



Révision du Schéma de Cohérence Territoriale du Val de Rosselle



Rapport de présentation - Volet 2

Diagnostic territorial

Introduction (le territoire, les acteurs)



SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
1 - LE TERRITOIRE	4
1.1 - LE PERIMETRE DU SCoT.....	4
1.2 – LOCALISATION DANS L’ENVIRONNEMENT REGIONAL ET TRANSFRONTALIER	4
2 - LES ACTEURS DU DEVELOPPEMENT LOCAL	5
2.1 - UN SYNDICAT MIXTE FEDERANT QUATRE EPCI MOTEURS DU DEVELOPPEMENT	5
2.2 – LES EPCI MEMBRES DU SYNDICAT MIXTE DU SCoT	5
2.3 - LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE : UN CONTEXTE GEOPOLITIQUE ESSENTIEL.....	6
PARTIE 1 - ELEMENTS DE CADRAGE POUR LA REVISION DU SCOT	14
1 - LES SCOT EN LORRAINE.....	14
2 - LE CADRE JURIDIQUE DU SCOT.....	14
3 - LE CONTENU DU SCOT	15
4 - LES LIENS DE COMPATIBILITE	16
5 - LA CONSTRUCTIBILITE LIMITEE	17
6 - LE NOUVEAU CONTEXTE REGLEMENTAIRE	18
6.1 – LA LOI GRENELLE DU 12 JUILLET 2010 ET LA LOI ALUR DU 24 MARS 2014	18
6.2 - LA LOI D’AVENIR POUR L’AGRICULTURE, L’ALIMENTATION ET LA FORET D’OCTOBRE 2014	18
7 - LES PORTERS A CONNAISSANCE ET CONTRIBUTIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES A LA REVISION DU SCOT	19
7.1 - LE PORTER A CONNAISSANCE ET LES ENJEUX DE L’ETAT (OCTOBRE 2014).....	19
7.2 - LE PORTER A CONNAISSANCE DU CONSEIL GENERAL DE LA MOSELLE (AVRIL 2014)	28
7.3 - LE DOCUMENT D’INFORMATION REGIONALE D’APPUI AUX SCoT (OCTOBRE 2014)	30

INTRODUCTION

Les élus du Syndicat Mixte de Cohérence du Val de Rosselle ont décidé d'engager la procédure de révision du SCoT approuvé le 05 mars 2012 pour prendre en compte le nouveau contexte réglementaire du Grenelle de l'Environnement (Loi portant Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010) qui impose l'intégration des nouvelles dispositions de la Loi dans le SCoT au plus tard le 1^{er} janvier 2017 afin d'éviter sa caducité (un objectif de « grenellisation » du SCoT approuvé en mars 2012). La Loi Grenelle de l'Environnement a en effet :

- posé des principes fondamentaux (économie du foncier, réduction des gaz à effet de serre, préservation de la biodiversité) ;
- porté sur un renforcement de l'intégration du Développement Durable dans les documents d'urbanisme ;
- incité fortement les territoires à se doter d'un SCoT « grenello compatible »¹

L'objectif est également d'intégrer les évolutions récentes du contexte réglementaire liées à la Loi ALUR (Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) du 24 mars 2014 et à la AAAF (Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt) promulguée le 13 octobre 2014.

La nouvelle réglementation issue de la Loi Grenelle de l'Environnement porte sur le renforcement de l'intégration du développement durable dans les documents d'urbanisme, la question d'une consommation économe des espaces agricoles, naturels et forestiers, les continuités écologiques à préserver....

La loi ALUR a fait à nouveau évoluer le Code de l'Urbanisme en 2014 (notamment une évolution dans le contenu des pièces d'un SCoT : sur la connaissance des potentialités de densification, des capacités de stationnement... ; suppression du Document d'Aménagement Commercial – DAC). Un DAC a été adopté sur le Val de Rosselle le 06 février 2013.

Par délibération du 20 mars 2013, le Comité syndical a par conséquent prescrit la révision du SCoT. Le périmètre du SCoT, regroupant initialement 47 communes réparties entre 4 EPCI, a été élargi aux 31 communes membres de la Communauté de Communes du Centre Mosellan soit un total de 78 communes.

Le Syndicat Mixte de Cohérence du Val de Rosselle doit ainsi ajuster un document d'urbanisme intercommunal permettant de :

- Conserver une identité propre en réponse à l'influence de la métropole de Sarrebruck : un Projet de Territoire qui compose avec les caractéristiques du périmètre du SCoT et ses relations fortes avec la métropole de Sarrebruck.
- Organiser le développement dans le respect de cette identité et d'une image du territoire à revaloriser (« l'après mine »).
- Poursuivre et renforcer la coopération entre l'ensemble des collectivités (communes et EPCI) : conforter le projet intercommunautaire dans un document d'urbanisme réglementaire grenellisé.
- Mieux maîtriser le développement du territoire en tenant compte de ses effets sur l'environnement : adoption d'une politique de développement durable.

Ce territoire à proximité de grands pôles urbains (en particulier Sarrebruck, la capitale du Land de Sarre qui compte 180 000 habitants, Sarreguemines et son arrondissement regroupant 101 200 habitants), connaît une baisse de sa population (- 5 % entre 1999 et 2012, passant de 189 513 à 180 034). Les emplois sont moins nombreux également (51 813 en 2012 contre 54 747 en 1999, soit une perte de l'ordre de 3 000 emplois). Le taux d'emploi (rapport entre le nombre d'emplois et la population occupée) demeure cependant relativement satisfaisant en 2012 (0,54 ; taux moyen pour la Moselle, 0,62 ; et de 0,64 pour la Lorraine) mais tant les emplois que la population active occupée baissent en nombre sur le Val de Rosselle.

L'un des enjeux du nouveau SCoT du Val de Rosselle est de contribuer à un infléchissement de cette tendance à la baisse du nombre d'habitants, en créant les conditions d'un regain économique et en permettant la production d'une offre de logements adaptée à la diversité de la demande.

Un autre enjeu important est la maîtrise de son développement urbain, notamment en favorisant le renouvellement urbain et la densification pour limiter l'impact du développement urbain (habitat, économie) sur la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers.

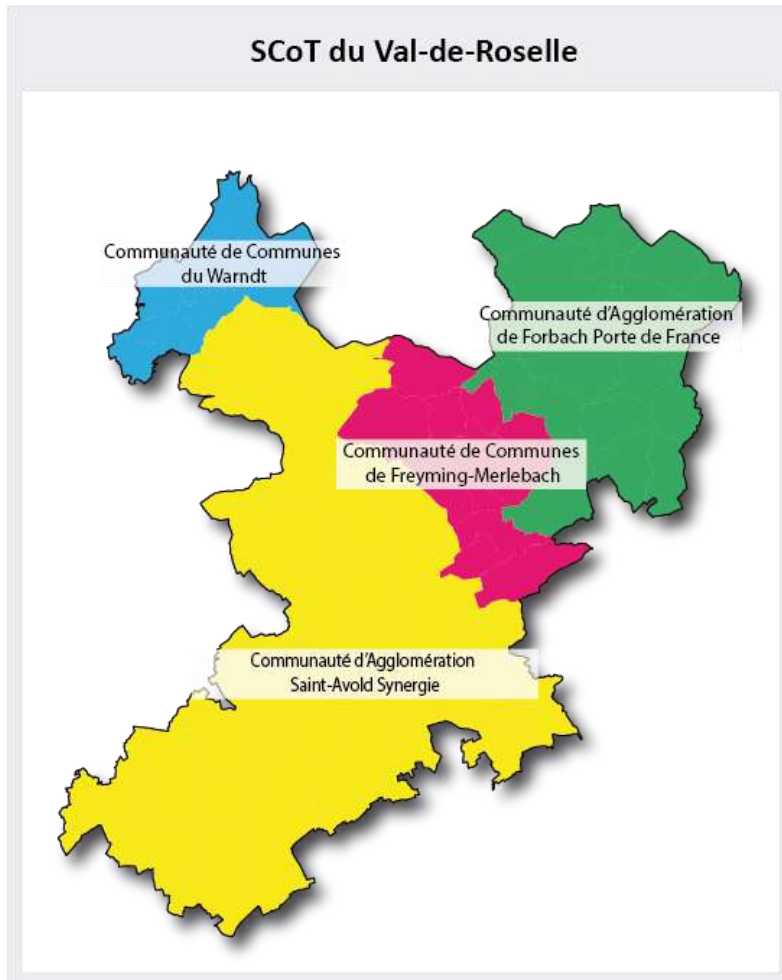
Le Syndicat Mixte de Cohérence du Val de Rosselle entend préserver ses atouts, tout en retrouvant une attractivité résidentielle et économique au cours des 10 à 20 prochaines années.

Le diagnostic partagé identifie les forces et les faiblesses du territoire, les tendances à l'œuvre et les spécificités locales. Il définit les enjeux pour un développement cohérent et solidaire de ce territoire.

¹ A compter du 1^{er} janvier 2017, la règle de constructibilité limitée (article L 122-2 du Code de l'Urbanisme) s'appliquera dans toutes les communes non couvertes par un SCoT.

1 - LE TERRITOIRE

1.1 - Le périmètre du SCoT



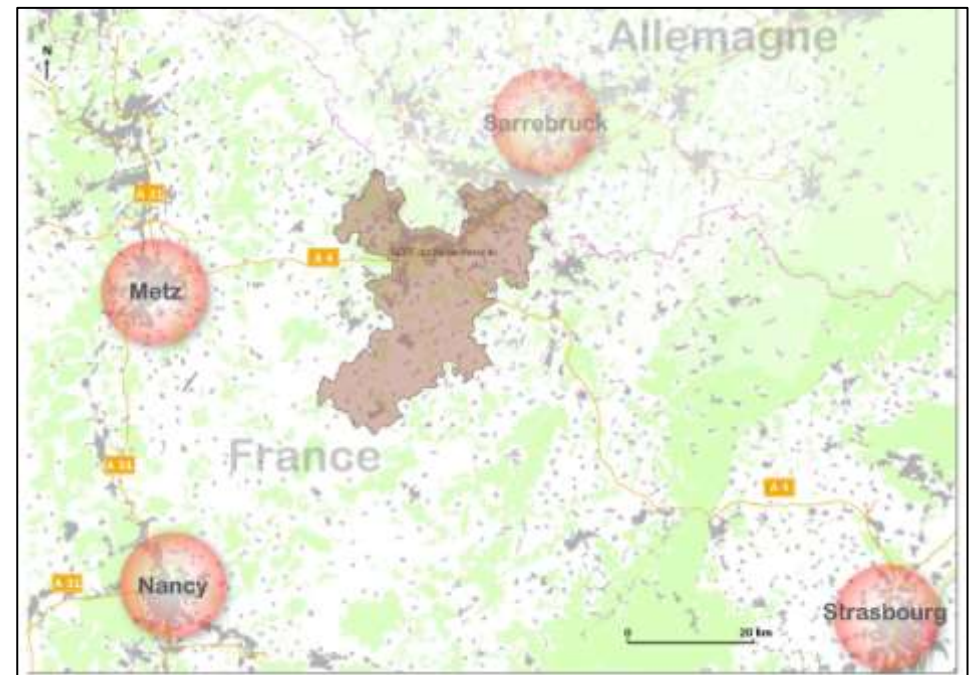
78 communes

4 EPCI

183 602 habitants en 2014

301,8 habitants/km² en 2014 (Moselle 168 hab./km²)

1.2 – Localisation dans l'environnement régional et transfrontalier





La Communauté de Communes de Freyming-Merlebach a été créée le 03 décembre 2001. Elle rassemble 11 communes : Barst, Béning-lès-Saint-Avold, Betting-lès-Saint-Avold, Cappel, Farébersviller, Freyming-Merlebach, Guenviller, Henriville, Hombourg-Haut, Hoste, Seinghouse et une population de 32 795 habitants (INSEE 2014).

2 - LES ACTEURS DU DEVELOPPEMENT LOCAL

2.1 - Un Syndicat Mixte fédérant quatre EPCI moteurs du développement

Le Syndicat Mixte chargé de l'élaboration, de l'approbation, du suivi et de la révision du SCoT a été créé par arrêté préfectoral du 26 juillet 2004 modifié par les arrêtés du 4 octobre et du 7 décembre 2005.

Il est l'acteur central de la mise en œuvre du SCoT approuvé en mars 2012.

Le périmètre du SCoT Rosselle a été délimité par arrêté préfectoral le 20 juillet 2004 modifié de fait par l'arrêté du 07 décembre 2005. Il a été élargi aux 31 communes de la Communauté de Communes du Centre Mosellan début 2017 et regroupe à présent 78 communes répartis entre quatre intercommunalités où résident 183 602 habitants. (INSEE 2014).

Le document du SCoT a une force juridique. Il s'impose aux PLU qui doivent être compatibles avec ce dernier. C'est à ce titre que le Syndicat Mixte joue un rôle déterminant dans l'aménagement du territoire, dans l'impulsion et l'encadrement du futur développement. Il joue aussi et surtout un rôle fédérateur pour définir les orientations les plus cohérentes, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

Ce rôle fédérateur, le Syndicat Mixte l'exerce avec les 58 communes, et les 5 EPCI membres.

2.2 – Les EPCI membres du Syndicat Mixte du SCoT

La Communauté d'Agglomération de Forbach Porte de France et les Communautés de Communes de Freyming-Merlebach, du Pays Naborien, du Warndt et de la Houve sont des acteurs essentiels du développement local et les premières partenaires du Syndicat Mixte.

La Communauté d'Agglomération de Forbach Porte de France a été créée le 1er janvier 2003. Elle rassemble 21 communes: Alsting, Beheren-lès-Forbach, Bousbasch, Cocheren, Diebling, Etzling, Farschviller, Folkling, Forbach, Kerbach, Metzing, Morsbach, Nousseviller-Saint-Nabor, Oeting, Petite Rosselle, Rosbruck, Schoeneck, Spicheren, Stiring-Wendel, Tenteling, Thédig et une population de 78 566 habitants (INSEE 2014).



La Communauté de Communes du Warndt a été créée le 24 février 1997. Elle rassemble 5 communes : Bisten-en-Lorraine, Creutzwald, Ham-sous-Varsberg, Varsberg, Guerting et rassemble une population de 18 194 habitants (INSEE 2014).



La Communauté de l'Agglomération Saint-Avold Synergie (fusion de la Communauté de Communes du Pays Naborien et de la Communauté de Commune du Centre Mosellan) a été créée le 1er septembre 2017. Elle rassemble communes : Altrippe, Altviller, Baronville, Bérig-Vintrange, Biding, Bistroff, Boustroff, Brulange, Carling, Destry, Diesen, Diffembach-lès-Hellimer, Eincheville, Erstroff, Folschviller, Frémestroff, Freyhouse, Gréning, Grostenquin, Guessling-Hémering, Harprich, Hellimer, L'Hôpital, Lachambre, Landroff, Laning, Lenning, Leyviller, Lixing-lès-Saint-Avold, Macheren, Maxstadt, Morhange, Petit-Tenquin, Porcelette, Racrange, Saint-Avold, Suisse, Vahl-Ebersing, Vallerange et Valmont et compte une population de 54 047 habitants (INSEE 2014).

2.3 - La coopération transfrontalière : un contexte géopolitique essentiel

Genèse du projet transfrontalier

La coopération transfrontalière est une démarche relativement récente. Suite à des initiatives régionales, voire nationales et européennes, les années 1990 étaient la période des premières études, concepts et actions transfrontalières, en parallèle avec la création d'organismes de coopération. Plusieurs de ces initiatives étaient encadrées par les programmes Interreg I et II de l'Union Européenne.

Au niveau de la Grande Région, la démarche SarLorLux poursuivait l'objectif ambitieux d'un développement à grande échelle. Une première et importante étude d'aménagement transfrontalière a été réalisée au nom de la Commission Régionale SarLorLux - Trèves/Palatinat occidental. Cette étude traitait des thématiques de l'évolution démographique, de l'infrastructure, du développement économique et urbain, de l'environnement, des loisirs et débouchait sur une première réflexion concernant un concept d'aménagement du territoire pour l'espace Saarbrücken - Moselle-Est.

Le territoire du SCoT dans la Grande Région



Source : CCI de la Moselle, 2014

D'autres études et réflexions de dimension transfrontalière ont été menées en parallèle ou à la suite de cette étude, dont :

- L'étude de préfiguration de l'agglomération transfrontalière Sarrebruck - Moselle-Est (étude réalisée par Urbanis-Bertrand-Degermann-Wirz, mandaté par l'Etablissement Public Foncier de Lorraine, 2002).
- Le Concept pour le développement touristique de l'espace transfrontalier de l'Arrondissement de Forbach et du Stadtverband Saarbrücken (étude réalisée par IFT, cofinancée par l'U.E., 2001).
- L'étude de faisabilité : Parc de développement Vallée de la Rosselle (étude réalisée par GIU Saarbrücken et EPML Pont-à-Mousson, mandatés par la Ville de Völklingen, 2001).
- Les programmes annuels de l'Association Zukunft SaarMoselle Avenir.
- L'étude Axe stratégique Saint-Avold - Creutzwald - Uberherrn - Saarlouis (étude réalisée par Degermann-Wirz-L.Bertrand, mandaté par la Communauté de Communes du Warndt, 2005).

A la suite de ces études, deux initiatives ont été concrétisées :

- Le **Projet Métropolitain Saarbrücken - Moselle-Est** (au sein du programme lancé par le gouvernement français - DIACT) avec la création de l'Eurodistrict en 2010.
- Le **Concept Global 2025 de l'Agglomération Saarbrücken - Moselle-Est** (Leitbild 2025, lancé par l'Association Zukunft SaarMoselle Avenir).

Toutes ces études et réflexions ont pour but d'élaborer des stratégies de développement ainsi que des propositions concrètes pour cet espace commun. Elles proposent également de préparer et de partager la mise en oeuvre des idées de projets retenues dans ces documents.

En même temps, il faut être conscient que tous ces travaux de planification n'ont juridiquement pas de valeur contraignante. Ils ne font donc pas partie des documents officiels d'aménagement du territoire et d'urbanisme local. Ils ne s'inscrivent pas dans le système d'instruments de planification de compétences locales, régionales et nationales.

La clef de voûte aujourd'hui de la coopération transfrontalière dans l'espace concerné est l'Eurodistrict qui a pris la suite en 2010 de l'Association « Zukunft SaarMoselle Avenir », créée en 1997.

Cette dernière avait initié une propre démarche de coopération transfrontalière avec un grand nombre d'idées de projets.

Avec sa qualité de coordinateur, elle était à la base de plusieurs études mentionnées ci-dessus. Depuis la dizaine d'années de son existence, d'autres instruments de coopération transfrontalière ont vu le jour.

Le Traité de Karlsruhe, signé le 23 janvier 1996 par la France, l'Allemagne, le Luxembourg et la Suisse, offre maintenant la possibilité juridique de gérer des projets communs importants dans le cadre de la création de GLCT (Groupements Locaux de Coopération Transfrontalière).

La création de l'Eurodistrict en 2010 met un nouvel outil de maîtrise d'ouvrage à disposition des collectivités.

Les documents de planification officiels sont plus discrets en matière de planification transfrontalière. Ils se limitent à leur périmètre de compétence. En même temps, ils doivent assurer la cohérence entre les espaces voisins afin d'éviter des conflits et rendre toutes les propositions compatibles. En effet, tous ces documents soulignent l'importance de la coordination horizontale et verticale entre les différents schémas et plans. Au-delà, ils expriment tous aussi le souhait que la simple tâche de coordination s'étende à une vraie coopération sur le fond.

Tandis que les études d'aménagement du territoire et d'urbanisme mentionnées ci-dessus sont de caractère conceptuel et donc moins visibles sur le terrain, il y a plusieurs projets transfrontaliers concrets, tangibles, déjà réalisés ou en cours de réalisation. Parmi les plus importants, on peut citer :

- L'extension du réseau Saarbahn jusqu'à Sarreguemines (tram-train).
- Le projet culturel Völklinger Hütte et le Carreau Wendel.
- Le projet EUROZONE (Forbach-Brème d'or et Creutzwald-Uberhern).

Le rapprochement de la planification sarroise et celle de Moselle Est est une démarche progressive et s'inscrit dans le temps. Tant qu'il n'y a pas de délégation des compétences de planification à un organisme transfrontalier, la transposition de plans communs dans le droit national demeure une question de volonté politique.

Il s'avère donc nécessaire que les partenaires des deux côtés de la frontière s'entendent à trouver le dénominateur commun afin de pouvoir s'engager volontairement à intégrer les résultats de la planification transfrontalière dans leurs documents de valeur juridique correspondante.

Par conséquent, les perspectives transfrontalières restent, pour le moment, des esquisses confinées aux documents mentionnés.

Tout de même, une perspective transfrontalière s'est dessinée davantage en trouvant le support de tous les acteurs : la création et la concrétisation de l'agglomération transfrontalière Saarbücken - Moselle Est. Cette agglomération se forme autour de la ville-centre de Saarbücken qui assume le rôle du moteur pour l'ensemble de la zone.

Le diagnostic du SCoT du Val de Rosselle ne peut faire l'impasse sur le dynamisme et les opportunités que la perspective d'une coopération transfrontalière approfondie lui offre.

Cependant, pour autant que l'on puisse considérer le territoire du SCoT du Val de Rosselle comme l'une des composantes Est-mosellane de la métropole transfrontalière millionnaire que Sarrebruck ambitionne de devenir, il convient de garder à l'esprit les limitations et les freins que l'exercice complexe de la gestion d'un territoire transfrontalier dans le cadre juridique national et européen actuel place dans les roues du développement d'un territoire vécu.

La partie 8 du diagnostic est consacrée au contexte transfrontalier et aux principales évolutions démographiques et économiques.

L'Eurodistrict SAAR Moselle aujourd'hui



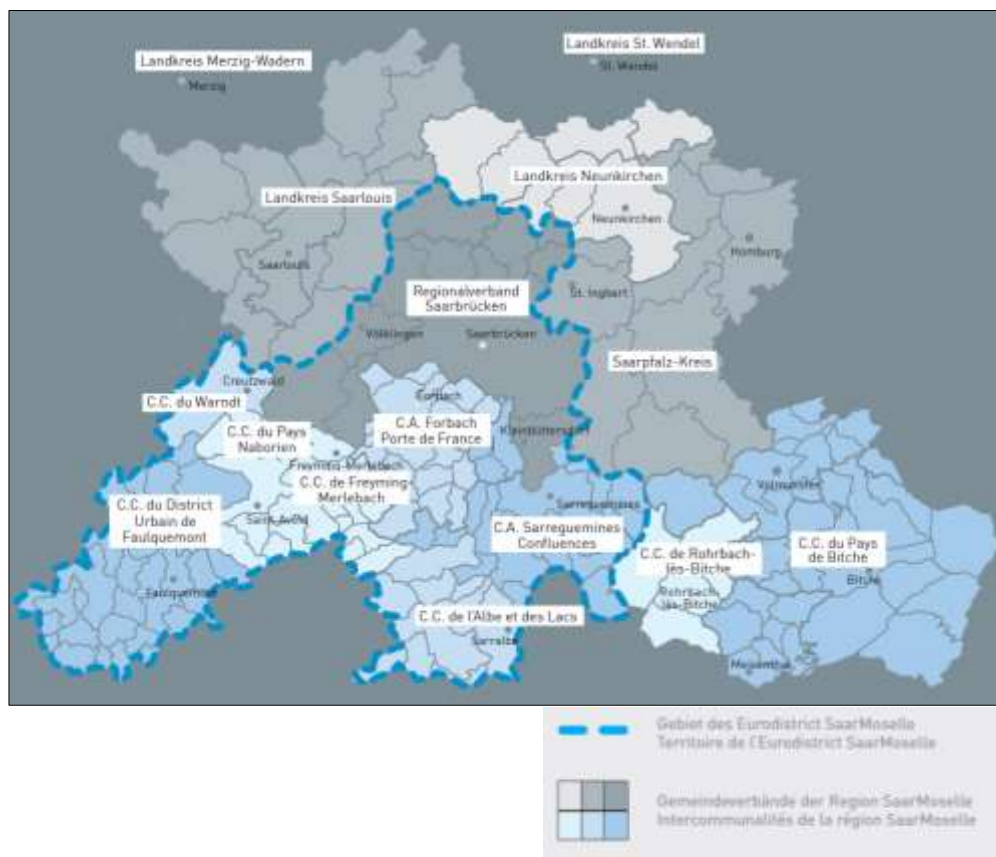
1 - La structure de l'Eurodistrict :

L'Eurodistrict est un Syndicat Mixte créé en 2010, regroupant 8 partenaires dont un partenaire allemand.

2 membres sont associés (en partie Est) : la Communauté de Communes du Pays de Bitche ; Saarpfalz-Kreis (secteur d'Homburg, St-Ingbert).

Un GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale) a été constitué le 6 mai 2010.

L'Eurodistrict SaarMoselle Est



Source : Eurodistrict SaarMoselle Est

2 - Les politiques de l'Eurodistrict :

Aménagement du territoire

Un document de prospective sur 20 ans a été élaboré en 2008, intitulé « Vision d'avenir » (horizon 2025/2030).

Plusieurs projets thématiques sont intégrés dans ce document. Mais pour l'instant, il n'y a pas de concrétisation de l'un ou de l'autre des projets figurant dans ce document.

En 2013, une réflexion a porté sur la mise en place d'une agence d'urbanisme transfrontalière. Aucune suite n'a été donnée à cette idée. On peut rappeler que la Communauté Urbaine de Sarrebruck dispose de la compétence aménagement et est structurée en conséquence.

La concertation entre les territoires sur les documents d'urbanisme et les politiques d'aménagement du territoire est aujourd'hui renforcée avec la mise en place d'un « Cercle d'aménagement » regroupant les techniciens et élus des SCoT, de la Ville et du Regionalverband. Une première réunion s'est tenue le 11 juin 2014, avec pour but d'échanger sur le contenu des documents d'urbanisme.

La coordination de cette démarche est assurée par l'Eurodistrict.

Les partenaires allemands sont associés à la procédure de révision du SCoT. Ils ont porté un regard critique sur la consommation foncière trop importante dans la programmation habitat et économie du SCoTAS approuvé en janvier 2014 (secteur de Sarreguemines et du Pays de Bitche).

Le **Land de Sarre** révèle aujourd'hui les grandes caractéristiques suivantes qui peuvent expliquer le positionnement des partenaires allemands :

- Un **déclin démographique** depuis 4 à 5 ans (perte de 5 000 habitants par an en moyenne) ; déclin qui va se poursuivre (solde démographique naissance/décès négatif et vieillissement de la population). Une conséquence de ce déclin démographique est la libération de logements côté sarrois (les prix de l'immobilier devraient baisser).



- Un **manque d'espaces** : il n'y a plus de zone d'extension urbaine sur la Communauté Urbaine de Sarrebruck.

Dans les documents d'urbanisme, les Allemands ont fixé un taux de terrains disponibles qui conditionne l'ouverture de nouveaux espaces d'habitat : si le taux constaté est supérieur à un certain niveau (qui révèle un potentiel d'accueil en zones urbaines existantes, le Land bloque toute nouvelle ouverture à l'urbanisation.

- Une **bonne santé économique actuellement** : croissance économique et taux de chômage peu élevé (7,2 %, moyenne Allemagne : 6,6 % en mai 2014).

Transports et déplacements :

L'Eurodistrict apporte une aide financière et technique pour le maintien de la ligne de bus Moselle Sarre (MS) entre St-Avold et Sarrebruck (**ligne « MS1 »**) avec pour ambition d'augmenter la fréquentation (ligne plus rapide, horaires plus larges et plus de fréquences).

Une **étude sur les transports collectifs transfrontaliers** a été réalisée en 2011 : identification des axes prioritaires.

Aujourd'hui, l'axe prioritaire à traiter est celui de Forbach / Sarrebruck (repris dans le SCoT du Val de Rosselle approuvé en mars 2012).

La seconde phase de cette étude est en cours (Attribution du marché le 16 juin 2014) et porte sur une analyse de différents tracés et des différentes solutions techniques (Tram-Train, Bus à Haut Niveau de Service BHNS...) sur cet axe prioritaire. La réflexion dans ce cadre est élargie à la desserte en partie Ouest de l'Eurodistrict. Les résultats de cette étude devraient être disponibles au cours du premier trimestre 2015 : définition du tracé définitif et choix de la solution technique de transport.

Une demande importante non prise en compte dans cette étude porte sur l'examen de l'axe St-Avold / Sarrelouis via Creutzwald. Elle sera examinée dans les perspectives d'évolution à terme de l'offre en transports collectifs sur le territoire de l'Eurodistrict.

Développement économique :

L'Eurodistrict porte une politique de **marketing territorial** qui vise à promouvoir la région SaarMoselle (ses atouts économiques, son pouvoir d'attraction), de prévoir des terrains en vue de nouvelles implantations et de renforcer parallèlement le choix des entreprises déjà établies quant au site retenu.

Un partenariat a été mis en place avec l'AGEME (Agence pour l'Expansion de la Moselle Est). L'Eurodistrict souhaite à présent engager une politique de développement économique.

Une étude en cours (prestataire allemand + AGEME) porte sur l'analyse de « niches économiques » à développer à une échelle transfrontalière (3 « niches économiques ») : la mécatronique, les nouveaux matériaux, la santé (techniques et services).

Les résultats de cette étude devraient être disponibles début 2015.

L'Eurodistrict dispose d'une carte transfrontalière des zones d'activités **pour le suivi de l'évolution des zones d'activités économiques** à l'échelle du territoire transfrontalier. Cet outil, actualisé tous les ans, est consultable sur le site de l'Eurodistrict. La dernière actualisation des données a été réalisée au cours de l'été 2013.

La Communauté Urbaine de Sarrebruck et l'AGEME centralisent les informations collectées auprès des communes, des EPCI. Ces informations sont ensuite reprises par l'Eurodistrict sur sa carte.

La Communauté Urbaine de Sarrebruck ne dispose plus de potentiel d'accueil d'entreprises en zones urbaines. Quelques disponibilités subsistent sur les territoires limitrophes à la CU. Saarlouis a ouvert récemment une grande zone d'activités.

Sur la zone économique transfrontalière Forbach / Sarrebruck, la partie allemande est complètement occupée par des entreprises. L'occupation côté français demeure moins importante pour l'instant.

Tourisme :

Plusieurs projets sont portés par l'Eurodistrict :

- La **Bande Bleue de la Sarre** : il s'agit d'un processus transfrontalier de planification et de mise en œuvre de la valorisation et du développement du paysage fluvial urbain.

Des aménagements de loisirs (pontons etc...) et des aménagements de liaisons douces sont programmés afin de faciliter l'accès à la Sarre et aux espaces naturels environnants. Après une phase initiale de planification marquée notamment par l'élaboration d'une vision spatiale et d'un schéma directeur, les premières réalisations sont engagées.

Une étude est en cours sur « la valorisation de la Vallée de la Sarre » (de Sarralbe à Völklingen) : le rendu de cette étude est prévu pour fin 2014. (travail d'un prestataire français spécialisé dans le tourisme fluvial).

Les Collectivités concernées ont apporté des moyens financiers supplémentaires dans le cadre de cette politique de valorisation du paysage fluvial urbain.



- La **Route du Feu SaarMoselle** : cette politique consiste à créer des standards de qualité sur différents sites de la culture industrielle de la région SaarMoselle qui jalonnent cette Route du Feu (découverte de dix sites de la Route du Feu à travers six thématiques majeures : céramique, faïence et arts de la table, verre et cristal, fer et acier, charbon). Création de produits touristiques et promotion touristique via les Offices de Tourisme. Actuellement, tous les sites ne sont pas encore à la hauteur des objectifs fixés de valorisation touristique.

- le **Parc du Warndt** : une volonté de valorisation de cet espace existe de chaque côté de la frontière. Une manifestation est organisée tous les ans au printemps pour promouvoir cet espace (le **Warndt Weekend** avec environ 20 000 visiteurs ; week-end de loisirs musicaux, culturels ou encore sportifs). Cette manifestation s'appuie sur un tissu associatif important et dynamique (de l'ordre de 60 associations) et sur une volonté d'élargir le rayonnement de cette manifestation (département, région).



- « **Vélo visàvis** » : il s'agit d'un réseau cycliste transfrontalier s'étendant sur près de 264 km au sein de l'espace transfrontalier sarro-lorrain. Ce projet touristique d'ampleur est développé par les collectivités allemandes du Regionalverband de Sarrebruck et du Saarpfalz-Kreis, en collaboration avec les quatre structures intercommunales lorraines de Forbach, Freyming-Merlebach, Sarreguemines et Sarralbe.



La valorisation touristique et économique de cette réalisation reste à entreprendre.

Environnement et paysages :

Une réflexion sur le **concept de parc Régional du Ministère de l'Environnement**, futur parc Régional Saar-Moselle-Est, a été engagée. Il s'agit d'une initiative du Ministère du Land de Sarre.

Cependant, cette réflexion est au point mort depuis 4 à 5 ans. Aucun moyen financier est mis en place par les Collectivités. L'Eurodistrict ne dispose pas actuellement de moyens financiers et humains pour ce type d'action.

Au niveau de la Communauté Urbaine de Sarrebruck, un projet intitulé « **Marques paysagères** » porte sur la valorisation de certaines friches industrielles (sous un angle touristique et de loisirs). La Communauté Urbaine a établi une liste des marques paysagères potentielles. 10 sites côté Allemagne ont été retenus, sur lesquels une étude a été réalisée (une étude par site).

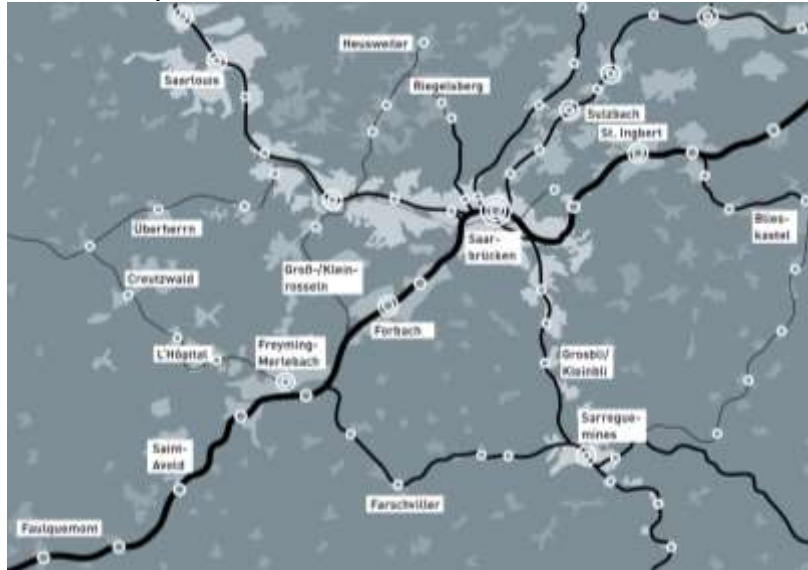
Cette démarche pourrait être initiée également côté français.

Bilinguisme :

L'Eurodistrict va aider à monter des **formations professionnelles transfrontalières**.

Crèches transfrontalières : mettre en place un concept sur 3 intercommunalités (étude à réaliser) : CA de Forbach Porte de France, CC du Warndt, secteur de St Avold.

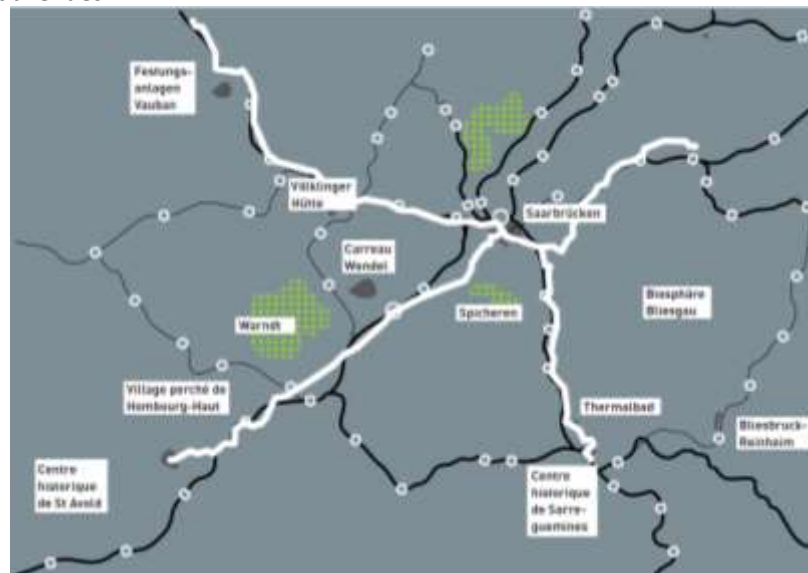
Hiérarchie des centres et transports collectifs ferroviaires



Les paysages prééminents du Parc SaarMoselle



La mise en réseau des destinations touristiques via les transports collectifs ferroviaires et les boulevards et avenues



La SarreVille et ses sites de nouvelles énergies



Source : Une Vision D'avenir pour la région SaarMoselle

La Grande Région

Source : PAC ETAT octobre 2014

Une démarche de coopération transfrontalière est initiée au sein de la Grande Région (Sarre, Lorraine, Luxembourg, Rhénanie-Palatinat, Wallonie, communautés francophone et germanophone de Belgique) depuis un an.

Dans le cadre des travaux menés au sein de la Grande Région, les différents partenaires ont exprimé leur volonté de renforcer leur coopération dans le domaine de l'aménagement du territoire et notamment de la planification de l'urbanisme. A cet effet, les différents partenaires ont ainsi décidé de mettre en place un dispositif d'information et de consultation réciproque lors de l'élaboration des documents de portée régionale (Directive Territoriale d'Aménagement, Schéma Régional d'Aménagement du Territoire pour la Lorraine).

Par ailleurs, tout en saluant les initiatives locales existant en la matière, ils ont adopté une recommandation visant à inciter les collectivités en charge de l'élaboration des documents de planification locale (SCoT, PLU pour la Lorraine) à développer leur coopération dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Ces dispositions trouveront à s'appliquer pour toute élaboration ou révision de SCoT frontalier ou pour toute élaboration ou révision de PLU de communes membres d'une intercommunalité (communauté de communes ou d'agglomération) frontalière, en application de l'article L.131-9 du code de l'urbanisme qui précise que « *les documents d'urbanisme applicables aux territoires frontaliers prennent en compte l'occupation des sols dans les territoires des États limitrophes. Les communes ou groupements de compétences peuvent consulter les collectivités territoriales de ces États ainsi que tout organisme étranger compétent en matière d'habitat, d'urbanisme, de déplacement, d'aménagement et d'environnement.* »

L'espace composite qui délimite la Grande Région s'étend sur une superficie de 65 401 km² et abrite 11,4 millions d'habitants.



GECT en Europe



Type de coopération Type of cooperation	GECT créé (publié au J.O.U.E) EGTC created (published in the OJ)
Gouvernance Governance	
Autorité de gestion Managing authority	
Transfrontalière Cross-border	
	Interreg IV A + secrétariat Sommet Grande Région

Source : Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), septembre 2011

La Grande Région articule ses actions grâce à la démarche de création d'une **Région Métropolitaine Polycentrique et Transfrontalière** (cf. <http://www.granderegion.net>).



Révision du Schéma de Cohérence Territoriale du Val de Rosselle



Rapport de présentation - Volet 2

Diagnostic territorial

Partie 1 : éléments de cadrage pour la révision du SCoT

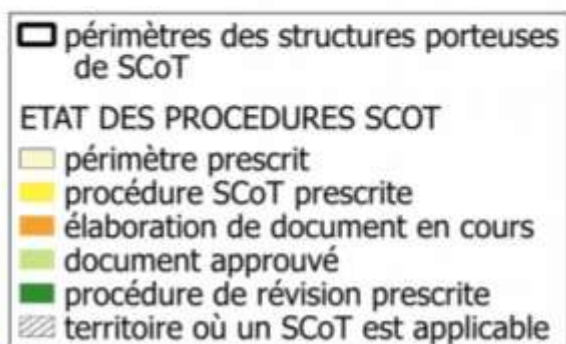


PARTIE 1 - ELEMENTS DE CADRAGE POUR LA REVISION DU SCOT

1 - LES SCOT EN LORRAINE

Source : DDT 57

SCoT au 01/01/2019 : état d'avancement des procédures



2 - LE CADRE JURIDIQUE DU SCOT

Le **Schéma de Cohérence Territoriale²** (SCoT), créé par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU), détermine les conditions permettant d'assurer :

- un principe d'**équilibre** : équilibre entre développement urbain et rural d'une part, et préservation des activités agricoles et forestières, des espaces naturels et des paysages d'autre part ;
- un principe de **diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale** dans l'habitat, en prévoyant des capacités de développement suffisantes pour la satisfaction des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, sportives et culturelles et d'équipements publics, et en tenant compte de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;
- un principe de **respect de l'environnement** par une utilisation économe et équilibrée de l'espace, la maîtrise des déplacements, la préservation des ressources naturelles et des paysages, la sauvegarde du patrimoine bâti et la prévention des risques, des pollutions et des nuisances.

Le SCoT fixe les orientations générales et détermine les grands équilibres du territoire.

Le SCoT détermine les espaces et sites naturels ou urbains à protéger et peut en définir la localisation ou la délimitation.

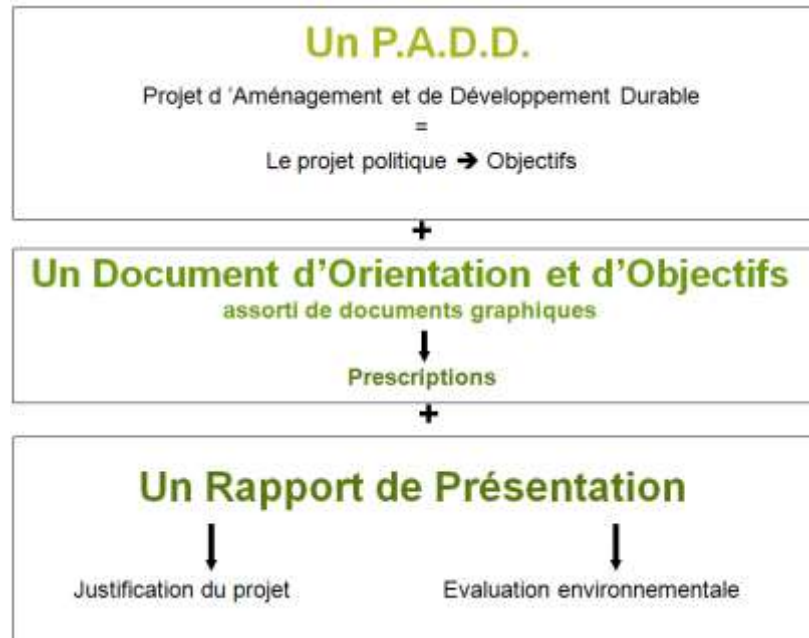
Le SCoT peut définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs.

² Loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 « Urbanisme et Habitat », JO 3 juillet 2003, pp. 11176-11192.
Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 « Solidarité et Renouvellement Urbains », JO 14 décembre 2000.

Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer. DGUHC, « Loi Urbanisme et Habitat. Volet Urbanisme, 'Service après vote' », août 2003.

3 - LE CONTENU DU SCOT

Le SCoT comprend trois documents :



Un **Rapport de Présentation** qui :

- expose le diagnostic ;
- décrit l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme ;
- analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution ;
- explique les choix retenus pour établir le PADD et le Document d'Orientation et d'Objectifs.

Un **Projet d'Aménagement et de Développement Durables** (PADD) qui présente le projet partagé par les collectivités pour l'aménagement et la protection de l'environnement de leur territoire. Il ne s'agit en aucune façon d'un document technique détaillé mais d'un document de présentation « politique » qui exprime les objectifs stratégiques retenus.

Un **Document d'Orientation et d'Objectifs** (DOO) qui précise les orientations générales d'aménagement permettant de mettre en œuvre le projet défini dans le PADD. Ces orientations générales concernent les grands équilibres entre urbanisation et espaces naturels et agricoles, le logement, notamment social, les implantations commerciales, les déplacements et l'environnement. Le Document d'Orientation et d'Objectifs peut être assorti de documents graphiques.

Le SCoT ne définit que les grandes orientations et laisse une liberté aux communes dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme. La Loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 rappelle que cet outil n'a pas pour vocation de déterminer l'utilisation des parcelles. En particulier, **il ne comprend pas de carte générale de destination des sols**, mais il peut identifier ponctuellement des éléments précis à protéger, par exemple une forêt, une vallée.

Les dispositions du **Document d'Orientation et d'Objectifs et des documents graphiques** constituent des prescriptions **opposables** à certains documents d'urbanisme et opérations foncières et d'aménagement.

Une **évaluation environnementale du projet de SCoT** doit être réalisée. Elle doit répondre au **décret du 27 mai 2005 sur l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement** qui modifie notamment l'article R 122-2 du Code de l'Urbanisme. Le rapport de présentation du SCoT doit analyser les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement, présenter les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement.

4 - LES LIENS DE COMPATIBILITE

Le SCoT s'impose aux documents et opérations d'aménagement suivants :

- Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), cartes communales, opérations d'aménagement (ZAC, ZAD, lotissements de plus de 5 000 m² de surface de plancher), autorisations d'urbanisme commercial ;
- Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) pour le logement ;
- Plans de Déplacements Urbains (PDU) pour les transports et le stationnement.

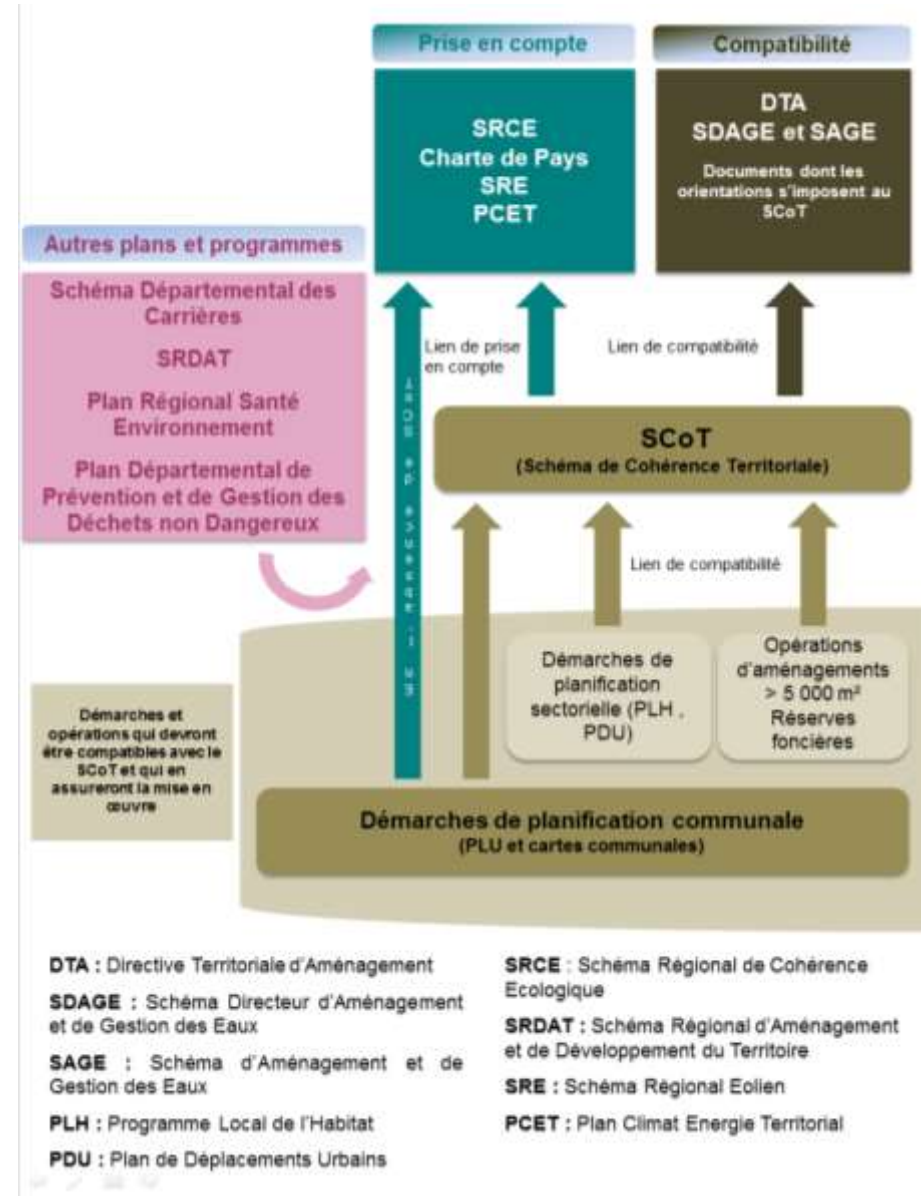
Ceux-ci doivent être compatibles avec les orientations et objectifs du SCoT. Cette « compatibilité » ne s'interprète pas comme un respect « au pied de la lettre » mais « dans l'esprit ».

De plus, le SCoT doit être compatible avec les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE : article L 212-1 du Code de l'Environnement) et les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE : article L 212-3 du même Code).

Schéma général ci-contre sur les notions de « compatibilité » et de « prise en compte »

Notion de compatibilité : le document inférieur ne doit pas avoir pour effet d'empêcher l'application du document supérieur.

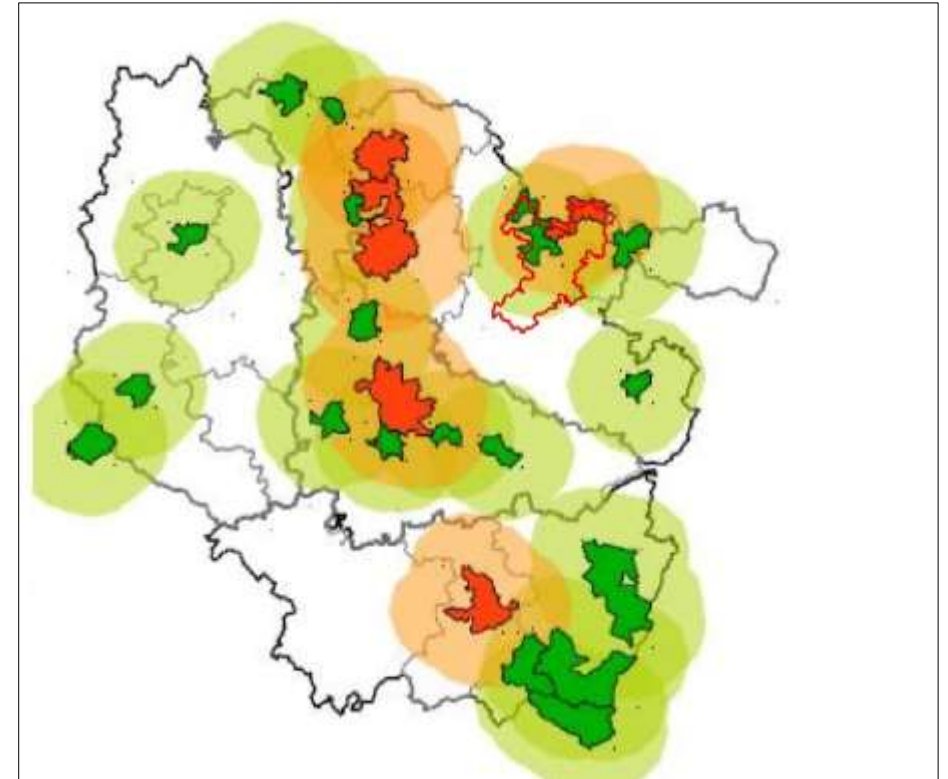
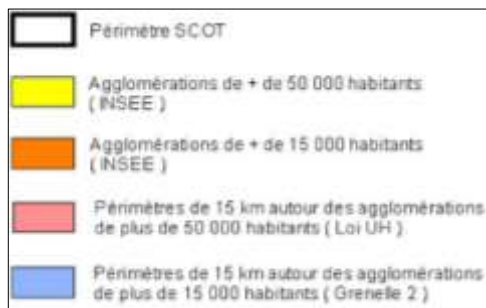
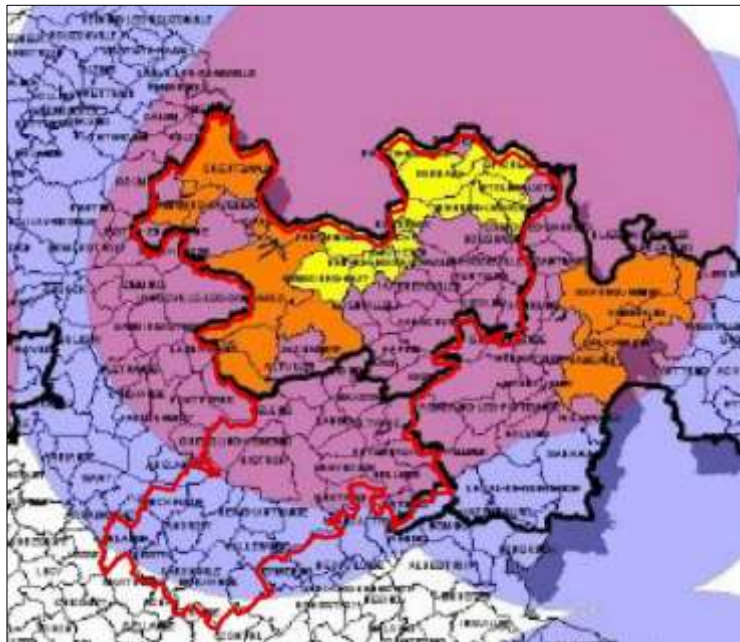
A noter qu'il n'existe pas de lien juridique entre le SCoT et le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie). La traduction du SRCAE dans le SCoT ne s'opère que via la prise en compte des Plans Climat Energie Territoriaux (PCET), eux-mêmes compatibles avec le SRCAE.



5 - LA CONSTRUCTIBILITE LIMITEE

Vers une généralisation des SCoT en 2017

L142-4 du CU : règle d'« urbanisation limitée » : l'absence de couverture par un SCoT entraîne l'impossibilité d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser délimitée après le 1er juillet 2002 ou une zone naturelle, sauf dérogation soit avec l'accord du Préfet, soit , jusqu'au 31 décembre 2016, avec l'accord de l'établissement public lorsque le périmètre d'un SCoT incluant la commune a été arrêté.



Règle d'« urbanisation limitée » dans les communes :

- situées à moins de 15 kms de la périphérie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants (31/12/2012) ;
- situées à moins de 15 kms de la périphérie d'une agglomération de plus de 15 000 habitants (31/12/2016)
- Application de la règle dans toutes les communes à compter du 1er janvier 2017.

2012 2016 2017

Source : DDT Moselle, juin 2013

6 - LE NOUVEAU CONTEXTE REGLEMENTAIRE

6.1 – La loi Grenelle du 12 juillet 2010 et la Loi ALUR du 24 mars 2014

Promulguée le 12 juillet 2010, la loi portant Engagement National pour l'Environnement introduit de profondes modifications quant à la prise en compte de la notion de développement durable notamment dans les documents d'urbanisme.



La Loi ALUR (Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) du 24 mars 2014 prévoit notamment les modalités de transfert de la compétence urbanisme à l'intercommunalité.

Les principales mesures inscrites pour les SCoT dans ces deux lois récentes sont les suivantes :

→ **SCoT obligatoires au 1^{er} janvier 2017** sur l'ensemble du territoire national.

- Le PADD traite notamment (**ajout Grenelle ; ajout Loi ALUR**) :
- du développement des **communications électroniques** ;
 - de la préservation et remise en état des **continuités écologiques** ;
 - **de qualité paysagère,**
 - **de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles,**
 - de **l'implantation commerciale** ;
 - du **développement touristique.**

En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement.

→ **Passage du DOG au DOO** (Document d'Orientations Générales au Document d'Orientation et d'Objectifs).

→ Pour le DOO :

Des obligations :

- Arrêter des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain qui peuvent être ventilés par secteur géographique.
- Réduire les motifs de déplacements par une organisation du territoire la moins génératrice possible de nouveaux déplacements automobiles.
- Préciser les objectifs d'offre de nouveaux logements (peut être ventilé par commune) et les objectifs d'amélioration et de réhabilitation du parc public ou privé.
- Préciser les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou la remise en bon état des continuités écologiques.
- Déterminer les espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger.
- Suppression par la Loi ALUR de l'obligation d'élaborer un Document d'Aménagement Commercial intégré dans le DOO (article L 141-16 du Code de l'Urbanisme).

Des possibilités :

- Peut imposer des conditions à l'ouverture de nouvelles zones d'urbanisation (desserte en TC, performance énergétique et environnementale, infrastructure et réseaux électroniques, réalisation d'étude d'impact ou de densification).
- Peut imposer une valeur plancher en dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction (hauteur, emprise au sol, COS).
- Peut imposer une densité minimale de construction.

→ **Le Rapport de présentation :**

- Intégrer une analyse la consommation d'espace sur les 10 ans précédant l'approbation du SCoT

→ **Suivi du SCoT tous les 6 ans** (au lieu de 10 ans)

6.2 - La Loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt d'octobre 2014

Cette Loi récente crée l'obligation réglementaire d'intégrer dans le diagnostic du SCoT les besoins répertoriés en matière notamment d'agriculture, de préservation du potentiel agronomique.

Par ailleurs, la ventilation des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace par secteur géographique est rendue obligatoire dans le SCoT (article L141-10 et suivants du Code de l'Urbanisme relatif au contenu du DOO du SCoT).

7 - LES PORTERS A CONNAISSANCE ET CONTRIBUTIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES A LA REVISION DU SCOT

Le SCoT doit être compatible (article L 131-1 du Code de l'Urbanisme et suivants) avec la **DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) des Bassins Miniers Nord Lorrains** approuvée par décret en Conseil d'Etat le 02 août 2005.

7.1 - Le Porter à Connaissance et les enjeux de l'Etat (octobre 2014)

Article L132-1 du Code de l'Urbanisme et suivants :

« Dans les conditions précisées par le présent titre, l'Etat veille au respect des principes définis à l'article L. 101-2 et à la prise en compte des projets d'intérêt général ainsi que des opérations d'intérêt national. L'autorité administrative compétente de l'Etat porte à la connaissance des communes ou de leurs groupements compétents :

- Le cadre législatif et réglementaire à respecter ;
- Les projets des collectivités territoriales et de l'Etat en cours d'élaboration ou existants.

L'autorité administrative compétente de l'Etat leur transmet à titre d'information l'ensemble des études techniques dont elle dispose et qui sont nécessaires à l'exercice de leur compétence en matière d'urbanisme.

Tout regard ou omission dans la transmission de ces informations est sans effet sur les procédures engagées par les communes ou leurs groupements.

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

Le PAC SCoT a été transmis par le Préfet de la Moselle au Président du SCoT en octobre 2014. Ce document comprend deux grandes parties :

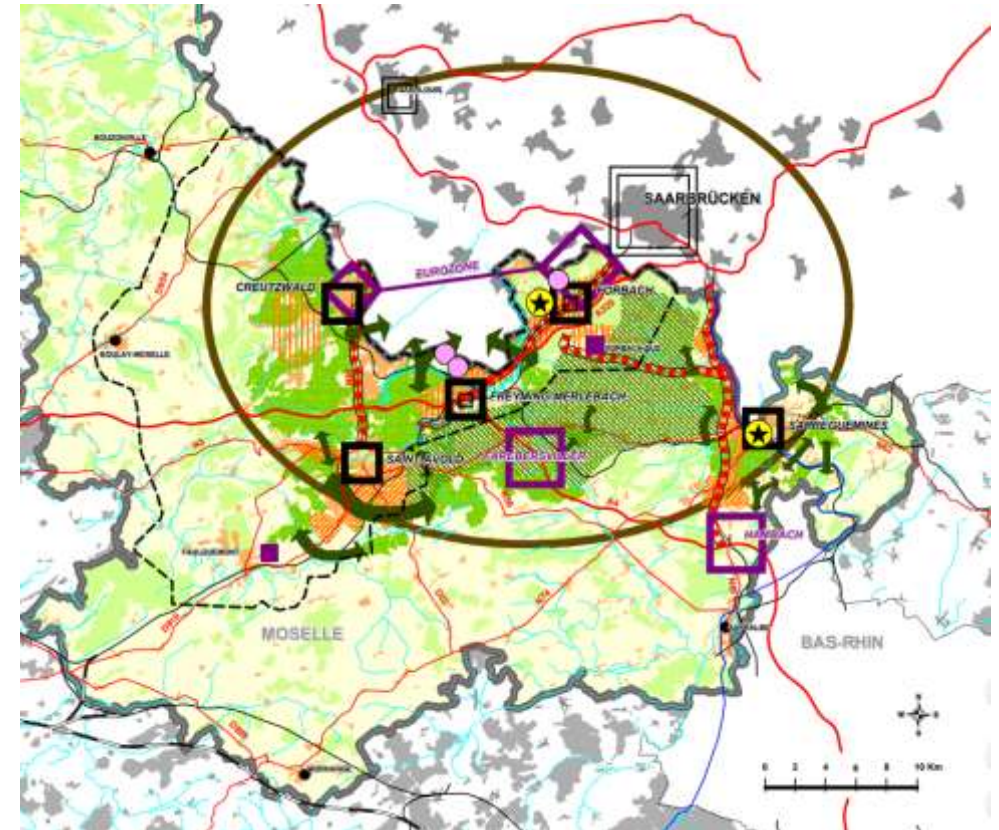
- Le cadre réglementaire du SCoT.
- Les dispositions particulières au SCoT sur l'ensemble des thématiques traitées dans le SCoT.

Le PAC rappelle les éléments à caractère législatif et réglementaire, des éléments à caractère technique susceptibles d'intéresser les choix majeurs de l'organisation du territoire (études, données statistiques contributions...).

1 -Le cadre réglementaire du SCoT

Cette partie rappelle les liens de compatibilité entre les différents documents d'urbanisme et les documents à prendre en compte par le SCoT.

Le SCoT devient l'unique cadre de référence pour tous les documents sectoriels intercommunaux et les documents d'urbanisme communaux : **SCoT « intégrateur »**.



- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Secteurs attractifs péri-urbains à maîtriser et à réorganiser | | Principaux pôles urbains à conforter |
| | Secteurs à enjeux : qualité résidentielle à restructurer ou à recomposer : opération de renouvellement urbain à envisager | | Centres urbains existants dont les fonctions sont à renforcer ou à restructurer |
| | Espaces naturels et ruraux dont la trame et la qualité urbaine sont à préserver | | Pôle industriel et logistique à créer ou à conforter |
| | Principaux centres urbains extérieurs | | Pôle économique mixte à créer ou à conforter |
| | Espaces dégradés et friches industrielles à réinsérer | | Pôle économique secondaire |
| | Axes urbains structurants dont la qualité urbaine est à améliorer | | Pôle intermodal de transport de voyageur à valoriser |
| | Agglomération transfrontalière à organiser | | Coupures vertes à préserver ou à restaurer |
| | | | Territoire de la D.T.A. |

Pour le périmètre du SCoT de Val de Rosselle, les principales orientations de l'État sont les suivantes :

- Définir rapidement une politique claire de constructibilité dans les secteurs affectés par les aléas miniers.
 - 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 plateforme logistique multimodale à l'échelle de l'espace Sarr-Lor-Lux.
 - Encourager la diversification de l'activité économique (activités tertiaires et de services).
 - 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.
 - Maintenir de la consistance des massifs boisés les plus sensibles sans préjudice des mesures normales de gestion forestière. Ces massifs sont les suivants :
 - La forêt du Wardnt mais aussi la forêt communale de Longeville lès St-Avold, la forêt de Steinberg et le bois de Porcellette.
 - Les massifs proches de Farébersviller et leurs liaisons avec l'Allemagne.
 - Les massifs forestiers constituant la ceinture verte au sud de St Avold.
- La DTA prescrit aussi le maintien de la qualité des espaces ruraux en périphérie des zones urbanisées, notamment les espaces compris entre Saint-Avold, Freyming-Merlebach, Farébersviller, Sarreguemines et la frontière avec l'Allemagne.
- La DTA a identifié des centres urbains à renforcer ou à restructurer. C'est le cas de Forbach et Freyming Merlebach. La qualité urbaine le long des axes urbains importants devra être abordée. Les axes concernés sont la RD 603 et la RN 33
L'urbanisation devra être maîtrisée au sud de St Avold, pour assurer une transition maîtrisée entre l'espace urbain et l'espace rural.

2 -Les dispositions particulières au territoire

Selon 6 grands thèmes :

1 - Patrimoine naturel et bâti

→ Organisation et qualité des espaces urbains et ruraux

La DTA précise que « la priorité doit être donnée à la restructuration et à la recomposition urbaine, ainsi qu'à l'amélioration de la qualité environnementale. Néanmoins, le long des grandes infrastructures, autour des agglomérations attractives ou dans les espaces de patrimoine naturel et bâti à préserver, les phénomènes de périurbanisation et de rurbanisation sont à maîtriser et à organiser dans un souci d'économie de l'espace et d'équilibre. » « Situés le long des grandes infrastructures routières, à proximité d'échangeurs, ou à la périphérie de pôles urbains, ces secteurs peuvent être aménagés avec une organisation soucieuse d'assurer une transition maîtrisée entre l'urbain et le rural notamment à la périphérie sud de St-Avold »

→ Réduction de la consommation du foncier

La Charte du foncier agricole a été signée le 28 septembre 2013 par l'ensemble des partenaires qui œuvrent pour une gestion raisonnée et économe du foncier. Le Syndicat mixte du SCOT de Val de Rosselle en fait partie. Et devra intégrer les grandes orientations de cette Charte en terme de gestion économe de l'espace.

Un observatoire du foncier de la Moselle, mis en place par la DDT.

Le renouvellement urbain : un enjeu fondamental pour lutter contre l'étalement urbain et reconquérir les centres villes.

→ Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti et des paysages

La DTA stipule que « le corridor paysager de Oeting à Farébersviller, entre des espaces forestiers et la couronne verte de St Avold vers l'ouest, devra aussi être maintenu afin de conserver un équilibre entre le caractère industriel de la mégazone de Farébersviller et la dimension rurale des espaces environnants.

Elle précise le renforcement ou la restructuration des centres urbains existants, notamment Forbach et Freyming- Merlebach.

Pour conforter l'armature urbaine, la DTA évoque « l'amélioration de la qualité urbaine des axes urbains structurants (RD 603) et la maîtrise des aménagements le long des axes qui deviennent attractifs comme la RN 33 ou la RD 31 bis.

Par ailleurs, le secteur péri urbain de la périphérie sud de ST Avold devra être aménagé

avec une organisation soucieuse d'assurer une transition maîtrisée entre l'urbain et le rural.

Les vallées du Merle et de la Rosselle ainsi que le secteur situé à l'ouest de Creutzwald devront faire l'objet d'un examen attentif.

2 - Déplacements et Infrastructures

Prendre en compte les relations transfrontalières, en particulier les projets sarrois, et surtout sans une concertation étroite entre les Autorités Organisatrices de Mobilité.

Des complémentarités entre modes de déplacement doivent être recherchées et organisées : parc-relais aux abords des gares, parkings co-voiturage.

Communes organisatrices de transports urbains



→ Mobilité et déplacements

Développement des transports collectifs

En termes d'organisation des transports, le périmètre du SCoT regroupe deux Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) :

→ La Communauté de communes du Pays Naborien qui regroupe 10 communes et 40 620 habitants en 2012. L'EPCI est compétent pour organiser et exploiter ses transports urbains notamment :

- l'aménagement, la gestion et l'entretien de la gare routière de St Avoird, son parking et le mobilier urbain affecté aux dessertes communautaires ;
- étudier et créer des chemins de randonnées ou de pistes cyclables.

→ La Communauté d'Agglomération de Forbach - Portes de France qui regroupe 21 communes et 79 443 habitants. L'EPCI est compétent pour organiser les transports urbains notamment :

- créer, aménager et entretenir la voirie d'intérêt communautaire ;
- créer ou aménager des parcs de stationnement d'intérêt communautaire.

Principal enjeu : mise en place à l'échelle du SCoT d'une gouvernance (**afficher un interlocuteur unique**) pour apporter une réponse à l'émission des compétences publiques et pour échanger efficacement avec les autorités allemandes. Mettre en place dans un premier temps une coopération souple (comité de coordination des AOTU).

Elaborer un Plan de Déplacements Urbains (PDU) de manière volontaire à l'échelle du SCoT ? Réalisation d'une enquête ménages déplacements à l'échelle du SCoT ?

Amélioration de la mobilité transfrontalière

Organisation des transports :

La multiplicité des intervenants français rend difficile le dialogue et la coopération transfrontalière entre la France et l'Allemagne.

Au sein du Land de Sarre et plus spécifiquement dans la partie allemande de la métropole transfrontalière, la loi sur les transports collectifs du 29 novembre 1996 établit les responsabilités en matière d'organisation des transports en commun. Elle prévoit également les modalités de coopération entre les AOT.

Ainsi, les différentes AOT sont regroupées au sein d'un syndicat intercommunal des transports collectifs, le ZPS, qui assure la coordination générale de l'offre.

Par ailleurs, les AOT ont délégué leurs activités opérationnelles à la société des réseaux de transport public sarrois de la Sarre, la VGS, entreprise publique du Land.

Enfin, l'ensemble des entreprises de transport public sarroises sont regroupées au sein du syndicat des transports sarrois, le SaarVV, qui propose une tarification unique et intégrée.

L'organisation des transports collectifs de voyageurs dans la partie allemande de la métropole transfrontalière est donc claire, centralisée et par conséquent intermodale.

Le contexte local :

Plus d'un actif sur six travaille en Allemagne avec sur certains territoires une part qui approche un actif sur quatre (CA de Forbach).

En 2011, la Sarre employait 19 105 salariés venus de France. Leur nombre baisse constamment depuis 10 ans. La crise a engendré une baisse sensible de 4,1 % et ce chiffre est passé pour la première fois en deçà de la barre des 20 000.

La régression a fortement touché l'industrie manufacturière et les services aux entreprises. Ces branches, tout comme le commerce, sont les secteurs traditionnellement privilégiés par les frontaliers français en Sarre.

Plus des deux tiers des actifs du SCoT élargi travaillent dans le territoire du SCoT élargi (67%) avec une large part de personnes (26%) travaillant dans leur commune. Il est à noter une part importante (18%) d'actifs qui travaillent à l'étranger, vraisemblablement en Allemagne frontalière. Ce phénomène est plus marqué sur la CA de Forbach où 23 % des actifs travaillent à l'étranger ou celle de la Houve où ce taux est de 33 %.

Avec sept lignes de transport collectif de voyageurs, l'offre de transport entre la France et la Sarre est présente et diversifiée. Cependant, ces lignes souffrent d'un manque de lisibilité pour les usagers et d'un manque de coordination. Ainsi, le recours aux transports en commun dans les déplacements transfrontaliers, avec une part modale inférieure à 2 %, est marginal.

Principal enjeu :

La mise en place, collégialement, d'une politique globale et cohérente des transports et des déplacements transfrontaliers dans la métropole Sarrebruck-Moselle-Est permettrait l'élaboration d'un schéma stratégique de la mobilité transfrontalière définissant les enjeux du territoire ainsi qu'un programme d'actions à court, moyen voire long terme.

Amélioration des mobilités et diminuer les obligations de déplacement

La mobilité de certaines catégories de la population (les enfants et les jeunes, les personnes âgées, les personnes à faibles revenus, les actifs) nécessite d'être renforcée par la mise en place d'une offre adaptée de transport.

Les obligations de déplacements motorisés doivent être diminuées. Les acteurs concernés sont les ménages, les entreprises et les collectivités. Des axes forts de transports collectifs doivent être confortés.

→ Infrastructures routières, ferroviaires

Prise en compte des infrastructures routières

Les documents de référence :

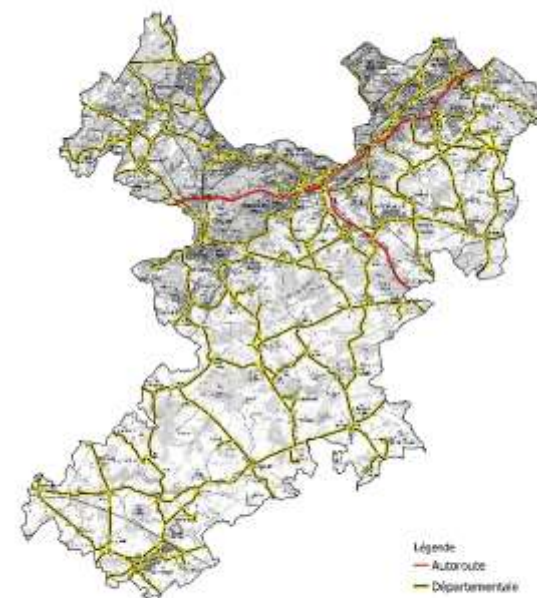
Le Plan de Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI - 2009-2015) remplace le volet routier du Contrat de Plan État-Région (CPER).

Le Schéma Directeur Routier (SDR) 2012-2020 du département de la Moselle qui recense les Grands projets Prioritaires d'une part et les opérations inscrites au **Plan d'Aménagement des Routes de la Moselle (PARM)**

Le contexte territorial :

Le territoire du SCoT est doté d'un réseau routier dense dont deux autoroutes :

- un axe Ouest- Est A4, reliant Paris à Strasbourg



- un second axe A 320 en direction de Sarrebruck.

L'autoroute A4, sur la section St-Avold/ Freyming Merlebach fera l'objet d'un élargissement.

Une seule route nationale subsiste sur le territoire : la RN.33 au nord de St-Avold vers la l'Allemagne via Creutzwald.

Le réseau départemental est important et innervé correctement le territoire :

- la RD 603 qui relie Metz à l'Allemagne
- la RD 910 du sud vers Sarreguemines
- la RD 674 qui relie Nancy à Sarreguemines en passant notamment par Morhange

Sur le territoire du SCoT du Val de Rosselle, est inscrit au titre des Grands Projets, le projet de liaison de l'Eurozone entre Forbach et Sarrebruck depuis la RD 31E (sections 3 et 4) permettant de créer un itinéraire de substitution à la RD 603 en traversée de Forbach et Stiring Wendel.

Les opérations inscrites au 1^{er} PARM qui concernent le territoire du SCoT du Val de Rosselle sont les suivantes :

- aménagement du carrefour RD 80- RD 910 à Guenviller ;
- rectification de virages sur la RD 25 D ;
- aménagement du carrefour RD 656 – RD 910 à Macheren.

Développement de l'usage du train

Le contexte territorial :

Un axe ferroviaire important traverse le territoire, Paris-Francfort, où la mixité des circulations, fret et voyageurs, pose déjà ponctuellement des problèmes de capacité.

En semaine, la ville de Sarrebruck est quotidiennement reliée à Metz via Forbach par 20 allers et retours.

La ville de Creutzwald est reliée à Thionville par cars SNCF 2 fois par semaine.

Le TGV reliant Paris à Francfort via Forbach offre 5 allers et retours quotidiens.

Une étude prospective, inscrite dans le Contrat de Projet État-Région 2007-2013 concerne le territoire du SCoT : étude prospective sur la capacité ferroviaire en Lorraine avec comme objectif la proposition d'aménagement ferroviaire nécessaire à moyen et long terme pour répondre à l'évolution de la demande.

L'usage du train pourrait être renforcé par :

- la mise en place progressivement de la multimodalité TER-VL-TC-modes doux au niveau des gares ou haltes ferroviaires existantes ;

- une réflexion sur les voies ferrées existantes désaffectées susceptibles d'être utilisées ou réutilisées pour du transport de voyageurs.

Sécurité des déplacements et des infrastructures

	Nombre de véhicules concernés	Nombre d'accidents concernés	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BL	Indemnes
bicyclette	9	9	0	7	0	7	3	9
cyclomoteur	21	21	0	16	0	16	9	20
voiturette / quad à moteur carrossé	2	2	0	1	0	1	1	2
VL	304	231	20	146	24	159	126	235
VU seul (1,5 < PTAC =< 3,5t)	11	11	2	7	2	5	7	14
PL seul (3,5 < PTAC =< 7,5t)	1	1	0	1	0	1	1	0
PL seul (PTAC > 7,5t)	2	2	0	2	0	2	1	2
PL + remorque(s)	6	6	4	6	4	2	0	7
tracteur routier/semi-remorque	5	3	1	2	1	3	1	8
engin spécial	1	1	0	1	0	1	0	1
tracteur agricole	2	2	2	2	2	0	0	2
scooter <= 50 cm3	15	15	2	12	2	11	4	12
motocyclette >50 et <=125 cm3	7	7	1	7	1	6	1	6
scooter >50 et <=125 cm3	1	1	0	1	0	1	0	1
motocyclette > 125 cm3	34	34	6	30	6	28	7	28
quad lourd > 50 cm3	1	1	0	0	0	0	1	1
autobus	4	4	2	4	2	3	2	5
autocar	1	1	0	0	0	0	1	1
autre	5	5	1	3	1	2	4	4
Ensemble	432	271	31	180	35	186	138	257
	Nbre total	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes

*Bh= blessé hospitalisé ; BL= blessé léger

Insertion des infrastructures dans un environnement protégé et valorisé

Le système de déplacements doit permettre de préserver les espaces les plus remarquables en évitant leur traversée par une infrastructure nouvelle.

Il ne doit pas générer de nouveaux effets de coupure dans le réseau biologique.

→ Habitat et équipements

Programme Local de l'Habitat

Sur le territoire du SCoT, 3 EPCI ont engagé une démarche PLH : la Communauté d'Agglomération de Forbach-Porte de France, la Communauté de Communes du Pays Naborien et la Communauté de Communes de Freyming Merlebach.



Le PLH de la CA Forbach-Porte de France est exécutoire depuis le 8 février 2012. Il prévoit 250 logements par an dont 50 logements sociaux.

Les logements conventionnés

La part de logements conventionnés (privé et public) représente 19 362 logements soit 26,4 % du parc de résidences principales, malgré un nombre de ménages important (65,9 %) éligibles à un logement social.

Entre 2003 et 2011, le parc social public a diminué de 8 % passant de 9 993 à 9 189 logements.

La production récente dans le même intervalle s'élève à 942 nouveaux logements locatifs sociaux.

34 % des logements ont été produits en foyer de type EPAHD, résidences sociales et autres. On observe un ralentissement ces dernières années sur les logements PLUS (prêt locatif à usage social) et PLAI (prêt locatif aidé à l'intégration).

A noter également un fort taux de vacance dans le parc public, 6,8 %. Ce dernier est essentiellement localisé sur les communes de Creutzwald (6 %), St Avoild et Forbach (6,8%), Freyming- Merlebach (8,5 %) et Hombourg-Haut (52,4 %). Les logements vacants sur ces communes représentent 84 % de la vacance totale.

A l'échelle du SCoT, le fort taux de vacance comparé au taux important de ménages éligibles à un logement social semble montrer que le parc social répond mal aux besoins des ménages (taille, localisation, qualité...).

Le territoire du Val de Rosselle se caractérise par :

- une part importante du parc social privé représenté par la SA Ste Barbe (54 % du parc social privé et 28 % du parc social privé et public) ;
- un pourcentage de locataires logés à titre gratuit plus important qu'en Moselle : 4,4 % contre 3,5 % pour le département.

A titre de rappel, les locataires du parc social ont des revenus particulièrement faibles, 68 % des ménages ont des revenus inférieurs à 60 % des plafonds PLUS contre 63 % pour la Moselle mais avec un profil qui reste relativement familial.

Le Parc Potentiellement Indigne (PPI) :

Le SCoT compte 2 779 logements potentiellement indignes. Le taux du PPI est de 4,3 % contre 3,5 % au niveau départemental.

Dénomination de l'EPCI	Nombre de logements concernés	Taux de PPI propriétaires occupants	Taux de PPI propriétaires bailleurs
Forbach-Portes de France	1 488	36,5	63,5
Pays Naborien	624		
Freyming- Merlebach	461		
Warndt	206		

Les copropriétés fragilisées :

En 2009, sur le territoire du SCoT, on estime que 9 047 logements appartenaient à une copropriété. Cela représente 88 % des logements en copropriété du Bassin Houiller (au sens du zonage du PDH) et 12 % des logements en copropriété du département.

Nombre de copropriété	Taille des co-propriétés
147	Entre 2 et 11 logements
11	Entre 12 et 25 logements
4	Entre 26 et 50 logements
1	Entre 101 et 199 logements

L'article 55 de la Loi SRU :

Six communes sur le territoire sont soumises à l'article 55 de la loi SRU avec un objectif de 20 % de logements sociaux

Communes	Nombre d'habitants	% logement sociaux	Principaux bailleurs
Behren les Forbach	7 847	92,8	Barbe-Logiest- NLE(CCAS)- Ass. J. Prévert
Forbach	25 561	28,28	Ste Barbe- Moselis- Neolia-ICF-Batigère-Sonacotra- Hospitalor
Petite Rosselle	6 567	21,01	Néolia-Ste Barbe- Hospitalor
Stiring Wendel	12 438	30,63	Ste Barbe- Néolia- Logiest- Moselis- Hospitalor
Freyming Merlebach	13 086	28,28	Ste Barbe- SNI- Neolia- Moselis-ADPPAH
Hombourg Haut	7 250	32,76	Logiest- Néolia- Hospitalor

L'effort de production de logement conventionné devra être poursuivi pour maintenir le cap des 20 %, notamment pour la commune de Petite Rosselle.

Politique de la ville :

La politique de la ville est un enjeu fort sur le territoire. L'arrêt de l'activité de la mine a engendré de nombreux quartiers en voie de dégradation et de paupérisation.

Dans le cadre de la réforme de la géographie prioritaire de la politique de la ville (**Contrat de Ville Unique**), 1 300 quartiers ont été répertoriés à l'échelle nationale (validation de leur périmètre fin 2014), et différentes communes du territoire ont été ciblées :

Dénomination de l'EPCI	Dénomination de la commune
Forbach- Portes de France	Forbach
	Behren les Forbach
Freyming Merlebach	Freyming Merlebach
	Hombourg Haut
Saint-Avoid Synergie	St AVOID
	Folschviller
Warndt	Creutzwald

Un quartier fait l'objet d'un projet de rénovation urbaine : la cité à Behren-les-Forbach.

Au total, les interventions sur l'habitat concernent 544 démolitions et 161 reconstructions,

131 réhabilitations sur le patrimoine de logement social public en complément du programme de réhabilitation financé par l'ANAH sur le patrimoine de la SA Ste Barbe et 713 résidentialisations.

Le logement des publics spécifiques

Le 7ème Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées (PDALPD) a été signé le 9 juillet 2014 pour une durée de 5 ans soit jusqu'au 31 décembre 2018.

Les dispositifs d'hébergement et d'insertion :

Sur le territoire de Val de Rosselle, il existe deux maisons relais, l'une à Hombourg-Haut, l'autre à Forbach (Emmaüs), offrant une capacité de 45 places.

Un foyer de travailleurs migrants existe à Forbach : le foyer ADOMA avec une capacité de 119 places.

L'ensemble des centres d'hébergement sur le territoire du SCoT offrent une capacité de 153 places réparties de la manière suivante :

- Le centre d'hébergement et de réinsertion sociale de Forbach possède une capacité de 55 places dont 42 pour l'insertion, 3 pour les personnes en voie de stabilisation et 10 places d'urgence.
- Le centre de Freyding- Merlebach offre 40 places d'insertion et 10 places d'urgence.
- Il existe également un Centre d'Hébergement Eclaté qui offre 48 places

Les gens du voyage :

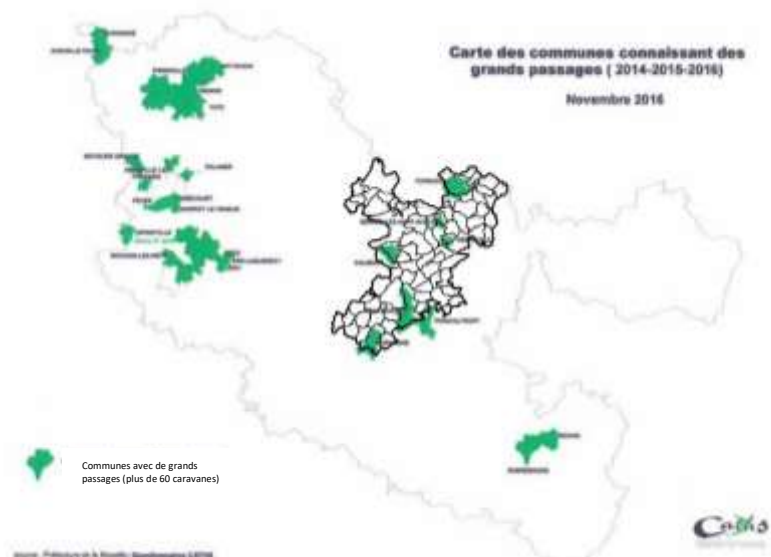
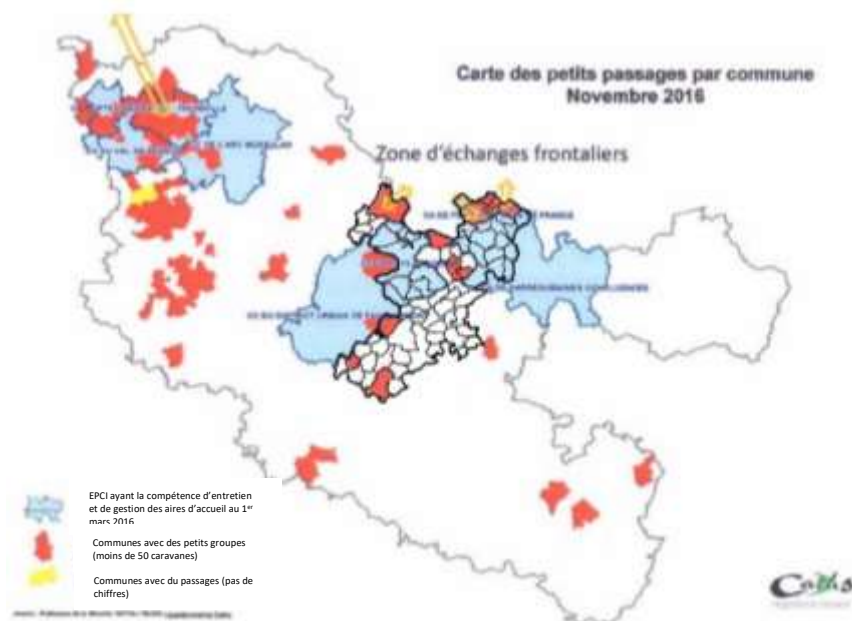
Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage a été révisé et approuvé conjointement par l'État et le Conseil général de la Moselle le 10 juillet 2012.

Sur le territoire du SCoT, quatre aires d'accueil sont mises en service :

- à Forbach : 28 places en extension de l'aire actuelle ;
- à Freyding Merlebach : 40 places terminée en 2011 ;
- à St AVOID : 50 places rénovées en 2011 ;
- à Stiring-Wendel : 32 places.

Cette dernière commune a l'obligation d'aménager 28 places supplémentaires à l'aire actuelle.

Des familles souhaitent se sédentariser ou trouver des terrains à occuper pendant de longues périodes (6 mois), ce que ne permettent pas les aires d'accueil



L'accessibilité

10 communes de plus de 5.000 habitants sont concernées par l'obligation de la mise en place d'une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (Behren les Forbach, Creutzwald, Farébersviller, Forbach, Freyming-Merlebach, Hombourg Haut, L'Hôpital, Saint Avold, Stiring-Wendel, Petite-Rosselle) ainsi que l'ensemble des établissements publics de coopération intercommunale.

Les nouvelles formes d'habitat

Les éco-quartiers :

La conception d'un éco-quartier a pour objectif de proposer des logements pour tous dans un cadre de vie de qualité, tout en limitant son empreinte écologique.

La performance énergétique :

Le SCoT doit établir les objectifs de la politique d'amélioration et de réhabilitations du parc de logements existants public ou privé.

La performance énergétique, c'est aussi un maillage approprié du territoire par les transports collectifs, par la proximité des lieux de vie, de travail et de consommation

Les équipements

Globalement, le territoire présente en termes d'équipements médico-sociaux une offre satisfaisante.

Pour les autres types d'équipements (justice, poste, santé, scolaire...) l'offre comparée à celle du département est également satisfaisante.

→ Développement économique

Activités et emplois

Le paysage économique du territoire du SCoT a été marqué par l'industrie du charbon. En 2004, l'histoire charbonnière s'achève avec la fermeture du puits de la Houve à Creutzwald. La reconversion ou la requalification des sites industriels ouvrent alors de véritables opportunités pour le territoire et constituent ainsi un enjeu fort.

La zone d'emploi de Forbach cumule d'importantes difficultés (déclin démographique, taux de chômage élevé, faible niveau de qualification de la population active, emplois dépendant d'investisseurs internationaux...).

La proximité de la Sarre et son fort potentiel industriel (automobile, sidérurgie, plasturgie, transports, commerces et services) est la principale capacité de rebond de la zone d'emploi de Forbach, capacité trop faiblement et inégalement exploitée.

La Sarre, d'ici 20 ans, doit pallier un déficit démographique et procéder à un remplacement de plus de la moitié de ses salariés. Elle recherche dès à présent des compétences sous condition de bilinguisme. On peut ainsi noter la mise en place d'un partenariat entre le Pôle Emploi de Forbach et l'agence pour l'emploi de Sarre depuis 2013.

Commerces

Globalement, les centres villes perdent de leur attractivité commerciale au profit des zones commerciales implantées en périphérie.

L'ensemble commercial « CORA » sur la commune de Longeville-lès-St-Avold, qui jouxte le ban communal de St Avold, poursuit son extension (autorisation de 18 100 m² de surface commerciale de vente).

Stratégies foncières

L'Établissement Public Foncier de Lorraine (EPFL), créé par l'État en mars 1973, intervient sur les friches, notamment leur reconversion dans un but de réutilisation future.

L'EPF Lorraine a signé des conventions cadres avec deux EPCI du territoire du SCoT pour bâtir avec chacun d'entre eux une politique de stratégie foncière :

- la Communauté de Communes du Warndt (étude de stratégie foncière en cours) ;
- la Communauté d'Agglomération de Forbach Portes de France (étude de stratégie foncière finalisée en 2009).

Deux opérations sont actives sur le territoire de Creutzwald :

- la zone transfrontalière du Warndtpark ;
- le siège de la Houve2.

7.2 - Le Porter à Connaissance du Conseil Général de la Moselle (avril 2014)

Le Porter à Connaissance du Conseil général de la Moselle comporte 4 parties : :

Partie 1 - Un diagnostic territorial.

Partie 2 - Un recueil de statistiques.

Partie 3 - Des cartographies thématiques.

Partie 4 - Un rappel des politiques du Conseil général de Moselle en lien avec le SCoT.

Cette source d'informations variées et actualisées a permis de compléter certains volets du diagnostic territorial du SCoT.

1 - Un diagnostic territorial

Ce diagnostic permet de compléter les atouts/faiblesses du territoire, les opportunités et les menaces.

2 - Un recueil de statistiques

Ce recueil indique des statistiques récentes par grandes thématiques, qui peuvent être comparées aux moyennes de la Moselle et de la France.

3 - Des cartographies thématiques

Ces cartes permettent une comparaison du territoire du SCoT avec les territoires français voisins.

4 - Un rappel des politiques du Conseil général de Moselle en lien avec le SCoT

Les politiques menées par le Conseil général de Moselle à prendre en compte dans le cadre de la révision du SCoT sont les suivantes par thématique :

Logement

Le **Plan Départemental de l'Habitat (PDH) 2012-2017**.

L'Observatoire Départemental de l'Habitat de la Moselle (ODH 57).

Le réseau technique territorial habitat.

Le partenariat avec Moselis.

Les garanties d'emprunt accordées aux bailleurs sociaux.

Mobilité

Le **programme ELEC'TRA** : pour une meilleure mobilité transfrontalière.

L'un des axes étudiés se situe sur SARREBRÜCK/FORBACH/SARREGUEMINES.

Le **projet Moselle Nouvelles Mobilités** : pour un déploiement de la mobilité électrique.

Ce projet prévoit sur la période 2015 -2018 la mise en œuvre de parcs de covoiturage avec service de mobilité électrique destiné aux travailleurs frontaliers entre METZ, THIONVILLE et Luxembourg. Il pourrait trouver à terme une extension sur l'axe SAINT-AVOLD, FORBACH, SARREBRÜCK. La mise en œuvre de parcs de covoiturage le long de l'A4 et de l'A320, sur le modèle de ceux de l'A30 et de l'A31, apporterait une plus-value économique significative pour les résidents pouvant dès lors pratiquer en toute quiétude le covoiturage vers l'Allemagne.

La **démarche SimpliCités** : vers plus d'interopérabilité entre les AOT.

Cette démarche, effectuée à l'échelon régional, et dont le Conseil Général de la Moselle fait partie intégrante via sa billettique interopérable, est une première étape vers une aide à la mobilité intelligente et une coopération entre les réseaux de transports collectifs.

Formation, activité et emploi

Le **dispositif TRILINGUA** : pour un meilleur accès au marché du travail allemand.

Il s'agit d'un dispositif d'apprentissage précoce de l'allemand qui organise, depuis 2000, dans certaines écoles, l'intervention d'assistants éducatifs locuteurs natifs allemands en Moselle et français en Sarre et Rhénanie-Palatinat (projet développé dans le cadre d'INTERREG IV avec la Sarre et la Rhénanie-Palatinat).

Le **dispositif MOSA** : pour un développement accru des échanges entre le Land de Sarre et la Moselle.

Ce concept baptisé MOSA (Maison Ouverte des Services pour l'Allemagne/Moselle-Sarre) préfigure une plate-forme d'informations et de services, implantée au plus près des frontaliers et qui disposerait d'une mission d'observation du territoire frontalier.

Economie

Potentiel de redéploiement industriel.

Filières d'avenir : matériaux, énergies renouvelables, bâtiment durable et intelligent)

Filières d'avenir : chimie

L'implantation de nouvelles entreprises industrielles dans le périmètre du cluster industriel de CARLING, mais aussi le maintien et le développement des activités existantes devra être recherché.

Services et équipements

Le **Schéma Directeur Routier (SDR) 2012-2020 du Département de la Moselle**, adopté en septembre 2012.

Les Grands Projets Prioritaires :

Sur le territoire du SCoT du Val de Rosselle est inscrit, au titre des Grands Projets, le projet de liaison de l'Eurozone entre FORBACH et SARREBRÜCK depuis la RD31E (sections 3 et 4) permettant de créer un itinéraire de substitution à la RD 603 (ex RN3) en traverses de FORBACH et de STIRING-WENDEL.

Le 1er Plan d'Aménagement des Routes de MOSELLE (PARM) :

Les opérations inscrites au 1er PARM qui concernent le territoire du SCoT du Val de Rosselle sont les suivantes :

- l'aménagement du carrefour avec la RD 910 à GUENVILLER (RD 80),
- la rectification de virages sur la RD25D,
- l'aménagement du carrefour entre la RD656 et RD910 à MACHEREN.

L'aménagement du carrefour d'accès à la cité Sainte-Fontaine sur la RD 26 demeure inscrit au XIème PARD.

Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) de la Moselle (horizon 2015-2020).

Il semble opportun d'inscrire dans les SCoT la volonté de parvenir à une couverture exhaustive du territoire en réseaux et services Haut et Très Haut Débits, en favorisant, via les documents et règles d'urbanisme, le déploiement d'infrastructures neutres et mutualisées.

Le Schéma Départemental de Développement Touristique 2013-2018.

Sur le territoire du Val de Rosselle, le tourisme offre un potentiel qui demeure insuffisamment développé ou valorisé. Le SCoT pourrait identifier le développement du tourisme comme un levier pour favoriser l'attractivité du territoire. Le développement de l'économie touristique pourrait s'appuyer notamment sur la valorisation paysagère et environnementale du territoire (sites à préserver, sites à valoriser en vue d'une ouverture au public) et sur le renforcement de l'offre en hébergements.

Le Schéma Départemental des Collèges 2013-2023.

Mesures adoptées au niveau du territoire du Val de Rosselle :

- reconstruction sur site du collège de STIRING-WENDEL avec une capacité d'accueil ramenée à 500 places (contre 817 auparavant) ;
- engagement d'études pour identifier la solution la plus pertinente entre une restructuration lourde ou une reconstruction sur un autre site du collège La Carrière à SAINT-AVOLD ;
- intégration du secteur de recrutement du collège A. Fournier de FREYMINGMERLEBACH à celui du collège A. Camus de la ville à compter de la rentrée 2013 ;
- engagement des démarches de désaffectation des locaux du collège A. Fournier en vue de leur restitution à leur propriétaire initial à compter de la rentrée 2014 ;
- engagement d'études destinées à rendre plus intelligible la sectorisation scolaire applicable aux communes dont les bans communaux sont actuellement partagés entre plusieurs collèges publics.

Le Schéma de l'Autonomie 2010-2015.

Le Schéma contient, pour chacun des « Territoires de l'Autonomie » (Cf Territoire du Bassin Houiller), un diagnostic et les orientations prioritaires du Département en matière de prestations et d'offres de services à domicile et en établissement pour les personnes âgées et les personnes handicapées.

Le Schéma départemental « Enfance Jeunesse Famille » 2014-2018.

Il vise à fédérer l'ensemble des institutions et acteurs concourant aux missions de prévention et de protection de l'enfance.

Environnement

Agriculture périurbaine

Le projet de SCoT peut être l'occasion de conforter l'agriculture périurbaine dans sa fonction économique qui permet de développer d'autres activités agricoles que celles connues actuellement, et de valoriser les produits de cette agriculture sur le territoire par l'intermédiaire des circuits courts. 3 agriculteurs adhèrent à la démarche « Mangeons mosellan » sur ce territoire. Il s'agit :

- de la Chèvrerie de l'Est de DIEBLING (Produits laitiers de chèvre),
- du GAEC Saint Henri de DIESEN (viande porcine),
- de l'EARL de la Houve de GUERTING (viande bovine).

Consommation du foncier agricole et naturel

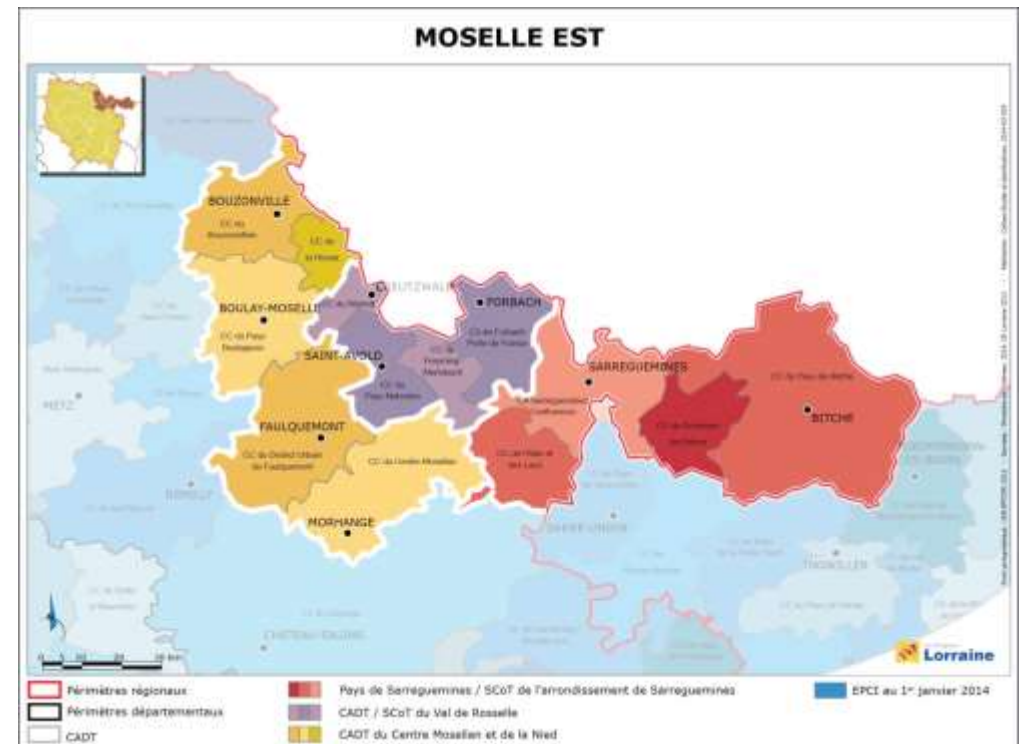
La **charte du foncier agricole en Moselle** a été signée le 28 septembre 2013 entre plusieurs partenaires, dont le Conseil Général de la Moselle, l'Etat, les SCoT de l'Agglomération Messine, de l'Agglomération Thionilloise et de l'Arrondissement de Sarreguemines, la Chambre Départementale d'Agriculture ou encore l'Association des Maires Ruraux.

L'objectif mosellan de **réduction de 50% de la consommation d'espace** par rapport au rythme observé depuis 1945, correspond à un ordre de grandeur de 350 ha par an d'ici 2020. Cet objectif mosellan s'adaptera et se déclinera localement en fonction des territoires.

Les SCoT, en qualité d'outils de planification intercommunale et de régulation de la consommation d'espace, devront argumenter l'objectif de réduction qu'ils ont retenu au regard d'un scénario de développement « réaliste » et en perspective de l'objectif mosellan. Dans le cadre de sa révision, le SCoT du Val de Rosselle est invité à devenir signataire de cette charte.

7.3 - Le Document d'Information Régionale d'Appui aux SCoT (octobre 2014)

En adoptant en novembre 2012 le rapport prospectif « Lorraine 2020 – Faisons Lorraine Ensemble », le Conseil Régional de Lorraine a engagé une démarche expérimentale (d'observation, de réflexion prospective et de croisement des enjeux locaux) 3 territoires lorrains. En Moselle, le périmètre d'expérimentation retenu est celui de la « Moselle Est » qui recouvre les territoires du Val de Rosselle, du Centre Mosellan et du Pays de la Nied et le Pays de l'Arrondissement de Sarreguemines.



Le Conseil Régional de Lorraine présente dans cette contribution au SCoT les principaux enjeux à prendre en compte dans le SCoT du Val de Rosselle :

Le SCoT du Val de Rosselle confronté à de véritables enjeux écologiques

Le Conseil Régional est engagé avec l'Etat dans la rédaction du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), document de cadrage régional reposant sur le concept de Trame Verte et Bleue.

En 2009, le CEREMA (anciennement CETE de l'Est) a réalisé une étude Trame Verte et Bleue sur le territoire du SCoT Val de Rosselle.

Le SCoT du Val de Rosselle devra impérativement prendre en compte cette Trame Verte et Bleue afin de limiter l'érosion de la biodiversité.

Le lien avec les continuités écologiques identifiées dans l'étude TVB du SCoT de Sarreguemines devra être réalisé afin de maintenir une cohérence de la démarche TVB à l'échelle inter-SCoT. Le SCoT du Val de Rosselle devra également tenir compte des grands réseaux écologiques frontaliers.

Le SCoT du Val de Rosselle face aux changements climatiques : traduction des orientations du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) dans le projet de SCoT

Les orientations du SRCAE devront être prises en compte et déclinées dans le SCoT du Val de Rosselle, sur trois thématiques principales :

- La rénovation énergétique des bâtiments.
- L'organisation de l'espace et les déplacements.
- Les énergies renouvelables.

Vers une stratégie de mobilité durable et performante

L'articulation entre urbanisme et déplacements devra constituer le principe « clé » de la stratégie de mobilité du SCoT du Val de Rosselle.

Une forte concertation et coordination avec les différentes Autorités organisatrices des Transports (AOT) lors de la révision du SCoT du Val de Rosselle semble nécessaire. Un système de gouvernance permettant d'assurer un service de transport plus efficient pourra être recherché.

Conforter l'armature urbaine et reconvertir les friches : deux enjeux majeurs pour le territoire du SCoT du Val de Rosselle

Le SCoT du Val de Rosselle devra définir des objectifs ambitieux pour lutter contre la vacance dite structurelle observée principalement sur les principales villes du territoire.

La reconversion de ces friches industrielles constitue un enjeu majeur dans la recomposition urbaine du territoire et doit être appréhendée comme une alternative à l'extension urbaine.

Sur la base des études réalisées (EPFL, ...), le Syndicat Mixte du SCoT du Val de Rosselle pourra se saisir de cette problématique en menant une réflexion globale sur le devenir de ces espaces sur son territoire, en lien avec les friches existantes du côté Allemand.

Réussir la mutation économique en proposant une stratégie de développement durable

Industrie : sa pérennisation constitue un enjeu majeur pour le territoire.

Formation : développer les compétences pour renforcer la compétitivité des entreprises.

Patrimoine et économie touristique : développer l'offre touristique et diversifier les capacités d'accueil.

L'« Eurodistrict, Sarrebrück, Moselle Est » : une des 16 destinations phares identifiées dans le SLDDet (schéma Lorrain de Développement Durable de l'Economie Touristique) approuvé en décembre 2012.

Zones d'activités existantes et friches :

- rationaliser et optimiser les zones existantes avant d'autoriser toute nouvelle ouverture.
- Une réflexion sur l'optimisation de la plate-forme industrielle de Carling / Saint-Avold notamment pourrait apporter des solutions de densification et de redynamisation de cette zone.
- Requalifier les friches identifiées comme stratégiques.

Aménagement numérique : prendre en compte le rôle économique et d'aménagement du Haut et Très Haut débit pour définir les nouvelles stratégies d'attractivité et de localisation d'activités.