

CONTRIBUTION
DES 5 SCoT DU
SILLON LORRAIN

À L'ÉLABORATION DU
RAPPORT DU
SRADDET

PHASE DE DIAGNOSTIC : ENJEUX & OBJECTIFS

PRÉAMBULE

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) constitue une formidable opportunité de travailler de concert à l'attractivité et à l'identité de notre nouvelle région Grand Est. Considérant le **contexte transfrontalier prépondérant qui anime cette région**, nous soutenons que les enjeux de ce schéma dépassent largement la seule intégration des documents et plans régionaux préexistants. **Ce futur SRADDET revêt, en effet, une dimension stratégique et politique forte pour élever notre jeune région au rang de ses voisines européennes.**

Outre l'ambition de positionnement dans l'enceinte européenne, en lien avec les régions françaises voisines, ce schéma devra s'atteler à **faire de la diversité de notre région des atouts et des complémentarités au service d'une plus grande compétitivité**. Il en découlera la ligne stratégique des politiques de la Région envers ses territoires.

L'ambition régionale de construire un projet politique fédérateur et dynamique autour de son élaboration reçoit notre plus grande adhésion. Nourris par des enjeux communs, nous faisons le choix de contribuer collectivement au SRADDET pour alimenter la phase diagnostic-enjeux-objectifs de ce schéma.

Les cinq syndicats mixtes de SCoT du sillon lorrain¹ représentent un ensemble territorial cohérent et interdépendant qui s'étire géographiquement du Nord au Sud, des frontières allemande, luxembourgeoise et belge à la Bourgogne Franche-Comté. Cet espace s'organise autour de la Moselle et d'infrastructures majeures (A30/A31, Lignes TGV/TER, ports fluviaux, aéroport, Euro corridors, ...) et constitue un **axe structurant de la Région Grand Est** en termes de population (**1,5 millions d'habitants**, 26 % de la Région), d'emplois (**550 000 emplois**, 26 % de la Région). Le territoire qui regroupe **trente deux EPCI**, comprend de nombreux sites et équipements d'intérêt régional.

Les bassins de vie de nos SCoT sont imbriqués et s'organisent autour de **deux métropoles « locomotives » et des agglomérations relais**. Le fait transfrontalier est très prégnant avec la **proximité du Luxembourg** et insuffisamment pris en considération dans les politiques régionales et nationales. Pourtant, les effets se traduisent concrètement à la fois dans les pratiques d'aménagement (développement résidentiel, économie, équipements) et dans le quotidien des habitants (services, mobilité). Ainsi, les **enjeux communs qui nous animent portent essentiellement sur les questions de mobilité et de transfrontalier**.

Enfin, cet espace a un rôle stratégique à jouer dans la future organisation de la Région Grand Est. **Ce territoire des « 2 heures »** constitue l'articulation entre les territoires de l'est et de l'ouest, véritable colonne vertébrale de la Région Grand Est.

Le territoire du sillon lorrain a, de plus, l'avantage d'être intégralement couvert par des SCoT approuvés et en révision pour certains. La pratique de la planification à grande échelle et de sa traduction locale est donc éprouvée. A cet effet, nous tenons à **affirmer le rôle stratégique des SCoT dans la mise en œuvre du futur SRADDET**. Nous appelons de nos vœux que la collaboration initiée entre les SCoT et la Région Grand Est se pérennise au-delà de l'élaboration de ce schéma et puisse déboucher sur de nouvelles pratiques partenariales au service d'une action publique plus efficiente.

Président
du Syndicat mixte du
SCoT Nord 54

Gérard DIDELOT

Président
du Syndicat mixte du
SCoTAT

Roger SCHREIBER

Président
du Syndicat mixte du
SCoTAM

Henri HASSER

Président
du Syndicat mixte du
SCoT Sud 54

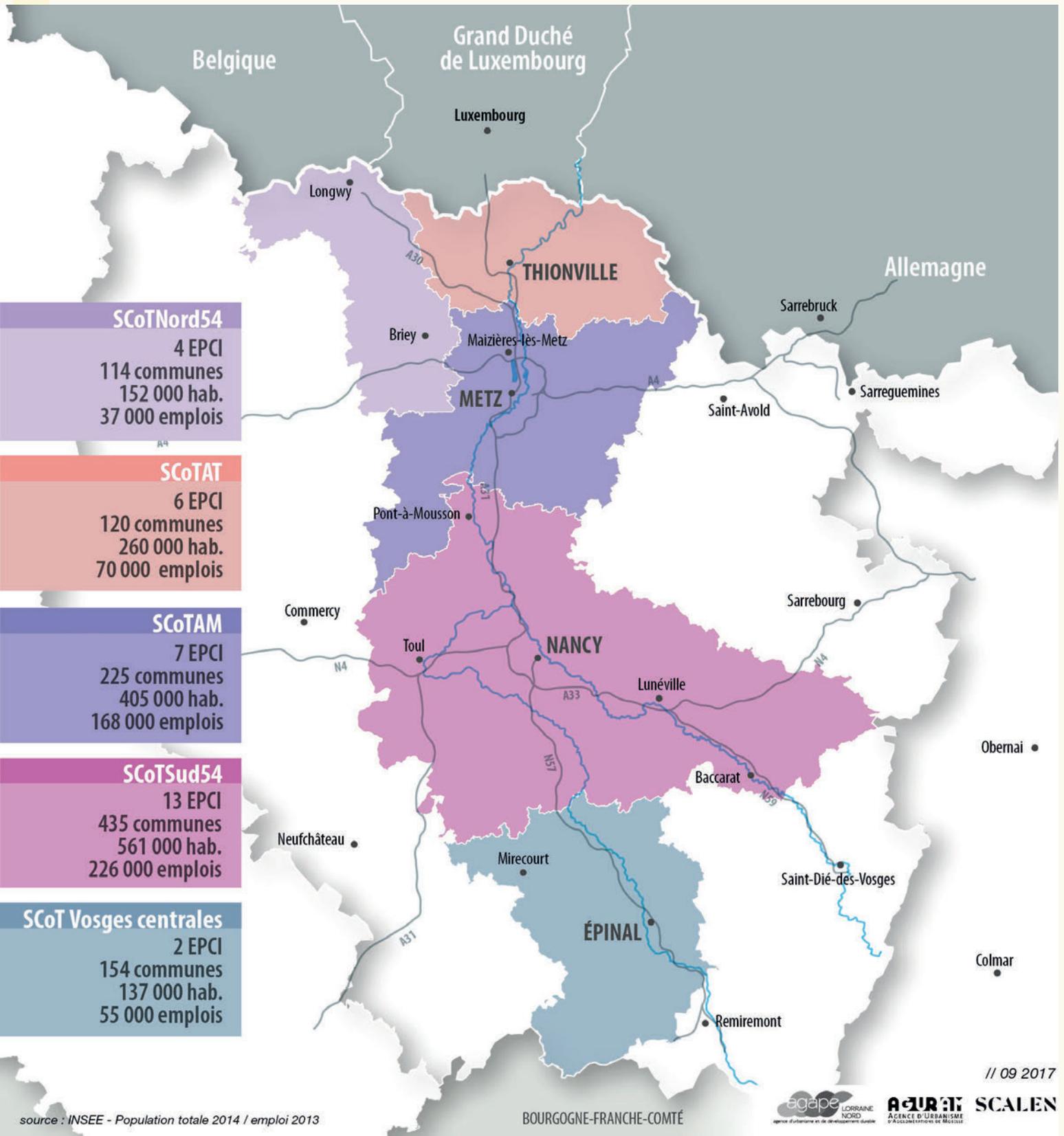
Jean-François
HUSSON

Président
du Syndicat mixte du
SCoT des Vosges Centrales

Michel HEINRICH

¹Le sillon lorrain s'entend comme le territoire des 5 SCoT et distinct du Pôle Métropolitain Européen du Sillon Lorrain

LE TERRITOIRE



source : INSEE - Population totale 2014 / emploi 2013

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

agape
LORRAINE
NORD
agence d'urbanisme et de développement durable

AGUR
AGENCE D'URBANISME
d'Accompagnement de Metz

// 09 2017

SCALEN



SOMMAIRE



UN TERRITOIRE EN POSITION DE FORCE
POUR FAIRE DU GRAND EST UNE
RÉGION EUROPÉENNE PAR EXCELLENCE

6



LES 5 SCOT DU SILLON LORRAIN, UNE
OPPORTUNITÉ DE CONSTRUIRE UNE
COHÉSION GRAND EST

8



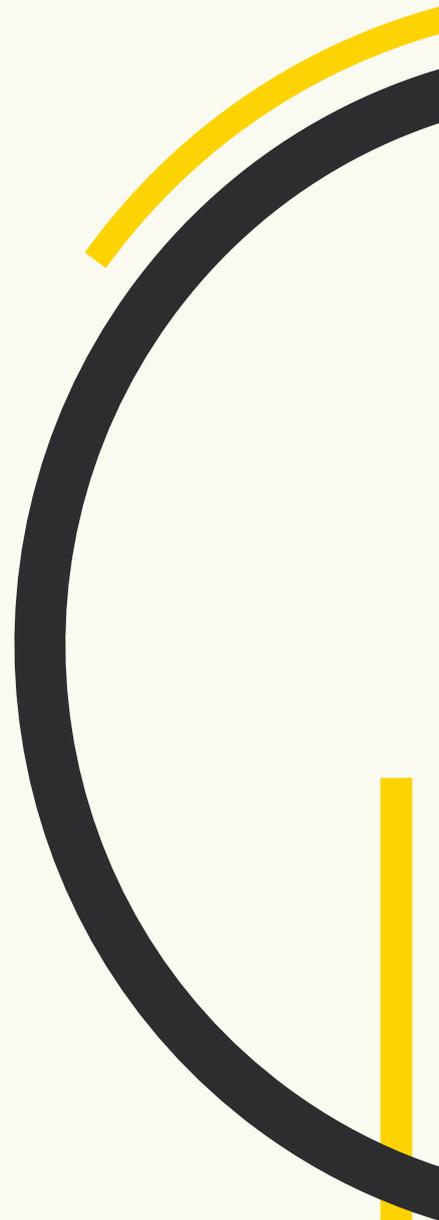
FOCUS SUR LES ENJEUX DE
TRANSPORT ET DE MOBILITÉ

12



SCoT ET SRADDET : RÉUSSIR LA
COMPLICITÉ TERRITORIALE AU SERVICE
DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE ET DE
NOTRE ATTRACTIVITÉ

16



1

UN TERRITOIRE EN POSITION DE FORCE POUR FAIRE DU GRAND EST UNE RÉGION EUROPÉENNE PAR EXCELLENCE

- Un besoin de 200 000 actifs d'ici 2030 à l'échelle de la Grande Région.
- Près de 72 000 frontaliers sur les 160 000 que compte la région Grand-Est vivent sur ces 5 SCoT (45 %).
- 70% des frontaliers qui travaillent au Luxembourg viennent de Lorraine et de Wallonie, et représentent 30 % des emplois luxembourgeois.

Le sillon lorrain est l'espace le plus transfrontalier de la Région Grand Est de par les flux quotidiens, et au contact direct des dynamiques européennes les plus porteuses. Les travaux de recherche conduits en 2010 au service de la Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT) ont identifié un potentiel comparable avec celui des régions de Francfort, de Barcelone ou encore d'Oslo.

Le dynamisme du bassin d'emploi du Luxembourg et les perspectives démographiques allemandes font et feront de nos territoires la principale source de main d'œuvre à court et moyen terme. L'évolution de la structuration de la population active mise en perspective avec celle de l'emploi invitent à réfléchir autrement, si on retient que le besoin d'actifs est estimé à + 200 000 d'ici 2030.

Exploiter les atouts des 5 SCoT du sillon lorrain

Au sein de la Groß /Grande Région, les caractéristiques métropolitaines des 5 SCoT du sillon lorrain impliquent de **jouer sur les complémentarités territoriales et de structurer une logique d'axe pour arrimer tous les territoires du Grand Est** aux enjeux de développement européen. Les fonctions sont présentes et diluées, les dynamiques et les réseaux sont dispersés et les bassins d'emploi requièrent de la coordination. Interface avec l'Europe du Nord, le territoire est traversé

par deux corridors européens (Mer du Nord - Méditerranée et Atlantique). Il s'appuie sur un **maillage d'infrastructures fluviales, ferroviaires et routières sur lequel des services doivent être développés pour capter les flux européens de valeurs ajoutées**. Par ailleurs, l'ouverture et l'intensification des relations des 5 SCoT du sillon lorrain avec le Sud (Belfort/Besançon/Dijon/Lyon) sont capitales pour assurer un développement économique équilibré et durable.

Préparer les conditions nécessaires au développement des dynamiques transfrontalières

Pour que le fait transfrontalier soit une opportunité durable de développement de la Région Grand Est, il convient de **réguler les déséquilibres provoqués par les différences entre les marchés et les bassins d'emploi**. Les conditions actuelles de trafics transfrontaliers deviennent un élément bloquant pour développer les échanges et saisir les opportunités de demain. Parallèlement, les inégalités de revenus et les écarts de richesses territoriales nuisent à la cohésion globale à court terme et au potentiel de développement à moyen et long terme. **L'interdépendance des territoires implique de construire des solutions communes pour relever les défis**

économiques, de mobilité et environnementaux.

Les besoins de mobilité doivent trouver des réponses dans le potentiel offert par le **déploiement du THD**, le numérique constituant un levier stratégique pour le développement du territoire.

La **formation** recouvre un aspect essentiel pour répondre aux besoins de main d'œuvre tant au niveau du tertiaire que de l'industrie. La **problématique linguistique** doit être appréhendée de manière volontariste et prioritaire.

Construire une gouvernance à la hauteur des enjeux européens

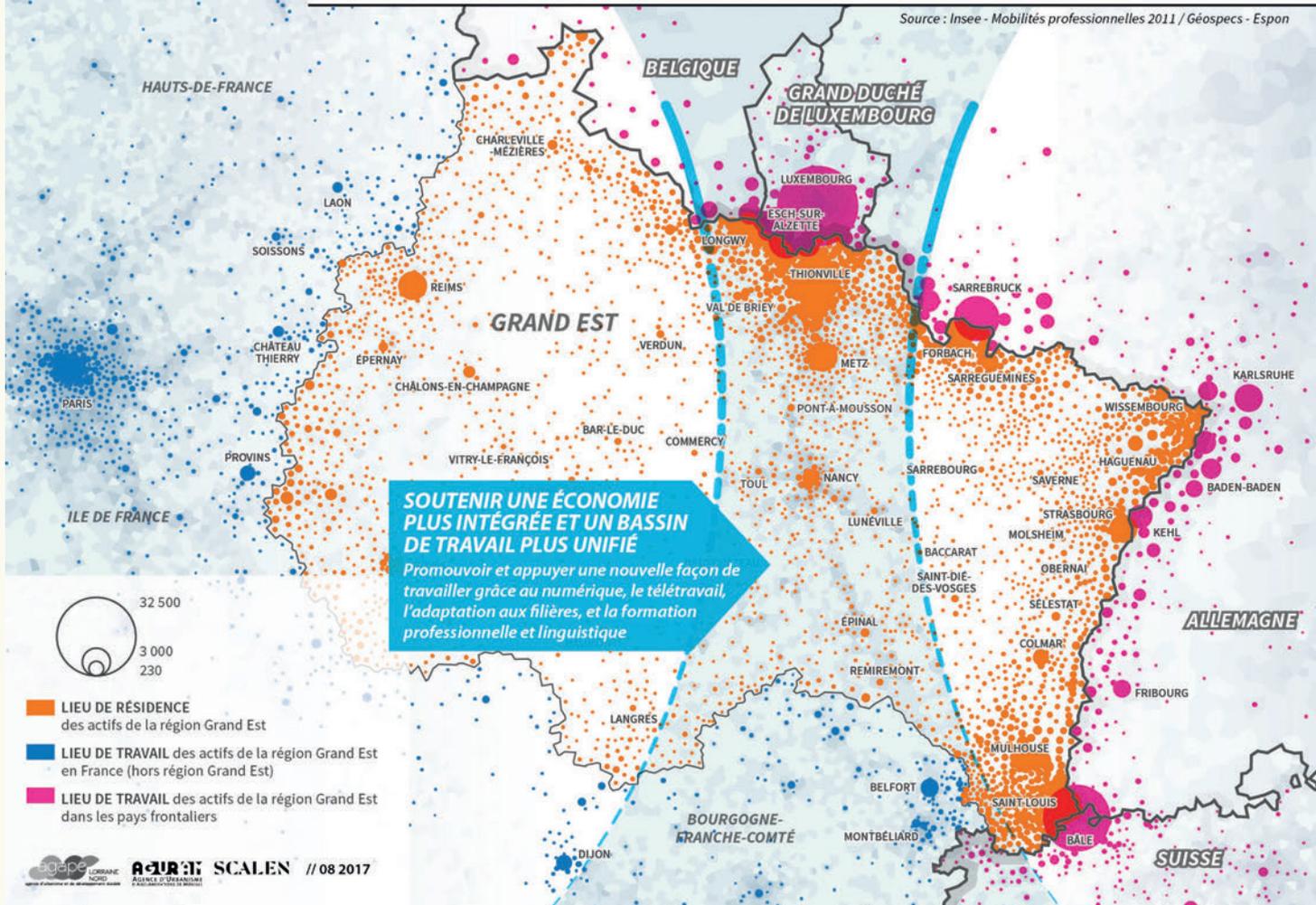
Le potentiel de développement à l'échelle de la Grande Région impose de **travailler dans une forte collaboration européenne avec les Allemands, Luxembourgeois, Belges et Français**. Les enjeux de gouvernance se situent à la fois au sein du territoire national avec un nombre d'acteurs importants et au sein de la Grande Région qui compte plusieurs nations. Il s'agit de construire une gouvernance commune et

plus lisible sur les questions transfrontalières : **un Eurodistrict apparaît comme la solution la plus intégratrice. La Région Grand-Est doit s'investir et jouer un rôle majeur pour réussir à créer un véritable laboratoire de l'Europe**. Par ailleurs, le SRADDET doit préciser la stratégie régionale partagée pour améliorer la communication et les discussions, en particulier avec l'État luxembourgeois.

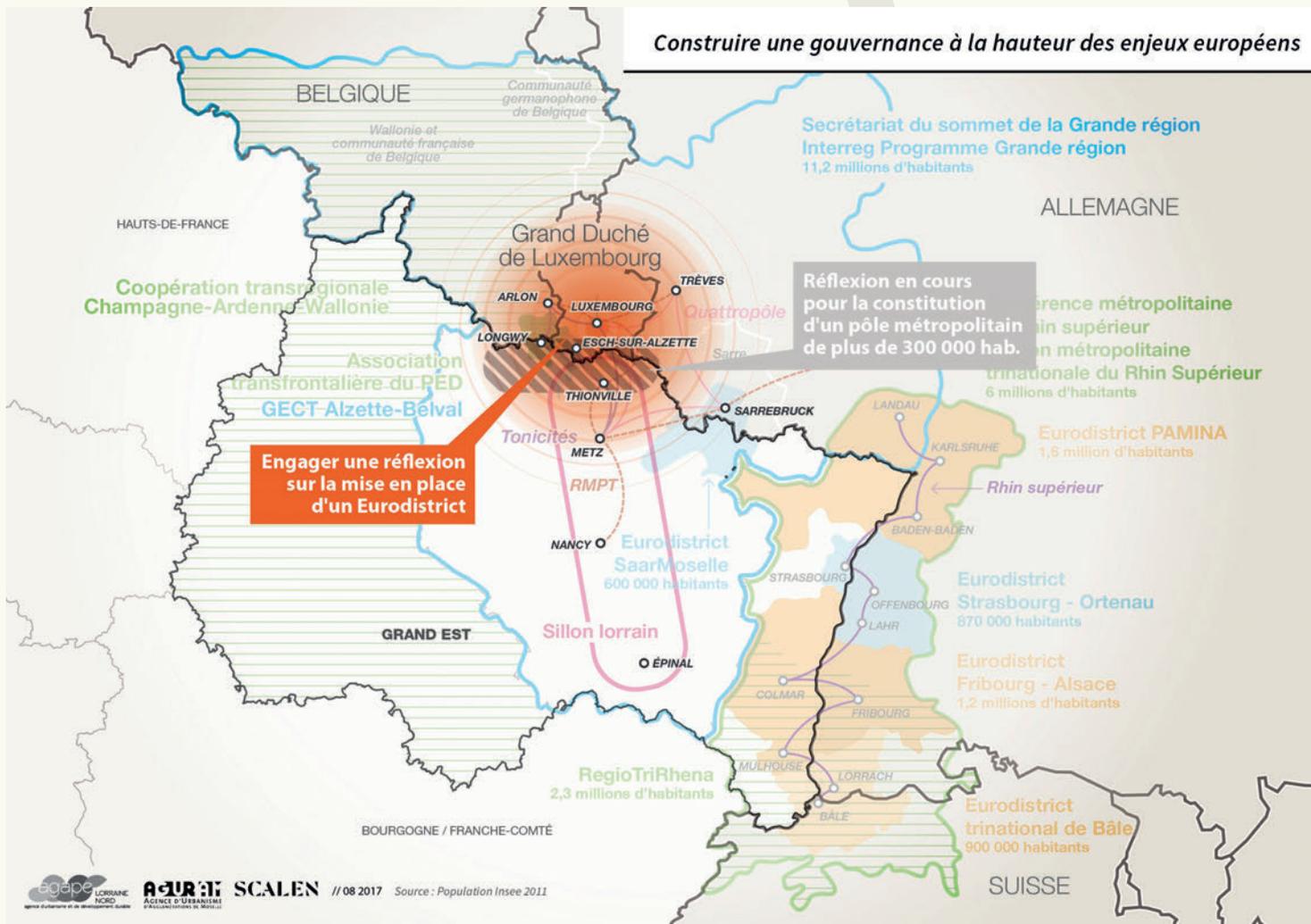
² Eurostat / estimation des agences d'urbanisme de Lorraine

³ Eurostat / Groß/Grande Region

Source : Insee - Mobilités professionnelles 2011 / Géospécs - Espon



Construire une gouvernance à la hauteur des enjeux européens



2 LES 5 SCoT DU SILLON LORRAIN, UNE OPPORTUNITÉ DE CONSTRUIRE UNE COHÉSION GRAND EST

- ↪ 32 EPCI dont 2 métropoles
- ↪ Plus de 1 510 000 habitants (26 % de la région Grand Est) dont 1 247 861 habitants dans les Aires Urbaines Fonctionnelles inscrites dans les SCoT du sillon lorrain.
- ↪ Plus de 552 000 emplois (26 % de la région Grand Est) dont 499 350 emplois dans les Aires Urbaines Fonctionnelles (Cadres des Fonctions Métropolitaines de Nancy : 9,8 % de l'emploi total ; de Metz : 8,14% de l'emploi total).

Le territoire des 5 SCoT du sillon lorrain constitue l'un des deux axes européens majeurs de la Région Grand Est.

- Au nord : une puissante conurbation Metz/Thionville additionnée d'infrastructures qui ont dépassé l'espace national et des relations transfrontalières marquées avec la Wallonie, le Luxembourg et la Sarre.
- Au sud : un espace polarisé autour de Nancy et Épinal avec un enjeu fort d'ouverture internationale et interrégionale vers le Sud (Sillon Rhodanien, Suisse, Bourgogne-Franche-Comté).
- Un territoire s'appuyant sur Metz et Nancy et sur un chapelet d'agglomérations structurantes bien reliées par un réseau dense d'infrastructures.
- Une forte densité de population et d'activités, de services et fonctions métropolitaines à fort rayonnement.
- Des espaces métropolitains caractérisés par des relations d'interdépendance qui s'accroissent entre les métropoles et les espaces périurbains de leurs couronnes périphériques, et au-delà, avec les villes petites et moyennes.
- Une logique de réseau (université, recherche et développement, numérique, santé, culture) s'est construite pour gagner en visibilité et attractivité.

S'appuyer sur un «territoire des deux heures»

Les territoires des 5 SCoT du sillon lorrain occupent une **position centrale, accessible depuis tout point de la région et de ses frontières, ce qui en fait un « territoire des deux heures»**.

Véritables charnières nord-sud, ils constituent également un **trait d'union est-ouest indispensable au fonctionnement de la Région Grand Est**, grâce à un solide réseau d'infrastructures

routières et ferroviaires.

En effet, **la majeure partie de la population régionale se situe à moins de deux heures des agglomérations de Metz et Nancy**, contrairement à Strasbourg et Reims plus excentrés.

Le SRADDET doit intégrer cette dimension d'accessibilité et de centralité dans le fonctionnement de la région Grand Est.

Valoriser les polarités de l'armature urbaine au service d'un développement équilibré et solidaire des territoires du Grand Est

Un processus de métropolisation s'est engagé. L'accompagnement de ce mouvement par des politiques publiques régionales et locales doit garantir le développement équilibré des différents bassins de vie. Il faut tenir compte des problématiques induites par les grandes distances et répondre aux besoins spécifiques des bassins de vie ruraux, en s'appuyant sur le potentiel des petites villes et les bourgs qui les structurent.

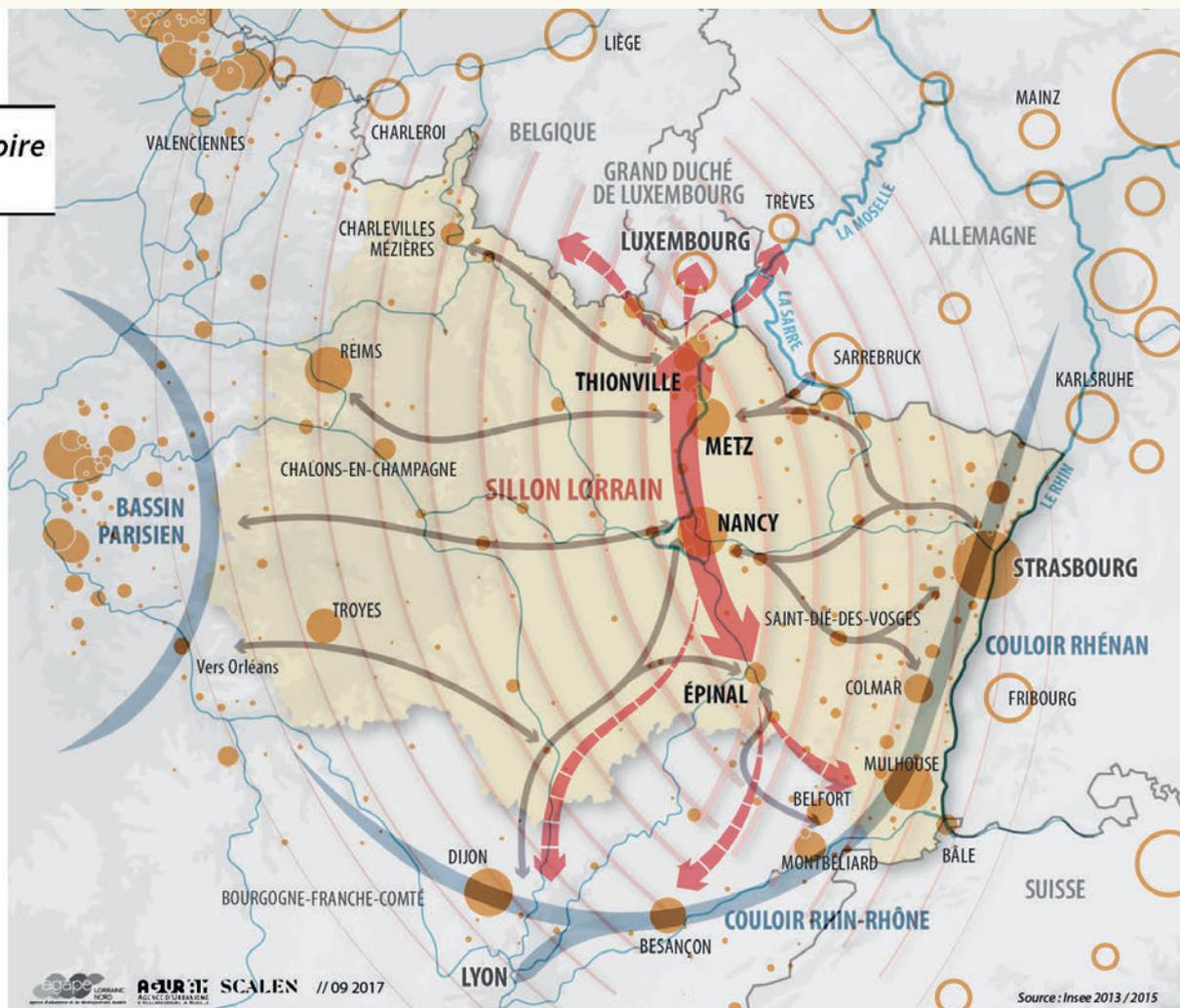
La Région doit porter une attention forte à la nécessité de **maintenir des complémentarités et des équilibres territoriaux tout en encourageant un nouveau type de relations et de coopérations entre les espaces ruraux, périurbains et urbains :**

↪ *le positionnement des métropoles et des agglomérations structurantes motrices dans leur bassin de vie élargi, doit être affirmé.*

↪ *la redynamisation des petites et moyennes villes comme facteur de cohésion spatiale et sociale apparaît indispensable au bon équilibre des bassins de vie et doit être revendiquée. **L'enjeu du SRADDET est de garantir le maintien de l'emploi et des services en tout point du territoire. Pour cela, les fonctions des petites villes et des bourgs centres, doivent être consolidées.***

↪ *la consolidation des territoires d'articulation avec à la fois les départements limitrophes et les pays voisins doit être recherchée.*

S'appuyer sur le territoire des deux heures



Préparer les conditions nécessaires au développement des dynamiques transfrontalières

L'attractivité de la région Grand Est repose en partie sur la capacité de ses métropoles à s'inscrire dans les réseaux nationaux et européens, et à proposer un environnement économique et social susceptible de capter et d'accueillir des programmes de développement économique, de formation, d'actions culturelles.

A travers l'Université de Lorraine et le développement du label French Tech, les métropoles de Nancy et de Metz se sont inscrites dans cet objectif et ont proposé une voie spécifique

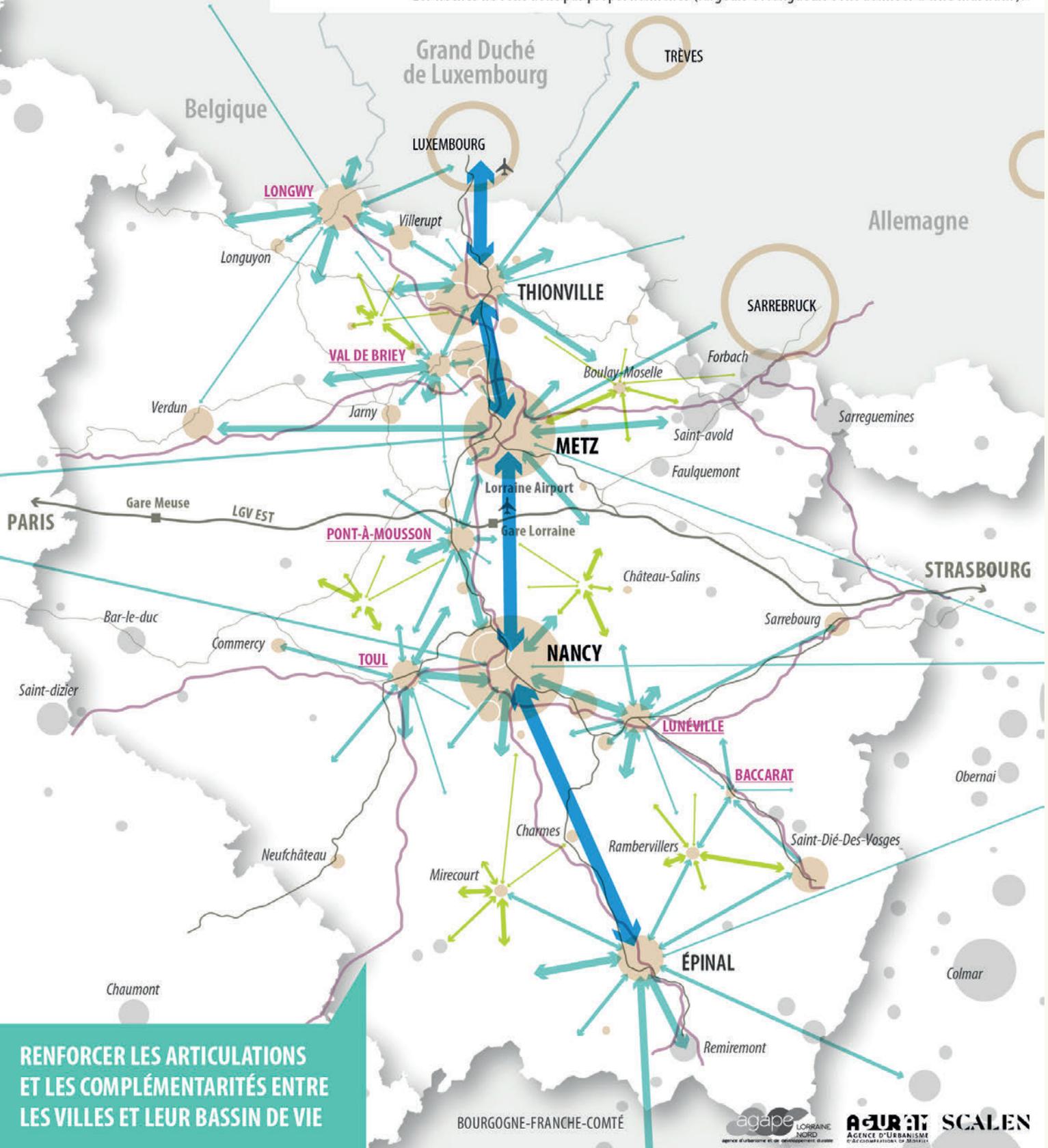
de développement basée sur la recherche des complémentarités territoriales.

Cette approche équilibrée est à reprendre à l'échelle de la Région Grand Est entre ses métropoles et avec les métropoles européennes.

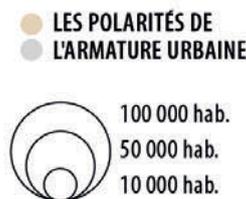
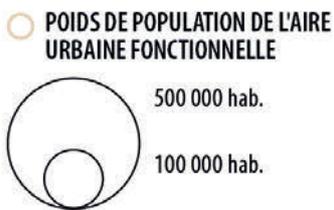
L'enjeu est donc de conforter la dimension métropolitaine de ces deux agglomérations de la Région au service d'un développement territorial équilibré.

Valoriser les polarités de l'armature territoriale au service d'un développement équilibré et solidaire des territoires du Grand Est

REMARQUE : cette carte illustre schématiquement la volonté des élus de valoriser les polarités de l'armature territoriale et de renforcer les articulations / complémentarités entre les villes et leurs bassins de vie. Les flèches ne sont donc pas proportionnelles (largeurs et longueurs sont données à titre illustratif).



RENFORCER LES ARTICULATIONS ET LES COMPLÉMENTARITÉS ENTRE LES VILLES ET LEUR BASSIN DE VIE



ARTICULATIONS ET COMPLÉMENTARITÉS

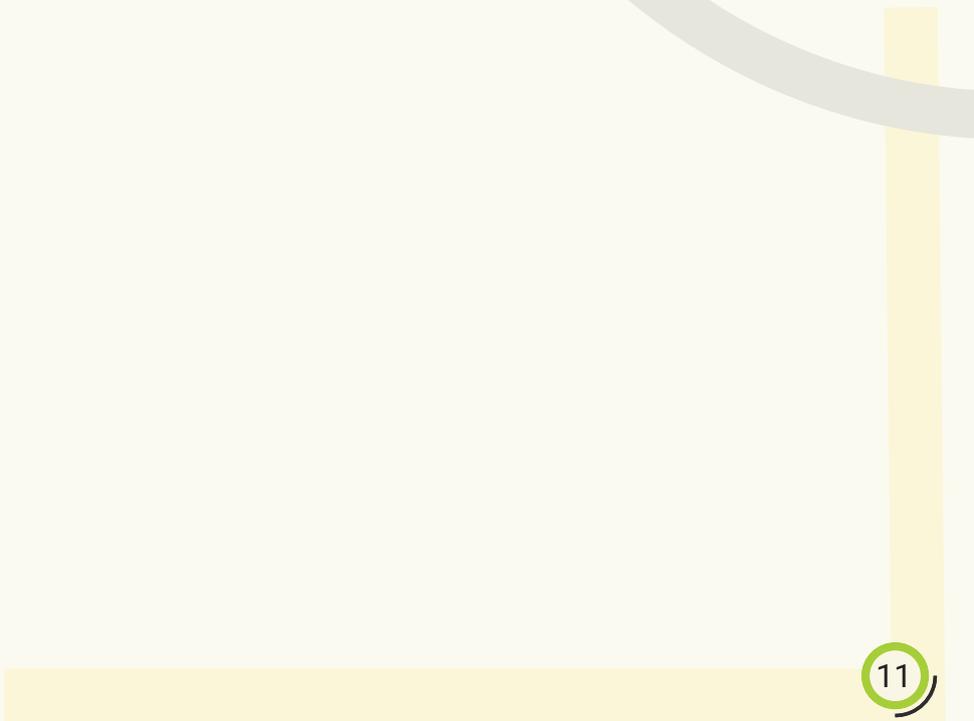


NOM DE VILLE
Villes moyennes à renforcer

agape LORRAINE NORD

AGURIT SCALEN
AGENCE D'URBANISME
DÉPARTEMENTALE DE MEURTHE

source : INSEE 2013-2015 // 08 2017



- ↳ Un réseau dense d'infrastructures.
- ↳ Importance du TGV qui irrigue l'économie locale et la connecte à l'économie européenne.
- ↳ 55 000 frontaliers supplémentaires d'ici 2035.
- ↳ 650 000 conteneurs/caisses mobiles supplémentaires à horizon 2030 sur les plateformes logistiques.
- ↳ Nancy-Lyon = 4h en voiture / Metz-Frankfurt Main = 3h en voiture / Épinal-Bâle = 2h en voiture.

Les 5 SCoT du sillon lorrain occupent une position assez centrale en Europe, ils disposent de réels atouts, notamment en matière d'activités logistiques.

Sur la partie nord, le problème de concurrence territoriale et de saturation des réseaux de transport sont de plus en plus pregnants.

Ces derniers devront supporter un accroissement du nombre de frontaliers (140 000 à l'horizon 2035) et de l'activité logistique. Au-delà, Bettembourg au Luxembourg et Athus en Belgique qui se situent à proximité immédiate de la frontière, devraient passer d'une capacité d'environ 250 000 unités de transport intermodal (UTI) par an en 2015, à près de 900 000 à horizon 2030.

Sur la partie sud, le territoire des Vosges Centrales fait le lien entre les 5 SCoT, la Région Bourgogne-Franche-Comté, et indirectement avec le couloir rhodanien et la Suisse. Pour autant, ce territoire ne bénéficie pas d'une offre ferroviaire interrégionale de qualité avec ces destinations, même si des liaisons nord-sud ont été nettement améliorées depuis la mise à deux fois deux voies de la RN57 jusqu'au nord de la Haute-Saône.

L'absence de connexion avec le TGV Rhin-Rhône-Méditerranée prive les territoires des 5 SCoT du sillon lorrain d'une accessibilité optimisée en provenance ou à destination du couloir rhodanien, ce qui est préjudiciable pour l'économie locale et régionale.

Organiser la mobilité des personnes pour faciliter l'accès à l'emploi, aux équipements et aux services

La combinaison des flux des travailleurs frontaliers, des flux internes aux bassins de vie et des flux du transit des marchandises engendrent d'importants problèmes de saturation des réseaux de transports routiers et ferroviaires. Au-delà des axes routiers principaux, l'ensemble du réseau secondaire se trouve impacté. Le plan d'aménagement de l'ensemble des secteurs frontaliers doit donc être coordonné pour arriver à mieux organiser la mobilité.

L'Eurodistrict, déjà évoqué, pourrait être un lieu de discussion pour ce sujet. **L'enjeu de fluidification** est donc d'une grande ampleur pour le nord du territoire, et cela va bien au-delà de la seule A31.

L'organisation de la mobilité pour les déplacements des personnes est un enjeu connexe à la désaturation des axes de transports. **La Région doit construire une stratégie de mobilité au service de la performance de l'accessibilité en assurant la complémentarité, sur les plans technique,**

organisationnel et informationnel des réseaux de transports ferrés et routiers. Cela suppose des lieux d'interconnexion vers et depuis lesquels s'organisent la gestion des flux, mais cela suppose aussi d'offrir un réel choix multimodal aux habitants.

L'accès aux gares TER à forte fréquentation et leur connexion aux réseaux de transports urbains restent un enjeu majeur pour nos territoires. Pour éviter l'asphyxie des métropoles du territoire et les risques d'enclavement du milieu rural, il est important de gérer les nœuds (pôles multimodaux). Il s'agit également de s'assurer de la capacité d'absorption des différents faisceaux ferroviaires et des axes routiers, de renforcer l'irrigation des territoires ruraux et de développer les nouvelles mobilités (covoiturage, modes doux, etc.). **La multimodalité et l'intermodalité sont donc deux outils sur lesquels la Région Grand Est doit s'engager afin d'offrir un système de mobilité serein et durable.**

Ouvrir les relations vers le sud

La région Grand-Est doit tirer profit de son ouverture interrégionale en améliorant l'accessibilité du sud de la Lorraine. Celle-ci est essentielle pour garantir un développement équilibré de la région et le maintien de la cohésion territoriale.

Les **relations avec le sud** revêtent un enjeu capital pour le développement économique et touristique des 5 SCoT du sillon lorrain et pour l'ensemble de la Région Grand Est. La qualité des relations interrégionales ne peut se faire que par la mise en place d'une gouvernance entre les régions afin de gérer les déplacements longues distances. Actuellement, le territoire ne bénéficie pas d'une **offre ferroviaire interrégionale de qualité avec ses voisins**. L'amélioration des connexions avec la Franche-Comté et le couloir Rhodanien est indispensable. Une **desserte rapide Nancy-Belfort**, intégrant de bonnes correspondances avec le TGV Rhin/Rhône/Méditerranée, est prioritaire pour le territoire des 5 SCoT.

Organiser le fret pour gagner en performance globale

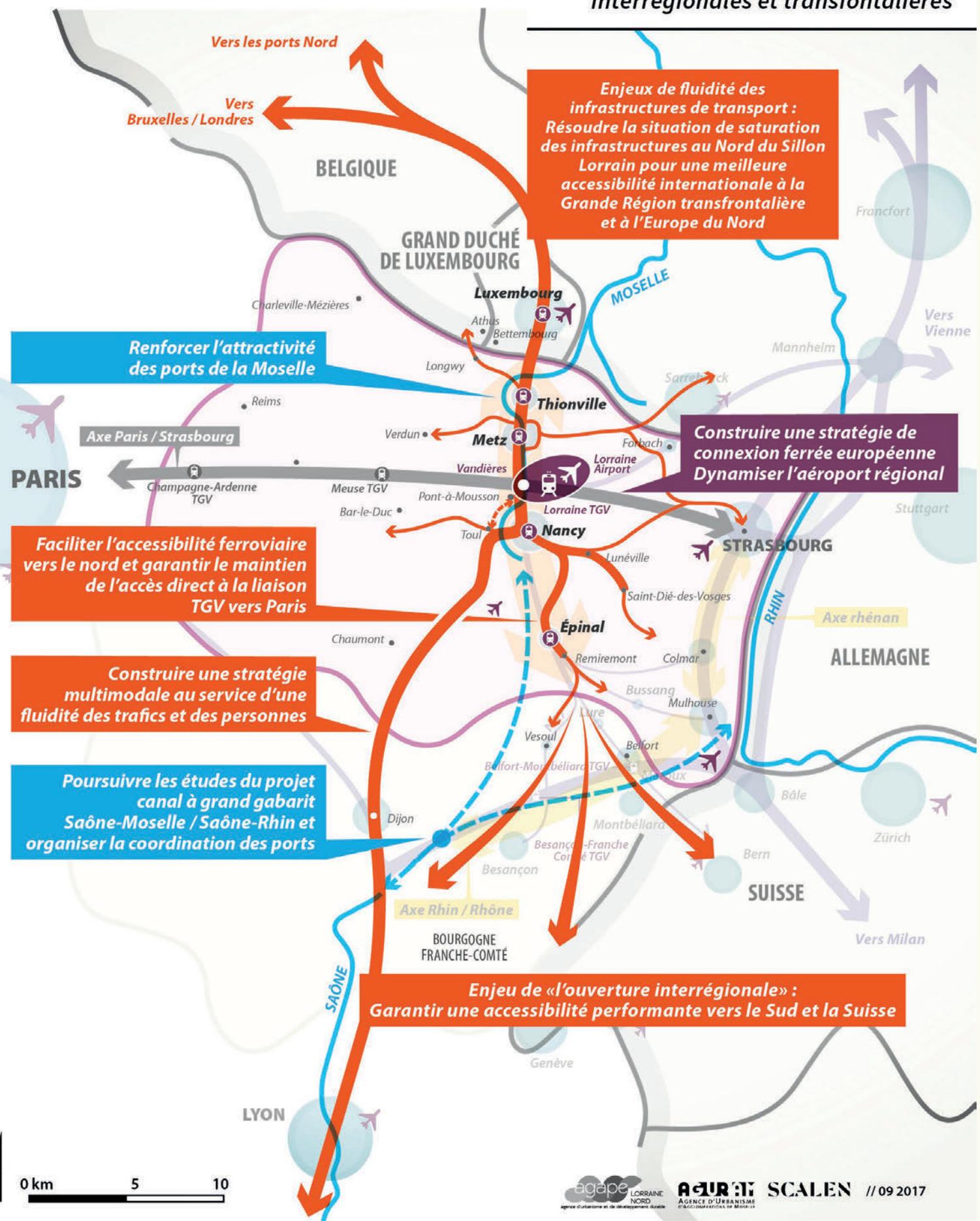
Compte tenu du contexte transfrontalier, le développement des grands projets économiques au Luxembourg a de lourdes conséquences en matière de concurrence territoriale et de saturation des réseaux. Quand les conteneurs arriveront, de plus en plus nombreux, dans les plateformes par voie d'eau ou par voie ferrée, leurs débouchés seront les axes autoroutiers (A30, A31 et A3 luxembourgeoise), ce qui sera susceptible d'engendrer plusieurs milliers de poids-lourds supplémentaires quotidiennement. **Le STRADDET doit donc permettre de mener une réflexion sur l'organisation et l'accessibilité des plateformes logistiques afin de renforcer l'attractivité des ports de la Moselle, pour proposer une alternative performante aux plateformes d'Athus et de Bet-**

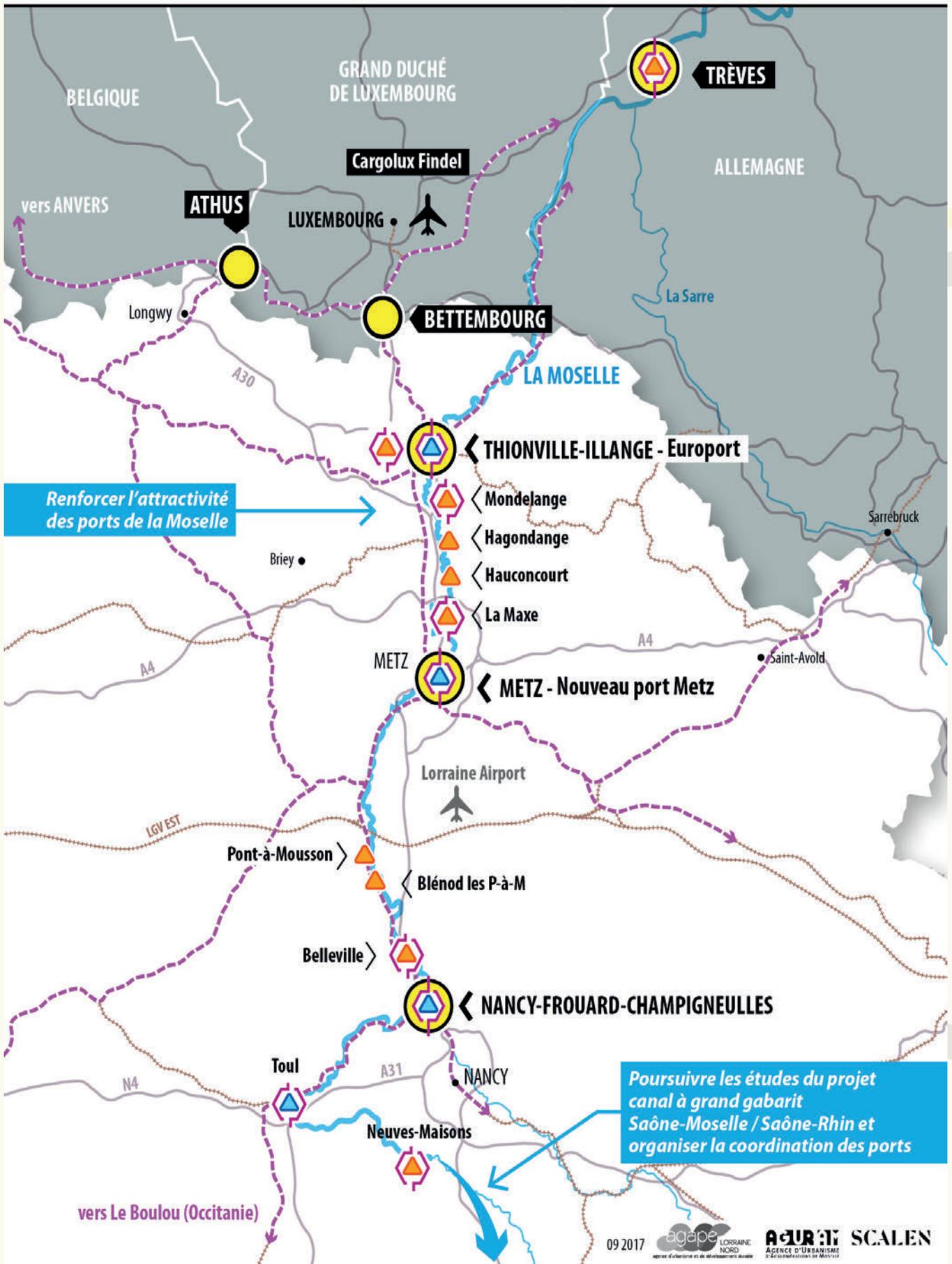
Il faut également souligner le besoin de renforcer la fréquence des dessertes vers le nord, **sans rupture de charges**, entre Epinal-Nancy-Metz-Luxembourg.

À plus long terme, l'électrification de la voie ferrée Épinal/Belfort avec ses connexions potentielles à la LGV Rhin/Rhône revêt une importance stratégique. Le développement des relations économiques vers la Suisse, la Bourgogne-Franche Comté et le couloir rhodanien en dépend.

Enfin, les liaisons TGV Thionville/Metz vers Lyon sont à renforcer pour intensifier les relations vers le couloir Rhodanien.

tembourg. Aussi, des relations et des coopérations doivent être initiées avec les territoires voisins pour **tirer parti des deux corridors européens** qui traversent le territoire et ainsi **conforter les ports de la Moselle en renforçant de leur trimodalité : rail/eau/route**. Ces ports possèdent l'avantage de répondre aux critères déterminants des clients de la logistique actuelle, à savoir : offrir une desserte de qualité par les réseaux ferroviaires, autoroutiers et fluviaux et bénéficier d'une localisation proche du barycentre des flux ayant pour origine ou pour destination la région Grand-Est. La liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin est, elle aussi, stratégique sur le long terme pour la région Grand-Est, sous réserve que les plateformes trimodales soient développées.





- Plateforme multimodale
- Port public
- Port privé
- Port embranché ferroviaire
- Principale ligne ferroviaire fret
- Moselle canalisée à grand gabarit

4 SCoT ET SRADDET : RÉUSSIR LA COMPLICITÉ TERRITORIALE AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE ET DE NOTRE ATTRACTIVITÉ

De leur héritage industriel et militaire, les 5 SCoT du sillon lorrain concentrent des zones d'activités économiques majeures et un foncier à reconvertir abondant : 1600 ha. Ils s'appuient sur l'expertise de l'Établissement Public Foncier de Lorraine (l'EPFL).

Leurs territoires partagent également un patrimoine paysager commun marqué par les cours d'eau de la Moselle et de la Meurthe et des paysages de côtes, de vallées et ceux du piemont vosgien. Le Parc Naturel Régional de Lorraine, qui couvre 11 % de l'ancienne région Lorraine, existe depuis 1974.

Les SCoT du sillon lorrain souhaitent valoriser ces potentiels qui gagneraient à s'inscrire dans la stratégie globale du SRADDET, en bénéficiant d'une vision prospective de développement régional. Ils devront bénéficier d'une impulsion opérationnelle au travers du déploiement des politiques régionales et locales.

Construire une stratégie cohérente pour les zones d'activités d'envergure régionale

Le territoire dispose d'une solide offre économique territoriale et des projets d'ampleur régionale. Ce sont, pour la plupart, des espaces d'activités économiques d'importance en devenir : Megazone d'Illange, ZAC Bouxières/LesMénils, Megazone de Beuvillers, Plateau de Frescaty, Portes de l'Orne ou encore l'OIN Alzette-Belval.

Le SRADDET, en complément du SRDEII, doit définir une stratégie de foncier économique pour garantir les équilibres territoriaux, prévoir et mobiliser une offre complémentaire, lever les concurrences territoriales et rationaliser les investissements publics.

S'appuyer sur un large potentiel foncier à reconvertir pour les politiques d'aménagement durable du Grand Est

Le potentiel est à valoriser pour réussir l'objectif commun de réduire la consommation de foncier, notamment agricole. En milieu rural et dans les villes moyennes, cette problématique s'étend à la vacance résidentielle et commerciale et concourt à l'affaiblissement des bourgs-centres.

Pour cela, **les territoires sont en attente d'une stratégie régionale pour impulser une nouvelle dynamique qui soutient les projets de reconversion de friches, dans un contexte financièrement contraint.**

Ces friches urbaines doivent permettre d'accueillir de nouvelles activités économiques et des programmes de logements, pour répondre aux besoins des territoires et soutenir

ceux en reconversion économique. La « renaturation » de certains sites participe également à promouvoir un cadre de vie attractif pour la population. **La réponse à ces enjeux de recyclage foncier sera traduite au travers des politiques régionales de soutien financier et à l'ingénierie compétente.**

Les territoires des 5 SCoT disposent également d'un **savoir-faire spécifique reconnu en matière de reconversion et de stratégie foncière. L'Établissement Public Foncier de Lorraine œuvre depuis plus de 40 ans auprès des collectivités locales.** Son expertise pourra être mobilisée pour l'ensemble du sillon lorrain, qui recèle nombres de friches industrielles, ferroviaires, militaires, voire commerciales en devenir sur de larges emprises.

Coordonner et articuler les stratégies touristiques différenciées autour des grands sites et équipements

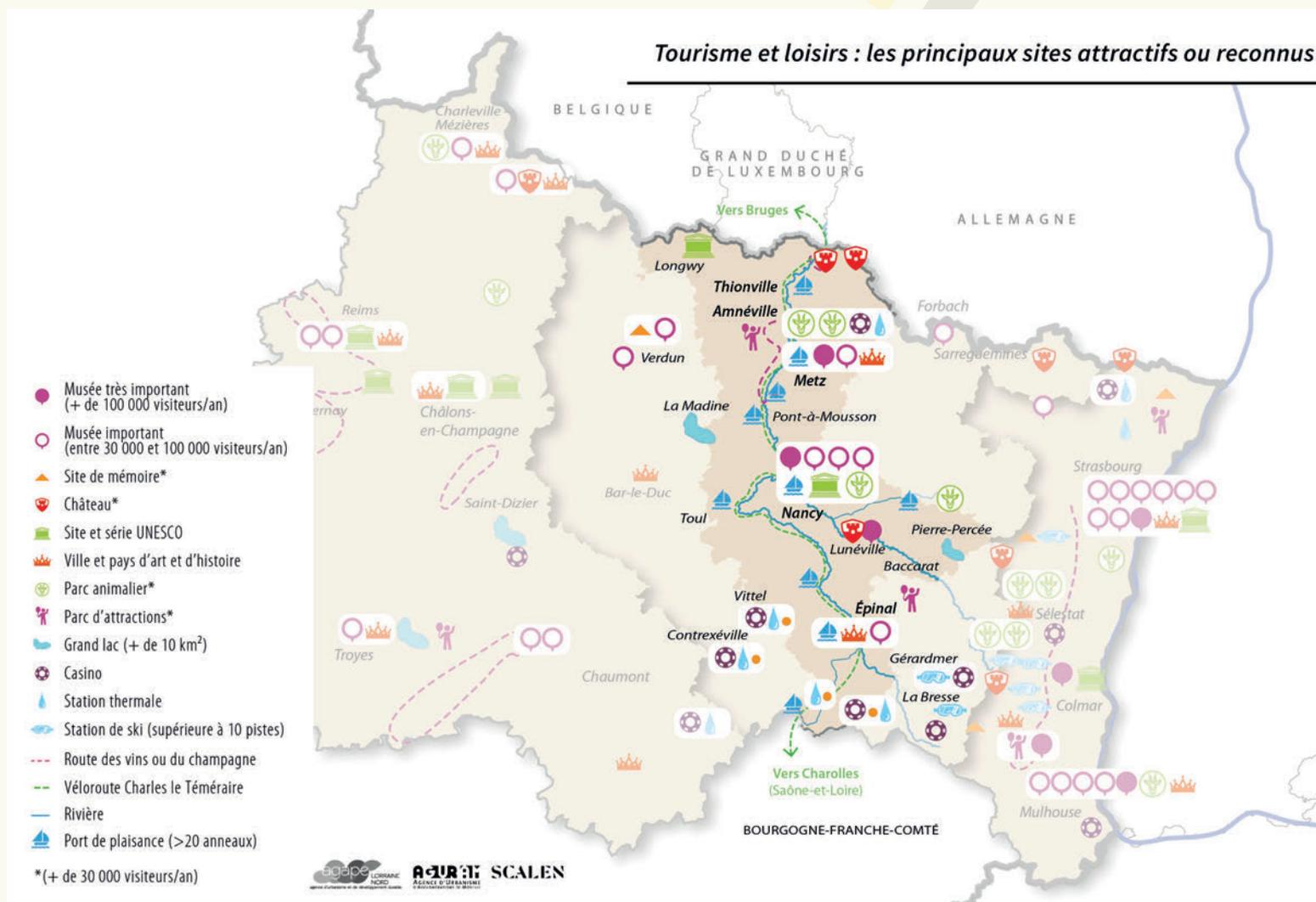
Le sillon lorrain dispose d'un potentiel touristique important, diversifié à valoriser en synergie avec les grands lieux emblématiques régionaux (Champagne, Alsace...). En la matière, les actions de marketing territorial sont primordiales. La structuration de ce secteur d'activités recèle des enjeux à la

fois en matière d'emplois et d'attractivité en faisant bénéficier aux futurs actifs d'un cadre de vie à haute valeur ajoutée. Les territoires des 5 SCoT souhaitent construire une identité autour des différentes vocations touristiques communes, parmi lesquelles :

- ↪ La Moselle, la Meurthe et les canaux (tourisme fluvial)
- ↪ Le massif vosgien (tourisme blanc et vert)
- ↪ Les paysages de côtes, de forêts et d'eau (tourisme vert et de plein air)
- ↪ Les villes et le patrimoine architectural (tourisme culturel, urbain et d'affaire)
- ↪ Les véloroutes (cyclotourisme)
- ↪ Les savoir-faire (métiers d'art, industrie, vignoble...)
- ↪ La grande guerre (tourisme de mémoire-militaire)
- ↪ Le thermalisme (tourisme en lien avec le bien être)

Une vision stratégique de développement touristique doit favoriser l'émergence de politiques plus performantes et ainsi conforter l'économie locale. Le SRADDET devra inscrire une ligne directrice coordonnée avec les autres territoires de la région, en lien avec la mise en œuvre du Schéma Régional de Développement Touristique. Les spécificités et potentialités des territoires du sillon lorrain seront à valoriser

au service de l'attractivité du Grand Est. L'intérêt d'une mise en réseau des grands équipements/sites emblématiques du territoire, n'est plus à démontrer, notamment pour capter les clientèles européennes. De même, pour promouvoir le tourisme Grand Est, les connections transfrontalières et interrégionales des circuits à thèmes méritent d'être développées.



Réussir les transitions énergétique et écologique dans l'intérêt de tous

Sur les volets Trame Verte et Bleue et de l'amélioration des consommations énergétiques, les SCoT, les SRCAE et les SRCE ont inscrit des objectifs cohérents et convergents.

Notre territoire comprend une mosaïque d'espaces naturels remarquables et s'appuie sur un réseau d'acteurs (PNR de Lorraine, collectivités, ...).

L'enjeu vise à réussir sur le plan opérationnel ces transitions du XXI^{ème} siècle : mobilisation des moyens d'ingénierie et financier sur les corridors dégradés (enjeu de restauration), construire un programme cohérent et convergent des actions portées aux différentes échelles pour répondre aux enjeux d'adaptation au changement climatique. Les complémentarités entre les territoires sont un véritable atout pour atteindre ces objectifs.

À RETENIR...

L'INTERSCoT DU SILLON LORRAIN AU SERVICE DE LA COHÉRENCE DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT RÉGIONALES ET LOCALES

La contribution des Syndicats mixtes des 5 SCoT du sillon lorrain se veut constructive et active dans la définition de la stratégie régionale d'aménagement du Grand Est.

- La proximité immédiate des dynamiques européennes les plus porteuses constitue un potentiel inédit pour la Région Grand Est. La mobilité, l'accessibilité à l'emploi et aux services, ainsi que le transport de marchandises, deviennent des sujets prioritaires de réflexion prospective. En outre, **la construction d'une vision cohérente et partagée doit servir de levier pour adapter la gouvernance aux enjeux de développement. L'objectif collectif pourrait être de créer un EuroDistrict afin de disposer d'un outil adapté.**
- Ce territoire d'articulation compte en son sein les Métropoles de Metz et de Nancy, des agglomérations structurantes du premier rang (Epinal et Thionville) ainsi que des petites villes et des bourgs. **Cette armature constitue une opportunité pour organiser un développement équilibré avec les territoires ruraux. Elle doit être confortée par des politiques publiques volontaristes en faveur du maintien de l'emploi et des services en tout point du territoire et d'une cohésion forte au sein des différents bassins de vie.**
- Le passé industriel et militaire du territoire des SCoT offre aujourd'hui des **sites à reconvertir au service de l'accueil d'entreprises, d'équipements ou du développement résidentiel dans une logique d'aménagement durable.**
- Pour faire du SRADDET un outil d'aménagement régional stratégique et opérationnel, il apparaît essentiel de **s'appuyer sur les structures porteuses de SCoT, dont la proximité territoriale permettra une juste déclinaison locale du SRADDET. Dans ce cadre, l'InterSCoT du sillon lorrain propose de devenir un interlocuteur privilégié de la Région, sans se substituer au dialogue Région-SCoT-EPCI nécessaire à la mise en œuvre des politiques publiques.** En outre, la réussite opérationnelle du SRADDET repose d'abord et avant tout sur la capacité à organiser la convergence de l'action publique régionale et locale.



www.agape-lorrainenord.eu



www.aguram.org



www.agencescalen.fr

Directeurs de publication : les présidents des 5 SCoT du sillon lorrain
Rédaction : les 5 Syndicats mixtes et les 3 agences de développement et d'urbanisme
Cartographie, graphisme et mise en page : SCALEN, AGURAM, AGAPE
Sources : INSEE, STATEC, Eurostat, observatoires du tourisme, AGAPE, AGURAM, SCALEN