



## 1.2 Rénover en profondeur l'accessibilité locale et globale du territoire en développant des alternatives à l'automobile

*Le volet Transport et déplacement du SCOT s'inscrit en cohérence avec les objectifs du projet de Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) qui prévoit :*

- la réduction de 20% des distances domicile travail d'ici 2020*
- 15% des déplacements domicile travail en covoiturage à l'horizon 2020*
- un transfert modal vers les transports collectifs et les modes doux entraînant une baisse de consommations énergétiques de 15 % pour les transports interurbains et de 20 % pour les transports urbains*
- 15% de report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial pour le transport de marchandises*

La politique des transports et des déplacements du SCOTAT vise à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants, notamment domicile/travail, et la protection de leur environnement et de leur santé.

L'objectif est de faire évoluer les pratiques de déplacements, à la fois en hiérarchisant mieux le réseau routier et en favorisant le report modal des mobilités en faveur des transports collectifs.

- 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

## **1.2.1 Modifier l'organisation et la gestion des grands flux sur le territoire**

**1.2.1.1 Fluidifier les flux transfrontaliers**

**1.2.1.2 Relier les pôles structurants du territoire**

**1.2.1.3 Améliorer les flux internes du territoire**

**1.2.1.4 Faciliter les échanges nationaux et internationaux du transport de marchandises**

**1.2.1.5 Équiper le territoire en Très Haut Débit : un enjeu majeur en termes de compétitivité et de développement**

### 1.2.1.1 Fluidifier les flux transfrontaliers

#### Objectifs →

*Faire face à un trafic transfrontalier en croissance continue*

#### Mise en œuvre →

*Délester le réseau routier structurant de la CC-CE (RD58, RD653, RD1, RD56 et RD14A) qui supporte des volumes de trafic très importants, en particulier durant les heures de pointe où les migrations pendulaires sont les plus fortes.*

Améliorer les conditions de circulation et de déplacement tous modes sur les axes transfrontaliers vers le Luxembourg, l'Allemagne et la Belgique.

Répondre aux besoins de mobilité des nombreux actifs travaillant au Luxembourg.

#### → Fluidifier les déplacements sur l'axe Metz / Luxembourg

- **par l'aménagement d'une troisième voie autoroutière sur l'A31 en direction du Luxembourg dédiée aux bus, éventuellement au covoiturage.**

L'Etat doit confirmer le maintien de la programmation de cet équipement prioritaire dans son nouveau Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) en cours d'élaboration. La vocation dédiée au bus et au covoiturage de cette 3ème voie est une piste explorée qui appelle à être évaluée et précisée en vue d'une exploitation multimodale de l'A31 élargie.

Ce service de lignes Express sera connecté au réseau urbain et au projet de bus à haut niveau de services du SMITU. Cet aménagement sera étudié en prévoyant les mesures d'évitement et correctives (et en dernier recours compensatoires) de ses éventuelles incidences qui permettent de garantir l'acceptabilité environnementale du projet (notamment dans le cadre des procédures règlementaire en vigueur – étude d'impact...).

- **par l'augmentation, à terme, de la capacité de la voie ferroviaire sur l'axe TGV Nancy/ Luxembourg.**

L'enjeu porte à la fois sur l'amélioration de la vitesse sur la ligne TGV entre Luxembourg Ville et Metz pour le trafic voyageur en tenant compte des zones urbaines traversées, et sur la création d'une nouvelle voie fret sur cet axe.

- **par l'émergence de nouveaux pôles multimodaux pour délester la gare de Thionville.**

La structuration de pôles d'échanges performants et l'amélioration du rabattement vers les gares doivent être conçus de pair. Dans ce cadre, les gares d'Hettange-Grande, Uckange, Hayange, Kanfen, Audun-le-Tiche (CFL), Fontoy et Yutz sont prioritaires et une étude

*Mettre l'accent sur les transports collectifs pour réduire la consommation énergétique et les émissions de polluants (GES)*

#### *Moselle Nouvelles Mobilités*

*Le Conseil Général de Moselle a engagé la démarche « Moselle Nouvelles Mobilités » dans le cadre de partenariats avec des collectivités et des entreprises pour :*

- *créer des parcs à haut niveau de service hors agglomération*
- *créer des sites mixtes d'autopartage en agglomération (Metz, Thionville)*
- *développer des flottes de véhicules électriques et déployer de nouvelles bornes de recharge.*

*Le Scotat soutient l'objectif de concevoir un schéma de transport à l'échelle européenne (incluant ferroviaire et fluvial) pour optimiser les couloirs de transit via l'A30 et plus en amont A26/A5 et délester ainsi l'A31.*

d'opportunité d'un pôle multimodal à Terville est envisagée. Guénange a aussi vocation à contribuer à cette structuration dans le cadre d'un projet de gare routière desservi par des lignes transfrontalières.

L'aménagement de ces pôles est conditionné par une amélioration des accès routiers.

- **par le renforcement de la desserte en transports collectifs (gares, réseaux urbains et interurbains) des villes transfrontalières, situées hors du PTU du SMITU.**

Concrètement la mise en œuvre de cette orientation peut se traduire par :

- une prise de compétence Transport par les EPCI pour la création d'un réseau urbain,
  - des accords entre les transporteurs luxembourgeois et français pour autoriser les lignes luxembourgeoises à desservir les communes (hors SMITU) au-delà de la frontière,
  - une adhésion partielle ou totale au SMITU.
- **par le développement du covoiturage avec l'aménagement de parkings relais à haut niveau de services (connectés à des services d'autocar) aux abords des échangeurs autoroutiers et des ZAE notamment.**
- Zones prioritaires identifiées : l'Espace Meilbourg à Yutz, la ZA Metzange-Buchel à Thionville, les ZAC de la Feltière et de Sainte Agathe, EVOL U4 et le bois de l'étoile, la ZAE à Kanfen, la ZAE à Hettange Grande (à condition d'améliorer les conditions d'accessibilité routière), Koenigsmacker, Apach, Sierck les Bains, Guénange en lien avec le projet de gare routière et le périmètre de l'OIN.
- Les mutualisations possibles du covoiturage avec le stationnement des parcs commerciaux seront étudiées.
- **par la mise en place d'un système de gestion dynamique du trafic sur l'autoroute A31 pour améliorer la circulation routière.**
  - **éventuellement, selon les conclusions des études préalables, par la création d'un nouveau demi échangeur à Zoufftgen en sortie de l'A31 afin de mieux irriguer les flux, côté français.**

➔ **Relier l'Opération d'Intérêt National (OIN) d'Alzette Belval au Thionvillois, à la Meurthe et Moselle, à Esch Belval (Luxembourg) et à la Belgique (Longwy)**

- par le prolongement de l'Autoroute A30 jusqu'à Longwy et la création d'une liaison routière A30/OIN/Belval/A4 intégrant le contournement d'Audun-le-Tiche.
- par l'amélioration de l'accessibilité de la vallée de la Fensch vers l'autoroute A30.

Le Syndicat du SCOTAT réaffirme son soutien au projet de :

- mise à 2X2 voies de l'A30 entre Richemont et la frontière belge, dans sa totalité (y compris le doublement du tunnel d'Hayange et le raccordement de l'A30 à l'A31 sur le triangle de Richemont qui devient un enjeu prioritaire compte tenu du développement annoncé du projet ITEC Terra Lorraine).
- évolution du demi échangeur d'Hayange en échangeur complet et réduire ainsi les flux de transit sur la RN952.
- par la création d'une ou plusieurs liaisons transfrontalière en transports collectifs entre Thionville, l'OIN et Belval pour répondre aux besoins de mobilité de l'OIN et de l'Université d'Esch Belval (7 000 étudiants).
- par la mise en place, à terme, d'une liaison de bus à haut niveau de services entre le Val de Fensch et l'OIN.

Les aménagements d'infrastructures précités seront étudiés en prévoyant les mesures d'évitement et correctives (et en dernier recours compensatoires) de ses éventuelles incidences qui permettent de garantir l'acceptabilité environnementale du projet (notamment dans le cadre des procédures règlementaire en vigueur – étude d'impact...).

➔ **Faciliter l'accès à l'Autoroute allemande A8 depuis l'Est du Thionvillois en complétant le maillage routier.**

En privilégiant deux axes :

- dans le prolongement de la RD 654, à hauteur de Apach et Perl,
- à hauteur de Launstroff-Scheuerwald.

### 1.2.1.2 Relier les pôles structurants du territoire

#### Objectifs ➔

Mieux desservir et mailler les grands espaces urbains, économiques, commerciaux et les équipements structurants générateurs de flux (existants et en projet) afin de favoriser un développement territorial solidaire et cohérent.

#### Mise en œuvre ➔

➔ **Réaliser la liaison A30/A31 adaptée à un contexte urbain afin de délester le trafic nord de l'A31, d'assurer une meilleure distribution des flux locaux et de désenclaver l'Europort d'Illange.**

- en élargissant en amont l'Autoroute A30,
- en prévoyant une maîtrise exemplaire de son impact visuel et sonore sur les zones agglomérées traversées (par exemple section en souterrain, section adaptée à un contexte urbain... cf. DOO.1.1.3),
- en étudiant le projet au regard des contraintes et objectifs de protection de l'environnement afin de prévoir les mesures d'évitement et correctives (et en dernier recours compensatoires) de ses éventuelles incidences qui permettent de garantir l'acceptabilité environnementale du projet (notamment dans le cadre des procédures réglementaire en vigueur – étude d'impact...).

Les communes prévoiront les espaces nécessaires à ces infrastructures (Cf. 1.1.3 du présent DOO).

➔ **Assurer une desserte adaptée et multimodale des grands projets du Thionillois, avec un objectif prioritaire de les relier au réseau TC et modes doux.**

Les grands projets disposeront d'un accès en mode doux et d'une desserte en TC appropriée aux flux de déplacements qu'ils génèrent ; leur programmation prévoyant le cas échéant un phasage cohérent de développement des transports collectifs et des urbanisations.

➔ **Mettre en réseau ces grands projets en maillant les différentes infrastructures**

- par la connexion de Terra Lorraine (pôle d'affaire sino européen) au réseau ferré via Kuntzig.
- par la création d'une liaison en transports collectifs entre Thionville/l'OIN/Belval.

*Grands Projets du Thionillois :  
Europort Lorraine, Terra Lorraine, OIN Esch Belval,  
Village Oxylane, Centre commercial et de loisirs de  
Terville, GESEC, Parc d'Activité Technologique,  
Zone commerciale de la Feltière, Evol'U4, SMAC de  
Nilvange, ZAC de la Paix, secteur du Breuil, Port de  
Basse Ham*



*Penser la multimodalité en amont pour offrir une diversité de solutions d'accès aux usagers*

➔ **Dans les PLU, assurer une bonne insertion urbaine des projets (liaison A30/A31, D1, Europort, Troisième voie, TCSP urbain, nouveau franchissement de la Moselle, contournement de Yutz):**

- en prévoyant les espaces nécessaires aux infrastructures,
- en prévoyant un traitement urbain en zone agglomérée,
- en aménageant des espaces publics pour la multimodalité (arrêts de bus, cheminements piétons, stationnement automobile, vélo,...),
- en limitant les nuisances pour les riverains.

➔ **Tirer parti des opportunités de développement du fluvial sur la Moselle.**

En étudiant l'opportunité de développement de haltes fluviales sur la Moselle, connectées à d'autres modes de transport. La voie d'eau constitue une alternative crédible à la voiture sur certains parcours.

### 1.2.1.3 Améliorer les flux internes du territoire

#### Objectifs ➔

Améliorer les déplacements de proximité et gérer les conflits d'usages

#### Mise en œuvre ➔

#### ➔ Faciliter l'accessibilité routière aux pôles urbains de Thionville et du Val de Fensch

- par une mise en cohérence de fonctionnement des Départementales convergeant vers Thionville (RD653, RD953) et traversant la vallée de la Fensch (RD952).

A ce titre, le SCOT soutient les projets d'infrastructures routières programmés par le Département et inscrits au Schéma Directeur Routier et au Plan d'Aménagement des Routes de Moselle (PARM) qui visent à compléter et optimiser le maillage routier.

- par la réalisation d'une rocade complète autour de Thionville. En complément de la liaison A30/A31, mais dans une phase ultérieure, est prévue la réalisation d'une rocade Nord Est dont le tracé restera à déterminer. Cette liaison vise à une meilleure distribution des flux dans l'agglomération et au raccordement du projet ITEC Terra Lorraine au réseau routier principal. Elle implique la réalisation d'un nouveau franchissement sur la Moselle, qui devra préalablement prendre en compte le projet de contournement d'Hettange-Grande ainsi que les contraintes techniques liées à la navigation fluviale.

#### ➔ Engager des études pour un nouveau franchissement sur la Moselle, nécessaire à la réalisation de la rocade Est, en tenant compte :

- des risques, notamment d'évacuation liés à la centrale nucléaire de Cattenom,
- des contraintes et objectifs de préservation de l'environnement afin d'assurer l'acceptabilité environnementale du projet,
- des risques de coupures urbaines et de nuisances de voisinage,
- des raccordements possibles et souhaitables aux grands axes routiers,
- du gabarit nécessaire au passage de portes conteneurs sur la Moselle.

*La réorganisation et la hiérarchisation des réseaux participeront à la revalorisation des grands pôles urbains du SCOTAT.*





➤ **Répondre aux enjeux de sécurité nucléaire par la rénovation ou le remplacement du pont de Koenigsmacker**

En sus des objectifs de création d'un nouveau franchissement, le territoire entend renforcer le franchissement existant entre Cattenom et Koenigsmacker afin d'améliorer les conditions d'évacuation de la centrale et permettre des échanges de proximité plus aisés de part et d'autre de la Moselle.

Le renforcement de ce franchissement suppose d'anticiper les enjeux de gestion des flux à Cattenom et Héttange-Grande pour éviter des sur-trafics dans leurs centres urbains (déviation...).

➤ **Rendre plus attractifs et accessibles les transports collectifs existants, afin que les habitants bénéficient d'une véritable alternative à l'automobile**

Par la hiérarchisation du réseau, afin qu'il assure une diversité de fonctions :

- fonction de rabattement vers les pôles urbains principaux et secondaires,
- fonction de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux,
- fonction de desserte locale.

➤ **Pacifier la circulation en traversée des centres villes, des centres bourgs et des centres villages**

Par des aménagements urbains adaptés à la morphologie et la taille des communes, qui sécurisent les déplacements de tous les usagers.

### 1.2.1.4 Faciliter les échanges nationaux et internationaux du transport de marchandises

#### Objectifs ➔

#### Mise en œuvre ➔

*Développer les réseaux alternatifs à la route pour atteindre les objectifs de report modal du SRCAE (15% de réduction)*

Tirer parti de la position centrale du SCOTAT en regard des échanges de marchandises et de son positionnement au croisement de :

- l'eurocorridor C2 qui relie les ports de la Mer du Nord à la Méditerranée,
- l'eurocorridor C3 reliant la Manche à l'Europe de l'Est.

En s'appuyant sur ces 2 grands axes de transport européens pour contribuer au développement du fret ferroviaire et fluvial.

#### ➔ Programmer les infrastructures pour renforcer le fret ferroviaire

- par la création d'une nouvelle voie dédiée au fret sur l'axe TGV Nancy/Luxembourg dans le cadre de la valorisation de l'autoroute ferroviaire Bettembourg/Perpignan.
- par la réalisation d'études d'opportunité sur le potentiel fret en gare d'Apach et de Koenigsmacker, et sur la multimodalité possible avec la voie d'eau.

#### ➔ Renforcer le transport de marchandises par voie d'eau

En s'appuyant sur le projet Europort qui permet :

- de s'inscrire dans le développement d'un réseau portuaire multi-sites.
- d'aménager une grande plate-forme multimodale, dans le nord du sillon lorrain (Thionville – Illange / Metz - la Maxe), combinée avec le développement nécessaire d'une activité conteneurs, et en cohérence avec la dynamique du port de Nancy - Frouard.
- de faciliter l'approvisionnement des entreprises en développant la multimodalité sur les nouvelles zones d'activité (Europort, ITEC Terra Lorraine). L'objectif est d'atteindre à minima les objectifs du Grenelle de l'environnement pour les nouvelles zones d'activité du PTU, soit une part modale des transports ferroviaires et fluviaux de 25 % à l'horizon 2020.

En réfléchissant au développement et besoins de valorisation de structures de chargement/déchargement notamment de Koenigsmacker à Malling.

#### ➔ Encadrer le trafic Poids Lourds sur le territoire pour éviter le report de trafic sur le réseau local

La localisation des futures zones d'activités structurantes doit être prévue dans les documents d'urbanisme à proximité immédiate d'axes de desserte structurants, afin d'éviter l'augmentation du trafic des poids lourds sur les routes de desserte interne.

### 1.2.1.5 Équiper le territoire en Très Haut Débit : un enjeu majeur en termes de compétitivité et de développement

#### Objectifs ➔

Développer l'interconnectivité et les services à l'échelle du territoire : un objectif prioritaire tant en termes de compétitivité des entreprises que d'attractivité territoriale.

#### Mise en œuvre ➔

*Le Conseil Général de Moselle mobilise ses partenaires et prépare la prochaine étape : celle de la fibre optique et du très haut débit pour tous dans le cadre du programme national Très Haut Débit.*

#### ➔ Déployer l'infrastructure *fibre optique* (cf. aussi partie 3 du DOO)

- en raccordant en priorité les grands projets, les parcs d'activités structurants et les secteurs tertiaires de centre ville.
- en desservant les pôles majeurs du SCOTAT.
- en généralisant le bouclage THD à l'échelle de l'ensemble du territoire du SCOT.

#### ➔ Permettre à l'intégralité du territoire d'accéder à minima au haut débit dans une première étape,

#### ➔ Renforcer les services d'information et de communication

Infos en temps réel sur le trafic, les horaires, les perturbations,  
Sites Internet sur le covoiturage,  
Services disponibles dans les plateformes intermodales,  
Infos sur la disponibilité des stationnements, etc.

## **1.2.2 Accroître et diversifier l'offre en mobilités durables**

**1.2.2.1 Développer des réseaux de transports collectifs attractifs et performants**

**1.2.2.2 Favoriser l'émergence de modes de déplacements alternatifs**

**1.2.2.3 Promouvoir une politique ambitieuse en matière d'intermodalité**

**1.2.2.4 Renforcer et valoriser la pratique des modes doux**



### 1.2.2.1 Développer des réseaux de transports collectifs attractifs et performants

#### Objectifs ➔

*Anticiper l'augmentation de la demande de déplacements en développant des stratégies alternatives à la voiture : covoiturage, autopartage, mais surtout des Transports Collectifs.*

#### Mise en œuvre ➔

Accroître le report modal de la voiture vers les autres modes en améliorant la qualité des transports publics.

Mieux desservir et relier les grands pôles urbains et d'emplois par les transports en commun.

#### ➔ Améliorer l'attractivité des réseaux urbains, interurbains et transfrontaliers

- en créant une liaison TC performante sur l'axe Thionville/Luxembourg Ville et en renforçant les lignes de bus transfrontalières (VILAVIL) dans l'objectif d'offrir une offre de transport public adaptée aux besoins des travailleurs.
- en aménageant progressivement une « ligne forte de bus » de type TCSP desservant la vallée de la Fensch et l'agglomération de Thionville sur les 3 axes du réseau structurant, des 2 côtés de la Moselle. Ce réseau sera connecté en plusieurs points d'arrêts aux lignes Express VILAVIL afin de faciliter les correspondances.
- en améliorant la fréquence et la ponctualité des lignes régulières du réseau Citéline, pour les rendre concurrentielles par rapport à l'automobile.
- en améliorant le confort de l'attente aux arrêts et en mettant en service des systèmes d'information en temps réel pour les voyageurs.
- en développant les transports en commun dans les communes et EPCI située hors du PTU du SMITU, dans le cadre de coopérations et conventions à définir.

*Le Scot affirme l'objectif majeur de renforcer le rôle du train*

### Lignes TER

*L01 Nancy/Metz/Luxembourg (gares de Uckange/Thionville/Hettange Grande)*

*L02 Metz Thionville Apach Trèves (gares de Thionville/Basse Ham/Koenigsmacker/Malling/Sierck-les-Bains/Apach)*

*L03 Thionville/Bouzonville/Creutzwald (desserte assurée par autocar TER; gares de Yutz/kuntzig/Distroff/Metzervisse/Metzeresche/Kedange/Hombourg/Budange/Aboncourt, etc.)*

*L27 Metz/Thionville/Hayange/Audun le Roman/Longwy (desserte essentiellement assurée par autocar. Quelques trains directs avec pour seul arrêt Hayange; gares de Uckange, Thionville, Hayange, Knutange Nilvange, Fontoy)*

### ➔ Renforcer le mode ferroviaire :

- par la restructuration et la modernisation du réseau ferré existant par SNCF/RFF (incluant le potentiel de la liaison ferrée entre Fontoy et Belval).
- par l'amélioration du cadencement des lignes TER existantes (trains et cars) et la réduction des creux de desserte en journée en partenariat avec la région.
- par la mise en place d'une liaison performante entre l'OIN d'Esch Alzette et la gare de Belval. Le cas échéant une liaison BHNS pourra être envisagée afin de procurer un service différent.
- par la création/réouverture de nouvelles gares et haltes ferroviaires (Fontoy, Kanfen, Florange et Nilvange notamment) dans les pôles urbains ou économiques denses afin de compléter le maillage de haltes existantes et faciliter l'accès du plus grand nombre d'utilisateurs aux réseaux TER et transports collectifs interurbains.
- par la restructuration de la gare d'Hayange.

**Par ailleurs**, le développement de la halte de Yutz sur la rive droite de la Moselle en tant que véritable pôle de rabattement constitue un enjeu particulièrement fort, notamment dans la perspective de résoudre les problèmes d'accès routiers à la gare de Thionville aux heures de pointe (saturation de la RD953 et difficultés de traversée du pont Robert Schuman).

L'offre ferroviaire doit accompagner le développement urbain en articulation avec les réseaux de bus afin d'assurer un maillage cohérent et performant du territoire du SCOT du nord au sud et d'est en ouest.

Elle devra gagner en performance notamment en travaillant à la complémentarité des différents réseaux de transport des Autorités Organisatrices (AOT), notamment en terme de desserte et de correspondance.

**Enfin**, il conviendra de préserver la vocation des emprises ferroviaires afin de ne pas hypothéquer le développement futur du train, sauf dans le cas de friches dédiées au renouvellement urbain (exemple à Thionville).



### 1.2.2.2 Favoriser l'émergence de modes de déplacements alternatifs

#### Objectifs ➔

Renouveler et diversifier l'offre de déplacement pour une mobilité plus durable.

*Le SRCAE fixe un objectif de 15% des déplacements domicile travail en covoiturage à l'horizon 2020.*

#### Mise en œuvre ➔

- ➔ **Inciter au covoiturage par la création d'aires spécifiques articulées aux transports collectifs à proximité des axes routiers et des échangeurs (cf. aussi paragraphe 1.2.1.1 du présent DOO)**

L'objectif est de développer et structurer la pratique du covoiturage, notamment pour les déplacements domicile travail entre le nord lorrain et le Grand-Duché de Luxembourg. Afin de mailler de façon cohérente le territoire en aires de covoiturage, les actions devront être coordonnées avec le Luxembourg.

L'accès à l'information sur ce service devra être organisé à l'échelle la plus large possible (à minima à celle du SCOTAT).

- ➔ **Développer les services d'auto partage, dans l'objectif notamment de réduire le taux de motorisation**

En élargissement l'expérience de Thionville à d'autres territoires, notamment dans les grands pôles d'échanges du territoire et dans les secteurs touristiques.

- ➔ **Développer du Transport à la Demande dans les zones rurales à destination des personnes n'ayant pas accès au réseau de Transport en Commun, ni à un véhicule particulier.**

Le Scot encourage les communes ne bénéficiant pas de ce type de service à étudier les modalités de mise en œuvre possibles : extension du système de Transport à la Demande CitéIO, développement de réseau en propre pour les communes non desservies, etc.



➔ **Inciter les entreprises et les collectivités publiques à prévoir un plan de mobilité pour leur personnel.**

➔ **Favoriser l'usage de véhicules individuels et collectifs propres et économes pour un équilibre entre besoins de mobilité et protection de l'environnement et de la santé.**

En s'appuyant notamment sur le projet Moselle Electromobile porté par le CG57 qui vise à faire du Département un territoire d'excellence pour la mobilité décarbonée. Le potentiel de développement de l'offre en électromobilité se situe en particulier le long de l'A31, et le long de l'A30 dans la perspective de développement et la montée en puissance de l'OIN.

➔ **Renforcer les circulations douces (cf. 1.2.2.4)**



### 1.2.2.3 Promouvoir une politique ambitieuse en matière d'intermodalité

#### Objectifs ➔

Renforcer la complémentarité entre les réseaux de transport, en lien avec les pôles de développement

#### Mise en œuvre ➔

➔ **Améliorer le rabattement vers les gares du territoire par un meilleur maillage des réseaux de transport**

- en facilitant le rabattement des réseaux urbains et interurbains vers le TER.
- en mettant en place des correspondances faciles entre les réseaux de bus, de cars et le train.
- en organisant une interconnexion directe entre le TGV et le TER en gare de Thionville.

➔ **Organiser progressivement le territoire autour de pôles d'échanges et de correspondances pour optimiser l'efficacité des déplacements.**

En aménageant prioritairement les pôles d'échanges dans les gares/haltes ferroviaires, sur les lignes de car urbaines et interurbaines structurantes et aux abords des échangeurs autoroutiers.

Les enjeux portent sur :

- la synchronisation des horaires entre les différents modes sur l'ensemble de la journée.
- l'amélioration de la lisibilité du réseau et de l'information voyageurs.
- le développement d'équipements et de services dans ces lieux d'échanges : auto partage, parkings vélos, services de location, etc.
- la mise en cohérence des points d'arrêt afin de faciliter les interconnexions.
- le réaménagement des espaces publics, la mise en place d'une signalétique homogène, ainsi que la création de cheminements piétons et cycles lisibles.
- la structuration du stationnement et le développement de parcs relais dans les grands pôles de correspondances et d'échanges.
- le développement de l'intermodalité voie d'eau/TC, notamment dans le port de plaisance de



- Basse Ham : l'opportunité de navettes fluviales devra être étudiée, en lien avec la gare de Thionville notamment.

Le Scot préconise le renforcement de l'attractivité des pôles d'échanges par une programmation urbaine diversifiée (cf.1.2.3.1).

➔ **Organiser la desserte multimodale des projets structurants du SCOTAT (cf. 1.2.1.2)**

- ➔ **Aménager des aires de covoiturage dans les pôles d'emplois et de services générateurs de flux, les parcs relais, les gares, aux arrêts de TCSP.** Développer les systèmes d'information en temps réel sur ce service.



### 1.2.2.4 Renforcer et valoriser la pratique des modes doux

#### Objectifs →

Développer la pratique de la marche et l'usage du vélo pour les distances courtes. Densifier et mailler le réseau.

Favoriser la création d'itinéraires cyclables avec la véloroute Charles le Téméraire en s'appuyant sur les atouts paysagers et touristiques du Thionvillois.

#### Mise en œuvre →

→ **Planifier des aménagements en faveur des modes doux à l'échelle du SCOT, en lien avec les territoires voisins.**

- par la mise en place et la valorisation de liaisons piétonnes cyclables transfrontalières.
- par l'élaboration d'un schéma des circulations douces à l'échelle du SCOT : aménagement de circuits piétons et cycles continus sur l'ensemble du territoire, si possible en lien avec les trames verte et bleue.

Un projet à mener en coopération avec les territoires voisins afin de favoriser la création d'un réseau d'ampleur régionale (boucle Vallée de l'Orne / Vallée de la Fensch / Véloroute Charles le Téméraire).

→ **Accorder une place prioritaire aux déplacements doux dans les projets d'urbanisation nouvelle ou de renouvellement urbain.**

→ **Rendre plus confortable et sécuriser les déplacements à pied et à vélo, à l'échelon local :**

Dans les centres villes et les centres bourgs

- en redistribuant l'espace public en faveur des modes doux et collectifs.
- en facilitant l'accès à pied et à vélo aux commerces, aux pôles d'activités, aux pôles d'échanges et aux équipements.
- en sécurisant les modes doux par l'élargissement des trottoirs, la création de zones piétonnes, de pistes/bandes cyclables, etc.



- en créant des parcs à vélos à proximité des gares et des grands équipements générateurs de flux.
- en luttant contre le stationnement illicite qui envahit souvent l'espace public au détriment des déplacements doux.

#### Aux abords des gares et des pôles d'échanges

- en permettant un report aisé du mode vélo vers d'autres modes de déplacements.
- en privilégiant les Transports en Commun et les modes doux sur les autres modes.
- en intégrant des abris vélos sécurisés ainsi que les équipements nécessaires à une offre de vélos en libre service.

Dans les pôles économiques structurants en les connectant au cheminements doux existants et en créant des espaces de stationnement pour les vélos.

#### ➔ **Coordonner les modes doux avec la politique touristique mise en place, la valorisation du pôle urbain de Thionville et les projets de pôles d'échanges multimodaux programmés.**

- en développant les itinéraires de randonnées (pédestres, équestres, cycles) en articulation avec la trame verte et bleue, notamment dans la vallée de la Canner et autour du moulin de Buding (cf. aussi 3.2.2 du présent DOO).
- en poursuivant la réalisation du schéma vélo de chaque EPCI.

#### ➔ **Valoriser les friches urbaines, industrielles, sidérurgiques ainsi que les délaissés ferroviaires qui n'ont pas vocation à recevoir des activités embranchées**

En aménageant des espaces publics, des parcs urbains ou encore des coulées vertes, supports de circulations douces et constituant des axes forts du parti d'aménagement du territoire.

### **1.2.3 Un développement urbain favorisant l'accès aux mobilités**

**1.2.3.1 Mettre en cohérence urbanisation et déplacements**

**1.2.3.2 Organiser l'offre en stationnement et les conditions d'approvisionnement en ville**



### 1.2.3.1 Mettre en cohérence urbanisation et déplacements

#### Objectifs ➔

Structurer le territoire autour d'axes forts de Transports en Commun ;  
Maîtriser l'étalement urbain afin de réduire les distances, les temps de parcours et de faciliter l'organisation des transports collectifs.

#### Mise en œuvre ➔

*Pour une meilleure articulation entre développement territorial et mobilité.*

#### ➔ Privilégier le développement résidentiel (urbanisation nouvelle ou renouvellement urbain) à proximité des gares, des pôles d'échanges et des secteurs desservis par les transports publics.

En étudiant systématiquement les opportunités de réalisation d'opérations mixtes à dominante d'habitat (densification du tissu existant et/ou opportunité foncière) dans le cadre de projets de TC.

Au-delà d'une augmentation de la densité, l'objectif est d'améliorer le lien entre les gares et les quartiers voisins, entre les gares et les centres villes/centres bourgs et d'y promouvoir une plus grande mixité des fonctions urbaines.

#### Dans les polarités majeures et les secteurs desservis par une gare

- prioriser l'implantation des nouvelles urbanisations à proximité des transports collectifs existants ou programmés. Les gares sont des secteurs prioritaires, modulo les contraintes dans certains secteurs (Sierck...).
- prioriser la densification à proximité des gares et des secteurs desservis par une ligne de bus à haut niveau de service (dans un rayon de 300 mètres autour d'un point d'arrêt desservi plusieurs fois par jour).



### Dans les villages et bourgs ruraux (sans gare)

Afin de favoriser la mise en place de transports collectifs adaptés au milieu rural (TAD, ligne semi régulière le cas échéant pour certains bourgs) vers les polarités structurantes du territoire, deux objectifs :

- en priorité, implanter les nouvelles urbanisations dans une enveloppe urbaine cohérente et compacte.
- rechercher une continuité des urbanisations avec le centre ou connecté à lui par des voies douces.

### ➔ **Maitriser l'urbanisation le long des axes routiers et autoroutiers afin de préserver les terres agricoles et diminuer la consommation foncière**

- en encadrant le développement des espaces commerciaux et économiques qui ont tendance à s'étaler le long des infrastructures et à dévaloriser l'image du territoire.
- en maintenant des coupures urbaines et paysagères.
- en traitant les entrées de ville.



### 1.2.3.2 Organiser l'offre en stationnement et les conditions d'approvisionnement en ville

#### Objectifs ➔

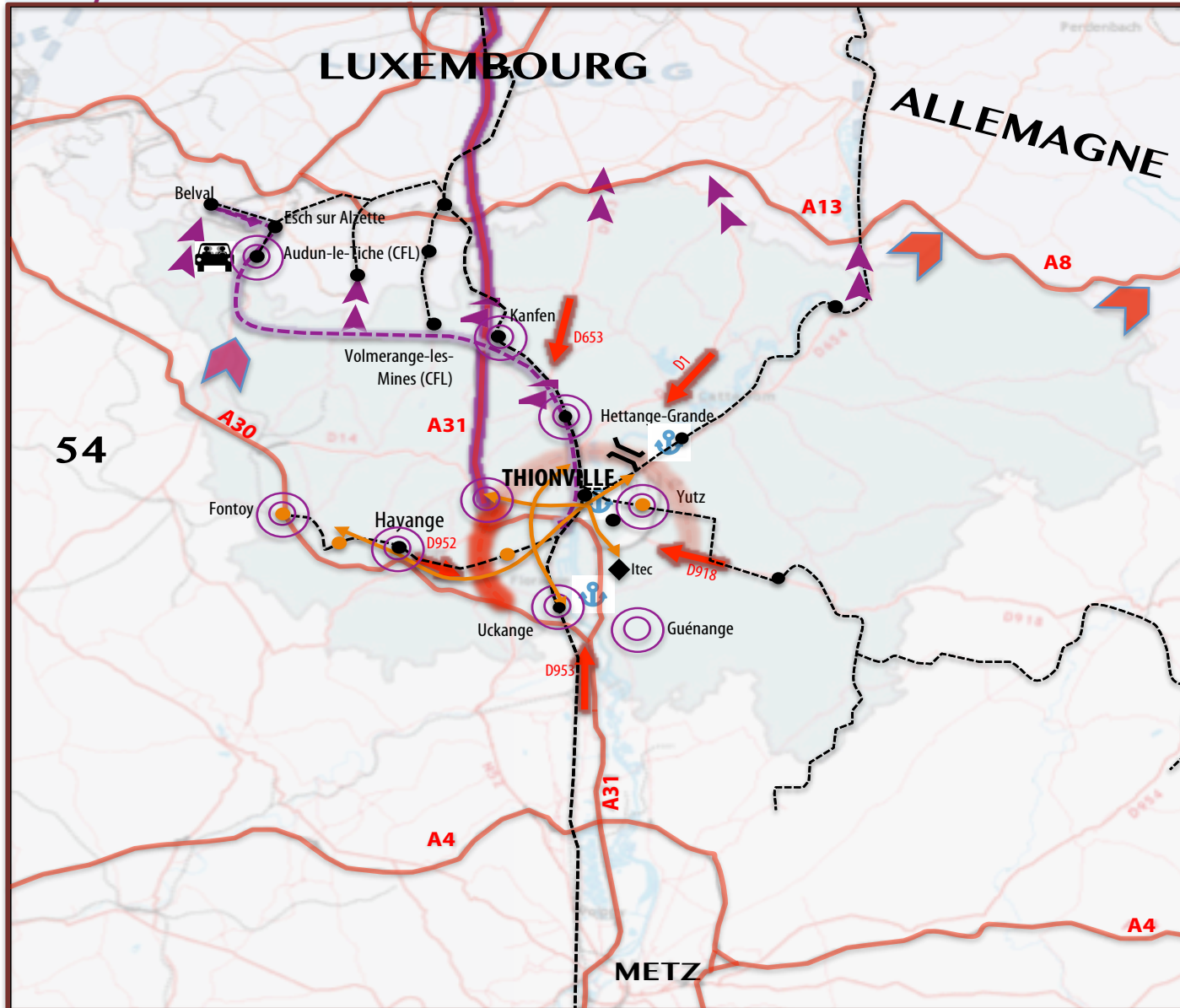
#### Mise en œuvre ➔


















Améliorer les conditions et diversifier l'offre de stationnements dans les villes, bourgs et villages pour tous les types de véhicules : voitures, vélos, véhicules de livraison, taxis, 2 roues motorisés... afin de pacifier les usages sur l'espace public.

- ➔ **Aménager l'espace public dans les centres villes afin de libérer de l'espace pour les modes doux**  
Les PLU préciseront les moyens pour atteindre cet objectif : développement de zones bleues, réflexion sur le stationnement résidentiel, réalisation de parkings en ouvrage, etc.
- ➔ **Coordonner le stationnement avec la desserte en transports collectifs**  
L'objectif est de créer des parcs relais réservés aux automobilistes afin qu'ils puissent se garer et emprunter les transports en commun.  
Les communes veilleront à mettre en œuvre une politique de stationnement public cohérente avec la présence d'un parc relais payant.
- ➔ **Améliorer les conditions de stationnement dans les grands pôles d'emplois** en imposant du stationnement (poids lourds, voitures, 2 roues motorisés, vélos) sur les emprises privées.
- ➔ **Organiser les conditions d'approvisionnement des activités commerciales et artisanales.**  
en précisant dans les documents d'urbanisme les dispositions visant à rationaliser les livraisons en centre-ville : harmonisation des réglementations, restriction d'accès à certains horaires, création de places dédiées ou encore mise en place des ELV pour le dernier kilomètre.
- ➔ **Pérenniser les circulations agricoles existantes et l'accessibilité aux exploitations**  
Le Scot impose la prise en compte dans les documents d'urbanisme des problématiques agricoles, de circulation et d'accès notamment, afin d'intégrer en amont les contraintes des exploitants dans les aménagements urbains et de voiries.  
Un double enjeu :
  - identifier les chemins à maintenir et entretenir pour le bon fonctionnement des exploitations agricoles.
  - associer les agriculteurs aux projets urbains afin d'établir une stratégie commune, favorable à l'intégration fonctionnelle de l'agriculture dans les projets.



## Synthèse des orientations



-  Etudier l'aménagement d'une troisième voie sur l'A31 dédiée aux TC
-  Structurer des pôles d'échanges et améliorer le rabattement vers les gares
-  Renforcer la desserte en transports collectifs des villes transfrontalières
-  Créer une liaison en transports collectifs entre Thionville/l'OIN/Belval.
-  Développer le covoiturage avec l'aménagement de parkings
-  Faciliter l'accès à l'Autoroute allemande A8 depuis l'Est du Thionvillois
-  Faciliter l'accès A30-Belval en voiture et en TC
-  Etudier l'aménagement de la liaison A30/A31
-  Etudier la mise en place d'une rocade complète autour de Thionville
-  Raccorder ITEC au réseau d'infrastructure ferroviaire (par Kuntzig)
-  Etudier l'opportunité de développement de haltes fluviales sur la Moselle
-  Aménager une « ligne forte de bus » desservant la vallée de la Fensch et l'agglomération de Thionville
-  Renforcer le mode ferroviaire
-  Améliorer le fonctionnement des Départementales convergeant vers Thionville et traversant la vallée de la Fensch
-  Etudier la mise en place d'un nouveau franchissement sur la Moselle
-  Principales gares
-  Haltes ferroviaires

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

**Objectifs** ➔

**Mise en oeuvre** ➔

Le SCOT envisage à 20 ans une croissance de population autour de 31 000 / 36 000 nouveaux habitants (si le vieillissement est maîtrisé grâce à l'arrivée d'actifs) ; soit un rythme de croissance supérieur au 10 dernières années mais qui reste maîtrisé (entre 0,6% et 0,7% de croissance par an contre 0,5%/an entre 1999 et 2009). A 15 ans cette hypothèse conduit à une augmentation de population de l'ordre de 25 000 nouveaux habitants.

Les objectifs spatialisés de logements renforcent les polarités du SCOT afin de développer une nouvelle proximité habitat/emploi en cohérence avec la montée en puissance des grands projets et afin d'accroître l'accès aux services et mobilités pour les habitants qu'ils soient actifs, âgés ou jeunes.

Si à horizon 20 ans le Thionvillois a vocation à produire autour de 27 000 nouveaux logements, le SCOT fixe un objectif d'environ 22 500 logements à 15 ans afin d'être dans une temporalité cohérente avec celle nécessaire à la reconversion potentielle de friches identifiées par le territoire (cf. illustration ci-après).

Les communes et EPCI mettront en œuvre les objectifs de logements suivants. **Ces objectifs peuvent être dépassés** s'ils n'augmentent pas la consommation d'espace fixée par le SCOT (cf. parti 3 du présent DOO).

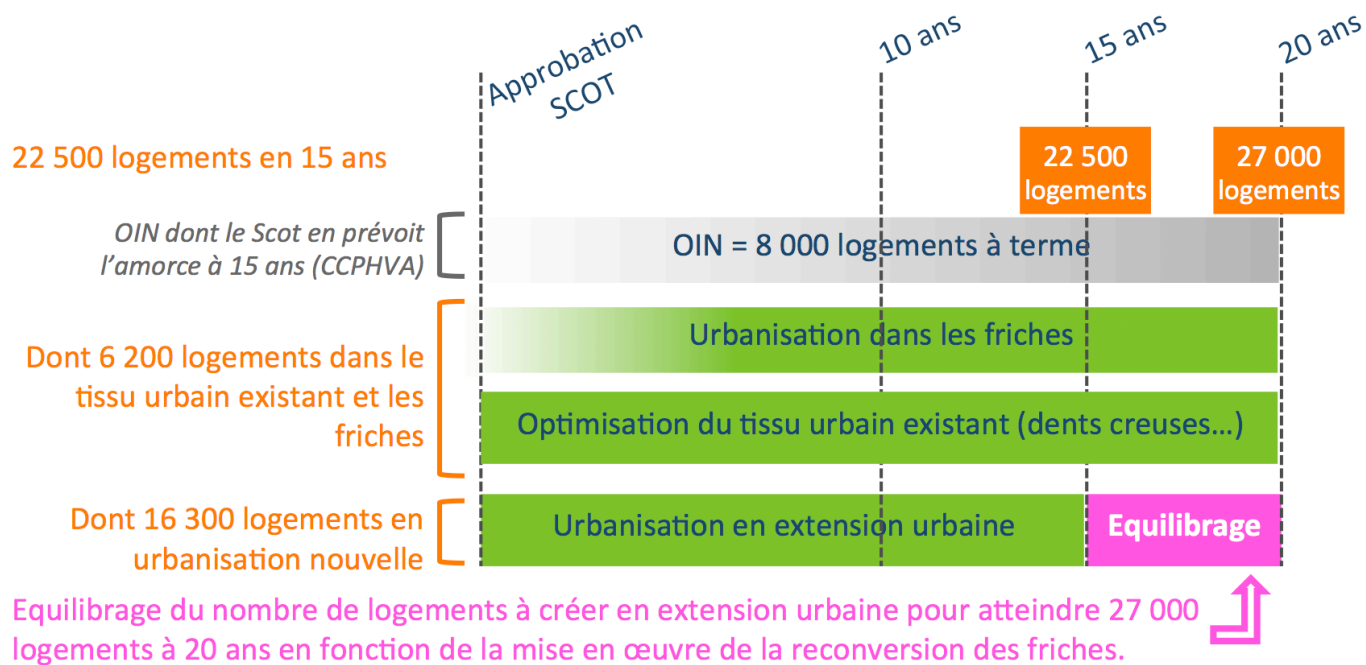
Le Scot prend en compte les objectifs de l'Ecocité/OIN. Comme l'OIN s'établit sur 20 ans et que le SCOT programme les logements sur 15 ans, les objectifs de programmation du SCOT consistent à prévoir l'amorce de l'OIN en tenant compte de ce décalage temporel (Scot à 15 ans + OIN = 8000 logements à 20 ans en tout pour la CCPHVA). L'organisation de cette amorce suppose aussi la poursuite d'un rythme constructif suffisant des communes dans l'attente des opérations stratégiques de l'OIN ; les objectifs du SCOT concernant ainsi l'ensemble des projets réalisés à l'échelle de la CCPHVA.

La mise en œuvre de l'Ecocité/OIN conduira à préciser les objectifs inscrits dans le SCOT (à titre indicatif, ils correspondent autour de 30/40% des objectifs de l'OIN). Dans le cas où la programmation de l'Ecocité/OIN serait plus rapide, le SCOT opèrerait une mise en compatibilité (PIG...).

Objectifs de logements à 15 ans	Rappel création de logements 1999/2009	Nombre de logements total à créer en 15 ans
CA du Val de Fensch	2 870	4 100
CC de L'Arc Mosellan	2 875	3 100
CC des Trois Frontières	997	1 350
CA Portes de France-Thionville	3 925	7 800
CC de Cattenom et environs	2 605	2 875
CC du Pays Haut - Val d'Alzette	1 724	3 300
<b>Total</b>	<b>14 996</b>	<b>22 525</b>

**A titre d'information**

- Les processus et contraintes d'aménagement des friches (dépollutions, maîtrise foncière, commercialisation...) et la taille des opérations, impliqueront que les objectifs de logements qui y sont prévus à terme prennent effet à échéance 15 ans (voire ponctuellement 20 ans) plutôt que de 10 ans...
- la montée en puissance des opérations dans les friches conduira à des périodes de production plus ou moins élevées ET NÉCESSITE QUE L'URBANISATION EN EXTENSION URBAINE S'EFFECTUE EN PARALLÈLE POUR NE PAS CRÉER DE BLOCAGE NI DE RUPTURE DANS LE RYTHME CONSTRUCTIF.
- Les objectifs de logements du SCOT seront donc nécessairement plus intenses dans les 15 premières années et impliquent qu'ils soient harmonisés à cette échéance.
- A horizon 15 ans, en fonction du rythme constructif atteint, et de la mise en oeuvre effective des opérations dans les friches, des équilibres seront établis pour ajuster à la hausse ou à la baisse la programmation de logements.



L'organisation du développement doit contribuer à renforcer les centralités au regard de leur vocation et de leur rôle à l'échelle de l'EPCI et du Thionvillois. Pour cela, le SCOT donne des indicateurs de répartition des objectifs de logements à l'intérieur de chaque EPCI.

Ces indicateurs seront à évaluer à l'échelle de chaque EPCI afin de préciser et d'adapter les objectifs de répartition de logements au regard des contraintes (risques, espaces naturels...) et du rôle des communes tout en assurant de la cohérence d'ensemble de l'armature urbaine. La répartition de logements peut varier dans le temps pour permettre des équilibres progressifs ou tenir compte des contraintes d'aménagement notamment ; les indicateurs du SCOT étant fixés à horizon 15 ans.

Portes de France Thionville



Objectif : 7 800 logements

Indicateur de développement

Centralités principales

- Thionville
- Yutz, Manom, Terville

Centralités relais

- Kuntzig, Illange (ITEC), Fontoy, Basse Ham

Centralités de proximité

- Tressange

Autres communes

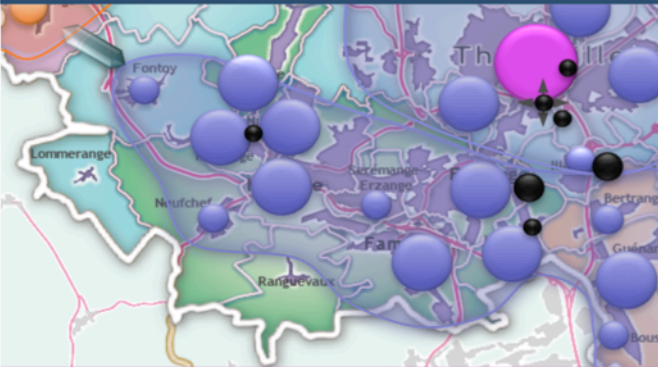
95 %

5 %

Capacités et rôles spécifiques :

- Illange avec Bertrange : développement d'ITEC
- Kuntzig : gare et lien avec ITEC par la voie ferrée projetée
- Thionville et Terville : pôles commerciaux majeurs
- Thionville et Yutz : pôles tertiaires et gare
- Thionville : pôle majeur de l'armature urbaine, pôle culturel
- Fontoy : gare programmée, Projet ZAC FONTOY-POGIN
- Basse-Ham : projet de port constituant un pôle touristique majeur, gare, contraintes spatiales (risque, écologie...), projets économiques

Val de Fensch



Objectif : 4 100 logements

Indicateur de développement

Centralités principales

- Florange, Fameck, Hayange, Nivlange, Knutange, Uckange (Europort), Algrange

Centralités relais

- Serémange-Erzange, Neufchef

Autres communes

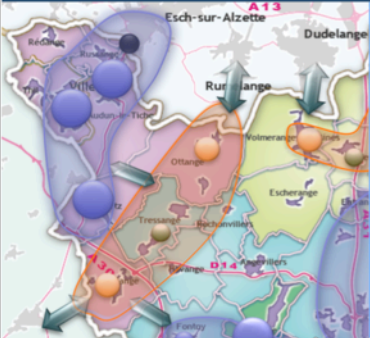
98,5 %

1,5 %

Capacités et rôles spécifiques :

- Uckange : développement d'Europort et Evol'U4, gare, contraintes spatiales (risques, infrastructures...)
- Hayange : Pôle à conforter dans sa multifonctionnalité + gare + pôle commercial majeur
- Florange : potentiel de renforcement du centre en cohérence avec Terville et Uckange (renouvellement)
- Algrange : contraintes spatiales (topographie, risque...)
- Fameck : pôle commercial majeur (Feltière...)

## Pays Haut Val d'Alzette / Ecocité-OIN



### Capacités et rôles spécifiques :

- Audun : gare,
- Aumetz : pôle industriel (DTA) avec Beuvillers et Fontoy
- Audun, Villerupt et Aumetz : Pôle commercial structurant
- Micheville, Russange et Audun : proximité Esch/Alzette, contraintes spatiales (intérêt écologique, SAGE)
- Ottange : proximité gare Rumelange
- Risques mouvements de terrain (PPR)
- Boulange : connexion A30 et proximité avec Audun le Roman

Objectif : 3 300 logements

Indicateur de développement

#### Centralités principales

● Audun-le-Tiche, Villerupt, Aumetz + Ecocité/OIN multisite

58 %

#### Centralités secondaires

● Ottange, Boulange

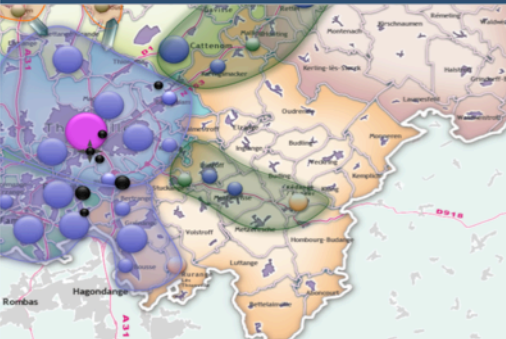
12 %

#### Autres communes

30 %

**A terme, la ventilation des objectifs dépend de la programmation de l'OIN (multisite) à l'échelle de toute l'EPCI**

## Arc Mosellan



### Capacités et rôles spécifiques :

- Bertrange avec Illange : développement d'ITEC (cohérence avec Guénange et Bousse)
- Gares : Koenigsmacker, Malling, Distroff, Kédange, Metzervisse.
- Metzervisse et Distroff : pôles de services et commerces de proximité,
- Kédange : pôle touristique
- Malling, Koenigsmacker : contraintes spatiales (risques, écologie)
- Stuckange : proximité avec ITEC
- Guénange : pôle de services, proximité avec les grandes agglomérations et leurs équipements (Itec, transport)

Objectif : 3 100 logements

Indicateur de développement

#### Centralités principales

● Guénange

#### Centralités relais

● Distroff, Bousse, Metzervisse, Koenigsmacker, Bertrange (ITEC)

67 %

#### Centralités secondaires

● Kédange/Canner, Rurange les Thionville

#### Centralités de proximité

● Stuckange, Maling

16 %

#### Autres communes

17 %

## Cattenom et environs



### Capacités et rôles spécifiques :

- Cattenom : pôle de services, contraintes liées aux risques (nucléaires, inondation)
- Hettange Gde et Volmerange les mines : gare
- Rodemack : espace de séminaire/citadelle (pôle tourisme)

Objectif : 2 875 logements

Indicateur de développement

#### Centralités principales

● Cattenom, Hettange-Gde

● Volmerange les Mines

#### Centralités de proximité

● Kanfen, Zoufftgen, Boust, Roussy le Village, Rodemack, Puttelange-les-Thionville

75 %

#### Autres communes

25 %

## Trois Frontières



### Capacités et rôles spécifiques :

- Sierck : gare, pôle touristique, commerces, services, artisanat, contraintes spatiales (topographie, écologie)
- Rettel : parc d'activités/ commerces + contraintes spatiales (risques, écologie)
- Apach : gare, transfrontalier
- Rustroff : un pôle de proximité lié à Sierck
- Manderen : pôle touristique
- Launstroff, Manderen, Merschweiler : proximité avec l'A8

Objectif : 1 350 logements

Indicateur de développement

#### Centralités principales

● Sierck-les-Bains

#### Centralités de proximité

● Rettel, Apach

40 %

#### Autres communes

60 %