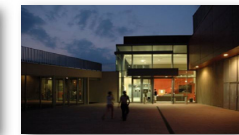


Document d'Orientation et d'Objectifs



Pièce n° 3 du dossier de SCOT

SCOT APPROUVE LE 27 FEVRIER 2014



## GESTION DU DOCUMENT

### REFERENCES

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

### REDACTION

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

### SUIVI DES MODIFICATIONS

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



La présente pièce du dossier constitue le document d'orientation et d'objectifs (D.O.O.) du THIONVILLOIS et a pour objet de mettre en œuvre la stratégie du PADD, par des objectifs d'aménagement et d'urbanisme juridiquement opposables aux documents et autorisations hiérarchiquement subordonnés (PLU, PDU, PLH, ZAC, opérations de plus de 5000 m<sup>2</sup> surface plancher, CDAC...).

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

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

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

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

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

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

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

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

**Le DOO définit des objectifs généraux et de mise en œuvre tous opposables aux PLUI, PLU, cartes communales, PLH, autorisations commerciales, et opérations de plus de 5 000m<sup>2</sup> de surface plancher.**

## PARTIE 1

### 1.1 Structurer une armature urbaine équilibrée

*page 1*

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

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

*page 19*

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

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

*page 44*

## PARTIE 2

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

*page 49*

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

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

*page 72*

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

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

*page 84*

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

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

*page 90*

## PARTIE 3

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

*page 102*

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

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

*page 124*

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

### Volet commercial du SCoT

*page 135*

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

### 3.3 DACOM

*page 141*

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

*page 157*

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

### 3.5 Promouvoir un habitat de qualité

*page 165*

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

**Partie n°1 :**

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

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

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

**1.1 Structurer une armature urbaine équilibrée**

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

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



## 1.1 Structurer une armature urbaine équilibrée

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

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

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

#### Objectifs ➔

#### Mise en oeuvre ➔

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

## Développement économique

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

## Enjeux complémentaires

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

## Habitat / Ville de demain

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

## Identité et patrimoine

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

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



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

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

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

### Objectifs ➔

### Mise en oeuvre ➔

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

#### Objectifs →

L'organisation de l'armature urbaine :

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

Les polarités : cf. carte ci-après

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

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

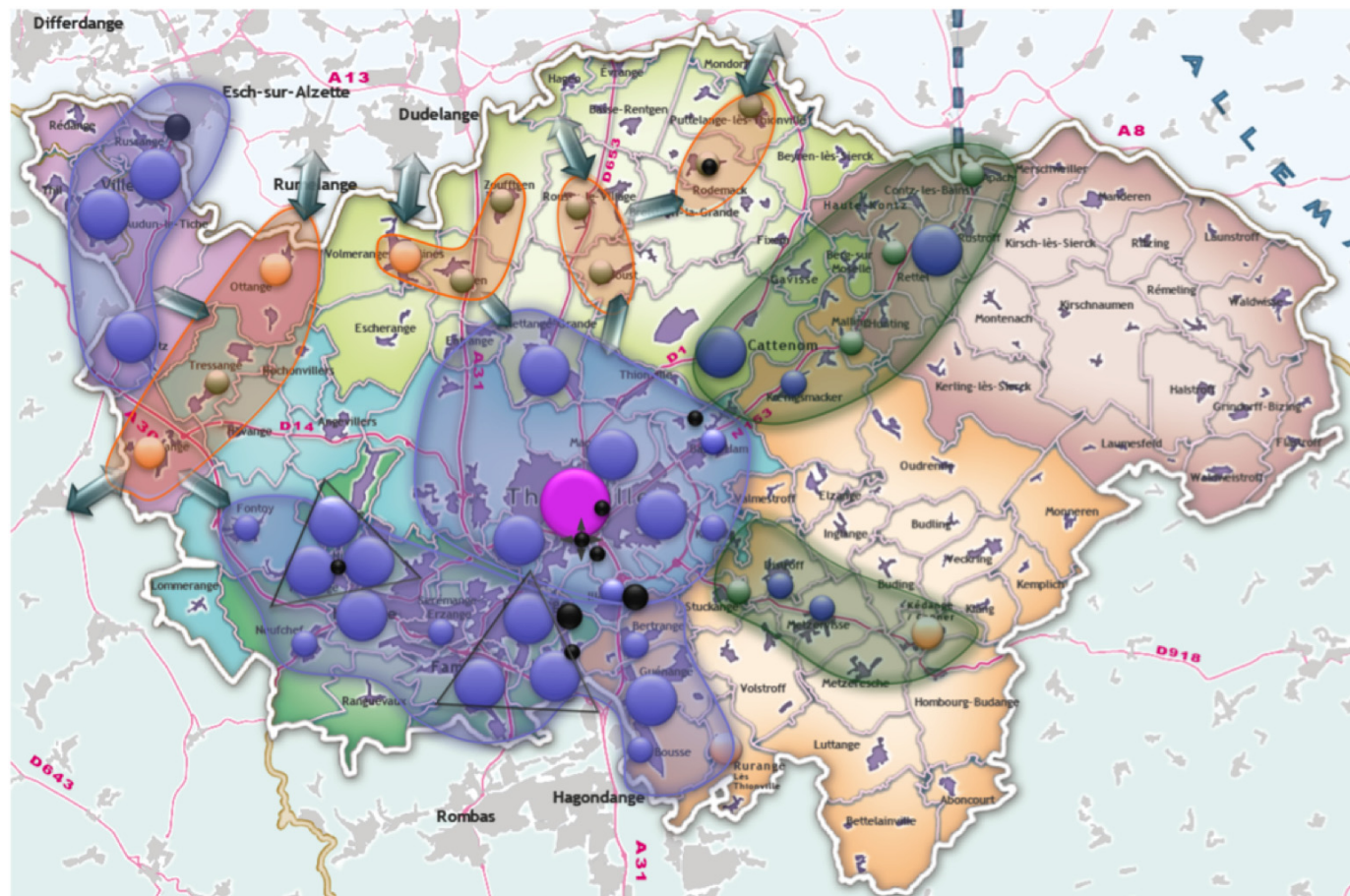
- Les polarités majeures mettent en place des coopérations à la dimension de la grande région au travers de politiques économiques, touristiques d'équipements et de grandes infrastructures.
- Elles articulent les grands flux à l'échelle européenne avec leurs flux interne, les grands projets et les autres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

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

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

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

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



Centralités du SCOT

Centralités principales

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

Centralités du SCOT

- Centralités relais
- Centralités secondaires
- Centralités de Proximité

Polarités du SCOT

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

Grands Projets

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



## Mise en oeuvre ➔

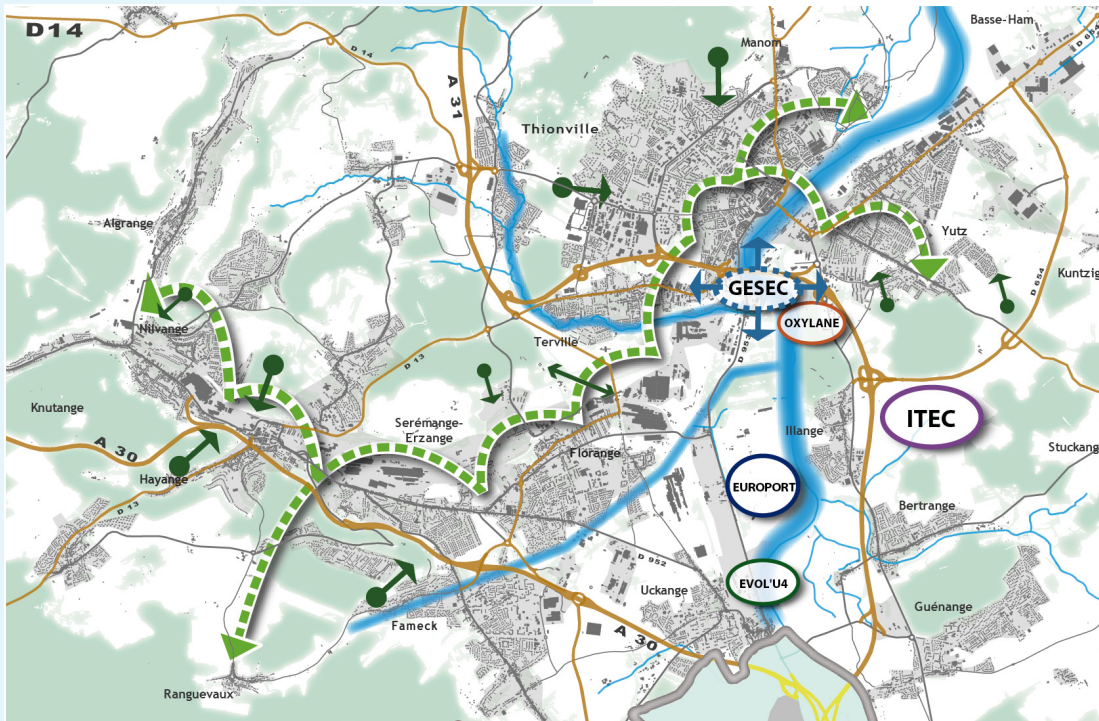
### ➔ Dans les polarités majeures / d'articulation.

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

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

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

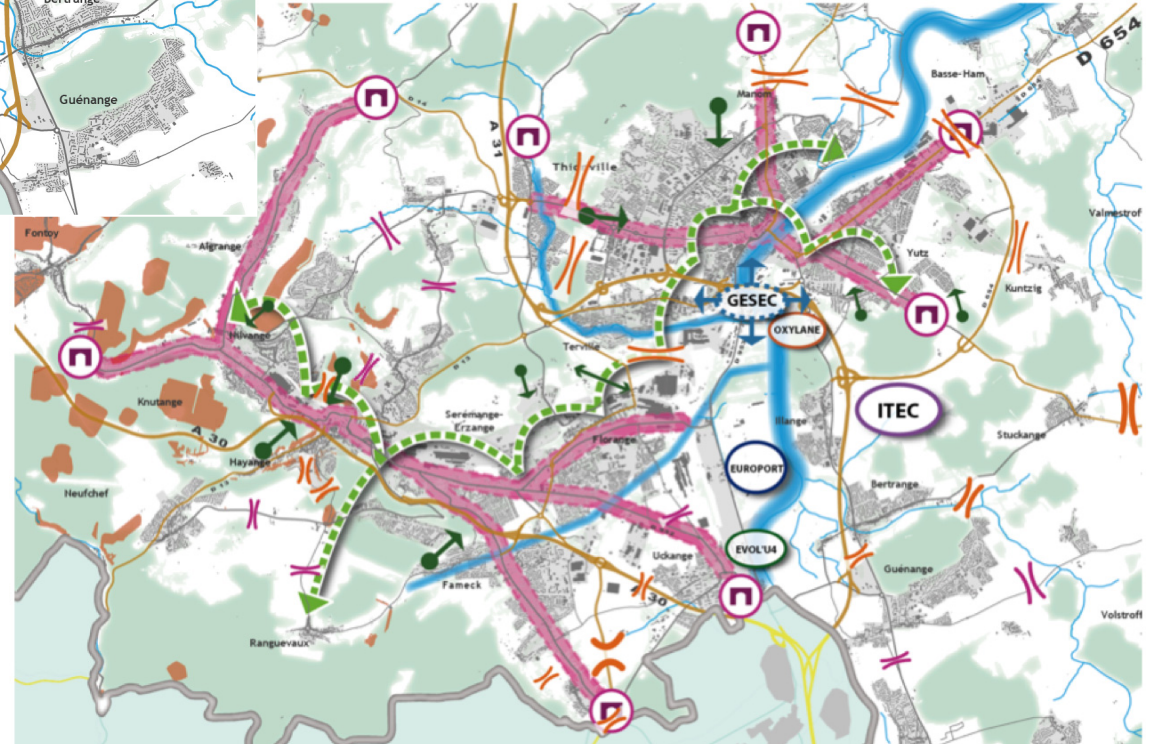


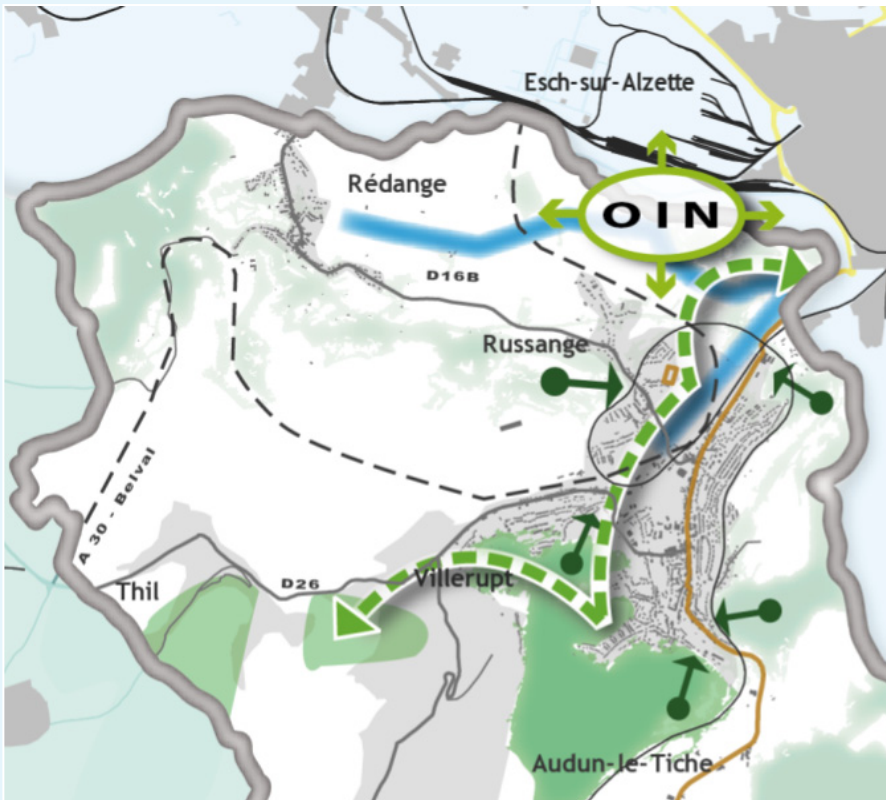




Le développement de la trame verte et bleue urbaine

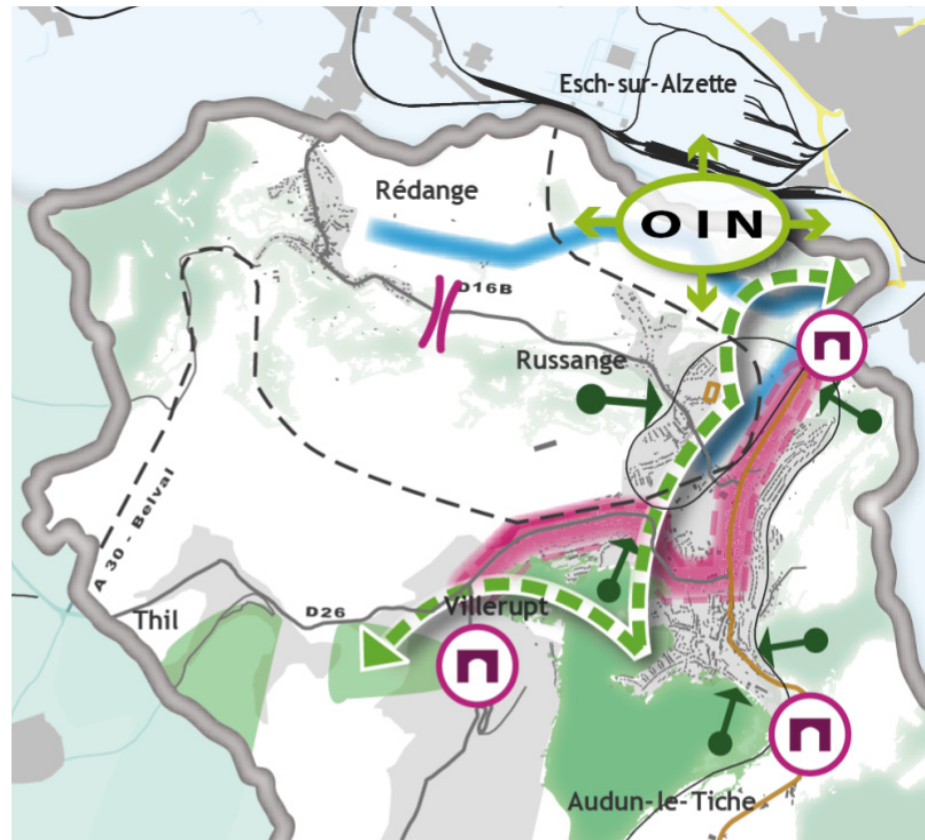
-  Coupure urbaine issue de la DTA
-  Coupure urbaine SCOT : valorisation paysagère des transitions entre espaces urbains
-  Grands axes urbains
-  Entrées de ville

La préservation des coupures urbaines pour valoriser le paysage





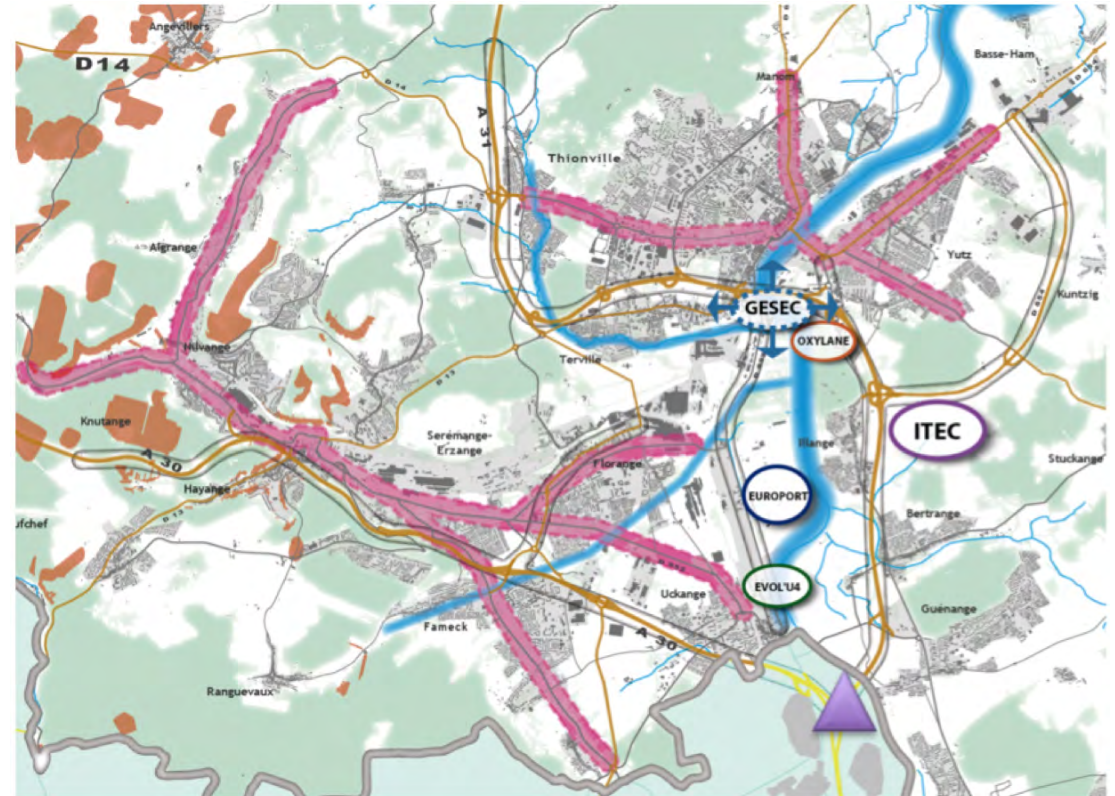
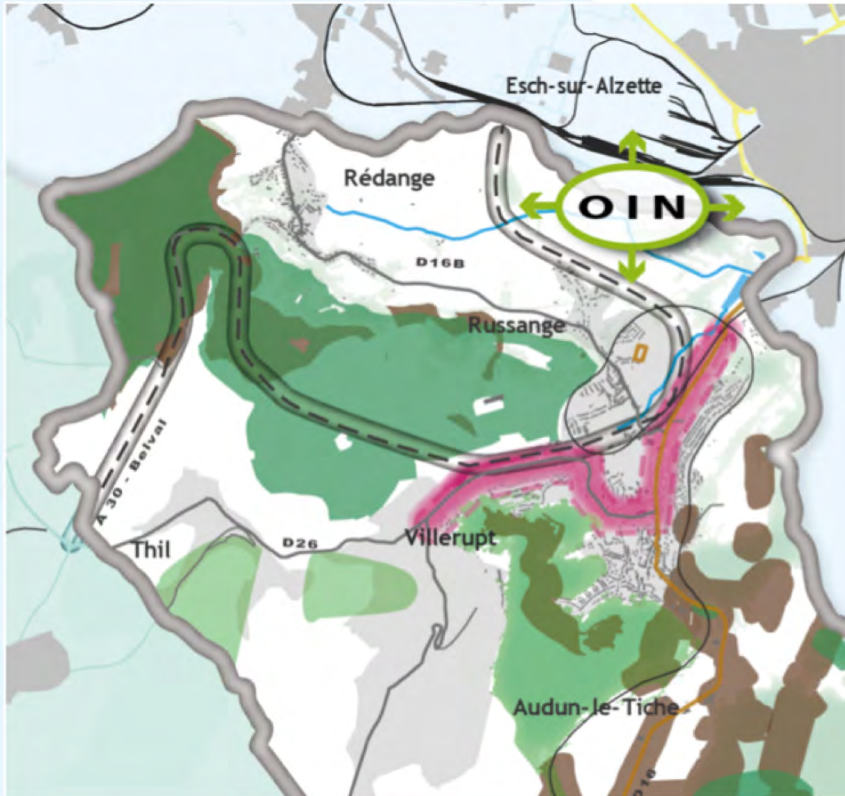
-  Coupure urbaine issue de la DTA
-  Coupure urbaine SCOT : valorisation paysagère des transitions entre espaces urbains
-  Grands axes urbains
-  Entrées de ville








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


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





 Grands axes / grands flux

 Grands axes urbains

 Triangle A30/A31

 PPR Mine & Mvt de terrain

 OIN multisite à l'échelle de la CCPHVA

 Forêt et espaces naturels recensés



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



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

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



#### **Dans les polarités Moselle et Canner :**

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

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

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

