plus accessibles (la maison individuelle de type pavillonnaire étant le modèle dominant), devient alors le facteur décisif permettant la réalisation effective du projet d'acquisition. Cette tendance à l'œuvre sur le territoire pourrait perdurer. En effet, le renchérissement du coût du foncier, constaté depuis plusieurs années déjà, ne cesse de progresser, passant de 73 €/m² en moyenne en 2006 à 129 €/m² en 2016 sur le SCoTAM. À ce jour et au regard des dernières évolutions connues, les prix du foncier restent globalement élevés, notamment sur le Nord du SCoTAM (CC Rives de Moselle et désormais CC du Pays Orne-Moselle) et Metz Métropole, qui sont, de loin, les secteurs les plus onéreux, autour de 140 €/m² sur la période 2014-2016. Certaines structures intercommunales du SCoTAM affichent des hausses très importantes : sur le territoire de la CC du Pays Orne-Moselle, le prix moyen est passé de 73 €/m² en 2006 à 141 €/m² en 2016. Sur le secteur du Sud Messin, l'évolution du prix du foncier en individuel est proche (73 €/m² en 2006 contre 126 €/m² en 2016).

L'écart de prix constaté entre la première et la deuxième couronne du SCoTAM, et surtout au-delà du SCoTAM est conséquent, d'où l'attrait de ces secteurs plus éloignés pour les jeunes ménages désirant accéder à la propriété.

Parallèlement, sur la période 2006-2016, il paraît difficile de cerner une vraie tendance sur l'évolution de la taille des parcelles. Les données 2016 affichent une forte hausse, mais qui n'est pas révélatrice de l'évolution générale depuis 2006, qui démontre plutôt une stagnation de la surface moyenne, autour de 500 m². Les données sont très variables d'un territoire à l'autre, avec une tendance plus marquée pour les grandes parcelles à l'est du SCoTAM (CC Houve Pays Boulageois, et CC Haut Chemin-Pays de Pange).

¹ (source : projection Omphale de l'Insee, modèle 2015, scénario central)

QUELS FACTEURS DÉTERMINANTS DANS LES FUTURS CHOIX D'HABITER ?

Quelle sera la future demande en logements ? Assisterons-nous à une modification des comportements résidentiels et dans quel sens ? Ce sont des questions essentielles qui devront prévaloir au développement des futurs programmes d'habitat et que l'on se propose d'approcher ci-après.

Des modes d'habiter conditionnés par des choix de localisation évolutifs et par une mobilité résidentielle et professionnelle accrue

Une première analyse prospective, prenant en compte certains changements pressentis aujourd'hui, permet de mettre en exergue les différents éléments suivants, corroborés par de récentes analyses de l'INSEE Lorraine :

- le choix de localisation des ménages dépend principalement des coûts du logement et des coûts de transport. Les ménages cherchent à optimiser leur situation en minimisant ces deux postes de dépenses. Ils sont de fait soumis au dilemme d'habiter loin du centre avec des coûts de logement bas mais des coûts et des temps de transport élevés, ou inversement près du centre mais avec des logements chers. Ce dilemme est d'autant plus fort que le coût des carburants affiche une tendance globale à l'augmentation, car directement adossée à une fluctuation du coût des matières premières, à laquelle s'ajoute une fiscalité croissante visant à diminuer progressivement la place des véhicules thermiques. Ces évolutions entraînant une hausse conséquente du coût du carburant pourraient à terme favoriser les localisations centrales.

- les ménages, soumis à une plus grande mobilité résidentielle et professionnelle, à la diffusion de la double activité, à l'insécurité régnant sur le marché du travail et au sein de la cellule familiale, pourraient remettre en question le modèle culturel que représente aujourd'hui le pavillon individuel en zone périurbaine.

Des choix pondérés par le niveau de vie des ménages et par leur classe d'âges

Ces hypothèses doivent toutefois être croisées avec différentes données socio-démographiques complémentaires :

- le « revenu » : il est nécessaire de distinguer parmi les ménages dans le périurbain, les plus aisés qui choisissent ce mode de vie et les ménages les moins aisés pour lesquels l'éloignement est « contraint » ;
- le « cycle de vie » : si les 15-29 ans quittent les espaces périurbains et ruraux en direction des pôles urbains pour se former et trouver un emploi, le mouvement s'inverse à 30 ans. Pour les familles avec deux enfants, le périurbain sur le territoire du SCoTAM affiche ainsi un solde migratoire record. Pour les personnes âgées, les besoins sont différents selon l'avancée en âge : la possibilité d'accéder aux équipements de proximité demeure un élément crucial, apprécié en priorité à l'échelle communale.

UNE OFFRE D'HABITAT NOUVELLE INSUFFISAMMENT DIVERSIFIÉE

UNE OFFRE EXISTANTE SECTORISÉE

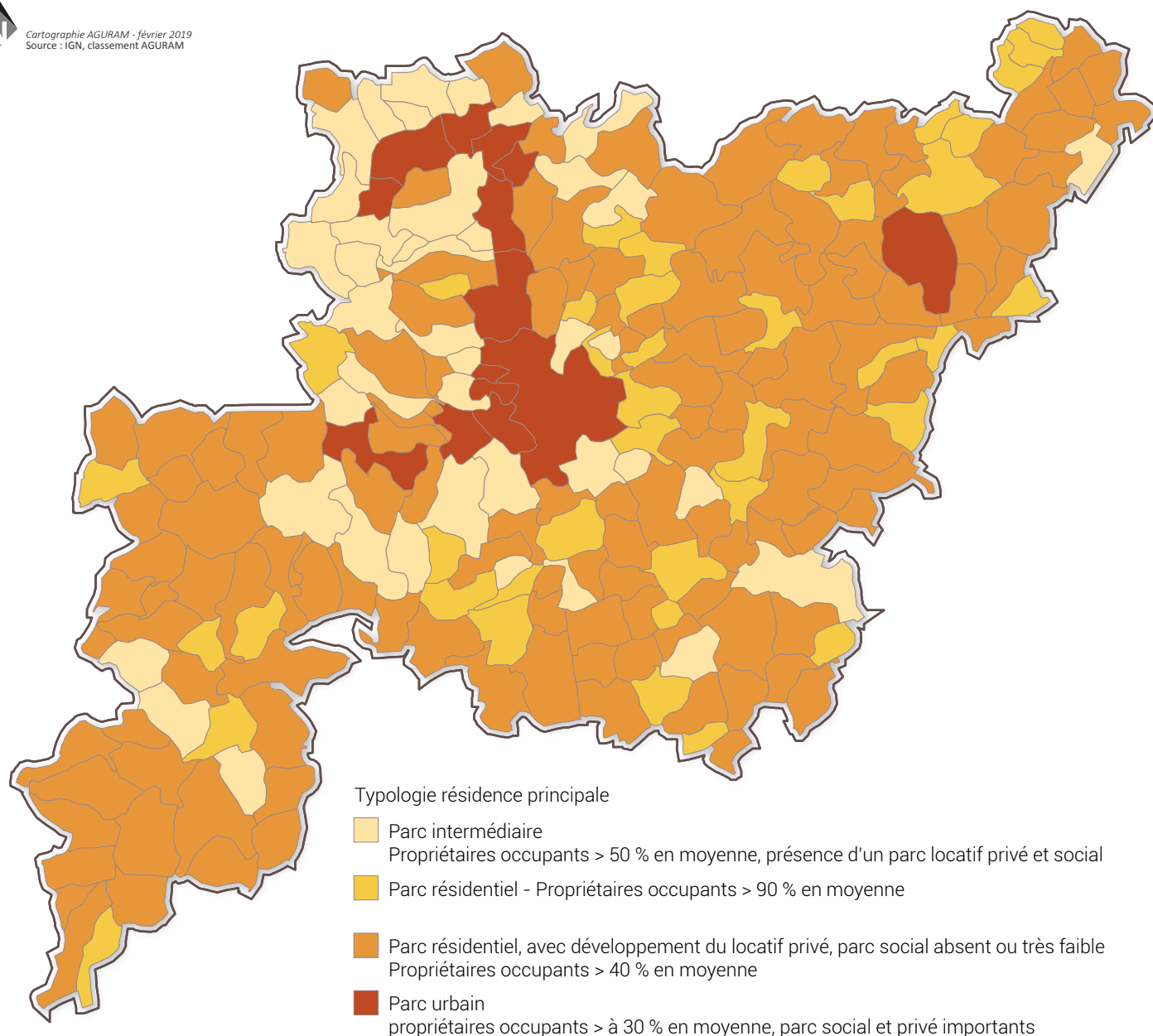
Un parc immobilier hétérogène traduisant une mauvaise répartition de l'offre d'habitat sur le territoire.

On constate une légère majorité de propriétaires occupants à l'échelle du SCoTAM (54,5 %), pour 16,2 % de locataires du parc public et 27,4 % de locataires du parc privé, 1,8 % correspondant aux autres statuts d'occupation. Compte-tenu des disparités démographiques inhérentes au territoire, ces valeurs sont toutefois fortement biaisées par le poids de la ville centre et des communes urbaines de l'agglomération messine (Metz, Woippy et Montigny-lès-Metz).

Une offre de logements accessibles implantée davantage en secteurs urbains

On assiste en effet à un déséquilibre de l'offre de logements accessibles (en locatif et en accession) sur le territoire du SCoTAM, notamment en secteurs périurbains et ruraux.

Les secteurs de « développement pavillonnaire » à l'est, au sud et au sud-ouest du SCoTAM affichent des taux de propriétaires occupants très élevés, dépassant les 90% (40 communes sur 224) tandis que le parc locatif, social et privé, se concentre davantage sur les secteurs plus urbains, à l'habitat plus diversifié, davantage adaptés au parcours résidentiel des ménages.



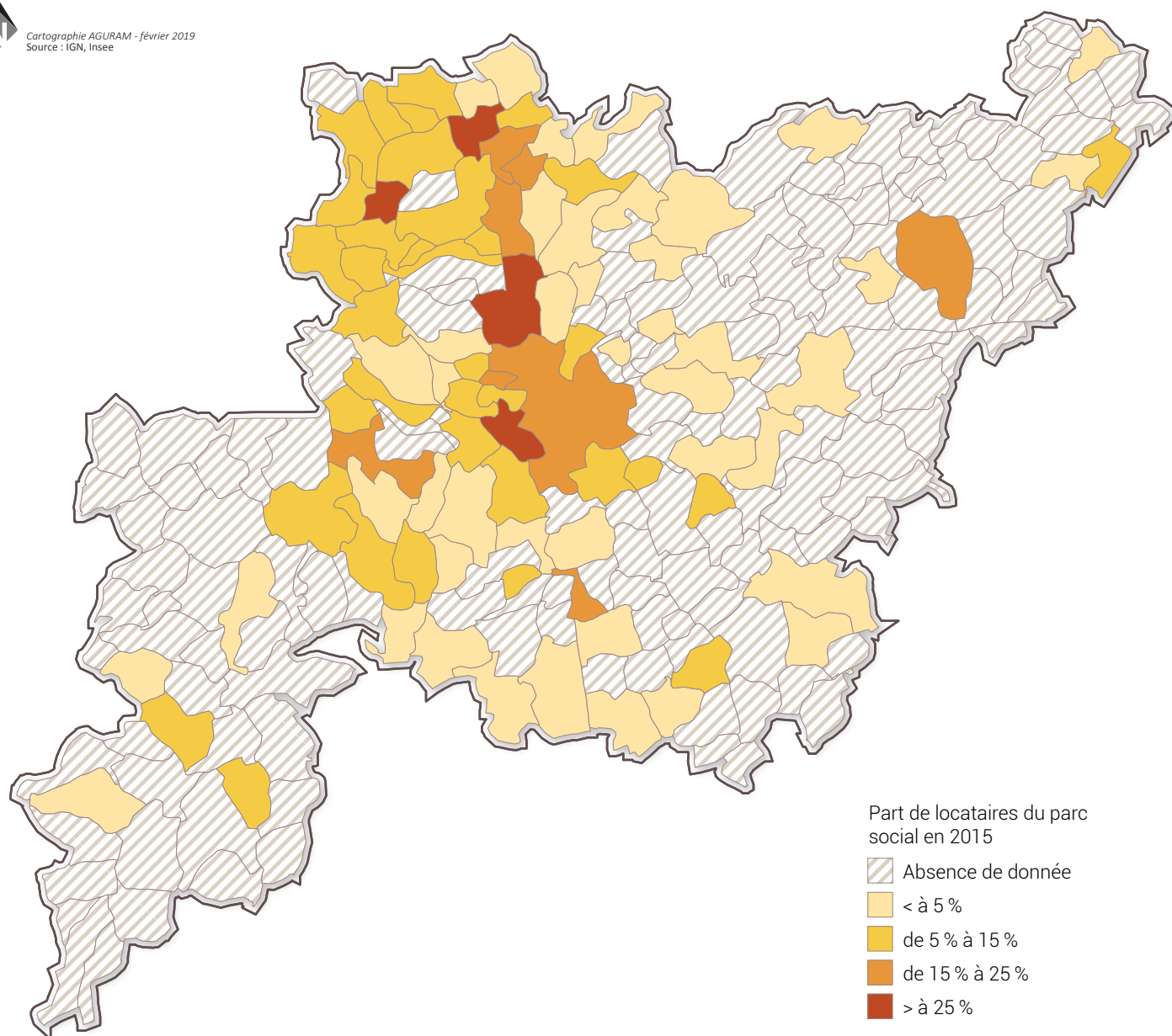
Un parc de logements locatifs sociaux principalement concentré sur 6 communes du SCoTAM

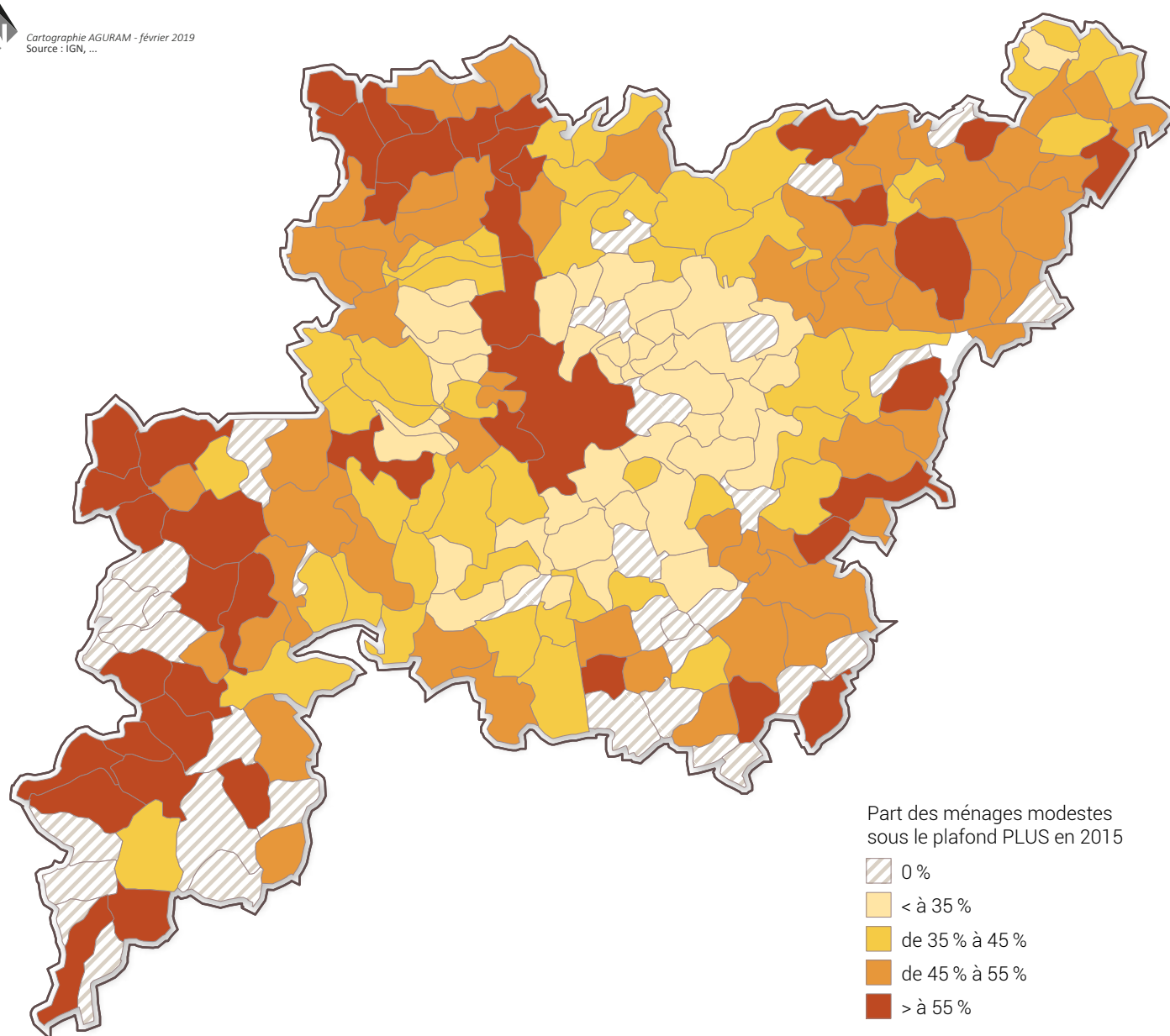
6 communes (Amnéville, Hagondange, Metz, Montigny-lès-Metz, Maizières-lès-Metz et Woippy) concentrent à elles seules 77 % (soit 25 661 logements) du parc total de logements sociaux du SCoTAM (33 182 logements publics sociaux en 2017, d'après RPLS). On note un déficit important de logements locatifs sociaux dans les communes périurbaines en général, plus spécifiquement dans les communes de Marly, Longeville-lès-Metz, Mondelange, Moyeuvre-Grande ou Clouange (au sens de l'article 55 de la loi SRU), et dans les bourgs centres (excepté Verny).

Dans les secteurs plus ruraux, les statuts de locataires du parc social sont très rares, voire inexistants, les ménages les plus modestes étant alors, le plus souvent, propriétaires occupants. Au total, 66% des communes du SCoTAM (soit 148 sur 224, dont 18 sur Metz-Métropole) ne disposent d'aucune offre de cette nature, malgré une part importante de ménages éligibles au logement social à l'échelle du territoire dans son entier (53 %). La part de logements locatifs privés conventionnés est également insuffisamment présente.

Des locataires du parc social concentrés sur trois EPCI

 Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, Insee



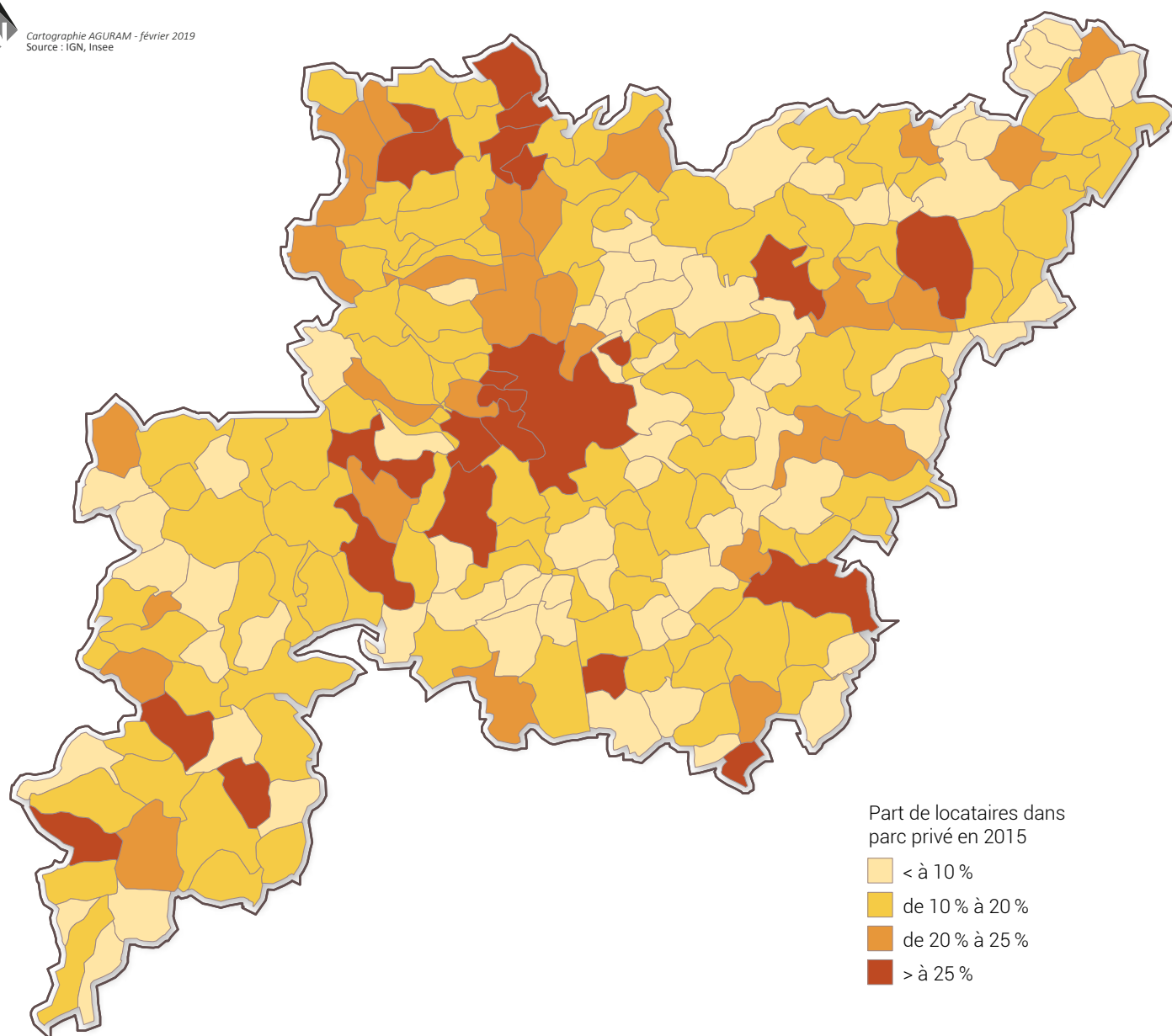


Une offre de logements locatifs privés principalement implantée dans les communes urbaines et périurbaines

Le parc locatif privé est bien implanté sur le territoire de Metz-Métropole puisqu'il concerne un tiers du parc de résidences principales. Metz et Montigny concentrent toutefois 50% de l'offre du SCoTAM. Il joue un rôle essentiel et facilite grandement les mobilités résidentielles en cœur d'agglomération. À l'échelle du SCoTAM, seules les communes urbaines ou périurbaines (Hagondange, Rombas, Maizières-lès-Metz, Hauconcourt, Ars-sur-Moselle, etc.) et la plupart des pôles secondaires (Rémilly, Novéant-sur-Moselle, Courcelles-Chaussy, Boulay, etc.) disposant d'un bon niveau d'équipements de proximité et d'un niveau de

desserte satisfaisant, proposent une offre de cette nature suffisamment développée.

La première couronne périurbaine du SCoTAM, correspondant aux secteurs ayant connu le plus fort développement de l'habitat individuel en propriété occupante, affiche clairement un déficit de logements locatifs privés. On assiste de fait, faute d'une diversification de l'offre d'habitat, à un taux de renouvellement démographique très faible qui explique en grande partie le phénomène de vieillissement constaté sur ces communes depuis plusieurs années déjà.



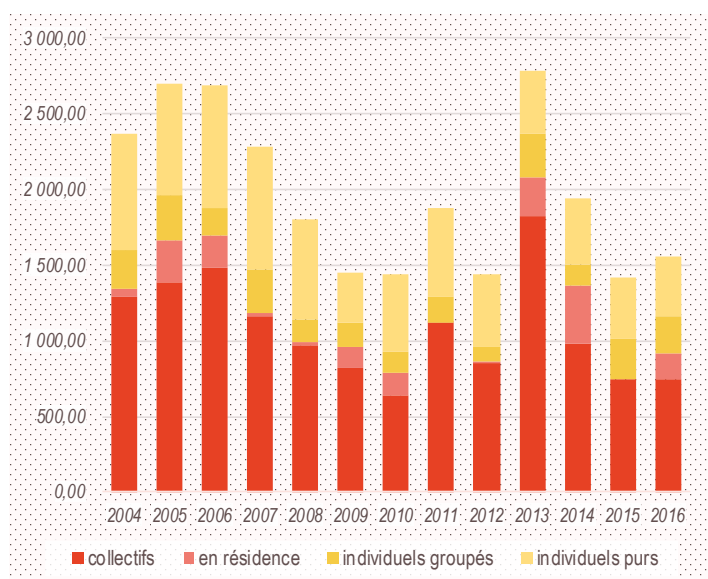
Une production d'offre nouvelle irrégulière

Depuis 2004, la production de nouveaux logements sur le SCoTAM connaît globalement une évolution en dents de scie : on distingue 4 périodes. De 2004 à 2007, la production a été élevée, atteignant entre 2 300 et 2 700 logements (période précédant l'éclatement de la bulle immobilière). Puis une baisse est intervenue jusqu'en 2012, avec des productions annuelles se situant entre 1 400 et 1 900 logements. 2013 affiche une brutale augmentation (2 800 logements), puis à nouveau une baisse. Le nombre de logements commencés en 2016 atteint ainsi 1 563 unités. En moyenne, sur les 10 dernières années connues, la production moyenne annuelle s'élève à 1 800 logements, toutes catégories confondues (résidences, construction sur existant, etc.). Hors résidences, ce volume atteint en moyenne 1 684 logements. Hors résidences et constructions sur existant, il atteint 1 467 unités par an (source : Sit@del2).

Une production majoritaire de logements collectifs

La part des logements collectifs produits ces dernières années reste globalement stable et varie entre 48% et 65% entre 2013 et 2016, à l'échelle du SCOT. Ce type de production est naturellement « dopée » par le poids des programmes de logements collectifs réalisés dans les noyaux urbains et notamment dans les communes de Metz et de Woippy (qui accueillent 45% de la production en collectif du SCoT sur la période 2007-2016). Ces dix dernières années, on constate toutefois une part significative de logements collectifs et intermédiaires dans certains bourgs ou communes rurales périurbaines (Marly : 590 logements produits dont 417 logements collectifs, Saint-Julien-lès-Metz : 366 logements produits dont 269 en collectif et 57 en individuel groupé, Augny : 142 logements collectifs et 32 en individuel groupé, Ennery : 67 collectif et 41 individuels groupés, etc.). Au total, dans 40 communes sur 224, plus de la moitié des logements produits l'ont été en collectif. Malgré tout, pour bon nombre de communes, la part de logements individuels purs produits sur cette même période reste très largement majoritaire (dans 102 communes sur 224, la part de production de logements individuels est égale ou supérieure à 75%) et renvoie au modèle dominant de l'habitat pavillonnaire périurbain.

Évolution des logements commencés par types sur le SCoTAM



Une part importante de produits d'investissement locatif

Les T2 et T3, cœur de cible de l'investissement locatif, continuent de constituer le gros des ventes, mises en vente et stocks d'appartements (plus des ¾ du marché du SCoTAM). L'individuel, qui demeure très minoritaire dans le marché de la promotion immobilière, est, quant à lui, essentiellement animé par les T4 et T5, même si 14 % des mises en vente dans l'individuel concernent des T2/T3 (programme dans la ZAC du Sansonnet par exemple). Les prix moyens pratiqués en 2017, dans le collectif, sont de l'ordre de 3 163 euros/m² contre 2 736 euros/m² en 2012 (+ 16 %).

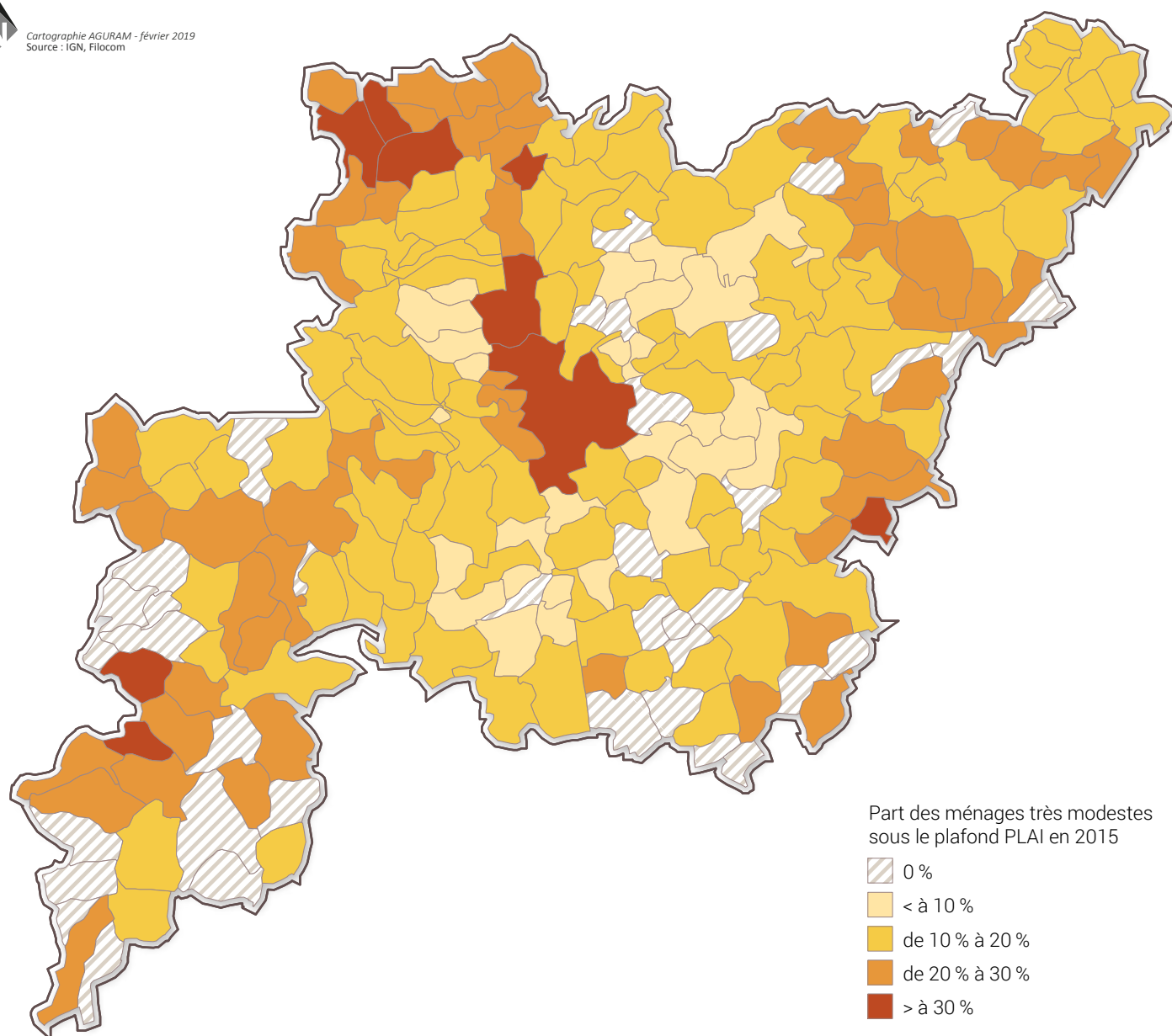
Une production globale de logements locatifs sociaux en hausse mais mal répartie sur le territoire

L'offre nouvelle en logements locatifs sociaux affiche une hausse sensible depuis les années 2010, même si les besoins demeurent importants au vu du volume de la demande active (10 561 demandes fin 2017 sur le périmètre du SCoTAM, dont 6 206 demandes émanant de ménages vivant hors du parc social-demandes externes). Cette offre nouvelle reste fortement concentrée à Metz Métropole (63 % de l'offre nouvelle). La demande en logement social est elle-même fortement concentrée à Metz Métropole (75 %). Ceci s'explique par les besoins, la concentration de population à Metz Métropole, mais également par la stratégie des demandeurs, qui concentrent leurs demandes là où le parc social est déjà fortement présent. De fait, de trop nombreuses communes du SCoTAM ne disposent toujours pas d'un parc social.

La production en logements sociaux ordinaires (hors foyers et structures spécialisées) est principalement localisée dans la CCPOM, dans la CC Rives de Moselle et Metz-Métropole. Avec un total cumulé de 8 112 logements, ceci correspond, pour la période 2001-2017, à 96 % de la production globale à l'échelle du SCoTAM. Durant cette même période, certains secteurs comme la CC du Haut-Chemin-Pays de Pange, de la CC Mad et Moselle ou la CC du Sud Messin comptabilisent chacune moins de 100 logements financés.

Des ménages très modestes répartis sur l'ensemble du territoire

 Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, Filocom



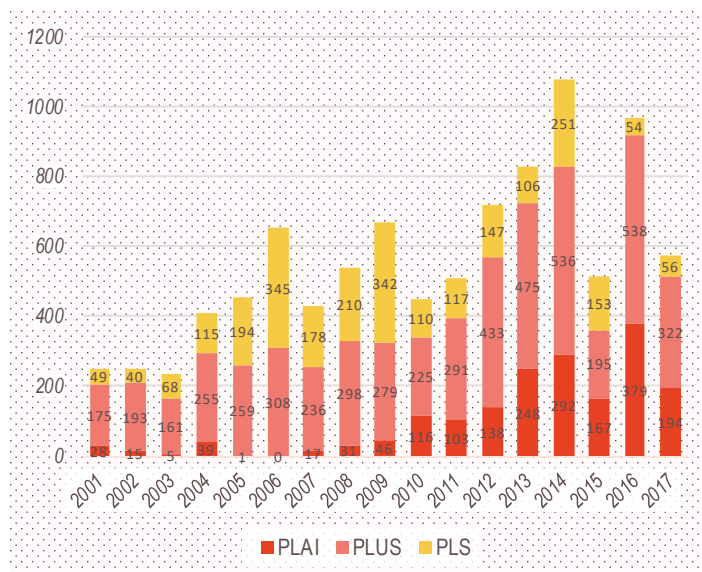
Une offre de logements sociaux qui laisse apparaître une hausse de la production de logements PLA-I

Parmi les phénomènes les plus marquants, la forte hausse de la part des logements sociaux de type PLA-I (logement dit « très social ») apparaît, principalement sur les secteurs de Metz Métropole (19 % de l'offre nouvelle ordinaire), de la CCPOM (19 %), ou encore (en proportion), de Mad et Moselle (24 %) avec une production cumulée sur la période 2001-2017 de 1462 logements soit 18 % de la production globale de logements aidés ordinaires. Cette évolution est surtout perceptible à partir de 2010, où la part de logements produits en PLA-I passe devant la part de logements produits en PLS (logement social dit « supérieur »).

Le financement PLS est traditionnellement utilisé pour le financement de structures spécialisées de type EHPAD, mais il a également été largement utilisé pour financer du logement social ordinaire.

L'offre de logements très sociaux (PLA-I) était, quant à elle, quasi inexistante sur la période 2001-2009 avec 142 logements ordinaires produits à l'échelle du SCoT. Le constat est résolument différent sur la période récente puisqu'entre 2010 et 2017 on enregistre une production de 1 320 logements de cette nature, avec une production très soutenue en 2013 (223 logements), 2014 (222 logements), et 2016 (238 logements). Cette offre constitue un maillon essentiel dans les parcours résidentiels

La production de logements « très » sociaux décolle

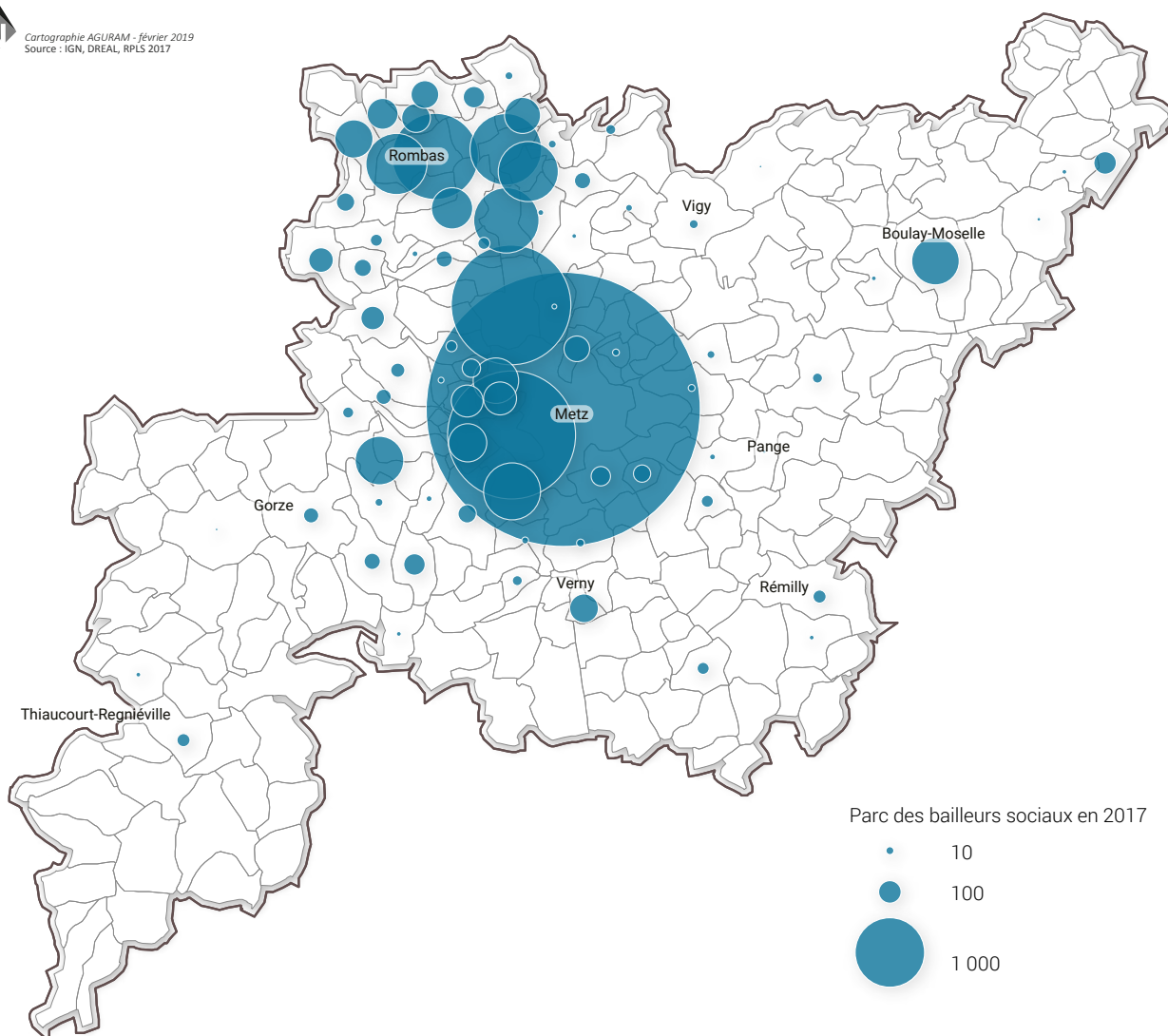


elle permet d'accueillir les ménages les plus défavorisés, pour lesquels les demandes de logement aidé sont en hausse. Le PLA-I assure également une passerelle entre hébergement d'urgence, hébergement temporaire et hébergement autonome.

Une offre de logements aidés très concentrée



Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, DREAL, RPLS 2017



L'émergence timide d'initiatives novatrices en faveur de l'accession sociale à la propriété

Nonobstant le manque patent de diversification de certains produits-logements sur les territoires du SCoTAM, différentes initiatives voient le jour pour encourager l'émergence d'une offre nouvelle plus proche des attentes des populations modestes et des jeunes ménages.

Plusieurs EPCI - Communauté de Communes Rives de Moselle, CCPOM et Metz-Métropole - avaient ainsi délibéré en faveur du « Pass-foncier » afin d'encourager l'installation de nouveaux ménages par un dispositif financier visant à faciliter l'accession à la propriété : cet outil permettait l'acquisition, dans le neuf, de la première résidence principale en limitant le coût initial de l'opération au seul coût de la construction, l'achat du terrain s'effectuant dans un deuxième temps. Dans un souci de simplification des dispositifs jugés trop nombreux, coûteux et complexes, le gouvernement a toutefois décidé de mettre fin à cet outil à compter du 1er janvier 2011, au profit d'un renforcement et d'un élargissement des modalités d'intervention du Prêt à Taux Zéro rebaptisé « Prêt à Taux Zéro Plus ». Ce PTZ a subi plusieurs modifications depuis 2011. Aujourd'hui, il s'adresse aux primo-accédants, sous conditions de ressources, et vise à encourager l'acquisition d'une résidence principale dans le neuf (toutes zones, mais avec des taux plus faibles pour les zones B2 et C), ou dans l'ancien avec travaux (uniquement en zones B2 et C),.

Le démarrage frileux des produits-logements en location-accession

Certaines autres initiatives publiques voient également le jour sur le territoire du SCoTAM, débouchant sur l'accompagnement de programmes d'habitat nouveaux : citons, par exemple, l'opération en « PSLA » (Prêt

Social de Location-Accession) réalisée à Ennery (ZAC des Bégnennes), financée en 2007, ou plus récente, dans la ZAC du Sansonnet ou des coteaux de Seille à Metz. Celles-ci font encore figure d'exception dans notre région, contrairement à d'autres secteurs en France, comme le Nord ou l'Ouest, où bon nombre de programmes ont vu le jour ces dernières années.

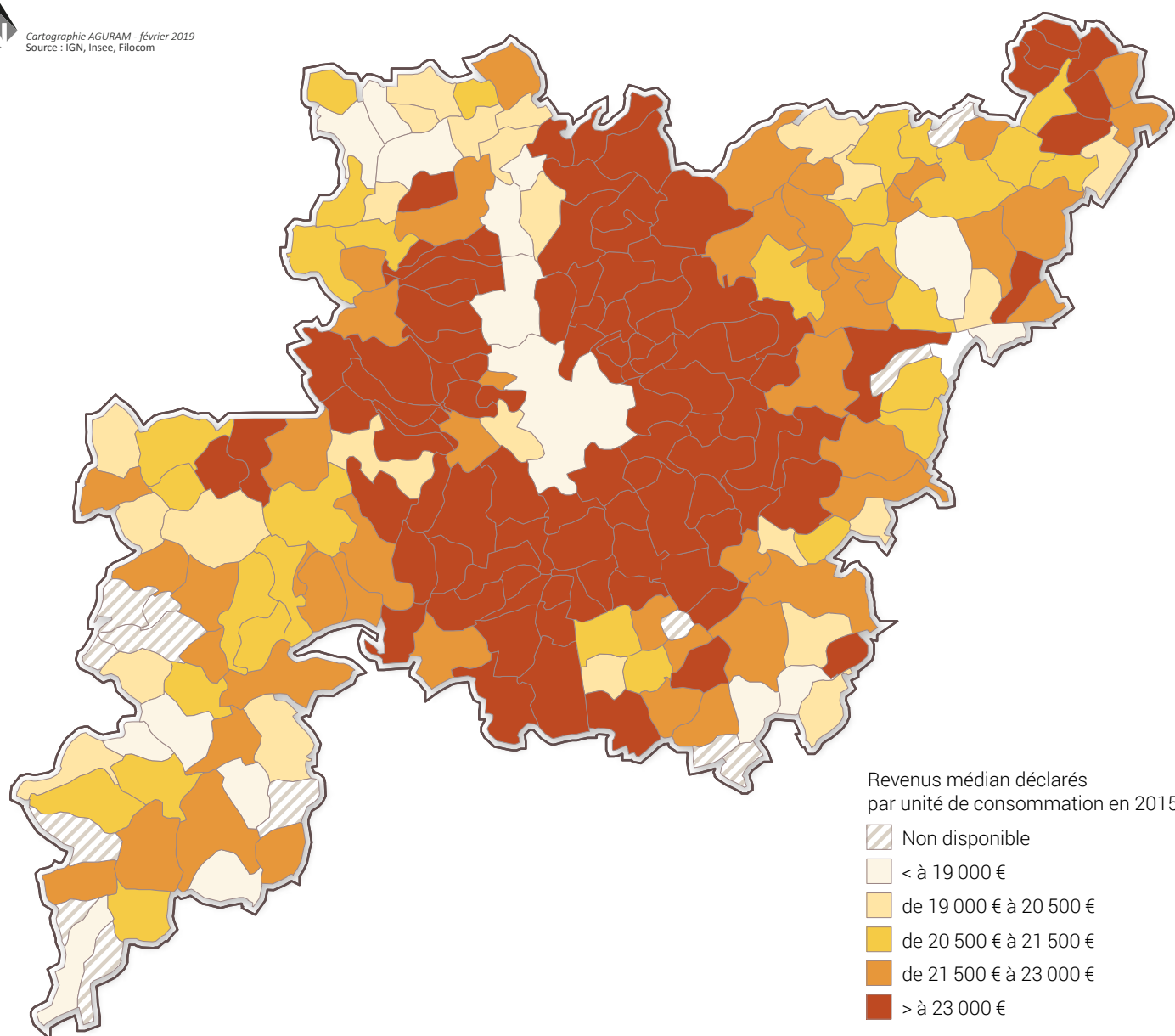
Le développement ténu d'une offre de produits « à coûts maîtrisés » : une réponse aux ménages à revenus intermédiaires ?

Quelques programmes en accession sociale à la propriété ont émergé, mais ils sont peu nombreux et presque exclusivement situés dans les zones à TVA réduite, soit en secteur ANRU ou à proximité immédiate. Ils ont rencontré un franc succès, car ils répondent à une demande réelle insuffisamment prise en compte (Quartier du Ruisseau, Jardins de Bellevue, à Woippy, Programme Apollinaire Descartes, Cocoon à Metz), et ont parfois su faire coïncider les attentes des particuliers (habitat en ville pour des ménages avec enfants, besoins de jardin, d'espaces privatifs extérieurs...) avec des compromis relevant parfois de l'habitat intermédiaire.

S'ils permettent de développer davantage de mixité dans les quartiers d'habitats sociaux, on peut s'interroger sur le fait que l'accession à coût abordable soit principalement cantonnée aux secteurs ANRU, avec un choix de localisation finalement très limité pour ces ménages accédants, parfois issus du parc social. Quel avenir pour la revente de ces logements ? Le développement de ce type de programmes aide-t-il au changement d'image de ces quartiers ? Ou bien vont-ils y être assimilés ? Participent-ils du développement d'un marché de l'accession de second choix ?

ZAC Paul Joly à Marly





L'émergence du Bail Réel Solidaire : une expérimentation à tenter ?

Le principe du Bail Réel Solidaire (BRS) est similaire à celui du Pass-Foncier, puisqu'il repose sur la dissociation du terrain et du bâti. La différence avec le Pass Foncier, c'est que l'accédant n'acquiert jamais le foncier. L'acquisition du logement se limite au bâti. En revanche, l'accédant verse une redevance au propriétaire du foncier, ce qui lui permet de l'amortir sur un très long terme. Le propriétaire qui assure le portage du foncier est un Organisme Foncier Solidaire (OFS). Cet OFS perçoit généralement des aides de la part de la collectivité, ce qui lui permet de diminuer le montant des redevances. En cas de revente du bâti, son prix est indexé sur l'évolution de l'indice de référence des loyers, pour éviter toute spéculation.

Les avantages de ce type de montage sont nombreux : ceci permet de produire du logement abordable sur le long terme, puisque le portage du foncier est permanent, avec un cout amorti à très long terme. Ainsi, l'aide initiale accordée par la collectivité pour l'acquisition du terrain par l'OFS peut profiter à plusieurs ménages accédants occupant un même logement à la suite. L'aide accordée est bien affiliée au logement, puis profite au ménage. Ceci permet également de s'affranchir des contraintes de localisation pour produire du logement à coût abordable : l'OFS peut envisager l'acquisition de terrains plus onéreux, bien placés, et pas seulement en secteurs ANRU ou périphériques.

Les séniors et les personnes à mobilité réduite : une offre de logements spécifiques

L'adaptation de l'existant et la création d'une offre d'habitat nouvelle compatible avec les besoins des personnes vieillissantes et des publics à mobilité réduite constituent également un réel enjeu pour demain. Dans les programmes d'habitat récemment livrés, principalement dans le parc social, la perte d'autonomie et le handicap font déjà l'objet d'une prise en compte croissante. Même si la loi Elan récemment adoptée assouplit les obligations en matière d'adaptation des logements, ceci doit bien être pris en compte.

L'effort réalisé pour aider, notamment, au maintien des personnes âgées à domicile devra résolument s'inscrire dans une perspective d'accessibilité au sens large du terme, prenant en compte la question des services de proximité et des transports collectifs. La création de lits supplémentaires en établissements spécialisés devra être posée, en articulation étroite avec les objectifs arrêtés dans le Schéma départemental de l'Autonomie

2018-2022, tout comme celle du développement important des résidences seniors privées haut de gamme. La qualité des réponses développées et leur pertinence en termes d'adéquation aux besoins seront des garants du « vivre ensemble » de demain. Par ailleurs, on observe le développement d'une offre sociale directement adaptée aux publics en perte d'autonomie, soit par les bailleurs, soit par la collectivité (CC Rives de Moselle).

Des objectifs de production et d'implantation de logements à définir dans le cadre de politiques locales de l'habitat

Toutefois, la définition des objectifs qualitatifs et quantitatifs de production de logements (notamment sociaux), ainsi que le choix de leur implantation territoriale, relèvent principalement des politiques locales de l'habitat, définies à l'échelon intercommunal. Il appartiendra donc aux Établissements Publics de Coopération Intercommunale de définir ces priorités, dans leur Programme Local de l'Habitat (PLH), en adéquation avec les dispositions qui seront arrêtées dans le SCoT.

UNE NÉCESSAIRE AMÉLIORATION DU PARC DE LOGEMENTS EXISTANTS

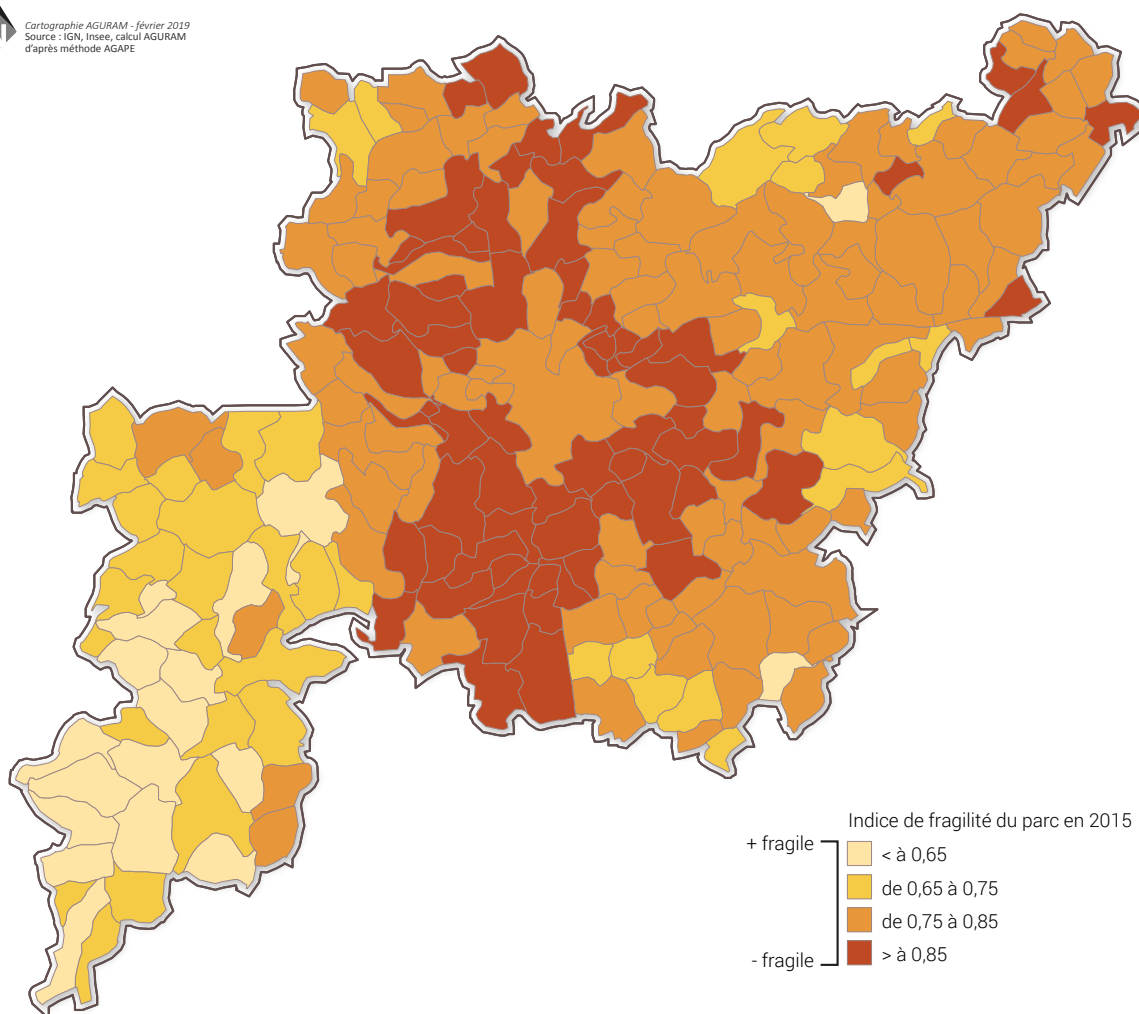
L'AMÉLIORATION DU PARC DE LOGEMENTS EXISTANT : UN ENJEU À NE PAS NÉGLIGER

Celui-ci recouvre des problématiques bien distinctes, tant en termes de résorption partielle du parc de logements vacants que de lutte contre l'habitat indigne ou dégradé. L'adaptation des logements existants aux situations de dépendance et de handicap et la nécessaire prise en compte des objectifs de réduction énergétique constituent également des problématiques à part entière.

Un parc plus fragile dans le secteur sud-ouest



Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, Insee, calcul AGURAM
d'après méthode AGAPE



Un poids de logements vacants significatif, dont une partie devra être remise sur le marché

La carte synthétique de l'état du bâti, combinant l'ancienneté du bâti, le niveau de vacance, et la présence d'éléments de confort, laisse apparaître des secteurs nord-ouest et sud-est, au parc relativement plus ancien et dégradé.

Dans ces mêmes secteurs et au cœur de l'agglomération messine, une partie du parc de logements souffre de vétusté conduisant à des phénomènes de vacance prolongée, d'inadéquation avec les besoins des ménages ou d'indignité.

Sur les 19 366 logements vacants constatés à l'échelle du territoire du SCoTAM correspondant à 9,6% de vacance globale, plus de 12 500 d'entre eux sont recensés dans Metz Métropole et 2 300 dans la Communauté de Communes du Pays Orne-Moselle. La vacance peut relever de diverses situations :

- la vacance conjoncturelle, attachée à la mobilité et aux mutations dans le parc existant et nécessaire à la fluidité du marché,
- la vacance structurelle, davantage liée à des problèmes plus profonds (inadéquation de ces logements avec les besoins exprimés, vétusté, manque d'attractivité, indivisions, refus du propriétaire de mettre son logement sur le marché...).

La vacance peut généralement être considérée comme structurelle au-delà de deux ans. De ce point de vue, sur le SCoTAM, la vacance structurelle est estimée à environ 5 500 logements, répartis très majoritairement sur ces deux mêmes EPCI.

Par ailleurs, au-delà de 7% de logements vacants qui constituent un seuil significatif, on cherche à distinguer la vacance structurelle de la vacance conjoncturelle. Sur le territoire du SCoTAM, 5 EPCI présentent un taux de vacance supérieur.

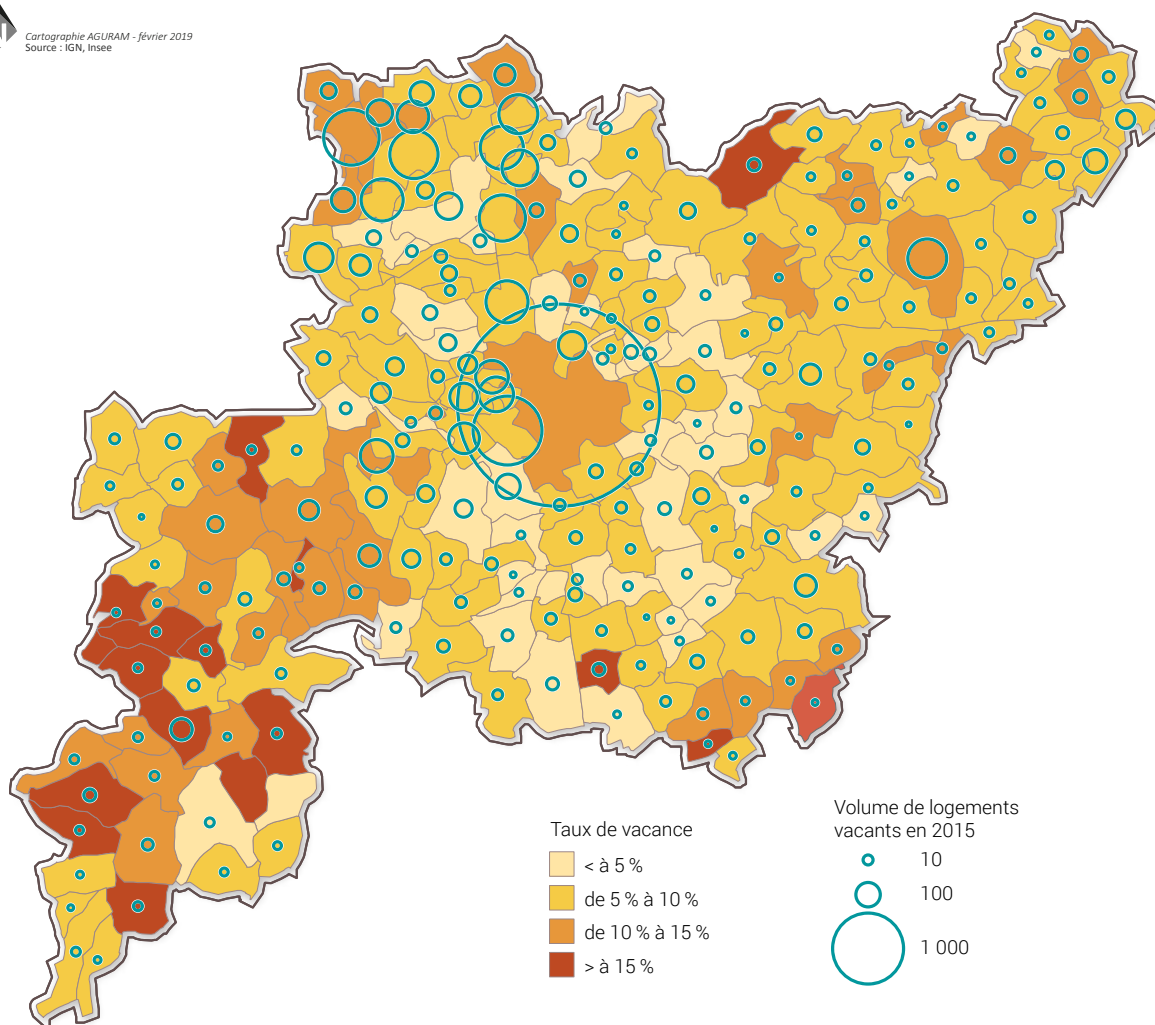
Un volume de logements vacants préoccupant pour Metz Métropole et la CCPOM

	Logements vacants	Taux de vacance	Logements vacants depuis 2 ans ou plus
Metz Métropole	12 584	10,7 %	3 533
CC du Sud Messin	465	6,9 %	218
CC Rives de Moselle	1 723	7,2 %	549
CC Houve-Pays Boulageois	899	8,4 %	424
CC Haut Chemin-Pays de Pange	479	6,2 %	196
CC Mad et Moselle	923	9,9 %	471
CC du Pays Orne-Moselle	2 293	8,9 %	900

Source : MEDDTM - Filocom 2015 d'après la DGFIP

Une vacance des logements significative pour la ville centre et Mad et Moselle

Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, Insee



UN « NOYAU DUR » DE LOGEMENTS INDIGNES ET DÉGRADÉS À REMOBILISER

En 2013, la part des logements potentiellement indignes sur le territoire du SCoTAM représente 2,8 % du parc privé occupé soit environ 4 127 logements avec un « noyau dur » d'environ 250 logements.

Les secteurs principalement concernés par le phénomène, où la part de logements classés en PPPI² est la plus importante (supérieure à 2,5% du parc de résidences principales privées occupées) sont les mêmes que ceux signalés comme étant impactés par une vacance importante : Metz Métropole, Pays Orne-Moselle, Mad et Moselle et Houve-Pays Boulageois. Ce constat témoigne d'une réelle problématique sur l'état du parc de logements dans ces territoires.

Pour ce qui concerne « le noyau dur », il équivaut, d'après cette approche statistique, à environ 250 logements, lesquels se répartissent dans les secteurs les plus urbains du SCoTAM : Metz Métropole, Pays Orne-Moselle et Rives de Moselle.

Pour contribuer au maintien du cadre de vie et limiter le recours à la construction de logements neufs, il apparaît nécessaire de prévoir des interventions publiques sur le parc ancien afin de le revitaliser. Les logements vacants et les logements privés potentiellement indignes constituent un gisement d'offre de logements potentiellement remobilisables.

UNE NÉCESSAIRE ADAPTATION DU PARC DE LOGEMENTS AU VIEIL- LISSEMENT DE LA POPULATION, AUX SITUATIONS DE DÉPENDANCE ET DE HANDICAP

Le territoire du SCoTAM va être confronté, au cours des décennies futures, à un phénomène de grande ampleur. En 2032, 7% de la population qui y vit aura plus de 80 ans, contre 5,1 % en 2015.

Or, la majorité des seniors affirme vouloir demeurer le plus longtemps possible dans son domicile. Pour continuer à vivre dans un environnement sécurisé et confortable et dès lors que les situations de perte d'autonomie ou de handicap s'installent, leur logement doit partiellement être adapté afin de faciliter leur mobilité au quotidien et de limiter les risques d'accidents domestiques.

Il apparaît, par ailleurs, que jusqu'à un certain niveau de dépendance, le coût d'une prise en charge à domicile est moins élevé que dans un établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD). Aussi, les pouvoirs publics privilégient le retardement du placement dans de telles structures au profit d'un soutien à l'adaptation de l'habitation de la personne en perte d'autonomie.

Les travaux à réaliser seront fonction de la qualité et de la typologie du logement (changement des sols, installation d'un élévateur, pose de rampes et de barres d'appui, aménagement de la salle de bain...) et de son mode d'occupation.

Le parc privé potentiellement indigne des EPCI du SCoTAM en 2013

	Nombre de PPPI	Part de PPPI	Noyau dur
Metz Métropole	2 116	2,7 %	100
CC du Sud Messin	120	2,1 %	15
CC Houve-Pays Boulageois	233	2,6 %	]12:23[*
CC Mad et Moselle	201	2,6 %	]13:24[*
CC Haut Chemin-Pays de Pange	92	1,3 %	]0:22[*
CC du Pays Orne-Moselle	908	4,6 %	51
CC Rives de Moselle	457	2,5 %	51
SCoTAM	4 127	2,8 %	242 à 286

Source : DDT 57 / *données secretisées comprises dans cette intervalle

LA NÉCESSAIRE PRISE EN COMPTE DES OBJECTIFS DE RÉDUCTION ÉNERGÉTIQUE

Les réponses à développer en termes d'offre d'habitat pour l'avenir devront, par ailleurs, intégrer pleinement les objectifs de réduction des dépenses énergétiques imposés par les lois Grenelle et les engagements internationaux de la France qui prévoient une réduction des consommations d'énergie d'au moins 38% d'ici à 2020.

À l'image des programmes locatifs sociaux tenus de répondre d'ores et déjà aux premières exigences dans ce domaine (en lien avec une volonté de maîtrise du coût des charges pour les locataires et d'une plus grande solvabilisation des ménages), l'État amplifie son action en faveur de la lutte contre la précarité énergétique au sein du parc de logements privés existant, plus particulièrement auprès des publics les plus modestes.

Compte-tenu de la proportion du parc privé ancien sur le territoire du SCoTAM (20 % du parc datant d'avant 1945 ; 27% des logements construits entre 1945 et 1970), une remise à niveau des logements les plus énergivores s'impose, dans un souci de revalorisation du parc, d'amélioration du confort des logements et de réduction des charges qui grèvent le budget des ménages.

En réponse à ces constats et pour lutter contre ces phénomènes de déqualification du bâti, de nombreuses actions en faveur de l'habitat dégradé ont été entreprises sur différents EPCI du SCoTAM, avec l'appui de l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH).

² PPPI : parc privé potentiellement indigne. Il s'agit d'un indicateur statistique qui constitue un instrument de pré-repérage du parc privé de mauvaise qualité. Le calcul du PPPI repose sur le croisement de données concernant l'état des logements du parc privé (estimé à partir du classement cadastral - catégories 6, 7, 8) et les revenus de ses occupants par rapport au seuil de pauvreté. Le PPPI « noyau dur » correspond au nombre de résidences principales privées de catégories 7 et 8 (qualité « médiocre » à « très médiocre ») occupées par un ménage aux revenus inférieurs à 70% du seuil de pauvreté.

Plusieurs procédures sont en cours :

- Une Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat dans la CC de Mad et Moselle
- Une Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat dans la CC Rives de Moselle
- Une Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat dans la CC du Pays Orne-Moselle
- Une Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat dans Metz Métropole
- Plusieurs OPAH Copropriété à Metz

Les futures opérations d'habitat devront elles aussi évoluer globalement pour s'adapter aux hausses récentes et pérennes du prix de l'énergie. Si l'on s'attend à une forte disparité entre habitat public et privé, les choix politiques, les dispositions légales (RT 2012) et financières spécifiques mises en œuvre par l'État et relayées par les collectivités locales constitueront des socles décisifs pour aider à une prise de conscience collective et à une évolution incontournable des pratiques dans ce domaine.

UNE OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES CONCENTRÉE EN PARTICULIER SUR LES ESPACES URBAINS DE METZ ET DE SON AGGLOMÉRATION

La couverture territoriale en équipements et services renvoie à la notion de qualité de vie pour les habitants, facteur de développement local. Du niveau d'équipement des territoires, dépend leur attractivité et leur rayonnement. L'absence d'équipements pose le problème de l'éloignement, de l'isolement et des déplacements induits. D'un point de vue social, la notion d'éloignement des équipements souligne aussi les inégalités d'accès de la population aux services de soins, à l'éducation, à la culture et aux loisirs.

DES STRUCTURES D'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE CONCENTRÉES PRINCIPALEMENT SUR L'AGGLOMÉRATION MESSINE

Moteur d'attractivité résidentielle pour les jeunes ménages mais également auprès des entreprises pour leurs salariés, les structures d'accueil de la petite enfance peinent à se développer sur le territoire du SCoTAM.

En 2018, les structures d'accueil pour la petite enfance ont une répartition très hétérogène sur le périmètre du SCoTAM qui compte 62 structures réparties sur 28 communes³. À elle seule, la ville de Metz accueille une trentaine d'équipements. En termes de capacité d'accueil, le SCoTAM offre 1 860 places dont 62% se situent au sein des établissements messins. Cette disparité de l'offre en structures d'accueil s'explique par les contraintes techniques et financières imposées par l'implantation et le fonctionnement de ces structures.

En l'absence de structures en milieu rural, le recours aux assistantes maternelles est l'unique mode offert aux parents. En 2018, 2 470⁴ assistantes maternelles agréées étaient en activité sur le territoire du SCoTAM. Ces professionnelles accueillaient plus de 5 600 enfants.

UN RISQUE DE SPÉCIALISATION DES ESPACES ET DE DÉCONNECTION DES FONCTIONS URBAINES

La nécessité d'une meilleure adéquation offre/demande et la prise en compte de la réduction de la consommation énergétique ne doivent pas occulter d'autres phénomènes identifiés sur le territoire du SCoTAM : pour les communes ayant fait le choix, à défaut d'autres alternatives réellement envisagées, d'un habitat « monotype » (le tout « pavillonnaire ») ou très peu diversifié, un risque réel de spécialisation des espaces existe. Proposer d'autres produits-logements permettrait, au moins à l'échelle de la commune, d'œuvrer directement au maintien de certains équilibres sociaux grâce à des programmes d'habitat mixtes, d'anticiper sur les évolutions démographiques et d'éviter le repli sur soi.

Concomitamment, le manque d'équipements de proximité dans certains secteurs (secteurs ruraux à l'est et à l'ouest du SCoTAM) et l'absence de desserte en transport collectif posent également la question de la mixité des fonctions et du développement futur de ces territoires, en lien étroit avec les besoins des populations.

UNE OFFRE DE SOINS (HORS FOYERS LOGEMENTS) LA PLUS ÉTOFFÉE DU DÉPARTEMENT

Le territoire du SCoTAM compte actuellement 4 344 lits (tous types d'accueils confondus), soit une moyenne de 126 lits pour 1000 personnes de plus de 75 ans (RGP2015 ; 34 464 personnes de 75 ans et plus). Cette offre est essentiellement concentrée sur les secteurs les plus denses : agglomération de Metz, Rives de Moselle, Pays Orne-Moselle. Elle n'est toutefois pas absente du reste du territoire.

Malgré un nombre important d'établissements sur le secteur Moselle Orne, les capacités offertes sont assez restreintes au regard de la part de personnes de plus de 75 ans. Cette situation confère à ce secteur un taux de couverture inférieur à la moyenne du SCoTAM avec seulement 119 lits pour 1 000 personnes de 75 ans et plus. Toutefois, la présence de structures à proximité (Thionville, vallée de la Fensch, secteur de Briey) permet de nuancer ce chiffre même si le nombre de personnes âgées reste très élevé dans ces secteurs.

Au vu des capacités actuelles et des projections démographiques à l'horizon 2030, le maintien d'un taux de couverture similaire nécessiterait un réel investissement et d'importantes constructions d'ici les prochaines années.

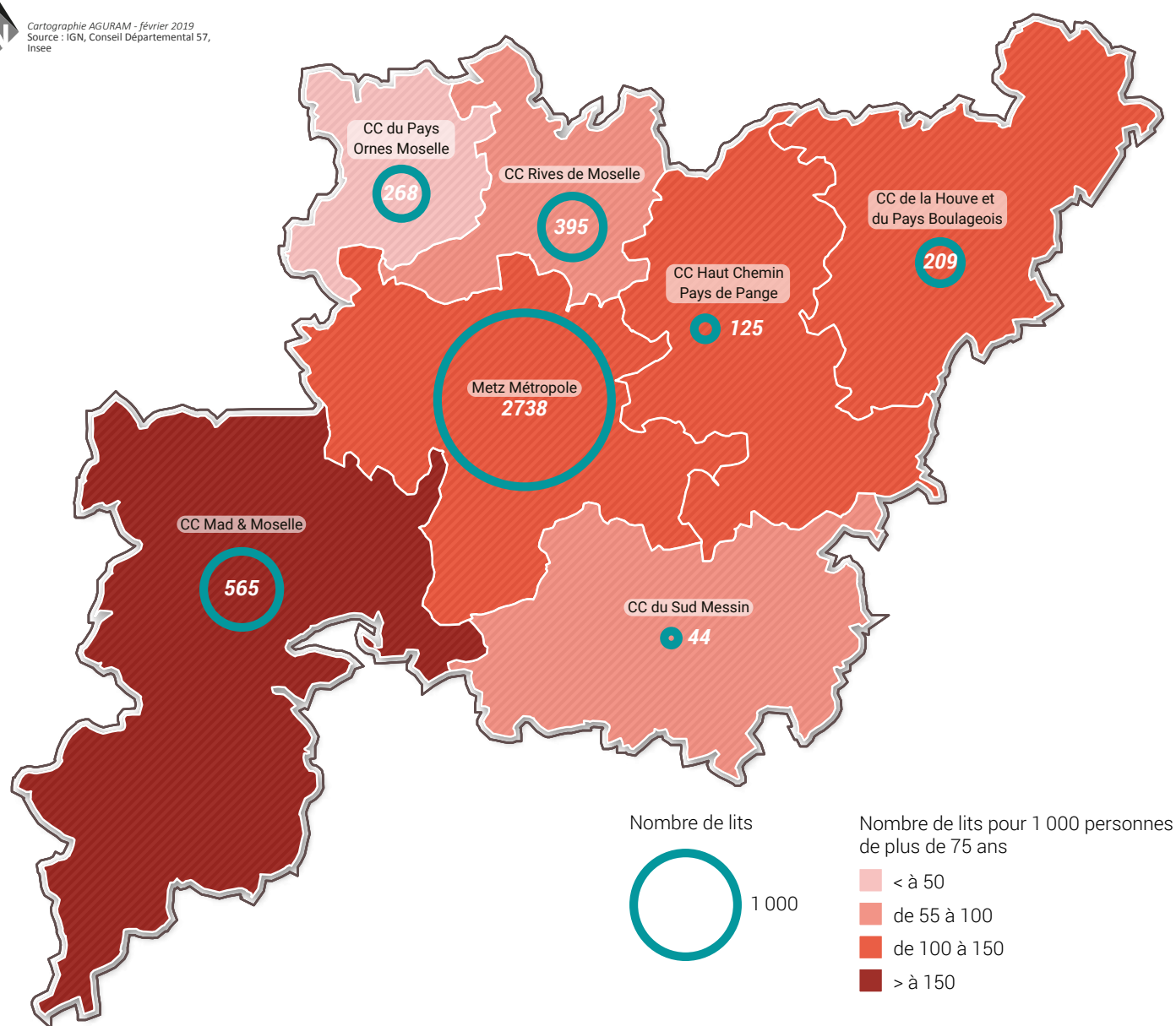
Cependant, il ne faut pas négliger le recul de l'âge d'entrée en institution, qui va souvent de pair avec l'entrée en dépendance. Or, dans les prochaines années, la population dépendante s'accroîtrait moins vite que le nombre de personnes âgées. Qui plus est, la tendance générale au développement du maintien à domicile impliquerait une augmentation des personnes âgées dépendantes plus élevée à domicile qu'en institution.

³ Tient compte du projet multiaccueil à Hargaten-aux-Mines (20 places)

⁴ Source CAF de la Moselle, ne tient pas compte des communes situées dans le département de Meurthe et Moselle

Des établissements nombreux à Metz Métropole et Mad et Moselle

Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, Conseil Départemental 57, Insee



DES ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES VERS UNE STABILITÉ DES EFFECTIFS ?

Également soumis à l'évolution structurelle de la pyramide des âges, les équipements scolaires sont des facteurs d'attractivité conditionnant la venue des familles.

L'enseignement primaire : une légère régression de 3% des effectifs entre 2012 et 2016

Lors de la rentrée 2016-2017, l'enseignement du premier degré (écoles maternelles et élémentaires), au sein du territoire du SCoTAM, était dispensé dans 350 établissements dont 135 écoles maternelles

et 215 écoles élémentaires (dont 68 accueillant des classes de maternelles) publiques et privées confondues. Ces établissements sont principalement présents dans le tissu urbain. En milieu périurbain et rural, le fonctionnement par regroupement pédagogique intercommunal est fortement répandu. Ce choix est guidé par une volonté de maintenir des structures éducatives malgré des baisses d'effectifs. Il permet aussi de mutualiser les services périscolaires et de restauration. Les effectifs du premier degré public près de 33700 élèves en 2016 continuent de s'éroder avec une baisse d'environ 3% depuis 2012.

L'enseignement secondaire, une stabilité des effectifs

Le territoire du SCoTAM totalise en 2017, 39 collèges dont 36 établissements publics. Depuis 5 ans, les effectifs⁵ sont relativement stables avec 17660 élèves inscrits au collège en 2016 contre 17668 en 2012. Au sein du SCoTAM, les établissements se répartissent majoritairement au sein de l'agglomération messine et dans le bassin Moselle Orne. La couverture de l'espace rural est assurée par la présence d'établissement secondaire à Boulay, Falck, Vigy, Rémillly, Verny et Thiaucourt-Regniéville.

Une hausse d'effectifs pour les lycées (+3 %)

En 2017, 21 lycées dont 6 établissements privés et 1 établissement régional d'enseignement adapté (EREA) dispensant des cours supérieurs sont implantés sur le SCoTAM. Ces structures sont concentrées en grande majorité à Metz où elles accueillent près de 73% des élèves scolarisés au sein du territoire. Les autres établissements publics et privés se localisent dans l'agglomération messine et dans le bassin Orne Moselle. A l'exception du lycée Agricole de Courcelles-Chaussy et du lycée interentreprise de Boulay-Moselle, les secteurs sud et est ne sont pas pourvus de lycées.

Les lycées enregistrent également une légère hausse de leurs effectifs depuis 2012. Lors de l'année 2016-2017, le SCoTAM comptait près de 13500 élèves soit près de 400 élèves en plus rapport à 2012.

L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

Près de 22 000 étudiants (près de 30 % des effectifs de l'Université Lorraine) sont inscrits dans les différents établissements d'enseignement supérieur présents sur le SCoTAM en 2015. Avec plus de 20 400 étudiants la ville de Metz rassemble plus d'un quart des étudiants lorrains et la quasi-totalité des 7 EPCI du territoire. Ceux-ci se répartissent au sein de deux universités (l'Université Lorraine et Georgia Tech, seul campus européen d'une université américaine) et différentes écoles (campus Arts et Métiers ParisTech, Centrale SUPELEC, ESITC, ISFATES et ENIM). Ces établissements sont presque exclusivement présents sur la ville de Metz, au sein de trois campus :

- le campus de l'Île du Saulcy
- le campus Technopôle/Bridoux, situé aux portes de la ville, à l'est du ban communal
- le campus Bridoux, situé au sein du quartier de Borny. Le site accueille près de 7% effectifs soit 1 400 étudiants, inscrits à l'UFR Sciences Fondamentales Appliquées et STAPS,

Les autres sites universitaires se répartissent notamment entre le centre-ville de Metz, le Ban-Saint Martin, Montigny-lès-Metz et le site de Jury.

DES ÉQUIPEMENTS CULTURELS, SPORTIFS ET DE LOISIRS ESSENTIELLEMENT CONCENTRÉS DANS LA MÉTROPOLE ET À AMNÉVILLE

La métropole possède de nombreux équipements sportifs et concentre des structures de haut niveau :

- un stade de football : Stade Saint Symphorien (doté de 27 000 places),
- un palais omnisport : Les Arènes (de 17 000m² et doté de 4 300 places),
- une halle d'athlétisme : L'Anneau (accueillant le meeting international indoor d'athlétisme),
- une piscine olympique : piscine Lothaire.

En dehors, de la métropole, les équipements sportifs se concentrent au sein des communes denses du SCoTAM situées dans le bassin Moselle-Orne où la ville d'Amnéville constitue la deuxième polarité en termes d'équipements de sport de haut niveau notamment par la présence :

- d'une piste de ski indoor : Snowhall, unique équipement en France, deuxième piste la plus longue du monde,
- d'une patinoire olympique : 550 places, club de hockey professionnel,
- d'un stade de football : stade municipal (5000 places).

Prochainement l'équipe professionnelle du FC Metz déploiera ses installations sur le plateau de Frescaty. Le centre d'entraînement avec ses différents terrains et ses structures liées à la formation s'étendra sur près de 31 hectares.

En matière culturelle, la répartition des structures suit une logique similaire aux équipements sportifs en se concentrant sur l'agglomération messine et sur le bassin Moselle Orne notamment au niveau d'Amnéville.

La couverture cinématographique sur le territoire du SCoTAM est en pleine recomposition avec l'ouverture prochaine d'un cinéma dans le quartier de l'Amphithéâtre de Metz et la transformation du Cameo Palace du centre-ville, repris par Kinopolis, qui propose désormais une programmation Art et essai (Le Klub). Le SCoTAM bénéficie d'une offre qui se décline sous trois formes : les multiplexes, le cinéma de centre-ville et les cinémas d'arts et d'essai. Ces établissements⁶ rassemblent plus de 35 salles et 7 500 sièges.

Les autres structures de diffusion culturelle (théâtre, musée, salle de concert, etc.) s'organisent principalement sur la ville de Metz : l'Arsenal, l'Opéra Théâtre, les Trinitaires, le Fonds régional d'art contemporain (Frac), les musées de la Cour d'Or, le Centre des Congrès, le Centre Pompidou- Metz et prochainement la BAM (salle des musiques actuelles). Cette offre se complète par la présence de salles de spectacles à Marly avec la NEC (Nouvel Espace Culturel), à Maizières-lès-Metz avec le TRAM. La ville d'Amnéville, principal pôle de loisirs (hors agglomération), est également pourvue d'un grand équipement de diffusion culturelle avec le Galaxie. Ces grands équipements contribuent à renforcer l'attractivité du territoire à l'échelle régionale voire nationale.

À noter la présence d'espaces culturels au sein des communes denses du SCoTAM, qui participent à la diffusion culturelle à une échelle plus locale (Espace culturel de Rombas, Salle Paul Lamm de Hagondange, Espace culturel la galerie de Clouange, Théâtre Jacques Brel de Talange, Centre culturel Marc Sangnier de Montigny-lès-Metz, l'Atrium de Woippy et le Centre la Louvière de Marly).

⁵ Les effectifs mentionnés ne tiennent pas compte des élèves inscrits au collège de Thiaucourt-Regniéville

⁶ Multiplexes : Kinopolis à Saint-Julien-lès-Metz, Gaumont à Amnéville et prochainement à Kinopolis à Metz Pompidou
Cinéma de centre-ville et d'art et d'essai : Le Klub (anciennement Caméo-Ariel et Palace) à Metz, Marlymages à Marly et l'Union à Ars-sur-Moselle

L'ÉCONOMIE AU CŒUR DES ÉQUILIBRES TERRITORIAUX

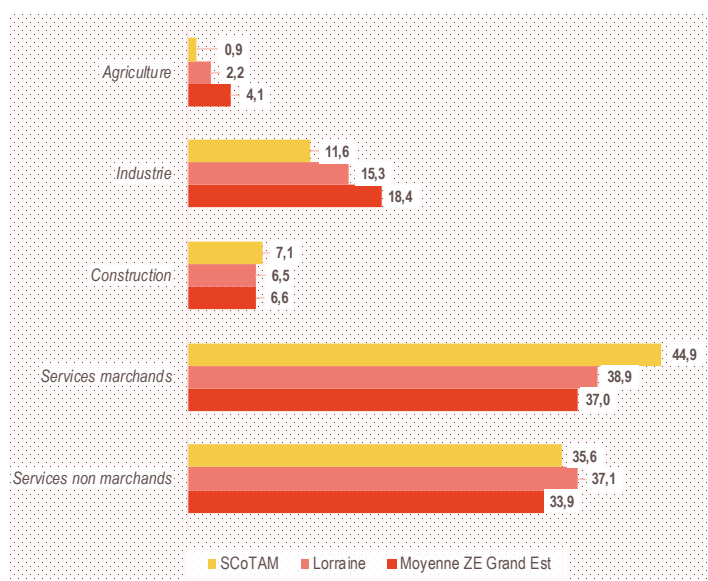
DES BASES ÉCONOMIQUES EN MUTATION

AVEC 164 110 EMPLOIS EN 2015, LE TERRITOIRE DU SCoTAM REPRÉSENTE DE L'ORDRE DE 20 % DE L'EMPLOI LORRAIN ET PLUS DE 80 % DE L'EMPLOI DE LA ZONE D'EMPLOI DE METZ.

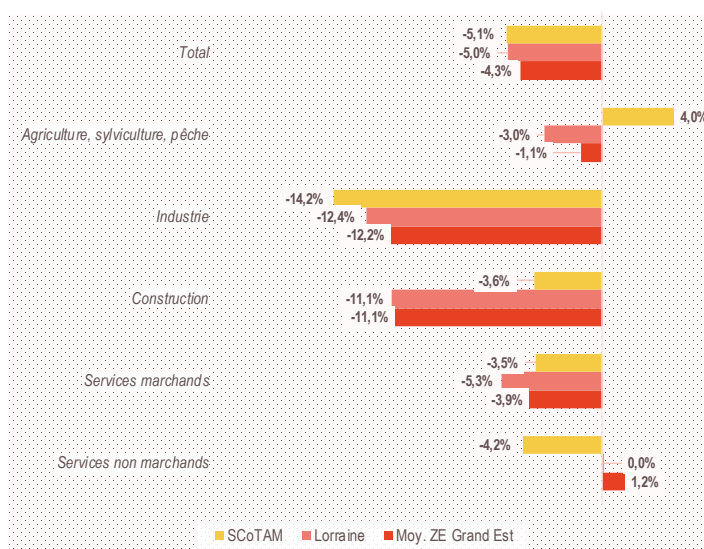
En Janvier 2018, le territoire du SCoTAM compte plus de 53 000 établissements, dont 20 % emploient des salariés. Les chiffres de l'INSEE entre 1999 et 2010 montrent que l'emploi sur le territoire du SCoTAM a progressé sur cette période (+1% par an en moyenne), ce qui correspond à une progression plus rapide que dans le reste de la zone d'emploi de Metz et de l'ensemble de la région Lorraine. Sur la période plus récente

2010-2015, la dynamique s'est inversée, l'emploi recule sur le territoire du SCoTAM (-1% par an en moyenne), soit une dynamique similaire à la Lorraine (-0,9 %/ an) et à la zone d'emploi de Metz (-1,1 %/ an). Au-delà des tendances conjoncturelles, notamment en lien avec la crise économique amorcée en 2008, l'emploi est en profonde mutation, que ce soit dans les secteurs des services ou de la production.

Répartition des secteurs d'activités du SCoTAM, de la Lorraine ainsi que la moyenne des zones d'emplois du Grand Est en 2015



Évolution de l'emploi par secteurs d'activités du SCoTAM, de la Lorraine ainsi que des zones d'emplois du Grand Est (moyenne) entre 2010 et 2015



DES EMPLOIS DE SERVICES, PRINCIPALEMENT MARCHANDS, QUI ONT MIEUX RÉSISTÉ À LA CRISE QUE DANS LE RESTE DE LA RÉGION ET DES EMPLOIS DE SERVICES PUBLICS QUI CONTINUENT DE SE RATIONNALISER.

Le cœur d'agglomération s'est notamment construit sur des bases administratives. Capitale de région, Metz compte un nombre important d'emplois publics administratifs et militaires. Ces composantes fortes se sont trouvées fragilisées dans la dernière décennie du fait des restructurations des services de l'État, dans le cadre de la Révision Générale des Politiques Publiques (RGPP) notamment. La réforme de la carte militaire a provoqué à Metz de nombreux départs par la fermeture de sites et a fragilisé l'ensemble du tissu économique. Cette évolution est marquée dans les chiffres de l'INSEE avec lesquels on constate une baisse de 4,2 % des emplois dans les services non marchands entre 2010 et 2015 sur le territoire du SCoTAM alors qu'ils ont été stables ou en légère augmentation dans les territoires de référence régionaux.

Le poids des services marchands, c'est à dire dans le commerce, les transports et les services divers figure parmi les plus élevés des territoires régionaux avec près de 45 % de l'emploi en 2015. Et ces emplois ont diminué moins vite sur le territoire du SCoTAM qu'ailleurs dans la région. Ils continuent de progresser notamment dans le domaine des services

aux entreprises (activités administratives et de soutien, activités juridiques, activités informatiques, activités financières et d'assurances) et dans l'hébergement et la restauration.

DES EMPLOIS DE PRODUCTION QUI ONT FORTEMENT SUBI LA CRISE

Les territoires du SCoTAM n'ont pas tous un héritage industriel. La part de l'industrie est d'ailleurs plus faible sur le territoire du SCoTAM qu'ailleurs dans la région Lorraine et dans le Grand Est. Si la vallée de l'Orne et le nord de la vallée de la Moselle se sont construites sur cette base industrielle, le cœur de l'agglomération messine a connu une industrialisation beaucoup plus récente. De plus, les bases industrielles traditionnelles des vallées comme la métallurgie sont peu à peu en train de s'éteindre avec les fermetures de sites progressives, dont Gandrange a été le symbole de la dernière décennie. C'est d'ailleurs un des secteurs qui perd le plus d'emplois depuis 2010.

Face au déclin de ces industries traditionnelles, la spécificité du territoire du SCoTAM est la part importante des emplois de l'industrie automobile, mais qui est très concentrée sur deux importants sites de production de PSA (sites de Trémery- Ennery et Metz-Borny) qui représentent à eux seuls le quart de l'emploi industriel du SCoTAM. Producteurs de boîtes de vitesses et de moteurs, ces deux sites ont été confortés par de nouveaux investissements. Mais le secteur a tout de même connu une forte baisse de ses effectifs entre 2010 et 2015 car l'emploi dans ces industries évolue, vers plus de robotisation et de plus en plus de qualification.

Le poids de l'emploi dans le secteur de la construction se situe légèrement au-dessus de la moyenne des territoires régionaux et a connu une baisse moins marquée que dans les autres territoires. Après une forte progression au début des années 2000, en lien avec la dynamique de construction de logements et les grands projets portés par le territoire (grandes zones d'activités, Centre Pompidou Metz, TGV, etc.)

Les leviers de développement économique et d'attractivité

Dans un contexte de compétition accrue entre les territoires, de l'échelle européenne à l'échelle infra-intercommunale, le développement économique de demain se joue sur différents leviers qui mettent en avant les atouts et les potentiels de chacun des territoires. L'enjeu pour le SCoTAM est de créer les conditions favorables au développement de ces différents leviers de développement.

- La créativité : capacité à créer un environnement propice à l'innovation- dans tous les domaines – au travers d'emplois et d'actifs qui apportent une haute-valeur ajoutée au tissu économique et joue sur sa reconnaissance vis-à-vis de l'extérieur. Ce levier met en avant l'enseignement supérieur, la recherche, l'innovation scientifique et culturelle dans des logiques de cluster notamment.
- La production : capacité de produire des biens et des services, au travers d'un tissu d'établissements performants, en mettant en avant les atouts historiques du territoire. Il s'agit aussi de réussir à faire le lien entre innovation et consommation.
- La consommation : capacité à tirer parti de la présence de consommateurs sur place, qu'ils soient habitants, salariés, touristes. Ce levier à fort ancrage local est accessible à l'ensemble des territoires qu'ils soient urbains ou ruraux.

Usine Claas à Woippy



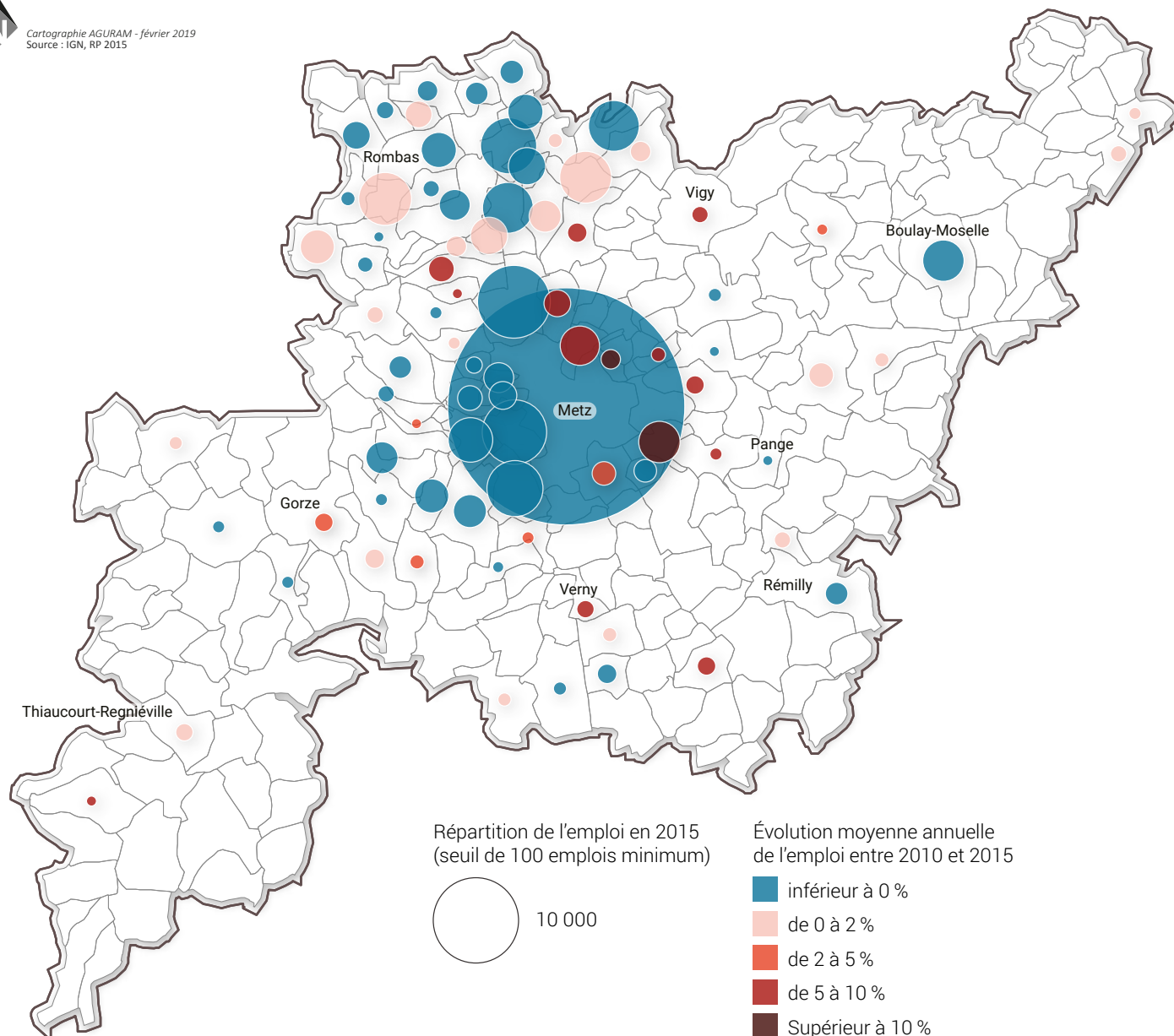
DES ÉQUILIBRES TERRITORIAUX QUI ÉVOLUENT

Que ce soit à l'échelle du territoire du SCoTAM ou au sein même des communes, on observe des évolutions dans les équilibres des activités économiques et de l'emploi dans le courant de la dernière décennie.

L'évolution de l'emploi montre un fléchissement récent des communes productives



Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, RP 2015



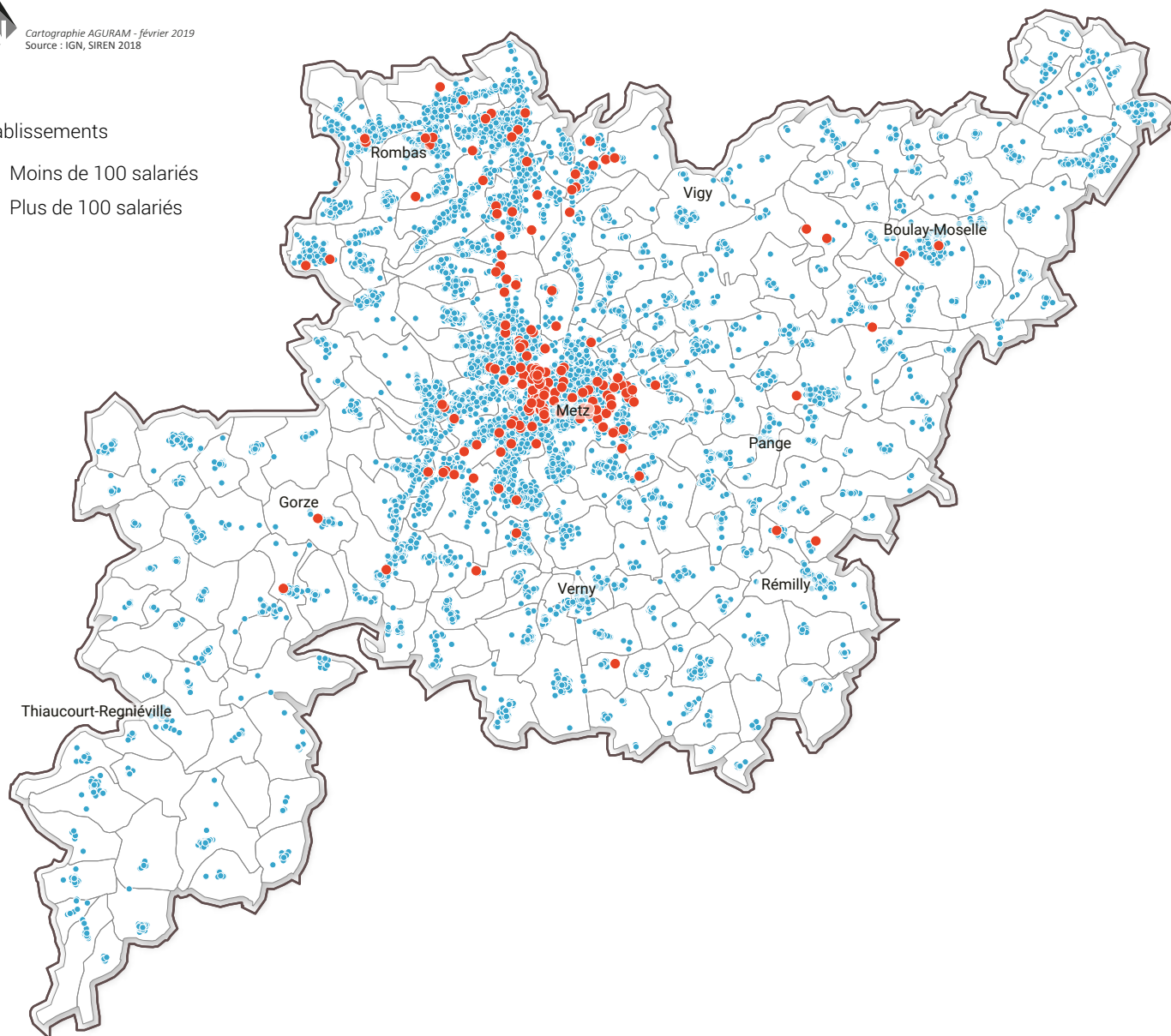
Répartition des établissements en janvier 2018



Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, SIREN 2018

Établissements

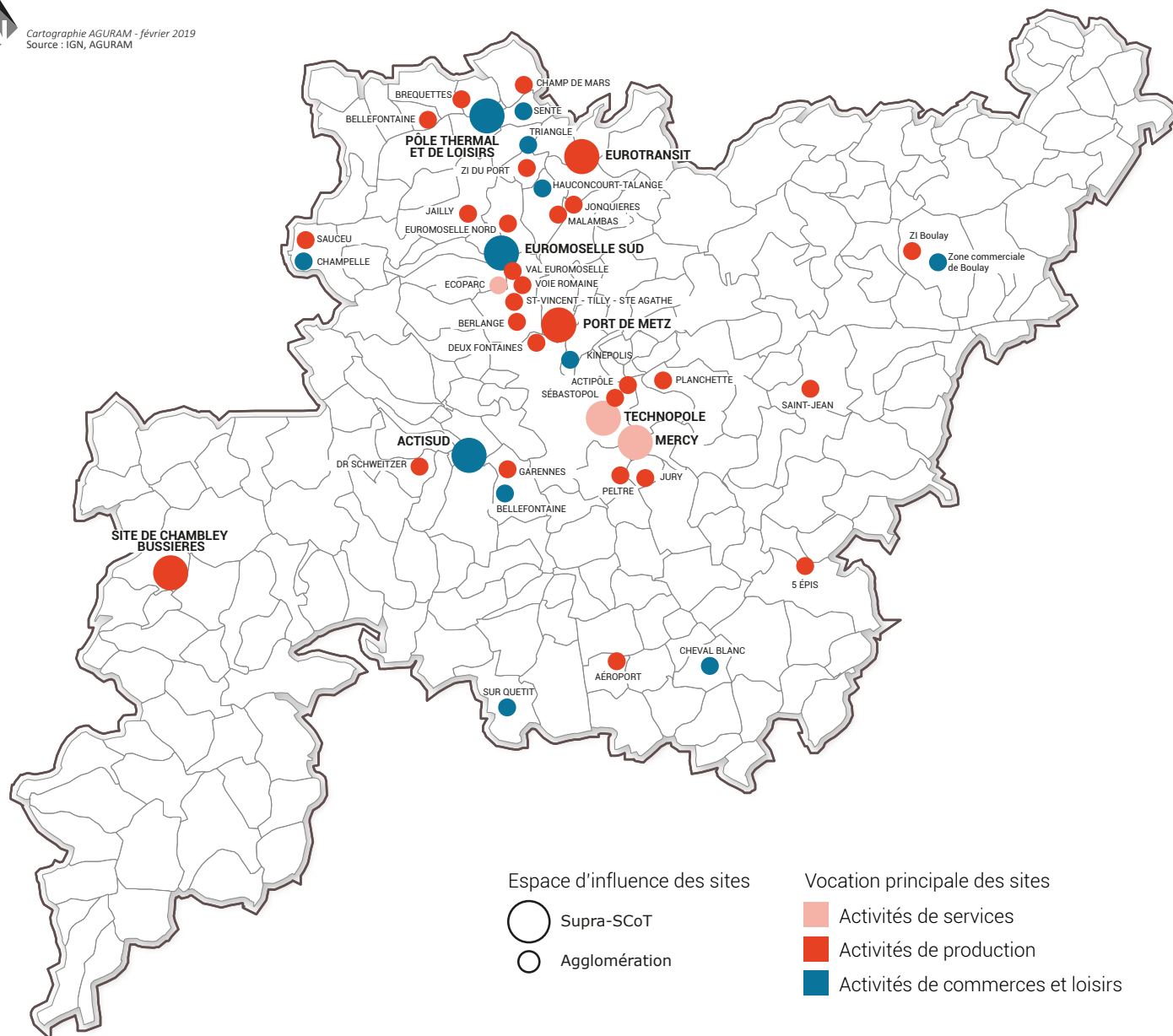
- Moins de 100 salariés
- Plus de 100 salariés



Les principaux sites dédiés aux activités économiques en 2013



Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, AGURAM



DES EMPLOIS ET DES ACTIVITÉS HISTORIQUEMENT CENTRÉS SUR LA VALLÉE DE LA MOSELLE ET L'ÉMERGENCE DE NOUVELLES POLARITÉS

Les emplois et les activités, notamment les plus grands établissements, se concentrent dans le cœur de l'agglomération messine, la vallée de l'Orne et le nord de la vallée de la Moselle. La carte qui présente le poids et l'évolution de l'emploi par commune montre un repli généralisé de l'emploi sur le territoire du SCoTAM, principalement dans le cœur de l'agglomération, mais également dans le Nord de la vallée de la Moselle et de l'Orne. Les polarités secondaires qui ont émergé depuis les années 1990 (Boulay, Rémillly, notamment) s'inscrivent dans la même dynamique.

Entre 2010 et 2015, ce sont en revanche de plus petits pôles qui ont vu les

emplois progresser, à l'image de Vigy, Gorze, Verny, Plesnois, en lien avec le développement de sites d'activités à vocation locale notamment.

Le développement des polarités nouvelles peut s'expliquer par plusieurs phénomènes. D'une part, la prise de compétence intercommunale de développement économique a conduit les territoires à créer de nouveaux sites dédiés aux activités économiques. Et d'autre part, on observe la création de nouveaux établissements au sein du tissu urbain, souvent au domicile du créateur, en lien avec la mise en place du statut d'auto-entrepreneur en 2008. L'apparition de nouvelles activités de services, réalisées par les travailleurs indépendants est en croissance constante et conduit à la création d'établissements sur l'ensemble des territoires.

LES ZONES D'ACTIVITÉ, VÉRITABLES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

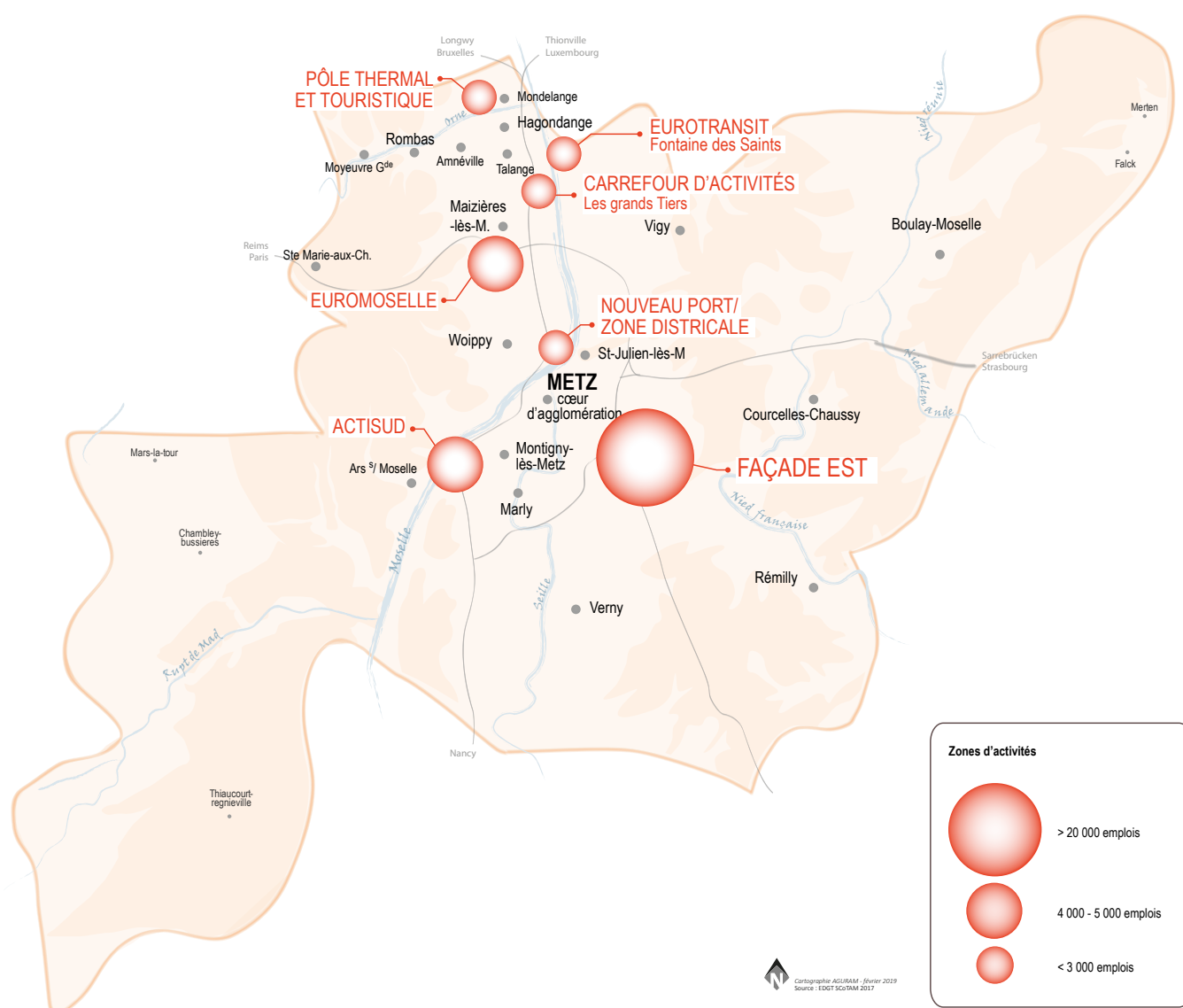
La Façade Est (rassemblant le parc du technopôle, l'Actipôle) ressort comme la zone d'activité la plus attractive du SCoTAM avec 39 000 déplacements/jour (25 000 le samedi), avec un pôle générateur de trafic majeur, Cora (6 000 déplacements/jour en semaine). Près de 30 % des déplacements à destination de Façade Est sont réalisés par des résidents d'intercommunalités extérieures à Metz Métropole, notamment par les habitants du Haut Chemin-Pays de Pange, des Rives de Moselle et du Sud Messin.

La zone Actisud attire quant à elle plus de 19 000 déplacements/jour en semaine et presque le double le samedi : 35 000 déplacements. Près d'un quart des déplacements en semaine à destination d'Actisud sont réalisés par des résidents d'intercommunalités extérieures à Metz Métropole, notamment par des habitants du Val de Moselle, du Sud Messin.

Pour les déplacements de semaine, Actisud est suivi de près par Euromoselle (15 000 déplacements/jour) dont la moitié est réalisée uniquement vers Auchan de Semécourt. Le samedi, Euromoselle attire 22 000 déplacements.

Enfin, le Pôle thermal et touristique d'Amnéville attire 4 000 déplacements/jour en semaine, ce qui n'est pas négligeable pour une zone entièrement dédiée aux loisirs et sur une période d'enquête automne-hiver. Le samedi, cette zone attire 10 000 déplacements. En semaine, 70 % des déplacements vers cette polarité sont effectués par des locaux (Rives de Moselle ou Pays Orne-Moselle). Parmi les 30 % restants, se dégage une part un peu plus importante d'habitants de Metz Métropole par rapport aux autres intercommunalités du SCoTAM. Toutefois, cette répartition ne reflète que partiellement l'attractivité du site, restreinte par le périmètre de l'Enquête Déplacements. Ainsi elle ne donne pas à voir sa fréquentation globale qui prendrait en compte également les visiteurs non-résidents du SCoTAM.

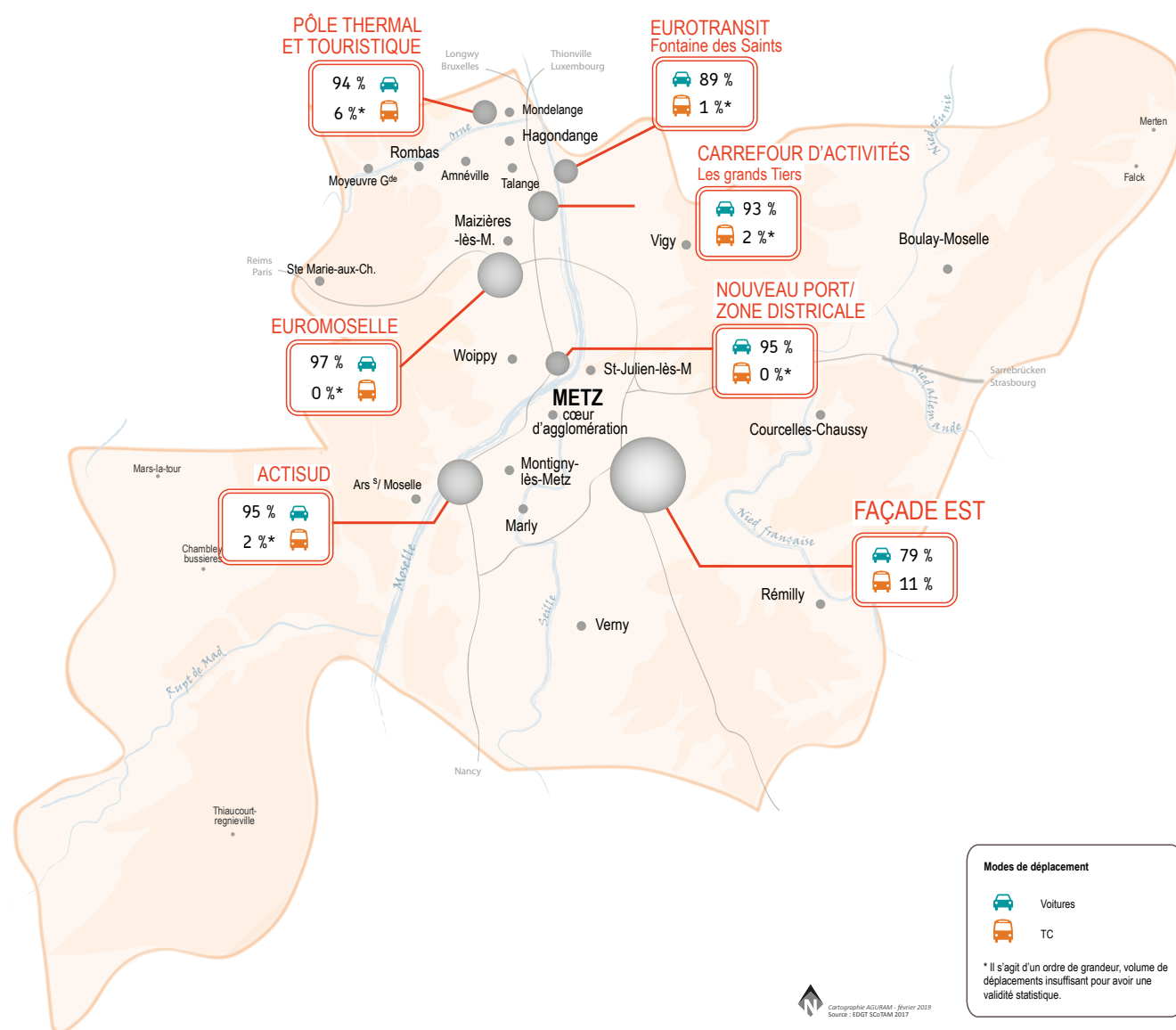
Les zones d'activités générant le plus de déplacements



L'accès à ces zones commerciales se fait presque exclusivement en voiture (90 % des déplacements sauf pour la Façade Est). Cette forte part modale est liée non seulement à l'accessibilité de ces zones mais aussi à

leur organisation interne présentant de faibles densités, qui sont difficiles à desservir par les transports collectifs. Pourtant, ces zones sont fortement pourvoyeuses d'emplois et ont une aire d'influence étendue.

Parts modales des déplacements à destination des principales zones d'activité du SCoTAM



Un rapport qui tend à s'inverser par des offres foncières et immobilières centrées sur les sites dédiés aux activités, notamment dans le cœur d'agglomération

La géolocalisation des établissements de la base SIRENE permet d'estimer la part des emplois dans le tissu urbain et dans les sites dédiés aux activités économiques. En 2018, sur le territoire du SCoTAM on peut ainsi estimer qu'environ un tiers des salariés travaille au sein d'espaces dédiés et donc les deux tiers restants travaillent dans le tissu urbain mixte ou sur des sites isolés, soit une proportion stable depuis 2014. Le mode de développement centré sur les espaces dédiés aux activités amorcé dans les années 70 et conforté dans la dernière décennie par la création de nouvelles « zones d'activités » tend à renverser le rapport actuel entre tissu urbain mixte et sites dédiés. Les autorisations de construire de locaux d'activités sur la période 2001-2011 se sont concentrées à 80 % au sein d'espaces dédiés.

Une offre foncière et des projets à court terme importants au regard du marché

Actuellement les offres foncières et immobilières disponibles et projetées sont essentiellement localisées sur des sites dédiés. L'offre dans le tissu urbain apparaît actuellement comme marginale et étant plus diffuse, elle est plus difficile à appréhender. L'opération la plus marquante dans le tissu urbain étant le Quartier de l'Amphithéâtre à Metz. Le recensement des projets fait apparaître de l'ordre 350 à 400 ha disponibles à court et moyen terme sur le territoire du SCoTAM. Cela ne prend pas en compte les deux grandes opportunités de développement que sont les friches du site sidérurgique des Portes de l'Orne et la Base Aérienne 128 sur lesquelles les projets sont en cours d'élaboration.

Sur la base des données des permis de construire SITADEL, on estime que la consommation foncière, moyenne sur la période 2001-2008 sur le territoire du SCoTAM initial⁷, et donc le marché foncier, a connu un rythme très soutenu de 60 à 70 ha par an. Cela s'explique par la commercialisation de grands sites d'activités sur le territoire du SCoTAM et particulièrement dans l'agglomération messine et dans la vallée de la Moselle. Depuis 2008, le marché foncier a fortement chuté, pour atteindre moins de 15 ha par an. Cela interroge donc sur la capacité du marché à absorber l'ensemble des projets programmés.

Vers une sortie du modèle de la « zone d'activités » ?

Les perspectives d'évolution du tissu économique et de l'emploi amènent à s'interroger sur la pérennité de ce modèle basé sur le développement de sites dédiés aux activités. Depuis les années 80, ce sont les emplois de la sphère présentielle (liés à la présence de consommateurs sur place : habitants, salariés, touristes etc.) qui se développent le plus, quand les emplois productifs (industrie, services à l'export etc.) stagnent, voire régressent. Ces activités présentielles sont encore amenées à se développer dans les prochaines décennies et n'ont pas les mêmes besoins ni les mêmes impacts sur le territoire. Les travailleurs indépendants, les employés de services à la personne, les artisans, les services commerciaux de proximité, font partie des secteurs qui devraient le plus progresser et pour lesquels les sites dédiés ne répondent pas forcément à leurs besoins. Les sites dédiés correspondent toujours à un besoin pour certaines activités, productives par exemple ou des activités qui nécessitent un regroupement particulier, mais on peut s'interroger sur les besoins à venir en matière de foncier et d'immobilier pour les activités de services. Dans un contexte de croissance des coûts de l'énergie, les critères d'implantation des établissements évoluent et les questions d'accessibilité par les transports en commun, d'accès aux services pour les salariés, en conservant un coût maîtrisé amènent à réfléchir sur la place des activités au sein du tissu urbain mixte.

⁷ SCoTAM hors CC de la Houve et du Pays Boulageois et la partie Meurthe et mosellane de la CC du Mad et Moselle.

LE COMMERCE, UN FACTEUR D'ATTRACTIVITÉ FRAGILISÉ

LE COMMERCE EST UNE COMPOSANTE ÉCONOMIQUE ET URBAINE MAJEURE POUR LE TERRITOIRE DU SCoTAM.

Le secteur du commerce de détail représente plus de 12 600 emplois salariés privés en 2021, soit plus de 10 % des emplois salariés privés du territoire du SCoTAM (Source ACOSS). Spatialement, au centre-ville de « Metz, la commerçante », s'ajoutent de plus en plus de grandes zones d'activités commerciales périphériques, qui représentent une surface supérieure à 800 ha.

La densité commerciale élevée du SCoTAM s'accompagne d'une attractivité interne et externe importante. Avec 87 % de taux de rétention commerciale (92 % sur les produits alimentaires et 82 % sur les produits non alimentaires), la réponse aux besoins des ménages du territoire est importante (source : CCI Moselle Eurométropole Metz, Observatoire du commerce et de la consommation - enquête 2019). La balance commerciale du SCoTAM reste positive : l'attraction est nettement supérieure à l'évasion. La première destination de l'évasion commerciale - pour près de 50 % des dépenses - est la vente à distance, avec internet. Quant à l'attraction, l'offre commerciale rayonne sur les consommateurs du reste de la Moselle, de la Meurthe et Moselle et des pays limitrophes.

UNE IMPORTANTE CONCENTRATION DE L'OFFRE COMMERCIALE DANS LA VALLÉE DE LA MOSELLE

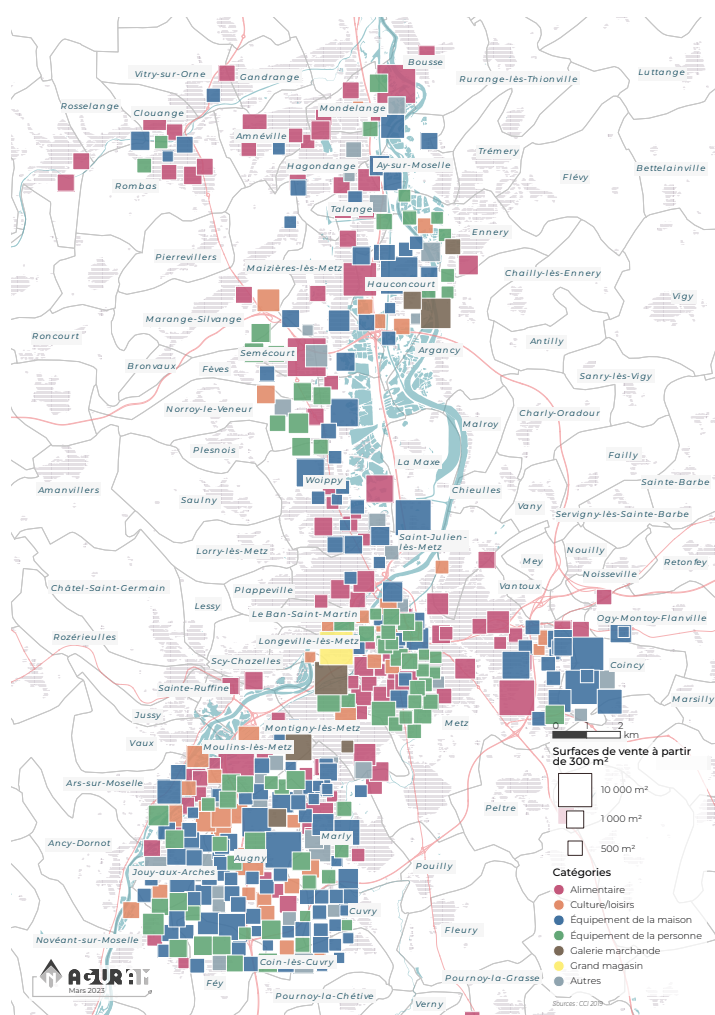
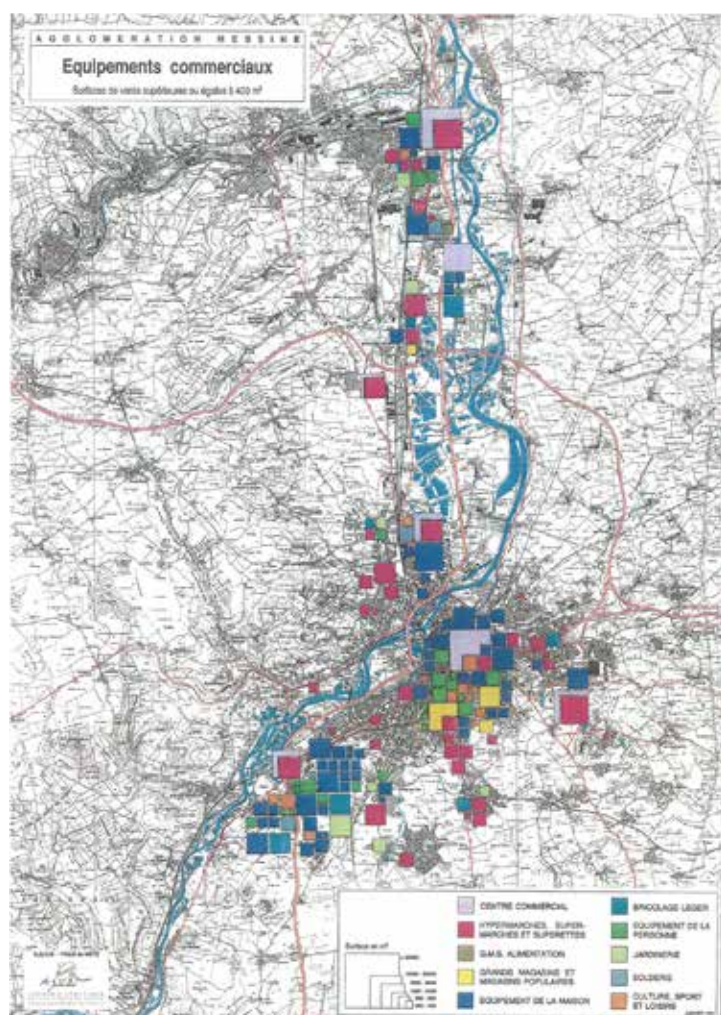
Une offre concentrée et en croissance continue depuis les années 1990

L'offre commerciale du SCoTAM s'avère conséquente. En 2019, le territoire concentre 45 % des surfaces départementales de plus de 300 m² et présente une densité commerciale élevée avec 1 800 m²/1 000 habitants contre 1 600 en Moselle. Le département de la Moselle fait lui-même partie des départements les plus denses à l'échelle nationale.

Les principales zones commerciales (hors centres villes) du territoire SCoTAM se concentrent le long de la vallée de la Moselle, avec une structure qui amène à des effets de continuum commercial en bordure d'autoroute. 85% des surfaces commerciales de plus de 300 m² sont concentrées sur l'axe Metz Sud – Mondelange, réparties en 6 pôles principaux : Metz, Moulins-lès-Metz/Augny/Jouy-aux-Arches, Hauconcourt/Talange, Semécourt, Mondelange et Marly.

Cette offre commerciale n'a cessé de croître depuis les années 1990 à travers la multiplication de petites zones, mais également de grands projets, tels que Waves ouvert sur la zone Actisud en 2014 et Muse sur la zone de l'Amphithéâtre en 2017. L'explosion du nombre de commerces est notable sur deux cartographies localisant les grands commerces en 1991 et 2019.

Évolution des surfaces de vente de plus de 300 m² entre 1991 et 2019 dans la vallée de la Moselle



Le paysage commercial du SCoTAM est caractérisé par une diversité de lieux, de formats et de types d'organisation des espaces marchands.

En réponse aux besoins des habitants, et plus largement des consommateurs présents sur le territoire, 2 types d'offres complémentaires se distinguent : **les centralités** et **les secteurs de périphérie**.

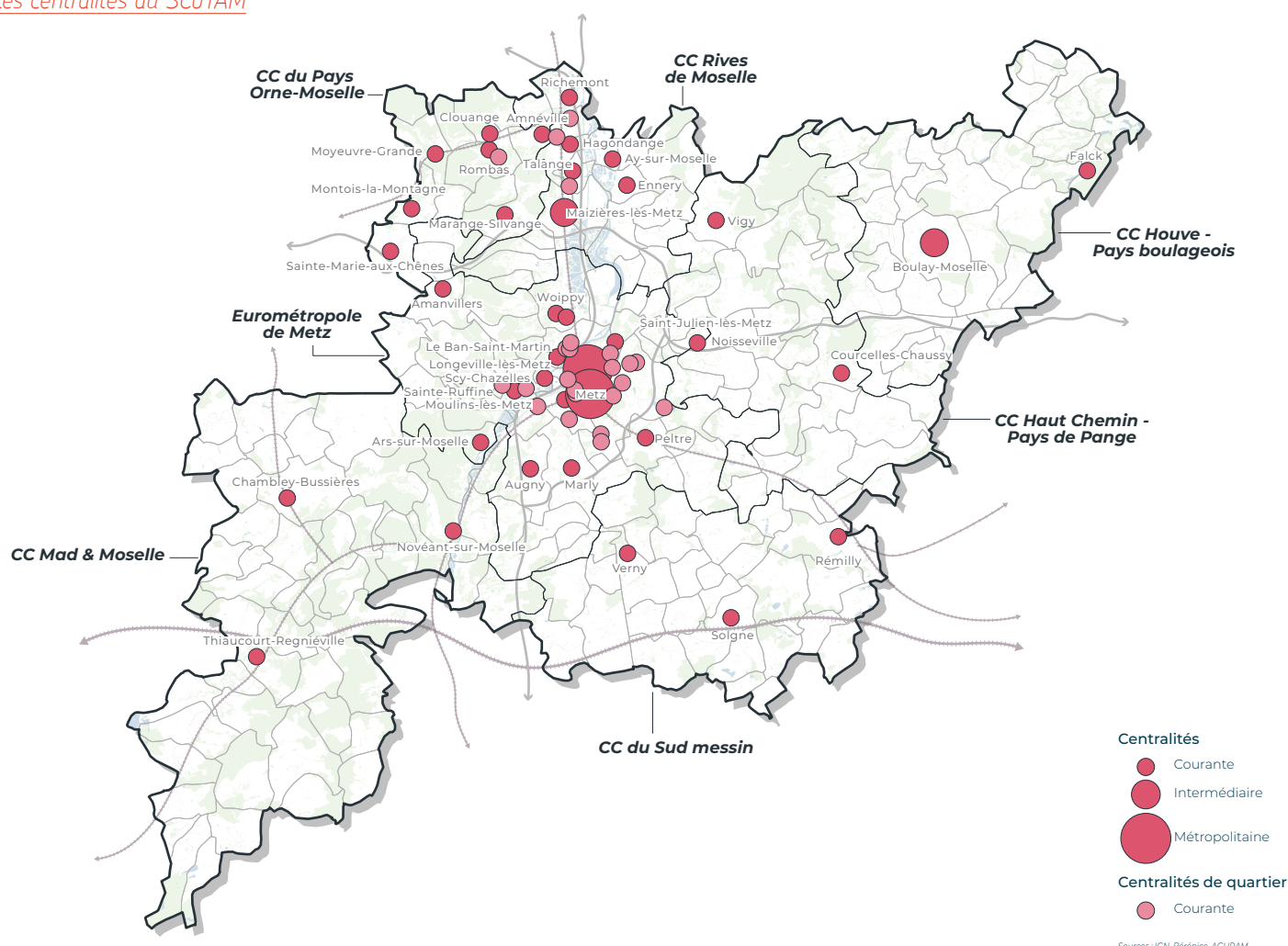
Les centralités : des lieux privilégiés pour l'implantation du commerce

Les centralités - qui correspondent à des secteurs de centre-ville, centre-bourg ou centre de quartier caractérisés par un bâti dense et présentent une diversité de fonctions urbaines - sont des lieux d'accueil du commerce. Ces secteurs d'implantation du commerce sont ainsi à distinguer des polarités urbaines et des enveloppes urbaines (polarité urbaine = une commune, enveloppe urbaine = partie urbanisée au sein d'une commune, centralité commerciale = portion d'enveloppe urbaine intégrant une mixité de fonctions). Les centralités ont pour vocation première de répondre aux besoins de proximité des habitants, par une offre alimentaire et non-alimentaire de commerces, d'artisanat commercial et de services qui s'inscrit dans un cadre urbain. Cette offre participe à l'identité vécue d'un territoire, à son image et à son attractivité. Les centralités sont aujourd'hui marquées par des problématiques multiples : vacance commerciale, dilution et manque de lisibilité du cœur marchand ou encore qualité hétérogène des aménagements.

De la strate métropolitaine aux pôles de niveau intermédiaire et courant, 3 niveaux d'armature commerciale de centralités sont présents dans le SCoTAM :

Les centralités du SCoTAM

- des **centralités métropolitaines**, dont l'attractivité dépasse le territoire du SCoTAM et s'étend jusqu'à la Grande Région. Elles présentent une offre commerciale haut de gamme et spécialisée, qui se trouve uniquement dans le cœur de l'agglomération au centre-ville de Metz et dans le quartier de l'Amphithéâtre ;
- des **centralités intermédiaires** (zone de chalandise : 7-10 minutes en voiture), dont l'offre apportant une réponse complète aux besoins quotidiens d'un bassin de vie local est complétée d'une petite offre de destination : secteurs à Boulay-Moselle et Maizières-lès-Metz ;
- des **centralités courantes** (zone de chalandise : maximum 5 minutes en voiture) pour répondre aux besoins quotidiens d'un bassin de vie local. L'offre se compose de commerces et artisanat de proximité (supérette, boulangerie, tabac-presse, etc.) ou d'une moyenne surface alimentaire parfois accompagnée de quelques cellules commerciales. Le territoire du SCoTAM compte une quarantaine de centres-villes et centres-bourgs de niveau courant (secteurs à Hagondange, Talange, Rombas, Clouange, Amnéville, Thiaucourt-Regniéville, Novéant-sur-Moselle, Rémyilly, Verny, Solgne, Courcelles-Chaussy, Vigy, Falck, Montigny-lès-Metz, Woippy, Ars-sur-Moselle, Moulins-lès-Metz, etc.) et une vingtaine de centralités de quartier (à Metz, Longeville-lès-Metz, Scy-Chazelles, Mondelange, etc.).



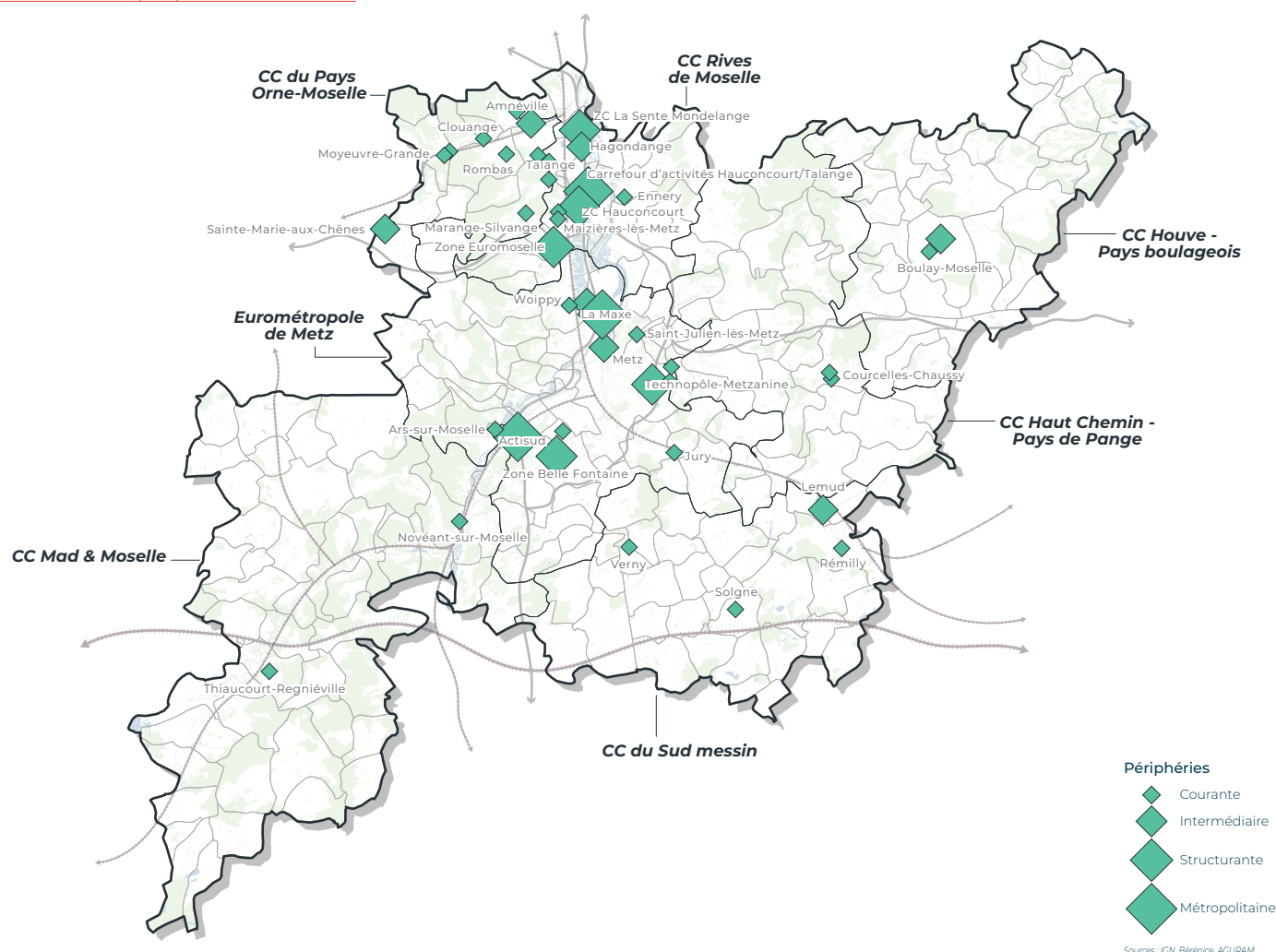
Les secteurs de périphérie : des lieux de grands commerces

Les lieux de grands commerces regroupent une variété importante de formes et formats, notamment des zones commerciales, des centres commerciaux et des Retail Parks, ainsi que des formats spécifiques de type « villages de marques ». Ce sont des lieux extérieurs aux centralités qui sont caractérisés par une concentration de l'offre commerciale avec une organisation lui permettant de créer des circuits de consommation.

L'offre commerciale périphérique du territoire est aujourd'hui construite avec :

- des secteurs métropolitains et structurants, situés dans le sillon mosellan et dans la métropole messine, qui répondent à des besoins qui dépassent le territoire du SCoTAM et à des logiques d'attractivité économique (positionnement sur les infrastructures de transport, etc.) qui diffèrent de l'armature urbaine du territoire.
- ▶ les secteurs périphériques métropolitains sont des sites de grande envergure qui proposent une offre de destination attractive (zone de chalandise : 30 minutes en voiture), avec une grande surface alimentaire et une gamme très diversifiée de moyennes et grandes surfaces spécialisées (Actisud) ou très spécialisée à forte attractivité (Ikea La Maxe et Zone Carrefour d'activités/ Marques Avenue à Talange) ;
- des secteurs périphériques intermédiaires dont l'offre permet de subvenir aux besoins alimentaires et de petite destination de bassins de vie locaux grâce à la présence d'une ou plusieurs grandes surfaces alimentaires et d'une gamme diversifiée de commerces spécialisés (10 minutes en voiture) secteurs à Boulay, Lemud, Sainte-Marie-aux-Chênes, etc.
- des secteurs périphériques courants avec une offre permettant de subvenir aux besoins de proximité de bassins de vie locaux (5 minutes en voiture), soit une vingtaine dans le territoire parmi lesquels la zone le Breuil à Jury, la zone Belle Fontaine à Clouange et la zone du fort à Verny.

Les secteurs de périphérie du SCoTAM



Parallèlement, ces 2 types d'implantation commerciales (centralités et périphéries) sont complétés par une offre diffuse, implantée de manière opportuniste sur les flux, en bordure de route, notamment le long des départementales et nationales ainsi que sur les points nodaux, en particulier les ronds-points et carrefours structurants. Cette offre, réalisée sans réflexion globale sur l'insertion des commerces et l'aménagement du territoire, entraîne l'émergence de micro-polarités et une dispersion du commerce.

En conséquence, la protection de l'offre des centralités du territoire, la maîtrise des développements commerciaux en périphérie et en diffus pour assurer une réelle cohérence dans l'organisation des lieux marchands sont les enjeux-clés du SCoTAM.

L'offre commerciale à vocation locale : des offres quotidiennes et courantes en lien avec l'armature urbaine du territoire.

Le commerce à vocation locale induit une dimension de service de proximité qui le différencie du grand commerce. Ce type de commerce est à mettre en lien avec l'armature urbaine du territoire et il est possible de distinguer :

- Des offres courantes, il s'agit de moyennes surfaces alimentaires isolées ou accompagnées de quelques cellules commerciales qui couvrent les besoins d'un bassin de population,
- Des offres quotidiennes, qui correspondent à des commerces ou de l'artisanat de proximité (supérette, boulangerie, Tabac/Presse etc.) dont la portée est très limitée, au village ou au quartier en centre urbain.

UNE OFFRE COMMERCIALE QUI VA DEVOIR S'ADAPTER AUX ÉVOLUTIONS DES MODES DE CONSOMMATION POUR LIMITER L'APPARITION DE FRICHES COMMERCIALES

Une augmentation globale de la vacance commerciale

La vacance commerciale progresse fortement depuis une dizaine d'années. Estimée à 13 % dans les 15 principaux secteurs commerciaux du territoire (source : relevé Bérénice), elle témoigne d'une perte d'attractivité réelle de certains sites. Les centres commerciaux et les zones commerciales de petite taille ou mal configurés (Marché des thermes à Amnéville, Centre Saint-Jacques et Metzanine à Metz, Auchan à Woippy) souffrent le plus alors que les sites plus modernes, à l'image de Muse à Metz ou de Waves à Actisud, s'en sortent bien.

La vacance induit des formes de friches diverses, de la galerie marchande au bâtiment abandonné sur de grande surface ou en pied d'immeuble. L'usage et le ré-usage de ces lieux, variés et parfois complexes à réinvestir ou à recommercialiser, est un autre enjeu du territoire.

Mutations sociétales et révolution numérique

Le commerce tel qu'il s'est développé au cours des vingt dernières années connaît depuis plusieurs années de nombreuses sources de mutations. Pour rester attractif et ne pas laisser **se développer** des friches commerciales, l'appareil commercial du territoire du SCoTAM devra s'adapter à cette nouvelle donne de la consommation qui commence à avoir des répercussions en matière d'urbanisme et d'aménagement.

Le e-commerce transforme peu à peu de manière profonde les modes de consommation et donc les modes de distribution commerciale et impacte ainsi les formes de commerces et leur rapport au territoire.

Les attentes des consommateurs sont parfois paradoxales mais pourraient se résumer en trois mots : économie (de temps et d'argent), proximité (des produits et des commerces) et qualité (traçabilité, « made

in France »). De mieux en mieux avertis, les consommateurs modifient de plus en plus vite leurs comportements d'achat et les enseignes sont dans l'obligation de s'adapter. **Les marchés de plein vent et le développement des circuits courts contribuent à la diversification de l'offre.**

Les technologies numériques et le e-commerce offrent aux consommateurs et aux habitants de nouvelles possibilités, ce qui conduit les enseignes et les groupes de distribution à s'adapter à ces nouvelles attentes et impacte les formes de commerce. Le commerce étoffe son offre de services à destination des consommateurs. En matière alimentaire les très grandes surfaces perdent des parts de marché et le e-commerce a permis le développement d'un nouveau mode de distribution hybride : les drives. Cela se traduit par des modifications des flux commerciaux et impacte l'organisation spatiale du commerce.

Un contexte de crise et de croissance démographique atone qui limite l'augmentation de la demande

L'offre commerciale va devoir relever de nombreux défis pour rester attractive dans un contexte où les modes de consommation des ménages évoluent, la concurrence est de plus en plus marquée par la multiplication des surfaces mais aussi par la stabilité de la dépense commercialisable (ce que les ménages consomment). Il n'y a pas de perspective de croissance majeure de la dépense commercialisable du territoire car le pouvoir d'achat des ménages **reste stable** et le nombre de ménages n'augmente pas de manière notable. De plus, la part de marché du e-commerce ne fait que croître et constitue la source d'évasion commerciale la plus importante pour le territoire du SCoTAM. Cette surabondance de l'offre est d'une part consommatrice en foncier et risque d'aboutir à court et moyen termes à l'apparition de friches commerciales.

Dans ce contexte, un urbanisme de « zones » qui a atteint ses limites

Produits d'investissements financiers plus qu'issus d'un réel besoin des consommateurs, les sites commerciaux développés dans le cours de la dernière décennie ont encore accentué la densité commerciale et ont accentué les problématiques d'urbanisme des sites commerciaux, sur le plan de l'aménagement, de l'accessibilité et de l'insertion urbaine. (cf. III-2-4. La valorisation des sites d'activités existants)

Les sites commerciaux vont être amenés à se transformer dans les prochaines décennies, leur mutation vers des espaces de loisirs et de récréation est déjà amorcée, c'est le cas avec plusieurs projets à Actisud par exemple.

L'enjeu pour le territoire du SCoTAM est de rester attentif aux nouvelles formes de commerce qui pourraient impacter le territoire et de permettre la mutation urbaine des espaces existants.



LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

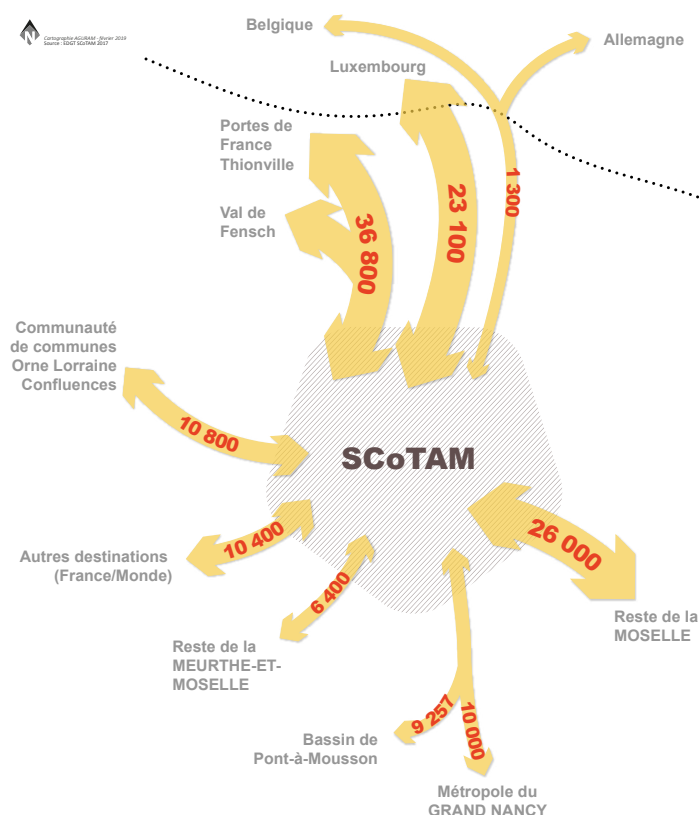
DES FLUX DE DÉPLACEMENTS QUI CONFIRMENT LA POSITION DE TERRITOIRE OUVERT VERS L'EXTÉRIEUR EN PARTICULIER VERS LE NORD LORRAIN ET LE LUXEMBOURG

L'ensemble des flux extérieurs au SCoTAM est majoritairement tourné vers le nord de l'axe mosellan, et en particulier vers l'agglomération thionilloise avec près de 30% des échanges avec Portes de France Thionville -Val de Fensch et le Luxembourg qui représente 18% des échanges extérieurs. Le nombre de travailleurs transfrontaliers du SCoTAM vers le Luxembourg ne cesse de s'accroître. Ainsi, en 2015 le nombre de travailleurs frontaliers habitant le SCoTAM est de 14 200 (9% des résidents actifs du SCoTAM travaillent à l'étranger) soit 12 800 au Luxembourg et 1300 en Allemagne.

Ces flux se répartissent entre la route en grande majorité, le réseau TER et dans une moindre mesure l'autocar. Les migrations quotidiennes domicile-travail sont également importantes avec les territoires du SCoT Sud54 et Nord54.

Plus généralement, la voiture est le moyen quasi exclusif pour les flux extérieurs hormis pour les flux avec le Luxembourg où la part des transports collectifs atteint plus de 27% des déplacements. Un réseau de voiries performant et l'absence, dans de larges secteurs du territoire, d'une desserte suffisante par les transports collectifs, favorisent l'utilisation de l'automobile pour réaliser les déplacements qu'ils soient internes ou extérieurs au SCoTAM. C'est en particulier le cas des déplacements vers le Luxembourg.

Ci-contre, 127 000 flux d'échanges quotidiens entre le SCoTAM et les territoires extérieurs



QUELLES INTERACTIONS ENTRE LES INTERCOMMUNALITÉS DU SCoTAM⁸ ? _____

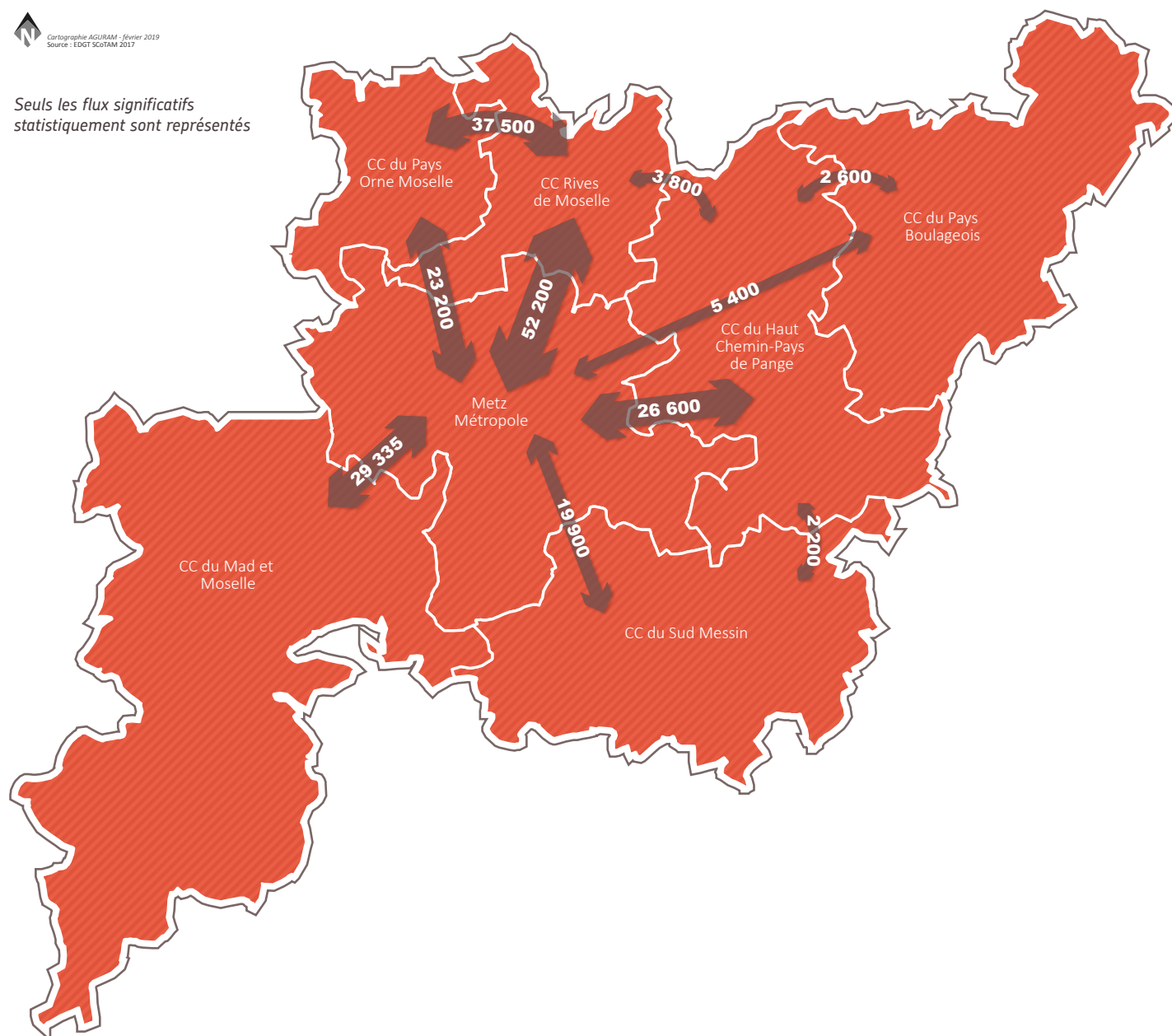
1 DÉPLACEMENT SUR 7 DANS LE SCoTAM EST RÉALISÉ ENTRE 2 INTERCOMMUNALITÉS

Ce sont plus de 200 000 déplacements qui sont réalisés par jour entre les intercommunalités du SCoTAM. Cela met en évidence que nos habitants s'affranchissent non seulement des limites communales dans leur mobilité quotidienne, mais aussi des limites intercommunales. Ces pratiques sont révélatrices que le SCoTAM est un vrai bassin de vie et de mobilité et pas seulement une construction administrative.

Les habitants du SCoTAM réalisent 1,3 million de déplacements par jour, en semaine, dans le bassin de vie.⁹



Seuls les flux significatifs statistiquement sont représentés



⁸ Données issues de l'exploitation de l'Enquête Déplacement Grand Territoire du SCoTAM (2017)

⁹ Ils effectuent également 130 000 déplacements en échanges avec les territoires extérieurs au SCoTAM. La moitié d'entre eux concerne les territoires au nord : Portes de France Thionville, Val de Fensch et le Luxembourg.

DES ÉCHANGES ENTRE INTERCOMMUNALITÉS PARTICULIÈREMENT INTENSES ENTRE 3 TERRITOIRES : METZ MÉTROPOLE, RIVES DE MOSELLE ET PAYS ORNE-MOSELLE.

Ils représentent 113 000 échanges quotidiens entre ces 3 territoires. C'est plus de la moitié de l'ensemble des échanges entre les intercommunalités du SCoTAM. Ils ont donc un poids important dans le bassin de vie.

Entre Metz Métropole et Rives de Moselle : plus de 52 000 échanges quotidiens (deux sens confondus)

Ils sont réalisés autant par les habitants des Rives de Moselle (24 600 déplacements) que ceux de Metz Métropole (25 700). Les 1 700 déplacements restants sont effectués par d'autres habitants du SCoTAM qui transitent entre ces deux territoires. Deux motifs de déplacement dominant pour les déplacements des habitants de Metz Métropole vers Rives de Moselle : le travail et les achats qui représentent chacun 40 % des déplacements. Vers Metz Métropole, c'est le travail qui domine : c'est un tiers des déplacements des habitants des Rives de Moselle. Ce motif domine devant les études (18 %) et les loisirs (14 %).

Entre le Pays Orne-Moselle et Rives de Moselle : 37 500 échanges quotidiens

Ces échanges sont déséquilibrés : 25 200 déplacements (deux sens confondus) sont réalisés par les habitants du Pays Orne-Moselle et 11 300 déplacements, par les habitants des Rives de Moselle. Les 1 000 déplacements restants sont effectués par d'autres habitants du SCoTAM qui transitent entre ces deux territoires. Ce déséquilibre est dû à l'attractivité des Rives de Moselle pour les habitants du Pays Orne-Moselle. En effet, les habitants du Pays Orne-Moselle vont dans les Rives de Moselle pour deux motifs principaux : les achats (30 %) et le travail (28 %). Quant aux habitants des Rives de Moselle, ils se rendent dans le Pays Orne-Moselle pour les loisirs principalement (43 %).

Entre le Pays Orne-Moselle et Metz Métropole : plus de 23 000 échanges quotidiens

Les échanges sont également déséquilibrés entre ces deux territoires : 6 000 déplacements (deux sens confondus) sont réalisés par les habitants de Metz Métropole et 16 400 déplacements, par les habitants du Pays Orne-Moselle. Ce déséquilibre traduit que les habitants du Pays Orne-Moselle sont davantage attirés par Metz Métropole que l'inverse. 37 % de leurs déplacements vers Metz Métropole sont réalisés pour le travail. C'est le motif qui domine le plus fortement, devant les loisirs et les études notamment. À l'inverse, les habitants de Metz Métropole vont dans le Pays Orne-Moselle pour une multiplicité de motifs, avec une tendance un peu plus importante pour les loisirs et le travail (volumes insuffisants pour les caractériser plus précisément).

152 000 ÉCHANGES QUOTIDIENS ENTRE METZ MÉTROPOLE ET LES 6 AUTRES INTERCOMMUNALITÉS DU SCoTAM

2/3 de ces 152 000 échanges sont portés par les habitants de ces 6 intercommunalités du SCoTAM et 1/3 par les Métropolitains

La mobilité intercommunale n'est pas seulement une pratique des habitants des 6 EPCI, elle concerne aussi les Métropolitains qui échangent avec les territoires voisins. Les habitants des 6 EPCI se rendent à Metz Métropole pour un motif dominant, le travail, qui représente 1/3 des déplacements (17 000 déplacements/jour). Et dans une moindre mesure pour d'autres motifs : les études (17 %), les loisirs (16 %), l'accompagnement (14 %) et les achats (12 %). Les habitants de Metz Métropole se rendent dans les 6 autres intercommunalités pour deux motifs dominants : le travail (35 %) et les achats (35%). Les loisirs, c'est 18 %.

90 % des échanges sont réalisés en voiture et 8 % en transports collectifs interurbains

Ces nombreux échanges en voiture (136 000 déplacements/jour deux sens confondus), en tant que conducteur ou passager, génèrent des flux importants de véhicules dans le bassin de vie.

Chaque jour, 53 000 voitures partent des 6 intercommunalités du SCoTAM pour se rendre à Metz Métropole. Plus de la moitié utilise le réseau autoroutier (A31, A4 et rocade Est) et 3/4 de ces voitures sont sans passagers. Parmi le quart restant qui transporte des passagers, dans 1 cas sur 2, il y a un passager majeur. Cela peut être pour accompagner une personne ou une pratique potentielle de covoiturage organisé.

Les échanges en transports collectifs interurbains (cars interurbains TIM/TED, cars/trains TER, autres autocars et transport employeur) sont moindres : 12 000 déplacements/jour (deux sens confondus) effectués entre Metz Métropole et les 6 autres intercommunalités. 41 % de ces échanges (soit 5 000 déplacements/jour) sont intermodaux, c'est-à-dire qu'ils sont réalisés en utilisant un transport collectif interurbain avec un autre mode qui peut être un autre transport collectif (par ex : un déplacement en train TER puis en bus le Met') ou la voiture (un déplacement en voiture jusqu'à une gare puis en train). 63 % de ces déplacements TC intermodaux combinent un transport collectif interurbain avec un bus Le Met'. Enfin, plus de 80% des personnes, réalisant ces échanges en transports collectifs interurbains, étudient (scolaires, étudiants, personnes en formation).

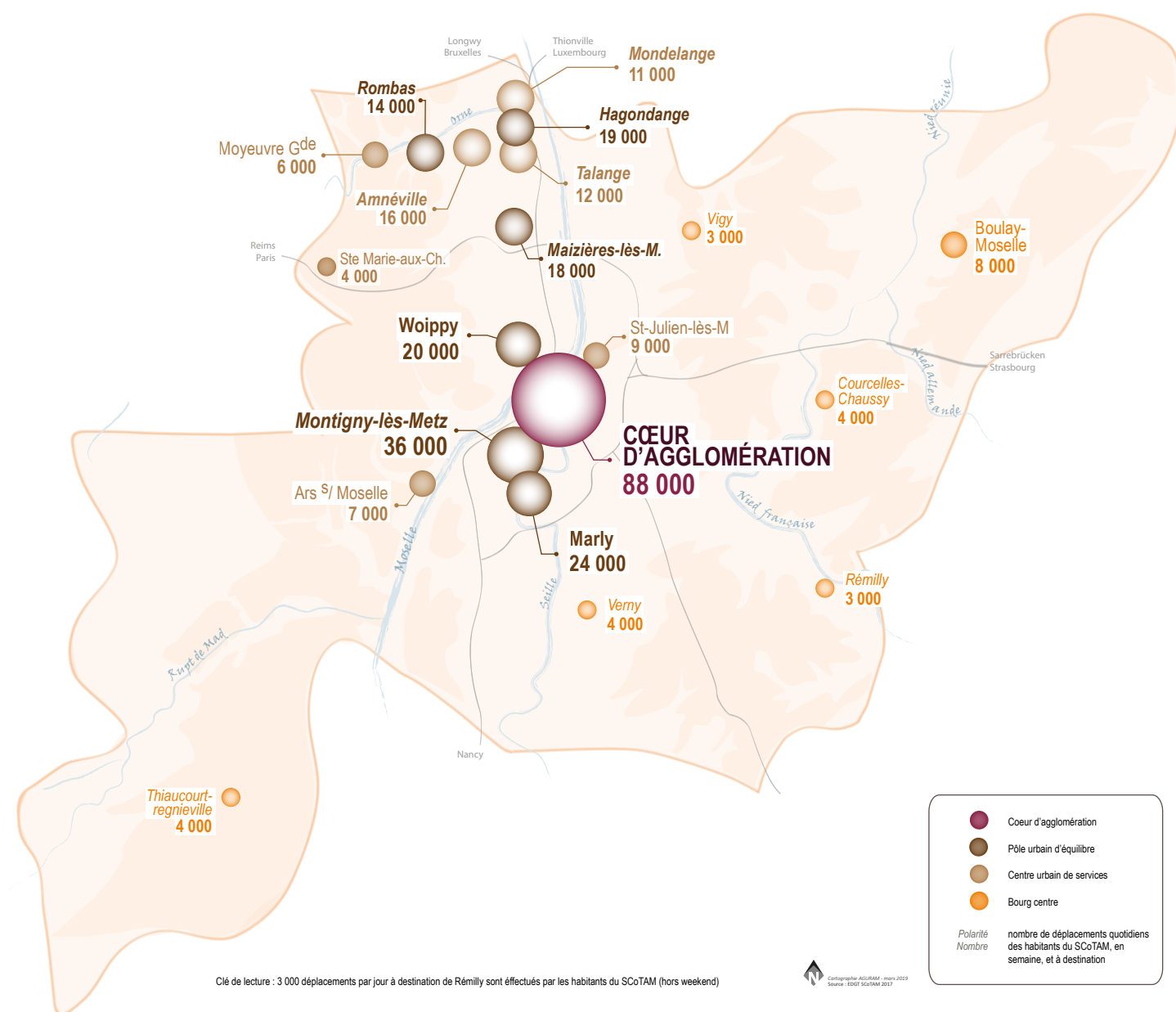
QUELLES PRATIQUES DE MOBILITÉ VERS LES GRANDES POLARITÉS DU SCoTAM¹⁰ ? _____

Les polarités urbaines sont issues de l'armature urbaine du SCoTAM :

- Le cœur d'agglomération est composé du centre de Metz (cœur historique, les Isles, Campus de Saulcy, Nouvelle Ville, quartier de l'Amphithéâtre, une partie du Sablon) ;
- Les 6 pôles urbains d'équilibre sont composés des communes de Marly, Montigny-lès-Metz, Woippy, Maizières-lès-Metz, Hagondange, Rombas ;
- Les 7 centres urbains de service sont composés des communes de Ars-sur-Moselle, Saint-Julien-lès-Metz, Amnéville, Mondelange, Talange, Moyeuvre-Grande, Sainte-Marie-aux-Chênes) ;
- Les 5 bourgs centre sont composés des communes de Verny, Rémy, Vigy, Boulay-Moselle et Courcelles-Chaussy.

Les plus petites polarités, les pôles relais et les pôles de proximité ont été écartées des analyses.

Les habitants du SCoTAM réalisent 1,3 million de déplacements par jour, en semaine, dans le bassin de vie.²



¹⁰ Données issues de l'exploitation de l'Enquête Déplacements Grand Territoire du SCoTAM (2017)

Le cœur d'agglomération est la polarité du bassin de vie avec 88 000 déplacements/jour à sa destination, réalisés par les habitants du SCoTAM. C'est quasi autant le samedi : 85 000 déplacements/jour. Son aire d'influence dépasse les limites métropolitaines : 20 % des déplacements à sa destination proviennent des 6 autres intercommunalités du SCoTAM.

Deux zones concentrent également des polarités attractives :

- la couronne messine composée des communes de Montigny (36 000 déplacements/jour), Marly (24 000 déplacements/jour) et Woippy (20 000 déplacements/jour).
- la conurbation nord avec 6 polarités (Hagondange, Maizières-lès-Metz, Amnéville, Rombas, Talange et Mondelange) qui attirent entre 10 000 et 20 000 déplacements/jour. Leur aire d'attractivité est principalement circonscrite dans les 3 territoires urbains du bassin de vie : Rives de Moselle, Pays Orne-Moselle et Metz Métropole. Très peu d'habitants des autres intercommunalités sont attirés par ces polarités urbaines. L'aire d'influence de Rombas est encore plus étroite : plus de 90 % des déplacements vers cette polarité sont réalisés par des habitants du Pays Orne-Moselle.

AVEC QUELS MODES DE DÉPLACEMENT ?

Les parts modales en transports collectifs (trains inclus) sont significatives pour les déplacements vers les polarités desservies par des réseaux structurants (Mettis et lianes du réseau Le Met' et lignes TER) :

- vers le Cœur d'agglomération : 25% des déplacements en transports collectifs (TC), dont 21% utilisent les bus du réseau Le Met'. C'est un secteur accessible à partir d'un panel d'offres TC qui sont pour la plupart structurantes : lignes de bus du réseau urbain de Metz Métropole Le Met' (2 lignes Mettis et 5 Lianes), ligne TER Metz-

Thionville-Luxembourg notamment, lignes de cars des réseaux interurbains TIM et TED. Le cœur d'agglomération est également un secteur où l'offre de stationnement est plus contrainte et payante.

- vers Woippy : 13% des déplacements en TC, dont 12 % utilisent les bus du réseau TC Le Met'. Cette polarité est accessible par les lignes du réseau urbain Le Met' (ligne A de Mettis et la liane 3) mais aussi par la ligne TER ligne TER Metz-Thionville-Luxembourg.
- vers Montigny-lès-Metz : 11% des déplacements en TC, dont 9 % utilisent le réseau TC Le Met'. Cette polarité est accessible par les lignes du réseau urbain Le Met' (lianes 1, 2 et 3).
- vers Façade Est : 11% des déplacements en TC, principalement en TC Le Met' (10%). Cette zone d'activité est accessible par le Mettis B et la liane 4. Elle présente également de nombreux établissements d'enseignement supérieur.

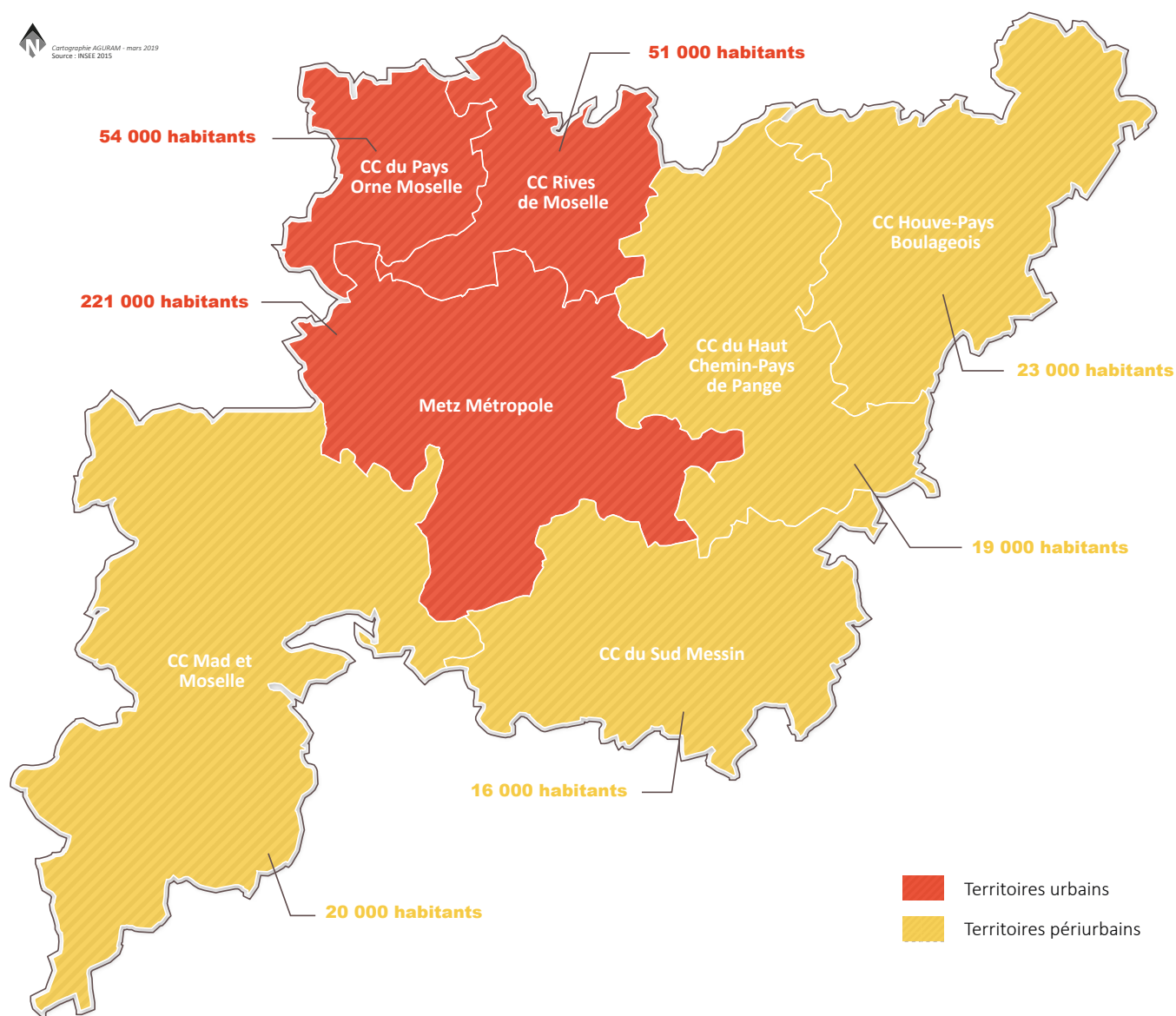
Cette géographie des polarités accessibles en TC confirme que lorsque l'offre est structurée sur un territoire, l'usage des transports collectifs est au rendez-vous.

À l'inverse, la voiture est quasi exclusive pour accéder aux principales zones d'activités : elle représente plus de 90 % des déplacements sauf pour la Façade Est. Cette forte part modale est liée non seulement à l'accessibilité de ces zones, permise par les infrastructures routières mais aussi à leur organisation interne présentant de faibles densités, qui sont difficiles à desservir par les transports collectifs. Pourtant, ces zones sont fortement pourvoyeuses d'emplois et ont une aire d'influence étendue. On observe ainsi une multipolarisation à l'œuvre engendrant une croissance qu'il conviendrait de mieux structurer, avec Metz en cœur d'agglomération, et la montée en puissance de pôles économiques périphériques, dont les superficies et les contributions à l'emploi local se répartissent de manière inégale.

Mettis et Lianes au cœur du réseau Le Met'



détermination des territoires périurbains



À partir des données INSEE RP 2015, il ressort que 4 territoires sont faiblement densément peuplés : le Pays Boulageois, le Haut Chemin-Pays de Pange, le Sud Messin et Mad et Moselle (il s'agit d'une simplification qui ne tient pas compte des différences de densités que l'on peut observer au sein de ces territoires, à l'échelle communale).

¹¹ Données issues de l'exploitation de l'Enquête Déplacements Grand Territoire du SCoTAM (2017)

LES HABITANTS DU PAYS BOULAGEOIS, UN TERRITOIRE PLUTÔT

ATTRACTIF POUR SES HABITANTS

Les habitants du Pays Boulageois se déplacent d'abord dans leur territoire. Ce sont plus de 32 000 déplacements/jour réalisés uniquement dans ce territoire, 45 % de ces déplacements sont réalisés dans Boulay-Moselle, notamment pour les achats (27 %), l'accompagnement (20 %) et les loisirs (18 %) et 23 % sont des échanges entre Boulay-Moselle et les autres communes du Pays Boulageois.

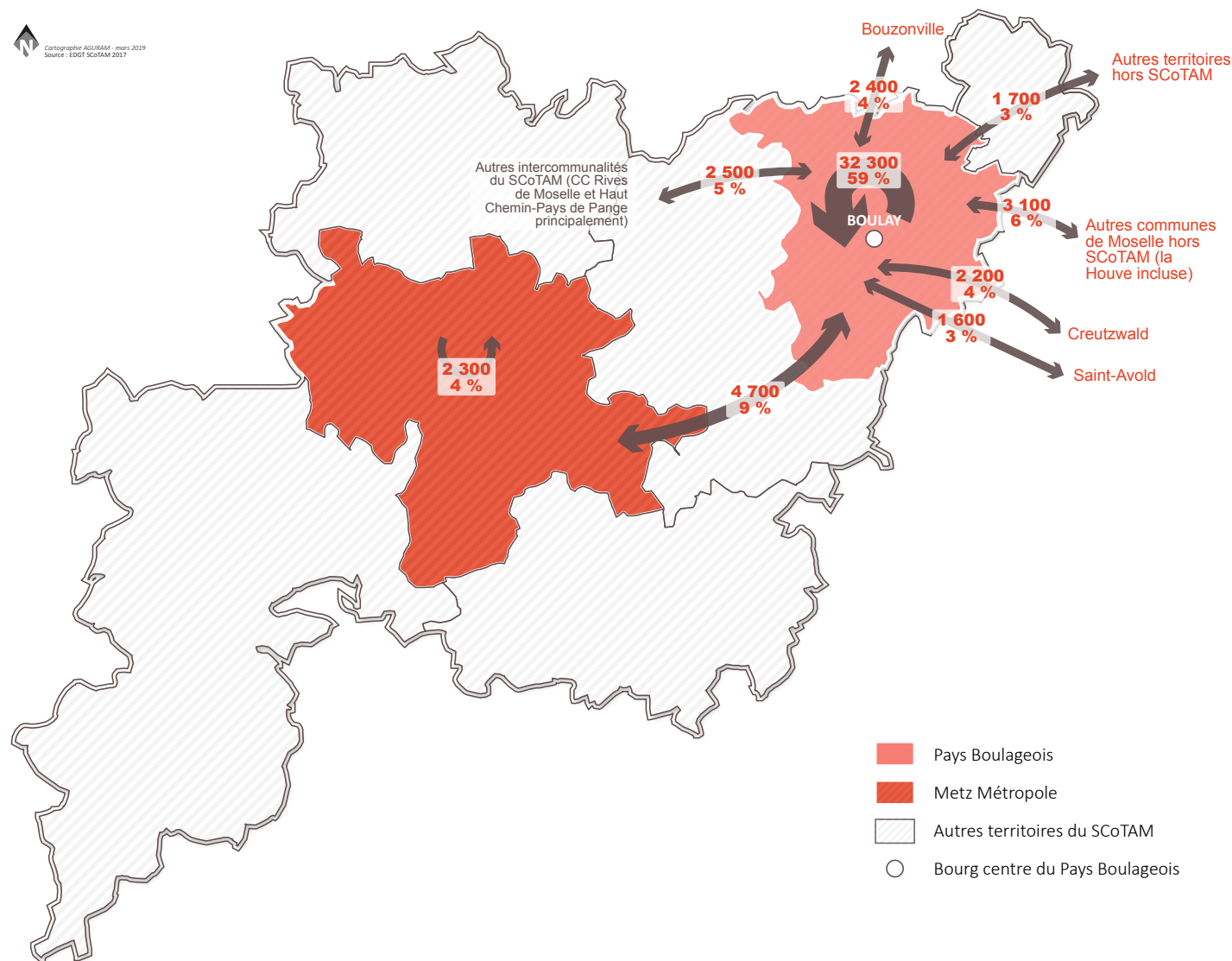
Au total, plus de 2/3 des déplacements des habitants du Pays Boulageois réalisés dans ce territoire, sont en lien avec Boulay-Moselle. Cette polarité de 5 600 habitants est donc forte dans le Pays Boulageois, ce qui confirme son statut de centre-bourg dans l'armature urbaine du SCoTAM.

En dehors du Pays Boulageois, les habitants échangent aussi avec de multiples territoires. C'est avec Metz Métropole qu'ils échangent le

plus : 4 700 déplacements/jour (deux sens confondus) entre le Pays Boulageois et Metz Métropole. Ils échangent notamment avec le secteur est de la Métropole (Borny/Technopôle/Granges-aux-Bois) et le centre de Metz (Ancienne ville, Nouvelle ville, Les Isles) et ses quartiers limitrophes (Sablon, Plantières Queuleu). En dehors du SCoTAM, les habitants du Boulageois échangent particulièrement avec 3 polarités à l'est de la Moselle : Bouzonville, Creutzwald et Saint-Avold.

Les échanges réalisés avec la Houve sont peu nombreux (inférieurs à 1 000 déplacements/jour) par rapport à ceux effectués avec d'autres territoires dans le SCoTAM et à l'extérieur.

Habitants du Pays Boulageois : 54 900 déplacements quotidiens dans le SCoTAM et d'échanges avec les territoires extérieurs¹²



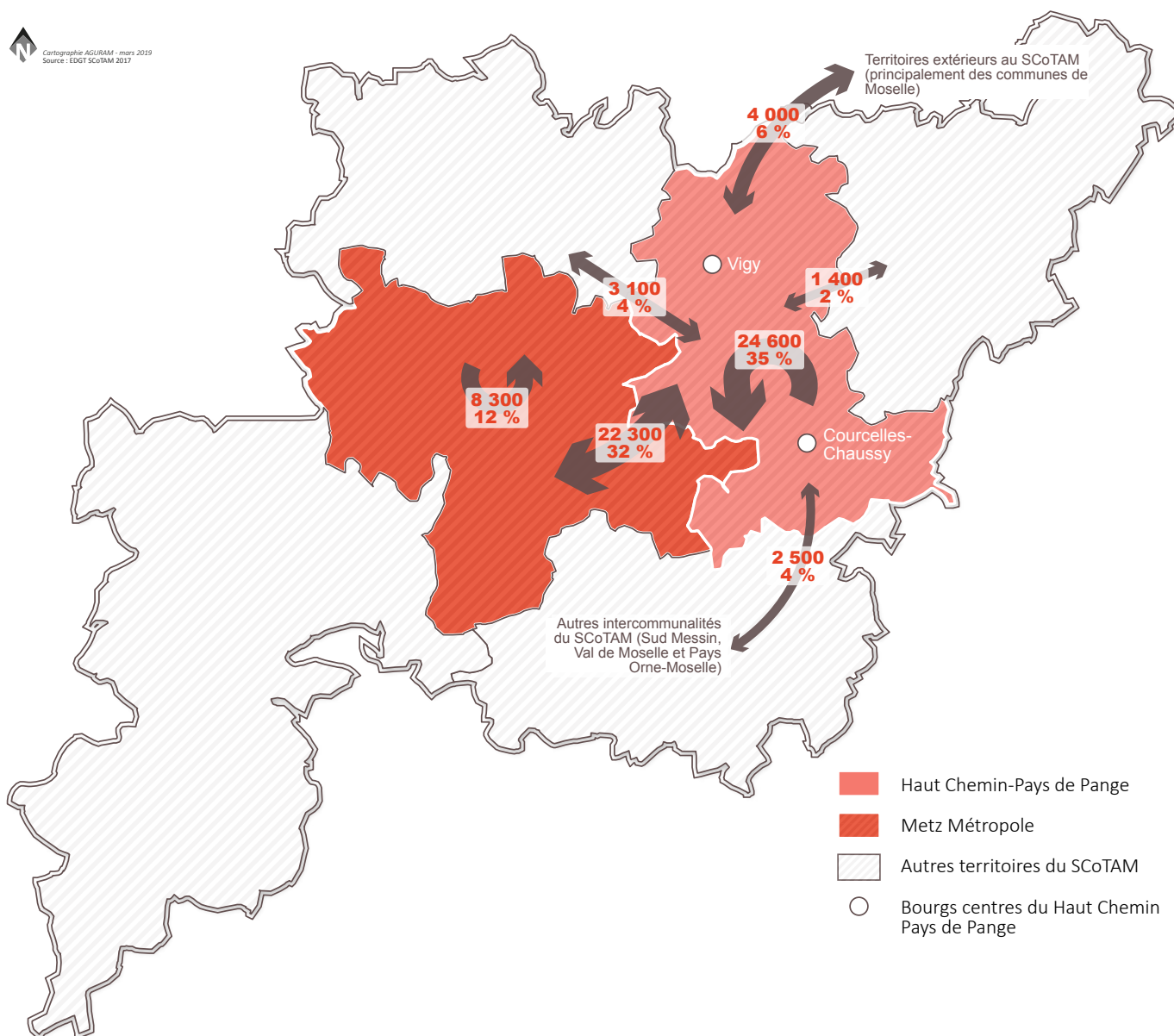
¹² Nombre de déplacements/jour en semaine. Répartition en % par rapport au nombre de déplacements réalisés dans le SCoTAM et en échanges avec les territoires extérieurs. Les déplacements non liés au bassin de vie du SCoTAM ne sont pas pris en compte dans cette répartition.

LES HABITANTS DU HAUT CHEMIN – PAYS DE PANGE ATTIRÉS PAR DES TERRITOIRES EXTÉRIEURS ET PRINCIPALEMENT PAR METZ MÉTROPOLE

44 % de leurs déplacements sont en lien avec Metz Métropole : 22 300 sont des échanges (déplacements deux sens confondus) entre Metz Métropole et leur territoire, et 8 300 sont internes à Metz Métropole. Les habitants du Haut Chemin – Pays de Pange échangent principalement avec les secteurs est de Metz Métropole (Borny/Technopôle/Granges-aux-Bois, Ars Laquenexy, Laquenexy et les communes de l'ex Val Saint Pierre) : 8 500 déplacements/jour (deux sens confondus) ; le centre de

Metz (Ancienne ville, Nouvelle ville, Les Isles) : 6 100 déplacements/jour ; les communes au nord-est de Saint-Julien : 2 200 déplacements/jour. A peine plus d'1/3 des déplacements réalisés par les habitants du Haut Chemin – Pays de Pange sont réalisés au sein du territoire, c'est 24 600 déplacements quotidiens, 25 % sont des déplacements vers et dans Courcelles-Chaussy et 13 % sont des déplacements vers et dans Vigy.

Habitants du Haut Chemin-Pays de Pange : 69 700 déplacements quotidiens dans le SCoTAM et d'échanges avec les territoires extérieurs¹³



¹³ Nombre de déplacements/jour en semaine. Répartition en % par rapport au nombre de déplacements réalisés dans le SCoTAM et en échanges avec les territoires extérieurs. Les déplacements non liés au bassin de vie du SCoTAM ne sont pas pris en compte dans cette répartition.

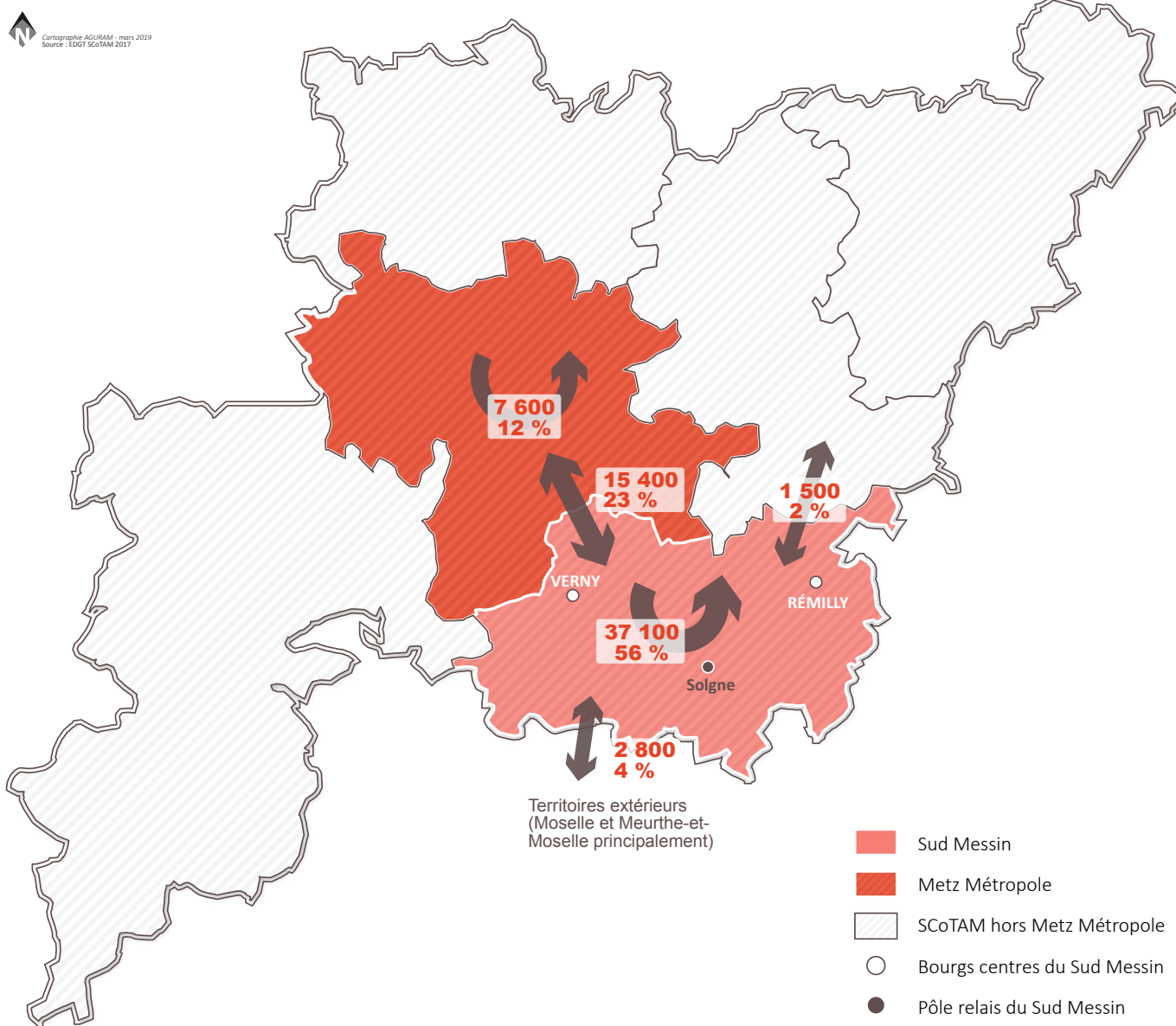
LES HABITANTS DU SUD MESSIN SE DÉPLACENT D'ABORD DANS LEUR TERRITOIRE MAIS AUSSI EN LIEN AVEC METZ MÉTROPÔLE

Comme les habitants du Pays Boulageois, les habitants du Sud Messin se déplacent d'abord dans leur territoire (56 %), cela représente plus de 37 000 déplacements quotidiens, 1/3 de ces déplacements sont réalisés vers et dans Verny et 1/4 vers et dans Rémillly.

Le Sud Messin, et en particulier, ses 2 polarités urbaines sont donc plutôt attractives pour leurs habitants. Les habitants du Sud Messin

réalisent également de nombreux échanges avec Metz Métropole et principalement avec le centre de Metz (Ancienne Ville, Nouvelle Ville et les Isles) ; les secteurs Est de la métropole (Borny, Technopôle, Grange-aux-Bois, Ars-Laquenexy, Laquenexy et les communes de l'ex Val Saint Pierre) ; Marly (pour les habitants du Sud Messin Ouest).

Habitants du Sud Messin : 65 900 déplacements quotidiens dans le SCoTAM et d'échanges avec les territoires extérieurs¹⁴



¹⁴ Nombre de déplacements/jour en semaine. Répartition en % par rapport au nombre de déplacements réalisés dans le SCoTAM et en échanges avec les territoires extérieurs. Les déplacements non liés au bassin de vie du SCoTAM ne sont pas pris en compte dans cette répartition.

LES HABITANTS DE MAD ET MOSELLE FORTEMENT POLARISÉS PAR METZ MÉTROPOLE

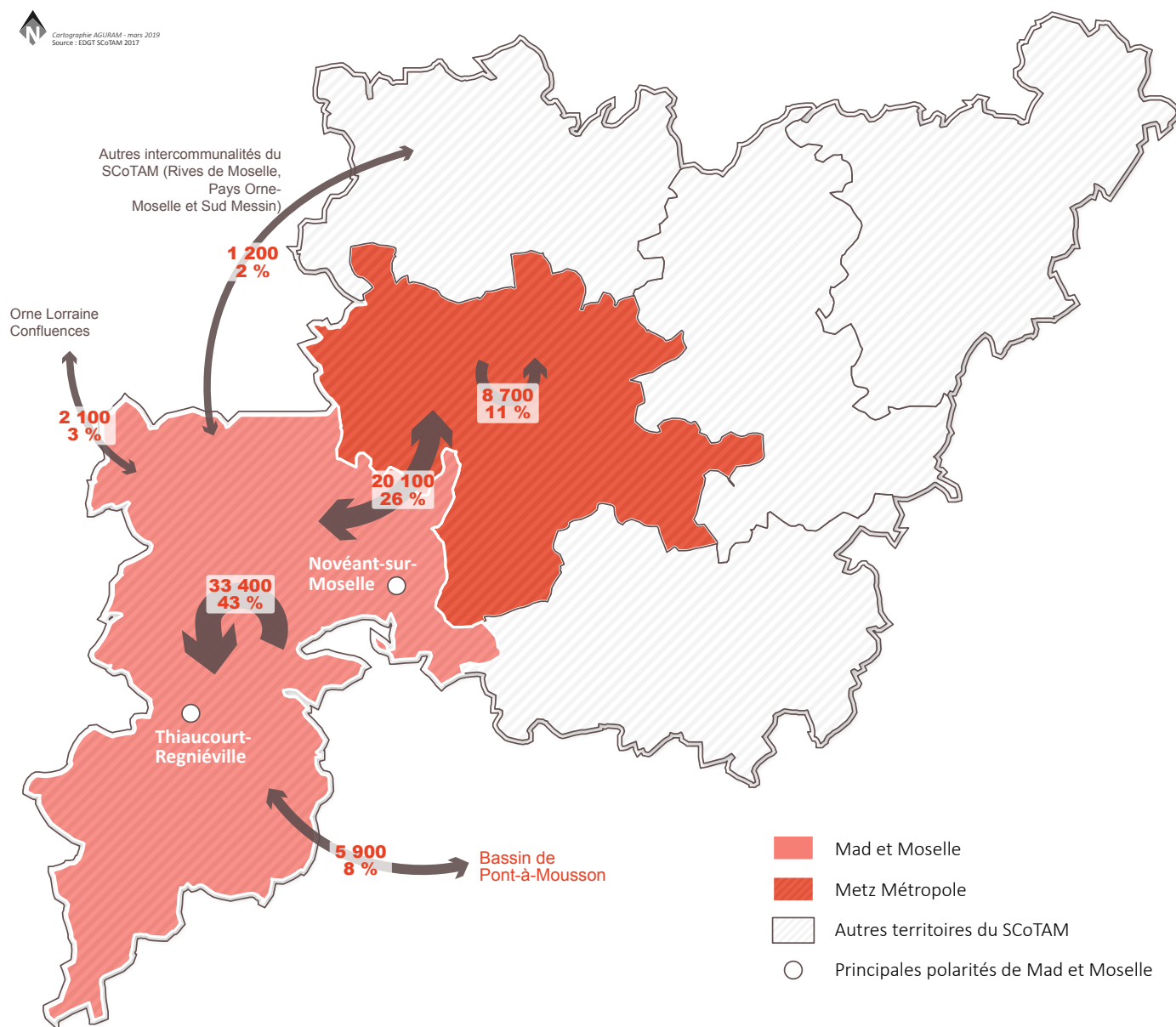
Les habitants de Mad et Moselle sont fortement polarisés par Metz Métropole, cela représente plus de 28 000 déplacements quotidiens, dont 20 100 sont des échanges (déplacements deux sens confondus) entre leur territoire et Metz Métropole et 8 700 sont des déplacements internes à Metz Métropole.

Les échanges avec Metz Métropole sont réalisés avec 3 secteurs en particuliers, le secteur d'Ars-sur-Moselle/Gravelotte avec 3 400 déplacements/jour (deux sens confondus) ; le secteur sud de la métropole (Augny, Coin-lès-Cuvry, Coin-sur-Seille, Cuvry, Féy, Marieulles, Pouilly et Pournoy-la-Chétive) avec 3 000 déplacements/jour et enfin, le centre de

Metz (Ancienne Ville, Nouvelle Ville et les Isles) avec 3 000 déplacements/jour. Ces déplacements en direction de Metz Métropole ont pour motif principalement l'accompagnement (22 %), le travail (22 %) et les achats (20 %)¹⁵.

Enfin, 4 déplacements sur 10 sont réalisés au sein du territoire de Mad et Moselle (soit 33 400 déplacements) ; 40% (13 500 déplacements/jour) dans la partie mosellane du territoire, 55% (18 400 déplacements/jour) dans la partie meurthe-et-mosellane et le reste des déplacements se répartit entre les deux secteurs.

Habitants de Mad et Moselle : 62 200 déplacements quotidiens dans le SCoTAM et d'échanges avec les territoires extérieurs¹⁶



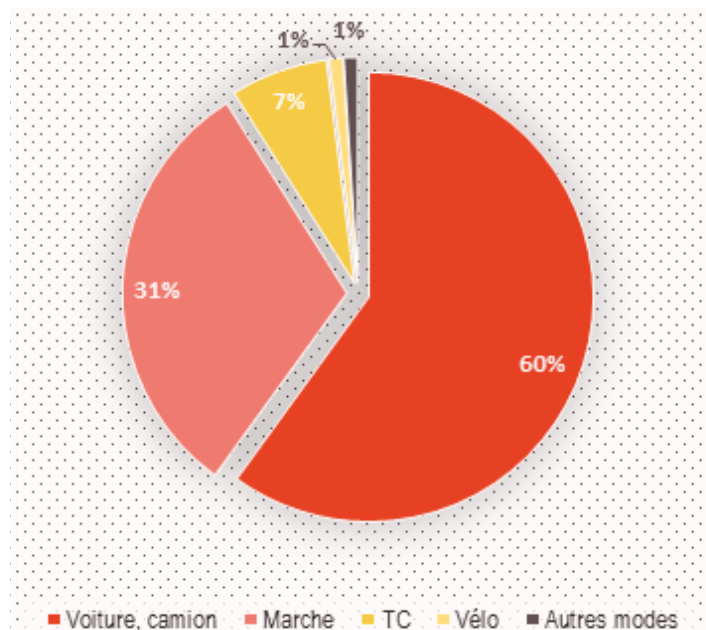
¹⁵ Hors retour au domicile.

¹⁶ Nombre de déplacements/jour en semaine. Répartition en % par rapport au nombre de déplacements réalisés dans le SCoTAM et en échanges avec les territoires extérieurs. Les déplacements non liés au bassin de vie du SCoTAM ne sont pas pris en compte dans cette répartition.

COMMENT SORTIR DE LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE ?

UNE MOBILITÉ DOMINÉE PAR L'AUTOMOBILE

Répartition modale des déplacements domicile-travail dans le SCoTAM et en échanges avec les territoires extérieurs (source : EDGT)



L'automobile domine la mobilité sur le SCoTAM, avec 60% des habitants du territoire qui utilisent quotidiennement leur voiture personnelle pour se rendre sur leur lieu de travail. Cette « automobilité » est facilitée par la densité et les performances des infrastructures de transport (A31, A4, voies rapides) qui assurent de bonnes conditions d'accessibilité sur le territoire (45 minutes maximum pour traverser le SCoTAM) en dehors des périodes de congestion.

Avec 7% d'usage pour les déplacements domicile-travail, l'utilisation des transports collectifs reste relative et conditionnée par le niveau de service de l'offre proposée sur le territoire du SCoTAM.

La mobilité sur le SCoTAM se traduit également au travers de la pratique du vélo dont la vocation aujourd'hui est davantage tournée vers le loisir que fonctionnelle (seulement 1% des déplacements domicile travail se réalisent actuellement à vélo).

UNE ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER DIFFÉRENCIÉE SELON LES TYPES DE VOIRIES

Le trafic autoroutier ne cesse de croître sur le territoire du SCoTAM, attestant de l'importance de ce réseau pour les échanges entre les polarités du Sillon Lorrain, ainsi que pour les trafics internes à notre territoire. +29% entre 2010 et 2017 sur l'A31 au niveau d'Hagondange, +21% à Maizières-lès-Metz, +10% près du diffuseur de Moulins-lès-Metz, +25% sur l'A4 entre Lauvillières et Hauconcourt, ... cet usage croissant engendre des points de congestion au niveau des échangeurs et diffuseurs du territoire en heure de pointe du matin et du soir, dégradant l'accessibilité des secteurs d'activités économiques (Technopole, ...) et générant des situations d'insécurité pour les usagers (remontée de files, ...).

Le trafic Poids lourds est omniprésent sur le réseau autoroutier eu égard au positionnement de la Lorraine sur le réseau de transport transeuropéen (RTE-T). L'A31 joue ainsi un rôle primordial dans les échanges entre la mer

du Nord et la Méditerranée. Aux échanges régionaux et locaux viennent ainsi s'ajouter des trafics en transit à l'échelle européenne. 12% de PL sur l'A31 au diffuseur de Moulins-lès-Metz, 11% à Maizières-lès-Metz, 12% à Hagondange, ... cela concerne quotidiennement entre 8000 et 11000 PL qui empruntent quotidiennement l'A31 sur le territoire du SCoTAM, dont la moitié en transit.

La situation est différente en ce qui concerne le réseau routier départemental avec des évolutions très hétérogènes selon les secteurs. +8% de trafic entre 2012 et 2017 sur la RD603 à Moulins-lès-Metz, +38% sur la D913 à Fleury, +18% sur la RD603 à Lauvillières, +5% sur la D5 à Marly, +7% sur la D112 à Hagondange, mais -15% sur la D652 entre Semécourt et Woippy, -4% entre Maizières-lès-Metz et Woippy, ... Les accès à la polarité messine restent très chargés et en progression constante. Il est probable qu'une partie du trafic interne d'échanges entre les différents secteurs du SCoTAM se reporte sur les axes autoroutiers.

UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT POUR CONTRAINDRE L'UTILISATION DE LA VOITURE EN ACCÈS AU CENTRE-VILLE MESSIN

Le centre-ville messin élargi (centre historique, boulevard de Trèves, Amphithéâtre) dispose, avec près de 16 000 places, d'une offre en stationnement élevée qui, en dehors de quelques périodes de forte intensité commerciale, garantit de trouver une place. Cette facilité, couplée aux bonnes conditions d'accessibilité du centre messin (congestion très relative), incitent encore à utiliser la voiture individuelle.

DES ÉVOLUTIONS SOCIÉTALES QUI IMPACTENT LES PRATIQUES DE MOBILITÉ ET ENCOURAGENT LE DÉVELOPPEMENT DE SOLUTIONS ALTERNATIVES

Les évolutions sociétales des cinquante dernières années conduisent à un changement des modes de vie où le temps de travail à l'échelle de la vie s'est considérablement réduit. Cette diminution du temps de travail a entraîné une augmentation du temps libre qui a joué un rôle primordial dans les changements des modes de vie et notamment dans les pratiques spatiales. Ce système multiplie les lieux de vie quotidiens et, par conséquent, les déplacements pour les rejoindre. La nouvelle structuration de l'emploi avec l'augmentation du travail tertiaire et la flexibilité des horaires de travail (RTT) ont contribué à diversifier les pratiques de mobilité des habitants du SCoTAM. Actuellement, les trajets domicile/travail représentent environ 20% des déplacements effectués mais ils tendent à diminuer en faveur de déplacements de plus en plus complexes (pour les motifs de loisirs, culturels, d'achats, etc.) pour lesquels la voiture reste le mode de transport le plus performant. À l'inverse, d'autres évolutions concourent à favoriser une mobilité plus durable. L'émergence des préoccupations environnementales, parfois en lien avec des considérations économiques (évolution du coût du pétrole en raison de sa raréfaction), a fait évoluer la perception de la voiture. Même si ce mode de transport domine encore, les modes de transports alternatifs gagnent en crédibilité.

Le développement du vélo pour les déplacements « fonctionnels »

Même si cela est difficile à mesurer, le développement du free floating (vélo en libre-service) sur les communes centres de la Métropole a eu un impact positif sur la pratique du vélo en milieu urbain. La mise en place de réseaux cyclables dans les différents EPCI du SCoTAM, ainsi que le développement d'une « conscience verte » pourraient permettre de renforcer la pratique du vélo en milieu urbain notamment.

Une nouvelle pratique de déplacement qui se dessine : le covoiturage

Les aires de covoiturage spontanées aujourd'hui présentes sur le SCoTAM (exemple à Fey) peuvent laisser penser à un changement progressif des mentalités quant à la mobilité individuelle. Pour inciter leurs résidents à faire du covoiturage, de nombreux EPCI du SCoTAM se lancent dans l'aménagement de parking de covoiturage : Solgne pour la CC du Sud Messin, Novéant-sur-Moselle / Arnaville / Bernécourt / Mars-La-Tour pour la CC Mad et Moselle, péage de Varize pour la CC de la Houve et du Pays Boulageois. Par ailleurs, Le PDU de Metz Métropole, en phase d'approbation, intègre un schéma directeur de covoiturage qui prévoit notamment :

- La création de 500 places de stationnement dédiées à l'horizon 2025 ;
- La prise en compte de places réservées aux covoitureurs dans les contrats de Délégation de service public de stationnement ;
- La mise en œuvre d'un plan de communication ciblé sur cette pratique.

Les actions engagées par la Région Grand Est (SRADDET) et le Conseil Général de Moselle (Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services Publics) sur ce thème devraient encourager cette organisation collective et spontanée des déplacements. Le Département de Meurthe-et-Moselle, par exemple, a créé une plateforme de covoiturage afin de favoriser cette pratique.

La complémentarité des réseaux de transports pour rationaliser, simplifier et dynamiser l'utilisation des réseaux de transports collectifs. La valorisation qualitative en marche sur le territoire à travers la mise en place d'une interopérabilité, d'une intégration tarifaire (entre TER, Ex-TIM et TCU¹⁷) et d'une meilleure articulation (desserte, rabattement, amplitudes horaires et correspondances, ...) entre les différents réseaux de transports, facilitera la chaîne des déplacements pour les usagers.

Un risque d'atteinte au droit au transport, notamment pour les territoires ruraux

Compte tenu de l'absence d'offre de transports collectifs aujourd'hui sur certains espaces ruraux et périurbains du territoire, l'augmentation des coûts de transport (coût du pétrole, ...) peut avoir pour conséquence de laisser pour compte une partie de plus en plus importante de la population dans l'accès à la mobilité individuelle.

Actuellement, seule une offre de transport à la demande à vocation sociale est développée sur deux territoires, la Houve Pays Boulageois (Soli'bus) et Mad et Moselle (Tedibus). Le premier vise un public en insertion, en accès à l'emploi ou en formation, tandis que le second s'adresse essentiellement aux seniors qui souhaitent accéder aux équipements et services du territoire de la CC.

Des besoins nouveaux de mobilité liés au vieillissement de la population

La structure de la population évolue avec une augmentation prévisible du nombre de personnes âgées sur le territoire du SCoTAM. Les personnes âgées représentent aujourd'hui une population souvent captive des transports collectifs (lorsqu'ils existent notamment en milieu urbain), même si les comportements de mobilité des seniors évoluent énormément ces dernières années. Ainsi, les études sur la mobilité des seniors indiquent que le groupe des personnes âgées, même s'il ne constitue pas un groupe homogène, est :

- de plus en plus mobile,
- de plus en plus motorisé,
- de moins en moins enclin à renoncer à son véhicule particulier au profit des transports collectifs.

¹⁷ Transport collectifs urbains



Quoi qu'il en soit, le vieillissement de la population soulève de nombreux enjeux et l'obligation légale de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ne constitue qu'une réponse partielle à ceux-ci. Cette évolution devra être intégrée dans les politiques publiques, notamment au niveau :

- de la sécurité des déplacements, les seniors étant des populations particulièrement vulnérables,
- du développement de services de transports collectifs qui répondent à leurs besoins, que ce soit en termes de confort et de sécurité, qu'en termes d'organisation des offres en dehors des heures de pointe.

La question du développement des transports collectifs est d'autant plus sensible en milieux périurbain et rural pour lesquels il n'existe à l'heure actuelle aucune alternative crédible aux déplacements en véhicule particulier. Les politiques à mettre en œuvre sur ces territoires, tant au niveau des transports que du développement et de l'organisation urbaine de manière générale, devront chercher à garantir la mobilité des résidents et à limiter les phénomènes d'exclusion sociale (éloignement, isolement...).

VERS UNE OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ATTRACTIVE ET INTERMODALE POUR CONCURRENCER L'AUTOMOBILE

L'offre de transport collectifs ne concerne pas l'ensemble des territoires du SCoT. (Voir chapitre 1, *Des infrastructures de transport performantes profitant essentiellement à l'automobile*)

Seule Metz Métropole (AOMD¹⁸) propose une offre diversifiée par son réseau le MET. La restructuration de son réseau en 2013 porte déjà ses fruits et la fréquentation est au rendez-vous notamment sur les deux lignes

de Mettis. Elle pourrait être renforcée par une politique de stationnement plus contraignante, récemment engagée par la Ville de Metz

Certains territoires bénéficient également d'une offre TER, renforcée en 2016 par un cadencement opérée par la Région. Les perspectives d'une augmentation de la fréquentation sont attendues mais la marche est encore haute pour passer du TER au RER. Un élargissement des amplitudes horaires devra être envisagée afin de répondre aux besoins des habitants du SCoTAM.

Par ailleurs, l'accessibilité aux gares est de qualité inégale et varie selon leur profil¹⁹. Les plus attractives et fréquentées (Hagondange, Maizières) souffrent d'une saturation des aires de stationnement automobile due notamment à l'absence d'alternative de rabattement. En effet, il n'existe pas d'offre crédible de transports collectifs à Rives de Moselle et dans le Pays Orne-Moselle. Le vélo et la marche sont peu pratiqués, les usagers provenant des communes éloignées aux alentours et en l'absence d'une voirie favorable à ces pratiques alternatives.

La Région Grand Est assure également depuis 2017 la compétence en matière de transport interurbain, le TIM en Moselle. Fréquentée quasi exclusivement par les scolaires, l'offre pourrait évoluer en complémentarité avec les autres réseaux de transport collectif afin de capter d'autres publics. À ce titre, une expérimentation a été menée début 2019 par la commune de Verny, le Sud messin et la Région Grand Est afin d'évaluer le potentiel d'une ligne express entre Verny et Metz.

¹⁸ Autorité organisatrice de la mobilité durable

¹⁹ Voir l'étude SCoTAM Aguram, « Valoriser et (re)composer les espaces gares » : www.scotam.fr/fr/espaces-gares

Parking relais Rochambeau à Metz



03

L'ATTRACTIVITÉ ET LE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE

DANS CETTE PARTIE

Les composantes de l'attractivité et du rayonnement économique du territoire

- L'accessibilité du territoire et la valorisation des grandes infrastructures
- L'aménagement numérique : un levier pour l'attractivité et la compétitivité du territoire
- Des filières porteuses
- Culture et tourisme, les nouvelles composantes du rayonnement de la région messine

Les facteurs de développement local

- Le rôle majeur de l'agriculture et la forêt
- Les atouts patrimoniaux et paysagers
- L'économie présentielle, un relais majeur de croissance économique
- Des niveaux d'attractivité résidentielle différenciés sur les territoires du SCoTAM
- La valorisation urbaine des sites dédiés aux activités économiques

LES COMPOSANTES DE L'ATTRACTIVITÉ ET DU RAYONNEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE ET LA VALORISATION DES GRANDES INFRASTRUCTURES

TGV : UN LIEN FRAGILE ?

La ligne à grande vitesse (LGV) est un atout de taille pour l'attractivité du territoire, mettant Paris à 84 minutes de Metz, et rapprochant les principales métropoles françaises (liaisons directes depuis Lorraine TGV).

En l'absence d'étude spécifique, il est difficile d'évaluer l'impact de cette infrastructure sur le territoire, d'autant que celui-ci a été particulièrement malmené par la crise économique de 2008 et plus largement la crise sidérurgique, sans oublier le plan de restructuration des armées (2008). Pour autant, la LGV a sans doute été l'un des leviers du rebond économique actuel pour un territoire qui mise sur le tourisme (Amnéville, Pompidou-Metz...), notamment d'affaires (Metz Congrès R. Schuman...), la recherche et l'innovation (vallée des matériaux...), autant de secteurs pour lesquels le lien à l'Île-de-France est primordial. En 2017, 17% des visiteurs de Pompidou-Metz venait d'ailleurs de Paris et de sa région.

Pourtant, cette desserte semble perpétuellement menacée. Les liens directs avec l'Allemagne depuis Lorraine TGV ont été supprimés tandis que les liaisons vers le Sud sont régulièrement remaniées, voire supprimées (directs Metz-Nice). Récemment, c'est la desserte entre Metz-Ville et Paris-Est qui a dû être défendue, avec succès.

A31 ET FERROVIAIRE : LE SILLON MOSELLAN ET LE RISQUE DE THROMBOSE

Situé sur l'un des principaux axes européens reliant la Mer du Nord à la Méditerranée, le territoire du SCoT est traversé chaque jour par d'importants flux de marchandises. Les infrastructures supportant ces flux sont les mêmes qui doivent permettre l'écoulement des flux d'échanges et des flux internes au territoire du sillon mosellan. Ces infrastructures sont valorisables à plus d'un titre :

- Autoroute A31 et TER relient le territoire au Luxembourg : ils soutiennent la démographie locale en permettant l'emploi transfrontalier en maintenant sa résidence sur le SCoTAM.
- Fret ferroviaire et routier : ces mêmes infrastructures relient le territoire aux régions parmi les plus dynamiques d'Europe (Rhin, Bénélux...) d'un point de vue économique, et portes du continent sur le monde (ports maritimes du Range Nord).

Aujourd'hui, ces infrastructures sont en voie de saturation à court terme. Le maintien de leur fluidité, primordial pour le territoire, doit être assuré par les investissements envisagés dans le cadre du projet A31bis et des projets ferroviaires (infrastructure, matériel roulant) portés par les États français et luxembourgeois et la Région Grand Est.

PORT ET AÉROPORT : VERS UN RENOUVEAU AU SERVICE DU TERRITOIRE ?

Le trafic des ports de la Moselle française a beaucoup décliné, passant de 11,7Mt en 2006 à 5,9 en 2017. En effet, les consommables et/ou produits finis de l'industrie métallurgique (minerai, charbon et coke, produits finis lourds) sont particulièrement adaptés au transport fluvial et les trafics ont régressé avec cette industrie qui fait par ailleurs beaucoup appel au ferroviaire du fait des liens logistiques et industriels (Arcelor-Mittal) avec Dunkerque.

Par ailleurs, le secteur de l'énergie était un important générateur de trafic, mais les dernières centrales au charbon ont récemment fermé (Metz-la Maxe) ou ont été converties au gaz (Blénod-lès-Pont-à-Mousson).

Les céréales demeurent un trafic important et dynamique, mettant les ports au service de l'agriculture locale et régionale, voire au-delà. Le nouveau port de Metz reste le premier port fluvial céréalier de France et travaille avec les acteurs majeurs du secteur (Soufflet, etc.).

Le trafic conteneurs, qui se développe à Metz-La Maxe (Nouveau port), met l'infrastructure au service d'une grande diversité d'entreprises locales mais entre en concurrence avec les installations proches d'Athus et Bettembourg.

La nouvelle gouvernance des ports publics lorrains (SMO Ports lorrains), qui met VNF et la Région Grand Est « aux manettes » avec une place encore limitée pour les collectivités locales, est porteuse d'enjeux : quelle sera la place des ports messins dans le dispositif global ? Comment les intérêts du territoire pourront-ils être défendus ?

Pour ce qui concerne Lorraine Airport, force est de constater que, si l'effondrement du trafic semble enrayé, la situation reste difficile, avec un positionnement compliqué face à la concurrence de la proche plate-forme de Luxembourg-Findel et ses 4 millions de passagers en 2018 (doublement depuis 2012), pour seulement 280 000 passagers à « Metz-Nancy ». Cet aéroport, propriété de la Région, sera-t-il en mesure de développer des destinations suffisantes en nombre et qualité pour répondre à la demande de l'économie locale et participer à l'ambition touristique de la métropole messine, du pôle touristique d'Amnéville, et plus largement du SCoTAM ?

L'AMÉNAGEMENT NUMÉRIQUE : UN LEVIER POUR L'ATTRACTIVITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ DU TERRITOIRE _

Au cours des 40 dernières années, les outils de communication ont profondément évolués se répercutant sur notre société par une modification de nos modes de vie, de nos consommations, de nos communications, etc. au point de parler de révolution numérique. Cet essor et les avantages apportés aux entreprises (gain de productivité, etc.), aux administrations et à la population (amélioration de la qualité de vie, etc.) en font un levier pour l'attractivité et la compétitivité du territoire, générant développement et emplois.

UN TERRITOIRE INÉGALEMENT CONNECTÉ

Une bonne couverture HD (ADSL) mais des débits insuffisants

La technologie DSL (Digital Subscriber Line) est la principale technologie permettant d'offrir du haut débit aux entreprises et aux particuliers. Cette technologie utilise le réseau téléphonique traditionnel de France Télécom (réseau de cuivre).

En 2017, 99% des locaux du territoire du SCoTAM étaient éligibles à une offre DSL (16 communes avaient moins de 50% de locaux éligibles). Toutefois cette couverture ne garantit pas des débits équivalents en tous points. Même si de nombreux foyers disposent d'une offre ADSL (90% sont éligibles à une offre supérieure à 3Mbit/s et 85% à une offre supérieure à 8Mbit/s) seulement 124 communes ont au moins 50% de locaux éligibles à une offre supérieure à 8Mbit/s.

Aujourd'hui, le principal enjeu n'est plus tant la couverture du territoire en offre ADSL mais plutôt son débit. Même si de nombreux consommateurs au sein du SCoTAM disposent d'une offre comprise entre 512 Kbit/s et 2Mbit/s, celle-ci ne permet plus de répondre aux nouveaux services et usages en ligne qui consomment davantage de bande passante. En 2013, on estimait que pour un usage confortable de consultation sur internet, le débit devait être d'environ 5 Mbit/s. Depuis les usages sont accrus et se partagent au sein d'un même foyer (TV, Streaming vidéo, jeu en ligne...) nécessitant toujours plus de débit.

Une couverture THD¹ fixe en cours de déploiement

Le développement du Très Haut Débit et sa généralisation repose en grande partie sur le déploiement d'un nouveau réseau de distribution : la fibre optique. Cette infrastructure, pérenne, permet de répondre à la demande croissante des marchés en fournissant un débit symétrique² d'environ 100 Mbit/s. Par comparaison aux autres réseaux, la fibre présente l'avantage de limiter les contraintes liées à la distance, ce qui lui permet d'offrir de meilleures performances avec des débits supérieurs ou égaux à 30Mbit/s. Dès lors, il est possible de bénéficier d'offres multiservices (du type Triple-Play avec une amélioration des performances (fluidité, rapidité, etc.). Cette technologie favorise l'accès aux services innovants (comme le cloud computing³, etc.) et permet d'accroître leurs développements.

Le comparatif du temps de téléchargement selon les débits offerts

Temps nécessaire pour transmettre... Avec...	100 photos 0,3 Go	2 heures de vidéo standard 4,5 Go	2 heures de vidéo HD ou une IRM 25 Go
FtTH 100 Mbit/s Débit symétrique	24 s	6 mn	33 mn
Câble TV 50 Mbit/s descendant 5 Mbit/s montant	48 s 8 mn	12 mn 12 heures	1h06 mn
ADSL 10 Mbit/s descendant 1 Mbit/s montant	4 mn 40 mn	1 heure 10 heures (très difficile)	5h25 mn 55 heures (impossible)

Source : Aménagement numérique et documents d'urbanisme, juin 2013

Face aux enjeux économiques que représente le déploiement de ce nouveau réseau, les opérateurs privilégient les zones très denses voire denses, qui constituent une base clientèle suffisante pour amortir leur investissement. Résultant de cette logique, le déploiement se fait au détriment d'un développement équitable des territoires et notamment des espaces ruraux où les densités sont faibles et l'habitat dispersé.

Ce contexte conduit actuellement à différentes situations au sein du territoire du SCoTAM :

- Le déploiement de la fibre par les opérateurs privés au sein de la ville de Metz située en zone très dense puis progressivement au sein des communes AMII (cf encadré).
- Le déploiement de la fibre par des RIP (réseau d'initiative publique). Ils sont plusieurs au sein du SCoTAM. Le syndicat mixte ouvert (SMO) Moselle Fibre, réunit 19 EPCI⁴. Le déploiement de la fibre optique au sein des territoires adhérents s'échelonne jusqu'en 2020. Le RIP de la CC de Rives de Moselle dont le déploiement de la fibre est opérationnel. Toutefois, ce RIP ne couvre que les 14 communes de l'ex CC de Maizières-lès-Metz.

En 2011, les opérateurs privés ont déclaré à l'AMI⁵ leur intention d'investissement dans les déploiements FtTH pour 70 communes de Moselle dont 45 situées au sein du SCoTAM. Il s'agit de la commune de Metz, des communes de Metz Métropole et des communes de Corny-sur-Moselle, Novéant, Peltre, Plesnois et Norroy-le-Veneur. Le déploiement de ce nouveau réseau est opéré par l'opérateur Orange, qui bénéficie d'un co-financement avec l'opérateur SFR pour les communes de Metz Métropole.

¹ Très Haut Débit

² Un débit symétrique est un débit similaire qu'il soit ascendant (envoi d'informations) ou descendant (réception d'informations)

³ Accès via un réseau de télécommunications, à la demande et en libre-service, à des ressources informatiques partagées configurables

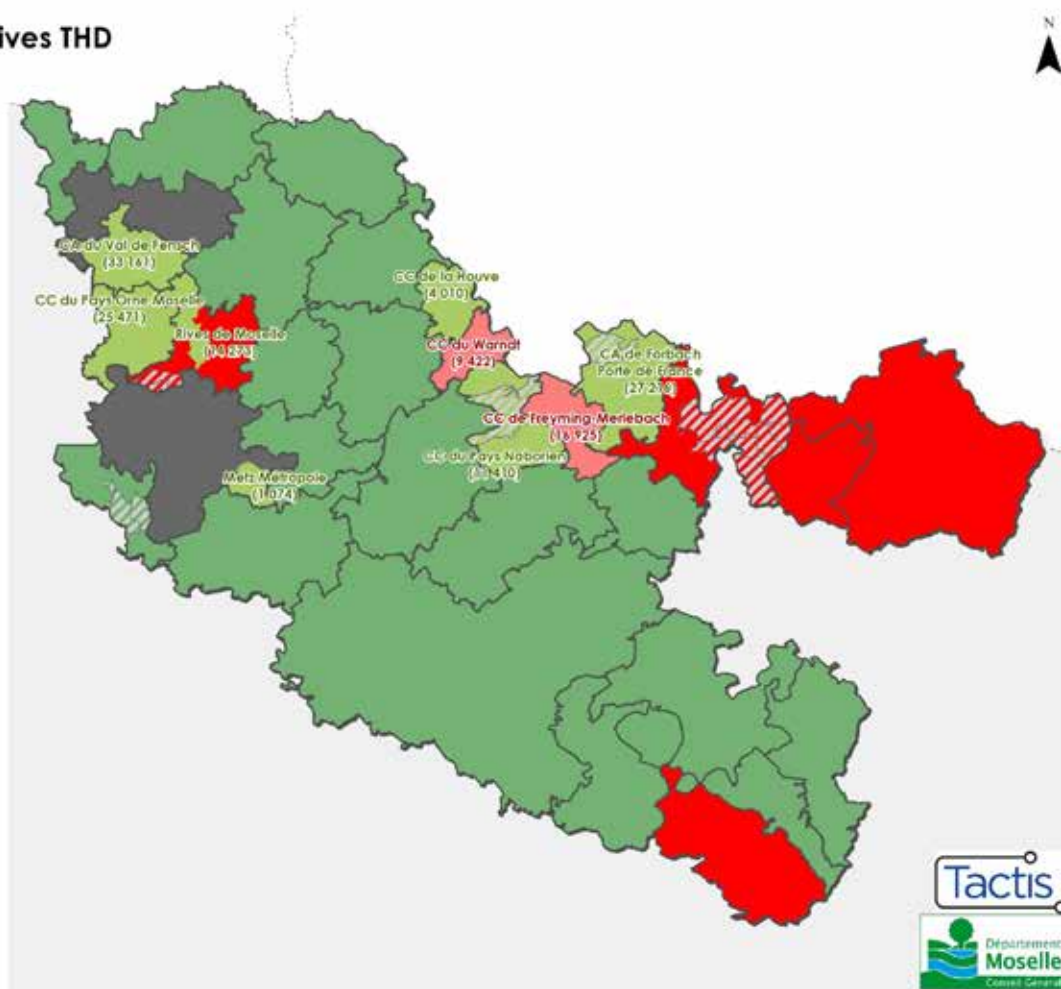
⁴ 19 EPCI dont la CC du Sud Messin, l'ex CC du Val de Moselle et la CC Haut Chemin - Pays de Pange. À terme, le SMO Moselle Fibre a vocation d'accueillir les 33 EPCI du territoire.

⁵ Appel à Manifestation d'Intentions d'Investissement, du Programme national très haut débit lancé en juin 2010 par le gouvernement

Etat des lieux des initiatives THD publiques et privées

Département de la Moselle

-  Zone conventionnée
-  Commune en zone conventionnée
-  RIP déjà opérationnels
-  RIP FTTH en cours de réalisation
-  EPCI primo adhérents du SMO
-  Potentiels futurs adhérents du SMO
-  Limite des EPCI



Sources : CG Moselle, Tactis
Cartographie Tactis
© Copyright - TACTIS - 2015
© Copyright - IGN Paris - 2015

En septembre 2018, 153 communes du SCoTAM disposait d'une couverture totale en THD (supérieur à 30 Mbit/s) et 33 communes avaient entre 10% et 80% de locaux raccordables.

La présence de réseaux optiques d'opérateurs alternatifs

Le territoire du SCoTAM est également traversé et desservi par des réseaux privés ou dédiés. Ces réseaux optiques déployés par des opérateurs alternatifs sont présents le long des grandes infrastructures routières, ferroviaires et fluviales. Ce maillage permet la mise en réseau de divers

domaines tels que les universités lorraines avec le réseau LOTHAIRES⁶ réservé aux secteurs de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et du Transfert de Technologie. Ce réseau permet l'interconnexion en très haut débit de l'ensemble des sites universitaires lorrains mais aussi des sites universitaires de la Grande Région (Sarre, Région Wallonne, Lorraine et Luxembourg) grâce à la mise en place du projet IOT (acronyme du projet européen Infrastructure Optique d'interconnexion Transfrontalière). Toutefois, ces réseaux n'ont pas vocation à irriguer le territoire mais seulement à desservir leurs points de présence.

⁶ L'Orain de Télécommunication à Haut débit pour les Applications Informatiques de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur

LA COUVERTURE MOBILE

Une couverture du très haut débit mobile (4G) très satisfaisante

L'essor des smartphones et surtout le développement d'usages liés à l'internet mobile nécessitant des débits de plus en plus importants (lecture multimédia en ligne, jeux vidéo, géolocalisations, etc.) font porter sur la couverture mobile des enjeux importants.

La 4G est la 4ème génération des standards téléphoniques mobiles, utilisant la norme « LTE ou Long Term Evolution » qui permet à l'utilisateur d'obtenir un très haut débit (bandes passantes plus importantes). La 4G fonctionne grâce à une onde radio émise depuis une antenne-relais et qui est captée par terminale (smartphone par exemple).

En octobre 2018, sa couverture était très satisfaisante sur le territoire SCoTAM. Près de 99% de la superficie du SCoTAM est couverte par au moins un opérateur (l'absence d'un opérateur se compense par la présence d'un concurrent). L'opérateur Orange est celui qui offre la meilleure couverture. Si le secteur sud-ouest du territoire (communes de la CC Mad & Moselle) dispose d'une bonne couverture 4G, celle-ci est très hétérogène selon les communes et les opérateurs. La couverture de leur territoire n'est pas assurée par un unique opérateur. Toutefois, il est à penser que prochainement cette couverture soit plus optimale compte tenu du développement rapide de l'internet mobile.

DES ENJEUX EN TERMES D'USAGES ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE À PRENDRE EN COMPTE DANS LES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Les enjeux du numérique ne se limitent pas au déploiement d'infrastructures, ils englobent aussi la mise en place et l'accompagnement à de nouveaux usages. La dématérialisation des services favorisée par l'essor du numérique impacte directement les politiques d'aménagement : télétravail, drives/e-commerce, administration en ligne, etc. Le numérique peut aussi contribuer au développement et à l'attractivité des territoires par exemple en favorisant le maintien d'activités en milieu périurbain et rural (télétravail, coworking, ...) ou en offrant de nouveaux services (accompagnement des personnes âgées ou en situation de handicap, promotion de la silver économie, etc.). Sa prise en compte est donc essentielle dans l'ensemble des politiques territoriales (adaptation des logements à la perte d'autonomie, services publics, ...) en s'assurant de la cohérence entre équipements et usages.

Le numérique permet aussi la structuration progressive d'une économie innovante qui associe acteurs de l'industrie et des services, acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche (industrie 4.0, valorisation big data, data center, smartcity, etc.) et un écosystème de start up porté notamment par Lorn'Tech et son bâtiment totem messin, Bliiida. Ces nouveaux modes de faire ont une incidence en matière d'aménagement du territoire en modifiant profondément les besoins fonciers et immobiliers des entreprises.

DES FILIÈRES PORTEUSES

DES FILIÈRES INSTALLÉES OU EN ÉMERGENCE, IDENTIFIÉES COMME VECTEURS DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN PAR LEUR VOLET INNOVATION

Certains secteurs d'activités sont identifiés avec une intégration plus ou moins importante de l'amont à l'aval, de l'enseignement supérieur / recherche à la conception, puis commercialisation. Ces filières sont reconnues comme vecteurs de rayonnement métropolitain, notamment dans leur volet lié à l'innovation. Ces « têtes de pont » peuvent jouer un rôle majeur en matière d'image pour le territoire dans un contexte territorial basé de plus en plus sur la compétitivité.

Traditionnellement, le territoire du Nord de la Moselle était positionné sur les filières industrielles liées au travail des métaux, de l'acier notamment par lesquelles il a forgé son image au sein des vallées sidérurgiques (de l'Orne, de la Fensch plus au Nord notamment). Cette histoire a favorisé la transition de l'emploi industriel de la métallurgie vers l'industrie automobile à partir des années 1980. La filière automobile est porteuse d'enjeux pour le territoire, les deux sites de PSA restent des sites de production clé, par la fabrication des nouveaux moteurs du groupe et des boîtes de vitesse. Ces deux unités de production ont été confortées par de nouveaux projets d'avenir liés aux adaptations du secteur automobile et aux évolutions du marché (retour aux moteurs essence, développement de l'électrique et de l'hybride).

Ces savoir-faire industriels ont également permis de développer des secteurs d'excellence en matière de recherche et d'innovation, notamment dans le domaine des matériaux, filière reconnue au plan national. La Lorraine se positionne actuellement dans le champ des matériaux et de la

transition énergétique, deux enjeux majeurs de l'économie du 21ème siècle, offrant des perspectives de valeur ajoutée pour les entreprises et d'emplois pour les lorrains. La Lorraine est reconnue comme étant la « Vallée Européenne des Matériaux et de l'Energie » et encourage la mise en œuvre d'actions visant à promouvoir l'innovation, le transfert de technologie et l'entrepreneuriat.

La construction de l'identité « Vallée Européenne des Matériaux, de l'Energie et des Procédés » repose notamment sur les projets d'implantation du CEA Tech et de l'Institut de Recherche Technologique Matériaux Métallurgie et Procédés (IRT M2P) qui a fait partie, en 2011, des 8 dossiers retenus à l'échelle nationale dans le cadre des Investissements d'Avenir. Ce projet s'appuie sur le potentiel des territoires de la Région Grand Est, portés par la présence de compétences industrielles de leaders nationaux et internationaux du secteur et un réseau de PME PMI dynamiques qui représentent une force de 300 000 salariés. Il s'appuie aussi sur des centres de recherche privés (ArcelorMittal, Ascometal, Faurecia, PSA, Saint-Gobain, etc.), un tissu académique d'excellence avec 4000 chercheurs répartis dans 42 laboratoires et sur quatre Pôles de Compétitivité reconnus (Materalia, Véhicule du Futur, Microtechniques, Fibres). Une des forces du projet tient aussi dans les synergies avec les territoires transfrontaliers, riches en compétences scientifiques et qui partagent la même trajectoire industrielle et les mêmes problématiques.

Le secteur de l'énergie, notamment de l'éco-énergie, émerge lui aussi comme un facteur de différenciation, autour d'entreprises et de savoir-faire reconnus. Une des particularités du SCoTAM est de compter plusieurs réseaux publics de distribution de chauffage (Metz, Amnéville), le principal étant celui de Metz, qui avec l'UEM fait partie des références

nationales en matière de chauffage urbain. La construction d'une unité biomasse en 2013, a d'ailleurs fait de Metz-Chamblère l'une des plus importantes unités de production thermique et électrique à partir de biomasse en France.

L'Institut Supérieur Européen de l'Entreprise et de ses Techniques (ISEETECH)

L'institut a ainsi pour objectif de renforcer le partenariat entre les établissements d'enseignement supérieur, de recherche et de transfert et les entreprises, sur le territoire mosellan afin de soutenir les entreprises dans leur démarche d'innovation. Aujourd'hui, il s'organise concrètement au travers de différents volets et thématiques avec un comité de projets, des plateformes technologiques, un Institut de l'Autonomie et un projet Interreg Grande Région, axé sur deux programmes MobiProGR (mobilité transfrontalière des apprenants) et ProdPilot (productivité des entreprises).

L'Institut de recherche technologique matériaux métallurgie et procédés (IRT M2P) : un outil au service de la recherche industrielle

Les Instituts de Recherche Technologique sont issus du Programme d'Investissements d'Avenir soutenu par l'État. Un IRT est un ensemble de moyens humains, d'équipements et de lieux partagés entre industriels et acteurs académiques. Il a une activité de recherche technologique propre, articulée autour de plusieurs équipements et plusieurs plateaux techniques.

Un IRT vise à devenir un centre commun de recherche technologique associant entreprises, établissements et organismes de recherche, principalement dans l'étape de recherche industrielle, transition entre la recherche fondamentale et le développement expérimental.

Un IRT met à disposition de ses partenaires et de ses clients, des outils au service du développement industriel. Orienté marché, avec une double gouvernance privée / publique, l'IRT est organisé en mode projet, pour répondre avec une forte réactivité, aux besoins technologiques et d'innovation exprimés par les industriels et le marché.

L'IRT M2P a pour objectif de développer des matériaux et des procédés pour répondre aux enjeux d'allègement, d'efficacité énergétique, de durée de vie, notamment pour les secteurs de l'énergie, du transport et de l'industrie. Pour ce faire, l'IRT M2P a investi près de 16 M€ dans des plateformes technologiques développées en collaboration et selon les besoins de ses partenaires industriels.

L'Institut Lafayette

Opérationnel en 2014, l'Institut Lafayette est un projet porté par Georgia Tech Lorraine, le campus messin du Georgia Institute of Technology d'Atlanta. Premier projet de ce type en Europe, il s'agit d'une plateforme d'innovation au service des entreprises. Concrètement, l'Institut Lafayette mettra à disposition des industriels des équipements de haut niveau et des travaux de recherches qui permettront la transposition de ces innovations dans l'industrie. Il est spécialisé dans l'optoélectronique, c'est-à-dire à la convergence de l'optique et de l'électronique : les capteurs, les LED... Cette spécialité trouve des applications concrètes dans les domaines de l'énergie, l'eau, la santé notamment, qui sont identifiées comme des filières-clés pour le SCoTAM.

Le Commissariat à l'Energie Atomique et aux Énergies Alternatives (CEA Tech)

L'implantation d'une plateforme de transfert de technologie CEA Tech dans le Technopole de Metz, permet d'accroître la compétence technologique des entreprises lorraines par des contrats de recherche partenariale et d'aider la maturation de certains résultats issus des laboratoires de l'Université de Lorraine. Le CEA Tech a pour objectif d'améliorer le couplage entre l'industrie et la recherche et participera à la définition et au déploiement de quelques filières d'avenir.

Depuis son ouverture en 2014, plus de 150 entreprises ont été rencontrées, une dizaine d'accords de R&D signés avaient été signés en 2015. Une douzaine de thèses et de post-doctorats ont été lancés avec des partenaires académiques (institut Jean-Lamour au sein de l'université de Lorraine, ENIM, ENSAM, Georgia Tech, Centrale-Supélec). Les premiers partenariats industriels portent sur un large panel d'expertises : contrôle qualité avec Arcelor Mittal, solaire thermique avec Viessmann, imagerie médicale avec Cibio, modélisation thermomécanique avec Solsi...

En parallèle, deux plates-formes applicatives sont lancées : l'une ouverte aux industriels dédiée à la robotique collaborative pour l'usine du futur, l'autre à la mécatronique. Elle dispose d'un showroom de 250 m² qui présente 30 démonstrateurs technologiques.

MATERIALIA, le pôle de compétitivité Grand Est

Materialia est l'association des acteurs de la filière des Matériaux et Procédés de la région Grand Est. Créé à l'initiative de l'État et de la Région, le pôle est l'interface entre le monde de la recherche et le monde industriel pour favoriser le développement économique de la filière des matériaux et des procédés. Il agit sur quatre domaines stratégiques (Aéronautique, Automobile, Energie, Santé) et intervient particulièrement sur cinq thématiques (Matériaux structurants, Fabrication additive, Métallurgie, Procédés propres et durables, Usine du Futur).

LE RÔLE DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR COMME VECTEUR D'ATTRACTIVITÉ ET DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN

En 2016-2017, l'agglomération messine comptait au total plus de 23 000 étudiants, essentiellement concentrés sur la ville de Metz. Les étudiants représentent ainsi de l'ordre de 5 % de la population de l'aire urbaine messine, contre 10 % à Nancy, Strasbourg et Reims.

Des formations de renommée internationale (GeorgiaTech, Supélec, ENSAM notamment) côtoient un grand nombre de formations au recrutement plus local (BTS, 1er et 2nd cycles universitaires...). On observe une « fuite » hors de la région des jeunes actifs formés sur le territoire. Une des explications résiderait dans le manque d'adaptation des contenus de formation aux évolutions du marché de l'emploi local.

Des coopérations métropolitaines se mettent en place afin de mieux positionner l'enseignement supérieur lorrain et les équipements en matière de santé et de rechercher une meilleure adéquation entre les formations supérieures et le tissu économique. Ainsi depuis le 1er Janvier 2012, les Universités lorraines forment « l'Université Lorraine » ce qui permet notamment d'unifier les offres de formation et de travailler de manière plus approfondie sur l'insertion des étudiants. Ce nouveau statut permet à l'enseignement supérieur lorrain de rester visible et lui donne l'opportunité de se démarquer en tant que réelle université transfrontalière. Depuis dix ans, elle fait partie du réseau de l'Université de la Grande Région, un réseau qui regroupe six universités

(Universités de Kaiserslautern, de Liège, de Lorraine, du Luxembourg, de Sarre et de Trèves) implantées sur l'espace frontalier de la Grande Région (Allemagne – Rhénanie-Palatinat et Sarre ; Belgique – Wallonie, Communautés française et germanophone de Belgique ; France – Région Grand-Est (Lorraine) ; Grand-Duché de Luxembourg).

En effet, un des enjeux est de rendre attractives les offres d'enseignement supérieur et de recherche, messines et lorraines, en offrant aux étudiants et aux enseignants un cadre de vie et des services de haut niveau. La question de l'offre de logements à destination des étudiants, des services en matière de transports, liés à la vie quotidienne ou l'accès à la culture sont des thèmes clés. Ainsi, à la fin de leurs études, les étudiants pourraient se révéler des « ambassadeurs » de la Métropole vis-à-vis de l'extérieur et pourront participer à porter et à diffuser une nouvelle image Metz et de sa région. Par ailleurs, en matière de santé, des coopérations sont en train de se mettre en place (installation de la 1ère année de médecine à Metz, rapprochement du CHU de Nancy et du CHR Metz-Thionville, etc.). Par ailleurs, en matière de santé des coopérations sont en train de se mettre en place (installation de la 1ère année de médecine à Metz, rapprochement du CHU de Nancy et du CHR Metz-Thionville etc.).

L'Université de Lorraine

En 2018, avec 60 000 étudiants dont 10 000 étrangers, 570 diplômes et formations, 85 laboratoires et 3 900 enseignants, 1 800 doctorants l'Université de Lorraine se positionne dans le peloton de tête de l'enseignement supérieur en France. Répartis sur 54 sites, l'Université de Lorraine est pleinement intégrée dans l'Université de la Grande Région avec 5 autres universités frontalières.

L'Université est par ailleurs impliquée dans 15 programmes vecteurs d'excellence scientifique et d'ouverture à l'échelle internationale, tels que IMPACT, Mirabelle + ou Welcome in Lorraine, pour aider les personnels étrangers à s'installer dans la région.

En 2018, l'Université de Lorraine se classait en première position des universités françaises pour la mobilité sortante du programme Erasmus. Soutenu par l'ensemble des collectivités locales, le pacte territorial « Campus » pour une Université Lorraine régionale et transfrontalière concrétise la dimension métropolitaine de l'université et l'ambition de créer un campus de niveau européen.

CULTURE ET TOURISME, LES NOUVELLES COMPOSANTES DU RAYONNEMENT DE LA RÉGION MESSINE

UNE OFFRE CULTURELLE AMBITIEUSE DÉSORMAIS RECONNUE, CONCENTRÉE SUR LA MÉTROPOLE MESSINE

Le rayonnement culturel de l'agglomération messine s'appuie sur la présence d'équipements culturels structurants à vocation départementale, voire au-delà. En complément, des événements culturels majeurs, récents ou traditionnels, viennent transformer en profondeur la notoriété de la région messine. Le changement d'image qui s'opère depuis l'ouverture du Centre Pompidou Metz, s'accélère depuis quelques années.

L'offre s'appuie notamment sur la programmation de la Cité musicale de Metz qui regroupe l'Orchestre National de Metz, 3 salles (la Boîte à Musique, salle dédiée aux Musiques Actuelles, Arsenal et Trinitaires), celle du Centre Pompidou Metz (345 500 entrées payantes en 2017) et de l'Opéra théâtre. Les manifestations se diversifient et gagnent en notoriété à l'image du festival Constellations (1 million de visiteurs), du festival Passages, de la semaine franco-allemande, du festival le Livre à Metz ... tout en développant les plus traditionnelles, telles les marchés de Noël (> 2 millions de visiteurs par an), la Fête de la Mirabelle, ... Les retombées économiques sont désormais significatives (hébergement, restauration, ...). Les communes des intercommunalités contribuent également à l'animation culturelle du territoire (festival de BD de Marly, salon du livre de Boulay, Courcelles étincelle, Marly Jazz Festival, Festival de l'Écologie et de la Nature à Woippy, ...).

Cette reconnaissance est également complétée par la notoriété sportive qui font rayonner le territoire au niveau national : Metz handball, FC Metz, Open de Moselle, marathon de Metz, ...

source : www.constellations-metz.fr

Constellations de Metz

20 juin — 7 sept. 2019

FESTIVAL D'ARTS NUMÉRIQUES

parcours artistiques
performances
expositions
concerts

constellations-metz.fr

Logos: metz, interreg, Grande Région / Großregion, Grand Est, Moselle, Centre Pompidou Metz, uem, LORRAINE, BANCQUE POPULAIRE, MPM, Telerama, 3, france-tv, etc.

UN TOURISME DIVERSIFIÉ QUI MONTE EN PUISSANCE

LE TOURISME D'AFFAIRES EST AUJOURD'HUI DOMINANT À METZ, TOUT COMME EN MOSELLE.

L'hôtellerie messine qui offre 24 hôtels (3 066 lits) a accueilli 520 500 nuitées en 2018 (59,2 % de part clientèles affaires), soit légèrement plus que Nancy⁷. L'offre hôtelière s'étoffe et monte en gamme à l'image du futur hôtel Stark. Depuis septembre 2018, la ville centre dispose du Centre des congrès Robert Schuman dans le quartier de l'Amphithéâtre (auditorium : 1 200 places / surface d'exposition de 4 300 m²), en complément du Parc des Expositions de Metz Métropole (50 événements annuels et plus de 800.000 visiteurs).

Deux locomotives Amnéville et Metz pour le tourisme de loisirs et urbain

Le rayonnement des territoires du SCoTAM s'appuie sur le pôle thermal et touristique d'Amnéville (2nd pôle régional avec + de 1 250 000 entrées payantes en 2017 pour 5 structures, juste derrière Strasbourg). Il draine des touristes régionaux et internationaux depuis son ouverture en 1974. En 2019, un projet de réaménagement profond du site est mené par la SPL Direction Amnéville afin de viser le doublement de sa fréquentation. Le Parc Walligator (Maizières-lès-Metz) situé à proximité immédiate, renforce l'offre présente dans la vallée mosellane (270 000 entrées en 2017).

En complément de ses équipements et manifestations culturels majeures, les atouts de la ville de Metz génèrent un tourisme urbain et patrimonial complémentaire : sa partie historique est labellisée « ville d'art et d'histoire » et a engagé une démarche de candidature Unesco pour la diversité et la qualité de son patrimoine architectural construit entre le XVIIIème et le XXème siècle (quartiers cathédrale, Impérial, ...) Le Musée de la Cour d'or rénové en 2018 (46 000 entrées en 2017), propose de retracer les 2 000 ans d'histoire de la cité messine.

Le tourisme de mémoire permet de témoigner des vicissitudes de l'histoire, notamment grâce au musée de la Guerre de 1870 à 1914 et le cimetière franco-allemand à Gravelotte et la présence d'une ceinture de forts (Metz Queuleu, Wagner de Verny, ...) au potentiel à exploiter.

Grâce à sa diversification, l'économie touristique qui reste encore modeste comparée à nos voisins alsaciens, monte en puissance. La clientèle s'internationalise, les Allemands, Belges, Néerlandais et Britanniques étant les plus représentés. La présence d'autres touristes (notamment Suisses, Pays de l'Est et Chinois) est également notée par les professionnels. Puissant vecteur d'image et d'attractivité, le tourisme weekend ou plus longue durée contribue à construire une nouvelle image pour l'ensemble des territoires et à renforcer globalement son attractivité.

⁷ Insee Grand Est pour l'ART GE destination Lorraine – enquête de fréquentation hôtellerie 2018

Le marché de Noël place Saint-Louis à Metz



Grand Est Mondial Air Ballons 2019

1989 - 2019
UNIQUE AU MONDE
DEPUIS 30 ANS AVEC VOUS



[Le Mondial Air Ballons à Chambley](http://www.pilat-de-rozier.com)

source : www.pilat-de-rozier.com

VERS UN DÉVELOPPEMENT DU TOURISME DE NATURE

Ce secteur en expansion répond aux aspirations actuelles des touristes français et étrangers.

Tourné vers l'éco tourisme, les sports et loisirs de pleine nature, ils représentent une opportunité réelle de développement, grâce à la qualité des espaces naturels, des équipements structurants et des productions locales. Les territoires du SCoTAM bénéficient de sites et paysages remarquables et diversifiés. La Moselle est l'élément structurant, sur laquelle se développent un tourisme fluvial et de loisirs nautiques (ports de plaisance de Scy-Chazelles (130 anneaux) et de Metz (100 anneaux)). Le Lac de Madine, équipement d'envergure régionale draine majoritairement les habitants du Grand Est. La présence du PNR de Lorraine (46 communes du SCoTAM) permet une valorisation des côtes de Moselle qui mène des actions pour un tourisme durable (observatoires ornithologiques, hébergement, ...). De son côté, le conservatoire des espaces naturels de Lorraine propose la découverte d'une trentaine sites protégés sur les territoires du SCoTAM.

Ces derniers sont traversés d'itinéraires de randonnées et cyclables internationaux, GR5 sur les côtes de Moselle et véloroute l'Échappée bleue Moselle Saône (700 km). Ces supports d'itinéraires offrent des perspectives de développement touristiques importants notamment pour la clientèle étrangère (allemands et belges). Par ailleurs, chaque année le « Mondial Air Ballons » figure le plus grand rassemblement de montgolfières au monde sur le site du Planet'Air, ancienne base aérienne de Chambley.

Les productions emblématiques locales participent également à la construction d'une identité touristique. Après le renouveau de la mirabelle de Lorraine (AOC depuis 1996), les vins de Moselle reconnus AOC depuis novembre 2010 font les fers de lance d'une tradition viticole retrouvée.

La présence d'établissements de restauration de qualité (un étoilé au Michelin) sur le territoire participe à la valorisation des savoirs faire et produits locaux.

DES ACTEURS NOMBREUX ET UNE RECHERCHE DE MISE EN RÉSEAU

Le tourisme est mis en avant par une multitude d'acteurs. La Région Grand Est est chargée de la compétence développement touristique, notamment à travers la mise en œuvre du Schéma Régional de développement touristique⁸. Voté en décembre 2017, il devra répondre aux exigences d'attractivité, d'excellence et de proximité afin de promouvoir une filière qui représente à elle seule 4% de l'emploi régional. Les territoires du SCoTAM font partie de la « Destination Lorraine ». Ils peuvent bénéficier d'accompagnement et d'investissements déclinés autour de thématiques : tourisme de mémoire, d'itinérance (véloroutes, voies vertes, fluvial/fluvestre, équestre...), patrimonial et culturel (métiers d'art, tourisme urbain, de découverte économique...), de nature (éco tourisme, sports et loisirs de pleine nature), œnotourisme et gastronomie et thermalisme-bien-être. Le programme d'actions comprend notamment la volonté d'une mise en réseau transfrontalière.

Le département de la Moselle de son côté a déployé en 2018 Moselle Attractivité et sa marque MOSL (Moselle Sans Limite) afin d'assurer notamment la promotion touristique de l'ensemble des neuf sites sous sa gestion. Les territoires du SCoTAM en comptent 4 : archives départementales, jardins fruitiers de Laquenexy, maison Robert Schuman et musée de la guerre de 1870.

Dès 2016, la Métropole messine lançait Inspire Metz, son agence d'attractivité. Il s'agit de faire de l'appartenance à Metz et aux territoires qui y sont liés un avantage compétitif pour les partenaires privés et publics, grâce à une visibilité commune et une attractivité qui doit être reconnue, proposant une nouvelle image du territoire. La démarche entend

répondre au renforcement de la fierté d'appartenance, des actions individuelles de promotion des acteurs institutionnels et privés de Metz Métropole et de développer le rayonnement de la Métropole messine. Inspire Metz est en charge de la promotion touristique du territoire à travers un portail en charge de la valorisation des clientèles loisirs (« Visit Metz ») et affaires (« Metz Meeting you »). Le triumvirat se complète avec un pôle de développement économique (Invest in Metz), qui montre l'importance du marketing territorial et conforte l'imbrication entre tourisme et développement économique pour l'attractivité territoriale.

Cette démarche doit bénéficier à l'ensemble des territoires du SCoTAM comme le montre la convention établie avec la CC Mad et Moselle et de l'Arc Mosellan pour assurer le développement de leur site et proposer une offre renforcée. De même, le rapprochement entre Amnéville et Metz dès 2017, permet d'afficher des offres complémentaires à rayonnement national et international via une « Destination Metz Amnéville ».

Les autres collectivités du SCoTAM développent des actions à leur mesure qui participent à cet élan, en mettant l'accent sur une offre de proximité tels les chemins de randonnée et circuits cyclables, la valorisation des espaces naturels et la mise en avant de leurs équipements structurants.

⁸ www.grandest.fr/politiques-publiques/srdt/

Musée de la Guerre de 1870 et de l'Annexion à Gravelotte



LES FACTEURS DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

LE RÔLE MAJEUR DE L'AGRICULTURE ET LA FORÊT

LES ESPACES AGRICOLES ET FORESTIERS REMPLISSENT DES FONCTIONS MULTIPLES ET DIVERSIFIÉES BÉNÉFICIAIRES À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

La fonction économique reste prépondérante

La fonction principale des espaces agricoles, qui s'est imposée à partir du Moyen-Âge, est économique. Jusqu'à dans les années 50-60, l'agriculture est un élément de prospérité économique essentiel du territoire, à côté de l'industrie lourde. Ensuite, la mondialisation a progressivement perturbé l'économie agricole et la politique agricole commune (PAC) a tenté de pallier ces effets négatifs.

Aujourd'hui dans le territoire du SCoTAM, on peut évaluer la valeur des productions agricoles (Production Brute Standard) à environ 105 millions d'euros (sans compter environ 26 millions de subventions européennes). Il faut y ajouter les productions agro-alimentaires, qui se comptent en centaines de millions d'euros. Enfin, la filière bois (hors revenus de la chasse) rapporte de l'ordre de 60 millions d'euros (Sce GIPEBLOR). Mais l'activité agricole fait également vivre des services aux entreprises en amont (matériel agricole, gestion des entreprises agricoles...) et génère d'autres activités, comme celle du port de Metz ou l'industrie agro-alimentaire.

L'emploi agricole est fortement à la baisse

La part d'actifs agricoles, majoritaire en France jusqu'après la grande guerre, a baissé progressivement pour atteindre moins de 3%. Dans le territoire du SCoTAM, on peut évaluer aujourd'hui l'emploi agricole direct permanent à environ 2 000 personnes (équivalent à 1 475 Unités de Travail Agricole), l'emploi salarié dans les industries agro-alimentaires à 2 000 personnes et l'emploi salarié du cœur de la filière bois à 600 personnes. La répartition de l'emploi par filière reste difficile à évaluer. La production d'un agriculteur concerne souvent plusieurs filières.

Des espaces à haute valeur environnementale, mais en régression

Les espaces agricoles, forestiers et les surfaces en eau remplissent des fonctions environnementales d'autant plus importantes qu'elles sont concentrées sur des espaces en régression. C'est dans ces zones que se trouvent la biodiversité du SCoTAM (essentiellement dans les bois, les étangs et les prairies), ses capacités auto-épuratrices de l'air (photosynthèse) et de l'eau (rivières, nappes phréatiques), et ses capacités de régulation micro-climatique (rafraîchissement de la température en été et évapo-transpiration). Ce sont également ces espaces qui constituent la principale zone d'approvisionnement de la ressource en eau du territoire.

Une fonction de plus en plus appréciée des urbains en matière de cadre de vie, de paysage et d'espace de récréation

Il faut insister sur l'importance croissante des espaces agricoles, forestiers et aquatiques dans la perception de la population, en particulier urbaine ou issue de la ville, de leur impact sur la qualité de leur cadre de vie quotidien. À ce titre, les parcelles agricoles ou les petits bois les plus proches de la ville, ou qui subsistent en ville, jouent un rôle important. La fonction récréative (sport, détente, nature, ...) des petits et grands espaces naturels est également primordiale à proximité des agglomérations. Le territoire du SCoTAM bénéficie de grands espaces boisés (coteaux de Moselle, forêts domaniales de Villers-Befey, Rupt de Mad, ...) ou ouverts (plateaux de l'aéroport, vallée de la Nied, etc.), très fréquentés les week-ends. Comme la pêche, la chasse représente une activité récréative, une source de revenu non négligeable pour le secteur forestier.

L'ESPACE AGRICOLE ET FORESTIER NE DOIT PAS ÊTRE CONSIDÉRÉ COMME UN ESPACE HOMOGÈNE. SES FONCTIONS SONT DIVERSES ET SES FILIÈRES DE PRODUCTION AGRICOLE EN ÉVOLUTION.

En 2017, les surfaces des différentes filières sont estimées comme suit : les grandes cultures⁹ occupent 62 000 ha, l'élevage 33 800 ha et 260 ha sont consacrés au maraîchage, horticulture, vigne et verger. Par ailleurs, l'importance des aides européennes par filière est impossible à évaluer dans la mesure où les aides ne sont pas attribuées à des filières mais à des exploitations, éventuellement multi-filières. Le montant de ces aides ne fait pas l'objet de publication.

Les grandes cultures : une filière dynamique sur le territoire

Le territoire compte 416 exploitations spécialisées en grandes cultures. Les surfaces de grandes cultures (principalement le blé, l'orge et le colza) représentent près de 73 000 ha, soit les trois-quarts de la surface agricole utile (SAU). Cette surface en grandes cultures est en forte croissance depuis la fin de la dernière guerre. Elle était ainsi d'environ 40 000 ha au milieu des années 50 alors même que la SAU était supérieure à 120 000 ha (environ 100 000 ha aujourd'hui). Il faut cependant noter que, bien que la surface globale augmente, le nombre de céréaliculteurs diminue tandis que la taille des exploitations croît. La filière est bien structurée par des coopératives puissantes et surtout par un port fluvial céréalier performant et bien desservi par le réseau routier qui voit transiter de 3,5 à 4 millions de tonnes de céréales par an dans le cadre d'un marché mondial. La proximité de cette infrastructure portuaire donne donc un avantage compétitif aux céréaliculteurs du SCoTAM. La filière souffre par contre d'un manque de valeur ajoutée par manque de structure de transformation. Elle souffre également de la disparition de terrains agricoles, car la production est directement liée aux surfaces d'exploitation : la diversification pour compenser ces pertes de surfaces étant difficiles à mettre en œuvre pour cette filière.

⁹ Une partie des cultures céréalières (sans parler des sous-produits tels tourteaux de sojas), comptée dans les grandes cultures, est utilisée dans la filière élevage. À l'inverse, les cultures principalement fourragères dont le maïs ont été comptées dans l'élevage mais une partie est maintenant utilisée pour la production énergétique (méthanisation). Celle-ci, qui fera peut-être un jour l'objet d'une filière à part entière est en pleine évolution et les surfaces qui lui sont consacrées sont à ce jour difficiles à évaluer.

Une filière de production de viande bovine qui se concentre et se labellise

Le territoire compte 335 éleveurs bovins orientés vers la production de viande. L'essentiel du cheptel se trouve dans le nord-est et le sud du SCoTAM. Cette filière se maintient globalement autour d'un troupeau de 12.000 vaches nourrices depuis une trentaine d'années. Le nombre d'élevage est par contre en baisse, à l'instar du nombre global d'installations agricoles. Cette filière est bien structurée : l'écoulement de la production se répartissant entre le négoce privé et les coopératives, on observe une concurrence bénéfique à la filière. Elle dispose d'un outil performant dans l'abattoir situé sur le port de Metz (environ 300 emplois). Une majorité de la viande est distribuée sous label de qualité (plus de 80% des éleveurs adhèrent ainsi à Viande de Terroir Lorrain).

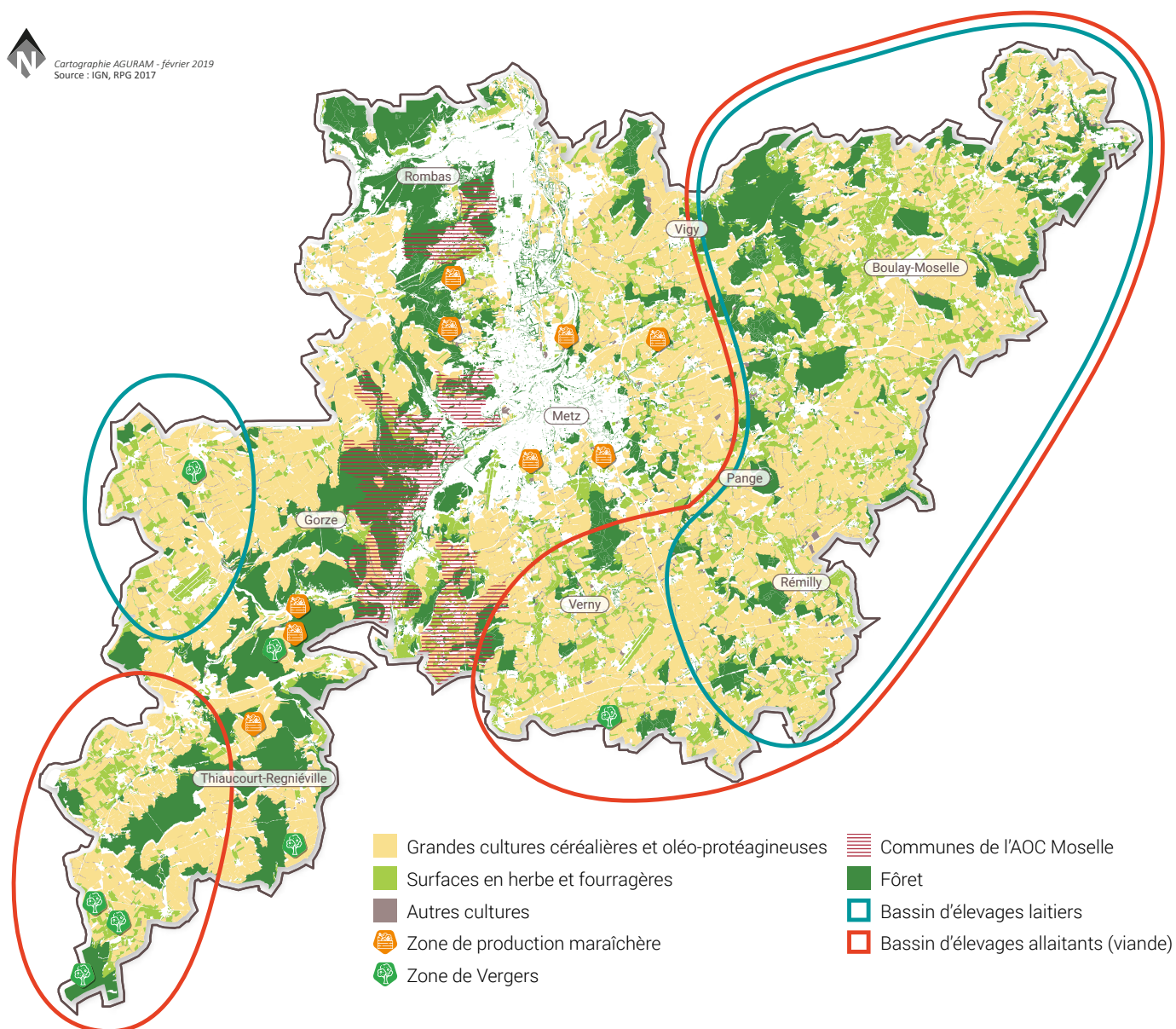
La filière bovine de production de lait en forte régression

Environ 165 éleveurs produisent 15 millions de litres de lait dans le SCoTAM. Ces producteurs sont localisés principalement dans l'est et le nord-est de son territoire ainsi qu'au sud. Cette activité y est en très forte régression : depuis 1979, elle a été divisée par 7 en nombre d'exploitations et par 4 en cheptel, et le nombre d'exploitants spécialisés dans la production laitière a diminué de moitié entre les RGA de 2000 et 2010. Le Grand Est est la quatrième région fromagère de France, production qui croît régulièrement. Sur le territoire du SCoTAM, la filière ne dispose pas de structure de transformation. L'essentiel de la production est transformé à Château-Salins, Bénestroff ou Vigneulles-lès-Hattonchâtel (55). Par ailleurs, la pression urbaine autour des villages est un handicap pour une filière nécessitant des surfaces de pâturages à proximité des exploitations, et occasionnant des nuisances olfactives et sonores.

Une grande diversité de production agricole et forestière



Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, RPG 2017



La filière maraîchère et horticole est très intégrée à la vie urbaine et retrouve du dynamisme malgré une forte pression

Historiquement, le bassin messin est le seul bassin maraîcher lorrain relativement important mais cette activité a connu une forte régression entre les années 1970 et 2010. Il est vraisemblable que cette tendance est aujourd'hui inversée. En effet, l'intérêt pour cette filière est porté par une forte demande de la part des consommateurs pour des fruits et légumes locaux. Cette demande entre en synergie, sans être confondue, avec la demande croissante en produits bio. Cette filière est également pourvoyeuse de nombreux emplois permanents et saisonniers au regard des surfaces occupées. La filière maraîchère commercialise ses produits localement, grâce à la grande distribution ou en vente directe. Au vu du personnel qu'il emploie et des surfaces réduites qu'il occupe en agglomération, le maraîchage est très bien intégré à la vie urbaine locale. Il subit en contrepartie les pressions foncières les plus fortes et est mis en concurrence directe avec les produits du sud de l'Europe et du monde entier.

La situation commerciale de la filière horticole est sensiblement différente : les producteurs locaux tiennent l'essentiel des parts de marché et la grande distribution spécialisée n'est pas ressentie comme une forte concurrence. La pression foncière est très variable selon la localisation de l'exploitation.

Il faut aussi remarquer la place localement non négligeable que peut prendre l'agriculture non professionnelle dans l'approvisionnement de proximité. Les jardins familiaux, jardins partagés, potagers et vergers amateurs représentent une surface de culture sans doute supérieure à la surface légumière et fruitière professionnelle du SCOTAM. Ces productions concourent aussi à l'alimentation du territoire, de manière notable dans certains quartiers ou catégories de la population.

Un élément patrimonial en régression : le verger

La filière arboricole ne semble pas encore avoir atteint son niveau d'étiage malgré des facteurs locaux favorables : terrains bien exposés (côtes de Moselle) et proximité d'un bassin de consommation. La difficulté de mobiliser du foncier stable, couplée à la longueur des retours sur investissement restent rédhibitoires pour relancer la filière avec de nouveaux producteurs. Ainsi, entre les RGA de 2000 et 2010, le nombre d'exploitations a chuté de 53 à 26, le nombre d'hectares exploités de 280 à 127 ha. Même la production de Mirabelle, pourtant emblématique du territoire et protégée par une Indication Géographique Protégée (IGP), est passée de 58 à 31 ha.

Une filière renaissante mais encore très modeste : la filière viticole

Après une période de grande prospérité jusqu'à la grande guerre, le vignoble mosellan a décliné au point de disparaître. Il réapparaît depuis une vingtaine d'années. Aujourd'hui, le SCOTAM accueille 16 vigneronnes sur 57 ha. La filière est réellement dynamique et la production ainsi que les surfaces plantées croissent régulièrement en quantité et en qualité. 14 des 19 communes concernées par l'AOC Moselle se trouvent dans le périmètre du SCOTAM. Les perspectives économiques sont bonnes, avec un marché local très demandeur. Le nouveau système d'attribution des droits de plantation, entré en vigueur en 2016, autorise une extension de 5 ha des vignes de l'AOC Moselle, ce qui représente une perspective intéressante pour le vignoble du SCOTAM. Cependant, l'extension du vignoble est limitée par l'accès difficile au foncier. Or, la filière viticole est la plus susceptible d'avoir un impact positif notable sur l'image du SCOTAM et sur la mise en valeur des paysages des côtes, en enrichissant le paysage par l'apport d'un espace intermédiaire entre les jardins et les espaces boisés (espace autrefois également occupés par les vergers).

D'autres Signes de Qualité et d'Origine (SIQO), témoins de la richesse gastronomique du territoire

L'intégralité du territoire du SCOTAM est concernée par les IGP (Indication Géographique Protégée) « Bergamote de Nancy » et « Mirabelle de Lorraine » qui concernent les fruits, ainsi que par l'AOC (Appellation d'Origine Contrôlée) « Mirabelle de Lorraine » qui concerne l'eau de vie obtenue à partir de la mirabelle.

AGRICULTURE BIOLOGIQUE ET CIRCUITS COURTS : DES DÉBOUCHÉS PROMETTEURS

Le développement de l'agriculture biologique s'accélère sur le SCOTAM, avec une augmentation de 30% des surfaces entre 2015 et 2016. Il reste cependant à nuancer : 5% des exploitations et un peu plus de 2,5% de la SAU sont actuellement certifiées ou en conversion sur le territoire du SCOTAM, contre 6% des exploitations et 6% de la SAU à l'échelle des deux départements qui l'englobent. La conversion à l'agriculture biologique semble donc concerner majoritairement les petites exploitations mosellanes. En Meurthe et Moselle, les conversions bio en polyculture élevage concernent plutôt des exploitations de grande taille. Le développement de l'agriculture biologique relève à la fois des mêmes causes que la diversification mais aussi d'une demande sociétale de plus en plus affirmée pour la diminution de l'impact de l'agriculture sur le milieu naturel et sur la santé. Ce souci de l'environnement peut également se traduire par d'autres mesures (réduction des fertilisants, plantation de haies...) qui peuvent être volontaires, contractuelles ou résulter de nouvelles réglementations. La demande sociétale pour des productions locales respectueuses de l'environnement se traduit par une forte demande pour les circuits courts de proximité, modes de commercialisation qui impliquent au maximum un intermédiaire entre le producteur et le consommateur. Les filières minoritaires sur le SCOTAM (viticulture, arboriculture, maraîchage, petit élevage, etc.) pourraient y trouver une opportunité de développement, et les filières classiques (grandes cultures, bovin lait, bovin viande) mieux valoriser leurs produits en se reconnectant à leur territoire.

Metz Métropole s'est récemment engagé dans l'élaboration d'un Projet Alimentaire Territorial qui, entre autres approches, va proposer des actions pour structurer les filières courtes sur le territoire. Bien que centré dans la Métropole, la structuration de ces filières rayonnera largement sur le territoire du SCOTAM, voire au-delà. A priori, le projet s'inscrit dans les lignes directrices de la réponse à l'appel à projet du Programme National Alimentaire :

- structurations de filières locales (transformation, commercialisation)
- environnement (pratiques agricoles)
- volet social (accession à une alimentation saine pour tous)
- gouvernance alimentaire (décloisonnement des acteurs)

La forêt : une diversité de productions à conserver

La filière bois se subdivise en plusieurs sous-filières : bois d'œuvre, panneaux de particules, bois de feu (bûches), bois énergie (plaquettes), etc. Il faut ajouter des productions annexes qui peuvent localement avoir une importance économique non négligeable : activités touristiques, chasse, cueillette (champignons, ...). Toutes ces productions concourent à l'équilibre économique mais aussi écologique de la forêt. En effet, ces différentes productions valorisent différents compartiments de la biomasse, à différents endroits ou à différents moments du cycle forestier, tout en laissant se développer les autres. Leur diversité permet également de ne pas monopoliser le bois sur une seule sous-filière. Ainsi une coupe classique va par exemple permettre de livrer une fraction du bois en bois d'œuvre, une autre en bois de feu et laisser sur le terrain des branchages qui réincorporeront du carbone et des éléments minéraux dans le cycle du sol forestier. À cet égard, les techniques de production de bois énergie peuvent induire un déséquilibre certain dans l'équilibre écologique forestier (exportation massive de biomasse), mais aussi dans l'approvisionnement des autres sous-filières, si elles prennent trop de poids sur le territoire.

Actuellement, la filière est structurée autour de Gipeblor, Groupe interprofessionnel de Promotion du Bois en Lorraine, en cours de regroupement avec ses homologues champardenais et alsaciens au sein de Fibois Grand Est. Outre la structuration par produit (sous-filières), Gipeblor est également structuré d'amont en aval :

- Production et mobilisation (travaux forestiers et transport)
- Première transformation (scieries)
- Seconde transformation (bois d'œuvre) et construction bois

La propriété forestière se répartit entre les forêts publiques (communes, etc), gérées par l'ONF et les forêts privées. Le CRPF (Centre Régional de la Propriété Forestière) fédère les propriétaires privés et leur apporte des services d'ingénierie.

LE PAEN ET LA ZAP : DEUX SECTEURS À ENJEUX POUR L'AGRICULTURE.

Le PAEN (Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains) est un outil de protection et de projet pour des espaces à vocation agricole et/ou naturelle sur lesquels s'exerce une forte pression foncière. La loi de 2005 relative au Développement des Territoires Ruraux prévoit que leur mise en œuvre est portée par le Conseil Départemental. Sur le SCoTAM, il existe un PAEN, approuvé en 2013 : le PAEN des coteaux du Mont-Saint-Quentin qui fait l'objet d'une animation par les services du Conseil Départemental. Ce périmètre couvre 97 ha, sur les communes de Scy-Chazelles et de Lessy. Ces deux communes sont à l'origine du projet et ont travaillé en étroite collaboration avec le Conseil Départemental pour sa réalisation. L'objectif du projet est de développer les activités agricoles sur le coteau, dans le respect des qualités environnementales et paysagères du site. Il s'agit notamment de reconquérir une partie des friches en favorisant un développement diversifié (viticulture, maraîchage, arboriculture, apiculture, ...) en s'appuyant sur des exploitants professionnels ou non. Cette gestion du site vise également à optimiser la fonctionnalité écologique du site, à en renforcer les qualités paysagères et à en promouvoir les usages sociaux et de loisirs.

La ZAP (Zone Agricole Protégée) est un outil de protection du foncier agricole qui renforce et pérennise le caractère agricole d'un secteur de la commune classé comme tel au PLU. C'est le Préfet qui instaure ce périmètre. La ZAP peut avantageusement être accompagnée d'un programme d'action agricole, d'une structuration de la gestion foncière par une Association Foncière Agricole, etc. Sur le SCoTAM, une ZAP a été approuvée en 2014 sur la commune de Mey. Elle représente une surface de 5,3 ha bordant le village. Ces espaces constituent une ceinture verte très qualifiante pour l'espace bâti existant et qui pourrait retrouver un usage de maraîchage et d'arboriculture. La plupart des parcelles est en effet aujourd'hui en friche. Il serait souhaitable de développer maintenant sur ce site un projet agricole de proximité. Le développement de la vente directe et éventuellement de la transformation sur place serait par ailleurs un facteur d'animation socio-économique du village.



UNE PRISE DE CONSCIENCE ET UNE AFFIRMATION DE LA MULTIFONCTIONNalité DES ESPACES AGRICOLES ET FORESTIERS, DE LEURS RÔLES DE « GESTIONNAIRES » DES PAYSAGES ET DU CADRE DE VIE PÉRIURBAIN ET RURAL ET D'ENTRETIEN D'UN ESPACE RÉCRÉATIF.

La préservation des ressources en eau : Agrimieux

Deux opérations Agrimieux sont mises en place sur le sud-ouest du SCoTAM : « Rupt de Mad » et « Esch plateau de Hayes ». Elles sont mises en place sur des zones particulièrement sensibles aux pollutions agricoles, dans l'objectif de reconquérir et préserver la ressource en eau. Ces opérations collectives volontaires ont pour but d'installer dans la durée des pratiques agricoles limitant les risques de pollution par les nitrates et les produits phytosanitaires :

- Raisonnement de la fertilisation azotée,
- Valorisation de la fertilisation organique,
- Intercultures,
- Cultures à bas niveaux d'impact (lentilles, soja),
- Lutte chimique uniquement en dernier recours.

269 agriculteurs se sont engagés dans la démarche. L'eau captée sur ces territoires ruraux sert à l'approvisionnement local. En outre, le secteur du Rupt de Mad contribue pour 65 % à l'alimentation en eau de la ville de Metz et alimente une quinzaine de communes de la métropole messine.

L'évolution permanente de l'économie agricole est un facteur d'instabilité

Au niveau de l'économie productive, la céréaliculture a encore de beaux jours devant elle, abstraction faite de la diminution des surfaces agricoles. L'élevage ne disparaîtra sans doute pas, mais son déclin n'est pas achevé. L'élevage laitier a été le premier à décliner, une partie de l'activité étant reconvertie en élevage destiné à la production de viande, sans pour autant augmenter la production de celle-ci sur le territoire. Il est vraisemblable que cette reconversion touchera à sa fin et que le déclin de la production de viande apparaîtra alors plus clairement.

Les filières viticoles, maraîchères, horticoles et arboricoles présentent un potentiel de progression très intéressant dans l'agglomération, du fait d'un marché très porteur sur les produits locaux. Le maraîchage souffre cependant plus que les autres de voir ses surfaces menacées par l'urbanisation, son installation en plateau n'étant pas facile, notamment pour des questions d'accès au foncier. Par ailleurs, le contexte foncier est très pénalisant pour l'arboriculture qui ne peut pas compter sur des valorisations du niveau de la vigne. Additionnées, ces filières représentent 8% des exploitations du SCoTAM (72 sur 965), et plus en termes d'emplois car elles concentrent nettement plus de main d'œuvre par exploitation. Cependant, avec 92% des exploitations et 99,7 % de la SAU, le maintien en bonne santé économique des trois filières de base (production de céréales, de lait, de viande) reste une obligation pour l'équilibre général du territoire dans sa dimension multifonctionnelle.

L'AMPLIFICATION DE LA CONCURRENCE MONDIALE SUR LES MARCHÉS AGRICOLES RISQUE DE REMETTRE EN QUESTION LE MODÈLE FRANÇAIS D'AGRICULTURE FAMILIALE.

La tendance lourde est à la concurrence mondiale sur les marchés agricoles, l'Union Européenne étant soumise à une forte pression de dérégulation encore plus profonde de l'économie et des normes de productions. A cela s'ajoute un phénomène plus récent, celui de l'afflux de liquidités qui a entraîné un temps des mouvements de spéculations boursières sur les matières premières, rendant très difficile le raisonnement sur les investissements productifs pourtant nécessaires. Actuellement, cette disponibilité de capitaux se concentre plus volontiers sur le foncier, ce qui, outre les phénomènes de spéculation toujours néfastes à l'économie réelle, peut conduire à une concentration des terres au sein de quelques sociétés totalement déconnectées du territoire et de son économie. Si ces phénomènes devaient s'amplifier, cela pourrait entraîner une déstructuration forte du tissu entrepreneurial agricole. Le modèle français d'agriculture familiale serait alors fondamentalement remis en question.

DANS CE CONTEXTE, LA DIVERSIFICATION DE L'ÉCONOMIE AGRICOLE ET LE DÉVELOPPEMENT D'UNE AGRICULTURE PLUS SOUCIEUSE DES PRÉOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES APPARAÎSSENT COMME DES SOLUTIONS D'AVENIR, ENCORE TROP PEU DÉVELOPPÉES SUR LE TERRITOIRE.

À moyen et long terme, il est vraisemblable que, sans abandonner ses trois productions de base (céréales, lait, viande), l'agriculture du SCoTAM se diversifiera. Le mouvement est encore assez lent aujourd'hui, mais bien réel. La diversification portera sur les productions (productions répondant à la demande locale, cultures énergétiques, cultures destinées à l'industrie non alimentaire mais aussi arboriculture, ...), sur la transformation et la vente de produits agricoles (viande, charcuterie, farine, huile, etc.), sur l'organisation de nouvelles formes de vente (internet, etc.), ainsi que sur l'offre de services (pension de chevaux, accueil à la ferme, tourisme rural, etc.). Cette diversification devra intervenir à un niveau supérieur à celui de l'exploitation, par la mise en place de nouvelles filières et/ou d'infrastructures de transformation industrielle. Cette évolution devrait rendre les exploitations moins dépendantes de l'économie mondiale et leur permettre de profiter du bassin de population messin et mosellan comme d'une clientèle potentielle.

LES ATOUTS PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS

LA PRÉSERVATION DE NOS RESSOURCES PATRIMONIALES ET PAYSAGÈRES

Depuis les années 1980, la préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel s'affirme comme une préoccupation croissante des politiques publiques notamment nationales. Au-delà d'intérêts purement historique et écologique, la fin du XX^{ème} siècle atteste d'une prise de conscience du rôle de ce patrimoine dans l'affirmation des ressources territoriales. Si elle est plus récente, la reconnaissance et la valorisation des paysages, qui portent sur la perception et l'appropriation de ces ressources - remarquables et ordinaires, fait l'objet d'une approche renouvelée par les collectivités.

LA RICHESSE DU PATRIMOINE BÂTI URBAIN ET RURAL

L'agglomération messine regorge de richesses que peuvent constituer le bâti monumental, mais aussi le patrimoine « ordinaire » aux yeux de ses habitants et pour ses visiteurs.

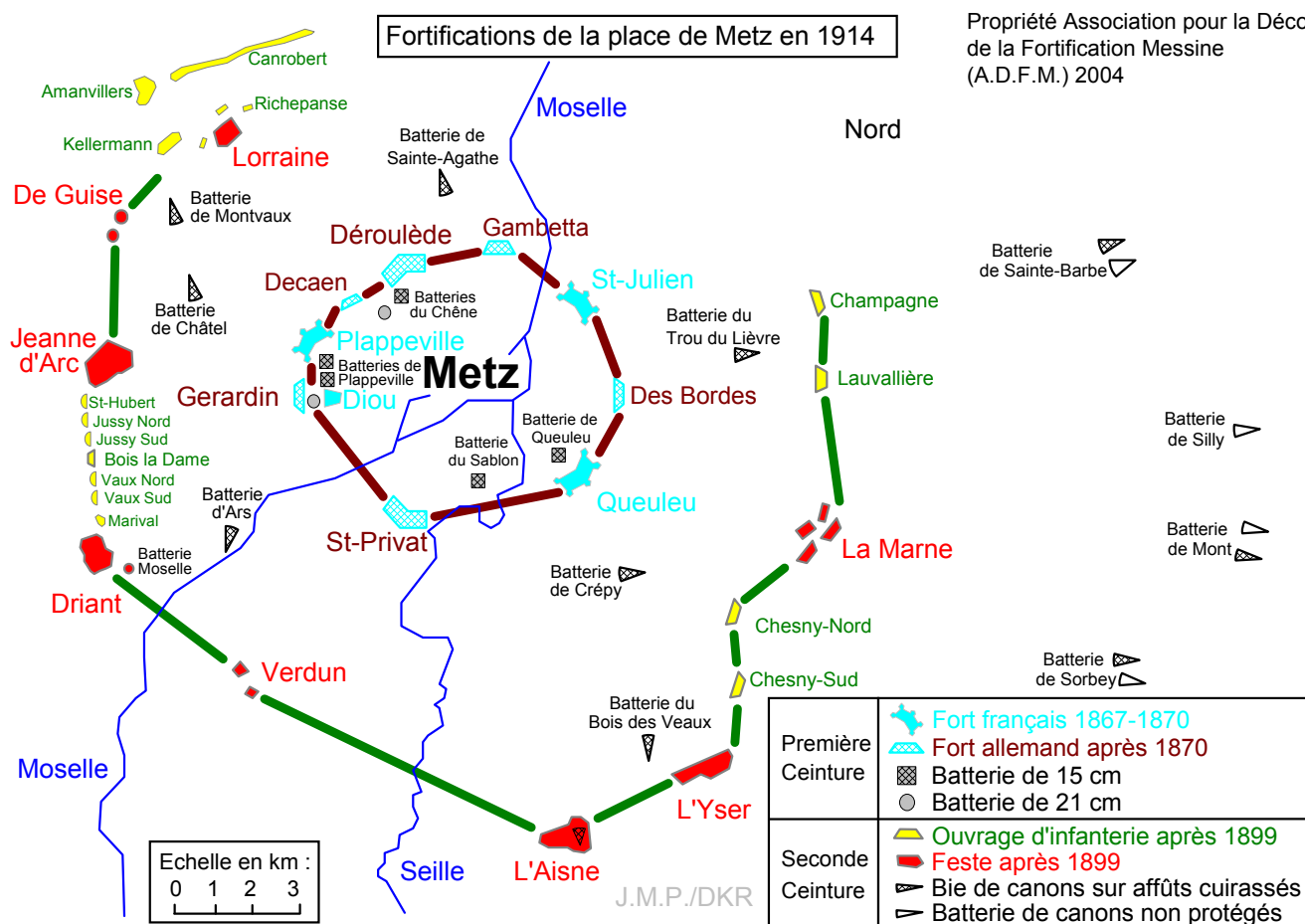
Site patrimonial remarquable, Quartier Impérial du début du XX^{ème} siècle et patrimoine militaire omniprésent, la ville de Metz bénéficie d'un patrimoine bâti exceptionnel. L'ensemble bénéficie de nombreuses mesures de protection (monuments historiques, secteur sauvegardé) et la Métropole messine compte trois sites patrimoniaux remarquables. Par ailleurs, autres témoignages de l'histoire moderne du territoire, les vallées sidérurgiques notamment les cités ouvrières d'Orne-Moselle, les deux

ceintures fortifiées - peu mises en valeur - complètent ces héritages.

Les singularités du village lorrain comprennent également une forte dimension patrimoniale. Ses formes urbaines relativement variées confèrent à chaque entité une image forte : « villages-rue » le long des axes de circulation, « villages-tas » viticoles, « villages-cour », « villages-place », etc. Une évolution de l'urbanisme respectueuse de certains caractères traditionnels, tels que le bâti rural ou les usoirs, peut permettre à l'arrière-pays de choisir un développement maîtrisé tout en gardant ses atouts patrimoniaux et son potentiel attractif.

La pierre de Jaumont, extraite des carrières du Pays d'Orne - Moselle, constitue l'un des matériaux les plus emblématiques de l'architecture locale. Facilement identifiable à sa coloration jaune d'or, ce calcaire est caractéristique des principaux monuments et édifices de Metz et de ses environs.

Au-delà de ces héritages historiques, il convient désormais de veiller à une intégration harmonieuse de l'urbanisation récente (bâti résidentiel, économique et agricole), compte tenu des enjeux paysagers qui y sont liés (voir ci-après).





source : ville de Metz

UN PATRIMOINE NATUREL D'EXCEPTION À FAIRE CONNAÎTRE

L'État Initial de l'Environnement (voir RP tome 1) met en lumière sa grande qualité. Il est un atout majeur d'attractivité mais reste néanmoins fragile en raison des pressions qu'il subit. Les aménagements et développements urbains doivent donc respecter l'environnement, s'adapter à ses composantes et permettre sa préservation.

D'une grande richesse écologique, le territoire comprend des milieux et trames diversifiées : forestiers, prairiaux, de transition, aquatiques et humides, rupicoles et des milieux aux caractéristiques singulières (prairies salées, etc). Les prairies, à forte valeur écologique, sont répandues sur tout le territoire.

De nombreux périmètres de protection et d'inventaire assurent sa préservation et mise en valeur : Natura 2000, ZNIEFF 1 et 2, ENS, réserves naturelles régionales, etc. Les corridors constitués de nature ordinaire (espaces agricoles, maillage bocager, etc) ou de trames jardinées (trame verte urbaine) permettent les échanges entre les réservoirs de biodiversité.

Cependant, ailleurs cette biodiversité est parfois fragilisée par des pratiques agricoles intensives sur de larges plaines et plateaux agricoles

ou encore par la pression urbaine (habitat, infrastructures, activités) qui fragmente les espaces naturels, forestiers et agricoles (étalement urbain et périurbanisation). Dans les secteurs densément urbanisés, la minéralité reste la norme bien que les jardins privés et les initiatives récentes de retour de la nature en ville jouent un rôle régulateur : parcs urbain - Seille, Val Mairida - jardins familiaux, maraîchage urbain, boisement des anciens forts. Des opérations d'aménagements récentes s'inscrivent dans cette tendance de fond à l'image de l'écoquartier du Sansonnet à Metz.

Au cœur du grand bassin versant de la Moselle, le territoire bénéficie d'un réseau hydrographique dense (Moselle, Seille, Nied, Orne, Canner) et d'importantes masses d'eau souterraines. La présence de l'eau s'affirme comme un marqueur fort. Sa qualité et ses usages doivent être maîtrisés, ici encore la pression humaine s'intensifie sur la ressource (urbanisation et pratiques agricoles).

Enfin, les effets du changement climatique fragilisent également ces patrimoines naturels et écologiques qui sont désormais visibles par les changements de milieux et les évolutions des espèces, les modifications des habitats, les épisodes de canicules et sécheresse, les nappes phréatiques qui peinent à se remplir, etc.

UN RÉSEAU D'ACTEURS LOCAUX QUI CONTRIBUE À LA PROTECTION DES ESPACES NATURELS, EN COMPLÉMENT DES POLITIQUES PUBLIQUES NATIONALES

Le Parc Naturel Régional de Lorraine, qui concerne 47 communes du sud-ouest du territoire du SCoTAM, regroupe des collectivités locales autour d'un projet touristique, naturel, culturel et paysager. Il participe activement à la protection des espaces et à l'aménagement du territoire. Sa charte de Parc 2015-2027 met l'accent sur la préservation des ressources, sa participation à l'attractivité de la Lorraine et affiche une dimension socio-économique.

Le Conservatoire Régional des Espaces Naturels quant à lui, a pour objectif la connaissance scientifique du patrimoine naturel et sa diffusion. En outre, il protège et gère une trentaine d'espaces naturels présents dans le périmètre du SCoTAM, afin d'en préserver la faune et la flore.

Les collectivités participent également à la mise en valeur et à la gestion d'espaces, comme celle des « pelouses calcaires du Pays Messin » pour la Métropole. Les deux départements et l'Établissement Public Foncier de Lorraine contribuent également à l'acquisition d'espaces naturels, à l'instar du site du Mont Quentin pour ce dernier. Enfin, l'Agence de l'eau Rhin Meuse et la Région Grand Est financent des actions relevant de leur domaine de compétence.

Ce patrimoine naturel reste méconnu à l'échelle nationale malgré les efforts entrepris et sa valorisation gagnerait à s'intensifier. Pourtant, les possibilités de développement d'un éco-tourisme sont réelles. Au-delà, cet environnement de qualité reste un atout dans le contexte actuel d'adaptation au changement climatique. Pour les secteurs urbains, le développement qualitatif de la nature en ville doit s'intensifier (présence de l'eau, rôle des arbres, parcs et jardins, etc.).

Les potentiels des « services de nature » doivent pouvoir s'exprimer sur l'ensemble du territoire y compris au cœur du sillon mosellan (continuités écologiques, gestion des eaux pluviales et limitation de l'imperméabilisation des sols, ambiances thermiques, puits de carbone, etc.).

DES RESSOURCES PAYSAGÈRES DIVERSIFIÉES, VECTRICES D'UN SENS

TIMENT D'APPARTENANCE

Huit grandes unités paysagères sont représentées sur l'ensemble du territoire (voir RP tome 1). Les paysages s'appuient sur des milieux naturels variés, les forêts, pelouses et vignobles des côtes de Moselle et des buttes témoins ; la vallée de la Moselle, où les activités humaines ont une empreinte forte mais qui ménage des espaces encore non urbanisés (étangs de Saint-Rémy) ; les vallées de la Seille et de la Nied, au caractère agricole plus marqué ; les vallées de l'Orne et de la Canner, qui s'inscrivent dans un environnement plus boisé ; le Pays Haut, vaste plateau agricole et minier entaillé par des vallées étroites et boisées ; le plateau lorrain, où alternent cultures, bois, prairies et milieux humides. En frange orientale du territoire, la Woëvre offre un paysage de plaine agricole au relief peu marqué tandis qu'à l'ouest le Wardnt s'inscrit dans une dépression urbaine et industrielle, qui forme un grand arc de cercle autour d'une zone densément boisée.

On peut également relever des paysages disparus ou menacés, qui constituaient autrefois les espaces tampons entre les villages et les zones agricoles adjacentes : vergers, jardins, vignes, prairies de transition. Dans certains secteurs, ceux-ci réapparaissent peu à peu après plusieurs années d'abandon et d'enfrichement.



DES DÉMARCHES INITIÉES POUR REDÉCOUVRIR ET FÉDÉRER

Depuis une dizaine d'années, les territoires du SCoTAM ont pris conscience de l'intérêt porté à la qualité et à la singularité de leurs paysages. Vecteur identitaire et support d'une qualité de vie offerte à ses habitants comme aux touristes, le paysage s'impose peu à peu dans les politiques publiques communautaires.

Les collectivités se sont investies dans l'élaboration de Plans de paysages, conscientes qu'ils représentent parfois la première pierre d'un projet de territoire, révélateur des complémentarités urbain et rural.

Ainsi en 2008, la Communauté de communes du Pays d'Orne-Moselle se dote d'un programme d'actions ambitieux structuré autour de trois dimensions : la préservation/valorisation des paysages naturels, le paysage au cœur des projets urbains et les éléments du paysage comme facteur d'identité territoriale. Cette démarche témoigne d'une prise de conscience de l'importance de ce facteur pour le développement du cadre de vie des habitants, mais aussi l'attractivité du territoire, marqué par les stigmates de l'industrie sidérurgique.

En 2017, 17 communes (Chardon Lorrain, Val de Moselle et Metz Métropole) partent à « la reconquête du paysage des vallées de la Moselle et du Rupt de Mad », partant du constat de l'enrichissement croissant des côteaux. Un grand nombre d'entre-elles appartiennent au PNRL. Ce plan de paysage débouche sur une dizaine d'objectifs de qualité paysagère ayant notamment pour but de faire des pratiques agricoles un levier pour l'aménagement et le développement économique ou encore de rendre visible le territoire (chemin de la courbe 250, 17 phares belvédères, etc.).

L'année suivante, le syndicat du SCoTAM lance l'élaboration de son plan de paysage XXL, lequel met en avant les complémentarités entre le rural

et l'urbain. Compte tenu de sa dimension territoriale, trois enjeux sont privilégiés pour orienter les réflexions et les futurs objectifs :

1. Adaptation au changement climatique

- Accroître la connaissance de tous sur les enjeux liés aux changements climatiques
- Penser paysage et biodiversité simultanément
- Repenser les mobilités et leurs infrastructures pour rééquilibrer la place allouée aux différents modes de déplacement
- Aller vers un territoire plus résilient, autour d'une économie circulaire respectueuse des ressources locales, sobre en carbone

2. Redynamisation des friches

- Regarder les espaces en attente sans nostalgie
- Transformer, faire évoluer ces espaces ambigus

3. Lisibilité du territoire

- Mettre en récit les « pépites » du territoire pour les faire découvrir au plus grand nombre.
- Mettre en scène ces « pépites »

Le programme d'actions sera finalisé fin 2019, pour une mise en œuvre en 2020.

Enfin, le « plan paysage des côtes de Moselle » de Metz Métropole sera lancé en 2019, l'intercommunalité étant lauréate d'un appel à projet du ministère. L'objectif est de mettre en valeur ces espaces, dont l'emblématique Mont Saint Quentin et d'en faire un levier de développement local. Un des grands enjeux traitera de la recomposition du territoire à travers la reconquête des friches agricoles, anciens vergers et friches, vestiges militaires et la revalorisation des espaces naturels et résiduels.

Le Mont-Saint-Quentin (360m) offre un paysage emblématique des côtes de Moselle, comprend des forts militaires à reconvertir et abrite une réelle biodiversité



**LA VALORISATION POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX D'APPROPRIATION,
DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET D'AFFIRMATION D'UN CADRE
DE VIE DE QUALITÉ ET DE RAYONNEMENT DU TERRITOIRE.**

Comme l'affirme déjà les premières orientations du Plan de paysages du SCoTAM, le territoire foisonne de lieux peu connus qu'il serait souhaitable de faire découvrir, des trésors à offrir au plus grand nombre. Ils peuvent être des points de vue, des sentiers, des places, des espaces traversés au quotidien ou d'autres qu'il faut chercher un peu...Et la curiosité sera d'autant plus aiguës si le site se trouve à proximité d'un ou plusieurs autres lieux d'intérêt, ou s'il s'inscrit dans un réseau, un circuit, géographiquement identifié ou construit autour d'un thème ; c'est la mise en récit qui facilite le déplacement, le voyage.

Depuis plusieurs années, les collectivités du SCoTAM cherchent à rendre lisible ses ressources patrimoniales et paysagères. Cet objectif est également porté par le Parc Naturel Régional de Lorraine et le Département de la Moselle. Le cheminement, l'itinérance, le circuit agit comme un révélateur. Ainsi, la constitution d'itinéraires de promenade pédestres et cyclables a été jusqu'ici la manière privilégiée de valoriser ce patrimoine tout en assurant la promotion des « loisirs-nature ». Plusieurs intercommunalités ont aménagé des parcours de randonnée, en s'appuyant parfois sur une infrastructure forte (aménagement du « fil bleu de l'Orne » ou de l'ancienne voie ferrée de Metz à Château-Salins). Reliant Rombas à Moineville en Meurthe-et-Moselle, la promenade des Berges de l'Orne offre 23 km d'itinéraire pédestre ou cyclable pour redécouvrir les paysages d'une ancienne vallée sidérurgique qui met en scène le cours d'eau et les espaces forestiers. Mad et Moselle s'appuie sur la présence de grands chemins de randonnée, tels que le GR5. Plus de 16 boucles, représentant au total plus de 200 km de sentiers balisés, sont proposées aux touristes. Depuis la fin des années 1990, Metz Métropole, éditée à destination de ses habitants la « Carte des balades nature » : des côtes de Moselle à la vallée de la Seille en passant par le plateau lorrain, elle montre désormais plus de 400 kilomètres d'itinéraires balisés ; la dernière édition date de 2019. Les randonnées en Haut chemin-Pays de Pange proposent 80 km d'itinéraires pédestres et VTT aux portes du cœur d'agglomération, qui mettent en scène le patrimoine bâti des villages, les grands massifs forestiers, la faune, la flore et l'histoire locale. La démarche poursuit les objectifs similaires pour La Houve Pays Boulageois et le Sud Messin, avec certains circuits labellisés "Moselle Pleine Nature". Rives de Moselle a aménagé un réseau de 5 boucles et liaisons qui forment plus de 100 km de voies vertes intercommunales.

Si l'ensemble des territoires s'est engagé dans une promotion touristique s'appuyant sur ces circuits, la mise en réseau et la visibilité régionale reste à construire. La recherche de thèmes communs de mise en récit de l'offre de découverte devra guider la démarche. Un accès par des supports de

diffusion mutualisé (sites web, applications, etc.) pourrait permettre une reconnaissance et inscrire la qualité des ressources patrimoniales et paysages comme un marqueur fort de territoire. Enfin, pour construire une offre touristique complète, les capacités et la qualité d'hébergement devront suivre en s'appuyant sur le potentiel du patrimoine bâti local.

Le Parc Naturel Régional propose déjà une offre complète de découverte des paysages emblématiques et ordinaires sur son périmètre : sentiers d'interprétation, tourisme ornithologique, sorties écotourismes, etc. Au cœur de ces missions, il valorise notamment ses patrimoines et met en avant ses chemins de randonnée, itinéraires à vélo et même les voies navigables. Hébergements et restauration ne sont pas oubliés. Le savoir-faire du parc pourrait inspirer les autres territoires du SCoTAM.

Autre point d'appui majeur, la V50 -L'Échappée Bleue - Moselle-Saône à vélo s'inscrit en continuité et connexion des véloroutes européennes : anciennement Véloroute Charles le Téméraire, elle traverse le territoire du nord au sud, entre Mondelange et Arnaville, en longeant la Moselle. Majoritairement aménagée en site propre, l'itinéraire dispose de nombreux atouts : un faible dénivelé pour assurer un niveau de pratique accessible au plus grand nombre et un cadre environnemental, patrimonial et culturel très riche. Véritable vitrine et portes d'entrée pour les touristes étrangers adeptes de cyclotourisme, cet itinéraire connaît également un succès grandissant auprès des habitants. Un accompagnement de services touristiques à l'image de la Loire à vélo permettrait de tirer profit de cet axe de découverte du territoire. Pour cela, des investissements coordonnés seront nécessaires.

Dernier élément structurant des paysages, la présence de l'eau est incontournable (Nieds, Rupt de Mad, Canner, Orne, Seille, Moselle, etc) et constitue un support de découvertes des ressources et patrimoines locaux. La Moselle reste un lieu fort de développement d'activités nautiques et touristiques (bateaux de plaisance, kayak, aviron, etc.). Metz Métropole compte les ports fluviaux les plus importants de la Moselle. Les potentiels du tourisme fluvial sont encore à développer à l'échelle du sillon lorrain, en faisant des ports et autres embarcadères des points d'entrées significatifs du territoire.



L'ÉCONOMIE PRÉSENTIELLE, UN RELAIS MAJEUR DE CROISSANCE ÉCONOMIQUE

Au-delà de l'économie productive traditionnelle, des potentialités existent pour le territoire du SCoTAM de bénéficier de « l'effet stabilisateur » généré par l'économie « locale », basée essentiellement sur la consommation. Il s'agit de créer des emplois résultant d'une demande locale et ainsi non délocalisables. Si le calcul précis de ces bases nécessite un modèle complexe intégrant de nombreuses variables, il est possible de mettre en avant certains indicateurs simples permettant d'appréhender leur place au sein du territoire du SCoTAM et de déceler ainsi les potentiels de croissance complémentaire au système productif en place et à venir.

Éléments de fonctionnement d'un système économique local¹⁰

La base économique correspond aux secteurs d'activité dont l'objectif est de capter la richesse venue de l'extérieur. Elle est complétée par le secteur domestique, c'est-à-dire, les activités alimentées par les revenus locaux.

Il est possible de différencier quatre sources de revenus au sein d'un système économique local :

1. La base productive est celle qui crée de la richesse par la vente de biens et de services à l'extérieur du territoire.
2. La base publique correspond notamment aux traitements et salaires des fonctionnaires.
3. La base sanitaire et sociale est composée des transferts sociaux (CAF, CPAM...).
4. La base résidentielle - « présenteielle » - correspond aux revenus des personnes présentes sur le territoire et dont les revenus viennent de l'extérieur. Ce sont notamment les touristes, les retraités et les migrants-alternants.

DES ATOUTS À VALORISER POUR LE DÉVELOPPEMENT D'UNE ÉCONOMIE DE LA CONSOMMATION

Un poids important de la base publique qui fragilise le territoire

La base économique publique est très présente dans l'agglomération messine. En effet, Metz concentre une part importante d'emplois publics notamment de par la présence d'un grand nombre d'administrations régionales et des services déconcentrés de l'État. Si cette base est un avantage en termes de développement de l'économie résidentielle-présentielle, ce rôle de capitale administrative peut se révéler comme une fragilité, dans un contexte de rationalisation des politiques publiques et des effectifs de la fonction publique. La création de la nouvelle Région Grand Est en a été la preuve. Des décisions prises au sommet de l'État, peuvent très fortement impacter le territoire : l'exemple de la réforme de la carte militaire qui a conduit à la fermeture de la Base Aérienne 128 et au départ de milliers de militaires et de leurs familles, témoigne bien de la précarité de cette base publique.

Des potentiels à valoriser : capter la consommation des actifs frontaliers

La base économique résidentielle/présentielle est principalement fondée sur trois sources de revenus potentiellement captables : les touristes, les retraités et les migrants-alternants¹¹.

Depuis l'arrivée du TGV Est en 2007 et l'ouverture du Centre Pompidou-Metz en 2010 (4 millions de visiteurs depuis son ouverture), le territoire

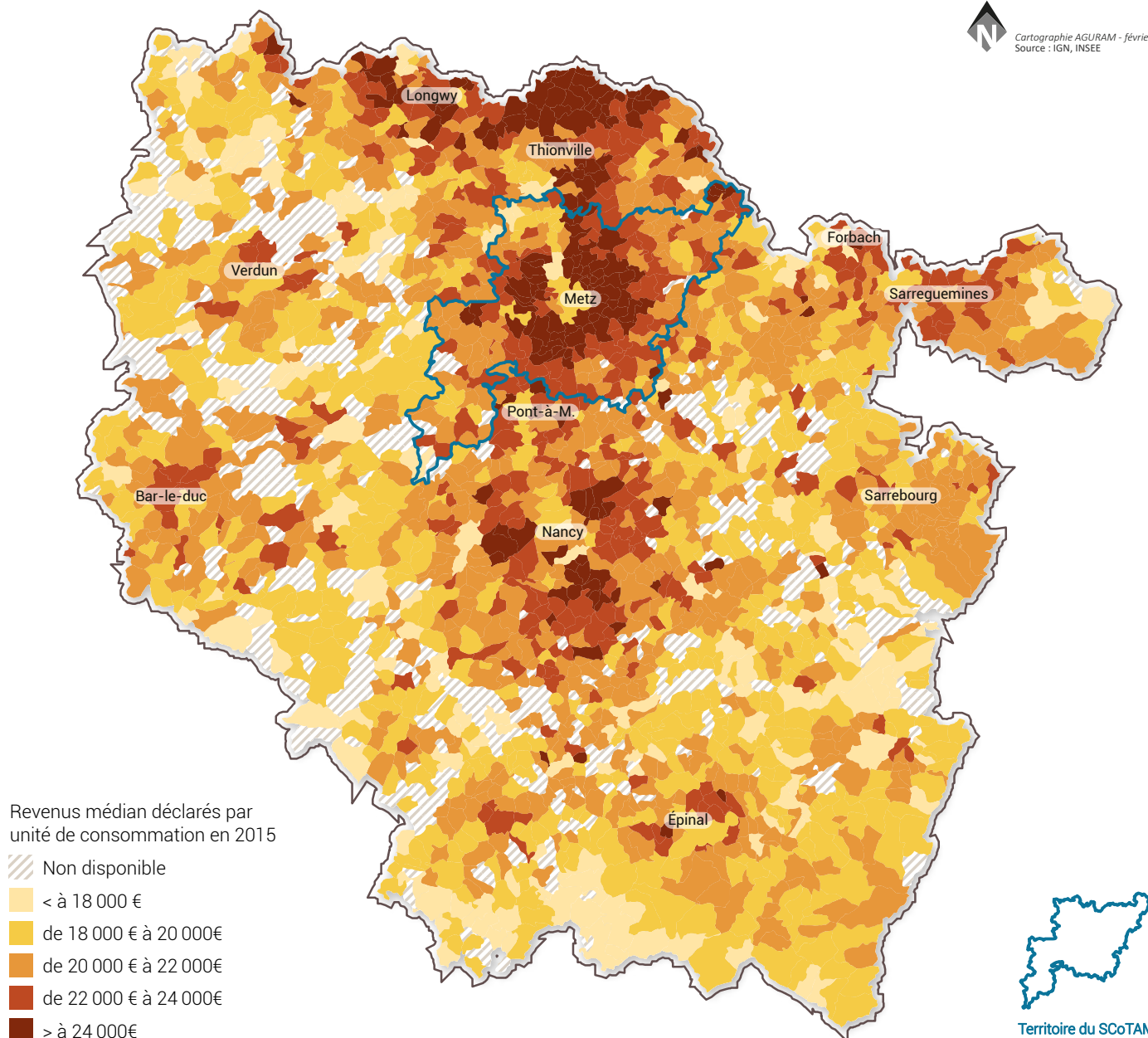
est devenu un lieu de destination et non plus seulement un lieu de passage. Avec la création du centre de congrès à Metz en 2018, Metz est également devenue une ville d'accueil du tourisme d'affaires.

Les migrants alternants constituent le moteur le plus présent sur le territoire, les travailleurs frontaliers en représentant la plus grande part. Les migrants-alternants captant des revenus perçus à l'extérieur du territoire, les travailleurs frontaliers représentent donc un fort potentiel de développement de l'économie présenteielle sur le territoire s'ils consomment sur le territoire. **En 2019, l'Observatoire des flux de consommation de la CCI** montre que les habitants du SCoTAM consomment plus fortement qu'ailleurs au sein même du territoire, la source d'évasion principale n'étant pas un autre territoire, mais la vente sur Internet et par correspondance.

Les flux de travailleurs transfrontaliers vers les pays frontaliers, principalement le Luxembourg sont en croissance depuis le début des années 2000, de façon plus accentuée que dans le département et le reste de la Lorraine. Et ce sont en grande partie les revenus issus de cette catégorie d'actifs qui tirent les revenus moyens vers le haut en Lorraine Nord.

¹⁰ Se référer aux travaux de L. Davezies et de C. Terrier

¹¹ Un migrant alternant est un actif ayant un emploi, résident dans le territoire du SCoTAM et travaillant en dehors.



En 2015, le SCoTAM comptait plus de 14 000 actifs frontaliers¹² soit plus de 8 % des actifs occupés du territoire. Les frontaliers représentaient 7 % des actifs occupés en 2010 et leur nombre a progressé de plus de 14 % entre 2010 et 2015. Sur la même période, le nombre de frontaliers a progressé de 7 % dans le département de la Moselle, où ils représentent 16 % des actifs occupés.

Le territoire se situe aux alentours de la moyenne française pour les activités liées à l'économie des présences, des marges de progression

sont donc envisageables. C'est le cas des services aux particuliers, des domaines de l'éducation, de la santé, de l'action sociale et du commerce. Il convient de noter que les échanges se réalisent dans les deux sens et que des « fuites » de revenus des travailleurs frontaliers sont observées, le STATEC¹³ évaluait en 2007 la dépense moyenne par salarié transfrontalier à 9 000 €/an (contre 7 800 € en 2003) sur le territoire du luxembourgeois.

¹² INSEE 2015

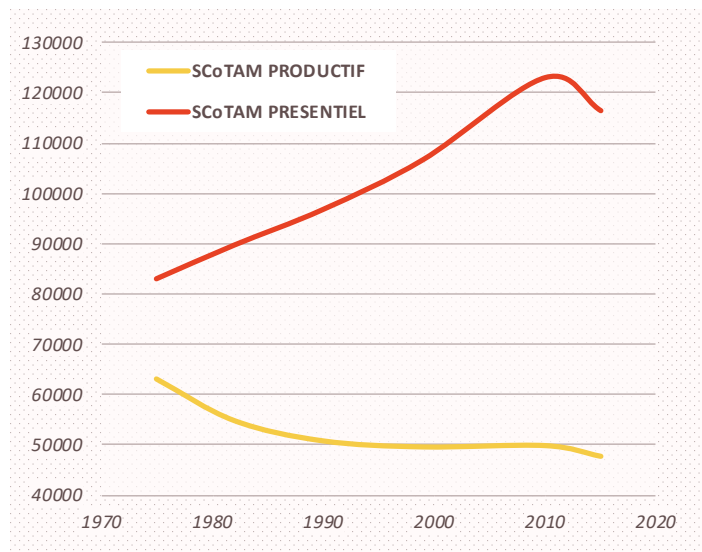
¹³ Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg

DES SIGNES DE DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI PRÉSENTIEL À L'EST ET AU SUD DU SCoTAM

La présence de résidents aux revenus élevés sur le territoire du SCoTAM induit des demandes en matière d'équipements, de services de proximité, au sein d'espaces périurbains et ruraux dont la vocation est initialement résidentielle. Cette demande solvable peut ainsi permettre le développement d'activités économiques dans ces territoires et contribuer à un rééquilibrage territorial. C'est l'emploi de la sphère présenteielle qui a progressé sur le territoire du SCoTAM depuis les années 1980. Ces emplois représentent selon l'INSEE en 2015, près de 71 % de l'emploi total contre 62 % en 1982.

Au-delà de l'agglomération messine, ce sont les territoires périurbains qui disposent de la plus forte proportion d'emplois de la sphère présenteielle. Les centres-bourgs de taille moyenne (Boulay, Rémyilly, Vigy, Courcelles-Chaussy, Solgne, Verny) se distinguent d'une part par la forte proportion d'emplois présenteiels et d'autre part par une importante hausse sur la dernière décennie. On observe en effet une corrélation entre la croissance de la population et la croissance de ces emplois. Le développement de l'offre d'agriculture de proximité et le retour du maraichage à la périphérie des villes pourrait être une piste de développement de l'économie de proximité, dans un contexte où les ménages s'attachent à la qualité et à la connaissance des produits qu'ils consomment.

L'évolution de l'emploi par sphères productive et présenteielle entre 1975 et 2015



DES NIVEAUX D'ATTRACTIVITÉ RÉSIDENIELLE DIFFÉRENCIÉS SUR LES TERRITOIRES DU SCoTAM

Trois facteurs déterminent communément les modes d'habiter : le statut d'occupation (accession à la propriété, location), le type d'habitat (maison individuelle, logement collectif) et la localisation. Cette dernière composante fait elle-même référence aux structures urbaines (localisation de l'emploi, des commerces, des équipements, des espaces verts...). Ces facteurs ont un dénominateur commun, le prix.

UN EFFET PRIX RÉVÉLATEUR DU DEGRÉ D'ATTRACTIVITÉ

Le prix d'un bien est théoriquement la somme des valeurs attribuées aux critères qui le constituent :

- celles du bien en lui-même (surface, prestations, orientation...);
- celles allouées à l'environnement du bien (centralité, accessibilité des lieux de la ville, commerces, équipements, caractère patrimonial...).

Le prix est ainsi susceptible de refléter l'inégalité des territoires. Pour un bien similaire, un prix élevé fera référence à un secteur « coté », et/ou proposant une « gamme » étendue de services, tandis qu'un prix plus faible sera associé à une attractivité plus limitée. Une étude portant sur le marché immobilier de l'aire urbaine de Metz, portant sur la période 2000-2007, précise certains de ces éléments, par le biais de la construction d'une fonction de prix hédonistes.

Les critères sélectionnés portent à la fois sur les caractéristiques du logement et sur son environnement, permettant de qualifier l'attractivité résidentielle. Il ressort de ces observations un impact réel de certains facteurs, pour la plupart « environnementaux ».

DES NIVEAUX D'ÉQUIPEMENTS ET D'ACCESSIBILITÉ INÉGAUX QUI PÉNALISENT L'EST ET LE SUD DU TERRITOIRE DU SCoTAM

Deux critères ayant trait à l'éloignement des centres urbains ou des centres de communes ont été analysés :

- La distance par rapport à Metz (elle sous-entend l'accessibilité aux emplois, aux biens, et aux services) : les prix des terrains à bâtir décroissent de 1,9 % par kilomètre, ce qui équivaut à une division du prix par deux à 35 km de Metz. Pour les maisons, l'impact est de l'ordre de -0,9 % par km. Cette variable « distance » peut être prolongée par la notion de facilité d'accessibilité : axes routiers et autoroutiers, transports en commun, transports ferroviaires...
- La distance par rapport au centre des communes : deux hypothèses peuvent être avancées pour justifier l'influence qu'elle a sur le prix :
- Le centre de la commune rassemble des biens publics locaux, ou des marchés locaux de biens et services.
- Une dégradation possible de l'environnement social du logement apparaît au fur et à mesure de l'éloignement du centre de la commune, avec le passage du centre des villes, noyau d'habitats anciens de qualité recherchés, à des logements périphériques où les classes plus populaires sont plus représentées.

L'impact de l'éloignement des centres de services sur les prix, et par là même sur l'attractivité, révèle toute l'importance des équipements de proximité et des liaisons de transports, en particulier collectifs.

Des disparités territoriales fortes, en termes d'équipements et de services, existent sur le territoire du SCoTAM :

- Les communes les mieux dotées et les mieux desservies par les axes de transports en commun et les axes routiers sont aussi les plus peuplées du SCoTAM : Metz et son noyau urbain, les communes du sillon mosellan en amont et en aval de Metz, celles de la vallée de l'Orne et du plateau ouest sont également bien dotées.
- Quelques pôles périurbains disposant de certains services et commerces de proximité jouent alors un rôle de bourgs centres, pôles relais, ou pôles de proximité, en fonction de leur niveau d'équipements, à l'est et au sud du territoire : Courcelles-Chaussy, Rémilly, Verny, Vigy, Noisseville, Peltre, Laquenexy, Courcelles-sur-Nied, Fleury, Boulay, *etc.*
- Le niveau d'équipements est moindre partout ailleurs, certaines communes ne disposant même d'aucun équipement de base. En 2015, 69 communes, principalement situées aux extrémités est et ouest, ne disposent même pas d'une école maternelle ou primaire –source Insee, BPE- (elles sont souvent incluses dans un Regroupement Pédagogique Intercommunal). Pour la plupart de ces communes, il n'existe pas de réelle alternative à la voiture personnelle. Des lignes ferroviaires TER desservent quelques communes de la vallée de la Moselle, mais pour le reste du territoire, la fréquence des lignes de transports collectifs interurbains reste trop faible pour être concurrentielle.

Pour autant, les critères « objectifs » que constituent l'accessibilité et le niveau d'équipements ne suffisent pas à retenir et à attirer les habitants. Pour exemple, la vallée de l'Orne a longtemps perdu de la population.

UNE IMAGE NÉGATIVE COMME FREIN À L'ATTRACTIVITÉ DU NORD-OUEST DU SCoTAM, SOUVENT HÉRITÉE D'UNE HISTOIRE INDUSTRIELLE

Des critères ayant trait à la nature du parc de logements et à la géographie locale ont également été mis en exergue :

- La date de construction du parc influe sur les prix, particulièrement pour les maisons : plus le parc est récent, plus sa valeur s'accroît ;
- Une vacance importante va de pair avec des prix moins élevés, révélateurs d'une faible attractivité ;
- De même, l'existence de risques géologiques et géographiques tend à faire baisser le prix des biens (inondations, affaissements miniers, glissements de terrains).

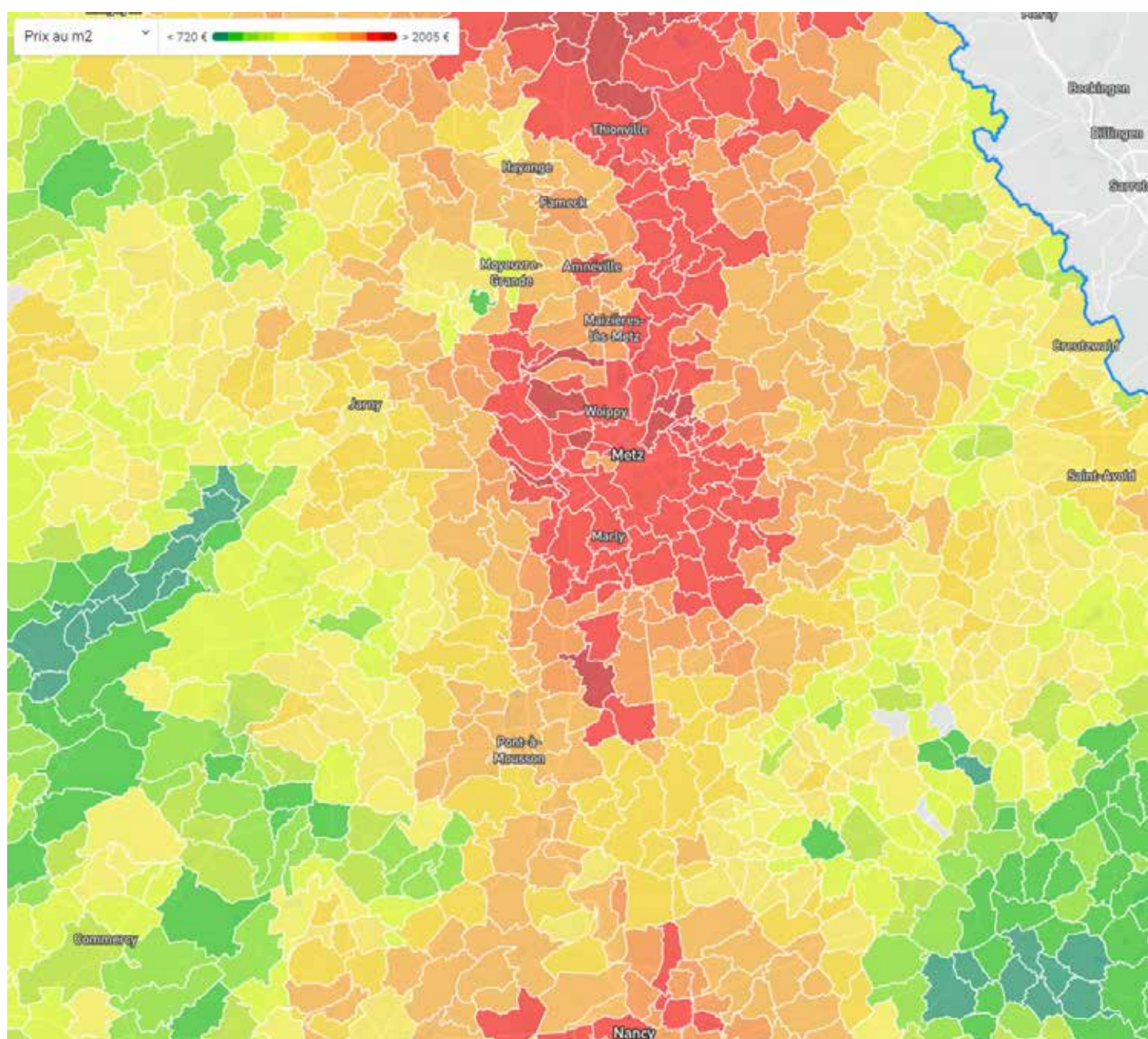
Le nord-ouest du territoire du SCoTAM souffre ainsi d'un déficit d'image, ternie par une industrie sidérurgique en déclin mais toujours présente dans les paysages ou dans les formes urbaines, et par le passé minier ressurgissant dans la période récente au travers des Plans de Prévention des Risques. Ces secteurs peuvent également cumuler une vacance élevée, un Parc Privé Potentiellement Indigne important, des cités ouvrières parfois dégradées, un faible niveau de confort du parc...

Cet héritage historique et architectural agit comme un véritable « marqueur », et pénalise les territoires concernés, qui se trouvent alors en « rupture » avec les villages lorrains traditionnels ou avec les villages de côte, plus présents sur le reste du territoire, et au caractère patrimonial plus marqué.

De fait, les éléments contribuant à l'attractivité du cadre de vie sont divers, difficilement quantifiables et dépassent probablement les éléments précités, même s'ils permettent de les approcher. Les résultats fournis par cette méthode de prix hédonistes nous confortent dans nos analyses : l'offre de services et d'équipements de proximité, le niveau d'accessibilité, « l'image » du secteur et son caractère patrimonial sont autant de critères contribuant à la compréhension du phénomène.

Boulay, un pôle périurbain bien doté en équipements et services





La carte ci-dessus, reprenant les prix du marché immobilier, reflète bien les facteurs d'attractivité à travers la différenciation des secteurs et niveaux de prix constatés. Les secteurs les plus attractifs sont l'agglomération messine et sa première couronne, à l'inverse du secteur nord-ouest, ancien secteur industriel, ou des secteurs Sud-Ouest, Sud et Est les plus éloignés du centre de l'agglomération messine.

Ce rapport positif entre degré d'attractivité et prix concourt à inciter les ménages plus modestes à se tourner vers les secteurs relativement plus éloignés des centres de services et d'emplois, dans mais aussi hors du territoire du SCoTAM, ou encore vers ceux présentant une image pour l'heure encore dégradée.

La démonstration entre revenus médians des ménages et choix de localisation du logement est, de ce point de vue, très révélatrice dans le marché de l'accession.

UNE ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE DU NORD DU TERRITOIRE QUI BÉNÉFICIE PARTIELLEMENT DU RAYONNEMENT LUXEMBOURGEOIS

Même si l'essor du travail frontalier, combiné à d'autres facteurs (développement des zones d'activités du nord du SCoTAM, accès à l'A31) ont amené un regain d'intérêt résidentiel pour les communes de la CC Rives de Moselle et de la CC du Pays Orne-Moselle, certaines communes du plateau et de la vallée de l'Orne restent encore quelque peu en marge.

UN DÉVELOPPEMENT ENCORE TROP TIMIDE D'UNE OFFRE ACCESSIBLE ET INTERMÉDIAIRE EN CENTRE D'AGGLOMÉRATION MESSINE, LIMITANT L'ATTRACTIVITÉ-PRIX, FACE À L'ÉMERGENCE D'UNE OFFRE ABORDABLE AU NORD-OUEST DU SCoTAM

On assiste peu à peu au développement d'une offre alternative dans certains secteurs urbains : maisons en bandes, logements intermédiaires, ou même offre en collectif à prix très accessibles. Ces produits, dont la typologie même rend les produits plus abordables (surface de terrain réduite...), sont susceptibles d'attirer à nouveau les ménages modestes et intermédiaires. Pour l'heure, ils se développent essentiellement dans les secteurs ANRU, où les conditions d'émergence de ce type d'offre sont réunies (TVA réduite).

En revanche, le modèle du lotissement périurbain poursuit son développement, et les prix pratiqués dans le logement neuf en cœur urbain -hors zones ANRU- restent trop souvent déconnectés du revenu médian des ménages.

Par ailleurs, les données fournies par l'enquête sur terrains à bâtir de la DREAL nous indique que les prix les plus accessibles demeurent dans les secteurs plus éloignés du cœur de l'agglomération messine (secteur du boulognois, sud et est du sud messin, Mad et Moselle, hors SCoTAM dans le secteur du Jarnisy...).

L'éloignement du centre urbain et la dépendance à la voiture particulière qui en découle, concourent à rendre ces ménages plus vulnérables à l'augmentation des prix de l'énergie. Or, les ménages qui s'éloignent significativement des centres urbains demeurent en moyenne les moins aisés.

UNE PRISE EN COMPTE NÉCESSAIRE DES CONTRAINTES LIÉES À L'ÉLOIGNEMENT DES CENTRES URBAINS, SUSCEPTIBLE D'ORIENTER LES CHOIX D'HABITER DES MÉNAGES

L'offre d'habitat en milieu périurbain, parfois aux confins du rural, s'est en effet développée le plus souvent sans être complétée par une offre en commerces et services de proximité. Une population au mode de vie plutôt « urbain » s'est trouvée confrontée à la réalité de la vie « à la campagne », avec la nécessité d'aller chercher dans les pôles secondaires ou dans les villes les services absents sur leur lieu de vie. C'est ainsi que se sont formés des villages « dortoirs » dépourvus de services.

LA VALORISATION URBAINE DES SITES DÉDIÉS AUX ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Le développement des zones d'activités va de pair avec les opérations de rénovation et de réhabilitation engagées dès le début des années 50. Ces dernières nécessitent le transfert des activités artisanales du centre vers la périphérie, ce qui fut rendu possible grâce à la libération de l'espace périurbain par l'armée d'une part, et d'autre part par la fusion des communes de Borny, Magny et Vallières avec Metz en 1961 qui eut pour effet de doubler la surface de la ville.

C'est dans ce contexte qu'ont été créées à proximité immédiate des grands ensembles d'habitat, les vastes zones industrielles de Borny (la première zone industrielle de l'agglomération, aujourd'hui Actipôle) et de Metz-Nord (Metz-Deux-Fontaines).

Jusqu'alors les activités et les commerces étaient mêlés au tissu urbain, en centre-ville ou dans les faubourgs. Les premières ruptures avec l'ancien modèle de développement apparaissent dans les années

La prise de conscience progressive des contraintes imposées par l'éloignement (coût de la mobilité, évolution du prix du pétrole, accès aux services) est susceptible de modifier les comportements des ménages.

Dans les années à venir, et dans le cadre de l'application des lois issues du Grenelle de l'environnement, la consommation foncière extensive dans des espaces déconnectés du tissu urbain et des transports collectifs sera également plus contrainte. Ceci ne va qu'accentuer une attente déjà présente, d'une partie de la population, sur des produits immobiliers accessibles et intermédiaires, plus près des centres urbains.

UNE POLITIQUE NAISSANTE DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES À LA POPULATION EN MILIEU PÉRIURBAIN ET RURAL

En parallèle, les communes d'accueil appréhendent peu à peu l'intérêt de proposer à la population nouvelle une offre minimale de services : développement de points multiservices (Sanry-lès-Vigy, Pange), développement du transport à la demande, de centres multi-accueil petite enfance dans la plupart des intercommunalités rurales et périurbaines. Les Communautés de Communes du Haut Chemin- Pays de Pange, de la Houve et du Pays Boulageois, de Mad et Moselle, Rives de Moselle et du Pays Orne-Moselle ont pris la compétence « Petite Enfance ».

UN RISQUE DE SÉGRÉGATION SOCIO-SPATIALE À ANTICIPER

Si rien n'est fait pour inverser la tendance actuelle d'éloignement des ménages, le risque encouru est celui de la ségrégation socio-spatiale, avec des centres urbains occupés par des ménages vieillissants et des étudiants, et des familles et actifs en zones périurbaines.

L'étude INRA met par ailleurs en exergue l'impact du revenu moyen imposable par commune sur le prix des terrains et des biens immobiliers. Une hausse de 10 000 € du revenu moyen imposable va de pair avec un prix des terrains à bâtir plus élevé de 11 à 18 % ! Pour les maisons, l'augmentation de prix est de 8 à 10 % par tranche de 10 000 € supplémentaires. Compte tenu des écarts de revenus moyens constatés entre les communes du SCoTAM, cet impact est considérable.

Ce lien, certes connu, mais avéré ici, entre population aisée d'une commune et prix élevés des transactions, va dans le sens d'une ségrégation sociale entre différents secteurs du SCoTAM.

1970, confirmées par le SDAU (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme), approuvé en 1974. Depuis, les sites dédiés aux activités n'ont pas cessé de se développer.

UN ENJEU DE REQUALIFICATION DES SITES DÉDIÉS AUX ACTIVITÉS, NOTAMMENT DES SITES COMMERCIAUX

La plupart des sites dédiés aux activités économiques du SCoTAM, aujourd'hui vieillissants, font face à plusieurs problématiques notamment sur le plan urbain, en matière d'accessibilité, d'aménagement et d'insertion urbaine. Ces enjeux sont communs à la plupart des espaces dédiés aux activités économiques.

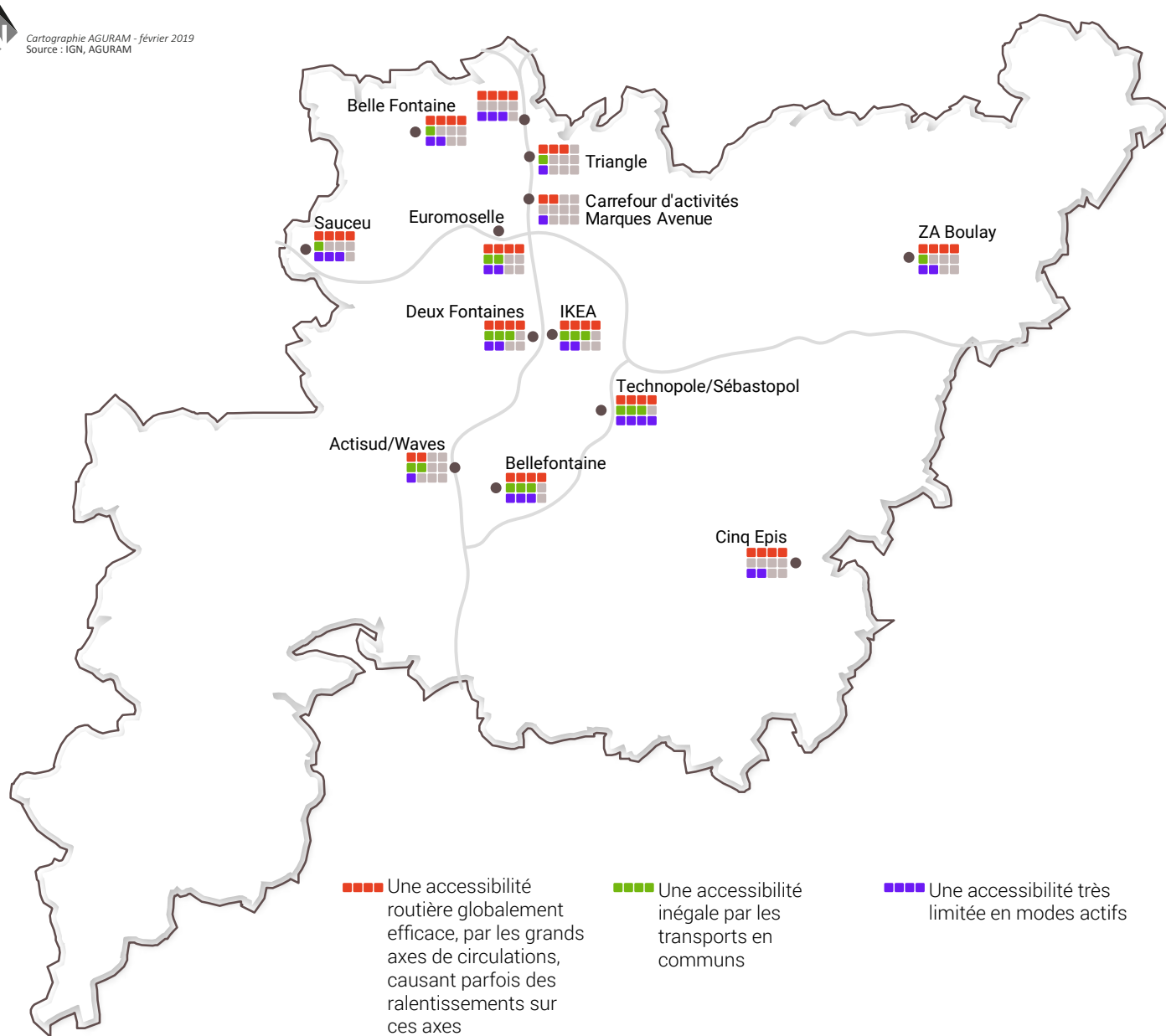
L'accessibilité centrée sur les déplacements routiers

Les espaces dédiés aux activités économiques ont été implantés dans une logique d'accessibilité routière, tant pour le transport des marchandises que pour les salariés. Pour le transport des marchandises, les connexions au réseau ferroviaire ont peu à peu été abandonnées, c'est le cas par exemple des sites Eurotransit et Metz Deux Fontaines. Les sites aménagés dans la dernière quinzaine d'années n'ont pas prévu ce type d'accès. Dans un contexte où le transport routier risque d'être de plus en plus contraint par le coût et par les normes notamment environnementales, la question de l'accès par des modes alternatifs (ferroviaire et fluvial) apparaît importante pour rester compétitif en matière d'offre économique.

Concernant l'accès pour les salariés et les consommateurs aux sites dédiés aux activités, il reste lui aussi centré sur l'accessibilité routière, ce qui pose des problèmes en termes de saturation du réseau. L'accès par les transports en commun est aujourd'hui inexistant en dehors du périmètre des transports urbains de l'agglomération messine, la desserte proposée par les lignes interurbaines n'étant pas adaptée aux besoins des salariés et des consommateurs.

L'accessibilité des principaux espaces commerciaux

Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, AGURAM



La question de l'accessibilité se pose aussi à l'intérieur des sites, l'analyse du réseau routier et des éventuels cheminements piétons de ces zones (notamment commerciales) montre des problèmes de congestions internes générés par le schéma viaire, souvent en mauvais état, et peu lisible lié au développement au coup par coup et sans schéma d'ensemble d'un grand nombre de sites d'activités. Ainsi, à l'exception des sites les plus récents et des sites les plus insérés au tissu urbain, il est très difficile de circuler en modes doux (marche, vélo, etc.) du fait de l'absence de trottoirs, de la présence de clôtures entre les parcelles, etc.

Des aménagements de qualité moyenne et vieillissants

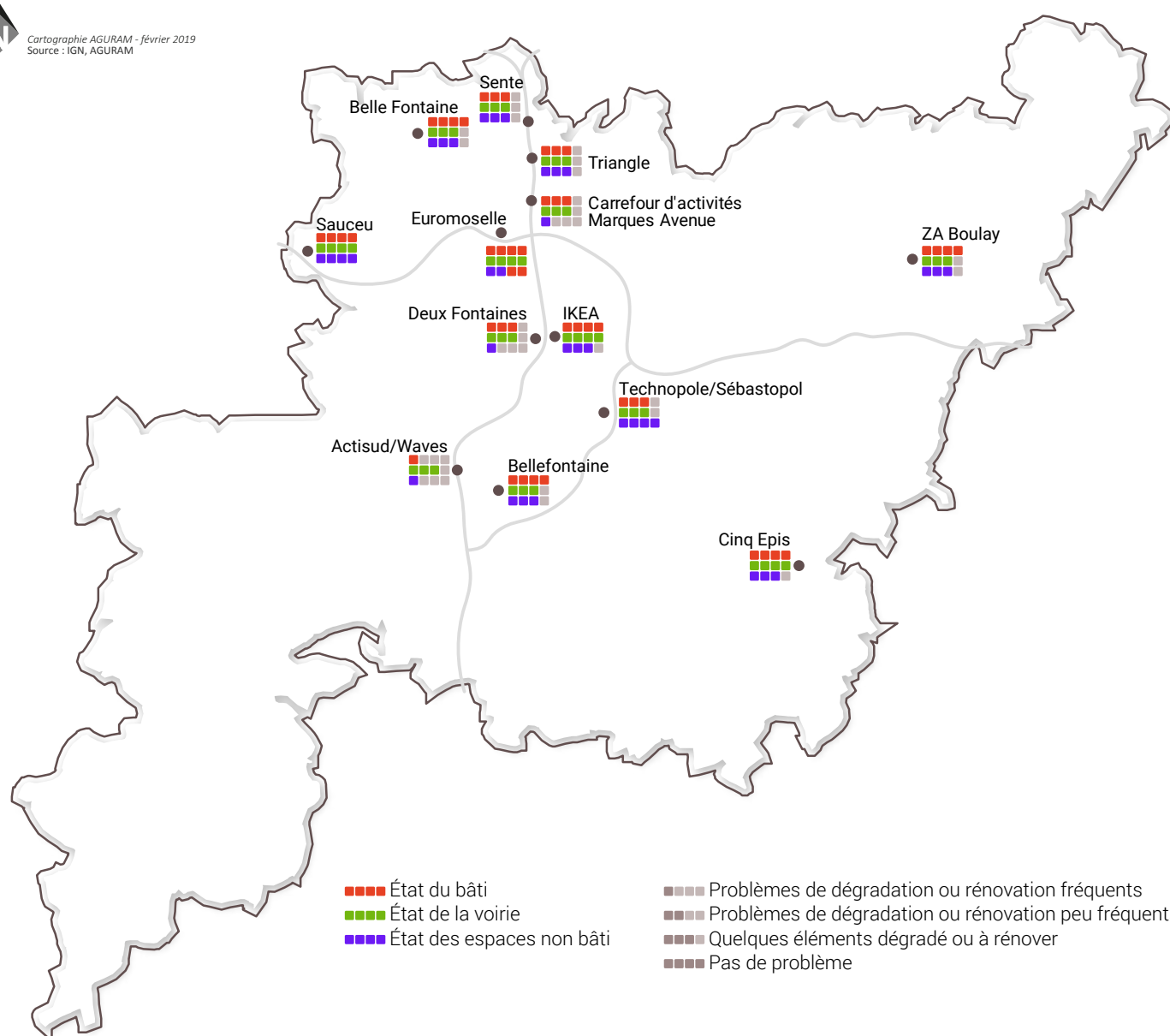
La qualité de l'aménagement des sites dédiés aux activités économiques et commerciales est très souvent sommaire et vieillissante. Ces espaces,

notamment les plus anciens, ont peu fait l'objet d'attention en matière de qualité de bâti et d'architecture. De plus, les aménagements de certains de ces sites ne font pas l'objet de suivi, ce qui entraîne des problèmes de dégradations des bâtiments, des espaces publics et des voiries.

Les modalités d'aménagement et les modes de gestion de ces sites tiennent une grande part de la responsabilité de la qualité de l'aménagement, on observe une plus grande attention sur les sites qui ont été aménagés puis suivis par une structure dédiée, notamment publique. Les sites urbanisés de manière éparse, notamment sous forme de lotissements, sont les plus dégradés et l'absence de gestion coordonnée, entraîne des problèmes d'entretien et conduit au vieillissement prématuré et au développement de la vacance.

L'aménagement des principaux espaces commerciaux

 Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, AGURAM



Des espaces relégués en lisière du tissu urbain, à l'interface avec les espaces agricoles

Souvent éloignés des centres-villes, les sites dédiés aux activités économiques sont souvent aménagés en rupture avec le tissu urbain mixte, ce qui les a éloignés des services et des équipements. Aujourd'hui la plupart des sites d'activités souffrent du manque de services destinés aux salariés, notamment dans les sites d'activités « productifs » (activités artisanales et industrielles). Cet éloignement pouvait se justifier lorsque les activités, du fait des contraintes et nuisances qu'elles pouvaient induire, se révélaient incompatibles avec d'autres fonctions urbaines. Ce n'est plus le cas aujourd'hui pour de nombreuses activités présentes dans ces sites dédiés. De plus, du fait de leur mono-fonctionnalité, ces espaces vivent uniquement en semaine et en journée en lien avec les horaires de bureau ou d'ouverture des commerces, ce qui peut générer dans certains cas un relatif sentiment d'insécurité en dehors de ces périodes.

Les sites les plus anciens, comme les sites messins par exemple, ont peu à peu été rattrapés par l'urbanisation, mais les transitions entre ces espaces et le reste de la ville restent souvent problématiques.

Certains sites de dimensions plus modestes, à l'image de la zone commerciale de Boulay, peuvent être mis en avant comme de bons exemples d'espaces dédiés au commerce avec une bonne insertion urbaine. Réalisée à la lisière du cœur de village, la zone commerciale est bien en lien avec le tissu urbain environnant, notamment par le biais de liaisons douces. Par ailleurs, l'aménagement de la zone est de bonne qualité et les espaces publics et privés sont entretenus. Des marges de progression subsistent, notamment en matière de qualité des bâtiments et d'optimisation des surfaces.

UNE NOUVELLE DIMENSION ESTHÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE, COMME LE REFLET D'UNE RÉELLE PRISE EN COMPTE DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL, MAIS ÉGALEMENT À VISÉE MARKETING

Les espaces dédiés aux activités économiques et commerciales continuent leur développement. Des efforts sont réalisés sur les dimensions esthétiques et environnementales qui sont des notions de plus en plus présentes, et ce, à la fois :

- pour les entreprises et commerces : aspect « marketing », générant une image positive ;
- pour les consommateurs : aspect « développement durable », respect de l'environnement au sens large (respect esthétique et écologique).

De nouvelles formes architecturales émergent progressivement dans certaines zones du SCoTAM, à destination commerciale ou tertiaire principalement, mieux intégrées, et plus denses : commerces regroupés derrière des façades en bois (densité et bois assimilé à « écologie »), bâtiments « Haute Qualité Environnementale », recherche esthétique poussée, densité... Malheureusement les parkings restent bien souvent surdimensionnés et sur un seul niveau. Afin de renforcer l'aspect « écologique », de nombreux aménagements sont réalisés (espaces verts, plantation d'arbres, jardins paysagers...) consommant plus d'espace, généralement pris au monde agricole, en contradiction avec le but affiché.

De nouvelles zones au marketing « environnemental » voient le jour à partir des années 2000, Ecoparc à Norroy-le-Veneur et le projet du Parc du Technopole à Metz, témoins de la prise en compte de la dimension environnementale dans le choix des entrepreneurs et des consommateurs. Si une volonté de plus de mixité commence à se faire sentir, l'aspect monofonctionnel, c'est-à-dire dédié aux activités dans une logique de zonage, reste très présent et la localisation en dehors du tissu urbain et des centralités reste ancrée dans les projets. Le territoire offre peu d'alternatives à ce type de développement des activités dans des sites dédiés monofonctionnels.

La question de la pérennité de ce modèle se pose, notamment dans un contexte de mutation de l'emploi, de plus en plus tourné vers les résidents et les activités de services, qui ne sont pas incompatibles avec d'autres fonctions urbaines et ne nécessitent donc pas de se localiser à l'écart du reste de la ville. Un des enjeux réside donc dans l'adaptation de l'offre foncière et immobilière aux attentes du marché, notamment par la remise à niveau des sites dédiés aux activités existants et la création de nouvelles offres adaptées aux attentes des entreprises et des salariés afin de ne pas créer de nouvelles friches commerciales et tertiaires.

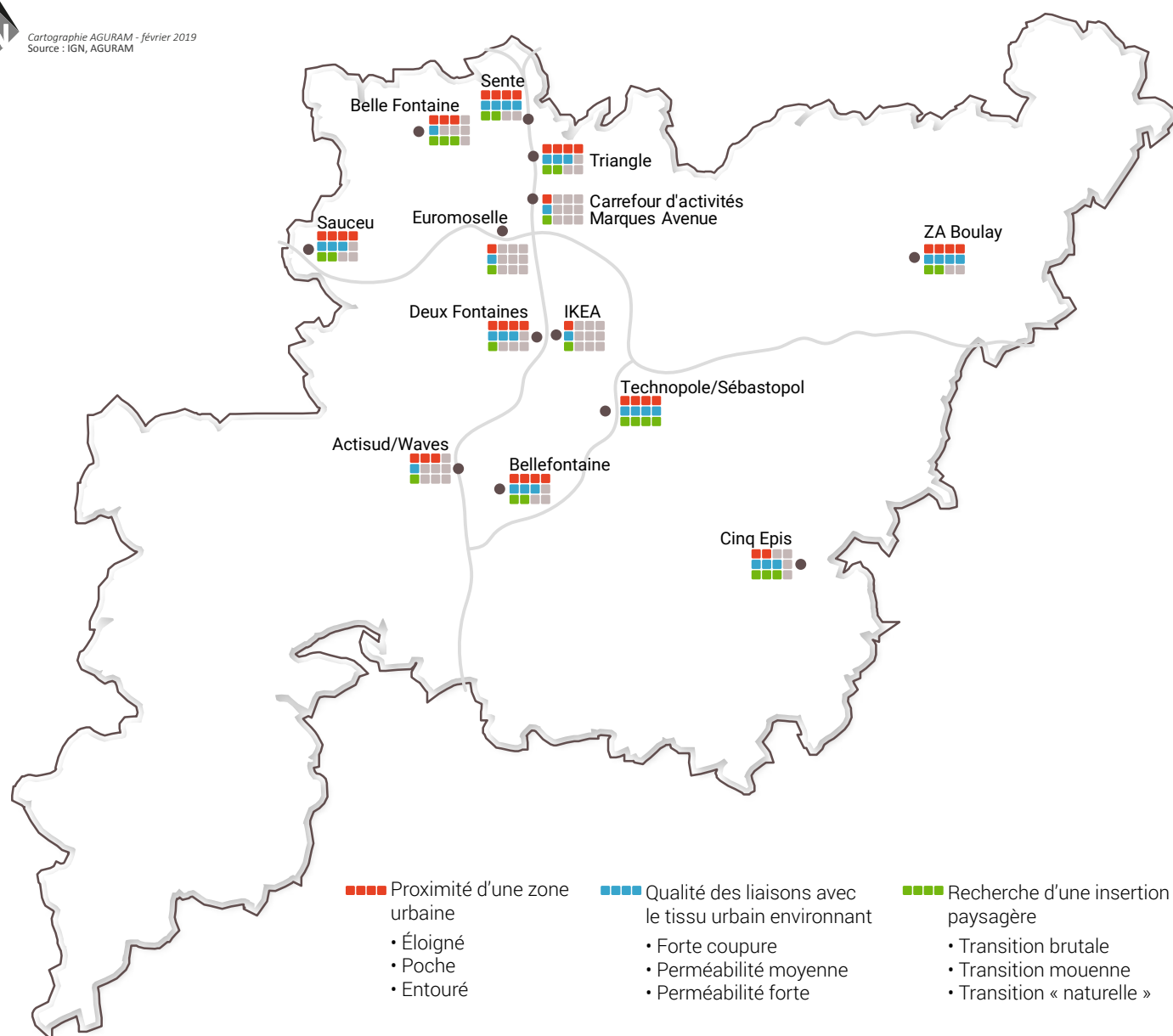
Le centre commercial Waves ouvert en 2014



L'insertion urbaine des principaux espaces commerciaux



Cartographie AGURAM - février 2019
Source : IGN, AGURAM





SYNTHESE ET CONCLUSION

DANS CETTE PARTIE

Les quatre grands défis du SCoTAM à relever pour les 15 prochaines années

Pour faire face à ces défis, le territoire du SCoTAM devra répondre à ces enjeux et satisfaire un certain nombre de besoins

SYNTHESE ET CONCLUSION

QUATRE GRANDS DÉFIS SERONT À RELEVER POUR LE TERRITOIRE AU COURS DES 15 PROCHAINES ANNÉES

UN DÉFI DÉMOGRAPHIQUE

Le territoire du SCoTAM n'a gagné que 10 640 habitants supplémentaires depuis 1999. Cette croissance a principalement bénéficié aux zones périurbaines, elle a favorisé l'étalement urbain, une plus grande dissociation des lieux d'habitat et de travail et une forte dépendance à l'automobile. En poursuivant les tendances démographiques récentes en matière de fécondité, de mortalité et de migrations, le territoire du SCoTAM compterait 415 830 habitants à horizon 2032, soit 11 620 habitants de plus qu'en 2015. Cependant, d'après les analyses de l'INSEE, vers 2035 la population pourrait stagner voire amorcer un déclin, à l'instar de celle du Grand Est. Cette perspective réinterroge la structure du parc de logements et la pérennité des équipements et des services présents sur le territoire. En revanche, le dynamisme économique du Luxembourg attire toujours plus de nouveaux résidents sur les territoires mosellans et modifie en profondeur la stratégie résidentielle des ménages. Ce même phénomène s'amplifiera également avec le besoin de main d'œuvre des entreprises sarroises qui devront faire face à un vieillissement démographique de ses actifs.

Enjeux majeurs

- gérer le vieillissement de la population résidente,
- juguler le déficit migratoire chronique en attirant davantage de nouveaux habitants,
- favoriser la création d'emplois,
- adapter le parc de logements au parcours résidentiel des ménages et tenir compte du phénomène de desserrement,
- encourager une politique foncière locale,
- offrir un cadre de vie de qualité,
- s'appuyer sur la dynamique métropolitaine engagée ces dernières années.

UN DÉFI ÉCONOMIQUE

Depuis plus d'une décennie, les bases économiques traditionnelles lorraines sont ébranlées : restructurations industrielles, réforme de la carte militaire de 2008, réforme générale des politiques publiques engagée par l'État, crise économique de 2009, etc. Cependant, 2018 marque un tournant avec le retour des investisseurs dans le Grand Est, notamment dans les secteurs productif et logistique. Les projets de reconversion de friches commencent à se concrétiser et les territoires se mobilisent pour le développement de secteurs d'activités à fort potentiel (tourisme, économie numérique, énergie, santé, ...). Ces perspectives encourageantes se confrontent également au besoin de main d'œuvre de nos voisins luxembourgeois - qui augmente constamment - et sarrois.

Enjeux majeurs

- offrir les conditions favorables à un « regain » économique,
- s'appuyer sur les potentialités locales (filières automobile, matériaux, santé, énergie, agriculture, commerce),
- apporter une plus grande lisibilité et attractivité aux espaces d'activités économiques du territoire,
- accompagner la montée en puissance du tourisme local,
- renforcer l'emploi dans le secteur présentiel (tourisme, culture, silver économie, etc.),

- promouvoir l'innovation notamment numérique et issue des partenariats recherche/industrie,
- Initier un co-développement avec le Luxembourg.

UN DÉFI SOCIÉTAL

L'émergence de nouvelles attentes sociétales, avec la hausse du coût de l'énergie et des matières premières, les préoccupations environnementales et climatiques croissantes exprimées par les politiques publiques et par la population constituent un facteur majeur de l'évolution et du fonctionnement du territoire pour les prochaines décennies. Il s'agit désormais de s'engager pour une transition économique, énergétique et écologique du territoire.

Enjeux majeurs

- organiser un territoire de proximités en rapprochant et connectant les lieux d'habitat, de loisirs/consommation et d'emplois,
- assurer la pérennité des équipements,
- faciliter les mobilités durables et contribuer à réduire les déplacements,
- permettre un accès au logement pour tous,
- soutenir l'économie circulaire,
- encourager les économies d'eau et d'énergie,
- déployer une solidarité entre les territoires du SCoTAM,
- donner une place importante à l'agriculture de proximité.

UN DÉFI ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER

286 ha d'espaces agricoles, naturels et forestiers ont été artificialisés chaque année au cours de la période 2010/2019. Dans cet intervalle, tous besoins confondus (habitat, activités, infrastructures...), un hectare artificialisé a permis l'accueil d'à peine un habitant. À ce rythme, l'équilibre du territoire s'en trouvera, à terme, fragilisé. Dans la perspective d'accueillir 22 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2032, il devient essentiel de repenser notre modèle de développement pour le rendre plus vertueux en matière de densité urbaine et de lutte contre l'étalement urbain, mais aussi dans son rôle de préservation de la biodiversité et d'adaptation au changement climatique, tout en contribuant à limiter ce dernier.

Enjeux majeurs

- gérer le vieillissement de la population résidente,
- promouvoir des formes urbaines plus compactes et moins énergivores,
- donner la priorité au développement dans les espaces déjà urbanisés,
- protéger les continuités écologiques,
- préserver les terres agricoles,
- développer les énergies renouvelables,
- diminuer les émissions de gaz à effet de serre,
- valoriser le foncier mutable avec une attention particulière sur les Portes de l'Orne et le plateau de Frescaty,
- apporter des solutions concrètes d'aménagement pour s'adapter au changement climatique,
- accroître la biodiversité en milieu urbain et rural,
- faire de nos paysages un vecteur d'attractivité.

Développement économique

Attractivité / Innovation	• S'inscrire dans une nouvelle dynamique d'innovation et d'échanges au sein de l'espace de la Grande région et de la métropole lorraine • Maintenir la qualité de nos infrastructures de transports pour rester connecté aux pôles économiques européens • Soutenir la relance de l'économie lorraine, notamment en mettant en œuvre la Vallée Européenne des Matériaux et de l'Energie et en développant les filières innovantes (numérique, industrie 4.0, etc.) • Faire converger les formations professionnelles/supérieures et les besoins d'emploi local pour limiter le départ des jeunes actifs formés • Se rendre attractif auprès des étudiants en adaptant l'offre de logements, les services en matière de transport, l'accès à la culture, la synergie avec les entreprises locales • Faire du tourisme une ressource économique et un facteur de rayonnement national, voire international • Mettre en place les conditions favorables à l'implantation d'entreprises, créatrices d'emplois
Économie présentielle	• Développer davantage les secteurs de l'économie sociale et solidaire, de la silver économie, du tourisme, de l'artisanat, etc. • Capter la consommation des actifs transfrontaliers et des touristes
Commerce & services	• Adapter l'offre commerciale aux évolutions des modes de consommation • Revoir la gestion et l'organisation des espaces commerciaux, notamment périphériques, pour améliorer leur qualité et leur attractivité, anticiper leur vieillissement
Agriculture	• Renforcer l'économie agricole en luttant contre la disparition des surfaces d'exploitation, en développant l'agriculture de proximité, le maraîchage, l'arboriculture et la viticulture • Réserver des surfaces agricoles suffisantes pour assurer le maintien des trois productions agricoles de base (céréales, lait, viande) • Développer et structurer des filières de transformation et de valorisation des productions locales (alimentation, énergies vertes, etc.)

Aménagement de l'espace

Organisation de l'espace

- Organiser l'espace de manière à renforcer l'armature urbaine, assurer un maillage de services aux habitants et maintenir des espaces périurbains et ruraux animés (commerces et services de proximité)
- Rechercher les complémentarités avec les polarités luxembourgeoises et nord mosellanes
- Améliorer l'organisation de la conurbation Nord Lorraine
- Privilégier la mixité des fonctions (habitat, activités, équipements, commerces et services) dans les opérations d'aménagement

Urbanisation

- Limiter la périurbanisation pour éviter la fragilisation des ménages (poids des coûts des carburants et de l'achat de véhicules motorisés) et la dépendance à l'automobile
- Faire des gares les pivots de l'organisation territoriale, en mobilisant le foncier situé à proximité
- Renforcer l'urbanisation autour des infrastructures de transport collectif en milieu urbain
- Reconquérir un cadre de vie de qualité en étant attentif à l'amélioration de la qualité environnementale, urbaine et paysagère
- Privilégier les aménagements dans les espaces urbains existants afin de contribuer à construire un territoire de proximités et des espaces accessibles et créateurs de liens

Friches

- Poursuivre la valorisation des friches urbaines pour répondre aux besoins de développement
- Poursuivre le réinvestissement du plateau de Frescaty et des Portes de l'Orne, pour en faire des polarités de demain

Activités et commerces

- Favoriser l'implantation **d'équipements commerciaux dans les centralités**
- Requalifier les sites dédiés aux activités pour accroître leur attractivité et leur transformation en friche
- Encadrer l'implantation du grand commerce **en périphérie pour favoriser la redynamisation des centres-villes et** éviter le développement de zones monofonctionnelles - accessibles uniquement en automobile - et la création de nouvelles friches
- S'interroger sur l'opportunité réelle de réaliser l'ensemble des projets de zones d'activités envisagées et réinvestir les espaces déjà urbanisés

Environnement et paysage

Patrimoine naturel et paysager

- Assurer la prise en compte des risques naturels dans les choix de développement urbain pour réduire la vulnérabilité des populations et des activités
- Favoriser la résilience des espaces concernés par le risque inondation en préservant les espaces d'expansion des crues et de remontées de nappe et en développant des usages compatibles particulièrement dans le bassin minier
- Renforcer les actions de sensibilisation et les aménagements pour protéger la population pour l'ensemble des risques naturels
- S'assurer de la réduction de la vulnérabilité des biens et des personnes face aux risques technologiques présents sur le territoire aussi bien liés aux établissements qu'aux canalisations
- Saisir les opportunités de réhabilitation des sites et sols pollués dans le cadre de la reconquête des anciennes friches au regard des usages compatibles
- Protéger les sites et populations sensibles en mobilisant des actions de réduction du bruit lors de la conception urbaine au cœur du sillon mosellan et en proximité des grandes infrastructures du (A31, A4, RN431, RD652...)
- Préserver la qualité des zones de calme en tant qu'espaces de ressourcement pour la population
- Favoriser la réduction des pollutions atmosphériques liées aux axes majeurs de transport (A31, A4 etc) en incitant à l'usage de modes alternatifs aux déplacements automobiles individuels, et en soutenant les alternatives aux transports routiers de marchandises
- Limiter l'exposition des populations face à la dégradation de la qualité de l'air, notamment en portant une attention particulière à l'éloignement des personnes sensibles (équipements sanitaires, d'enfance, sportifs...)
- Préserver les continuités écologiques fonctionnelles existantes de la trame verte et bleue et tendre vers la restauration des continuités présentant une faible fonctionnalité
- Limiter la fragmentation de la trame verte et bleue lors de nouveaux projets urbains ou d'infrastructures, et restaurer les continuités en organisant des franchissements dès que possible
- Réduire la part d'enfouissement des déchets et développer les autres formes de valorisation
- Promouvoir l'utilisation des matériaux recyclés dans l'ensemble des secteurs d'activités, notamment grâce à l'économie circulaire
- Assurer une gestion et une valorisation optimales des déchets produits en anticipant les futurs besoins (déchets du BTP, valorisation des déchets agricoles, etc...)

Ressources du sous-sol

- Exploiter les ressources du sous-sol avec sobriété, dans un contexte de raréfaction et de forte demande

Ressources du sol

- Utiliser de manière durable les ressources du sol, notamment les terres agricoles à forte valeur agronomique, les espaces boisés et forestiers

Énergie

- Poursuivre le développement des énergies renouvelables déjà en place (bois énergie/biomasse, cogénération, éolien, hydraulique) et amplifier la diversification du mix énergétique à travers celles moins développées (solaire, méthanisation...)
- Promouvoir la réalisation de bâtiments exemplaires en termes de performance énergétique, tout en respectant la qualité paysagère
- Favoriser la réhabilitation des constructions existantes (habitat, activités, équipements, etc.)
- Promouvoir les énergies renouvelables dans les secteurs anciens à réhabiliter et dans les nouvelles opérations d'aménagement (habitat, activités, équipements, etc.)

Ressource en eau

- Assurer la distribution de la ressource en eau à tous dans un contexte de changement climatique en favorisant une gestion économe et en sécurisant l'approvisionnement en eau
- Assurer la qualité des eaux souterraines et superficielles notamment pour l'alimentation en eau potable en développant des usages compatibles dans les périmètres de protection, en limitant les ruissellements et pollutions diffuses, en assurant un traitement optimal des eaux usées, etc
- Réduire l'impact de l'assainissement sur les milieux et limiter le développement urbain dans les communes desservies par une station qui présente des dysfonctionnements
- Agir pour la renaturation des milieux aquatiques dans le but d'améliorer le potentiel biologique
- Œuvrer pour une gestion de la ressource et des milieux à l'échelle des bassins versants
- Préserver l'équilibre quantitatif des masses d'eau souterraines en évitant toute surexploitation de la ressource
- Rechercher l'amélioration de la qualité des cours d'eau pour répondre aux objectifs de la directive cadre sur l'eau et développer leur potentiel biologique, écologique et économique
- Opter pour des aménagements qui privilégient la gestion des eaux pluviales à la parcelle, à l'opération et limite le recours au réseau d'assainissement
- Assurer la préservation de la qualité des ressources en eau

Risques

- Assurer la prise en compte des risques naturels dans les choix de développement urbain pour réduire la vulnérabilité des populations et des activités
- Favoriser la résilience des espaces concernés par le risque inondation en préservant les espaces d'expansion des crues et de remontées de nappe et en développant des usages compatibles particulièrement dans le bassin minier
- Renforcer les actions de sensibilisation et les aménagements pour protéger la population pour l'ensemble des risques naturels
- S'assurer de la réduction de la vulnérabilité des biens et des personnes face aux risques technologiques présents sur le territoire aussi bien liés aux établissements qu'aux canalisations
- Saisir les opportunités de réhabilitation des sites et sols pollués dans le cadre de la reconquête des anciennes friches au regard des usages compatibles
- Protéger les sites et populations sensibles en mobilisant des actions de réduction du bruit lors de la conception urbaine au cœur du sillon mosellan et en proximité des grandes infrastructures du (A31, A4, RN431, RD652...)
- Préserver la qualité des zones de calme en tant qu'espaces de ressourcement pour la population
- Favoriser la réduction des pollutions atmosphériques liées aux axes majeurs de transport (A31, A4 etc) en incitant à l'usage de modes alternatifs aux déplacements automobiles individuels, et en soutenant les alternatives aux transports routiers de marchandises
- Limiter l'exposition des populations face à la dégradation de la qualité de l'air, notamment en portant une attention particulière à l'éloignement des personnes sensibles (équipements sanitaires, d'enfance, sportifs...)

Environnement et paysage

Déchets

- Réduire la part d'enfouissement des déchets et développer les autres formes de valorisation
- Promouvoir l'utilisation des matériaux recyclés dans l'ensemble des secteurs d'activités, notamment grâce à l'économie circulaire
- Assurer une gestion et une valorisation optimales des déchets produits en anticipant les futurs besoins (déchets du BTP, valorisation des déchets agricoles, etc...)

Consommation foncière

- Protéger durablement les espaces agricoles afin de maîtriser l'étalement urbain
- Promouvoir la recherche de densité dans les projets urbains et l'optimisation du foncier d'activité
- Développer la connaissance sur le potentiel foncier à l'intérieur de l'enveloppe bâtie des communes
- Chercher à valoriser les délaissés urbains et les sites reconvertibles avant d'envisager l'extension urbaine
- Valoriser les outils de protection des espaces naturels et humides afin d'orienter/encadrer les extensions urbaines
- S'appuyer sur l'armature urbaine pour le développement des activités économiques, des équipements et services, etc. et ainsi enrayer la tendance au mitage de l'espace rural

Équilibre social de l'habitat

Offre de logements

- Permettre la réalisation des logements nécessaires aux besoins de décohabitation et de réhabilitation du parc, ainsi qu'à l'accueil des nouvelles populations nécessaires au dynamisme territorial
- Proposer des logements diversifiés et adaptés aux jeunes ménages, aux seniors et aux personnes en situation de handicap
- Favoriser la production d'une offre de produits logements à coûts maîtrisés et adaptés aux aspirations des ménages, notamment dans les polarités urbaines majeures du SCoTAM

Ségrégation socio- spatiale

- Maintenir les équilibres sociaux et générationnels au sein du territoire en favorisant des programmes d'habitat mixtes
- Veiller à une répartition équilibrée des types de logements, et notamment des logements aidés sur le territoire

Attractivité des logements

- Améliorer l'état/ le niveau de confort du parc de logements afin de réduire la vacance, particulièrement dans la partie Nord Est du SCoTAM

Énergie

- S'engager dans une réduction des consommations énergétique, liée à la construction et au chauffage des logements

Transports

Infrastructures	● Prévoir les projets d'infrastructures indispensables pour éviter la saturation des axes autoroutiers et ferroviaires, colonne vertébrale des déplacements d'échelle locale et internationale
	● Optimiser les infrastructures de transport routier existantes et améliorer les liaisons internes
	● Permettre de meilleures liaisons est-ouest au niveau de la vallée de la Moselle, avec une attention particulière pour le franchissement du cours d'eau
	● Favoriser l'accessibilité/rabatttement aux gares TER, notamment celles très attractives (Hagondange, Maizières, Remilly, .etc.)
	● Mobiliser les infrastructures fluviales et ferrées existantes pour répondre aux besoins fret et logistique
	● Aménager certains axes urbains majeurs pour un partage plus équilibré de l'espace public entre les différents modes de transports (voitures, transports en commun, marche et vélo)
Pratiques	● Améliorer la cohérence urbanisme-transport, dans les projets d'aménagement et de territoire
	● Développer les modes actifs (marche en ville, réseau cyclable fonctionnel, non destiné aux loisirs) par la création d'un réseau adapté
	● Adapter l'offre de transports interurbains pour les rendre plus attractifs
	● Améliorer la complémentarité entre les réseaux de transport et faciliter la chaîne des déplacements pour les usagers des transports en commun
	● Envisager une politique de stationnement adaptée pour décourager l'usage de la voiture en ville et contribuer à un meilleur partage de l'espace entre les modes de déplacement
	● Encourager la pratique du covoiturage en prévoyant les aménagements nécessaires à cette pratique

Équipements et services

Grands équipements	● Faciliter l'implantation des grands équipements nécessaires au développement et au rayonnement du territoire (hôpital clinique de Maizières-lès-Metz, reconfiguration du pôle thermal et touristique d'Amnéville, mise en service d'une 3^{ème} ligne de Bus à Haut Niveau de Services, extension de Bliida, reconversion urbaine du plateau de Frescaty et des Portes de l'Orne) et capitaliser sur ceux récemment implantés (centre des congrès R. Schuman, plateforme multimodale,CEA Tech et IRT M2P)
Numérique	● Poursuivre le déploiement du THD, pour atténuer la fracture numérique et développer de nouveaux services et en faire un outil d'aménagement du territoire
Équipements de proximité	● S'appuyer sur les polarités de l'armature urbaine pour ajuster l'offre et la répartition des équipements
	● Adapter l'offre d'équipements aux besoins des populations (couvrir les besoins actuels et futurs d'accueil des personnes âgées, développer les services à la personne en milieu rural et périurbain, ...)
	● Encourager les projets d'équipements intercommunaux

Schéma de Cohérence Territoriale de l'Agglomération Messine
Réalisation graphique et cartographique : Atelier graphique AGURAM



Syndicat mixte du
SCoTAM

Syndicat mixte du SCoTAM

48 place Mazelle 57000 METZ-Téléphone : 03.72.60.61.32-Mail : contact@scotam.fr-Site web : www.scotam.fr